



ÅKERINÄRINGENS KOSTNADSSTRUKTUR OCH KONKURRENSSITUATION

Redovisning av ett regeringsuppdrag

Delrapport I

Förord

Regeringen gav 1998-12-10 SIKA i uppdrag att analysera kostnadsstrukturen och konkurrenssituationen för den svenska åkerinäringen. Denna del av uppdraget skall redovisas senast den 15 maj 1999. I uppdraget ingår också att SIKA skall studera hur tillförlitlig information i fortsättningen bäst tillhandahålls som underlag för branschutvecklingen och beskattningen. Denna andra del av uppdraget skall redovisas senast den 1 juni 1999.

Den del av uppdraget som avser analysen av kostnadsstrukturen och konkurrenssituationen för den svenska åkerinäringen har nu genomförts och redovisas i föreliggande rapport.

Arbetet har genomförts i samarbete med åkerinäringen genom att en referensgrupp inrättats i vilken representanter för Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Svenska Transportarbetareförbundet, Svenska Åkeriförbundet, BJ Åkeri AB och Hallands Transport AB jämte SIKA deltagit. Referensgruppen har löpande följt arbetet, lämnat värdefulla synpunkter och bidragit med underlagsmaterial samt lämpliga kontakter. SIKA framför ett varmt tack för dessa bidrag. Ett särskilt partsgemensamt yttrande har lämnats från Svenska Åkeriförbundet, Biltrafikens Arbetsgivareförbund och Svenska Transportarbetareförbundet.

Det nya underlagsmaterial som har tagits fram om åkeriernas kostnadssituation är av fallstudiekaraktär. Det innebär att det inte är möjligt att dra statistiskt säkra slutsatser för åkerinäringarna som helhet i de olika länderna på grundval av materialet. De slutsatser som redovisas i rapporten bör därför tolkas försiktigt.

SIKA har bedömt att de myndigheter som främst berörs av redovisningen är Konkurrensverket, Rikspolisstyrelsen, Riksskatteverket, Tullverket och Vägverket. Underhandskontakter har ägt rum med dessa myndigheter, men tiden har inte medgivit slutförande av samråd, utan detta kommer att ske till uppdragets slutredovisning den 1 juni 1999. Tullverket har dock meddelat att man på grund av resursbrist avböjer samråd i detta ärende.

Regeringsuppdragets andra delmoment, som behandlar den framtida statistikförsörjningen inom området, kommer att redovisas i en särskild rapport den 1 juni.

Beslut i detta ärende har fattats av Staffan Widlert efter föredragning av Henrik Swahn, som också skrivit rapporten. Roger Pyddoke har deltagit i handläggningen.

Staffan Widlert
Direktör

Innehåll

1	Bakgrund, syfte och metod.....	7
1.1	Bakgrund.....	7
1.2	Syfte.....	8
1.3	Konkurrens och kostnader – ett grundläggande synsätt.....	8
1.4	Arbetets uppläggning och avgränsning.....	9
1.5	Rapportens disposition.....	10
2	Marknader för åkeritjänster, regelsystem och företagsstruktur.....	13
2.1	Den svenska marknaden för lastbilstransporter.....	13
2.2	Inrikes fjärrtrafik.....	13
2.3	Internationell trafik.....	14
2.4	Bygg- och anläggningstransporter.....	14
2.5	Skogstransporter.....	14
2.6	Tanktransporter.....	14
2.7	Övriga transporter och specialtransporter.....	15
2.8	Åkeriföretag med olika serviceutbud och specialisering.....	15
2.9	De olika delmarknadernas relativa storlek.....	15
2.10	Nationell och internationell konkurrens på olika delmarknader.....	16
2.11	Åkeriernas lönsamhet och sysselsättning.....	17
2.12	Åkerinäringens lönsamhet år 1997.....	18
3	Drivkrafter för strukturförändringar och konkurrens.....	21
3.1	Inledning.....	21
3.2	Lastbilstransporter utvecklas starkt.....	21
3.3	Omstrukturering i transportbranschen skärper konkurrenstrycket i transportörsledet.....	22
3.4	Avregleringen av utlandstrafiken och cabotage bidrar också till skärpt konkurrens.....	22
3.5	Tillkomsten av nya marknader i Öst och EU:s utvidgning skärper konkurrenstrycket...	23
3.6	Omstrukturering i speditörsledet.....	23
3.7	Transportörer med inrikes fjärrtrafik och internationell trafik.....	23
4	Beskattningen av åkerier i fem länder.....	25
4.1	Konsultstudien.....	25
4.2	Diskussion av resultaten.....	25
5	Kostnadsjämförelse mellan transportörer i olika länder.....	27
5.1	Konsultstudien.....	27
5.2	Konsultens slutsatser.....	27
5.3	Diskussion av skillnader mellan de olika materialen.....	28
5.4	Konkurrenssituationen för internationella transporter.....	29
5.5	Konkurrenssituationen för transporter i Sverige (cabotagetransporter för utländska åkare) 32	
5.6	Några observationer om kostnads- och konkurrensekvenser av brott mot det svenska regelsystemet.....	33
5.7	Bestämmelser om totalvikt, axel- och boggietryck.....	34
5.8	Miljözoner.....	34
5.9	Sammanfattning.....	34

5.10	Förarkostnadernas roll och konsekvenser för konkurrensläget av förändrade sociala avgifter	35
5.11	Sammanfattande bedömning av kostnadsläge och konkurrensförhållanden	37
6	Tolkning av kostnadsskillnader i ett effektivitetsperspektiv	39
6.1	Snedvridande skatter, regleringar och öppna eller dolda subventioner	40
6.2	Bristande efterföljd av lagar och regler	42
6.3	Sammanfattning	42
7	Slutsatser och förslag	43
8	BILAGOR.....	47

1 Bakgrund, syfte och metod

1.1 Bakgrund

SIKA erhöll 1998-12-10 regeringens uppdrag att utreda kostnadsstrukturen och konkurrenssituationen för den svenska åkerinäringen, samt att studera hur tillförlitlig information i fortsättningen bäst tillhandahålls som underlag för bedömningen av branschutvecklingen och beskattningen. Uppdraget skall genomföras i nära samarbete med åkerinäringen och i samråd med berörda myndigheter.

Regeringsuppdraget tillkom efter det att regeringen sommaren 1998 genom en skrivelse uppvaltats gemensamt av Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Svenska Transportarbetareförbundet och Svenska Åkeriförbundet.

De uppvaltande organisationerna ansåg att högre kostnader för svenska åkerier än i många andra länder i stigande utsträckning leder till att svenska åkerier förlorar uppdrag till utländska konkurrenter, varvid antalet jobb minskar i svensk åkerinäring. Organisationerna krävde därför att regeringen skulle harmonisera åkerinäringens konkurrensförutsättningar genom att vidta åtgärder för att sänka näringens kostnader med minst 20 procent. Man ansåg också att regeringen borde vidta åtgärder så att tillsynsmyndigheterna får stärkta resurser för en effektiv och rationell kontroll när det gäller efterlevnaden av trafiklagstiftningen. När det gäller kostnadsrelationerna mellan åkerinäringarna i ett antal länder refererade de uppvaltande organisationerna till en studie utförd vid högskolan i Växjö.

Organisationernas skrivelse till regeringen remissbehandlades. SIKA ansåg i kort sammanfattning i sitt remissvar att det är angeläget att spelreglerna för svenska och utländska åkare utformas på ett icke diskriminerande sätt och att åtgärder för att genomdriva detta borde vidtas, men SIKA ansåg dock att presenterade fakta inte visade att bristande respekt för regler och övervakningen av dessa skapade särskilt stora problem ur konkurrenssynpunkt.

SIKA ansåg inte heller att tillgängliga data visade att cabotage utgör ett särskilt stort problem ur konkurrenssynpunkt idag och att den fortsatta diskussionen därför lämpligen borde koncentreras till konkurrensförutsättningarna för utlandstrafiken. SIKA riktade också viss kritik mot vissa beräkningar i underlagsrapporten och rekommenderade en fördjupad analys. SIKA ansåg att varken drivmedelsbeskattningen eller fordonsbeskattningen utgjorde reella problem i konkurrens-hänseende utan att eventuella skillnader i konkurrensförutsättningar måste hänfö- ras till andra faktorer och att en fördjupad analys borde fokusera de senare.

1.2 Syfte

Syftet med denna delrapport är att belysa och analysera den svenska åkerinäringens konkurrensförutsättningar dels i internationell trafik dels när det gäller inrikestrafik i förhållande till utländsk cabotage trafik. Studien fokuserar på de kostnadslag och förhållanden som kan antas ha störst betydelse för konkurrensförmågan. Sådana betydelsefulla kostnadsposter är lönekostnader och sociala kostnader för den konkurrensutsatta verksamheten vilka belyses särskilt.

Rapporten syftar också till att dels analysera branschstrukturens betydelse för konkurrenssituationen dels tolka konkurrensförutsättningar och kostnadsskillnader i ett samhällsekonomiskt effektivitetsperspektiv.

1.3 Konkurrens och kostnader – ett grundläggande synsätt

Förutsättningarna för åkeriverksamheten såväl i Sverige som i andra europeiska länder är under stark förändring, vilket påverkar konkurrensförutsättningarna för åkeriföretagen i olika länder. De traditionella strukturerna och rollerna påverkas av de förändringar som sker, vilket direkt påverkar de enskilda åkeriföretagens förutsättningar.

Den svenska åkerinäringens struktur - företagsstorlekar, rollfördelningen mellan olika företagstyper och andra institutionella arrangemang inom näringen - har successivt utvecklats till den struktur som finns idag. Löner och andra avtalsvillkor kan ses om en del av denna struktur.

En viktig förutsättning för den strukturella utvecklingen har varit de regleringar och spelregler som statsmakterna över tiden har definierat för verksamheten (nationellt och internationellt). Det historiska strukturella arv som därigenom tillkommit, spelar utan tvivel en betydande roll för dagens företagsstruktur, företagskultur, kostnadsläge och företagets förmåga och benägenhet till förändringar av olika slag. Därmed kommer det historiska strukturella arvet också att vara en av de viktiga bestämningsfaktorerna för den svenska näringens internationella konkurrensförmåga idag.

Detta innebär att dagens kostnadsförhållanden i näringen, som utan tvivel starkt påverkar konkurrensförmågan idag, inte kan ses som utifrån givna oberoende av näringens historiska strukturella utveckling och förhållanden. Det faktum att näringen först under senare tid utsatts för den intensifierade internationella konkurrens som länge hört till vardagen för många andra svenska företag, kan ha spelat en inte oviktig roll för dagens svenska kostnadsläge och andra förhållanden för företagen som i sin tur påverkar konkurrensförmågan. Avregleringen av den europeiska marknaden för lastbilstransport skärper konkurrensen och kommer därmed också med nödvändighet att leda till ytterligare betydande strukturella förändringar, som förändrar företagets kostnadsläge.

Vårt synsätt är mot denna bakgrund, att en statisk betraktelse av svensk åkerinärings kostnadsläge i sig inte nödvändigtvis ger en bra bild av näringens konkurrensförutsättningar eftersom en ögonblicksbild av kostnaderna speglar flera olika saker. Ögonblicksbilden av kostnadsstruktur och kostnadsnivå påverkas av det historiska strukturella arvet och dess inverkan på företagsledning, företagskultur och förändringsbenägenhet. Men kostnaderna påverkas naturligtvis också av faktorer utanför näringen och företaget, t ex skatte- och avgiftsregler. Kostnaderna är därmed inte främst en förklaring på uppkommande problem med konkurrensförmågan utan ett symptom på bakomliggande problem som kan finnas i företaget och näringen, i allmänna strukturella förutsättningar, men också i av statsmakterna givna ramar och regler för verksamheten.

1.4 Arbetets uppläggning och avgränsning

Arbetet har genomförts i samverkan med företrädare för åkerinäringen. Praktiskt har detta skett dels genom inrättande av en referensgrupp med företrädare för Bilarbetsgivarna, Transportarbetareförbundet, Åkeriförbundet samt två enskilda åkerier och SIKA. Gruppen har löpande diskuterat arbetets uppläggning, tillgängligt material och avgränsningar av arbetet t ex länderval. Dessutom har gruppen aktivt biträtt utredningen genom att förbereda kontakter och intervjuer. Ett antal företagsbesök har också genomförts.

En central del av uppdraget är att skapa en bild av de internationellt konkurrensutsatta åkeriföretagens kostnadsstruktur och kostnadssituation och hur skatter och sociala avgifter i olika länder påverkar de relativa kostnaderna.

Ett visst faktaunderlag i dessa frågor finns tidigare redovisat i det underlagsmaterial som näringens företrädare överlämnade till regeringen sommaren 1998. Dessutom finns ett bakomliggande basmaterial om utländska åkeriers kostnader. Detta material har varit tillgängligt för denna utredning och ingår i underlaget för arbetet. Enligt vår bedömning var det dock angeläget att såväl bredda och fördjupa som att verifiera den bild som framträdde i det existerande materialet. Ett sådant material syftar dels till att ytterligare belysa kostnadsstrukturen för åkerier i olika länder dels till att belysa struktur och nivå på relevanta skatter och avgifter i några viktiga konkurrentländer. För att få fram detta material upphandlades två studier – en studie rörande kostnadsförhållanden och en andra studie som behandlar skatter och avgifter i vissa länder. Länderna valdes ut i samråd med företrädare för näringen. Anbudsspecifikationen (Terms of reference, Technical Annex) bifogas som bilaga 2. Studiernas huvudresultat och de slutsatser vi har dragit av dem redovisas i kapitlen 4 och 5.

Vi har inte sett det som denna utrednings huvuduppgift att behandla frågor som sammanhänger med kontroll av efterlevnad och genomdrivande av de olika lagar, regler och avtal av olika slag som gäller för åkeriverksamheten, t ex regelsystemen för kör- och vilotider som gäller över hela EU eller de speciella regler för maxlast och lastsäkring som gäller i Sverige. Oberoende av storleken på de snedvridningar av konkurrensen som uppkommer, är det dock av principiella skäl an-

geläget att gällande regler tillämpas och genomdrivs lika för alla aktörer. Detta är naturligtvis också viktigt med hänsyn till den allmänna laglydnaden.

Det är dock heller inget tvivel om att efterlevnaden av lagar och regler kan spela en viss roll för konkurrensförutsättningarna på grund av att kostnadsfördelar kan uppnås av den som inte följer gällande regelsystem. I ett särskilt delavsnitt i kapitel 5 exemplifierar vi därför några aktuella problem med övervakning och genomdrivande av regelsystemen. Vi diskuterar också kostnadskonsekvenserna av vissa typer av regelbrott och kan därmed i någon mån illustrera vilka vinster som den kan vinna som inte följer reglerna förutsatt att överträdelser inte beivras på ett effektivt sätt.

1.5 Rapportens disposition

I kapitel 2 ges en kortfattad översikt över marknader och företagsstruktur inom näringen i Sverige. Avsikten är att ge en översiktlig bild av näringen och de olika marknaderna men också att belysa vissa av de historiskt, strukturella frågor som kan ha bäring på den aktuella konkurrensförmågan för svenska åkeriföretag.

Särskilt det senaste decenniet har inneburit stora förändringar för svensk och övrig europeisk åkerinäring. I kapitel 3 diskuteras ett antal olika förändringsfaktorer och de drivkrafter dessa skapar för förändringar av den europeiska åkerinäringen. Ekonomisk tillväxt, ökat handelsutbyte inom den inre marknaden och Öst/Väst samt ändringar i systemen för produktion och logistik gör att marknaden för lastbilstransporter växer samtidigt som åkerinäringen går mot en total avreglering. Omvandlingstrycket på näringen blir härigenom starkt och skapar risker för företagen samtidigt som nya affärsmöjligheter öppnas. Syftet med detta kapitel är att sätta in frågan om den svenska åkerinäringens konkurrensförutsättningar i ett vidare perspektiv.

Regelsystemen i Sverige och fyra andra länder för skatter och avgifter beskrivs och diskuteras i kapitel 4. Innehållet bygger huvudsakligen på det material som har tagits fram i konsultstudien om skatter och avgifter.

I kapitel 5 behandlas kostnadsstruktur och kostnadsnivåer för åkeriföretag i ett antal olika länder. Ett huvudunderlag utgörs av den ovan omtalade konsultstudien men även det material utnyttjas som låg till grund för näringens framställning till regeringen och vissa jämförelser görs mellan det nya materialet och det gamla. Konsultstudien, som på SIKAs uppdrag genomförts av Öhrlings PriceWaterhouseCoopers, har på grund av den korta uppdragstiden och förutsedda datafångstproblem för en statistisk undersökning, genomförts med en fallstudiemetodik. Det innebär att generaliseringar till åkerinäringarna som helhet med känd statistisk osäkerhet inte kan göras. Materialet måste behandlas just som ett fallstudiematerial, vilket vi också försökt göra, och generaliseringar och slutsatser måste förstås i detta perspektiv.

