

Finansminister Anders Borg
Statssekreterare Hans Lindblad
Biträdande finansminister Mats Odell
Statssekreterare Dan Ericsson
Näringsminister Maud Olofsson
Statssekreterare Jöran Hägglund
Miljöminister Andreas Carlgren
Statssekreterare Åsa-Britt Karlsson
Infrastrukturminister Åsa Torstensson
Statssekreterare Leif Zetterberg

Stockholm 2008-12-17

Förslag till stimulansåtgärder för avancerad bussteknologi och ökad kollektivtrafik – för minskade koldioxidutsläpp och minskad miljöbelastning från den svenska transportsektorn

Regeringen har nu möjlighet att gynna svensk fordonsindustri och samtidigt satsa på åtgärder för minskad klimatpåverkan och fler jobb genom att lyfta fram den svenska fordonsindustrins program för bussar. Svensk fordonsindustri har en lång tradition av att utveckla bussar och har driftfärdiga modeller av bland annat hybridbussar. Bussen är stommen i svensk kollektivtrafik, en kollektivtrafik som våra politiker vill ska få fler resenärer och som branschens aktörer vill fördubbla till år 2020. Genom att skapa åtgärder riktade mot svensk busstillverkning och bussbolag kan regeringen förena flera angelägna samhällspolitiska mål.

Därför presenterar idag Bussbranschens Riksförbund, Scania AB och Volvo Bussar AB ett 10-punktsprogram med förslag till stimulansåtgärder för avancerad bussteknologi och ökad kollektivtrafik – för minskade koldioxidutsläpp och minskad miljöbelastning från den svenska transportsektorn:

1. Sänkt fordonsskatt för bussar
2. Avskaffad fordonsskatt för nya miljöanpassade bussar under de första fem åren
3. Skatterabatt för eftermontering av avgasrening
4. Utvecklingsprogram för nya bussteknologier
5. Investeringsbidrag för nya bussar
6. Ändrade avskrivningsregler för nya bussar
7. Statlig lånefinansiering av nya bussar
8. Exportstöd till avancerad bussteknologi
9. Utred frågan om införande av en särskild skrotningspremie för bussar
10. Satsning och finansiering av BRT-system

Christina Fjellman
Senior Vice President Communication, Volvo Bussar AB

Anna Grönlund
Förbundsdirektör Svenska Bussbranschens Riksförbund

Leif Nyström
Marknadsdirektör Bussar, Scania Sverige AB

Innehåll

1. Sänkt fordonsskatt för bussar	3
Nuvarande regelverk om fordonsskattning av bussar	3
A. Huvudförslaget om sänkt fordonsskatt	3
B. En revidering av nuvarande regelverk	4
2. Avskaffad fordonsskatt för nya miljöanpassade bussar under de första fem åren	5
3. Eftermontering av avgasrening för Euro V	5
Stimulansåtgärder till fordonsindustrin	6
Allmänt	6
Stärk hemmamarknaden	6
4. Utvecklingsprogram för nya bussteknologier	7
5. Investeringsbidrag för nya bussar	7
6. Ändrade avskrivningsregler för nya bussar	8
7. Statlig lånefinansiering av nya bussar	8
8. Exportstöd till avancerad bussteknologi	8
9. Utred frågan om införande av en särskild skrotningspremie för bussar	9
10. Satsning på och finansiering av BRT-system	9
Bilaga 1 – Busstrafikens betydelse för miljön	10
Bussens betydelse inom kollektivtrafiken	10
Busstrafikens roll för minskade utsläpp av växthusgaser	10
Investeringar i nya miljöanpassade drivmedel för bussar	11
Bussbolagens lönsamhets- och kostnadskris riskerar att förvärras under den globala finanskrisen	12
Bilaga 2 – Förslag till nya skattetabletter	14

1. Sänkt fordonsskatt för bussar

Nuvarande regelverk om fordonsbeskattning av bussar

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 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.

Fler bussar i drift bidrar till att minska biltrafikens utsläpp av växthusgaser. Om regeringen genom upprepade skattehöjningar tvingar kollektivtrafiken till biljettprishöjningar och indragna buss- och tågurer minskar dess konkurrenskraft och färre bilister kommer att ställa bilen och åka kollektivt i stället. Först när regeringen ger kollektivtrafiken goda möjligheter att utvecklas kommer andelen resenärer i kollektivtrafiken att öka. En välutbyggd och attraktiv kollektivtrafik är en förutsättning för att människor i stor skala ska kunna ersätta bilresor med kollektivtrafik. Det är vidare bättre för klimatet att tolv (12) bilister transporteras med buss än att de tar egen bil.² Således är dagens höga fordonsskatt på bussar kontraproduktiv utifrån ett energi- och miljöperspektiv.

Vid årsskiftet höjde regeringen dessutom fordonsskatterna för lätta och små bussar med 45 procent. Detta trots att mindre bussar drar mindre energi.

Dagens höga fordonsbeskattning på bussar kan jämföras med den skattebefrielse som råder för lok, passagerarvagnar, fartyg 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 fordonsbeskattning för bussar.

Propositionen ”2005/06:167 om skattelättnad för bilar i vissa miljöklasser” antogs av Riksdagen den 19 maj 2006. Den innebär att under perioden 1 oktober 2006 – 30 september 2009 är fordonsskatten sänkt för tunga lastbilar och tunga bussar som uppfyller de avgaskrav som blev obligatoriska den 1 oktober 2006 (Euro IV eller svensk miljöklass 2005).

Skattelättnaden innebär alltså ingen stimulans att i förtid uppfylla kommande krav utan stimulerar endast en nyare vagnpark. Dock är skattelättnaden försumbar i jämförelse med den ökade kapitalkostnaden för en nyare vagnpark.

Ingen skatterabatt ges i dag för fordon som i efterhand försetts med avgasrening för att uppnå Euro V-kraven.

Bussar som endast kan drivas av etanol eller biogas har i dagsläget en mycket låg fordonsskatt, medan dieselbussar som drivs av biobaserad diesel, exempelvis RME (rapsmetylester), eller syntetisk diesel har ett högt skatteläge i storleksordningen 20.000 kronor per buss (beroende på bussens vikt). Inte heller görs något undantag för hybridbussar.

