

BR/LS

Remissyttrande över Promemoria om vissa punktskattefrågor m.m., som aviseras i budgetpropositionen för 2008

Inledning

Sv. Bussbranschens Riksförbund

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

Yttrande

Kapitel 3.1 Höjd koldioxidskatt, 3.2 Höjd energiskatt på diesel, 3.4 Uppräkning av energi och koldioxidskattesatserna efter prisutvecklingen (indexering)

Regeringen föreslår i promemorian att koldioxidskatten ska höjas med 6 öre per kg koldioxid eller med 17,1 öre/liter diesel, att energiskatten på diesel i miljöklass 1 och 2 höjs med 20 öre per liter och att energi- och koldioxidskattesatserna räknas upp motsvarande förändringarna i konsumentprisindex under perioden juni 2006–juni 2007, dvs. med 6,9 öre/liter. Totalt föreslår regeringen att skatten på diesel som används i yrkesmässig busstrafik ska höjas med 44 öre/liter. Detta kommer att höja skatten på kollektivtrafik med 125 miljoner kr/år. Höjningen föreslås träda i kraft den 1 januari 2008.

Regeringens skivning i promemorian om att dieselskattehöjningen endast utgör en liten del andel av näringslivets totala kostnader och att kostnadsökningen är en nödvändigt resultat av högre ambitioner inom miljöområdet är direkt felaktiga. Kostnadsökningar på 125 miljoner kr är mycket pengar i en bransch med mycket små marginaler. En bransch som under de senaste åren drabbats av en lång rad skattehöjningar som kostat buss- och kollektivtrafiken hundratals miljoner kr. Nu senast införandet av en trafikförsäkringsskatt och omläggningen av trafikförsäkringen som kommer att kosta busstrafiken över 100 miljoner kr när den är helt genomförd.

Till detta kommer att varje skattehöjning slår direkt mot kollektivtrafiken. Det finns bara tre sätt att betala höjningen av kollektivtrafikskatterna: höja biljettpriserna, dra in bussturer eller att länstrafikbolagens ägare, dvs. kommunerna och landstingen, skjuter till mer skattepengar. Andra

utvägar finns inte. Varje buss måste ha en förare. Någon bättre miljö blir det inte, bara högre kostnader och färre kollektivtrafikresenärer.

Skattehöjningarna motverkar härigenom regeringens mål om att öka andelen kollektivtrafikresenärer som bl.a. uttrycks i regeringens direktiv till Vägverket och Banverket om att ta fram ett handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. Dessutom motverkas arbetet med att förverkliga samtliga transportpolitiska mål när kollektivtrafiken förlorar i konkurrenskraft gentemot personbilen.

Regeringens förslag bygger på ett ytterligare ett tankefel. 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 körsträckan.”¹ Kort sagt bygger regeringens politik ger på att en stillastående bil eller lastbil inte släpper ut några miljöfarliga avgaser. Men för bussar gäller motsatsen. En stillastående buss är en miljöfarlig buss. Oavsett vilka resenärer en buss har minskar bussen utsläppen av växthusgaser och andra miljöfarliga ämnen samt ökar trafiksäkerheten genom att färre åker bil.

Om regeringen menar allvar med att använda skatteväxling för att minska utsläppen av klimatgaser räcker det inte med att bara titta på konsekvenserna för bilister och lastbilar. 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. Sv. Bussbranschens Riksförbund avstyrker därför mycket bestämt att skattehöjningen ska omfatta diesel som används i busstrafik.

Sektor efter sektor kompenseras i budgeten. Jord-, vatten- och skogsbruket får såväl kompensation för skattehöjningen som generösare kompensationsregler genom att gränsen för återbetalning sänks från 1000 kr till 500 kr och genom att hela beloppet ska återbetalas när beloppsgränsen är uppnådd. Bilister som kör dieslbilar får sänkt fordonsskatt. Dessutom höjs beloppet för kostnader för resor med egen bil mellan bostad och arbetsplats, dvs. det s.k. reseavdraget, med 50 öre reseavdrag. Om klimatmålen, de transportpolitiska målen och nollvisionen ska kunna förverkligas måste även kollektivtrafiken kompenseras.

