

Till finansminister Anders Borg,
näringsminister Maud Olofsson och
infrastrukturminister Åsa Torstensson

Stockholm 2008-08-18

Skrivelse till regeringen med förslag till ändrade skatteregler för svensk busstrafik för ett fördubblat kollektivtrafikresande

Under de senaste åren har bränslepriserna, särskilt för drivmedlet diesel men även för elektricitet, ökat kraftigt. Dieselpriiserna 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. Ungefär 28 procent av dieselpriisökningen det senaste året beror på skattehöjningar.

Eftersom dieseln är drivmedlet för 90 procent av bussparken får prishöjningarna stora ekonomiska konsekvenser för bussbranschen. Dieselpriiserna 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 koldioxidskatter 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 energiskatter drabbar busstrafiken, som står för mer än 70 procent av de lokala och regionala resorna inom kollektivtrafiken.

Dagens höga bränslepriser och energiskatter 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.

Detta samtidigt som 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. Bussen utgör ryggraden i svensk kollektivtrafik och i stora delar är bussen den enda kollektivtrafiken som finns. Därför är det angeläget att villkoren för de bolag som ska utveckla kollektivtrafiken ges förutsättningar för detta och inte tvärtom försvårar verksamheten för dessa entreprenörer över hela Sverige. Bussen är ett verktyg för att nå våra politiska mål, inte ett hinder.

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, 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.

Därför anser bussbranschen att det är mycket angeläget 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.

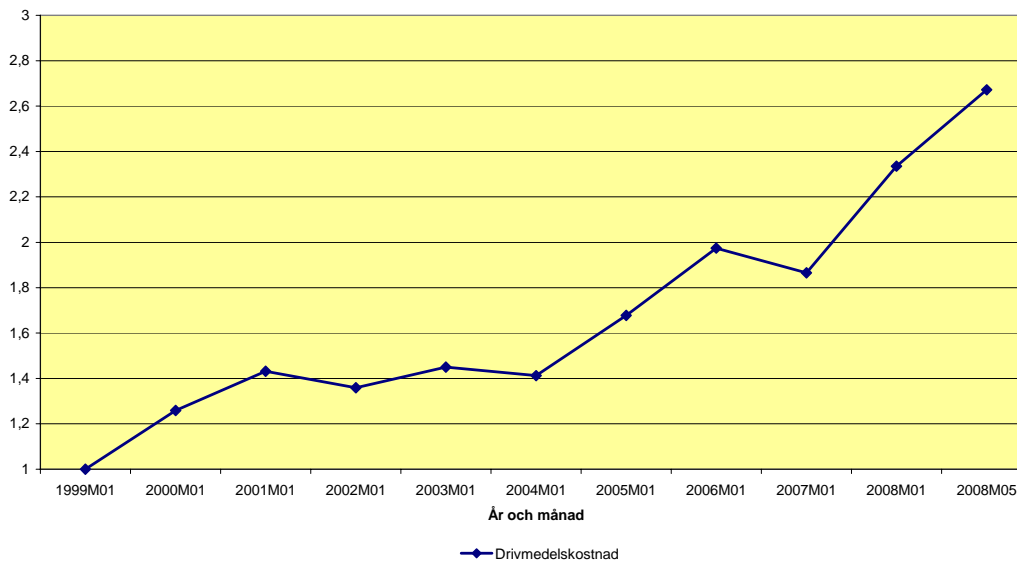
Bussbranschen vill med denna skrivelse inleda förutsättningslösa, konstruktiva och resultatriktade samtal med regeringen om genomförandet av angelägna reformer för en vital del inom kollektivtrafiken i syfte att fördubbla kollektivtrafikresandet.

1 De kraftigt stigande energipriserna

1.1 Ökade dieselkostnader med 500 miljoner kronor

Under de senaste tio åren (januari 1999 till maj 2008) har priset på dieselolja mer än fördubblats.

Dieselprisets ökning januari 1999 - maj 2008
Källa: SCB:s Prisindex för dieselolja



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

	Dieselprijs juli 2007	Dieselprijs 2008-08-01
Antal bussar	11 026	11 026
Medelkörsträcka i mil	5 927	5 927
Dieselförbrukning (l/mil)	3,5	3,5
Dieselprijs för slutkund	11,29 kr	14,69 kr
Dieselprijs (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

Diesel används också av flera bussoperatörer till uppvärmning av lokaler, vilket medfört ökade kostnader i takt med stigande dieselpriiser.

1.2 Särskilt om expressbusstrafiken

Expressbusstrafikens verksamhet finansieras i huvudsak av biljettintäkter och är således helt beroende av marknadens villkor. Med stigande bensinpriser tenderar resandet med expressbussar att öka.¹ Men samtidigt har kostnaderna för diesel ökat kraftigt under det senaste året, vilket delvis kompenseras genom framtida höjda biljettpriser, som i sin tur minskar efterfrågan på busstrafik.

De cirka fyra hundra expressbussarnas genomsnittliga årliga körsträcka uppgår till ungefär 18.000 mil och dieselförbrukningen är ungefär 2,98 liter per mil. Detta innebär att på ett år har dieselkostnaderna för Expressbusstrafiken ökat med drygt 54 miljoner kronor eller med 33 procent.

1.3 MK1 och Europadieseln

Världsmarknadspriserna på diesel är idag högre än bensin. En förklaring är att efterfrågan på diesel ökar stadigt till följd av allt fler personbilsdieslar samtidigt som efterfrågan på bensin har minskat.