De framtida utsläppsregler Euro VI är ännu inte fastställd men föreslås träda i kraft i perioden mellan 2012 till 2013. I dag saknas incitament för en förtida introduktion av Euro VI-fordon på marknaden.

A. Huvudförslaget om sänkt fordonsskatt

Fordonsskatten för bussar bör sänkas till de nivåer som gällde fram till den 1 januari 2000, dvs. omkring 1 500 kronor per buss.³ Detta förslag syftar till att öka konkurrensneutraliteten inom kollektivtrafiken.

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

² Svenska Bussbranschens Riksförbunds rapport ”Miljöfördel bussen” (mars 2008).

³ Se Svenska Bussbranschens Riksförbunds ”Skrivelse till regeringen med förslag till ändrade skatteregler för svensk busstrafik för ett fördubblat kollektivtrafikresande” (2008-08-18).

Med utgångspunkt från EU:s miniskattenivåer är det möjligt för Sverige att genom en förändrad beskattning bidra till att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Enligt nedanstående exempel kan en sänkning av fordonsskatten på bussar till EU:s minimiskattenivåer innebära minskade kostnader för busstrafiken med närmare 200 miljoner kronor. Resurser som i stället kan satsas för en utökad kollektivtrafik.

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
Fordonsskatt för bussar, totalt (2008)			210 970 000 kr
EU:s minimikrav: 1 360 kr/buss x 11 026 fordon:			14 995 360 kr
Skillnad:			195 974 640 kr

B. En revidering av nuvarande regelverk

Om inte huvudförslaget (A) kan genomföras föreslås att nuvarande regelverk ändras så att fordonsskatten blir tydligare och mer differentierat styrmedel för att ersätta fossila bränslen, minska miljöpåverkan och öka bränsleeffektiviteten bussflottan.

Fr.o.m. den 1 januari 2008 höjdes fordonsskatten på lätta bussar under 3,5 ton, kraftigt med 45 procent. Denna höjning är orimlig och bestraffar utvecklingen av mindre och lättare bussar, vilka dessutom förbrukar mindre energi och tar mindre plats i tätorterna. Därför föreslås en återgång till tidigare skattenivåer för lätta bussar och nya skatteskalor för dieselbussar för Euro VI och Euro V.

För tunga fordon föreslås sänkta skatter överlag i syfte att befrämja busstrafiken och möjliggöra en fördubbling av kollektivtrafiken. Med fyra skatteklasser för tunga bussar med två, tre respektive fyra hjulaxlar i syfte att befrämja utfasningen av fossila bränslen, införandet av nya energieffektiva hybridbussar, elektriskt drivna bussar och biobränsledrivna bussar samt eftermontering av avgasrening (se nedan).

Ej dieseldrivna bussar – elektriska, vätgas, biogas, etanol, DME m.fl.

- Euro VI – ej ännu klar
- Euro V (nya hybridbussar, eftermontering)
- Övriga dieseldrivna bussar

Den temporära skattelättnaden för Euro V, som upphör den 30 september 2009 och för bussar som genom eftermontering godkänns för Euro V kraven, föreslås förlängas till år 2020.

Vidare bör en tidsbegränsad framtida skattelättnad för bussar som i efterhand anpassas för Euro VI till år 2025 införas. Regelverken om Euro VI är ännu inte klara. Även temporära skattelättnader för förtida introduktion av fordon som klarar Euro VI-kraven föreslås, i analogi till tidigare incitament till introduktionen av Euro V-fordon.

De konkreta förslagen (B) redovisas i bilagan 3 med ändrade skatteskalor för bussar.

Fordonsskatt och styrmedel som stimulerar ny fordonsteknik och biobränsle

För att minska användningen av fossila bränslen rekommenderas en förändring av fordonsskatten så att såväl användning av förnybara drivmedel som minskad användning av fossila drivmedel genom ny teknologi stimuleras. På personbilssidan finns en rad styrmedel som har haft stor betydelse för introduktionen av "miljöfordon", exempelvis gynnsamma förmånsskatteregler för bilar med hybriddrift eller biobränsleanpassade motorer, investeringsrabatter (miljöbilsbonus) och lokala förmåner (parkering, trängselavgift).

Moderna bussar kan bidra till minst lika stora eller ännu större miljövinster som "miljöfordon" och introduktionen av ny, miljöanpassad teknik borde stödjas på liknande sätt. Hybridbussar och bussar anpassade för olika biobränslen är dyrare i investering än konventionella fordon. Detta talar för att ett investeringsbidrag är motiverat för att påskynda introduktionen av sådan teknologi.

2. Avskaffad fordonsskatt för nya miljöanpassade bussar under de första fem åren

Vid köp av nya miljöanpassade bussar – Euro V och Euro VI, hybridbussar, eldrivna bussar, etanol- och biogasbussar, såväl på lätta som tunga fordon – införs en skattebefrielse på fordonsskatten under de fem (5) första åren, i analogi till förslagen till regeländringar för personbilar.⁴

3. Eftermontering av avgasrening för Euro V

Dagens regelverk i Trafikförordningen (1998:1276) om Miljözoner har i praktiken medfört att den ekonomiska livslängden för dieseldrivna bussar har sjunkit från 10-13 år under 1990-talets första hälft till närmare åtta år idag. Detta har inneburit en väsentligt ökad kapitalkostnad för bussbolagen och därmed stigande kostnader för kollektivtrafiken. Reglerna har även inneburit att det i praktiken är omöjligt att sälja en buss som är äldre än sju år, trots att bussens tekniska livslängd är längre.

Inom en snar framtid blir tretusen bussar i linjetrafik, i dag klassade enligt Euro III, oanvändbara i miljözonerna och måste ersättas med nya bussar, vilket kostar bussbolagen och kollektivtrafiken mer än sex (6) miljarder kronor! Detta ska jämföras med att dessa tretusen bussar kan anpassas för emissionskraven gällande Euro V incentive för en kostnad på ungefär 310 miljoner kronor. Därigenom frigörs resurser som i stället kan användas för att öka kollektivtrafikresandet och på så sätt bidra till minskade utsläpp av växthusgaser och miljöförroreningar.