Diskussionen av kostnadsskillnader mellan olika länder fokuseras på lönekostnader och kostnader som är knutna till dessa t ex kostnader för olika slag av lagstad-

gade eller avtalsbundna sociala avgifter och försäkringar. I ett särskilt avsnitt diskuteras hur olika överträdelser av regelsystemen kan påverka kostnadsbilden och därmed konkurrensförmågan.

I kapitel 5 försöker vi också belysa vilka kostnadsskillnader som förekommer mellan de företag som opererar på olika delmarknader och i vilken utsträckning olika faktorer påverkar kostnadsbilden. Vi genomför vissa känslighetsanalyser av vissa tänkbara åtgärder som kan tänkas vidtas av företagen själva, parterna på arbetsmarknaden och staten. Statens handlingsutrymme inom området är i vissa avseenden begränsat av gällande EU-regler, t ex miniminivåer för diesel- och fordonsskatter.

I kapitel 6 diskuteras tolkningen av de kostnadsskillnader som framträder mellan åkeriföretagen inom ett land respektive mellan företag i olika länder utifrån ett konkurrens- och effektivitetsperspektiv. Skillnader i kostnader bör främst uppfattas som en indikator på inverkan av olika bakomliggande faktorer och förhållanden. Skatte- och regelsystemen och avtalen på arbetsmarknaden är exempel på sådana kostnadspåverkande förhållanden, men det kan också, som vi tidigare diskuterat, vara fråga om åkeriföretagens produktionsinriktning och därmed sammanhängande produktionsförhållanden. Transportnäringens företagsstruktur och företagsledningstradition och företagsledningskompetens kan också ha stor betydelse för kostnadsförhållandena.

Kapitel 7 slutligen sammanfattar utredningens resultat och slutsatser.

2 Marknader för åkeritjänster, regelsystem och företagsstruktur

2.1 Den svenska marknaden för lastbilstransporter

Av godstransportarbetet inom Sverige utförs 40 % med lastbil. År 1997 lastades totalt 500 miljoner ton gods för transport varav drygt 300 miljoner ton på lastbil. Godstransportarbetet utförs med såväl svenska som utländska lastbilar. År 1997 utförde lastbilar registrerade i de övriga nordiska länderna ca 2,7 miljarder tonkm vilket motsvarar ca 8 % av det totala transportarbetet.

Det totala antalet i Sverige registrerade lastbilar var drygt 320 000 vid årsskiftet 1997/98. Av dessa var huvuddelen lätta fordon med en totalvikt mindre än 3,5 ton medan ca 74 000 lastbilar hade en totalvikt över 3,5 ton. En absolut övervägande del av transportarbetet utförs med fordon och fordonskombinationer med en totalvikt över 20 ton. Enligt tillgänglig statistik (T56 SM 9803 och T30 SM 9803) utförde svenskregistrerade lastbilar år 1997 ett transportarbete inom landet uppgående till 33 miljarder tonkm och i utlandet 2,7 miljarder tonkm.

Den totala marknaden består av ett antal delmarknader som till stor del är motiverade av tydliga skillnader i transporterernas produktionsteknik men som också har rötter i traditionen. På längre sikt är det t ex inte givet att man kommer att kunna avgränsa inrikes fjärrtrafik från internationella transporter på ett meningsfullt sätt.

2.2 Inrikes fjärrtrafik

Denna delmarknad omfattar dels regelbundna linjetransporter dels direkttransporter med lastbil på längre avstånd. Förmedlingsföretaget har affärskontakten med transportkunden och administrerar transporten. Dessa förmedlingsföretag anlitar sedan åkeriföretag för att genomföra transporten. Traditionellt har det funnits starka samarbetsband mellan förmedlingsföretag och åkare. Ofta finns en långsiktig avtalsknytning mellan åkeri och förmedlingsföretag. Under senare tid har dock dessa band börjat lösas upp.

Transportförmedlingen för lastbilstransporter i Sverige domineras av ett fåtal stora företag t ex ASG, Schenker-BTL och Fraktarna. Dessa företag har ett relativt standardiserat serviceutbud och svarar för försäljning av mer eller mindre komplexa transporter och transportupplägg, trafikstyrning och terminalhantering.

Det kan inte uteslutas att den starka koncentrationen på marknaden för transportförmedling har påverkats av det länge gällande kravet på tillstånd för att starta

transportförmedlingsföretag. Detta krav upphörde att gälla från den 1 april 1987 och numera finns också ett betydande antal mindre förmedlingsföretag dock främst för utlandstransporter.

2.3 Internationell trafik

De stora svenska speditörsföretagen, några stora utländska speditörsföretag och ett stort antal mindre speditörer (ett 100-tal svenska) säljer och styr lastbilstransporter mellan Sverige och utlandet. Tillsammans administrerar dessa företag den del av den totala godsvolymen i Sveriges utrikeshandel som går på lastbil vilken under senare år har ökat kraftigt. Enligt SIKAs preliminära skattning transporteras år 1997 ca 24 miljoner ton av den svenska utrikeshandeln över den svenska gränsen på lastbil (landgräns och på färjor). En reservation bör göras för att denna siffra kan innehålla viss transitvolym.

Transporterna utförs av svenska och utländska åkerier. I Sverige är ca 400 åkerier med 1600-1700 fordon verksamma på den kontinentaleuropeiska marknaden. Dessutom bedriver ett stort antal åkerier gränsöverskridande trafik mellan Sverige och de nordiska grannländerna.

2.4 Bygg- och anläggningstransporter

Detta segment är det största vad gäller företag och bilar. En tredjedel av alla tyngre lastbilar används inom denna verksamhet. Lastbilscentralerna har den dominerande delen av sin verksamhet förlagd till detta marknadssegment och åkare inom denna marknad tillhör i allmänhet en lastbilscentral.

2.5 Skogstransporter

Det sammanlagda transportarbetet utgjorde år 1997 (SM T30 9803) ca 3,8 mdr tonkm. Det genomfördes av 1200 åkerier med ca 1400 lastbilar (uppgifter från Svenska Åkeriförbundet).

2.6 Tanktransporter

Den samlade tankbilsflottan uppgick år 1997 till ca 1100 fordon som år 1997 (enligt SM T30 9803) utförde ett transportarbete på ca 1,5 mdr tonkm. De huvudsakliga köparna av transporttjänster är oljebolagen. Säljare är lastbilscentraler eller åkerier direkt. Långsiktiga avtal ingås oftast och bilarna målas och utrustas enligt kundens specifikationer.

2.7 Övriga transporter och specialtransporter

Övriga transporter och specialtransporter omfattar bland annat jordbrukstransporter, bärgning, miljötransporter, kemi- och gastransporter, budbilsverksamhet etc. Dessa transportverksamheter anser vi ligger utanför området för denna utredning.

2.8 Åkeriföretag med olika serviceutbud och specialisering

Svenska Åkeriförbundet har tillhandahållit visst faktamaterial för utredningen bland annat i publikationen "Åkerinäringen i Sverige och Europa, 1998". I denna publikation anges att antalet åkeriföretag år 1996 uppgick till ca 12 400. Vidare uppges att av dessa hade 57 % endast en lastbil. Åkerinäringen sysselsätter direkt ca 50 000 personer. Omsättningen uppgick, enligt samma källa, år 1995 till ca 40 miljarder kronor och härav utgjorde fraktintäkterna från utrikes transporter ca 2,6 miljarder kronor.

Det stora antalet företag och de många olika delmarknaderna ger utrymme för en mångfald av olika inriktningar för åkerierna när det gäller serviceutbud och inriktning på delmarknad enligt nedan:

- Diversifierade traditionella företag – insamling, fjärrtransport, lagerverksamhet
- Integrerade åkerier/förmedlingsföretag med egna kunder
- Dragbilsföretag
- Horisontellt diversifierade företag
- Varuägarnas transporter i egen regi

Förekomsten av många små företag har också främjat tillkomsten av olika samarbetsorganisationer t ex lastbilscentraler och transportörsföreningar. De senare är organisationer som har en långsiktig samarbetsrelation med de stora förmedlingsföretagen.

2.9 De olika delmarknadernas relativa storlek

Det är svårt att utifrån tillgänglig statistik få någon klar uppfattning om de olika delmarknadernas relativa storlek. Nedanstående uppskattningar bygger på Åkeriförbundet (1998), men är enligt muntliga uppgifter från Åkeriförbundet behäftade med stor osäkerhet.

**Tabell 2.1. Antal tunga lastbilar verksamma på olika delmarknader.
Källa: Åkeriförbundet (1998)**

Delmarknad	Antal fordon	Procent av totalt antal fordon
Bygg- och anläggning	10000	37
Skogstransporter	1500	6
Energi	1200	4
Fjärrbilar i yrkesmässig trafik	8000	30
Dragbilar	4000	15
Övriga	2300	8
Totalt	27000*	100

*) Antalet dieseldrivna lastbilar i trafik med en totalvikt över 17 ton uppgick vid årskiftet 1997/98 till ca 35000 enligt T22 SM 9801. I denna siffra ingår dock firmabilar och tyngre fordon som inte används i godstransportverksamhet.

Av tabellen framgår att de delar av marknaden som vi i denna studie betraktar som främst konkurrensutsatta, dragbilar och fjärrbilar i yrkesmässig trafik, utgör ca 45 procent av samtliga fordon. Denna siffra är dock som tidigare nämnts behäftad med mycket stor osäkerhet.

2.10 Nationell och internationell konkurrens på olika delmarknader

Åkernäringen har historiskt sett varit en mycket reglerad näring med inslag av behovsprövning i olika produktionsled och därmed utbudsbegränsningar. Den internationella konkurrensen har också varit starkt begränsad genom olika tillstånds- och kvotsystem. "Frihandeln" har först på senare år vunnit insteg i den tjänsteproduktion som lastbilstransporterna utgör. Inför tillkomsten av EU:s inre marknad beräknades att tillkomsten av den inre marknaden skulle leda till sänkta transportkostnader i storleksordningen ett tiotal miljarder ECU per år på grund av mindre administration och tidsfördröjningar vid gränspassager.

Avregleringen av de internationella transporterna inom EU skedde omkring 1990 då de kvoteringsregler som gällde avskaffades. Enligt en redovisning av Åkeriförbundet (Åkernäringen i Sverige och Europa, 1998) har marknadsandelarna för svenska åkare när det gäller gränsöverskridande transporter utvecklats ungefär på det sätt som framgår av tabellen nedan:

**Tabell 2.2. Marknadsandelar i gränsöverskridande transporter. Indikationer.
Källa: Åkeriförbundet(1998)**

Period, årtal	Svenska åkeriers andel av de gränsöverskridande transporterna
ca 1980	50 %
1987-88	<30 %
1991	< 25 %
Senare	inget underlag tillgängligt

Det är uppenbart från tabellen att förlorade marknadsandelar för svenska åkerier i gränsöverskridande trafik inte är en ny företeelse utan den processen har påbörjats redan under 80-talet. Utlösande för denna process var troligen avskaffandet av kvoteringsreglerna, som gjorde det möjligt för utländska åkerier med lägre kostnader att öka sina marknadsandelar. Tillkomsten av EU:s inre marknad då många administrativa gränsproblem försvann, har givit ytterligare kraft åt denna process.

Enligt SPK 1991:9 var konkurrenstrycket redan år 1991 betydligt högre i utlands-
trafiken än i den inrikes fjärrtrafiken. I rapporten uppges att ersättningen för last-
bilstransporter mellan Sverige och EG-länder var i genomsnitt 60 % lägre än mot-
svarande ersättning i inrikes fjärrtrafik.

Eftersom kostnadsskillnaden mellan utrikes och inrikes lastbilstrafik uppgår till 35 procentenheter av dessa 60 procentenheter återstår en skillnad på 25 procentenheter. I SPK:s rapport beräknas att denna skillnad i ersättning motsvarar en transportkostnadsskillnad för varuägaren på minst 25 % mellan inrikes och utrikes transporter.

Det successiva frisläppandet av möjligheterna för transportföretag registrerat i EU att utan speciella tillstånd utföra inrikes godstransporter på väg i vilket annat EU-land som helst utan att vara etablerad i landet ifråga (EEG förordning nr 3118/93 där denna typ av verksamhet benämns cabotage). Frisläppandet av cabotaget syftar till att möjliggöra ett mera rationellt utnyttjande av fordonsparken och att därigenom ytterligare sänka transportkostnaderna och minska miljöbelastningen av godstransporter på väg.

Det fria cabotaget öppnar tidigare slutna nationella marknader för internationell konkurrens. EEG förordningen föreskriver dock att det skall vara fråga om tillfälliga inrikes transporter. Begreppet tillfälligt har hittills inte fått en preciserad definition.

Ämnet för denna rapport är den svenska åkerinäringens konkurrenssituation i relation till utländska åkerier. Vi bedömer att frågan om konkurrens med utländska åkerier (utlandsbaserade, ej utlandsägda svenska) i första hand är *aktuell för den internationella trafiken* (inklusive svenska åkeriers verksamhet och svenskt cabotage i andra länder), *för inrikes fjärrtrafik* (inklusive ren dragbilstrafik) och i ett något längre perspektiv också för tillfälliga anläggningstransporter. För övriga marknadssegment, som ofta regleras i långtidsavtal, ser vi för närvarande stora svårigheter för åkerier etablerade i ett annat EU-land att konkurrera med de åkerier som är etablerade på den nationella marknaden.

2.11 Åkeriernas lönsamhet och sysselsättning

Den allmänna branschutvecklingen

Eftersläpningen i statistiken gör att det är svårt att få fram en aktuell bild. Eftersom de aktuella delmarknaderna för denna studie – internationella transporter,

inrikes transporter och dragbilstransporter – i praktiken varit konkurrensutsatta under relativt lång tid bör dock även något äldre statistik vara av intresse. Utvecklingen av den svenska åkerinäringen sammanfattas i följande tabell.

Tabell 2.3. Översikt över utvecklingen av den svenska åkerinäringen. Några indikatorer. Omfattar vägtransport av gods enligt SNI 60240.

Källa: SCB SM Se 17

	1993	1994	1995	1996
Antal företag	14 506	14 450	14 405	14 797
Rörelseintäkter, mkr löpande priser	33 581	38 413	38 725	41 673
Förädlingsvärde, mkr, löpande priser	15 644	17 390	18 963	19 188
Sysselsättning, antal personer	50 521	48 804	52 900	53 088

Man kan notera att antalet företag inte minskar trendmässigt och att såväl omsättning som förädlingsvärde och sysselsättning växer. Förädlingsvärdet per anställd har vuxit med ca 17 %.

Av annan statistik framgår att det totala transportarbetet med lastbil växte starkt under åren 1993–96, som var en period av allmän ekonomisk återhämtning efter den starka nedgången under åren 1991–92. Transportarbetet växte under perioden 93–96 med ca 20 % medan rörelseintäkterna under samma period ökade med 24 % i löpande priser (inflationen har dock varit låg nämligen 5,3 % räknat som ökning av KPI).

2.12 Åkerinäringens lönsamhet år 1997

Åkerinäringens samlade räntabilitet på totalt arbetande kapital har legat på 11 % under åren 1992–94 och stigit till 13 % år 1995. De två senaste åren för vilka statistik är tillgänglig, 1996 och 1997 har räntabiliteten fallit till 10 % respektive 8 % för medianföretaget. Lönsamheten för hela näringen uppvisar stora variationer. Den starkaste fjärdedelen av företagen har en avkastning på totalt kapital på 16 % och en vinstmarginal på över tio procent jämfört med ett genomsnitt på drygt tre procent.

En uppdelning på sektorer visar att den minskade räntabiliteten under år 1997 gäller flera sektorer nämligen tankbilar, bygg- och anläggning, dragbilar och jordbruks- och rundvirkestransporter. Inrikes fjärrtransporter och internationella transporter bibehåller däremot en god lönsamhet år 1997 med en räntabilitet på nio procent.

För denna studie är utvecklingen i inrikes transporter, internationell trafik och i dragbilssektorn av speciellt intresse.

I dragbilssektorn är vinstmarginalen på omsättningen låg för medianföretaget och för den sämsta fjärdedelen var vinstmarginalen negativ. Men notabelt är att den bästa fjärdedelen bland dragbilarna förbättrade lönsamheten 1997 jämfört med

1996 och att vinstmarginalen för dessa ökade till 7,1 % vilket ligger mycket över genomsnittet för hela branschen, som är drygt tre procent.

