

Till Svensk Kollektivtrafik
VD Charlotte Wäreborn Schultz
Samt till
SKL, Sveriges Kommuner och landsting
VD Håkan Sörman och
enhetschef Gunilla Glasare

Stockholm den 18 augusti 2008

Skrivelse om energiskatten på diesel:

Stöd era samarbetspartners

Inom bussbranschen ser vi med oro på de stigande priserna för diesel. Som bransch vill och är vi självklart med i arbetet med att ställa om transportsystemet för en hållbar utveckling. Faktum är att just bussbranschen är ledande inom transportsektorn i det arbetet!

Samtidigt när nu kostnaderna för diesel ökar så kraftigt som de gjort sedan årets början, hamnar många av branschens bolag i direkt krissituation. På sikt innebär det att våra möjligheter att utveckla framtidens kollektivtrafik skjuts i sank för många år framåt.

Som förbund för våra största affärspartners, landets trafikhuvudmän och kommuner, vill vi rikta er uppmärksamhet på detta akuta problem. I denna skrivelse ger vi er bakgrund och fakta till dagens situation.

Vår önskan är att vi skyndsamt kan inleda en dialog i frågan för att tillsammans hitta ekonomiska lösningar som gör att ett flertal av landets bussbolag inte drabbas av akut likviditetskris och på sikt riskerar konkurs. Det skulle få förödande konsekvenser för hela kollektivtrafiken och våra resenärer.

I arbetet med att fördubbla kollektivtrafiken fram till 2020 har vi tagit ett gemensamt ansvar – vi hoppas nu att den viljan också sträcker sig till ett gemensamt ansvar i att lösa den uppkomna krissituationen vad gäller rådande bränslepriser.

Självklart måste diskussionen föras inom varje avtalsområde, men med en gemensam samsyn från oss tre riksorganisationer är vi övertygade om att den diskussionen blir lättare och mer konstruktiv på ett regionalt och lokalt plan mellan våra respektive medlemmar.

Nu ger vi er inledningsvis en bakgrundsbeskrivning, en nulägesanalys och en sammanfattning av våra förslag för en konkurrenskraftig busstrafik.

Vi emotser era reaktioner och tar gärna en direkt dialog i frågan.

1 Bakgrund

Under de senaste åren har bränslepriserna, särskilt för drivmedlet diesel men även för elektricitet, ökat kraftigt. Dieselpreiserna har ökat med ungefär 33 procent sedan 1 juli 2007. Detta är en följd av dels stigande bränslepriser på råvarubörserna och dels ett allt högre skattetryck med ständigt stigande miljöskatter. Ungefär 28 procent av dieselprishöjningen det senaste året beror på skattehöjningar.

Eftersom dieseln är drivmedlet för 90 procent av bussparken får prishöjningarna stora ekonomiska konsekvenser för bussbranschen. Dieselpreiserna har inneburit att busstrafikens kostnader ökat på ett år med mer än 500 miljoner kronor. Det betyder att på ett år har bränsleprisernas andel av bussbolagens totala kostnader ökat till 15 – 25 procent.

Höjda miljö- och koldioxidsskatter utgör en central del av klimatpolitiken och är ett viktigt instrument för att minska utsläppen av växthusgaser. 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 miljöskatter drabbar busstrafiken, som står för mer än 70 procent av de lokala och regionala resorna inom kollektivtrafiken.

Dagens höga bränslepriser och miljöskatter riskerar att skapa en ny allvarig ekonomisk och finansiell kris för bussbolagen, som redan innan de senaste årets pris- och skattehöjningarna 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 miljöskatter, höjda fordonsskatter på bussar (nu senast på lätta bussar), införandet av trafikförsäkringsskatten och en rad nya avgifter har medfört kraftigt stigande beskattning av busstrafiken, som dessutom är en delvis skattefinansierad verksamhet. Ju högre statliga skatter och avgifter desto högre kostnader för trafikhuvudmän, kommuner och bussoperatörer, som i slutändan resenärerna får betala med stigande biljettpriser och indragna bussturer. Den ökande statliga beskattningen på bland annat busstrafiken har således ökat landstingens och kommunernas utgifter och kommuninnevånarnas skattetryck.

Bussbolagens kostnader har under perioden 1999-2007 ökat starkt:

- Fordonsrelaterade kostnader exklusive drivmedel och fordonsskatter har stigit med ca 10 procent under perioden 1999-2007.
- Kostnaden för drivmedel har mer än fördubblats under perioden.
- Mot bakgrund av miljözonsregler i storstäderna sedan 1996 har den ekonomiska livslängden för bussar sjunkit från 10-13 år under 1990-talets första hälft till 6 år idag, vilket medfört en väsentligt ökad kapitalkostnad.
- Kostnaden för löner har ökat med cirka 30 procent under perioden.
- För bussar höjdes kostnaden för fordonsskatt den 1 januari 2000, från cirka 1 500 kronor per buss och år till cirka 20 000 kronor per buss och år.
- Den 1 juli 2007 lades en skatt på trafikförsäkringen för samtliga fordon. För bussar, det säkraste färdmedlet, innebar detta en kostnadsökning på ca 8 000 kronor per buss och år.

