

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
103 33 STOCKHOLM

REMISSVAR
2008-09-19

Er ref: Fi2008/5084
Vår ref: BR2008/012/GH
Sid. 1 (3)

Finansdepartementets promemoria Förbättrade skatteregler för företagande m.m.

Inledning

Svenska Bussbranschens Riksförbund, BR, är en intresseorganisation för den yrkesmässiga 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.

Även fast Finansdepartementets förslag i promemorian ”Förbättrade skatteregler för företagande m.m.” inte specifikt berör förhållandena inom kollektivtrafiksektorn och bussbranschen, så påverkar skattereglerna starkt dessa personalintensiva servicebranschers möjligheter att utvecklas.

Kollektivtrafikens aktörer – SKL, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Taxiförbundet, Tågoperatörerna och BR – arbetar målmedvetet med att fördubbla resandet med kollektivtrafiken. Inte minst för att lösa trafikproblemen i våra storstäder. En målsättning som är helt realistisk förutsatt att regering och riksdag tar sin del av ansvaret för att nå fastställda klimat-, miljö- och trafiksäkerhetsmål. Regeringen måste därför skapa de rätta förutsättningarna för att vi tillsammans ska kunna nå målet att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. Förutom en förändrad fordonsbeskattning, som BR tidigare föreslagit i en skrivelse till regeringen, är en sänkning av arbetsgivaravgifter och bolagsskatt betydelsefulla för att utveckla kollektivtrafiken.¹

Yttrande

I. Allmänt

Regeringen har i promemorian aviserat ett antal åtgärder för att förbättra skattereglerna och villkoren för företagande. Förslagen är ett steg i rätt riktning och stärker drivkrafterna för investeringar och nyanställningar. Inför en

¹ Se skrivelse till regeringen med förslag till ändrade skatteregler för svensk busstrafik för ett fördubblat kollektivresande (2008-08-18). Skrivelsen bifogas remissvaret.

försämrad konjunktur är det viktigt att öka efterfrågan på arbetskraft och främja företagens konkurrenskraft.

Därför ser BR det positivt med förslagen på sänkt arbetsgivaravgift, bolagsskatt och expansionsfondskatt samt att reglerna för direktavskrivningar förbättras.

Syftet med att skicka utredningsförslag på remiss är att få ett lagförslags konsekvenser belysta innan det genomförs. Mot bakgrund av den extremt korta remisstiden har BR inte haft möjlighet att göra en närmare analys av förslaget och dess konsekvenser för bussbranschen. BR lämnar därför endast några översiktliga kommentarer på några av promemorians förslag.

2. Sänkta arbetsgivar- och egenavgifter

Bussbranschen är en personalintensiv verksamhet. Bussbolagen har under en lång tid uppvisat dåliga ekonomiska resultat och med en låg lönsamhet. De ekonomiska villkoren för många små, familjeägda bussbolag är idag minst sagt bekymmersamma och den kommande ekonomiska krisen accentuerar den pågående omstruktureringen av bussbranschen till allt färre och större aktörer. Mot bakgrund av målsättningen att fördubbla kollektivtrafikresandet och konjunkturen är det angeläget att minska arbetskostnaderna för att skapa ett ekonomiskt utrymme för att anställa bland annat fler bussförare, vilket skulle underlättas av en större sänkning av arbetsgivar- och egenavgifterna.

Den föreslagna sänkningen med en procent är därför alldeles för liten. Även efter den föreslagna sänkningen har Sverige inom OECD-området och EU den högsta effektiva skattesatsen på arbete.²

Med tanke på att den ”*allmänna löneavgiften infördes ursprungligen för att finansiera EG-inträdet men används nu i första hand i allmänt budgetförstärkande syfte*” torde denna avgift avvecklas helt eller delvis då den statliga budgeten redovisar överskott och nuvarande överskottsmål kan ifrågasättas. En sänkning av denna avgift med fem procentenheter skulle skapa ekonomiskt utrymme för att anställa uppemot tusen nya bussförare.

Den riktade satsningen med lägre socialavgifter och allmän löneavgift för att underlätta anställning av alla som är högst 25 år är angeläget med tanke på den fortsatt höga arbetslösheten bland yngre.

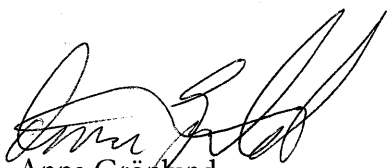
För bussbranschen innebär förslaget dock begränsade möjligheter för anställning då körkortsåldern för buss är 21 år. Enligt Körkortsutredningens tilläggsdirektiv (dir. 2007:128) utreds nu frågan om hur Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EU om körkort (tredje körkortsdirektivet) kan införlivas i svensk rätt. Utredningen beräknas bli klar den 15 december 2008. Yrkesförardirektivet gör det möjligt för medlemsstaterna att tillåta en lägre åldersgräns vid framförande av fordon i körkortskategorierna D. Den nuvarande rekryteringsbasen är inte tillräcklig för att klara rekryteringsbehoven framöver. En brist på bussförare omöjliggör målsättningen att fördubbla kollektivtrafikresandet. Sverige bör därför utnyttja möjligheten att införa en lägsta åldersgräns på 18 år för behörighet att köra buss.

² Se Åsa Hanssons utredning ”Hur påverkar en skatt på arbete utbudet och efterfrågan av arbetskraft? (Svenskt Näringsliv, september, 2006).

3. Sänkt bolagsskatt

Promemorian föreslår en sänkt bolagsskatt till 26,3 procent. En sänkning innebär minskade kapitalkostnader och gör därmed fler investeringar lönsamma samt ökar produktiviteten. Ur ett tillväxtperspektiv har denna åtgärd störst positiv effekt på BNP per capita jämfört med exempelvis en sänkning av inkomstskatten. Därför är naturligtvis sänkningen av bolagsskatten en positiv åtgärd.

Men ur ett nordiskt perspektiv kommer fortfarande den svenska bolagsskatten vara högre än i såväl Danmark som Finland. En ytterligare sänkning till 25 procent hade därför skapat bättre konkurrensvillkor för svenska bussbolag och gynnat investeringar i nya och miljövänligare bussar. Med en ytterligare sänkning av bolagsskatten förbättras villkoren för bussbolagen och leder på längre sikt till ökade vinster, investeringar och därmed ett ökat skatteunderlag.



Anna Grönlund
Förbundsdirektör
Svenska Bussbranschens Riksförbund