I inrikes transporter och internationella transporter ligger räntabiliteten på nio procent, vilket är över genomsnittet för hela åkerinäringen. Vinstmarginalen ligger i nivå med medianvärdet för näringen för inrikes transporter och något under näringens medianvärde för internationella transporter.

Sammanfattningsvis framträder knappast en bild av påfallande avvikande lönsamhet eller lönsamhetsproblem för företagen på de delmarknader som i större eller mindre utsträckning är utsatta för internationell konkurrens. Statistiken visar tvärtom att vissa konkurrensutsatta sektorer hade en bättre lönsamhet än genomsnittet och att det kanske särskilt på dessa delmarknader, trots konkurrensen, åtminstone år 1997 fanns möjlighet för att erövra en mycket bra lönsamhet. Statistikens eftersläpning gör det tyvärr inte möjligt att uttala sig om hur situationen har utvecklats till år 1998 eller till dags dato.

3 Drivkrafter för strukturförändringar och konkurrens

3.1 Inledning

Under det senaste året har några stora företagsaffärer som berör åkerinäringen uppmärksammats i media, nämligen samgåendet Schenker-BTL och den sannolika förändringen av ASG:s ägarstruktur. Dessa affärer kan uppfattas som ett institutionellt uttryck för omfattande och djupgående bakomliggande förändringsprocesser, som kan få betydande återverkningar också på den svenska åkerinäringen och speciellt de delmarknader som är av speciellt intresse i denna utredning med hänsyn till att de är konkurrensutsatta.

Vi har bedömt att det är viktigt vid analysen av kostnader och konkurrens för näringen att notera att viktiga yttre förändringsprocesser på ett kraftfullt sätt kan påverka åkerinäringens villkor på olika tidssikt. Det är ett faktum att många av dessa processer har pågått under flera år och kan förväntas fortsätta. Förståelsen av näringens aktuella och långsiktiga konkurrenssituation kan härigenom underlättas. Några av de frågor vi har bedömt som särskilt viktiga för konkurrensutvecklingen behandlas i korthet i detta kapitel.

3.2 Lastbilstransporter utvecklas starkt

Som vi har sett ovan är marknaden för långväga lastbilstransporter starkt växande bland annat på grund av globaliseringen och framväxten av integrerade regionala marknadsområden, för svensk del främst EU.

Den växande marknaden skapar affärsmöjligheter för dem som är rätt positionerade. Marknadsexpansionen kan också övergångsvis minska omvandlingstrycket för såväl transportörer som speditörer. Möjligen kan den relativt goda utvecklingen för den svenska åkerinäringen under åren 1993-96 tolkas på det sättet.

Det finns idag inga tydliga tecken på att lastbilstransporternas tillväxt kommer att upphöra. Det finns dock inom EU en stigande oro för de miljö- och trängseleffekter som blir allt tydligare, vilket kan komma att leda till trafikdämpande åtgärder som på längre sikt kan minska takten i efterfrågetillväxten.

3.3 Omstrukturering i transportbranschen skärper konkurrenstrycket i transportörsledet

Omstrukturering av rollfördelning, ägande, incitament och institutioner leder till skärpt konkurrenstryck (jfr ASG). Internationalisering och sammanslagning av transportföretag med internationell verksamhet (t ex Schenker-BTL) leder till skärpt konkurrens om transportuppdragen i dessa företag

Banden mellan speditörsföretagen och transportörerna luckras successivt upp varigenom konkurrenstrycket skärps mellan transportörerna.

Avregleringen av transportmarknaderna har syftat till att skärpa konkurrensen. Oligopolsituationen i speditörsledet dämpade dock inledningsvis effekterna av denna avreglering samtidigt som kravet på tillstånd för transportförmedling tidigare minskade konkurrensen mellan speditörerna. Prövningen av etablering av förmedlingsföretag upphörde dock 1987 och konkurrenstrycket har successivt ökat också i speditörsledet.

Gemensamma kalkylnormer för transportörerna och förhandlade priser i den tidigare reglerade marknaden har möjligen lett till att de svenska transportörerna tidigare har varit mindre vana vid utsättas för en aktiv priskonkurrens. På senare år har dock priskonkurrensen blivit mycket tydlig på de konkurrensutsatta delmarknaderna internationella transporter, dragbilsmarknaden och för delar av den inrikes fjärrtrafiken.

3.4 Avregleringen av utlandstrafiken och cabotage bidrar också till skärpt konkurrens

Öppnandet av möjligheten till cabotage, som skett successivt sedan år 1993, har lett till en viss ytterligare (faktisk och latent) skärpning av konkurrenstrycket i transportörsledet. Från och med 1998-07-01 är cabotaget fritt för EU-åkerier i alla EU:s medlemsländer.

Den inre marknaden syftar till fri rörlighet för varor, tjänster, kapital och arbetskraft. Ett förverkligande av den inre marknaden innebär, helt avsiktligt, att konkurrenstrycket skärps på alla marknader inklusive marknaderna för transporttjänster.

I första hand kan man förvänta sig att den internationella trafiken och långväga inrikes trafik, speciellt dragbilstrafiken, utsätts för en ökad konkurrens i transportörsledet.

Det finns ingen säker statistik om cabotagets omfattning i Sverige och i andra EU-länder. EU-kommissionen har tillgång till statistik om tillgängliga och utnyttjade tillstånd fram till och med 1998-06-30. Denna statistik indikerar att det under de sista åren före frisläppandet av cabotaget fanns en större tillgång än efterfrågan på cabotagetillstånd. Detta förhållande har tolkats som att det inte finns ett latent tryck på en stark expansion av cabotageverksamheten i Sverige.

Det faktum att cabotaget enligt statistiken än så länge är av relativt liten omfattning kan tolkas som att det finns trögheter på väg mot en effektiv konkurrens respektive att det finns konkurrenshinder.

3.5 Tillkomsten av nya marknader i Öst och EU:s utvidgning skärper konkurrenstrycket

De nya förutsättningarna för utveckling av marknadsekonomier i det tidigare östblocket som utgår ifrån en relativt låg ekonomisk utvecklingsnivå, har lett till en snabb ökning av handeln med dessa nya ekonomier, och därmed också till snabbt ökande lastbilstransporter mellan de aktuella länderna och EU. Därmed har nya transportörer från öst i ökande utsträckning kommit i kontakt med den svenska marknaden och kunnat erbjuda utlandstransporter och cabotage.

Svenska åkare har ingen uppenbar konkurrensfördel för utlandstrafik på dessa länder jämfört med östeuropeiska åkerier. Den koordinerade tillståndsgivningen (CEMT) för icke-EU länders transporter på EU (inkl cabotage) innebär dock än så länge att konkurrensen från detta håll är kvantitativt begränsad. Flera bedömare i åkerinäringen anser att fordon från de tidigare östländerna i utrikestrafik i allmänhet är moderna och fyller högt ställda miljö- och säkerhetskrav. Substandard är ovanligt.

Vid en utvidgning av EU till vissa tidigare Östländer skulle konkurrenstrycket skärpas ytterligare i transportörsledet. De lägre lönerna t ex i Polen skulle i varje fall under en övergångstid leda till en avsevärd kostnadspress på konkurrensutsatta delar av åkerinäringen.

3.6 Omstrukturering i speditörsledet

Utvecklingen av den inre marknaden och globaliseringen av näringslivet med strikta krav på transporterna (tid, precision) tvingar fram en utveckling av transportföretag (eller nätverk) som har förmåga att leverera kvalitetssäkrade transporttjänster över stora geografiska områden. Spelare som klarar av detta får successivt allt större konkurrensfördelar. Utvecklingen bör därför leda till att allt större transportföretag med global täckning växer fram. Dessa kan ha egna transportresurser eller anlita underleverantörer. I bägge fallen skärps konkurrensen i transportörsledet.

3.7 Transportörer med inrikes fjärrtrafik och internationell trafik

De ovan beskrivna drivkrafterna kan väntas leda till struktureffekter i de konkurrensutsatta delarna av åkerinäringen. Vi har inte möjlighet att här gå in på en

egentlig diskussion av dessa. Utifrån allmänna erfarenheter från konkurrensutsatta näringar med en fragmenterad företagsstruktur, borde man dock åtminstone kunna förvänta sig en viss företagskoncentration och därmed uppbyggande av större företagsenheter, som kan nå vissa skal- och sortimentsfördelar. Det är också sannolikt som ett led i denna koncentrationsprocess att det blir allt vanligare med företag som är etablerade i flera länder.

En skärpt konkurrens på vissa företags tidigare kärnområden kan leda till många olika slag av anpassningar, av vilka många säkerligen redan prövas. Vi anser dock att en närmare diskussion av dessa anpassningsåtgärder faller utanför ramen för denna utredning.

4 Beskattningen av åkerier i fem länder

4.1 Konsultstudien

Studien omfattar åkeriernas skatteförhållanden i fem länder nämligen Danmark, Tyskland, Holland och Polen, som jämförs med förhållandena i Sverige. Studien omfattar huvudområdena bolagsskatt, beskattning av förare och övrig personal, arbetsgivaravgifter samt moms och speciella punktskatter.

Det av konsulten redovisade materialet är främst avsett att vara ett underlagsmaterial för att möjliggöra en bättre förståelse av hur skatter och avgifter påverkar företagens kostnader. Konsulten gör dock vissa generella observationer grundat på den genomförda studien.

Konsulten pekar på att Tysklands bolagsskatt är mycket hög medan Sverige har jämförelsevis låg bolagsskatt. Sverige har höga arbetsgivaravgifter i förhållande till de andra länderna medan motsvarande danska avgifter är synnerligen låga. I Nederländerna finns en reserveringsmöjlighet för återinvesteringar, som i praktiken innebär förtida direktavdrag vilket enligt konsulten kan vara synnerligen gynnsamt ur skattemässig synvinkel.

De beräkningar konsulten gjort visar hur det relativa skattetrycket på åkerierna beror av lönekostnadens storlek i förhållande till resultatet. Ju lönsammare åkeriet är desto fördelaktigare för bolaget är den svenska beskattningen. Då lönekostnaden växer i förhållande till den beskattningsbara inkomsten växer också det samlade skatte- och avgiftstrycket på ett svenskt aktiebolag jämfört med aktiebolag i de övriga länderna.

Konsultrapporten från SET Revisionsbyrå bifogas i sin helhet som bilaga 3.

Vid vår granskning av avsnittet om vägavgifter och fordonsskatter i bilaga 3 har vi konstaterat vissa oklarheter. Vår analys och våra slutsatser har därför inte grundats på innehållet i det avsnittet.

4.2 Diskussion av resultaten

I konsultstudien har frågor om arbetsgivaravgifter, inkomstbeskattningen och bolagsbeskattningen prioriterats, medan frågor om fordonsskatter och vägavgifter enligt vår prioritering endast behandlas översiktligt.

Dieselbeskattningen och dieselpriiser i de fem länderna redovisas i konsultrapporten och sammanfattas i tabellen nedan.

Tabell 4.1. Dieselskatter och dieselpriser i de fem länderna. Källa SET-studien (bilaga 3).

Land	Dieselskatt 1999	Marknadspris i SEK våren 99 (Källa SET/Åkeriförb)	Förhandlat pris
Sverige MK1	2,67	5,13	4,10
Danmark	1,91	5,04	
Tyskland	3,12	4,77	
Holland	3,06	5,22	
Polen		3,24	
EU minimi	2,20		

Det framgår att såväl den tyska som den holländska dieselskatten ligger högre än den svenska medan däremot den danska är lägre. De skatteskillnader som finns tycks dock inte slå igenom i marknadspriserna utan dessa är anmärkningsvärt lika i alla länder utom i Polen som har en klart lägre prisnivå. En indikation på den aktuella faktiska prisnivån för åkeriernas dieselinköp finns bara tillgänglig för Sverige.

En huvudfråga i denna studie är om och hur konkurrensförhållandena påverkas av arbetsgivaravgifter och eventuellt också inkomstbeskattningen. Storleken på lagstadgade avgifter som skall betalas av arbetsgivaren framgår av följande tabell.

Tabell 4.2. Lagstadgade och avtalade löneomkostnader för arbetsgivare i de fem länderna. Källa SET, bilaga 3 och ÖPWC, bilaga 4. Procent på lön inom aktuella löneintervall för förare.

	Lagstadgade	Avtal	Totalt
Sverige	33,06	5,35	38,41
Danmark	9,28	1,2	10,48
Tyskland	20,5		20,50
Nederländerna	21,35		21,35
Polen	20,3*		20,30*

*) ÖPWC anger här i stället 48 %.

5 Kostnadsjämförelse mellan transportörer i olika länder

5.1 Konsultstudien

Konsultstudien, som genomförts av Öhrlings PriceWaterhouseCoopers, bilaga 4, har omfattat ett antal fallstudier. Två åkerier, ett större och ett mindre, har studerats i fem länder nämligen Sverige, Polen, Holland, Tyskland och Danmark. För vart och ett av åkerierna har två slag av data hämtats in nämligen dels faktiska redovisade kostnader för relevanta typer av transportuppdrag dels kalkyldata för standardiserade transportuppdrag. Dessa uppdrag har valts för att vara relevanta i en konkurrensanalys för svenska åkerier och gäller följande uppdrag

- internationell transport 300 mil, 40 tons ekipage med egna förare, 6 dygn
- cabotage i Sverige och Tyskland, 40-tonsekipage, 60 mil, 10 timmar
- inrikestransport i eget etableringsland, 60 mil, 40 tonsekipage,

5.2 Konsultens slutsatser

Kostnadsläget för fasta och rörliga fordonskostnader förväntades vara likartat men stora variationer visade sig finnas mellan enskilda företag på grund av skillnader i individuella affärsförutsättningar. Viktigast är härvid graden av självfinansiering. Jämförelsen mellan företagen påverkas också av skiftande kalkyl- och redovisningsprinciper.

Den största enskilda kostnadsposten är personalkostnaden. Denna varierar kraftigt i materialet. Det föreligger en generell och faktiskt personalkostnadsskillnad mellan länderna. De svenska företagen visar i den genomförda undersökningen de högsta personalkostnaderna.

De totala kostnaderna såväl enligt företagets redovisning som i de kalkylerade standardfallen är högre för de medverkande svenska företagen än de utländska. Kostnadsskillnaden förklaras i fallstudierna av tre huvudkomponenter nämligen de rörliga kostnaderna, personalkostnaden och den så kallade företagskostnaden.

Konsultrapporten bifogas i sin helhet som bilaga 4.

5.3 Diskussion av skillnader mellan olika studier

I tabell 5.1 nedan sammanfattas skattningar av totala kostnader per mil i några olika studier. Samtliga värden är kalkylerade utom Öhrlings PriceWaterhouseCoopers skattning D, som avser observerade faktiska kostnader för stora åkerier i de olika länderna. De övriga värden som tagits fram av Öhrlings PriceWaterhouseCoopers avser kalkylerade kostnader för specificerade transportuppdrag, men i dessa fall är kalkylen framtagen av just de enskilda åkerier i de olika länderna som också lämnat uppgift om faktiska värden enligt redovisningen enligt Öhrlings PriceWaterhouseCoopers skattning D (se närmare bilaga 4).

Tabell 5.1. Observerade och kalkylerade kostnader i olika studier. Fallen A, B och C avser standardiserade kalkylfall. Fallen E,F,G och H avser att representera de studerade större åkeriernas "offerter" på ett antal specificerade transportuppdrag.