Det är enbart i Norden som den unika dieselkvaliteten, MK1, säljs, vilket har fått till följd att det är endast fem raffinaderier i hela världen som tillverkar MK1, vilket har lett till bristsituationer med dieselbränsle. En leverantör, oljebolaget Preem, står för hälften av produktionskapaciteten av MK1 och utbudet och konkurrensen är sålunda starkt begränsad.

Dessa förhållanden har bidragit till att dieselpriiserna i Sverige ökat snabbare än i resten av Europa där det säljs en liknande svavelfri dieselkvalitet – svavelfri Europadiesel – som framställs av ett stort antal tillverkare. Svavelfri Europadiesel är redan en standardprodukt i flera av våra grannländer. Europadieseln har dessutom ett högre energiinnehåll (tre procent) och utsläppen av koldioxidutsläpp är också lägre vid framställningen.

¹ Se Dagens Industris artikel "Högt bensinpris fyller bussarna" den 23 juli 2008.

Men enligt svensk lagstiftning tillhör Europadieseln miljöklass 3 och beskattas med 4,54 kronor per liter, vilket är 38 öre mer än MK1. Sveriges Åkeriföretag har därför krävt att Europadieseln beskattas som MK1 fr.o.m. den 1 januari 2009 i syfte att dämpa dieselpriisökningarna.

1.4 Sveriges dieselskatt högre än grannlänternas

Genomsnittspriset på diesel är idag ungefär en krona dyrare i Sverige än genomsnittet i EU-länderna. I Sverige är dieselpriiserna högre än i Finland, Danmark, Tyskland, Polen och Baltikum. Sverige ligger på fjärde plats inom EU25 vad gäller dieselskatten. Detta samtidigt som Sverige är stort och glesbefolkat land där persontransporter är centrala för vårt välstånd och näringslivets arbetskraftsförsörjning och konkurrenskraft.

1.5 Dieselskattehöjningen den 1 januari 2008

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.² Kostnadsökningar på drygt 100 miljoner kronor är mycket pengar i en bransch med 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 på de höga världsmarknadspriserna.³ 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.

1.6 Skyhöga elpriser

Det är inte endast höga dieselpriiser som tynger bussbolagens ekonomi. Även elpriserna har stigit kraftigt och inte minst beskattningen av kolsnål elproduktion. Elpriset på den nordiska elbörsen Nord Pool har fördubblats på sju år. I juni låg spotpriset på 54 öre per kWh.⁴ Under de senaste tio åren har skattenivån i stort sett tredubblats. Energiskatten på 27 öre uppgår till mellan 23 till 30 procent av elpriset. Dessutom tillkommer elcertifikaten med

² 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.

³ Svenska Dagbladet den 5 juli 2008.

⁴ Dagens Industri 2008-07-31.

ungefär sex öre och utsläppsrätternas påverkan på priset är kring 20 öre per kWh.

Stigande elpriser har ökat kostnaderna för främst service, drift och underhåll av bussar. Men elektriciteten är också nödvändig för att driva alla kommunikationssystem inom buss- och kollektivtrafiken.

Elektricitet är en effektiv energibärare och som i Sverige produceras klimatneutralt och till 97 procent av koldioxidfri energi, med vattenkraft, vindkraft, kärnkraft och biobränsle.

För framtida satsningar på plug-in hybridbussar och elektriskt drivna bussar (superkondensatorer och/eller trådbussar) är låga priser på elektricitet en viktig faktor för miljö- och trafiksäkerhetsutvecklingen och för genomförandet av en fördubbling av kollektivtrafikresandet.

2 Fordonsskatten på miljövänligt transportslag

I budgetpropositionen skriver regeringen att en ”*styrning av bränsleförbrukningen via skatten på drivmedel är att föredra framför en styrning via fordonsskatten, eftersom fordonsskatten är oberoende av körsträcka*”.⁵ Det är att köra ett fordon med fossila drivmedel som är skadligt för miljön, inte själva ägandet. Detta utgör ett viktigt motiv till att sänka fordonsskatten för bussar.

Men en stillastående buss är också en miljöfarlig buss eftersom bussen minskar utsläppen av växthusgaser och andra miljöfarliga ämnen samt ökar trafiksäkerheten genom att färre åker bil. Om regeringen genom upprepade skattehöjningar tvingar kollektivtrafiken till biljettprishöjningar och indragna buss- och tågturer kommer inte bilisterna att ställa bilen. Först när regeringen låter kollektivtrafiken utvecklas kommer andelen resenärer i kollektivtrafiken att öka. Det är vidare bättre för klimatet att 12 bilister transporteras med buss än att de tar egen bil.⁶ Således är dagens höga fordonsskatt på bussar en vansklig och kontraproduktiv skatt.

Vid årsskiftet höjde regeringen dessutom fordonsskatterna för små bussar med 45 procent.

3 Trafikförsäkringsskatten

Regeringen vill att trafikens aktörer ska ta kostnaderna för trafikens skador. Trafikolyckor ska kosta, i syfte att skapa incitament för att få ner trafikolyckorna. Bussen är det trafiksäkraste fordonet på våra vägar. Ändå har den nya premieskatten ökat trafikförsäkringspremierna med ungefär 8.000 kronor per buss. Bussen beskattas därför mer än bilen, som står för fler trafikolyckor! Logiskt?

Den nya skatten kostar bussbranschen 100 miljoner kronor extra om året och totalt handlar det om 300–400 miljoner kronor fram till årsskiftet 2010-2011 för en reform som ännu inte medfört några mätbara positiva förändringar på antalet trafikolyckor eller för de trafikskadade.