För att en kompensation ska få avsedd effekt måste den kompensera de som drabbas av skattehöjningarna. Under 2000-talet har regeringen valt olika modeller för att kompensera kollektivtrafiken för några av alla de diesel- och fordonsskattehöjningar som gjorts. År 2001 sänktes moms på persontrafik från 12 till 6 procent. Ett i sig mycket positivt beslut, men träffsäkerheten var låg när det gäller att uppfylla regeringens syfte att försöka kompensera operatörerna inom kollektivtrafiken för höjda skatter. I den upphandlade trafiken är det trafikhuvudmännen/länstrafikbolagen som i de allra flesta fall erhåller biljettintäkterna och därmed fick sänkta kostnader genom momssänkningen. Samtidigt var det entreprenörerna som fick betala kostnaderna för skattehöjningarna. Vissa trafikhuvudmän kompenserade sina kontrakterade entreprenörer, många gjorde det inte.

För att stärka tågtrafikens konkurrenskraft när den långväga busstrafiken avreglerades höjdes fordonsskatten generellt för all busstrafik den 1 januari 1999. För att den del av bussflottan som går i upphandlad kollektivtrafik inte skulle drabbas kompenserade staten kollektivtrafiken genom det generella statsbidragssystemet till kommuner och landsting.

För att täcka den totala fordonsskattehöjningen för den kollektiva busstrafiken på 180 miljoner kronor återförde staten 100 miljoner kronor. Av dessa 100 miljoner återfördes ca 60 procent till de som regering och riksdag beslutat skulle kompenseras, bussföretagen. Resten stannade i trafikhuvudmännens, kommunernas och landstingens budgetar. Det betyder att i praktiken bara ca 30 procent av kostnaderna för den kollektiva busstrafiken kompenserades. Att siffran blev så

¹ S.122 Regeringens proposition 2007/08:1. Budgetpropositionen för 2008. Förslag till statsbudget för 2008, finansplan, skattefrågor och tilläggsbudget m.m.

hög som 30 procent beror uteslutande på att SL, Storstockholms Lokaltrafik, automatiskt betalade ut ersättningen till bussföretagen.

Till saken hör att det generella statsbidragssystemet till kommuner och landsting har mycket dålig träffsäkerhet när det gäller att kompensera operatörerna inom kollektivtrafiken. Skälet är att ansvaret för kollektivtrafiken ser olika ut i olika delar av landet. I de flesta län äger kommuner och landsting gemensamt trafikhuvudmannen. I bland annat Stockholms län är det dock landstinget ensamt som ansvarar för kollektivtrafiken. Genom användningen av det generella statsbidragssystemet betalades compensationen ut till alla kommuner och landsting oavsett om de ansvarar för kollektivtrafik eller inte. Detta förklarar till en del att compensationen inte nått fram till dem som haft kostnadsökningarna, bussföretagen.

Den enda framgångsrika compensationen till bussföretagen var sänkningen av arbetsgivaravgiften. Men den begränsades till totalt 4 miljoner kronor för hela bussbranschen, dvs. inklusive turist- och beställningstrafiken. En oerhört liten summa i jämfört med de hundratals miljoner kronor som skattehöjningarna kostat kollektivtrafiken.

För att compensationen ska kompensera dem som drabbats av de höjda kostnaderna anser Sv. Bussbranschens Riksförbund att busstrafik ska kompenseras för dieselskattehöjningen enligt samma system och gränser som jord-, skogs- och vattenbruket. Härigenom behöver staten inte bygga upp nya administrativa rutiner. Dessa rutiner finns redan.