Studie	Typ av transport och kakyl	Sverige Danmark Tyskland Holland Polen Finland						
		Sverige	Danmark	Tyskland	Holland	Polen	Finland	
Wrede/Lastbilen 97 och 98	A	Int trpt drag, kalkylerade värden	86	78	81	82	51	96
		index	100	90	95	95	60	111
Enarsson 1998	B	Internationell trafik, kalkyl*	87	77	75	79	51	
		Inrikes drag	108	89	86	90	59	0
Åkeriförbundet 99	C	Inrikes drag	94					
		Inrikes fjärr	127					
PriceWaterhouse-Coopers	D	Stort åkeri faktisk kostn	99	79	70	79	53	
		Index	100	80	71	79	54	
	E	Internationell transport, kalkylerat index	97	75	86	71	57	
		index	100	77	89	73	59	
	F	Inhemsk transport i respektive land	89	71	78	69	47	
		Index	100	79	88	78	53	
	G	Cabotage i Tyskland	86	74	80	67	58	
	H	Cabotage i Sverige	89	74	80	67	58	

I tabellen redovisas tre olika ansatser. Den första (representerad av A, B och C) innebär att man jämför en standardiserad transportverksamhet (i detta fall dragbilsverksamhet) som utnyttjar ett fordon i en viss förutbestämd omfattning (körsträcka och verksamhetstid). Den andra ansatsen (D) innebär att man jämför faktiskt redovisade genomsnittliga kostnader per mil för ett större åkeri i varje land. Den tredje ansatsen innebär att utvalda åkerier har räknat på standardiserade transportuppdrag. De sistnämnda fallen redovisas under E, F och G i tabellen. Den tredje metoden innebär att man får en realistisk kalkyl i så motto att den representerar en kalkyl genomförd av ett verkligt åkeri, med den kalkylpraxis och de företagsförutsättningar som gäller. Nackdelen är att företagets verksamhetsinriktning kan vara sådan att man egentligen inte konkurrerar aktivt på just det definierade marknadssegmentet. Det gör att kalkylen inte med säkerhet representerar en ”typisk” kalkyl för det aktuella transportuppdraget.

Tabellen visar att de svenska åkeriernas kostnader – såväl faktiska (Öhrlings PriceWaterhouseCoopers fall D) som kalkylmässiga – ligger högre än åkeriernas kostnader i andra länder med undantag av Finland. Tabellen måste dock tolkas med stor försiktighet av flera skäl.

När det gäller de faktiska kostnaderna (D i tabellen) påverkas dessa starkt av åkeriets verksamhetsinriktning och därmed sammanhängande produktionsprocess och utrustningskrav. Meningsfulla jämförelser mellan olika åkerier med denna typ av data kan därför egentligen bara göras om man jämför åkerier eller delar av dessa med relativt likartad verksamhet, vilket också var avsikten i studien. Tyvärr visade det sig omöjligt att åstadkomma denna standardisering varför jämförelsetalen blir mindre användbara.

5.4 Konkurrenssituationen för internationella transporter

De studerade större åkeriföretagen i de olika länderna är alla verksamma i internationell trafik. Det bör då vara meningsfullt att jämföra kalkylmässiga värden för dessa med reservationen att de studerade företagen inte nödvändigtvis är representativa för alla företag verksamma på denna marknad.

Kalkylfallen A, B och E, som alla avses representera långväga internationella transporter redovisas nedan i tabell 5.2. Kalkylfallet A har delats upp i A1 och A2 där A1 representerar det ursprungliga fallet A (enligt tabell 5.1 ovan) och A2 är en variant som innebär att identiska inköpspriser för fordon, identisk kalkylränta och avskrivningstid och lika stora företagskostnader (inklusive vinst) tillämpas i de olika länderna. Fordonsbestämmelserna inom EU utom Norden gör att kalkylerna bör basera sig på ekipage med totalvikt högst 40 ton.

Tabell 5.2 Kalkylerade milkostnader för långa internationella transporter. Totalkostnad SEK/mil

Be- teck- ning	Kalkyl	Sverige	Danmark	Tyskland	Holland	Polen	Finland
A1	Wrede (97)	86	78	81	82	51	96
A2	Standardiserad A1 (98)	83	75	saknas	76	saknas	91
B	Enarsson (98)	87	77	75	79	51	saknas
E	ÖPWC Stort åkeri (99)	97	75	88	71	57	
	ÖPWC litet åkeri (99)	87	-	70	-	-	-

Av tabellen framgår att de olika metoderna ger en rimligt överensstämmande bild av strukturen i kostnadsskillnaderna mellan åkerier i de olika länderna även om vissa skillnader finns i absolutnivån på skattningen av den kalkylerade milkostnaden. Anmärkningsvärd är dock den betydligt högre kalkylerade kostnaden för ett stort svenskt åkeri i E-studien jämfört med övriga respektive den påfallande låga kalkylmässiga kostnaden för det holländska åkeriet i samma studie.

Jämfört med studierna A1 och B (Wrede (97,98) respektive Enarsson (98)) framstår konkurrensen från danska och holländska åkerier som ännu något vassare. De med Sverige direkt jämförbara länderna Danmark, Tyskland och Holland visar en kalkylerad kostnadsnivå för en lång internationell transport som ligger mellan 10 och 25 procent lägre än de kalkylerade kostnaderna för svenskt åkeri med svenska förare.

Frågan är då vari de redovisade kostnadsskillnaderna består. Komponenterna i kostnadsskillnaden mellan å ena sidan det svenska åkeriet och det danska, tyska och nederländska å den andra belyses i tabellen nedan för kalkyl E.

Tabell 5.3. Kostnadsskillnader per kostnadslag mellan Sverige, Danmark, Tyskland och Holland, Kalkylmässigt i tre faktiska större åkerier för internationella transporter. SEK/mil.

	Sverige Absolut värde SEK	Danmark Skillnad mot Sverige SEK	Tyskland Skillnad mot Sverige SEK	Holland Skillnad mot Sverige SEK
Kapitalkostnad	10,8	0	+8,2	-0,3
Skatt, försäkr och övriga fasta kostn	6,0	-2,1	-0,1	-0,7
KM-beroende kostnader	25,5	-5,9	-1,9	-7,6
Förare, lön mm	40,1	-2,5	-6,3	-8,7
Företagskostnad inkl kalkylerad vinst	14,3	-7,8	-8,6	-8,0
Total skillnad	-	-18,2	-8,7	-25,3
Total kalkylmässig kostnad SEK/mil	96,7	78,5	86,6	70,8

Den totalt lägre tyska kostnaden är som synes sammansatt så att för vissa komponenter är den tyska kostnaden högre och för andra lägre. Anmärkningsvärda är de stora skillnaderna i kapitalkostnad och företagskostnad, som verkar i motsatta riktningar. En närmare granskning av det bakomliggande materialet visar att den kalkylerade kapitalkostnaden för det tyska åkeriet ligger betydligt över den faktiska kapitalkostnaden (räknat per mil) i samma åkeri.

Kostnadsbilden för de danska och nederländska åkerierna är intressant. Totalkostnaden ligger 18 respektive 25 kr/mil lägre än den svenska men också 11 respektive nära 17 kr/mil lägre än den tyska. Både det danska och det holländska åkeriet slår det svenska åkeriet (och även det tyska) rejält. Det holländska åkeriet är ungefär lika mycket bättre på tre poster nämligen den km-beroende kostnaden, lönekostnaden och företagskostnaden. Bilden¹ är likartad för det danska åkeriet med undantag för att lönekostnadsskillnaden är mindre.

De km-beroende kostnaderna för danskarna och holländarna är betydligt lägre än motsvarande svenska och tyska, men skillnaden kan för holländarnas del endast till en mindre del hänföras till skillnad i bränslekostnad (ca 15 % av skillnaden) och danskarna räknar med identiskt lika stora bränslekostnader som det svenska åkeriet. Huvuddelen av skillnaden beror därför på lägre däcks- och underhållskostnader.

Den totala svenska förarkostnaden är i storleksordningen 20 procent högre än både den tyska och den holländska och ca sex procent högre än den danska.

Företagskostnaden (central administration, kalkylerad vinst) innebär en stor relativ kostnadsbelastning för det svenska åkeriet jämfört med både det danska, tyska och det holländska. En avstämning av de ingående posterna för det svenska åkeriet visar att den kalkylerade företagskostnaden ger utrymme för en god lönsamhet men också att kostnaden för den centrala administrationen är stor i förhållande till de potentiellt konkurrerande utländska åkerierna.

Som framgår av tabell 5.2 kalkylerar det lilla svenska åkeriet en betydligt lägre kostnad (-10 SEK/mil) för det långväga internationella uppdraget än det stora. Den post som är helt dominerande i skillnaden mellan det stora och det lilla åkeriet är företagskostnaden låt vara att det också finns vissa mindre skillnader i enskilda andra poster. Den kalkylerade lönekostnaden är naturligt nog lika stor för det större och det mindre åkeriet.

Vi har i redovisningen ovan om konkurrensläget beträffande internationella transporter bortsett ifrån konkurrensen från polska åkerier då dessas tillträde till de aktuella marknaderna än så länge är kvoterat.

När det gäller internationella transporter framstår det sammanfattningsvis mycket tydligt att om de kalkylmässiga kostnader för internationella transporter, som

¹ Det stora holländska åkeriet är relativt litet med holländska mått mätt (endast 150 bilar medan riktigt stora åkerier i Holland kan ha uppåt 1000 bilar). Vi har inga data för ett sådant åkeri men man kan inte utesluta att ett så stort åkeri kan uppnå ytterligare skalfördelar och därmed ännu lägre kostnader.

åkerierna redovisar, också ligger till grund för prissättningen, är det sannolikt mycket svårt att vinna konkurrensutsatta transportuppdrag på denna marknad.

5.5 Konkurrenssituationen för transporter i Sverige (cabotagetransporter för utländska åkare)

Genom cabotagetransporter möter det svenska åkeriet konkurrens av utländska åkerier på sin hemmamarknad. Som vi tidigare har berört i kapitel 3 sker strukturella förändringar, som försvagar de traditionella linjeåkarnas position och som skapar nya marknadsmöjligheter för de utländska åkarna.

Som framgår av tabell 5.1 ovan liknar konkurrensbilden den för internationella transporter. Både det stora och det mindre svenska åkeriet kan operera med lägre kostnader än vid internationella transporter medan de danska, tyska och holländska konkurrenterna kalkylerar ännu lägre kostnader vid cabotage på den svenska marknaden än vid internationella transporter.

I tabellen nedan visas de kalkylerade kostnaderna för svenska och utländska åkerier (cabotage) vid inrikestransporter i Sverige.

Tabell 5.4. Kostnad per mil vid inrikes transportuppdrag i Sverige. Jämförelse mellan svenska, danska, tyska och holländska åkerier, SEK/mil.

Källa: ÖPWC, bilaga 4.

	Stort svenskt	Litet svenskt	Danskt	Tyskt	Holländskt
Transportuppdrag i Sverige, 60 mil, 40 tons totalvikt	89	81	74	80	67

De svenska åkerierna kalkylerar en kostnad per mil som är 8 SEK/mil lägre än vid internationella transporter. I kalkylen beror denna kostnadsskillnad uteslutande på lägre lönekostnader för inhemsk transport jämfört med internationell. Också den lägre kostnaden för övriga länders åkerier vid cabotage i Sverige jämfört med internationella transporter beror på lägre kalkylerade lönekostnader. Övriga kostnadskomponenter är oförändrade jämfört med det internationella transportuppdraget.

Den minskade förarkostnaden gör att det mindre svenska åkeriet är kalkylmässigt konkurrenskraftigt med det tyska åkeriet men varken det större eller det mindre svenska åkeriet är konkurrenskraftiga om priser för jämförbara tjänster baseras på de kalkylerade kostnaderna.

Bedömningen av konkurrensen vid inrikes transportuppdrag i Sverige kan dock påverkas av att svenska åkare i allmänhet arbetar med treaxliga dragbilar som ger större lastningsflexibilitet och dessutom möjligheter att ta större last än de utländska åkarna med tvåaxliga dragbilar. Möjligheten med treaxliga dragbilar står dock också öppen för utländska åkerier.

Ett räkneexempel som jämför transportkostnaden per tonkilometer mellan en tvåaxlig och en treaxlig dragbil redovisas i tabellen nedan. Förutsättningen är att den treaxliga dragbilens större lastkapacitet kan utnyttjas för betald godstransport.

Tabell 5.5. Kostnadsjämförelse mellan ekipage med tvåaxlig och treaxlig dragbil. Ett räkneexempel.

Typ av dragbil	Antagen total nyttolast (ton)	Kalkylkostnad SEK/mil	Kalkylkostnad SEK/tonkm
Treaxlig (vanlig hos svenskt åkeri)	31	89	0,36
Tvåaxlig (med danskt kostnadsläge)	24	74	0,39
Tvåaxlig (med holländskt kostnadsläge)	24	67	0,35

Av tabellens räkneexempel framgår att transportkostnaden per tonkm under de antagna omständigheterna blir konkurrenskraftig med den treaxliga dragbilen trots att kostnaden per mil för fordonet är betydligt lägre för den tvåaxliga (utländska) dragbilen än den svenska treaxliga. Eftersom det relevanta priset för transportköparen bestäms av priset per tonkm snarare än priset per mil för fordonet, kan därför en svensk transportör under vissa omständigheter vara väl konkurrenskraftig i förhållande till en utländsk cabotageåkare trots att milkostnaden för det svenska fordonet är ca 30 % högre. Denna fördel är dock inte i sig förbehållen svenska åkare utan är öppen även för utländska åkare.

Konkurrensläget för inrikes dragbils- och fjärrtransporter kan dock komma att förändras till det sämre för svenska åkerier med de nya bestämmelserna 25,25. På sikt kan då utländska åkare med en bra svensk organisation uppnå en med svenska åkare jämförbar hög produktivitet även med tvåaxliga fordon optimerade för internationell trafik, vilket kommer att pressa transportpriserna.

5.6 Några observationer om kostnads- och konkurrenskonsekvenser av brott mot det svenska regelsystemet

De kalkylmässigt beräknade kostnaderna som diskuterats i tidigare avsnitt i detta kapitel ger rimligen en huvudsakligen god beskrivning av konkurrensförutsättningarna för åkerier från olika länder. I det hårda konkurrensläge som finns, speciellt på den inhemska svenska marknaden kan dock också regelsystemet och det sätt på vilket det tillämpas och sanktioneras spela en viktig roll för konkurrensförmågan. Vi diskuterar kort några exempel i detta avsnitt.

5.7 Bestämmelser om totalvikt, axel- och boggietryck

Danska, tyska och holländska åkare har oftast dragbilar med två axlar. Eftersom trailer och dragbil tillsammans väger 14-15 ton kan man lasta högst 25–26 ton, och det är svårt att göra utan att få överlast på någon axel eller boggie.

Svenska dragbilar, som vanligen har tre axlar, kan däremot utan svårighet lasta 26 ton och kan gå upp till 30-32 ton vid körning i Sverige utan att överskrida lastbestämmelserna i Sverige. Utländska åkare som genom cabotage konkurrerar med de svenska kan i ett skarpt konkurrensläge vara benägna att ta lika stora lass som de svenska konkurrenterna trots att detta inte kan ske utan att bryta mot lastbestämmelserna. Svensk lasttradition, som innebär att man räknar med treaxliga dragbilar, kan också lätt medföra att en trailer lastas så att överlast oavsiktligt uppstår för en tvåaxlig dragbil, vilket lätt kan förbises av den utländska föraren därför att drivaxeltrycket är högre inom många andra EU-länder. Förarnas och avlastarnas kontroll av att reglerna följs kan komma att blir mindre noggrann om det finns skillnader i hur sanktioner för brott mot bestämmelserna träffar åkerier/förare från olika länder.

En överslagsberäkning visar att den kostnadsfördel som treaxliga dragbilar kan ha i vissa uppdrag utjämnas om nyttolasten med en tvåaxlig dragbil kan öka med ett par tre ton och att en ytterligare ökad nyttolast tippar över konkurrensläget till fördel för den tvåaxliga dragbilen.

5.8 Miljözoner

Bestämmelserna för miljözoner innebär bland annat att bilens registreringsår får ligga högst åtta år tillbaka i tiden. Utländska lastbilar kan inte utestängas från miljözonerna i Sverige om de inte uppfyller ålderskravet. Konsekvensen blir att utländska fordon äldre än åtta år kan utföra transporter i miljözoner vilket inte är möjligt för svenska åkare med svenskregistrerade fordon. I takt med att miljözonerna tillämpas i allt flera städer tvingas därför svenska åkare att använda en modernare fordonspark. Därmed sker en relativ försämring av de svenska åkeriernas konkurrensläge genom att deras fordon blir obsoleta tidigare. Denna skillnad har dock huvudsakligen ett teoretiskt intresse eftersom den absoluta huvuddelen av såväl svenska som utländska tyngre fordon är betydligt yngre än åtta år.

5.9 Sammanfattning

Det är främst brister i sanktionssystemet vid överträdelse av olika lagar och regler som riskerar att snedvrider konkurrensen, men även omfattning och effektivitet i övervakning och kontroll har stor betydelse. Det ligger i sakens natur att det är svårt eller omöjligt att få fram ens någon information om hur omfattande problemen är på detta område. I en situation där en avreglering av marknaden successivt skärper konkurrensen är det emellertid av speciellt stor vikt att samtidigt säkerställa att den skärpta konkurrensen utövas på lika villkor. Detta är viktigt för

de direkt berörda aktörernas och även för allmänhetens acceptans av de lättare villkoren för marknadstillträde för nya konkurrenter. Risken om en sådan acceptans inte kan upprätthållas är att de betydande välfärdsvinster som avregleringen kan ge inte kan realiseras fullt ut.