Det är synnerligen anmärkningsvärt att bussbolagen medvetet missgynnats gentemot privatbilismen. Genom skattesänkningar av inkomstskatterna, som finansierats av bland annat trafikförsäkringsskatten, har privatpersoner gynnats, men bussbolagen har inte fått några skattekompensationer för de höjda försäkringspremierna.

⁵ Regeringens proposition 2007/08:1 s. 122.

⁶ Svenska Bussbranschens rapport ”Miljöfördel bussen” (mars 2008).

4 Trängselskatter på mindre bussar

I dag omfattas även bussar med en totalvikt om högst 14 ton av trängselskattesystemet. Denna viktgräns är helt onaturlig och utgör en ologisk kvarleva från Stockholmsförsöket med trängselskatt under 2006. För samtliga bussar utför kollektiva transporter, oavsett om de kör en stor mängd människor i upphandlad lokal- och regional trafik, expressbusstrafik, skolbusstrafik eller turist- och beställningstrafik som är registrerade för yrkesmässig trafik, och vilka alla minskar bilkörningen och trängseln på vägarna.

Därför bör även mindre bussar under 14 ton undantas från att betala trängselskatt.⁷

5 Ständigt nya pålagor

Myndigheterna inom vägområdet, främst Vägverket och den nya Transportstyrelsen, har i år presenterat en rad förslag om nya avgifter. Avgifter som kostar bussbolagen hundratals miljoner kronor och vars konsekvenser för kollektivtrafiken och företagandet överhuvudtaget inte ens har utretts av ansvariga sektorsansvariga myndigheter.

5.1 Avgiftsfinansieringen av Transportstyrelsen

Den nya myndigheten Transportstyrelsen ska finansieras i huvudsak genom avgifter och dagens anslagsfinansiering av vägsektorn föreslås upphöra från och med den 1 januari 2010. Utgångspunkten för utredningen är att huvuddelen av Transportstyrelsens verksamhet ”ska vara avgiftsfinansierad och att likartade principer bör tillämpas inom hela transportsektorn” (s. 463).

Företagen verksamma inom vägtransportssystemet kommer därför att drabbas av ökade kostnader. Det föreslagna avgiftssystemet innebär i förhållande till dagens situation att minst 880 miljoner kronor årligen ska tas ut i avgifter.

När företagens utgifter redan i dag för att följa regelverken är större än statens medför nya kostsamma avgifter ökade kostnader för kollektivtrafiken. Bussbolagen tvingas att ta ut en del av dessa kostnader på resenärer genom höjda biljettpriser, vilket knappast lär bidra till en ökning av kollektivtrafikresandet. Detta torde stå i strid med angelägna klimatpolitiska mål och tyder knappast på en genomtänkt helhetssyn på transportpolitiken.

Nya avgifter för en bransch med små lönsamhetsmarginaler är inte ”försumbara”, utan är en fråga om överlevnad. Redan idag är många bussbolags ekonomier ansträngda. Idag står hälften av bussbolagens kostnader av löner, en fjärdedel av bränslekostnader, som ständigt höjs, och resterande kostnader för inköp och underhåll av fordonsparken, vilka nu höjs med förslaget om avgiftsfinansiering.

Inte heller lär minskade statliga utgifter öka trafiksäkerheten, som ju officiellt är syftet med reformen. Trafiksäkerhetsarbetet på den nya myndigheten med ökat behov av kunskap och krav på kvalitetsförbättringar kommer snarare att öka kostnaderna och därmed avgiftsnivån.

⁷ Detta torde även förenkla administrationen vad gäller bedömningen av trängselskatteskyldiga personer/företag.

Ökade administrativa kostnader påverkar även konkurrensvillkoren i förhållande till andra EU-länder och riskerar att leda till en ökad ”utflaggning” av företag.

BR delar flera andra tunga remissinstansers allvarliga invändningar mot den föreslagna avgiftsfinansieringen av Transportstyrelsens verksamhet. Ekonomistyrningsverket (ESV) konstaterar att förslagen avviker från de principer som anges i Tillsynsutredningens (SOU 2004:100) och Avgiftsutredningens (SOU 2007:96) betänkanden. Avgiftsbeläggning av myndigheters normgivningsverksamhet, som egentligen är en skatt, ska därför beslutas av regeringen och underställas demokratisk kontroll och tillsyn.

5.2 Kontroll av arbetstider på väg och hos företag

Ansvar för regelverket och tillsynen kring arbetstidslagstiftningen och kör- och vilotider är komplext och utgör en dyrbar hantering för bussbolagen. Redan idag upplever många bussföretag svårigheter med att få den nationella lagstiftningen och EU:s kör- och vilotidsregler att fungera i praktiken. Särskilt de mindre företagen har svårigheter att med tillräcklig kompetens sätta sig in i detta komplexa och sammanblandande regelverk.

I princip ska alla förare som framför tunga fordon i yrkesmässig trafik dagligen hantera färdskrivare. De administrativa kostnaderna för denna hantering innebär en årlig kostnad på mer än 700 miljoner kronor för företag inom vägtransporter, enligt Nuteks beräkningar av näringslivets administrativa kostnader för transportområdet.⁸

Men trots detta föreslår Vägverket och Polisen en rad nya avgifter på området.

5.3 Kontroller för förstärkt konkurrenskraft

Vägverkets och Rikspolisstyrelsens utredningsförslag ”Kontroller för stärkt konkurrenskraft och ökad trafiksäkerhet inom nyttotrafiken på väg” innebär genom de föreslagna väg- och företagskontrollerna och avgiftsfinansieringen att kollektivtrafiken drabbas av ökade kostnader med uppemot 15 miljoner kronor per år.