I Trafikförordningen anges uttryckligen att det går att anpassa fordon, men lagstiftningen är otydlig hur detta ska gå till och hur det ska dokumenteras. Svensk kollektivtrafik har i sitt miljöprogram regler för hur en sådan dokumentation ska utformas och Västtrafik arbetar nu tillsammans med Trafikkontoret i Göteborg på att ta fram ett förslag till hur en anpassning och hur en dokumentation för denna anpassning skulle kunna utformas.

Redan i dag har ett relativt stort antal bussar i svensk kollektivtrafik försetts med eftermonterad avgasrening för att minska utsläppen till motsvarande Euro V-kraven.

Det är därför viktigt att få till stånd ett komplett och fungerande regelverk för anpassningen enligt förordningens intentioner. I samband med ett sådant regelverk skulle ett investeringsbidrag, förändrade avskrivningsregler och en sänkt fordonsskatt få en styrande inverkan. Rimligen ska fordon med eftermonterat avgasrening som uppfyller samma utsläppskrav som nya Euro V-fordon skattemässigt behandlas som sådana.

⁴ Detta förslag harmoniserar med moderaternas och centerpartiets föreslagna regler om befrielse av fordonsskatten för miljöanpassade bilar under de första 3-5 åren. Moderaterna föreslog den 9 november 2008 ett förslag där nya miljöbilar befrias från fordonsskatt under de fyra första åren. Centerpartiet föreslog på framtidskonvent i Norrköping den 15 november 2008 att den som köper en ny miljöbil ska slippa fordonsskatt under tre till fem år.

För att en skatterabatt ska ge tillräcklig stimulans bör den omfatta eftermonterade system och då krävs först ett regelverk för hur utsläppsnivåerna ska verifieras. Det är viktigt att ett nationellt regelverk för verifiering av eftermonterad avgasrening i syfte att uppfylla Euro V incentive emissionskraven fastställs.

En skatterabatt på 12.000 kr per år skulle täcka ungefär en tredjedel av kostnaden för ett eftermonterat system och kraftigt öka eftermonteringen, med snabba effekter på luftkvaliteten, främst i städer.

I Danmark erhålls sedan 2004 ett bidrag av Miljöstyrelsen för eftermontering av partikelfilter på tunga fordon. Bidraget uppgår till 30 procent av priset på partikelfiltret inklusive monteringskostnad upp till högst 15.000 danska kronor.⁵

En stimulans och tydligare regelverk för eftermontering skulle medföra att bussbolagens kapitalkostnader minskar genom att bussens livslängd förlängs. Samtidigt innebär detta en miljöförbättrande stimulansåtgärd som ger ökad sysselsättning. Detta är också positivt ur ett livscykelerspektiv. Med utgångspunkt i att vi bör hushålla med resurser och produktionsmedel bör existerande produkter nyttjas hela sin potentiella livslängd.

Med eftermontering minskas utsläppen, men en eftermontering kan emellertid inte miljömässigt sett jämföras med en certifierad ny motor.

Efter ett klagorand med regelverken om eftermontering för att klara Euro V incentive ges bussar från Euro III möjlighet att uppgradera till Euro V incentive till år 2020. Med sänkt fordonsskatt och investeringsbidrag stöds denna möjlighet till eftermontering.

Stimulansåtgärder till fordonsindustrin

Allmänt

Förutom målsättningen att fördubbla kollektivtrafiken och att minska användningen av fossila bränslen, utsläppen av växthusgaser och andra miljöföroreningar är det viktigt att stärka och utveckla svensk fordonsteknologi och busstillverkning under nuvarande globala finanskris och djupa konjunkturavmattning. Sverige är mer beroende av fordonsindustrin än något annat land. I flera andra producentländer, som Tyskland, Frankrike, Italien och USA, bereds och genomförs olika stödåtgärder för fordonsindustrin. Länder som Kina och Sydkorea har sedan tidigare omfattande statliga stödprogram för utveckling av fordonsindustrin. Sydkorea har infört skattelättnader för bilindustrin.

Ofta glöms det bort i diskussionen att fordonsindustrin inte endast omfattar biltillverkare. Sverige har två världsledande producenter av tunga fordon inklusive bussar och en omfattande underleverantörsindustri för produktionen av tunga fordon. Det är främst i detta fordonsegment som Sverige är teknologiskt ledande och ett globalt viktigt producentland och denna ställning bör utvecklas ytterligare.

Stärk hemmamarknaden

Förutom nedanstående förslag om utvecklingsprogram, investeringsbidrag och avskrivningsregler är det centralt att skapa en stark hemmamarknad för bussindustrin. En stark hemmamarknad har varit avgörande för utveckling av införande av ny teknologi. Exempelvis kan läkemedels-, telekom- och energiindustrin nämnas.

En hemmamarknad för nya bussteknologier, som hybridfordon, kan exempelvis stimuleras genom att skapa ett upphandlingskonsortium, på liknande sätt som det genomfördes för etanolbilar i Sverige, men även genom investeringsstöd för ny teknik, utvecklingsprogram, förmånliga lån och skattelättnader.

Förutom genom dessa styrmedel kan staten även minska bussoperatörernas upplevda och verkliga risk vid införande av nya teknologier genom införandet av en riskgaranti. Staten kan garantera att eventuella merkostnader vid introduktion av

⁵[http://www.mst.dk/Tvaergaende+indsats/Tilskudsordninger/Tilskudsordning for partikelfiltre.htm](http://www.mst.dk/Tvaergaende+indsats/Tilskudsordninger/Tilskudsordning+for+partikelfiltre.htm).

ny teknik täcks, som exempelvis behovet av extra backup-fordon och utbildning av servicetekniker. Detta minskar risken för bussbolagen att införa en ny teknik och sänker därmed instegströskeln.

Det är viktigt att följa de olika förslagen till statliga subventioner av fordonsindustrin i USA, Frankrike, Italien, Slovakien, Spanien, Tyskland samt Sydkorea och Kina, så att inte svensk industri missgynnas i konkurrensen. Utifrån miljö- och forskningsbehov kan stöd i olika former godkännas av EU-kommissionen.

