

BR/LS

Remissyttrande: Rapporten ”På väg mot ett oljefritt Sverige”

Inledning

Sv. Bussbranschens Riksförbund, BR, är intresseorganisation för den svenska bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. BR kommer bara att yttra sig över de förslag och ställningstagande som påverkar buss- och kollektivtrafiksektorn samt transportsektorn i stort.

Oljekommissionens uppdrag har varit att finna de bästa strategierna för att minska oljeberoendet och den faktiska oljeanvändningen i Sverige till år 2020. Kommissionen lägger i sin slutrapport fram en rad åtgärder som till år 2020 kan bryta Sveriges oljeberoende och påtagligt minska användningen av oljeprodukter. Kommissionens mål för vägtransporterna är att oljeanvändningen genom effektivisering och nya bränslen ska minska med 40-50 procent till 2020.

Yttrande

BR ställer sig positiv till kommissionens mål om att minska oljeanvändningen inom vägtransportsektorn, inklusive transporterna inom sektorerna jord, skog, fiske och byggande, med 40-50 procent till år 2020 och att detta bland annat ska uppnås genom att kollektivtrafiken skall ges resurser att bli snabbare, bekvämare och mer prisvärd. BR ser mycket positivt på förslaget att använda kollektivtrafiken som ett medel att minska oljeberoendet.¹

BR delar kommissionens bedömning att kollektivtrafikresandet har potential att växa med cirka trettio procent under perioden 2006-2020 och att denna tillväxtpotential framförallt finns i större tätorter och i storstadsregionerna. Däremot kommer de åtgärder som kommissionen föreslår att ge en allt för begränsad effekt för att resandet med kollektivtrafik ska kunna växa med 30 procent.

BR tillstyrker de åtgärder som kommissionen föreslår för att göra kollektivtrafiken billigare och mer attraktiv. Detta innebär att BR tillstyrker att

- Staten bör stödja pilot- och utvecklingsprojekt med kollektivtrafik i ett antal kommuner, med fokus på bland annat komfort, snabbhet och biodrivmedel i form av projekt för transportsnål stadsplanering, effektivare kollektivtrafik och avancerade samåkningsystem.²

¹ S.8, 20, 22, 29

² S.34, 41, 53

- Staten bör stimulera det kollektiva resande till och från arbetsplatserna. BR anser att en viktig del av denna stimulans är att arbetsgivarna ges möjlighet att erbjuda sina anställda gratis kollektivtrafik utan sociala avgifter och förmånsbeskattning.³ Dessutom anser bussbranschen att kollektivtrafikens behov ska beaktas vid planering av nya bostadsområden, industriområden och arbetsplatser.
- Ett enhetligt, bekvämt betalsystem för all kollektivtrafik införs.⁴

Utöver detta föreslår kommissionen att kollektivtrafiken ska stöttas och premieras genom investeringar som främjar komfort, snabbhet och ökad tillgänglighet för att göra kollektivtrafiken till ett mer prisvärt alternativ.⁵ Även detta tillstyrker Bussbranschens Riksförbund. Som redan nämnts anser BR att de åtgärder som kommissionen föreslår är långt ifrån tillräckliga för att kollektivtrafiken ska kunna öka med 30 procent till år 2020.

För att kollektivtrafikens marknadsandel ska öka med 30 procent under tidsperioden måste En lång rad åtgärder vidtas:

- Använd kollektivtrafiken aktivt som ett medel för att uppnå olika samhällsmål.
- Ett grönt helhetsgrepp måste tas på skatterna som tas ut från kollektivtrafiken. Reseavdraget måste göras om till ett kilometeravdrag som jämställer resande med bil och kollektiva färdmedel. Fordonsskatten för bussar bör sänkas för att sänka kollektivtrafikens kostnader. Momsen på kollektivtrafik bör sänkas till noll procent, med bibehållen avdragsrätt.
- Tillåt EU: s medlemsstater att sänka koldioxid- och energiskatterna på diesel till bussar för att sänka buss- och kollektivtrafikens kostnader
- Tillförlitligheten för resenärerna bli bättre. Staten måste investera i fler busskörvägar, signalprioritering och bussgator för att busstrafiken inte ska fastna i trängseln på vägarna, en särskild gymnasieutbildning bör skapas och körkortsåldern sänkas till 19 år för att säkra rekryteringen av bussförare.
- Skapa intermodalitet mellan tåg, tunnelbana, regionaltåg, bussar i stadstrafik, bussar i regionaltrafik, bussar i expressbusstrafik och bussar som körs i turist och beställningstrafik. De olika typerna av busstrafik måste samlokaliseras med den övriga kollektiva trafiken i terminaler och stationer.
- Använd trängselskatt/trängselavgift för att minska biltrafiken och därmed förbättra miljön och minska trängseln. Undanta all busstrafik från trängselskatten. Använd intäkterna från trängselskatten till drift och investeringar i kollektivtrafik.
- Arbetsplatser bör utarbeta transportplaner som syftar till att öka det kollektiva resandet.
- Anpassa hållplatser, terminaler och stationer och vägen till och från dessa till resenärernas samt buss- och kollektivtrafikens behov.

