

Slopa straffskatter na på busstrafiken

2008-08-18

Svenska Bussbranschens Riksförbund, BR, är branschorganisationen för busstrafikföretag och bussresearrangörer som bedriver yrkesmässig verksamhet. BR företräder medlemsföretagens intressen gentemot politiker, myndigheter och andra organisationer. BRs 400 medlemsföretag bedriver alla former av busstrafik och anordnar resor inom och utanför landets gränser. Med mer än 20 000 anställda och 11 000 bussar är vi tillsammans ryggraden i Sveriges persontransportsystem. Läs mer om BR på www.bussbranschen.se

– Att fler måste resa kollektivt om vi ska klara klimatmålen är de flesta idag överens om. Nu ger vi regeringen konkreta förslag på hur man genom skattesänkningar och regelförenklningar kan ge bussbranschen förutsättningar för att utvecklas och därmed nå målet om en fördubblad kollektivtrafik i framtiden, säger Anna Grönlund, förbundsdirektör för Bussbranschens Riksförbund (BR), som idag sänder in en skrivelse till regeringen.

I sitt förslag anser bussbranschen att det är mycket angeläget att skattetrycket för busstrafiken sänks och uppmanar regeringen att se till:

- att energiskatten på dieseln sänks med 99 öre
- att fordonsskatten på bussar sänks kraftigt
- att trafikförsäkringsskatten sänks eller tas bort helt och
- att förslagen om nya avgifter för bussbolagen och en avgiftsfinansierad myndighetsutövning stoppas.

Under det senaste året har dieselpriserna ökat med ungefär 33 procent, som en följd av stigande bränslepriser på råvarubörserna och ett allt högre skattetryck. Ungefär 28 procent av dieselprishöjningen det senaste året beror på energiskatthöjningar. Eftersom 90 procent av den svenska bussparken drivs med diesel får pris- och skatthöjningarna stora ekonomiska konsekvenser för branschen. Bara på ett år har busstrafikens kostnader ökat med mer än 500 miljoner kronor.

– Höjda miljö- och koldioxidskatter utgör en central del av klimatpolitiken och är självklart ett viktigt instrument för att minska utsläppen av växthusgaser. Samtidigt är kollektivtrafiken, där bussen står för mer än 70 procent av de lokala och regionala resorna, ett verktyg för att nå minskade utsläppsnivåer. Problemet är att de energiskatter som ska rädda vårt klimat också drabbar busstrafiken och då gör mer skada än nytta. En stillastående buss innebär ju att färre reser kollektivt, säger Anna Grönlund.

Dagens höga bränslepriser och energiskatter riskerar även att skapa en ny allvarig ekonomisk och finansiell kris för bussbolagen, som redan före de senaste årets pris- och skatthöjningar haft låg lönsamhet. Detta gör det svårt för branschen att utveckla busstrafiken och locka fler resenärer. En paradox då politiker i alla läger är rörande överens om att kollektivtrafikens andel av privatresorna måste öka i syfte att nå uppsatta klimatmål, öka trafiksäkerheten, minska trängseln i våra storstäder och ge alla människor möjlighet att ta sig till arbete, utbildning och fritidsaktiviteter. Dagens moderna dieselbussar är ett bra alternativ till privatbilar drivna på bensin. En buss tar upp till 50 resenärer och drar i snitt 3 liter diesel milen, och redan vid 12 resenärer är bussen miljövänligare än privatbilen med en förare.

– Bussen utgör idag ryggraden i svensk kollektivtrafik och i stora delar av landet är bussen den enda kollektivtrafiken som finns. Därför är det angeläget att de företag som ska utveckla kollektivtrafiken ges förutsättningar för detta och att straffskatter och krångliga regler inte tvärtom försvårar verksamheten, påpekar Anna Grönlund.

Läs hela skrivelsen på

<http://www.bussbranschen.se/Aktuellt/Remisser/tabid/131/Default.aspx>

Mer information:

Anna Grönlund, förbundsdirektör BR, 073-648 72 02
Helena Gibson Ek, informationsansvarig BR, 08-442 72 72
Göran Hallén, utredare på BR, 08-442 72 78