I Tyskland har regeringen enats om att stödja försäljningen av nya bilar med att slopa fordonsskatt under det första året. Tidigare har den amerikanska bilindustrin fått garantier för förmånliga lån på totalt 25 miljarder dollar, ungefär 200 miljarder kronor. I USA bereds i senaten och kongressen ett förslag om att genomföra ett särskilt stimulanspaket till fordonsindustrin för omställning till miljöanpassade bilar i form av finansieringsstöd av bilköp. De 250.000 första sålda plug-in hybrid bilarna får en skatterabatt på högst 50.000 kronor. Rabatten omfattar även elhybriddrift för lastbilar över 5 ton. En lastbil över 13 ton får en rabatt på omkring 104.000 kronor. I räddningspaketet ingår också skatterabatter för tillverkning av cellulosabaserad etanol och biodiesel.

4. Utvecklingsprogram för nya bussteknologier

EU:s regler för statsstöd tillåter regeringen att stimulera fordonsindustrin genom forskning och utveckling. Transportforskningen lyfts fram som ett strategiskt område i den forsknings- och innovationspolitiska propositionen "Ett lyft för forskning och innovation" (prop. 2008/09:50). Anslagen föreslås öka med totalt 160 miljoner kronor åren 2009–2012.

Regeringens forskningsstöd och program till fordonsindustrin bör användas för redan befintlig miljöteknologi och se till att den får praktisk tillämpning.

Energieffektiviseringsutredningens slutbetänkande "Vägen till ett energieffektivare Sverige" (SOU 2008:110) betonar kollektivtrafikens betydelse för energieffektiviseringen och minskade utsläpp av växthusgaser. Utredningen framhåller särskilt forskningen och utvecklingen av energieffektiva och elektriskt drivna fordon, som hybridteknik och plug-in hybridfordon. Eftersom utredningen konstaterar att de svenska lastbilstillverkarna är bland de ledande i världen för utveckling av effektiva motorer och hybridteknologi är det viktigt att prioritera forsknings- och utvecklingsstöden till industrin och högskolorna inom dessa områden. Den ovan nämnda anslagshöjningen till transportforskningen är således helt otillräckliga.

Ett särskilt forsknings- och utvecklingsprogram för tillverkning av syntetisk diesel från biobränslen och biogas bör igångsättas med hög prioritet och snabbt tempo. Tillsammans med skogsindustrin, som även den drabbas hårt av finanskrisen, kan massaindustrin erhålla finansierings- och forskningsstöd för utveckling av ett nationellt program för syntetisk diesel. Fördelen med syntetisk diesel är att befintlig bussparks livslängd förlängs och utfasningen av fossila bränslena påskyndas. Mot bakgrund av kollektivtrafikens målsättning att fasa ut fossila bränslen fram till 2020 kan det finnas risk att den väl utvecklade och energieffektiva dieselmotortekniken slås ut om inte biobaserade dielsebränslen snabbt introduceras på marknaden.

Beskattningen av syntetisk diesel från biobränslen bör utformas på sådana nivåer att en övergång från fossil diesel stimuleras.

Forsknings- och utvecklingsprogram för viktreduktion av bussar, som materialutveckling för lättare karosser, vilket minskar energiförbrukning, slitage av vägar och ger ökad trafiksäkerhet.

5. Investeringsbidrag för nya bussar

För att öka produktionen och marknaden samt underlätta introduktionen av nya miljöanpassade och energieffektiva bussar införs under en fyraårsperiod ett investeringsbidrag för köp av nya bussar, i analogi till den framgångsrika

miljöbilspremie för personbilar. Den tidsbegränsade miljöbilspremie för personbilar som har haft samma grundtanke som den föreslagna premien för miljöanpassade kollektivtrafikfordon är budgeterat till totalt 490 miljoner kronor. Den har haft stor betydelse för att skapa ett marknadsgenombrott för "miljöbilar".

Investeringsbidrag ska minska tröskeln att välja en ny teknologi och bör främst minska merkostnaden och riskerna jämfört med konventionell teknik. Tillverkningsvolymen inom bussbranschen är betydligt mindre än för personbilar och att öka hemmamarknad med endast några hundra fordon per år kan redan ha stor betydelse för att påskynda utvecklingen och introduktionen av en ny bussteknologi. Stödbeloppen nedan måste ses som första utgångspunkt. Investeringsbidraget kan även begränsas i antal fordon enligt amerikansk modell, så att endast ett visst antal investeringsstöd (som exempelvis till de först tusen sålda fordon) betalas ut.

- Hybridfordon (dieselhybrider m.m.) 550.000 kronor per buss under två år
- Biogasfordon 100.000 kronor per buss under två år
- Etanolfordon 100.000 kronor per buss under två år

EU:s regler om statsunderstöd måste naturligtvis följas och att investeringsbidragen följer teknikkrav och är konkurrensneutrala.

6. Ändrade avskrivningsregler för nya bussar

För att skattemässigt öka attraktiviteten att köpa in nya bussar för privata och kommunala operatörerna införs under en två års period en kortare avskrivningsperiod på ett eller två år.

Antingen som en direktavskrivning, ett omedelbart avdrag för hela inköpskostnaden, eller som räkningsmässig avskrivning, en särskilt kompletteringsregel, på 50 procent per år under två år.

I Tyskland kan 50 procent av en linjebuss avskrivas första året. I Frankrike kan en miljöbuss direktavskrivas under första året.

7. Statlig lånefinansiering av nya bussar

Staten bör möjliggöra långsiktiga och förmånliga lån för finansiering av köp av nya bussar. I finanskrisens spår har möjligheterna att erhålla lån kraftigt begränsas. Med statlig lånefinansiering kan finansmarknaderna stabiliseras och beställningar av nya bussar öka.