Det finns således goda skäl för statsmakterna att vidta kraftfulla åtgärder för att förbättra övervakning och kontroll och att vidta åtgärder så att villkoren för åkerier vid brott mot trafikregler och skatteregler blir likvärdiga oavsett i vilket land åkeriet är etablerat. Det senare innebär att nya sanktionsregler måste införas.

5.10 Förarkostnadernas roll och konsekvenser för konkurrensläget av förändrade sociala avgifter

Av tidigare avsnitt framgår att för att nå kalkylmässig konkurrenskraft i internationella transporter med de bästa danska, tyska och holländska konkurrenterna krävs att det studerade stora svenska åkeriet sänker sina totalkostnader med 20 – 30 procent. Motsvarande sänkning för det mindre åkeriet skulle behöva vara 10 procent för att nå konkurrensförmåga gentemot det danska åkeriet och 20 procent i förhållande till holländska och vissa tyska.

Vi har i illustrativt syfte beräknat konsekvenserna för de totala lönekostnaderna och totalkostnaderna för de svenska åkerierna av vissa hypotetiska sänkningar av de svenska arbetsgivaravgifterna, nämligen reduktion till holländsk nivå, till dansk nivå och slutligen helt avskaffande av avgiften. Nuvarande kostnadsnivåer redovisas i tabell 5.6. och räkneexemplet för ändrade avgifter redovisas i tabell 5.7.

Tabell 5.6. Totalkostnaden per mil respektive den totala förarkostnaden för det internationella transportuppdraget på 300 mil för åkerier från fyra länder. Gällande lagstadgad arbetsgivaravgift i procent för del berörda länderna.

	Stort svenskt	Litet svenskt	Stort danskt	Holländskt	Litet tyskt
Nuläget:					
Kostnad SEK per mil	96,7	86,9	78,5	70,8	70,5
Total förarkostnad (SEK)	12064	12064	11271	9313	7434
Arbetsgivaravgift (procent)	33,03	33,03	9,28	21,35	20,50

Tabell 5.7. Räkneexempel för att belysa konsekvenser av hypotetiska reduktioner av arbetsgivaravgiften för totalkostnaden per mil respektive den totala förarkostnaden för det internationella transportuppdraget på 300 mil.

Åtgärder. Sänkning av arbetsgivaravgiften	Stort svensk åkeri		Mindre svenskt åkeri	
	Förarkostnad	Totalkostnad per mil	Förarkostnad	Totalkostnad per mil
Ursprunglig nivå	12 064	96,7	12 064	86,9
Sänkning till holländsk nivå (21,35)	11 312	94,2	11 312	84,4
Sänkning till dansk nivå (9,28)	10 535	91,6	10 535	81,8
Sänkning till noll	9 938	89,6	9 938	79,8

Av tabellerna 5.6 och 5.7 framgår att de svenska samlade förarkostnaderna är högst idag och att totalkostnadsläget är sådant att de svenska åkerierna vid en prissättning enligt kostnads kalkylerna inte kan konkurrera med de utländska åkerierna. Av tabell 5.7 framgår att det inte finns någon nivå för harmonisering av avgiftsnivåerna med starka konkurrentländer som nämnvärt skulle hjälpa upp konkurrenssituationen. Även om arbetsgivaravgiften skulle slopas helt skulle ett betydande kostnadsgap kvarstå.

I det internationella transportuppdraget utgör de lagstadgade sociala avgifterna (33,03 %) ca 17,6 procent av den totala förarkostnaden såväl för det större som det mindre åkeriet. Då förarkostnadernas andel av totalkostnaden uppgår till mellan 40 och 45 procent ligger arbetsgivaravgiftens andel av totalkostnaden i intervallet 7-8 procent. Som nämnts ovan skulle således inte ens ett fullständigt avskaffande av den lagstadgade arbetsgivaravgiften föra de svenska åkerierna i närheten av kalkylmässig konkurrensförmåga med de bästa konkurrenterna. Till sammans med en maximal sänkning av dieselskatten² och detsamma för fordonsskatten³, skulle ett totalt avskaffande av arbetsgivaravgiften ge en total kostnadsminskning för de svenska åkerierna med ca 10 % att jämföra med det konstaterade kalkylmässiga kostnadsgapet på 20-30 procent.

2 En sänkning av den svenska dieselskatten till EU:s miniminivå skulle bara under speciella omständigheter helt slå igenom i ett sänkt dieselpris. För att ett svenskt åkeri skall dra nytta av en möjlig sådan prissänkning, som maximalt kunde uppgå till ca 1,60 kr/mil skulle krävas att mycket stora tankar fylldes i Sverige i samband med långa internationella transporter, vilket knappast är realistiskt. En sådan dieselpriissänkning skulle maximalt sänka de svenska åkeriernas kostnader med 1,5-2 procent men motsvarande sänkning kunde utnyttjas också av de utländska åkerierna, varför konkurrensförmågan knappast förbättras. Det bör observeras att detta är ett räkneexempel. Enligt SIKAs uppfattning kan inte en sådan sänkning rekommenderas bl a med hänsyn till lastbilstransporterna externa kostnader.

3 Om man som ett räkneexempel antar en sänkning av fordonsskatten till EU:s miniminivå skulle fordonsskattekostnaden minska med högst en SEK/mil dvs drygt en procentenhet.

5.11 Sammanfattande bedömning av kostnadsläge och konkurrensförhållanden

De svenska åkerierna är utsatta för en hård priskonkurrens på de konkurrensutsatta marknaderna för internationella transporter och inrikes dragbils- och fjärrtransporter. Den skarpa priskonkurrensen på dessa delmarknader grundas sannolikt på att de konkurrerande utländska företagen i många fall har betydligt lägre kalkylmässiga kostnader, vilket också de tillgängliga fallstudierna visar. Det måste dock betonas att det bakomliggande materialet inte medger säkra generella slutsatser om det relativa kostnadsläget. De sammanfattande bedömningar som görs nedan skall därför betraktas som indikationer snarare än definitiva fakta.

Betydande kostnadsskillnader tycks finnas huvudsakligen för tre kostnadsposter som var och en väger ungefärligen lika tungt nämligen:

- Rörliga kostnader för bränsle, däck och service- och underhåll
- Förarkostnader
- Företagskostnader (central administration och kalkylmässig vinst)

Vi har konstaterat att för de undersökta svenska åkeriföretagen bidrar den högre svenska kostnaden för var och en av de ovan nämnda tre posterna med 6-10 procentenheter av en total kostnadsskillnad mot utländska åkerier i storleksordningen 20-30 procent.

Den tredjedel av den totala kostnadsskillnaden som de rörliga kostnaderna svarar för beror inte alls på skillnader i dieselpriser och dieselbeskattning utan skillnaden förklaras av skillnader i kostnader för underhåll/service och däck.

Kostnadsskillnaden för förarkostnaderna uppgår till drygt 20 % i förhållande till de utländska åkerier som har lägst förarkostnader, vilket motsvarar ca 8 procent av totalkostnaderna. Vi har i räkneexempel visat att en hypotetisk harmonisering av den svenska arbetsgivaravgiften för åkerierna med den holländska (21,35 %) skulle minska lönekostnadsskillnaden från drygt 20 procent till ca 17 procent varefter nära sju procentenheter av den totala lönekostnadsbetingade kostnadsdifferensen på åtta procent skulle kvarstå. En motsvarande hypotetisk harmonisering till den danska nivån (9,28 %) skulle minska förarkostnadsskillnaden från 20 procent till ca 12 procent varefter nära fem procentenheter av den skillnad i totalkostnaden som betingas av förarkostnaderna skulle kvarstå.

Den sista tredjedelen av skillnaden i totalkostnad mellan svenska och utländska åkerier förklaras enligt fallstudierna av den så kallade företagskostnaden, som innehåller central administration och kalkylmässig vinstmarginal. Denna skillnad är dock betydligt lägre för ett mindre åkeri än för ett större. Medan ett stort svenskt åkeri ligger på en kostnadsnivå för företagskostnaderna, som svarar för en skillnad i totalkostnaden på 5-10 procentenheter jämfört med stora utländska konkurrenter, ligger ett litet svenskt åkeri med liten administration och liten kalkylerad vinst på i stort sett samma nivå som större utländska åkerier.

Det bör också nämnas att skillnader i fordonsskatt mellan de olika länderna jämfört med övriga registrerade kostnadsskillnader endast har en helt marginell betydelse.

Man kan således konstatera, att det enligt de redovisade fallstudierna inte är möjligt att uppnå ett med de utländska åkerierna jämförbart kostnadsläge för de svenska åkerierna genom att angripa endast något enda av de tre kostnadsområden, där svenska åkerier ligger högt. Det torde vara helt nödvändigt för ett åkeri som önskar vara kvar på de aktuella konkurrensutsatta marknaderna att vidta åtgärder inom alla de tre områdena, för att på ett mera påtagligt sätt förbättra konkurrensläget.

Enligt konsultrapporten från Öhrlings PriceWaterhouseCoopers finns det indikationer på att prisläget på marknaden för dragbilstjänster ligger kring 70 kr/mil i början av år 1999 medan de två svenska åkerierna, enligt de av konsulterna redovisade fallstudierna, har kalkylmässiga kostnader betydligt över denna nivå. Detta kan tolkas så att åkerier med ett kostnadsläge överensstämmande med fallstudierna antingen avstår ifrån att delta på dragbilsmarknaden eller att deras prissättning på just denna marknad kraftigt avviker ifrån de redovisade kalkylerade kostnaderna.

Vi vet inte hur omfattande de svenska åkeriernas deltagande på dragbilsmarknaden är idag på grund av att aktuell statistik inte är tillgänglig. Enligt den senast tillgängliga redovisningen för år 1997 (se ovan under kapitel 2, avsnittet "Åkerinäringens lönsamhet och avsnittet "De olika delmarknadernas relativa storlek") fanns dock år 1997 en betydande dragbilsverksamhet och en fjärdedel av åkerierna inom denna delmarknad redovisade en för branschen mycket god lönsamhet.

Det är därför sannolikt att en betydande anpassning av kostnadsläge och prissättningsprinciper faktiskt har skett hos många åkerier, vilket dock inte avspeglas i just de studerade fallen.

6 Tolkning av kostnadsskillnader i ett effektivitetsperspektiv

I föregående kapitel kunde vi konstatera att det tillgängliga materialet, såväl det som tagits fram till denna utredning som tidigare framtaget material, pekar på att det finns tydliga kalkylmässiga kostnadsskillnader mellan de svenska och utländska åkerier, som arbetar på de studerade konkurrensutsatta marknadssegmenten.

Den normala tolkningen i en marknadsekonomi av kostnadsskillnader mellan två företag som säljer identiska produkter eller tjänster är enkel. Kostnadsskillnader återspeglar produktivitetsskillnader mellan de två företagen och det företag som inte relativt snart förmår anpassa sig till produktivitetsnivån hos det starkare företaget och därmed sänka sina kostnader, slås ut. Härigenom blir kostnadsskillnader för en given produktion primärt och normalt en effektivitetsindikator.

När man sålunda konstaterar att det finns kostnadsskillnaderna i produktionen av vissa högt standardiserade transporttjänster mellan svenska och utländska åkerier till de förras nackdel, så uttrycker man egentligen på ett annat sätt det besvärande förhållandet, att de svenska företagen inte har en lika hög produktivitet som de utländska. Den förväntade anpassningsmekanismen i en marknadsekonomi är att det sämre företaget antingen snarast anpassar sin produktivitetsnivå till konkurrenten eller får finna sig i att förr eller senare lämna arenan.

Om de kostnadsskillnader som har framkommit i vår studie korrekt återspeglar de olika företagens långsiktiga genomsnittskostnader, kan man således förutsäga att de svenska företag som fortsättningsvis håller detta kostnadsläge förr eller senare kommer att slås ut från den aktuella marknaden, såvida de inte kan erbjuda köparna en avvikande tjänstekvalitet som motiverar ett högre pris än konkurrenterna.

Det råder inget tvivel om att ett viktigt motiv bakom tillkomsten av EU:s inre marknad och den därmed sammanhängande ytterligare avreglering som skett av marknaderna för godstransporter på väg, har varit just att genom en utökad konkurrens så långt som möjligt säkerställa anpassningsprocessen mot effektivitet i produktionen också av transporttjänster. Det uppkommer en välfärdsvinst genom att produktionen av transporttjänster sker med högsta produktivitet och därmed till lägsta samhällsekonomiska kostnader.

Man kan faktiskt få en konkret uppfattning om storleksordningen av de effektivitetsvinster som kan uppnås via ett öppet marknadstillträde genom att studera skillnaderna för en standardiserad transporttjänst mellan ”världsmarknads-

priserna” och de svenska priserna. Denna skillnad kan i sin tur antas motsvara kostnadsskillnaden mellan företagen.

Dragbilstransporter är en höggradigt standardiserad transporttjänst. Enligt vad som framgick av kapitel 5 kan man räkna med att marknadspriset för denna tjänst, med relativt fritt internationellt marknadstillträde idag, ligger på nivån 65-70 kr/mil. Svenska åkeriförbundets standardiserade kalkyl (1999) för en sådan transport uppgår till ca 94 kr/mil. Pris- och kostnadsskillnaden är därmed ca 25-30 kr per mil.

Den totala volymen av dessa dragbilstransporter i Sverige kan grovt skattas till ca 400 miljoner fordonskm. Merkostnaden för transportkunderna totalt sett för just denna transporttjänst, om de dyrare transporterna används, uppgår därför till mellan 1-1,2 miljarder kronor per år. Denna merkostnad skulle också utgöra en merkostnad för samhällsekonomin som helhet.

Siffran 1-1,2 miljarder kronor per år ger emellertid ett statistiskt mått på avregleringsvinsten inom dragbilssektorn, och kan därför vara en underskattning. På längre sikt kan man förvänta sig vissa ytterligare vinster jämfört med det fall då det internationella marknadstillträdet begränsas. Det beror på att den öppna marknaden också möjliggör ett successivt inflöde av ytterligare ny teknik och organisation, som ytterligare kan höja produktiviteten. Visserligen kan detta inflöde också komma till stånd i ett reglerat system, men detta sker i allmänhet långsammare och förutsättningarna för teknikens tillämpning är också ofta sämre på en mera begränsad marknad.

Den ovan förda diskussionen representerar en normal marknadsekonomisk tolkning av kostnadsskillnader mellan företag som producerar mycket standardiserade tjänster. Under speciella omständigheter kan observerade kostnadsskillnader dock vara en dålig indikator på produktivitetsskillnader. Det finns anledning att diskutera om sådana omständigheter föreligger i vårt fall.

Det finns alternativa/kompletterande omständigheter, som kan förorsaka kostnadsskillnader utöver förekomsten av produktivitetsskillnader mellan utländska och svenska företag och som leder till en annan tolkning av kostnadsskillnadernas innebörd. Vi diskuterar två sådana omständigheter nämligen:

- snedvridande skatter, regleringar, öppna eller dolda subventioner
- bristande efterföljd av lagar och regler

6.1 Snedvridande skatter, regleringar och öppna eller dolda subventioner

Det material vi har tillgång till ger inte underlag för antagandet att olikheter i beskattningen av företagen skulle vara orsaken till observerade kostnadsskillnader. Den genomgång vi låtit göra visar att företagsbeskattningen är likartad i de studerade länderna med i stort sett likartade regler för avskrivning och reserve-

ringar. Om något är företagsbeskattningen något förmånligare i Sverige än i andra länder.

Fordonsskatterna skiljer sig mellan länderna och i Sverige är fordonsskatten högre än i flera andra länder. Trots att skillnader i fordonsskatten endast svarar för en liten del av förekommande kostnadsskillnader, uppkommer en viss snedvridning av kostnadsläget. Den reella snedvridningen ur samhällsekonomisk effektivitetssynpunkt torde vara att den samlade beskattningen av de utländska fordonen (och även i någon mån de svenska) egentligen borde höjas med hänsyn till de externa kostnader dessa fordon orsakar. En sådan skattehöjning borde dock helst ske genom ett system, som är mera följsamt mot de externa effekterna än den fasta fordonsskatten och utredning av dessa frågor pågår inom EU-kommissionen.