Många bussbolag är bundna av kontrakt med trafik huvudmän, kontrakt som löper på upp till 12 år. Ökade kostnader i form av ökade skatter och avgifter går då sällan att reglera i förväg när kontrakten signeras, något som påverkar bussbolagens marginaler negativt då de inte heller kompenseras i avtalsindex. Risken med utredningens förslag och den ökande avgiftsfinansieringen är att samtidigt som det sker en avmattning av konjunkturen, stigande resekostnader, ett minskat trafikutbud och en utslagning av mindre och medelstora bussbolag samt att en försämrad ekonomi hot mot trafiksäkerhetsarbetet. En utveckling som står i strid med regeringens officiella intentioner inom transport-, miljö- och klimatpolitikens område.

⁸ Nuteks beräkningar avsåg år 2006. erfarenheter från företag och förare visar att hantering av data från digital färdskrivare med stor sannolikhet kommer att öka företagens administrativa kostnader.

6 Skatthöjningarnas konsekvenser

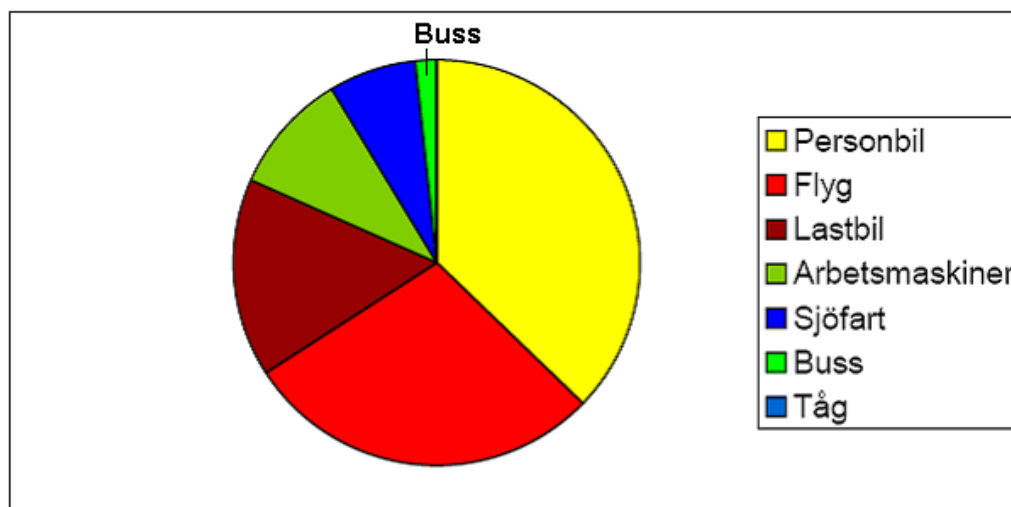
6.1 Bussens betydelse inom kollektivtrafiken

Det glesbefolkade Sverige är ett av de busstätaste länderna i världen och bussen står för huvuddelen av persontransporterna inom kollektivtrafiken. Men trots detta och trots att busstrafiken vid sidan av den eldrivna spårtrafiken är det mest miljövänliga transportmedlet glöms denna realitet oftast bort i den politiska debatten. I dag handlar debatten om kollektivtrafik alltför ofta ensidigt om spårbunden trafik. Varje kollektivt transportslag har sina fördelar, men idag lyfts bussens fördelar, såsom ett kostnadseffektivt, flexibelt, miljövänligt och tillgängligt transportssystem sällan fram.

Av alla lokala och regionala kollektivtrafikresor mellan år 1999-2007 gjordes de flesta resor (70 procent) med buss (639 miljoner resor under år 2007).⁹ Busstrafiken har ökat med 9 procent.

6.2 Bussens ringa roll för utsläppen av växthusgaser

Mot bakgrund av att en ökad busstrafik kan innebära ett minskat bilresande, vilket är angeläget för att minska utsläppen av växthusgaser, och att busstrafiken endast 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.



Transportsektorns utsläpp av växthusgaser år 2005 uppdelat på de olika transportslagen. Av diagrammet framgår bussens marginella roll för utsläppen av koldioxid inom transportsektorn.¹⁰

En hållbar transportpolitik borde istället innebära att kostnaderna och skattetrycket för busstrafiken minskas, så att trafiken kan utvecklas och antalet resor och tillgängligheten ökat, liksom att biljettpriserna kan sänkas för resenärerna.

⁹ Statistiken i detta avsnitt är hämtat från SIKAs rapport "Lokal och regional kollektivtrafik 2007" (2008).

¹⁰ Diagrammet är från Åkerman m.fl. "Tvågradersmålet i sikte? – Scenarier för det svenska energi- och transportsystemet till år 2050" (Naturvårdsverkets rapport 5754 år 2007).

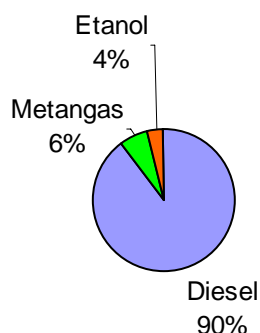
Eftersom dagens kostnadshöjningar endast ytterst kan betalas genom höjda biljettpreiser, indragna bussturer eller ökade skattesubventioner från länstrafikbolagens ägare, dvs. kommuner och landstingen, slår skatthöjningarna på bussektorn direkt mot kollektivtrafiken och motverkar därmed riksdagens och regeringens transportpolitiska mål att öka andelen kollektivtrafikresenärer.¹¹ Skatthöjningar medför därför att busstrafiken, som står för huvuddelen av kollektivtrafiken, förlorar i konkurrenskraft gentemot personbilen.