Genom förslagsvis Riksgäldens försorg kan förmånliga lån ges vid köp av nya och miljöanpassade bussar.⁶

8. Exportstöd till avancerad bussteknologi

Svensk bussindustri har idag en världsledande roll i utvecklingen av BRT system. Dessa system kräver ofta även särskilt finansieringsstöd. Ett särskilt stöd för att vidareutveckla och vidare exportera denna teknologi skulle starkt öka svensk export konkurrenskraft särskilt som det utgör en satsning för förbättring av miljö och utsläpp i utvecklingsländer. AB Svensk Exportkredit (SEK) har som en av sina huvudsakliga uppgifter att tillhandahålla medel- och långfristiga krediter och finansieringslösningar vid exportaffärer och investeringar. I förhållande till EG:s bestämmelser om statligt stöd kan ett kapitaltillskott ges om staten som ägare agerar på ett sätt som skulle accepteras av en privat investerare som arbetar på normala marknadsmässiga villkor, den s.k. marknadsekonomiska investeringsprincipen.⁷

Det finns således möjligheter att utveckla ett särskilt finansieringsstöd av avancerad och miljöanpassad bussteknologi och energieffektiva fordon i syfte att öka svensk export och konkurrenskraft.

⁶ Infrastrukturinvesteringar i till exempel Vägverkets och Banverkets regi är exempel på projekt som finansieras med denna typ av lån. Även CSN:s lån till studiemedel är av samma typ.

⁷ Se Prop. 2008/09:73 s. 10.

9. Utred frågan om införande av en särskild skrotningspremie för bussar

Det finns i dag tusentals äldre bussar som inte används och som inte heller går att sälja till följd av allt lägre priser för begagnade bussar. De tidigare marknaderna för begagnade bussar ibland annat Baltikum är mättad. Det är viktigt att marknader öppnas för äldre, men väl fungerande bussar. Ett förslag är att SIDA köper in bussar och använder dessa för bistånd.

Skrotningspremier har införts i Frankrike och Italien i syfte att stimulera nybilsförsäljningen. Men att skrota fullt fungerande bussar är dock ur ett livscykel- och hållbarhetsperspektiv negativt. Därför bör alternativ som eftermontering i enlighet med förslagen i denna skrivelse premieras. Frågan om införande av en särskild skrotningspremie för bussar bör utredas vidare för att hantera en i dag icke fungerande begagnad marknad och samtidigt skapa incitament för nyinvesteringar.

10. Satsning på och finansiering av BRT-system

En viktig och kostnadseffektiv åtgärd för att snabbt öka kollektivtrafikens andel av persontransporterna och minska klimatpåverkan är en satsning på busstrafiken. Det är nu särskilt viktigt att samhället satsar på energieffektiv busstrafik och även kommersiellt aktivt väljer att införa hybridteknik.

De viktigaste stegen i en hållbar transportpolitik är en ökad transportkapacitet, reserverade vägar för busstrafik, ökad prioritet för bussar i trafiken och övergång till hybridbussar. Detta är åtgärder som alla minskar energianvändningen och sammantaget minskar klimatpåverkan av persontransporter till en bråkdel av dagens siffror.

En av framtidssatsningarna för Sverige för en ökad kollektivtrafik är "högprioriterad busstrafik" eller BRT, Bus Rapid Transit. Det är ett högkvalitativt bussystem som ges tydliga företräden i trafiken och med egna vägbanor. BRT-system är mycket billigare att anlägga än spårtrafik, vilket gör att man kan få ut mycket mer linjekapacitet per satsad krona, dvs. att fler människor kan förflyttas på samma tid men med lägre kostnad.⁸

Goda exempel på BRT finns i exempelvis Curitiba, Bogota, Mexico City, Santiago och Eindhoven i Nederländerna.

Därför föreslås införande av en särskild statlig finansiering av BRT-system i lämpade svenska städer i syfte att snabbt öka kollektivtrafikens kapacitet och kvalitet samtidigt som det skapas attraktiva och kostnadseffektiva alternativ till bilen.

Projektet kan bli attraktiva demonstrationsprojekt för såväl den svenska regeringen, som för fordonsindustrin och svensk bussbransch/kollektivtrafiksektor. Medel kan sökas genom Vinnovas kommande utlysning våren 2009.

⁸ KTH:s forskningsgrupp för kollektivtrafik (FoKoll) genomför tillsammans med Trivector Traffic en förstudie om BRT med finansiering av Vinnova.

Bilaga 1 – Busstrafikens betydelse för miljön

Bussens betydelse inom kollektivtrafiken

Det glesbefolkade Sverige är ett av de busstättaste länderna i världen och bussen står för huvuddelen av persontransporterna inom kollektivtrafiken. Men trots detta och att busstrafiken är det mest miljöanpassade transportmedlet glöms denna realitet oftast bort i den politiska debatten. 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.

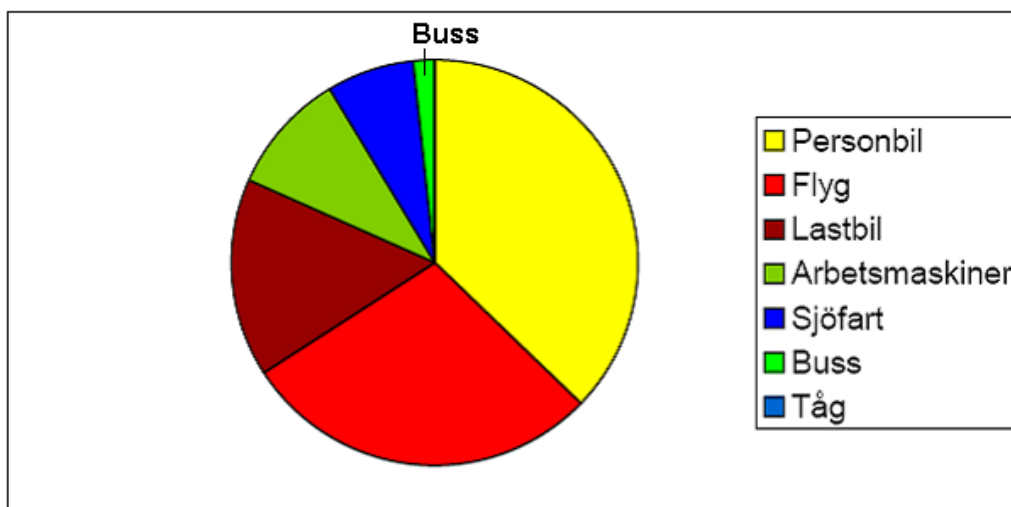
Busstrafiken roll för minskade utsläpp av växthusgaser

En ökad busstrafik bidrar till minskade utsläpp av växthusgaser. Främst genom att ersätta bilresor, men även genom bussbranchens ansträngningar att minska de egna utsläppen genom ökad energieffektivisering och användning av biobränslen.