Om den svenska lastbilsskatten skulle sänkas till dansk eller holländsk nivå uppkommer dock ingen ytterligare snedvridning på de marknadssegment som är utsatta för internationell konkurrens. Det volymbestämmande transportpriset är ju bestämt av "världsmarknadspriset" och en eventuell substitution av utländska bilar med svenska påverkar inte de externa effekternas storlek. Däremot kan en snedvridning uppkomma på icke-konkurrensutsatta marknader, där en icke önskad volymeffekt kan uppstå. Om en skatteinpassning skulle ske, borde den därför begränsas till att avse de fordon som används på konkurrensutsatta delmarknader.

Den lägre skatt som finns på icke-miljödiesel i Danmark kan sägas i någon mån snedvrida konkurrensen. Den svenska dieselbeskattningen bör dock inte sänkas med hänsyn till kravet på internalisering av såväl dieselpersonbilarnas som lastbilarnas kostnader för utsläpp m.m.

De lagstadgade arbetsgivaravgifternas nivå är en komponent som påverkar förarkostnaden för företaget tillsammans med ersättning enligt gällande kollektivavtal eller andra anställningsavtal i förekommande fall. Också inkomstbeskattningen kan spela roll för att bestämma förarkostnadsnivån.

Det är svårt att hävda att skillnader i arbetsgivaravgift, eller för den delen inkomstskattenivå, mellan länder utgör snedvridande skatteskillnader i förhållande till andra länder. Arbetsgivaravgiften kan i en mening uppfattas som en av flera poster i fördelningen av den totala ersättningen till arbetskraften, där den kontanta lönen och inkomstskatten är andra delar.

Några andra snedvridande regleringar eller subventioner som kunde påverka kostnadsskillnaderna har vi inte kunnat konstatera.

Sammanfattningsvis kan vi endast se att fordonsskatten i nuvarande situation skulle kunna ha en snedvridande effekt på konkurrensvillkoren på den del av marknaden som är utsatt för utländsk konkurrens. Den inverkan som denna skatt får på kostnadsskillnaden är emellertid så pass liten att den inte nämnvärt rubbar tolkningen av kostnadsskillnaderna som uttryck för en produktivitetsskillnad.

6.2 Bristande efterföljd av lagar och regler

I kapitel 5 ovan har vi påpekat att det finns indikationer på att både en bristande respekt för lagar och regler förekommer och att övervakning och lagföring i många fall saknar nödvändig skärpa. Något bör göras åt dessa problem snarast. Det är dock svårt att föreställa sig att det kalkylmaterial som är tillgängligt för ett antal åkerier i olika länder, och som uppvisar de nämnda kostnadsskillnaderna mellan svenska och utländska åkerier, till någon del skulle ha betingats av ett planerat olagligt eller på annat sätt regelvidrigt beteende. Däremot kan man tänka sig att det sker en omedveten återkoppling från den praktiska verksamheten där sådana beteenden kan förekomma i viss utsträckning och till kalkylen. Det troliga är dock att denna effekt är försumbar i sin effekt på kostnadsskillnaderna i kalkylen.

6.3 Sammanfattning

Vi anser att de kostnadsskillnader som observerats inte nämnvärt påverkas av olika slag av snedvridande skatter och subventioner. Fordonsskatten för konkurrensutsatta delmarknader kan dock ha en viss snedvridande effekt på konkurrensförhållandena, men genomslaget i kostnadsskillnad är litet. Inte heller avvikelser från regelsystemet är så stora att de nämnvärt påverkar skillnaderna. Det innebär att skillnaderna i kostnad i allt väsentligt kan uppfattas som uttryck för skillnader i totalproduktivitet mellan företagen, som indikerar behov av en strukturell anpassning.

Med hänsyn till de stora effektivitetsvinster som kan uppnås också på längre sikt vid fortsatt fritt marknadstillträde kan det finnas anledning för statsmakterna att överväga olika metoder att stimulera och underlätta en sådan strukturell omvandling.

7 Slutsatser och förslag

Efterfrågan på lastbilstransporter inom EU har vuxit mycket starkt under det senaste decenniet och enligt aktuella prognoser kommer efterfrågan att fortsätta att växa. På något längre sikt kommer också lastbilstransporterna till och från det forna Östeuropa att öka kraftig. Samtidigt sker en stark strukturomvandling i godstransportnäringarna. Denna drivs dels av tillkomsten av EU:s inre marknad dels av den avreglering av marknaderna för lastbilstransporter som skett, dels också av andra faktorer som förändrad logistik och teknisk utveckling.

Det är sannolikt att strukturförändringarna kommer att medföra en ytterligare skärpt konkurrens inom den svenska och europeiska åkerinäringen, som leder till ytterligare produktivitetshöjningar i näringen.

På basen av det material vi tagit fram för denna utredning och annat tillgängligt material kan man dra slutsatsen att det sannolikt finns en betydande skillnad mellan det kalkylmässiga kostnadsläget hos många utländska åkerier jämfört med de svenska åkerier som är verksamma på de konkurrensutsatta marknaderna. Denna skillnad är i storleksordningen 20–30 procent av totalkostnaderna. Det är därför troligt att de svenska åkerier, som idag faktiskt opererar på dessa marknader, dels har ett lägre kalkylmässigt kostnadsläge jämfört med de fall som studerats, dels också i vissa fall erbjuder tjänster av högre kvalitet, som kan motivera ett högre transportpris än marknadspriset för en helt standardiserad tjänst.

Vår slutsats är att de kostnadsskillnader som framkommit till stor del måste tolkas som ett uttryck för förekommande skillnader i totalproduktivitet mellan företag i Sverige, som opererar på den höga kostnadsnivån och de studerade utländska företagen, som arbetar på en betydligt lägre kostnadsnivå. Konsekvensen av denna slutsats är att företag i Sverige som arbetar på den med internationellt mått mätt alltför låga produktivitetsnivån måste vidta åtgärder för att förbättra denna, om de vill finnas kvar i marknaden. Sådana förbättringar kan ske bland annat genom strukturförändringar i näringen i riktning mot större enheter. En sådan utveckling har redan skett och förstärks ytterligare i viktiga konkurrentländer som t ex Holland och Belgien.

En överslagsmässig kalkyl som vi gjort visar att välfärdsvinsterna enbart av den konkurrensutsättning som skett för inrikes dragbilstransporter kan uppgå till så mycket som drygt en miljard kronor om året. Ytterligare potentiella välfärdsvinster finns inom delar av näringen som ännu inte är konkurrensutsatta. Det kan mot denna bakgrund finnas skäl för statsmakterna att överväga åtgärder som kan underlätta och stimulera strukturomvandlingen inom näringen, vilket kan minska de omställningskostnader i Sverige, som under alla omständigheter kan förväntas uppkomma genom konkurrensutvecklingen.

Även om totalkostnadsskillnaden främst måste uppfattas som ett produktivhetsproblem, förekommer vissa skattemässiga och institutionella snedvridningar som, låt vara att de har ett relativt litet genomslag på den totala kostnadsskillnaden, ändå har stor principiell betydelse. Det gäller dels fordonsskatten dels brister i upprätthållande av vissa lagar och regler.

I och med att det är fritt tillträde till vissa marknader blir en avvikande svensk fordonsskatt snedvridande på dessa marknader utan att någon motverkande effektivitetsvinst uppkommer, vare sig genom skattens trafikdämpande eller internaliserande effekt. Det beror på att trafikvolymen bestäms av det konkurrensbestämda marknadspriset och att marknads uppdelning mellan svenska och utländska bilar inte inverkar på omfattningen av trafikens externa effekter. Det finns därför skäl att överväga om en sänkning av den svenska fordonsskatten kan genomföras selektivt för de marknadssegment som är utsatta för internationell konkurrens. En sådan sänkning borde vara temporär i avvaktan på ett framtida införande av vägavgifter på EU-nivån enligt principerna i EU:s vitbok, Fair payment for infrastructure use (1998)

Vissa snedvridningar i konkurrensen uppkommer idag också på grund av brister i genomdrivandet av regelsystemen för lastbilstrafiken i Sverige. Det finns inget säkert underlag om omfattningen av regelstridiga beteenden, men av principiella skäl är det av yttersta vikt att säkerställa en enhetlig regelefterlevnad på en marknad som avregleras och där spelreglerna förändras. Vi anser därför att det finns skäl att vidta kraftfulla åtgärder så att konsekvenserna för åkerier och förare blir likvärdiga oavsett i vilket land åkeriet är etablerat och oavsett förarens nationalitet. Det innebär sannolikt att sanktionsreglerna måste ses över.

Möjligheten till cabotage öppnar för en effektivare konkurrens och därmed lägre transport- och miljökostnader vilket innebär välfärdsvinster i Sverige. Frisläppandet av cabotaget utgör därmed en viktig komponent i avregleringen av marknaderna för lastbilstransporter. Cabotaget i Sverige har än så länge en liten omfattning men växer. Det vore olyckligt ur allmän effektivitetssynpunkt att begränsa cabotaget genom alltför snäv definition av begreppet "tillfällig trafik" enligt den gällande EG-förordningen. Inte desto mindre är det av vikt att en definition faktiskt kommer till stånd för att spelreglerna skall bli tydliga för alla inblandade aktörer.

Den tredjedel av den påvisade skillnaden i totalkostnad som beror på skillnader i företagens förarkostnader kan i princip förklaras som en samlad effekt av att de svenska företagen har en högre total kostnad per arbetad timme och eventuellt också en lägre produktion per betald arbetstimme. Svenska förarens arbetsproduktivitet kan dock också vara högre. Vi saknar underlag för att bedöma vilket bidrag var och en av dessa två faktorer ger till skillnaden i förarkostnad. I enlighet med svensk tradition bör det ankomma på arbetsmarknadens parter att djupare analysera dessa frågor och dra eventuella slutsatser.

En selektiv sänkning av arbetsgivareavgiften för åkerinäringen har diskuterats i den allmänna debatten och paralleller har dragits med den svenska sjöfartsnäringen. Vi finner att denna parallell inte är relevant eftersom de speciella arran-

gemangen för arbetsgivaravgifter inom sjöfarten har tillkommit på grund av att bemanningen av fartygen sker på en global arbetsmarknad. Åkeriernas verksamhetsområde är däremot i huvudsak begränsat till Sverige och övriga EU/EES. Till skillnad från sjömännen är förarna också bosatta inom EU/EES området och det råder en fri rörlighet av arbetskraft mellan länder och därmed i princip en gemensam lönebildning, där hänsyn tas till skillnader i skatte- och avgiftsregler i olika länder. En selektiv sänkning av arbetsgivaravgiften för åkerier i Sverige tar därmed direkt sikte på sysselsättningsfördelningen inom en viss bransch inom EU/EES och står därmed sannolikt i strid med EU:s konkurrensregler.

Frågan om generella sänkningar av den svenska arbetsgivaravgiften faller helt utanför ramen för denna studie. Däremot kan man av principiella skäl, oavsett EU:s konkurrensregler, ställa sig tveksam till en selektiv sänkning av arbetsgivaravgiften för en viss näring, då en sådan sänkning skulle leda till interna snedvridningar i förhållande till andra branscher därmed skapa en risk för att effektivitetsförluster skall uppkomma. En eventuell översyn av arbetsgivaravgifterna bör därför ske i ett sammanhang.

Förslag

Sammanfattningsvis föreslår SIKA

- En temporär anpassning av fordonsskatten till nivån i de viktigaste konkurrentländerna bör övervägas för fordon verksamma på konkurrensutsatta delmarknader.
- Definitionen av cabotage bör klargöras genom att begreppet ”tillfällig” preciseras. En sådan definition bör dock inte göras alltför snäv då i så fall effektivitetsförluster kan uppkomma.
- Kraftfulla åtgärder bör vidtas så att konsekvenserna av regelöverträdelser för åkerier och förare blir likvärdiga oavsett i vilket land åkeriet är etablerat och oavsett förarens nationalitet. Det innebär sannolikt att sanktionsreglerna måste ses över.
- Statsmakterna bör överväga åtgärder som kan underlätta och stimulera strukturomvandlingen inom näringen i syfte att minska omställningskostnaderna på grund av konkurrensutvecklingen.
- En selektiv sänkning av arbetsgivaravgiften för åkerinäringen bör inte genomföras då man därmed skulle riskera snedvridningar i förhållande till andra branscher och effektivitetsförluster. En eventuell översyn av arbetsgivaravgifterna bör därför ske i ett sammanhang.

8 BILAGOR

- Bilaga 1 Referensgruppens sammansättning
- Bilaga 2 Teknisk bilaga till anbudsinfordran (Technical Annex, terms of reference)
- Bilaga 3 Skatteförhållanden för åkerier i Danmark, tyskland, Holland och Polen i jämförelse med Sverige. SET Revisionsbyrå AB, april 1999
- Bilaga 4 Jämförande kostnadsanalys av åkerier i fem länder. Öhrlings PirceWaterhouseCoopers, maj 1999-05-14
- Bilaga 5 Partsgemensamt yttrande från Svenska Åkeriförbundet, Biltrafikens Arbetsgivareförbund och Svenska Transportarbetareförbundet

(Dessa bilagor återges inte i denna preliminära version)



ÅKERINÄRINGENS KOSTNADSSTRUKTUR OCH KONKURRENSSITUATION

Redovisning av ett regeringsuppdrag

Delrapport 2

Förord

Regeringen gav 1998-12-10 SIKÄ i uppdrag att analysera kostnadsstrukturen och konkurrenssituationen för den svenska åkerinäringen samt att studera hur tillförlitlig information i fortsättningen bäst tillhandahålls som underlag för bedömning av branschutveckling och beskattning. Den första delen av uppdraget har redovisats den 15 maj 1999. Den andra delen av uppdraget, som nu redovisas, innebär att SIKÄ skall studera hur tillförlitlig information i fortsättningen bäst tillhandahålls som underlag för bedömning av branschutvecklingen och underlag för beskattningen. I det arbetet skall beaktas intresset av att begränsa uppgiftslämnandet för företagen.

I arbetet med att belysa vilket underlag som bör finnas för att belysa åkerinäringens utveckling har det varit viktigt att beakta de slutsatser som framfördes i utredningens första del. Därför har den tillgängliga tiden för detta uppdrag varit knapp något som i sin tur begränsat möjligheterna att fördjupa analyserna.

Arbetet har genomförts i samarbete med Svenska Åkeriförbundet, Generaltullstyrelsen och Statistiska Centralbyrån.

Beslut i detta ärende har fattats av Staffan Widlert efter föredragning av Lennart Thörn, som också skrivit rapporten. Henrik Swahn har deltagit i handläggningen.

Staffan Widlert
Direktör

Innehåll

1	BAKGRUND, UPPDRAGET, SYFTE OCH METOD	4
1.1	BAKGRUND	4
1.2	UPPDRAGET	5
1.3	SYFTE.....	5
1.4	RAPPORTENS DISPOSITION.....	5
2	INFORMATIONSBEHOV	7
2.1	INLEDNING	7
2.2	UNDERLAG FÖR ATT BEDÖMA BRANSCHUTVECKLINGEN.....	8
2.3	UNDERLAG FÖR BESKATTNINGEN.....	10
3	VILKEN STATISTIK FINNS IDAG?.....	11
3.1	OFFICIELL STATISTIK.....	11
3.2	DET EUROPEISKA STATISTISKA SYSTEMET	11
3.3	CFAR	12
3.4	SNI	12
3.5	STATISTIKGRENAR	13
3.6	STATISTIK OM OPERATÖRERN	13
3.7	STATISTIK OM RESURSERN	14
3.8	STATISTIK OM TRANSPORTERN	15
3.9	STATISTIK OM EKONOMIN	17
3.10	SLUTSATS OM DEN BEFINTLIGA STATISTIKEN.....	18
4	TÄCKER DEN BEFINTLIGA STATISTIKEN BEHOVEN?.....	19
5	FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER.....	20
5.1	ÅTGÄRDER PÅ KORT SIKT.....	20
5.2	ÅTGÄRDER PÅ LÅNG SIKT.....	21

1 Bakgrund, uppdraget, syfte och metod

1.1 Bakgrund

SIKA erhöll 1998-12-10 regeringens uppdrag att utreda kostnadsstrukturen och konkurrenssituationen för den svenska åkerinäringen, samt att studera hur tillförlitlig information i fortsättningen bäst tillhandahålls som underlag för bedömning av branschutvecklingen och underlag beskattning. Uppdraget skall genomföras i nära samarbete med åkerinäringen och i samråd med berörda myndigheter.

Regeringsuppdraget tillkom efter det att regeringen sommaren 1998 genom en skrivelse uppvaltats gemensamt av Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Svenska Transportarbetareförbundet och Svenska Åkeriförbundet.