6.3 *Investeringar i nya miljövänliga drivmedel för bussar*

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.

Biobränslenas andel av busstrafiken (12.500 buss)



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) 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

¹¹ Se exempelvis KOLL framåts huvudrapport "Nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling" den 21 december 2007.

kommer mer än att ha halverats till år 2020. Den svenska bussbranschen kommer därmed att klara EU:s klimatmål till 2020.

Beträffande den fortsatta utvecklingen av biobränslen inom kollektivtrafiken är det ytterst viktigt att dessa satsningar är långsiktiga med fasta spelregler. Experiment och testning av nya fordonsbränslen innebär extra kostnader för bussbranschen i form av bland annat ökat underhåll. Det är viktigt att bussbranschen kompenseras ekonomiskt för dessa miljöåtgärder, så att resandet med kollektivtrafiken kan fördubblas.

Det som borde tillföras den nationella lagstiftningen och EU:s olika förordningar och direktiv är åtgärder som främjar en ökad användning av förnybar energi genom regel- och skatteförändringar. Åtgärder som kan gynna busstrafiken och skapa incitament för branschens företag att fortsätta och intensifiera satsningen på förnybar energi genom en ekonomiskt och miljömässigt hållbar utveckling. Hänsyn måste tas till den sammanlagda kostnadsbilden för kollektivtrafiken.

Globaliseringsrådets rapport "Gör Sverige till ett elbilens pionjärland" visar på de stora möjligheterna att driva fordonsparken med mycket mindre – och på sikt helt utan – koldioxidutsläpp. Globaliseringsrådet uppmärksammar elektricitetens överlägsna energieffektivitet och det faktum att svensk el produceras så gott som koldioxidfritt och att Sverige prognostiseras ha överskott på el under rätt många år framåt. Allt fler experter menar att vi nu står inför ett systemskifte där vi går från förbränningsmotorn som viktigaste kraftkälla i våra fordon till elmotorer. Rapporten föreslår att det omedelbart införs kraftiga stimulanser för bilister, åkerier och bussbolag att vid fordonsköp välja så kallade plug-in-elhybrider.

Det rapporten glömmer bort att nämna är att på buss sidan finns redan i världen tusentals hybridbussar i kommersiell drift. Med ökad eldrift kan bussbolagens höga kostnader för drivmedel minskas och kostnadsutvecklingen för kollektivresandet minskas. Med hybridfordon kan förbrukningen av såväl biobränsle (exempelvis biogas) som diesel sänkas. Dessutom reducerar motorbullret och miljön förbättras i våra städer.

Med superkondensatorer, som exempelvis Scania utvecklar, kan batterierna snabbt laddas upp för en plug-in hybridbuss. Bussbranschen väntar med spänning på regeringens stimulanspaket för plug-in-elhybrider.

6.4 Bussbolagens lönsamhets- och kostnadskris

Kostnaderna för kollektivtrafiken uppgick 2007 till 26,7 miljarder kronor och intäkterna till 14,5 miljarder kronor. Sedan 1999 har kostnaderna ökat i högre takt än intäkterna (37 procent respektive 32 procent.)

Personalkostnaderna utgör den enskilt största kostnadsmassan (ungefär 55 procent) för bussbolagen och uppgår totalt till mer än 4,5 miljarder kronor. Under de senaste tio åren har kostnaden för löner ökat med närmare 30 procent.¹² Med det senaste löneavtalet, från den 15 juli 2008, stiger lönerna med 10,4 procent på tre år.¹³

Omsättningen för den svenska busstrafiken uppgick till 16,3 miljarder kr år 2005.¹⁴ För hela busstrafikbranschen har resultatutvecklingen och

¹² Lönekostnad – SCB AKI SNI 92 Totalt C-O preliminära värden, 2007-07-17

¹³ 3,4% år 1, 3,2% år 2, 3,2 % år 3.

¹⁴ SCB.

rörelseintäkterna varit positiv under de senaste åren (2004-2006).¹⁵ Antalet anställda ökar medan antalet bussar varit i stort sett oförändrade (12 500).

Antalet linjebussföretag fortsätter att minska och antalet trafiktillstånd för yrkesmässig busstrafik minskade med 23 procent mellan åren 1994 och 2003.

Under 1990-talet och i början av 2000-talet kom de pressade priserna att kraftigt försämra bussbolagens lönsamhet. Sedan slutet av 1990-talet har utgifterna vid upphandlingar ökat med mer än 15 procent till följd av nya avtal och index för stigande löne- och drivmedelskostnader.¹⁶ Sedan 1990-talet har skatthöjningar på fordon och drivmedel bidragit till den sviktande ekonomin för bussföretag som haft svårt att få kompensation i pågående avtal.

Det var mot den bakgrunden som dåvarande regeringen tillsatte en utredning om kollektivtrafiken. Av utredningsdirektiven (N 2001:05) framgår att anbudspriser och kontraktsbelopp ökat kraftigt 2000–2001. Anbudsupphandlingar och bruttoavtal har medfört en minskad lönsamhet i branschen med åtföljande konkurser och förlustsiffror i redovisningen. På senare år har bussbolagen har kalkylerat med högre marginaler än tidigare för att höja lönsamheten.

