Finansminister Magdalena Andersson

Näringsminister Mikael Damberg

Infrastrukturminister Anna Johansson

Generaldirektör Brita Saxton

Stockholm, 2017-06-28

Skrivelse

Trafikanalys kommande kunskapsunderlag för skatter och avgifter inom transportsektorn måste även beakta konkurrenskraftsperspektivet

Organisationerna Transportföretagen, Svenskt Näringsliv och Näringslivets Transportråd välkomnar att regeringen nyligen uppdrog åt Trafikanalys att ta fram ett kunskapsunderlag för skatter och avgifter inom transportsektorn. Detta är positivt och något som vi vid flertalet tillfällen har efterfrågat, exempelvis i en skrivelse till statsråden Andersson, Damberg och Johansson i november 2015.[1] Däremot anser vi att uppdraget till Trafikanalys bör kompletteras för att utgöra ett bredare och mer fullödigt kunskapsunderlag.

Vi föreslår att uppdraget även inkluderar att bygga upp en gedigen kunskap om sambandet mellan transportkostnader (kopplade till totala antalet skatter och avgifter) ***och*** näringslivets konkurrenskraft.

Sverige ligger i Europas periferi och handel med varor och tjänster är grunden för vår utveckling och välfärd. Ett robust transportsystem som kan nyttjas till konkurrenskraftiga transportpriser, med hänsyn till hållbarhet och säkerhet, är därför en mycket viktig faktor för Sveriges konkurrensmöjligheter. En liten öppen ekonomi kräver kontinuerligt förbättring av företagsklimatet och näringslivets konkurrenskraft.

Näringslivets organisationer står bakom principen om kostnadsansvar och internalisering av externa effekter för samtliga trafikslag. Vi har emellertid under mandatperioden, i en rad sammanhang, diskuterat och haft synpunkter på regeringens olika förslag till målsättningar och styrmedel inom transportsektorn. Framförallt har vi granskat de bakomliggande faktaunderlagen och förslagens, i många fall bristande, konsekvensanalyser.

Detta gäller exempelvis det kostnadsdrivande förslaget om vägslitageskatt för tunga lastbilar och den helt unika punktskattemodellen för årsvis kraftig höjning av skatten på bensin och diesel. Syftet som anförts för dessa två förslag är att flytta transporter från väg till järnväg och sjöfart.

Samtidigt höjs kostnaderna även för dessa trafikslag. Sjöfarten har fått kostnadsökningar genom svaveldirektivet, Sjöfartsverket möter högre avkastningskrav med höjda avgifter och banavgifterna på järnvägen har höjts under mandatperioden, trots att kvalitén på tjänsten inte blivit bättre. Oavsett motiven för kostnadsökningarna måste signalvärdet beaktas.

[1] Transportföretagen, Svenskt Näringsliv, Näringslivets Transportråd, ”Tillsätt en särskild utredning om hur det totala antalet skatter och avgifter på transporter påverkar näringslivets konkurrenskraft” (SN diarienr S16/2015).

Utöver detta har regeringen en ambition att införa en samhällsekonomiskt skadlig flygskatt. Den är verkningslös ur ett klimatperspektiv och går emot Arlandas strävan att bli Nordens ledande flygplats samt riskerar att bli en bromskloss för diskussionerna inom Arlandarådet.

Beslut om höjningar av skatter och avgifter sker idag mer eller mindre okoordinerat och helhetsbilden saknas. Framförallt genomförs höjningar utan kunskap om pålagornas påverkan på näringslivets konkurrenskraft.

Vi vill vara tydliga med att vi anser att skatter och avgifter på transporter fyller en funktion. Näringslivet bejakar hållbarhetsarbetet, exempelvis med transporternas klimatpåverkan och vikten av en hållbar väg bort från fossila bränslen.

Poängen är att vi måste kunna kombinera uppfyllande av klimat- och miljömål med stärkt konkurrenskraft och balansen till de övriga transportpolitiska målen. Konkurrenskraft är en förutsättning för tillväxt och jobb men också för de resurser som behövs för att åstadkomma ett hållbart samhälle. Utformas styrmedel på ett felaktigt sätt försvagas näringslivets konkurrenskraft. Det vore olyckligt både för samhällsekonomin och för klimatet.

Vi föreslår därför att Trafikanalys, inom ramen för sitt uppdrag, bygger upp en gedigen kunskap om sambandet mellan skatter och avgifter inom transportsektorn ***och*** näringslivets konkurrenskraft. Det är avgörande för att överhuvudtaget kunna göra de konsekvensutredningar som är nödvändiga för att fatta samhällsekonomiskt effektiva, balanserade och välgrundade beslut.

Kunskapsläget är mycket bristfälligt, statistiken är otillräcklig och frågan har varit nedprioriterad. Därför välkomnar vi regeringens uppdrag till Trafikanalys men förslår att:

- Trafikanalys genomför en fullständig översyn om hur det totala antalet skatter och avgifter på transporter påverkar näringslivets kostnadsmassa och vinstmarginaler samt konkurrenskraft. Denna bör bland annat innehålla följande delar:
    - En fullödig kartläggning av transportkostnadernas betydelse för näringslivets konkurrensförmåga och behovet av att förbättra och harmonisera statistik som möjliggör grundliga konkurrenskraftsanalyser.
    - Förslag på hur de transportpolitiska myndigheterna och andra relevanta aktörer kan samordnas och koordineras för att möjliggöra statistikutveckling och kompetensuppbyggnad.

Med tanke på den relativt långa utredningstiden torde denna komplettering inrymmas inom den angivna tidsplanen med slutredovisning den 31 oktober 2018. Trafikanalys bör också samordna och samverka med Näringsdepartementets arbete med Framtidens logistik och att ta fram en samlad nationell godsstrategi.

Transportföretagen, Svenskt Näringsliv och Näringslivets Transportråd är naturligtvis beredda att ställa vår samlade kompetens till förfogande i detta arbete.

Med vänlig hälsning,

Stefan Back
Chef Hållbar Logistik
Transportföretagen

Mårten Bergman
Ansvarig infrastruktur
Svenskt Näringsliv

Guy Ehrling
Kanslichef
Näringslivets Transportråd