De uppvaltade organisationerna ansåg att högre kostnader för svenska åkerier än i många andra länder i stigande utsträckning leder till att svenska åkerier förlorar uppdrag till utländska konkurrenter, varvid antalet jobb minskar i svensk åkerinäring. Organisationerna krävde därför att regeringen skulle harmonisera åkerinäringens konkurrensförutsättningar genom att vidta åtgärder för att sänka näringens kostnader med minst 20 procent. Man ansåg också att regeringen borde vidta åtgärder så att tillsynsmyndigheterna får stärkta resurser för en effektiv och rationell kontroll när det gäller efterlevnaden av trafiklagstiftningen.

Organisationernas skrivelse till regeringen remissbehandlades. SIKA ansåg i kort sammanfattning i sitt remissvar att det är angeläget att spelreglerna för svenska och utländska åkare utformas på ett icke diskriminerande sätt och att åtgärder för att genomdriva detta borde vidtas, men SIKA ansåg dock att presenterade fakta inte visade att bristande respekt för regler och övervakningen av dessa skapade särskilt stora problem ur konkurrenssynpunkt.

SIKA ansåg inte heller att tillgängliga data visade att cabotage utgör ett särskilt stort problem ur konkurrenssynpunkt idag och att den fortsatta diskussionen därför lämpligen borde koncentreras till konkurrensförutsättningarna för utlandstrafiken. SIKA riktade också viss kritik mot vissa beräkningar i underlagsrapporten och rekommenderade en fördjupad analys. SIKA ansåg att varken drivmedelsbeskattningen eller fordonsbeskattningen utgjorde reella problem i konkurrens-hänseende utan att eventuella skillnader i konkurrensförutsättningar måste hänfö- ras till andra faktorer och att en fördjupad analys borde fokusera de senare.

1.2 Uppdraget

Regeringsuppdraget innehåller två delar. Den första delen som avrapporterades den 15 maj avsåg åkerinäringens kostnadsstruktur och konkurrenssituation. Den andra delen av uppdraget, som nu avrapporteras, avser informationsförsörjningen.

I uppdraget från regeringen anges i denna del att SIKA skall studera hur tillförlitlig information i fortsättningen bäst tillhandahålls som underlag för bedömning av branschutveckling och underlag för beskattning. SIKA skall också redovisa möjligheterna för intressenterna att fortlöpande få uppgifter om antalet gränsöverskridande transporter på väg samt respektive lands andel av utrikestrafiken respektive cabotagetrafiken. I arbetet skall beaktas intresset av att begränsa uppgiftslämnandet för företagen.

Att på ett entydigt sätt definiera vad som avses med underlag för att bedöma branschutveckling och underlag för beskattning har visat sig svårt. Det underlag som presenteras i denna rapport uppfyller i olika delar båda dessa syften.

SIKA har tolkat att begreppet "tillförlitlig information" som i huvudsak officiell statistik. Denna tolkning har gjorts mot bakgrund av den officiella statistikens roll som fristående objektiv informationskälla.

1.3 Syfte

Syftet med denna rapport är att:

- redovisa behovet av statistik för att följa branschutveckling
- redovisa befintliga statistikkällor som går att använda för att följa utvecklingen inom åkerinäringen
- analysera hur väl den befintliga statistiken täcker behoven
- föreslå åtgärder i syfte att få till stånd en kontinuerlig rapportering av relevanta variabler för att följa utvecklingen inom åkerinäringen

1.4 Rapportens disposition

I kapitel 2 diskuteras vilken statistik som behövs för att på ett tillfredsställande sätt tillgodose det informationsbehov som anges i uppdraget från regeringen.

I kapitel 3 redovisas den statistik som finns idag. Kapitlet inleds med en genomgång av några viktiga begrepp att känna till för den fortsatta läsningen samt en redovisning av den indelning av statistikgrenar SIKA använder sig av för att analysera statistiktillgången på olika områden.

I det fjärde kapitlet diskuteras hur väl den befintliga statistiken täcker behoven och om det är möjligt till rimliga kostnader att tillgodose behoven. Rapporten avslutas med kapitel 5 där de mest angelägna utvecklingsbehoven på kort sikt redovisas. Dessutom pekas på några möjligheter att förbättra informationen på lång sikt.

Den befintliga statistiken presenteras utförligare i bilaga 1. I bilaga 2 redovisas den blankett som användes vid undersökningen av de utländska lastbilar som lämnade Sverige via Göteborgs hamn den 17. Mars. I bilaga 3 redovisas ett antal statistiksammanställningar för åkeribranschen.

2 Informationsbehov

2.1 Inledning

När det gäller tillgången på tillförlitlig information anger uppdraget två syften nämligen

- att ge underlag för att bedöma bransutvecklingen
- att ge underlag för bedömningen av beskattningen

Särskilt anges att SIKA skall redovisa möjligheten för intressenter att fortlöpande få uppgift om antalet gränsöverskridande godstransporter på väg samt respektive lands andel av utrikestrafiken och cabotagetrafiken. SIKA bedömer det inte som nödvändigt att ytterligare precisera vad som avses med respektive lands andel av cabotage och utrikes trafik samt antalet gränsöverskridande transporter. Däremot diskuteras nedan de behov avseende underlag för bransutveckling och beskattning enligt vad som framkom i den första avrapporteringen.

För att kunna följa utvecklingen anser SIKA att två olika typer av statistik behövs för varje statistikgren dels en kortperiodisk statistik som snabbt redovisar den senaste utvecklingen och dels en mer djupgående statistik som möjliggör mer kvalificerade analyser. I vissa fall kan en statistikkälla uppfylla båda dessa önskemål.

Den allmänna frågan om vilket underlag som kan tänkas vara relevant generellt sett för att belysa frågor om bransutveckling och beskattning är mycket omfattande. Enligt SIKAs bedömning är det rimligt att avgränsa diskussionen i denna rapport till de frågor om utvecklingen av åkeribranschen respektive dess beskattning som sammanhänger med att vissa delar av branchen på vissa marknader utsätts för internationell konkurrens medan andra delar inte upplever sådan konkurrens. Man skulle därmed få en indelning analog med den som tillämpats inom livsmedelsindustrin där man talar om en konkurrensutsatt respektive en icke-konkurrensutsatt del.

Den fortsatta diskussionen koncentreras därför till frågor om bransutvecklingen som sammanhänger med den internationella konkurrensutsättningen och jämförelser mellan konkurrensutsatta och inte konkurrensutsatta delar av åkeribranschen. Däremot behandlar vi inte allmänna frågor om t ex underlaget för beskattningen av tjänstenäringarna.

Sedan länge är utrikes fjärrtrafik utsatt för internationell konkurrens. Sedan cabotaget successivt släppts fritt sedan 1993 har också andra delar av marknaden, t ex dragbilstjänster och inrikes fjärrtrafik utsatts för en viss internationell konkurrens.

Enstaka exempel finns också på att utländska företag bedriver anläggningstransporter i Sverige.

2.2 Underlag för att bedöma branschutvecklingen

2.2.1 Den internationella konkurrensens omfattning

En viktig fråga är att få underlag för att bedöma vilka delar av branschen som är utsatta för konkurrens och vilka som inte är konkurrensutsatta. Den studie som SIKA nyligen genomfört tyder på att sådana uppgifter inte direkt finns tillgängliga vare sig i den officiella statistiken eller i andra källor. Det kan också vara av intresse att belysa hur den internationella konkurrensen utvecklas på olika delmarknader över tiden. Man behöver studera närmare hur man i praktiken kan mäta graden av internationell konkurrens, men följande variabler bör vara intressanta:

- marknadsandelar på delmarknader mätt i ton, tonkm för svenska och utländska företag
- andel av respektive delmarknad mätt i andel av omsättning för svenska och utländska åkerier
- prisutveckling och transportserviceutveckling på konkurrensutsatta och icke konkurrensutsatta delmarknader över tiden

Det kan vidare vara av intresse att studera i vilken mån och på vilket sätt internationell konkurrens påverkar utveckling av företagsstrukturen i näringen, företagens lönsamhet, investeringar i nya fordon och system, sysselsättning etc för såväl direkt konkurrensutsatta som icke direkt konkurrensutsatta delar av åkeribranschen.

För fördjupade analyser av hur förutsättningar och traditioner i olika länder påverkar utvecklingen av internationellt konkurrenskraftiga åkeriföretag kan det vara av intresse att studera vilken länderfördelning (med avseende på företagens hemvist) som gäller för den internationella konkurrensen på olika delmarknader.

En viktig aspekt på utförande av vägtransporttjänster är vilken fordonsteknik som utnyttjas och hur man följer gällande regelssystem. Fordonstekniken har potentiellt en stor betydelse för vägtransportsystemets miljö och säkerhet. I detta sammanhang kan det därför vara intressant att belysa hur graden av internationell konkurrens påverkar den fordonspark som faktiskt utnyttjas för transporternas utförande (ålder, Euroklass, typ av dragfordon och karosserier, axelkonfigurationer etc).

2.2.2 Den nya konkurrensmiljön - cabotagedirektivet

Avregleringen av transportmarknaderna och utvecklingen av EU:s inre marknad leder till strukturella förändringar såväl när det gäller efterfrågan på vägtransporter som i produktionen av vägtransporttjänster. Cabotagedirektivet, som gäller företags rätt att bedriva inrikes transportverksamhet i annat land än i det land där

företaget är registrerat, är endast en av många faktorer som formar en ny konkurrensmiljö för åkerierna över hela Europa

Mycket pekar på att regelsystemen för vägtransporter tillsammans med den strukturella utvecklingen inom produktionen av vägtransporttjänster kommer att skapa en ny konkurrensmiljö. Större integrerade transportföretag/speditionsföretag och transnationella åkerier med väl utvecklade speditjonsfunktioner och styrsystem för fordonsflottor anpassade för verksamhet i många länder kommer att leda till att nya konkurrensmedel kan komma att användas. Ett exempel är att allt flera åkeri-/transportföretag med internationell verksamhet kan komma att använda hittills ovanliga kombinationer av produktionsfaktorer, med företag i ett land, fordon registrerade i länder som inte nödvändigtvis är de länder där fordonen huvudsakligen används, förare bosatta i ytterligare andra länder etc. Fordonen kan också inköpas i andra länder än det som fordonet sedermera registreras i.

Den strukturella utvecklingen inom branschen kan därför komma att leda till att det transportarbete som efterfrågas i Sverige respektive utförs i Sverige i växande utsträckning utförs genom:

- Utlandsregistrerade fordon
- Förare som arbetar under andra avtal och regler än de som gäller på den svenska arbetsmarknaden
- Utlandsägda företag lokaliserade i Sverige
- Utlandsbaserade (svenskägda och utlandsägda) företag

Vid studier av strukturella förändringar på marknaderna för vägtransporter kan det vara av intresse att ha kunskap om transportarbete och trafikarbete fördelat på de ovan nämnda kategorierna. För förare kan även uppgifter om antal verksamma personer och genomsnittlig arbetad tid i transportverksamhet i Sverige vara av intresse.

2.2.3 Orsaker till skillnader i konkurrensförmåga mellan svenska och utländska åkerier

Det vore möjligt att följa upp den studie som SIKA nyligen avrapporterat om åkerinäringens kostnads- och konkurrenssituation i ett internationellt jämförande perspektiv. Om detta skulle göras vore det angeläget vidga den geografiska täckningen till flera länder och att höja kvaliteten på data inom följande områden:

- Kostnader och kostnadsskillnader för företagens insatsfaktorer
- Skillnader i beskattning av olika produktionsfaktorer
- Produktivitetsskillnader

Det finns troligen stora svårigheter att få fram ett tillförlitligt sådant material.

2.3 Underlag för beskattningen

Enligt SIKAs bedömning faller frågor om underlaget för företagsbeskattningen, inkomstbeskattning, omsättningsskatt etc utanför ramen för denna studie. I fortsättningen berörs endast frågan om underlag för punktskatter i transportsektorn. Det innebär att endast följande skatter berörs:

- fordonsskatter
- dieselskatter
- avgifter för användning av infrastrukturer
- försäljningsskatter

Transportsektorns skatter och avgifter är effektivitetsmotiverade och/eller fiskalt motiverade. I en konkurrenssituation kan det finnas såväl fiskala skäl som effektivitetsskäl att utforma skatterna och välja deras nivå på ett sätt som avviker ifrån det alternativ som skulle föredras i första hand utifrån ett svenskt perspektiv, eftersom snedvridningar i konkurrensförutsättningarna annars kan uppkomma.

Som underlag för den svenska beskattningen av vägtransporterna i ett internationellt perspektiv kan man använda information om motsvarande beskattning i andra länder. Det finns då anledning att skilja mellan skatter/avgifter med olika grad av territorialitet. Elektroniska vägavgifter för utnyttjande av väginfrastruktur är exempel på en territoriell skatt medan fordonsskatten inte är territoriell eftersom den är oberoende av hur fordonet utnyttjas på olika territorier. Dieselskatter intar ett mellanläge eftersom gränshandel och stora bränsletankar kan minska den territoriella anknytningen av skatten.

En första nivå på underlaget vore att löpande uppdatera ett register per land över skattesatser för de icke helt territoriella skatterna och avgifterna. Detta register borde omfatta fordonsskatter för ett antal aktuella typfordon, fasta/halvfasta vägavgifter (t ex eurovinjett), dieselskatter och andra bränsleskatter. Tillsammans med information om konkurrensförhållanden på olika delmarknader kan sådan information användas för att permanent eller tillfälligt harmonisera vissa skatter, så att snedvridande konkurrensförutsättningar minskas.

En andra nivå på underlaget vore att också belysa omfattningen av utländska fordons tankning av diesel (av olika miljöklasser) och andra bränslen i Sverige och motsvarande för svenska fordon utomlands.

3 Vilken statistik finns idag?

I detta kapitel redovisas den officiella statistik som finns som på olika sätt kan beskriva åkerinäringen. Inledningsvis görs en genomgång av några i samma n-hanget viktiga bakgrundsbegrepp - och produkter. En utförligare redovisning av de olika statistikprodukterna finns i bilaga 1 där också viss redovisning av statistik finns.

3.1 Officiell statistik

Utgivningen av officiell statistik regleras i lagen om officiell statistik (1992:889) och förordningen om officiell statistik (1992:1668, senast ändrad i SFS 1997:1296).

I lagen om den officiella statistiken (SFS 1992:889) anges att officiell statistik är sådan statistik för samhällsplanering, forskning, allmän information och internationell rapportering som en myndighet framställer enligt föreskrifter som regeringen meddelar. Enligt lagen skall den officiella statistiken vara objektiv och allmänt tillgänglig och den skall vara framställd och offentliggjord med hänsyn till skyddet för enskilda. För all officiell statistik skall en produktbeskrivning upprättas och den skall kvalitetdeklarerats. Produktbeskrivningarna finns bl.a. att läsa på SCB:s Webplats (www.scb.se). Vidare ska den ges ut regelbundet vilket förutsätter finansiering via den statistikansvariga myndighetens ordinarie budget.

I juli 1994 genomfördes en reform av den officiella statistiken i och med att beställansvaret för den officiella statistiken inom ett stort antal områden överfördes från SCB till ett femtontal statistikansvariga myndigheter. Samtidigt fördes cirka 90 miljoner kronor från SCB:s anslag till dessa myndigheter. I dag finns 26 statistikansvariga myndigheter. SIKÄ är sedan 1 juli 1995 statistikansvarig myndighet för transporter och kommunikationer. SCB har ett tillsynsansvar för systemet med officiell statistik.

En statistikansvarig myndighet kan utfärda föreskrifter om uppgiftslämnarskyldighet till den officiella statistiken.

Underlag som samlats in för den officiella statistiken får endast användas för statistikändamål och inte till annan myndighetsutövning. Publicering av officiell statistik får inte ske så att uppgift om enskild (person eller företag) kan härledas.

3.2 Det europeiska statistiska systemet

I och med att Sverige blev medlem av det Europeiska Ekonomiska Samarbetsområdet (EES) blev Sverige också skyldigt att rapportera statistik i enlighet med

de direktiv och förordningar som beslutats inom ramen för de Europeiska Gemenskaperna (EG). I fortsättningen kommer begreppet EU-reglering användas om dessa direktiv och förordningar.

I beskrivningen av de olika statistikprodukterna framgår om EU-reglering eller ej finns. Om en EU-reglering finns innebär det att möjligheterna till internationella jämförelser är goda.

3.3 CFAR

Det centrala företags- och arbetsställeregistret (CFAR) är en av de viktigaste byggstenarna i det övergripande ekonomisk- statistiska systemet och används bland annat som urvalsram och fördelning av företag på branscher för statistiska undersökningar.