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.
- Mot bakgrund av miljözonsregler i Stockholm, Göteborg, Malmö och Lund sedan 1996 har den ekonomiska livslängden för bussar sjunkit från 10-13 år under 1990-talets första hälft till 6 år idag. Grundregeln för färd inom miljözon högst 6 års ålder för bussar har gett en väsentligt ökad kapitalkostnad.
- Kostnaden för drivmedel har i princip fördubblats under perioden.
- 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.

I en undersökning som PriceWaterhouseCooper genomförde 2002 av de 30 största bussföretagens årsbokslut visade att den upphandlade linjetrafiken var i en allvarlig lönsamhetskris. Huvudorsakerna till den vikande lönsamheten var avtalen mellan operatörerna och trafikhuvudmännen, som inte gav tillräcklig kompensation för ökade kostnader och avsaknaden av incitamentavtal. Trafikhuvudmännens starka ställning, upphandlingslagstiftningens kostnadsfokusering, stigande skatter på fordon och höga krav på fordonsparken var andra viktiga faktorer enligt undersökningen.

Idag råder en relativ stabilitet på bussmarknaden även om operatörerna kämpar för att hålla sig kvar på marknaden. Det är svårt att uppnå lönsamhet, avkastningskrav och positiva vinstmarginaler, men den finansiella situationen har tydligt förbättrats för bland annat de tio största

¹⁵UC Branschrapport – Busstrafikföretag. 2007:2.

¹⁶ SOU 2003:67 s. 121.

operatörerna. En utveckling som nu allvarligt hotas av energiprishöjningarna och stigande skatter och avgifter.

6.5 Nya orosmoln

Efter en allvarlig busskonflikt våren 2008 har nu ett avtal undertecknats, som medför att arbetsgivarna i en personalintensiv verksamhet får förutsebara personalkostnader de närmaste tre åren. De största orosmolnen är nu fortsatta höjda dieselpriiser, som i sin tur tenderar att få även kostnaderna för biobränsle (etanol och biogas) att öka, och stigande räntor och inflation samt en försämrad konjunktur. Ryckighet och nya utspel inom energi- och miljöpolitiken hotar att höja skattetrycket för busstrafiken och försvåra långsiktigt hållbara investeringar i ny miljö- och energieffektiv transportteknologi. En utveckling som vore starkt olycklig och "kontraproduktiv".

7 Förslag till åtgärder

7.1 Förslag till dieselskattesänkning

På EU:s senaste finansministermöte den 8 juli 2008 framgick att det inte fanns någon politisk enighet om att sänka energiskatterna eller mervärdesskatten på bränsle för att kortsiktigt lindra konsekvenserna av oljeprishöjningarna. En sänkning av bränsleskatterna sågs av bland annat den svenske finansministern som "ologiskt" med tanke på klimathotet och att sådana sänkningar skulle vara "kontraproduktiva". Först på toppmötet den 15 oktober 2008 kommer EU att presentera åtgärdsförslag för att mildra effekterna av de skyhöga oljepriserna.

Men med EU:s nuvarande regelverk är det dock redan idag möjligt att sänka de svenska energiskatterna på diesel med närmare en krona för bussen. Enligt Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet är det viktigt med en harmonisering av energiskattenivåerna för en väl fungerande inre marknad.

Direktivet ger enligt artikel 7 medlemsstat möjlighet att differentiera dieselpriset för yrkesmässig användning, som exempelvis busstrafik, "*under förutsättning att gemenskapens miniminivåer iakttas*" och att skattesatsen "*inte är lägre än den gällande nationella skattenivån den 1 januari 2003*".

Priset för miljödiesel (MK1) var 3,17 kronor per liter den 1 januari år 2003. Efter alliansregeringens höjning med 44 öre den 1 januari 2008 uppgår i dag energi- och koldioxidskatten sammanlagt till 4,16 kronor per liter.

En återgång till 2003 års skattenivå möjliggör en svensk skattesänkning för den yrkesmässiga busstrafiken med 99 öre per liter dieselbränsle. En sänkning som skulle minska bussbolagens kostnader med drygt 225 miljoner kronor, vilket motsvarar ungefär en tredjedel av kostnadsökningen för dieselbränsle sedan 1 juli 2007.

Med tanke på vikten av att minska utsläppen av koldioxid är det nivån på energiskatten som bör sänkas med 99 öre medan koldioxidskatten bibehålls på oförändrad nivå.

Ett förslag från EU-parlamentet, mars 2008, om en gemensam skatt på diesel på 0,36 Euro per liter och EU-kommissionens förslag om 0,38 Euro per liter fram till år 2012 ger utrymme för en harmonisering och sänkning av svenska energiskatter från 4,16 kronor till 3,41 kronor eller 3,60 kronor per

liter. Dessa förslag skulle innebära att kostnaderna för busstrafiken minskades med 171 miljoner kronor respektive 128 miljoner kronor.

För att dämpa dieselpri ökningarna och öka priskonkurrensen gentemot oljebolagets Preems marknadsdominerande ställning för produktion och distribution av dieselbränsle i Sverige bör energiskatten sänkas för Europadieseln till samma nivå som miljödieseln (MK1).

7.2 Använd kompensationsystemet för jordbruket

Sedan den 1 januari 2008 har gränserna för återbetalning till jordbruket, skogsbruket och vattenbruket av skatt på bränslen respektive skatt på el sänkts från 1 000 kronor till 500 kronor. Om gränserna är uppnådda medges återbetalning med hela beloppet. Höjningen av energiskatten på diesel ska kompenseras genom en höjning av den nuvarande återbetalningen för diesel som används i jordbrukets arbetsmaskiner.

