

Finansminister Magdalena Andersson

Näringsminister Mikael Damberg

Infrastrukturminister Anna Johansson

Stockholm, 2015-11-27

Skrivelse

Tillsätt en särskild utredning om hur det totala antalet skatter och avgifter på transporter påverkar näringslivets konkurrenskraft

Sverige ligger i Europas periferi och handel med varor och tjänster är grunden för vår utveckling och välfärd. Vår utgångspunkt är därför att ett robust transportsystem som kan nyttjas till konkurrenskraftiga transportpriser, med hänsyn till hållbarhet och säkerhet, är en mycket viktig faktor för Sveriges konkurrensmöjligheter.

En liten öppen ekonomi kräver kontinuerligt förbättring av företagsklimatet och näringslivets konkurrenskraft. Dock visar en analys av forskningsinstitutet Ratio att i de nio viktigaste internationella indexen om länders konkurrenskraft, regelbörda, ekonomiska frihet, entreprenörskap och innovationsförmåga har Sverige tappat placeringar i sex av nio index under senare år. I tre är läget oförändrat.

Det är positivt att regeringen också har identifierat detta. Den exportstrategi och ambitionen om en nyindustrialisering kan vara en del av en "aktiv näringspolitik för fler och växande företag", som regeringen säger sig vill föra. Tidigare har också regeringen lovat att varje politiskt beslut ska vägas utifrån målet om full sysselsättning.

Regeringen visar sig dock vara mycket motsägelsefull när det kommer till konkreta förslag.

Ett införande en vägslitageskatt för tunga lastbilar och en helt unik punktskattmodell för årsvis kraftig höjning av energiskatten på bensin och diesel, anser vi gå helt emot ambitionerna ovan. Syftet sägs vara att flytta transporter från vägar till järnväg och sjöfart. Då uppkommer den paradoxala situationen att en kostsam pålaga på sjöfarten, det s.k. svaveldirektivet, precis har trätt i kraft och banavgifterna på järnvägen fortsätter höjas kraftigt år efter år. Utöver detta har regeringen nyligen tillsatt en utredning om att införa en flygskatt.

Ambition och handling går inte ihop, koordinering och helhetsbild saknas och framförallt genomförs detta utan kunskap om pålagornas påverkan på näringslivets konkurrenskraft.

Resultatet riskerar enbart att bli generellt ökade transportkostnader som urholkar konkurrensförmågan, vilket inte är acceptabelt då konkurrenskraften trendmässigt försämras och vi tappar marknadsandelar. En aktiv näringspolitik måste gå hand i hand med ambitionen om ett förbättrat företagsklimat, inte tvärt om.

Svenskt Näringsliv lanserade nyligen rapporten "**Transportpolitikens kostnader och näringslivets konkurrenskraft**". Syftet är att öka insikten och beskriva sambanden mellan transportkostnader, med fokus på skatter och avgifter, och näringslivets konkurrenskraft.

Rapporten visar att kunskaperna är skrala. Huvudorsaken är bristfällig och ofullständig offentlig statistik. Ett annat problem är att statistiken inte är harmoniserad mellan länder vilket gör en internationell jämförelse av konkurrenskraft omöjlig.

Det medför att den konsekvensanalys som exempelvis myndigheter gör idag endast är en övergripande och ofullständig rimlighetsbedömning av förslagets effekter på näringslivets konkurrenskraft, inte en reell analys. Kraven som ställs enligt 7§ i förordningen om konsekvensutredning vid regelgivning (2007:1244) kan **inte** uppfyllas i nuläget.

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 en hållbar väg bort från fossila bränslen. Vår poäng 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 kan näringslivets konkurrenskraft försvagas.

Vårt huvudbudskap är därför att vi måste bygga upp en gedigen kunskap om sambandet mellan transportkostnader och näringslivets konkurrenskraft. Det är avgörande för att överhuvudtaget kunna göra de konsekvensutredningar som är nödvändig för att fatta samhällsekonomiskt effektiva, balanserade och välgrundade beslut.

Kunskapsläget är bevisligen mycket bristfälligt och frågan är inte prioriterad. Vi anser att det behövs ett engagemang från regeringen. Därför föreslår vi att:

- Regeringen tillsätter en särskild utredning med uppdrag att utföra en fullständig översyn om hur det totala antalet skatter och avgifter på transporter påverkar näringslivets konkurrenskraft. En sådan utredning bör bl.a. innehålla följande delar:
 - En gedigen kartläggning av transportkostnadernas betydelse för näringslivet konkurrensförmåga och behovet av att harmonisera statistik som möjliggör grundliga konkurrenskraftsanalyser.
 - En sammanhållen analys av hur skatter och avgifter på transporter påverkar företagens kostnads massa och vinstmarginaler.
 - Förslag på hur de transportpolitiska myndigheterna och andra relevanta aktörer kan samordnas och koordineras för att möjliggöra statistikutveckling och kompetensuppbyggnad.
- Regeringen skyndsamt ska ge relevanta pågående utredningar ett tilläggsdirektiv att även analysera förslagen utifrån ett konkurrenskraftsperspektiv på svensk ekonomi och näringsliv. Detta gäller i första hand följande utredningar:
 - Avståndsbaserad vägsplitageskatt för tunga lastbilar
 - Det utökade regeringsuppdraget att ta fram kunskapsunderlag om trafikens samhällsekonomiska kostnader
 - Utredningen om en skatt på flygresor

Utredningens tidsplan bör utformas så att dess slutsatser och förslag kan inarbetas i den infrastrukturproposition, med riktlinjer för kommande Nationella Transportplan 2018-2029, som aviserats till hösten 2016.

Med vänlig hälsning,

Stefan Back
Chef Hållbar Logistik
Transportföretagen

Mårten Bergman
Ansvarig infrastruktur
Svenskt Näringsliv

Guy Ehrling
Kanslichef
Näringslivets Transportråd