Kommissionen föreslår att tågets roll ska stärkas, bland annat genom att staten långsiktigt bör garantera en låg momssats på tågresor⁶. BR anser att staten ska garantera en låg momssats på all persontrafik. Bussbranschen ställer sig mycket negativ till att begränsa en sådan garanti till att bara omfatta en låg momssats på tågtrafik. Om momsen på busstrafik och annan persontrafik skulle höjas samtidigt som tågmomsen bibehålls på en låg nivå skulle konsekvensen bli att ett kollektivt färdmedel tog resenärer från ett annat istället för att locka resenärer från personbiltrafiken, där potentialen för att minska oljeanvändningen är som störst.

³ S. 34, 53

⁴ S.34

⁵ S.34, 8

⁶ S. 35

Oljekommissionen föreslår även ”att Sverige under de närmast kommande decennierna gör en satsning för att ur råvaror från skog och åker producera bioenergi som kraftfullt kan hjälpa till att ersätta fossila bränslen i industrin respektive för uppvärmning, el och transportändamål.”⁷ BR ställer sig positivt till att staten bör vidta kraftfulla åtgärder för att busstrafiken ska få tillgång till ickefossila bränslen till låga och konkurrenskraftiga priser. Platsen för produktionen av dessa bränslen är inget vi yttrar oss över. BR ställer sig dock positivt till kommissionens förslag om att staten ska stimulera användningen av biodrivmedel, att en allt större del av den svenska fordonsparken ska kunna drivas med ickefossila bränslen, att staten ska göra en satsning på hybridfordon och att denna utveckling ska stimuleras genom ekonomiska styrmedel som skattelättnader.⁸

Oljekommissionen vill stimulera en mer energieffektiv personbilspark genom bland annat genom att ”uppmäna till betydligt effektivare lagstiftning när det gäller de tre huvudkomponenter som styr mot bränslesnålare fordon: koldioxidbaserad fordonsskatt, förmånsbeskattning av tjänstebilar som premierar bränslesnåla alternativ samt energi- och koldioxidbeskattning på bränslet.”⁹ Om dessa förslag genomförs kommer flera av dem att påverka busstrafiken och därmed kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot personbilstrafiken. BR ställer sig positiva till att öka miljörelateringen av fordonsskatten så att den i högre grad än i dag styr mot en mer miljövänlig och bränslesnål fordonsflotta. Bussbranschen ställer sig dock mycket negativt till att höja energi- och koldioxidskatterna för diesel som används inom busstrafiken. När dieselskatterna höjs för busstrafiken finns det tre möjliga vägar för att kompensera de höjda kostnaderna, att höja biljettpriserna, lägga ned trafik eller att trafikhuvudmännen skjuter till mer pengar, vilket i många fall kräver skattehöjningar eller neddragningar i annan kommunal eller landstingskommunal verksamhet. Utrymmet för besparingar är sedan länge uttömt. Varje buss måste ha en förare. Samtliga dessa vägar försämrar kollektivtrafikens konkurrensförmåga, vilket i sin tur stimulerar människor att välja bilen och öka oljeförbrukningen. Om dieselskatterna höjs måste busstrafiken kompenseras direkt från staten genom sänkning av andra skatter eller återbetalning och inte som vid tidigare kompensationer genom att kompensera trafikhuvudmännen och hoppas på deras goda vilja att föra vidare pengarna till dem som drabbats av de höjda skatterna, bussföretagen.

Bussbranschen är mycket kritiskt till att Oljekommissionen har byggt sina slutsatser på felaktigt faktaunderlag genom att de utgått ifrån att den svenska ”fordonsparken f n består av 4,2 miljoner personbilar, ca 70 000 lastbilar och 8 000 lokalbussar”.¹⁰ Antalet bussar i trafik i Sverige är ca 13 600. Eftersom samtliga bussar körs i kollektivtrafik, oavsett om de körs i trafik som upphandlats av trafikhuvudmän, expressbusstrafik eller i turist- och beställningstrafik, är potentialen för att minska oljeberoendet betydligt större om all busstrafik räknas in i faktaunderlaget och rätt åtgärder vidtas.

Anna Grönlund
VD

⁷ S. 22

⁸ S. 34, 29, 30

⁹ S. 31

¹⁰ S. 49