Därför anser bussbranschen att det är mycket angeläget att trafikbolagens drivmedelindex med trafikhuvudmännen korrigeras månads- eller kvartalsvis och att skattetrycket för busstrafiken sänks. BR anser att följande skatter och avgifter för busstrafiken bör reduceras:

- 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.

2 De kraftigt stigande dieselpriserna

Bränslepriserna utgör en allt större kostnad för bussbolagen. Sedan 1 juli 2007 har priserna stigit med 33 procent, vilket inneburit att utgifterna för bolagen ökat med, lågt räknat, 500 miljoner kronor! Utav denna ökning står energiskatterna för drygt hundra miljoner kronor. Sedan 1 januari 2008 har dessa skatter ökat med hela 11 procent.

De drastiskt stigande dieselkostnaderna för bussoperatörerna Körsträckor och antal dieseldrivna bussar i yrkesmässig trafik över 3,5 ton i totalvikt år 2007

	Dieselpris juli 2007	Dieselpris 2008-08-01
Antal bussar	11 026	11 026
Medelkörsträcka i mil	5 927	5 927
Dieselförbrukning (l/mil)	3,5	3,5
Dieselpris för slutkund	11,29 kr	14,69 kr
Dieselpris (exkl. moms/.80 öre rabatt)	7,67 kr	10,22 kr
Kostnad för bussoperatörer	1 753 778 511 kr	2 337 037 096 kr
Kostnadsökning		-583 258 585 kr
Utgör energi- och koldioxidskatt per liter	3,72 kr	4,16 kr
Totalt skatter (MK1)	850 871 348 kr	951 512 045 kr

Vid årsskiftet höjde regeringen dieselskatterna med 44 öre/liter exklusive moms. En skattehöjning som ökade kollektivtrafikens kostnader med ytterligare 100 miljoner kronor för 2008.

Regeringens påstående i Promemorian ”Vissa punktskattefrågor m.m., som aviseras i budgetpropositionen för 2008” (2007-09-20) att dieselskattehöjningen endast utgör en liten del andel av näringslivets totala kostnader och att kostnadsökningen är ett nödvändigt resultat av högre ambitioner inom miljöområdet är direkt felaktiga.¹ Kostnadsökningar på drygt 100 miljoner kronor är mycket pengar i en bransch med mycket små marginaler. En bransch som under de senaste åren har drabbats av en lång rad skattehöjningar som kostat buss- och kollektivtrafiken hundratals miljoner kronor. Dessutom är bussen ett verktyg för att nå klimatmålen, inte en bov som ska straffas.

Såväl statsministern som finansministern har nyligen uttalat att några ytterligare skattehöjningar på diesel inte är vänta i höstbudgeten med tanke

¹ Det är synnerligen anmärkningsvärt att den bristfälliga konsekvensanalys som ingår i promemorian endast innehåller de offentligfinansiella effekterna av höjningen av punktskatterna. De effekter som kan förutses på näringslivet och busstrafiken saknas helt, vilket utgör en väsentlig brist.

på de höga världsmarknadspriserna.² Men flera utredningar och myndigheter har uttalat behovet av höjda energiskatter.

Klimatberedningen förslog tidigare i år en höjning av energiskatten på diesel med 50 öre per liter exklusive moms och att skatten sedan kopplas till BNP och KPI för en fortsatt höjning i takt med den ekonomiska utvecklingen. Detta förslag skulle innebära ökade kostnader för busstrafiken med mer än 85 miljoner kronor per år.

Det är dock glädjande att Klimatberedningen samtidigt nämnt busstrafikens positiva roll och att dess konkurrensförmåga bör stödjas än mer.

”Kollektivtrafik med en god beläggning är betydligt energieffektivare och medför lägre utsläpp av växthusgaser än transport med bil. Det gäller både buss- och spårtransporter.” (SOU 2008:24 s. 280)

”Kollektivtrafikens konkurrensförmåga bör stödjas mer än i dag.” (SOU 2008:24 s. 263)

3 Skattehöjningarnas konsekvenser

Det glesbefolkade Sverige är ett av de busstätaste länderna i världen och bussen står för huvuddelen av persontransporterna inom kollektivtrafiken.

Av alla lokala och regionala kollektivtrafikresor mellan år 1999-2007 gjordes de flesta resor med buss (639 miljoner resor under år 2007).³ Busstrafiken har ökat med 9 procent.