Busstrafiken bidrar redan idag till minskande klimatpåverkan. Bussar står idag för en (1) procent av vägtrafikens utsläpp av växthusgaser, men ersätter bilresor som skulle leda till flerfaldigt högre utsläpp. Genom att ersätta än fler bilresor med buss, ökad bränsleeffektivitet och kontinuerligt ökande andel biobränsle har busstrafiken potential att kraftigt bidra till att minska trafikens utsläpp.

Samtliga åtgärder och styrmedel som ökar busstrafikens konkurrenskraft gentemot bilen bidrar därmed till att minska vägtrafikens klimatbelastning.

Ett beskattningssystem som främjar busstrafiken och ger incitament för introduktionen av bränsleeffektiva bussar och förnybara bränslen bör därför vara en del i en sammanhållen klimatstrategi.



Transportsektorns utsläpp av växthusgaser i Sverige år 2005 uppdelat på de olika transportslagen. Av diagrammet framgår att bussen endast står för en procent av utsläppen av koldioxid inom transportsektorn.¹⁰

En hållbar transportpolitik bör innebära att kostnaderna och skattetrycket för busstrafiken minskas, så att trafiken kan utvecklas och antalet resor och tillgängligheten öka, liksom att biljettpriserna kan sänkas för resenärerna. Bussens relativa konkurrenskraft gentemot bilen måste ökas.

Eftersom kostnadshöjningar ytterst endast kan betalas genom höjda biljettpriser, indragna bussturer eller ökade skattesubventioner från länstrafikbolagens ägare,

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).

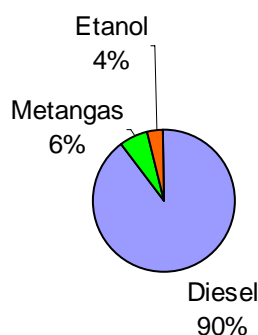
dvs. kommuner och landstingen, slår kostnadshöjningarna på bussektorn direkt mot kollektivtrafiken och motverkar därmed riksdagens och regeringens transportpolitiska mål att öka andelen kollektivtrafikresenärer.¹¹

Investeringar i nya miljöanpassade drivmedel för bussar

Busstrafiken skapar redan idag stora miljöfördelar genom att ersätta resor med personbil och har potential att spela en än större roll för minska miljöbelastning. Branschen har gjort stora investeringar i ny och miljöanpassad teknik och bränslen för bussar för att minska sina egna utsläpp.

Redan idag uppfyller bussbranschen det nuvarande EU-direktivets mål.¹² 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 17 oktober 2008 från Svensk Kollektivtrafiks databas Frida drivs 13 procent av den upphandlade trafiken med förnybara bränslen. Detta kan jämföras med användningen av biobränsle i hela vägtrafiksektorn som uppgick till 4,5 procent år 2007.¹³

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. Västtrafik har 30 procent respektive 90 procent som mål. 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.

Detta stärker klimatförslaget som busstrafiken har gentemot biltrafiken och bidrar till att ytterligare ge ökade klimatvinster av ökad kollektivtrafik.

Den svenska bussbranschen deltar sedan länge aktivt i arbetet med att utveckla och testa miljöanpassade motorer och bränslen samt enhetliga standarder. Omställningen till ny hybridteknik, förnybara bränslen och energieffektivare dieslbussar är i full gång och gör bussen till ett av de mest miljöanpassade 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 2020.¹⁴ Den svenska bussbranschen kommer därmed med råge att klara EU:s klimatmål till 2020.

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

¹² Direktivet 2003/30/EG.

¹³ Källa: Vägverket.

¹⁴ Källor: VDA och IEA.

Se IRU http://www.iru.org/index/cms-filesystem-action?file=webnews/en_Didva2007.pdf.

Beträffande den fortsatta utvecklingen av biobränslen inom kollektivtrafiken är det ytterst viktigt att dessa satsningar är långsiktiga med fasta spelregler. Testning och införandet av nya, mer klimatvänliga fordonsbränslen och ny fordonsteknologi innebär extra kostnader för bussbranschen i form av bland annat ökat underhåll, högre investeringskostnader och större osäkerhet med obeprövad teknik. Det är viktigt att bussbranschen har ett ekonomiskt utrymme för att även i fortsättningen kunna satsa på mer klimatvänlig teknik och tjänster för att kunna arbeta mot målet att fördubbla resandet med kollektivtrafik. Regelverket och beskattningen av kollektivtrafiken bör utformas utifrån dessa utgångspunkter.

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. Den viktigaste klimateffekten är att få folk att välja kollektivtrafik och att vidta alla åtgärder som ökar kollektivtrafikens relativa konkurrenskraft. Därefter gäller det att göra kollektivtrafiken bättre med de styrmedel som krävs.

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 det redan finns i världen hybridbussar i kommersiell drift. Med ökad eldrift kan bussbolagens höga kostnader för drivmedel minskas och kostnadsutvecklingen för kollektivresandet minskas. Med hybriddrift i bussar kan förbrukningen av såväl biobränsle (exempelvis biogas) som diesel sänkas. Dessutom reduceras motorbullret och miljön förbättras i våra städer.

Det är också viktigt att notera att den svenska marknaden visserligen är av avgörande vikt för den egna industrin men att den är allt för liten för att utgöra "kritisk massa" för ny teknologi. De svenska kraven måste därför väljas med stor omsorg så att de inte strävar i en riktning som leder bort från utvecklingen i övriga världen och bara orsakar huvudmän, operatörer och industrin ökade omkostnader.

Bussbranschen väntar med spänning på regeringens stimulanspaket för elhybrider för bussar. Ett ensidigt stöd till hybridteknologi för personbilar skulle snedvrیدا den relativa konkurrenskraften av kollektivtrafik gentemot bilen till bilens fördel. Detta vore inte önskvärt, varken ur ett miljömässigt eller ur ett svenskt industriellt perspektiv.