För att minska dieselskattens effekter för kollektivtrafiken bör busstrafiken innefattas av det kompensationsystem som i dag omfattar jordbruket, vattenbruket och skogsbruket för att inte pris- och skattehöjningarna på diesel och elektricitet (se nedan) ska motverka regeringens klimatarbete och de klimatmål som satts upp, samt de transportpolitiska målen och nollvisionen.

Därför föreslår BR att busstrafiken kompenseras för skattehöjningar enligt samma system och gränser som jord-, skogs- och vattenbruket. Härigenom behöver staten inte bygga upp nya administrativa rutiner för kollektivtrafiken. Höjningarna av energiskatten på diesel kan kompenseras genom en höjning av den nuvarande återbetalningen för diesel används inom kollektivtrafiken.

7.3 Konkurrensneutral beskattning av motorbränsle

Idag är tåget och flyget befriat från energiskatt, koldioxidskatt eller svavelskatt på diesel- och motorbränsle.¹⁷ Även för sjöfarten är internationell bunkerolja befriat från skatt. Inte heller betalar dessa tre transportslag någon fordonsskatt på lok, vagnar och fartyg.

Tågoperatörerna betalar en banavgift till Banverket som beror på hur mycket de trafikerar olika sträckor i syfte att ersätta för de kostnader för olyckor och slitage som järnvägstrafiken åstadkommer. Banavgiften är låg (4,47 kronor per tågkilometer) i jämförelse med flertalet EU-länder.

Det finns i dag ett par hundra diesellok för godstrafik och motordrivna passagerartåg. Banavgifterna för diesel är 22 öre per liter för persontrafik enligt Banverkets Järnvägsnätsbeskrivning 2008.¹⁸

Dessa förmånliga skatteregler för järnvägspersontransporter bör införas för den yrkesmässiga busstrafiken i syfte att uppnå en mer likartad beskattning av de olika transportslagen inom kollektivtrafiken.

7.4 Sänk skatten på elektricitet

Den kraftigt höjda elskatten har också ökat kostnaderna för kollektivtrafiken. Därför bör skatten sänkas för bussbolagen.

¹⁷ SFS: 1994:1776 6 a kap. 1 § p2 och p5.

¹⁸ Banavgifterna för diesel på 22 öre per liter kan jämföras med busstrafikens energiskatt för miljödiesel (MK1) som uppgår till hela 4,16 kronor per liter.

Fr.o.m. den 1 juli 2004 ändrades det tidigare återbetalningssystemet för jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet på så sätt att återbetalning av elskatt medges för skillnaden mellan det betalda skattebeloppet och ett belopp beräknat efter skattesatsen 0,5 öre/kWh. Gränsen för återbetalning av skatt har sänkts från 1000 kr till 500 kr från och med 2008. Återbetalning medges med hela beloppet om ersättningen överstiger 500 kr för ett kalenderår.

Tågtrafiken är befriad energiskatt på elektrisk kraft. Enligt 11 kap. 9 § (SFS 1994:1776) kan den som är skattskyldig för energiskatt på elektrisk kraft göra avdrag för skatt på elektrisk kraft som förbrukats eller sålts för förbrukning i tåg eller annat spårbundet transportmedel eller för motordrift eller uppvärmning i omedelbart samband med sådan förbrukning.

Dessa förmånliga skatteregler bör även införas för den yrkesmässiga busstrafiken.

7.5 Sänk fordonsskatten

Dagens höga fordonsskattning på bussar kan jämföras med den skattebefrielse som råder för lok, passagerarvagnar och flygplan. För att öka konkurrensneutraliteten inom kollektivtrafiken är därför en reform av denna beskattning angelägen.

Busstrafikens snabbt stigande kostnadsökning kan dämpas genom en förändrad fordonsskattning för bussar.

Ett krav är att bussföretagen kompenseras för stigande dieselpriser och skatter genom en sänkning av fordonsskatten för bussar till de nivåer som gällde fram till den 1 januari 2000, dvs. omkring 1 500 kronor per buss.

Med utgångspunkt från EU:s miniskattenivåer är det helt möjligt för Sverige att radikalt minska denna straffbeskattning på kollektivtrafiken.

Enligt nedanstående exempel kan en sänkning av fordonsskatten på bussar till EU:s minimiskattenivåer innebära minskade kostnader för busstrafiken med närmare 200 miljoner kronor.

Fordonsskatt (exempel)

Tunga bussar över 3,5 ton

	Dieseldrivna med tvåhjulaxlar	Ej dieseldrivna	EU:s minimiskattenivå
Antal bussar	11 026	1 500	11 026
Vikt/ton	18	18	18
Fordonsskatt	19 000 kr	984 kr	1 360 kr
Summa för bussoperatörer:	209 494 000 kr	1 476 000 kr	14 995 360 kr
Minskad skatt:		210 970 000 kr	194 498 640 kr

7.6 Avveckla trafikförsäkringsskatten

Den konfiskatoriska trafikförsäkringsskatten på busstrafiken bör avskaffas eller radikalt minskas. Fullföljs inte försäkringsreformen före valet är det viktigt att staten återbetalar de inbetalda skatterna, då försäkringstagarna och de trafikskadade inte har erhållit några fördelar med premiehöjningarna.

7.7 Sätt stopp för en ökad avgiftsfinansiering

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

Avgifter som kostar bussbolagen hundratals miljoner kronor och vars konsekvenser för kollektivtrafiken och företagandet överhuvudtaget inte ens har utretts av ansvariga myndigheter.

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.