”Av det totala utbudet under 2007 utgör buss 70 procent, tunnelbana 13 procent, tåg 13 procent och spårväg 4 procent. Under de senaste 9 åren har bussutbudet ökat med cirka 7 procent och tunnelbaneutbudet ökat med 3 procent.”

Mot bakgrund av att en ökad busstrafik kan innebära ett minskat bilresande, vilket är angeläget för att minska utsläppen av växthusgaser, och att busstrafiken blott står för en marginell andel av transportsektorns koldioxidutsläpp, är dagens höga beskattning av busstrafiken ologisk, kontraproduktiv och helt oförenlig med en genomtänkt klimatpolitik. Det är ju personbilen, flyget och lastbilarna som står för huvuddelen av utsläppen inom transportsektorn.

Förutom att busstrafiken spelar en högst marginell roll för utsläppen av växthusgaser inom transportsektorn har det gjorts stora investeringar i ny och miljövänlig teknik och bränslen för bussar.

Redan idag kan konstateras att bussbranschen uppfyller det nuvarande EU-direktivets mål (direktivet 2003/30/EG). Ungefär tio procent av de 12 500 bussar som går i yrkesverksam trafik i Sverige drivs med förnyelsebara drivmedel.

Enligt aktuell statistik från den 15 juli 2008 från Svensk Kollektivtrafiks databas Frida drivs 14 procent av den upphandlade trafiken med förnybara bränslen.

I Sveriges tredje största trafik huvudman Skånetrafikens avsiktsförklaring den 3 mars 2008 för en hållbar kollektivtrafik är målet att minska den fossila bränsleanvändningen i kollektivtrafiken med 40 procent till år 2012 och 90 procent till år 2020. Östgötatrafikens mål är att driva all sin trafik på förnybar energi år 2015. Busslink i Sverige AB:s bussflotta, som är landets näst största bussbolag, använder förnybart bränsle (etanol, biogas eller RME)

² Svenska Dagbladet den 5 juli 2008.

³ Statistiken i detta avsnitt är hämtat från SIKAs rapport ”Lokal och regional kollektivtrafik 2007” (2008).

till cirka 30 procent. Den tredje största bussoperatören Veolia Transport kör idag 18 procent av sina bussar på förnybart bränsle.

Den svenska bussbranschen deltar sedan länge aktivt i arbetet med att utveckla och testa miljövänliga motorer och bränslen samt enhetliga standarder. Omställningen till ny hybridteknik, förnybara bränslen och energieffektivare dieselbussar är i full gång och gör bussen till ett av de mest miljövänliga transportvalen. Sedan 1970 har energieffektiviteten hos bussar i genomsnitt ökat med 36 procent och dieselförbrukningen per kilometer kommer mer än att ha halverats till år 2020. Den svenska bussbranschen kommer därmed att klara EU:s klimatmål till 2020.

4 Månadsvis- eller kvartalsvis ersättning

Med tanke på de senaste årens exceptionella kraftiga prisökningar på dieselbränslet och att prisförändringarna kan skifta snabbt är det viktigt att avtalen mellan bussoperatörerna och trafikhuvudmännen justeras oftare, exempelvis månadsvis. I dag sker compensation på årsbasis och det tvingar bussoperatörerna att ligga ute med stora summor pengar, vilken kan leda till likviditetsproblem då dieselkostnaden är en av de två största utgiftsposterna för busstrafiken.

Enligt Svensk Kollektivtrafik (f.d. SLTF) och BRs gemensamma policydokument "Rollerna spelar roll" om nya roller och avtal i kollektivtrafiken bör ersättning utgå månads- eller kvartalsvis.

"Avtalets index bör återspegla Trafikföretagets kostnadsmassa. Ersättningen skall utbetalas månads- eller kvartalsvis på 100 % av trafikmånadens ersättning." (Avsnitt 4.9)

Det är angeläget att en förutsättningslös diskussion inleds mellan avtalskontrahenterna och att indexreglerna i gällande kontrakt kan omförhandlas.

Vidare är det viktigt att trafikhuvudmännen är beredda att omförhandla och kompensera bussoperatörerna för de snabbt stigande dieselpriserna även i de avtal som i dag saknar indexuppräknings för bränsle.

Inom ramen för Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik har vi inom BR fått uppdraget att ta fram förslag kring hur skattetrycket för landets bussbolag kan minskas i syfte att ge resurser att utveckla och fördubbla landets kollektivtrafik. Dessa förslag hänger intimt samman med hela bränslefrågan, men vi avser att utveckla det ämnet separat under hösten 2008, i samarbete med övriga aktörer inom Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik till år 2020.

Anna Grönlund
Förbundsdirektör Bussbranschens Riksförbund

Anders Lundström
Ordförande Bussbranschens Riksförbund och VD Busslink i Sverige AB