Busssbolagens lönsamhets- och kostnadskris riskerar att förvärras under den globala finanskrisen

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 14,5 miljarder kronor. Under de senaste tio åren har kostnaden för löner ökat med närmare 30 procent.¹⁵ Med det senaste löneavtalet, från den 15 juli 2008, stiger lönerna med 10,4 procent på tre år.¹⁶

Omsättningen för den svenska busstrafiken uppgick till 16,3 miljarder kr år 2005.¹⁷ För hela busstrafikbranschen har resultatutvecklingen och rörelseintäkterna

¹⁵ Lönekostnad – SCB AKI SNI 92 Totalt C-O preliminära värden, 2007-07-17

¹⁶ 3,4% år 1, 3,2% år 2, 3,2% år 3.

¹⁷ SCB.

varit positiv under de senaste åren (2004-2006).¹⁸ Antalet anställda ökar medan antalet bussar varit i stort sett oförändrade (12 500).

Antalet linjebussföretag fortsätter att minska och antalet trafikillstånd 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.¹⁹ Sedan 1990-talet har skattehöjningar 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 kontraktbelopp 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 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, Helsingborg och Lund sedan 1996 har den ekonomiska livslängden för bussar sjunkit från 10-13 år under 1990-talets första hälft till 8 år idag. Dessa regler har medfört en väsentligt ökad kapitalkostnad.
- Kostnaden för drivmedel har i princip fördubblats under perioden.²⁰
- 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. Detta trots fordonsskatten ett par år tidigare hade sänkts som en kompensation för ökad skatt på dieselbränsle i samband med att kilometerskatten slopades.
- Den 1 juli 2007 lades en skatt på trafikförsäkringen för samtliga fordon. För bussar, det säkraste färdmedlet på väg, innebar detta en kostnadsökning på ca 8 000 kronor per buss och år.

I en undersökning som PriceWaterhouseCooper genomförde 2002 på uppdrag av bussbranschen 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.

I dag 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 förbättrats för bland annat de tio största operatörerna. Den allvarliga globala finanskrisen och en djup och långvarig lågkonjunktur riskerar att allvarligt försämra ekonomin för bussoperatörerna, bussindustrin samt trafikhuvudmännen. Samtidigt så ökar busstrafikens betydelse för en god trafikförsörjning i hela landet i en period av lågkonjunktur, eftersom busstrafik säkerställer en prisvärd transportförsörjning för stora delar av befolkningen och är ett klimatvänligt resealternativ till bilen.

Det är därför av största vikt att beskattningen av kollektivtrafiken förändras och olika stimulansåtgärder vidtas för att stärka busstrafiken och för att införa nya och miljöanpassade bussteknologier.

¹⁸UC Branschrappport – Busstrafikföretag. 2007:2.

¹⁹ SOU 2003:67 s. 121.

²⁰ Inklusive höjning av dieselskatten den 1 januari 2008.

Bilaga 2 – Förslag till nya skattetabletter

4. LÄTTA BUSSAR, inte dieseldrivna

Skattevikt kg		Skatt kr per år	
		Nuvarande	Förslag -50%
0 -	1300	720 kr	360 kr
1 301 -	1400	903 kr	452 kr
1 401 -	1500	1 067 kr	534 kr
1 501 -	1600	1 231 kr	616 kr
1 601 -	1700	1 396 kr	698 kr
1 701 -	1800	1 525 kr	763 kr
1 801 -	1900	1 654 kr	827 kr
1 901 -	2000	1 783 kr	892 kr
2 001 -	2100	1 912 kr	956 kr
2 101 -	2200	2 041 kr	1 021 kr
2 201 -	2300	2 170 kr	1 085 kr
2 301 -	2400	2 299 kr	1 150 kr
2 401 -	2500	2 428 kr	1 214 kr
2 501 -	2600	2 557 kr	1 279 kr
2 601 -	2700	2 686 kr	1 343 kr
2 701 -	2800	2 815 kr	1 408 kr
2 801 -	2900	2 968 kr	1 484 kr
2 901 -	3000	3 099 kr	1 550 kr
3 001 -	3500	3 197 kr	1 599 kr

5. LÄTTA BUSSAR - dieseldrivna

Skattevikt kg		Skatt kr per år			
		Nuvarande	Euro VI	Euro V	Övriga
0 -	1300	2 187 kr	400 kr	600 kr	1 094 kr
1 301 -	1400	2 339 kr	475 kr	680 kr	1 170 kr
1 401 -	1500	2 398 kr	550 kr	760 kr	1 199 kr
1 501 -	1600	2 457 kr	625 kr	840 kr	1 229 kr
1 601 -	1700	2 517 kr	700 kr	920 kr	1 259 kr
1 701 -	1800	2 695 kr	775 kr	1 000 kr	1 348 kr
1 801 -	1900	2 873 kr	850 kr	1 080 kr	1 437 kr
1 901 -	2000	3 051 kr	925 kr	1 160 kr	1 526 kr
2 001 -	2100	3 229 kr	1 000 kr	1 240 kr	1 615 kr
2 101 -	2200	3 407 kr	1 075 kr	1 320 kr	1 704 kr
2 201 -	2300	3 585 kr	1 150 kr	1 400 kr	1 793 kr
2 301 -	2400	3 763 kr	1 225 kr	1 480 kr	1 882 kr
2 401 -	2500	3 941 kr	1 300 kr	1 560 kr	1 971 kr
2 501 -	2600	4 119 kr	1 375 kr	1 640 kr	2 060 kr
2 601 -	2700	4 297 kr	1 450 kr	1 720 kr	2 149 kr
2 701 -	2800	4 475 kr	1 525 kr	1 800 kr	2 238 kr
2 801 -	2900	4 653 kr	1 600 kr	1 880 kr	2 327 kr
2 901 -	3000	4 831 kr	1 675 kr	1 960 kr	2 416 kr
3 001 -	3500	5 018 kr	1 750 kr	2 040 kr	2 509 kr

53. TUNGA BUSSAR - inte dieseldrivna1)

Skattevikt Skatt kr
kg år
3 501 - 984 kr

Här ingår alla som drivs med bensin, gasol, elektricitet, gengas, vätgas etc. under förutsättning att de inte dessutom kan drivas med dieselloja.