Bussbranschen anser att alla bussar som går i yrkesmässig trafik är kollektivtrafik eftersom oavsett vilka resenärer en buss har, teaterintresserade landsortsbor, studenter på expressbussen som ska hälsa på familjen eller pendlare som ska till jobbet, minskar bussen utsläppen av växthusgaser och andra miljöfarliga ämnen, trängseln på vägarna och antalet trafikolyckor genom att färre åker bil. Detta stämmer även överens med SIKAs definition av kollektivtrafik: ”Kollektivtrafik är i förväg organiserade, regelbundet tillgängliga transporter som erbjuds allmänheten eller en särskild personkrets enligt givna regler.” Även turistbusstrafik som kör trafik enligt sin katalog/reseprogram är i förväg organiserade och regelbundet tillgängliga transporter som erbjuds allmänheten.

Kapitel 3.3 Höjt avdrag för resor till och från arbetet samt tjänsteresor

Regeringen föreslår i promemorian att det belopp som får dras av för kostnader för resor med egen bil mellan bostad och arbetsplats, för resor med egen bil i tjänsten och näringsverksamhet höjs från 18 kronor till 18 kronor och 50 öre per mil. Höjningarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2008.

Dagens utformning av reseavdraget stimulerar människor att, tvärt emot regeringens och riksdagens klimatmål, ta bilen istället för bussen eller tåget. Dessutom är det en myt att reseavdragen framförallt görs i glesbygd. Såväl de genomsnittligt största avdragen som den största andelen reseavdrag görs i regionerna kring Stockholm, Göteborg och Malmö, medan de som bor i landsbygd gör jämförelsevis få avdrag. Bussbranschen avstyrker därför höjningen av reseavdraget och anser att reseavdraget ska göras avståndsberoende istället för att som i dag basera det på färdmedel.

Om reseavdragen görs avståndsberoende kan man dessutom bekämpa det mycket omfattande skattefusket med reseavdragen. Ett skattefusk som kostar statskassan 1,4 miljarder kr varje år. Det är mer än vad alla reseavdrag i Norrbottens, Dalarnas, Gävleborgs och Västerbottens län kostar tillsammans varje år. Genom att komma tillrätta med det mycket omfattande skattefusket frigör staten ekonomiska resurser som kan användas till att införa ett mer generöst avdrag till dem som verkligen behöver avdraget, glesbygdsbor som bara har en mycket gles kollektivtrafik eller helt saknar buss- eller tågtrafik.

Kapitel 3.6 Höjd fordonsskatt för lätta lastbilar och bussar

Regeringen föreslår i promemorian att fordonsskatten för dieseldrivna personbilar som beskattas efter vikt sänks med 4,5 procent. För de bilar som beskattas efter koldioxidutsläpp sätts miljö- och bränslefaktorn ned till 3,3. För bilar som blir skattepliktiga från och med den 1 januari 2008 sänks fordonsskatten ytterligare genom att miljö- och bränslefaktorn sätts ned till 3,15. Sänkningarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2008.

Sv. Bussbranschens Riksförbund avstyrker att skattehöjningen skall omfatta bussar som används i yrkesmässig busstrafik.

Kapitel 3.7 Återbetalning av energi- och koldioxidskatt till jordbruket, skogsbruket och vattenbruket

Regeringen föreslår i promemorian att gränserna för återbetalning till jordbruket, skogsbruket och vattenbruket av skatt på bränslen respektive skatt på el sänks 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. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2008.

Sv. Bussbranschens Riksförbund anser att även busstrafiken ska omfattas av det kompensationsystem som i dag omfattar jordbruket, vattenbruket och skogsbruket för att inte skattehöjningarna på diesel samt höjningen av reseavdraget ska motverka regeringens klimatarbete och de klimatmål som sats upp, samt de transportpolitiska målen och nollvisionen. Ytterligare argumentation för att dieselskattehöjningen ska återbetalas till bussföretagen finns under rubriken Kapitel 3.1 Höjd koldioxidskatt, 3.2 Höjd energiskatt på diesel, 3.4 Uppräkning av energi och koldioxidskattesatserna efter prisutvecklingen (indexering).

Anna Grönlund
Förbundsdirektör