7.8 Avskaffa det värsta regelkrånglet

Enligt Nuteks utredning "Näringslivets administrativa kostnader för transportområdet" (R 2008:12) är hälften av de administrativa kraven på bolagen inom transportsektorn nationellt beslutad lagstiftning (s.k. C-lagstiftning). Men av de tio mest kostsamma kraven är huvuddelen förorsakad av svårtillgängliga EU-förordningar.

De krav som ger upphov till de allra största administrativa kostnaderna för bussföretagen är EU:s famösa regelverk om färdskrivare, kör- och vilotider. Regelverken har utformats för en viss typ av teknisk utrustning och tidsödande system för redovisning av arbets- och vilotider, vilka i princip omfattar alla bussförare som dagligen har att hantera ålderdomliga och svårmanövrerade färdskrivare. Men även de långa handläggningstiderna avseende godkännande av ansökan om linjetrafik för buss i enlighet med Yrkestrafikförordningen (SFS 1998:779) är kostsamma för bussbranschen.

De mest kostsamma informationskraven för bussbolagen och åkerinäringen enligt Nutek innebär årligen kostnader på uppemot 1,3 miljarder kronor för dessa regelverk:¹⁹

Regelverk	Informationskrav	Kostnad för bussbolag och åkerier (miljoner kronor)
Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter	Uppgifter för färdskrivare	435
Förordning om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet (SFS 1994:1)	Ifyllande av tidboksanteckningar	298
Förordning om kör- och vilotider samt färdskrivare (SFS 2004:8)	Arkivering av färdskrivaruppgifter	207
Yrkestrafikförordningen (SFS 1998:7)	Kvittoutskrift	379
S:a		1.319

7.9 Öka konkurrensen inom energiområdet

Det är uppenbart att bristen på konkurrens inom energisektorn har bidragit till prisutvecklingen för drivmedel och bränsle. Oligopol förhållandena inom oljesektorn med dominerande utländska statliga bolag är välkända, liksom icke fungerande olje- och råvarumarknader, vilka i dag präglas av spekulation och avsaknad av en hållbar utveckling.

Den svenska elmarknaden styrs av tre energibolag, som har 90 procent av marknaden på produktionssidan och äger gemensamt produktionskapacitet. EU:s elmarknad domineras av endast sex "elbröder". Elmarknaden styrs dessutom av en absurd marginalprissättning, där priset på kol, som stigit kraftigt det senaste året, styr priset för kolsnål vatten- och kärnkraftsel.²⁰

¹⁹ Nuteks utredning "Näringslivets administrativa kostnader för transportområdet" (R 2008:12).

²⁰ Mattias Ganslandts "Konkurrenspolitiken i Sverige", en bakgrundspromemoria till Svenskt Näringsliv 2008-06-16.

Etanolmarknaden styrs av monopolbolag, som domineras av privata och offentliga ägare, och denna energiproduktion förutsätter dessutom omfattande statliga subventioner och skatteförmåner.

Det är således en högt prioriterad politisk fråga att öka konkurrensen inom energisektorn och utbudet av ny kolsnål kraftproduktion.²¹

7.10 Förslagets effekter på statsbudgeten

Ovannämnda förslag till skattelättnader för busstrafiken i syfte att mildra effekten av de kraftiga prisökningarna på diesel och att uppnå målsättningen att fördubbla kollektivtrafiken samt att även minska utgifterna för trafikhuvudmännen och landets kommuner innebär minskade skatteinkomster för statsbudgeten med drygt 400 miljoner kronor.

Årliga effekter på statsbudgeten:	
Ökade dieselskatteinkomster sedan 1 januari 2008	100 000 000 kr
Sänkning av energiskatten på diesel för bussar	-226 000 000 kr
Sänkning av fordonsskatten för bussar	-194 000 000 kr
Avskaffande av trafikförsäkringsskatten på bussar	-100 000 000 kr
Totalt skattebortfall:	-420 000 000 kr

De föreslagna skattesänkningarna för busstrafiken med drygt 400 miljoner kronor ska ställas i relation till de stigande bränslekostnaderna och det ökade skattetrycket de senaste åren. Endast dieselpriserna har på ett år ökat bussbolagens kostnader med minst 500 miljoner kronor.

7.11 Ytterligare konsekvenser av åtgärderna

De ovan föreslagna åtgärderna till kompensation för de stigande dieselpriserna och ett ökat skattetryck på busstrafiken kan enligt vår uppskattning leda till en fördubbling av kollektivtrafikresandet till år 2020. En fördubbling som skulle kunna innebära en minskning av koldioxidutsläppen från persontransporterna med nästan 25 procent. Men för att detta mål ska kunna uppnås är de föreslagna skattereformer för busstrafiken nödvändiga.

Åtgärdsförslagen syftar till "att få fler företag att starta, stanna och växa i Sverige", som Regeringsförklaringen 2007 så stolt proklamerar, där företagen även beskrivs som en "viktig grund för Sveriges välstånd". Regeringens ambitioner överensstämmer således med bussbranschens förslag till åtgärder.

"Reformer för minskad byråkrati, skatteförändringar, bättre finansiering och andra insatser för att företagandet ska ges bättre förutsättningar."

Bussbranschen vill med denna skrivelse inleda förutsättningslösa, konstruktiva och resultatriktade samtal med regeringen om genomförandet av angelägna reformer för en vital del inom svensk kollektivtrafik.

Anna Grönlund
Förbundsdirektör Bussbranschens Riksförbund

Anders Lundström
Ordförande Bussbranschens Riksförbund och VD Busslink i Sverige AB

²¹ "Framtidens energilösningar: Effekter av energipolitiska vägval" (juli 2008). En rapport till Svenskt Näringsliv.