50, 54 TUNGA BUSSAR - dieseldrivna med tvåhjulaxlar

Skattevikt kg Skatt kr per

		<30/9-09		Förslag			
		Diesel	Euro4-	53.ej diesel	Euro VI	Euro V	Övriga
3 501	-3 999	2 761 kr	2 510 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	2 500 kr
4 000	-4 999	2 877 kr	2 615 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	2 800 kr
5 000	-5 999	3 108 kr	2 825 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	3 100 kr
6 000	-6 999	3 398 kr	3 089 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	3 400 kr
7 000	-7 999	3 662 kr	3 329 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	3 700 kr
8 000	-8 999	3 926 kr	3 569 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	4 000 kr
9 000	-9 999	4 190 kr	3 809 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	4 300 kr
10 000	-10 999	4 441 kr	4 037 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	4 600 kr
11 000	-11 999	5 277 kr	4 797 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	4 900 kr
12 000	-12 999	6 113 kr	5 574 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	5 200 kr
13 000	-13 999	6 933 kr	6 292 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	5 500 kr
14 000	-14 999	9 193 kr	8 949 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	5 800 kr
15 000	-15 999	13 833 kr	12 575 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	6 100 kr
16 000	-16 999	14 893 kr	13 769 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	6 400 kr
17 000	-17 999	19 493 kr	16 622 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	6 700 kr
18 000	-18 999	24 093 kr	18 932 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	7 000 kr
19 000	-	28 693 kr	23 532 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	7 300 kr

51, 55 TUNGA BUSSAR - dieseldrivna med trehjulaxlar

Skattevikt kg	Skatt kr år	Förslag					
		<30/9-09 Diesel	Miljö/Euro4-	53.ej diesel	Euro VI	Euro V	Övriga
3 501	-3 999	2 547 kr	2 315 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	2 500 kr
4 000	-4 999	2 657 kr	2 415 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	2 700 kr
5 000	-5 999	2 877 kr	2 615 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	2 900 kr
6 000	-6 999	3 101 kr	2 819 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	3 100 kr
7 000	-7 999	3 310 kr	3 009 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	3 300 kr
8 000	-8 999	3 519 kr	3 199 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	3 500 kr
9 000	-9 999	3 728 kr	3 389 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	3 700 kr
10 000	-10 999	3 937 kr	3 579 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	3 900 kr
11 000	-11 999	4 146 kr	3 769 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	4 100 kr
12 000	-12 999	4 355 kr	4 011 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	4 300 kr
13 000	-13 999	4 586 kr	4 221 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	4 500 kr
14 000	-14 999	6 401 kr	5 871 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	4 700 kr
15 000	-15 999	8 216 kr	7 251 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	4 900 kr
16 000	-16 999	10 031 kr	9 171 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	5 100 kr
17 000	-17 999	10 769 kr	10 146 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	5 300 kr
18 000	-18 999	12 397 kr	10 402 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	5 500 kr
19 000	-19 999	13 492 kr	10 444 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	5 700 kr
20 000	-20 999	15 583 kr	10 485 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	5 900 kr
21 000	-21 999	18 483 kr	12 462 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	6 100 kr
22 000	-22 999	21 382 kr	13 641 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	6 300 kr
23 000	-23 999	22 675 kr	14 471 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	6 500 kr
24 000	-24 999	25 701 kr	15 777 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	6 700 kr
25 000	-25 999	28 101 kr	15 457 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	6 900 kr
26 000	-26 999	30 501 kr	17 371 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	7 100 kr
27 000	-27 999	32 901 kr	19 537 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	7 300 kr
28 000	-28 999	35 301 kr	21 937 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	7 500 kr
29 000	-	37 701 kr	24 337 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	7 700 kr

52, 56 TUNGA BUSSAR - dieseldrivna med fyrahjulaxlar							
Skattevikt kg	Skatt år	Skatt kr		Förslag			
		Diesel	<30/9-09 Miljö/Euro4-	53.ej diesel	Euro VI	Euro V	Övriga
3 501	-3 999	2 547 kr	2 315 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	2 500 kr
4 000	-4 999	2 657 kr	2 415 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	2 600 kr
5 000	-5 999	2 877 kr	2 615 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	2 700 kr
6 000	-6 999	3 101 kr	2 819 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	2 800 kr
7 000	-7 999	3 310 kr	3 009 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	2 900 kr
8 000	-8 999	3 519 kr	3 199 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	3 000 kr
9 000	-9 999	3 728 kr	3 389 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	3 100 kr
10 000	-10 999	3 937 kr	3 579 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	3 200 kr
11 000	-11 999	4 146 kr	2 769 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	3 300 kr
12 000	-12 999	4 355 kr	4 010 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	3 400 kr
13 000	-13 999	4 586 kr	4 251 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	3 500 kr
14 000	-14 999	5 686 kr	4 492 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	3 600 kr
15 000	-15 999	6 786 kr	5 492 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	3 700 kr
16 000	-16 999	7 886 kr	6 492 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	3 800 kr
17 000	-17 999	8 986 kr	8 074 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	3 900 kr
18 000	-18 999	10 086 kr	9 074 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	4 000 kr
19 000	-19 999	10 169 kr	9 152 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	4 100 kr
20 000	-20 999	11 169 kr	10 052 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	4 200 kr
21 000	-21 999	12 169 kr	10 952 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	4 300 kr
22 000	-22 999	13 169 kr	11 852 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	4 400 kr
23 000	-23 999	14 169 kr	12 752 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	4 500 kr
24 000	-24 999	15 185 kr	13 667 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	4 600 kr
25 000	-25 999	16 655 kr	14 990 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	4 700 kr
26 000	-26 999	18 125 kr	16 313 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	4 800 kr
27 000	-27 999	19 595 kr	17 636 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	4 900 kr
28 000	-28 999	21 065 kr	18 959 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	5 000 kr
29 000	-29 999	22 535 kr	20 282 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	5 100 kr
30 000	-30 999	24 005 kr	21 605 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	5 200 kr
31 000	-31 999	25 475 kr	22 928 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	5 300 kr
32 000	-	26 945 kr	24 251 kr	984 kr	1 100 kr	1 500 kr	5 400 kr