

2019-05-22  
Finansdepartementet  
Attention: Leif Jakobsson  
103 33 Stockholm

### Åtgärder för en bättre koordinering av skatter och avgifter på transporter

Näringslivets Transportråd (NTR) vill fästa regeringens uppmärksamhet på att det behövs en mera sammanhållen och konsistent skattepolitik som tydligt kopplar till beslutad transportpolitik. Kunskaperna behöver öka om sambandet mellan näringslivets konkurrenskraft och skatter och avgifter inom transportsektorn. De skatter och avgifter som införs är inte koordinerade. Styrmedel måste styra mot önskat mål och därmed vara logiska och vägledning. Så är idag inte fallet.

Risken är uppenbar att oproportionella och ensidiga ökningar på kort sikt av transportkostnaderna i Sverige får en negativ inverkan på konkurrenskraften för det svenska näringslivet på grund av långa geografiska avstånd inom landet och till viktiga marknader på den europeiska kontinenten. Konkurrenskraft för svenska företag består av flera olika faktorer där transportkostnader är en viktig pusselbit i företagets förädlingskedja som ofta förbises.

Tendensen är att transportrelaterade skatter och avgifter ökar tillsammans med att nya kostnadsdrivande regleringar införs. Flera politiska beslut och myndighetsbeslut, ändringar av regelverk och förslag innebär höjda skatter och avgifter på transporter. Besluten fattas i stuprör myndighet för myndighet. Att transportpolitiken drar åt olika håll försvårar tillväxt, välfärd, hållbarhet och konkurrenskraft. Det behövs en samlad översyn av hur skatter och avgifter påverkar näringslivets konkurrenskraft.

I den av regeringen i juni 2018 beslutade Nationella Godstransportstrategin anges att: *"Regeringen anser att det finns ett behov av en samlad bild av hur skatter och avgifter samverkar och styr användningen av transportsystemet och hur skatte- och avgiftsnivåer förhåller sig till de mål som regering och riksdag beslutat."* Näringslivets Transportråd instämmer tillfullo i detta konstaterande av regeringen.

Exempel på icke koordinerade skatter och avgifter är beslut om Transportstyrelsens avgiftsfinansiering, fyrdubblade banavgifter till år 2025, Sjöfartsverkets avgiftsmodell med kraftiga höjningar av farleds- och lotsavgifter och ovanpå detta en indexering av farledsavgifterna, den automatiska uppräkningsregleringen av drivmedelsskatter, olika beskattningsregler för drivmedel vid olika användning, beslut om biljettskatt på flygresor med mera. Till det kommer andra kostnadsdrivande faktorer som ökade kostnader för sjöfrakter på grund av regleringar så som Svaveldirektivet. I januariavtalet anges även i punkt 28 att: *"Ett nytt miljöstyrande system ska utredas (Tillsätts våren 2019)"*.

Regeringen har tidigare gett Trafikanalys i uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag för skatter och avgifter inom transportsektorn och som slutredovisades till regeringen den 31 oktober 2018. Trafikanalys rapport har ett starkt fokus på ett samhällsekonomiskt perspektiv på skatter och avgifter på transportområdet exempelvis anges behovet av ett omtag kring kostnadsansvaret.

För att bredda beslutsunderlaget behövs ett konkurrenskraftsperspektiv på skatter och avgifter på transporter. Näringslivets Transportråd föreslår att Finansdepartementet gör en samlad översyn av hur skatter och avgifter påverkar näringslivets konkurrenskraft tillsammans med myndigheter så som Tillväxtverket, Tillväxtanalys och Trafikanalys.

Det är inte rimligt att tro att det går att nå miljömålen om kraftigt minskade CO<sub>2</sub>-utsläpp mot en nollnivå när skatter och avgifter kraftigt fördyrar de transportsätt som regering och riksdag vill stimulera användandet av. Näringslivets Transportråd menar att banavgifterna kan höjas när sträckor har åtgärdats för underhåll. Det är orimligt att ta betalt för en tjänst som inte ännu levererats och banavgiften syftar till underhåll. I dagsläget höjs banavgifter för banor som inte underhållits på flera år.

Näringslivets Transportråd föreslår därför att ett moratorium införs på fortsatt höjda banavgifter och fortsatt höjda farleds- och lotsavgifter i avvaktan på att regeringen skaffar sig en mer samlad bild av hur skatter och avgifter samverkar och styr användningen av transportsystemet och hur skatte- och avgiftsnivåer förhåller sig till de mål som regering och riksdag beslutat.

Här följer några exempel på effekter av realpolitiken från ett av våra medlemsföretag, SSAB: Transporter av stål från Borlänge och Oxelösund gick tidigare med båt. Med införandet av svaveldirektivet och ökade lots- och farledsavgifter blev båt inte längre ett konkurrenskraftigt transportalternativ. Därför flyttades transporter till tåg, vilket var bra ur miljösynpunkt, men operativt krångligare. I takt med ökade banavgifter, kapacitetsproblem och underhållsproblem inom järnvägen har SSAB gradvis börjat flytta över mer och mer gods till lastbil. Detta är ett exempel på hur styrmedel motverkar de politiska ambitionerna och SSAB:s ambitioner att flytta gods från väg till järnväg och sjö.

Regionala transporter av stål från Borlänge (Dalarnas län) till SSAB:s anläggning i Virsbo (Västmanlands län) gick tidigare med järnväg. Med ökade krav från Transportstyrelsen på infrastrukturhållaren och i takt med ökade banavgifter och försämrat underhåll fick järnvägslösningen överges och transporter sker nu med lastbil. Önskvärt vore då att åtminstone hantera transporter med 74-tons lastbilar, men på grund av bärighet på en bro som inte kommer att åtgärdas inom överskådlig tid, så är antalet lastbilar dubblerat jämfört med om 74-tons lastbilar hade kunnat användas.

Näringslivets Transportråd vill avslutningsvis då vi träffar företrädare för Finansdepartementet även aktualisera frågan om rättvisande samhällsekonomiska kalkylmodeller för godstransporter. Det behövs bättre analysverktyg för den samhällsekonomiska värderingen av förbättrad godstrafik. Vi vill framhålla vikten av att godsnyttor och störningskostnader liksom nyttan av internationella stråk på ett rättvisande sätt inkluderas i kalkylmodellerna.

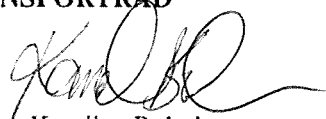
Även denna fråga tas upp i den av regeringen beslutade Nationella Godstransportstrategin under punkten utvecklade modeller. *"Regeringen bedömer att befintliga prognosmodeller och samhällsekonomiska modeller behöver utvecklas utifrån ett godstransportperspektiv, så att de bättre avspeglar konsekvenserna för godstransporterna vid förseningar samt bättre hanterar investeringar som knyter samman transportsystemet med internationella godskorridorer. Urbana transporter bör även inkluderas i de samhällsekonomiska analyserna".*

Näringslivets Transportråd föreslår att Finansdepartementet agerar i denna viktiga fråga för att säkerställa att så att samhällsnyttan syns på ett rättvisande sätt och att godstransporter inte systematiskt undervärderas.

#### NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD



Per Bondemark  
Ordförande



Karolina Boholm  
Ledamot



Jenni Ranhagen  
Tillträdande kanslichef