CFAR skall vara ett register över samtliga företag, myndigheter, organisationer och deras arbetsställen. All statistik som skall belysa den svenska ekonomin, oavsett om det sker på arbetsställe-, företags- eller koncernnivå, förutsätter att det finns en samordning av definitioner på undersökningsobjekt, bransch, storleksbegrepp m.m. Detta kräver i sin tur ett register av hög kvalitet som samordningsinstrument. Enligt riksdagsbeslut har SCB sedan 1963 i uppdrag att föra CFAR.

EU-reglering finns.

3.4 SNI

SNI betyder Standard för svensk näringsgrensindelning och är en statistisk standard för klassificering av produktionsenheter - företag, arbetsställen etc. - till näringsgrenar. 1992 genomfördes en revidering av SNI för att anpassa den till den standard som gäller inom EU (NACE) därför används oftast begreppet SNI 92 om denna näringsgrensindelning.

SNI 92 är i första hand tänkt att tillämpas på arbetsställen. SNI används också för företagsklassificering. Klassificeringen av företag till SNI-kod sker utifrån en beskrivning av den verksamhet som bedrivs vid arbetsstället eller företaget.

När det i fortsättningen av denna rapport redovisas uppgifter om åkerinäringen avses företag med SNI-beteckning "60240 Vägtransport av gods".

SNI-koderna används i statistiska sammanhang bland annat för att indela registerbaserad statistik på branscher och för urval av branscher vid riktade undersökningar. Den snävaste definitionen av begreppet bransch är en grupp av produktionsenheter (av varor eller tjänster), vilkas aktivitet i huvudsak kan föras till en och samma aktivitetsklass i standarden. Andra vidare branschbegrepp kan konstrueras med hjälp av standarden.

3.5 Statistikgrenar

För att möjliggöra ett systematiskt angreppssätt både vad gäller översyns- och utvecklingsarbete såväl som praktiskt arbete med statistiken har SIKa indelat statistiken i så kallade Statistikgrenar som beskriver olika företeelser inom transportområdet. Dessa statistikgrenar är:

- Infrastruktur
- Operatörer
- Resurser
- Tjänster
- Transporter
- Ekonomi
- Miljökonsekvenser/olyckor

Med *infrastruktur* avses de fysiska basystem i fråga om banor, vägar, hamnar, flygplatser etc som finns tillgängliga för kollektivtrafiken. De *operatörer* som finns erbjuder med insatser av olika *resurser* såsom fordon och fartyg *tjänster* av olika omfattning och till skilda servicenivåer. Detta ger upphov till *transporter* vars ekonomi kan beskrivas i bl a termer av kostnader, intäkter och taxor. Den trafik som alstras ger också upphov till *miljökonsekvenser och olyckor*.

De i sammanhanget relevanta områdena för denna rapport är *operatörer, resurser, transporter och ekonomi*. Den fortsatta redovisningen i rapporten kommer att följa denna struktur och de statistikprodukter som presenteras kommer att föras till statistikgren utifrån sitt huvudsakliga innehåll.

3.6 Statistik om operatörerna

Med statistik om operatörerna avses statistik som på olika vis beskriver företagsstrukturen inom näringen med avseende på antal, storlek, nyetablering mm. Uppgifter om företagsstrukturen finns även i den ekonomiska statistiken och CFAR.

3.6.1 Nyetableringsstatistiken

Undersökningen har genomförts årligen sedan 1987. Produktens syfte är att mäta omfattning och betydelse av nyföretagandet inom olika näringsgrenar och regioner (län) samt att belysa de nystartade företagen med avseende på överlevnad och tillväxt. Populationen utgörs av de företag som under undersökningsperioden nyregistrerats som verksamhetsdrivande i SCB:s centrala företags- och arbetsställeregister, CFAR.

Framställningstiden är 4 månader. Undersökningen baseras på ett urval vilket begränsar möjligheterna till detaljerade redovisningar på näringsgren

EU-reglering finns ej.

3.6.2 Konkurer och offentliga ackord

Syftet med statistiken är att belysa utvecklingen av konkurer och offentliga ackord med regional fördelning och fördelning av företagskonkurer på bransch och antal anställda.

Statistiken publiceras månadsvis och framställningstiden är cirka en månad. Undersökningen går att redovisa på detaljerad nivå enligt SNI.

EU-reglering finns ej.

3.6.3 Internationella företag

Undersökningen redovisar utlandsägda företag i Sverige, svenskägda företag i utlandet samt en strukturstudie av näringslivet i Sverige.

Syftet med undersökningen är att belysa svenskt näringslivs internationella beroende. För att kunna belysa detta ur flera synvinklar har olika undersökningar utformats. Undersökningen om utlandsägda företag syftar till att belysa det svenska näringslivets beroende av utländska investerare. De övriga undersökningarna syftar till att belysa svenska företags anställda, försäljning, investeringar och FoU-verksamhet i Sverige och utlandet. Strukturstudien visar svensk ekonomis beroende av internationella företag och hemmamarknadsföretag.

Uppgifterna publiceras årsvis och framställningstiden är cirka 10 månader. Undersökningen är en totalundersökning och det är därmed möjligt att redovisa uppgifter på detaljerad nivå. Definitionen av utlandsägda företag är i vissa gränsfall oklar varför definitionerna kan medföra både över- och undertäckning.

EU-reglering finns ej.

3.7 Statistik om resurserna

De resurser som åkerinäringen förfogar över kan mätas i fordon och personal vidare framgår företagets tillgångar av balansräkningar som upprättas vid bokslut. Statistik som beskriver boksluten redovisas under avsnittet ekonomi.

3.7.1 Fordon

Statistikens syfte är att beskriva den svenska fordonsparken. Det gäller i första hand beståndet av fordon, inregistreringar (antal och i vissa fall också det ekonomiska värdet av dessa), vilken kategori som äger fordonen och biltätheten på regional nivå. Statistik över den svenska fordonsparken finns från och med 1916.

Uppgifter från statistiken publiceras månadsvis och framställningstiden är cirka två veckor. Statistiken möjliggör långtgående nedbrytningar.

EU-reglering finns ej.

3.7.2 Registerbaserad sysselsättningsstatistik (RAMS)

Statistiken ska ge årlig information om sysselsättning, pendling, näringsstruktur, personalstruktur i företag och på arbetsställen samt att belysa händelser och flöden på arbetsmarknaden.

Statistiken publiceras årsvis cirka 15 månader efter årets slut. Statistiken medger redovisningar på detaljerad nivå enligt SNI.

Viss EU-reglering finns, dock ej heltäckande.

3.7.3 Kortperiodisk sysselsättningsstatistik (KS)

Syftet med statistiken är att med hög precision snabbt indikera förändringar av antalet anställda på näringsgrensnivå samt presentera sysselsättningsuppgifter över hela arbetsmarknaden fördelat på län.

Statistiken publiceras kvartalsvis cirka två månader efter kvartalets utgång. Statistiken är ej nedbrytbar till finare nivåer enligt SNI.

EU-reglering finns.

3.7.4 Arbetskraftsundersökningen

Att beskriva aktuella sysselsättningsförhållanden och att ge information om utvecklingen på arbetsmarknaden

Publicering sker månadsvis två veckor efter månadens slut. Statistiken medger ej redovisning av långtgående nedbrytningar på bransch.

EU-reglering finns.

3.8 Statistik om transporterna

Det finns tre olika statistikkällor som beskriver transporterna med lastbil i Sverige eller omfattningen av de gränsöverskridande transporterna med lastbil. Dessa är inrikes trafik med svenska lastbilar, utrikes trafik med svenska lastbilar och Utrikes och inrikes trafik med fartyg. Tidigare insamlades och redovisades uppgifter om transportsätt även i utrikeshandelsstatistiken.

3.8.1 Inrikes trafik med svenska lastbilar

Statistiken ska mäta varutransporter i Sverige med svenskregistrerade lastbilar och eventuellt tillkopplade släpfordon. Syftet med undersökningen är att i första hand erhålla säkra skattningar av lastbilars och släpfordons totala transportprestationer på riksnivå både för den yrkesmässiga och icke yrkesmässiga lastbilstrafiken.

Uppgifter publiceras kvartalsvis fem månader efter kvartalets slut. Statistiken tillåter vissa nedbrytningar men på detaljerad nivå blir osäkerheterna stora.

EU-reglering finns.

3.8.2 Utrikes trafik med svenska lastbilar

Produkten syftar till att visa utlandsverksamhet för svenskregistrerade lastbilar/dragbilar trafik- och transportarbete, transporterad godsmängd med bl.a. varuslagsindelning och länderfördelning.

Resultatredovisning sker fem månader efter avslutat kvartal. Storleken på urvalet begränsar möjligheterna till nedbrytningar av materialet.

EU-reglering finns.

3.8.3 Utrikeshandelsstatistiken

Statistiken syftar till att belysa Sveriges utrikeshandel med varor.

Utrikeshandelsstatistiken är den enda källa som kan beskriva transportererna utifrån det ekonomiska värdet av godset.

Uppgifter om transportsätt i utrikeshandelsstatistiken redovisades tidigare men har successivt tagits bort. I ett första steg togs uppgiften om transportsätt närmast varan bort och i ett andra steg även det aktiva transportsättet. Detta har skett inom ramen för ett pilotprojekt inom det så kallade SLIM-initiativet vilket är ett initiativ inom EU vars syfte är att förenkla företagens uppgiftslämnande och därmed stärka deras konkurrenskraft.

SIKA och Transportindustriförbundet har skrivit till SCB och begärt att transport, såväl aktivt transportsätt som transportsätt närmast varan åter skall införas i Utrikeshandelsstatistiken. Denna begäran har dock inte tillgodosetts.

Publicering av uppgifter från undersökningen sker i flera olika rapporter. Framställningstiden för den detaljerade statistiken är cirka tre månader.

EU-reglering finns.

3.8.4 Inrikes och utrikes trafik med fartyg

Statistik över godshantering i svenska hamnar och lastageplatser har publicerats sedan början av 1900-talet. Syftet med undersökningen är att belysa inrikes och utrikes trafik på fartyg vad gäller såväl transporterade varor som passagerare. undersökningen redovisas även transporter av lastbilar till och från Svenska hamnar med färja eller lastfartyg.

Från och med år 2000 kommer publicering ske kvartalvis fem månader efter kvartalets slut. Uppgifterna är möjliga att bryta ned till detaljerade redovisningar. Betydelsen av denna källa kommer dock att minska när Öresundsbron öppnas.

EU-reglering finns.

3.9 Statistik om ekonomin

Med statistik om ekonomi avses statistik som på olika sätt beskriver de ekonomiska förhållandena i företagen. Statistiken innehåller ofta även andra uppgifter t.ex antal anställda och företagsstorlekar.

3.9.1 Ekonomisk redogörelse för företagen (finansstatistiken)

Statistiken avser att belysa finansiella förhållande - t.ex. vinster, skatter, lönsamhet, soliditet, kapitaltillväxt, finansiering - för icke-finansiella tjänsteföretag i bolagsform. Variablerna följer i stort sett företagens årsredovisningar och inkluderar ett stort antal resultat- och balansräkningsuppgifter

Uppgifterna redovisas årligen 16 månader efter referensårets slut. Möjligheterna till detaljerade redovisningar av åkerinäringen är god.

EU-reglering finns ej.

3.9.2 Åkerier, speditörer och företag med lagringsverksamhet. Ekonomiska data.

Undersökningen har genomförts årligen sedan 1986 som en enkätundersökning. Det primära syftet med undersökningen är att för nationalräkenskaperna (NR) skatta de ingående branschernas nettoförsäljning (produktionsvärde) av tjänster till andra sektorer samt härleda deras förädlingsvärde eller bidrag till bruttonationalprodukten (BNP). Ett annat syfte är att bryta ner nettoförsäljningen på transporttjänster och på sidoverksamheter. Statistiken ska belysa transportbranschen ur ett företagsekonomiskt perspektiv.

Publicerings sker årsvis och skall ske åtta månader efter årets slut. 1997 års publikation är dock försenad. Undersökningen baseras på ett urval vilket i viss mån begränsar detaljerade redovisningar.

EU-reglering finns ej.

3.9.3 Skattedeclarationer

Statistiken avser att kvartalvis belysa nivå och utveckling av lönesummor, arbetsgivaravgifter och preliminär A-skatt.

Publicering sker kvartalsvis månader efter kvartalets slut. Möjligheten till detaljerade redovisningar är god.

3.10 Slutsats om den befintliga statistiken

Genomgången ovan visar att det finns en stor mängd statistik som på olika sätt kan beskriva åkerinäringens utveckling. Av de olika statistikgrenarna visar genomgången att möjligheterna till en fortlöpande tillförlitlig information är god vad avser beskrivningar av operatörer, resurser och ekonomi.

Beträffande transporter finns däremot luckor i redovisningen avseende transporter utförda av utländska fordon. Det gäller såväl den internationella trafiken till och från Sverige som cabotage utförd i Sverige. Enligt den förordning som styr statistikrapporteringen ska respektive land rapportera transporter utförda av lastbilar registrerade i det egna landet oavsett var de sker. Medlemsländerna får inte heller använda sig av gränsformaliteter för att hämta in informationen.

Uppgifter om cabotage utförd i Sverige och internationella transporter till/från Sverige kommer således att samlas in och redovisas inom ramen för det europeiska statistiska systemet. Statistiken framställs i alla länder med hjälp av urvalsundersökningar. Den svenska marknaden utgör en liten del av den totala marknaden för lastbilstransporter inom EU detta medför att de olika länderna i sina urval inte kommer att få med särskilt många lastbilar som utfört transporter i Sverige. Detta i sin tur kommer att leda till osäkra skattningar av trafiken i Sverige eftersom tillförlitligheten i statistiken är beroende av hur många observationer den baseras på.

Så länge kvotförfarandet avseende cabotage trafiken inom EU fanns kvar samlade Generaltullstyrelsen in uppgifter om trafiken. I och med avregleringen av cabotage trafiken andra kvartalet 1998 upphörde denna insamling. I dagsläget samlar Generaltullstyrelsen in statistik över transporter med Svenska lastbilar till länder utanför EU.

4 Täcker den befintliga statistiken behoven?

Trots att det finns en stor mängd officiell statistik som på olika sätt kan användas för att, i vid bemärkelse, följa åkerinäringens utveckling tillgodoser denna statistik inte fullt ut de behov som anges i kapitel 2. I de fall där uppgifter saknas efterlyses detaljerad statistik om t.ex. utvecklingen av marknadsandelar på vissa delmarknader.

Att redovisa statistik på denna detaljerade nivå är inget som bör ske inom ramen för den officiella statistiken. Med de kvalitetskrav det finns på den officiella statistiken skulle det innebära att kostnaderna för att genomföra undersökningarna skulle bli mycket höga och dessutom skulle företagens uppgiftslämnarbörda bli betydligt större. I vissa fall finns dessutom källorna utomlands och blir därmed i praktiken omöjliga att undersöka.

SIKA ser idag inga möjligheter till att förbättra statistiken över cabotage utfört i Sverige. På sikt kan möjligheter finnas t.ex. i form av varuflödesundersökningar. Detta innebär dock att uppgiftslämnandet för företagen ökar.

Vi kommer därför att tvingas att acceptera att det finns luckor i tillgången till information om branschens utveckling. Det finns dock några åtgärder som på kort sikt kan förbättra situationen i första hand för informationen om de gränsöverskridande transporter. Dessa åtgärder redovisas i kapitel 5.

Att utöka insamlingen av data utan att det medför en utökad uppgiftslämning för företagen kan i princip endast ske genom att utnyttja administrativa register i större utsträckning eller genom att samordna undersökningar. Detta är viktigt att ha i åtanke vid genomgången av utvecklingsbehoven. Många företag är också tveksamma att lämna ut uppgifter av konkurrensskäl. I den undersökning som Öhrlings PriceWaterhouseCoopers genomförde åt SIKA i uppdragets första del (delrapport 1) visade det sig i form av att det var svårt att få företag att ställa upp och detaljerade lämna uppgifter om sin verksamhet. Däremot kan tillgången till befintliga uppgifter förbättras genom att utnyttja moderna tekniker för spridning och genom att samla information om en sektor från flera källor i en publikation eller databas.

5 Förslag till åtgärder

I följande kapitel redovisas ett antal förslag till åtgärder som på kort och lång sikt kan förbättra eller bibehålla kvaliteten i statistiken som beskriver åkerinäringens utveckling. Åtgärderna på kort sikt är sådan som SIKA kan genomföra under år 1999 medan åtgärderna på lång sikt är sådana vars innehåll måste utredas ytterligare och där nyttan av insatserna noggrant måste vägas mot kostnaderna för desamma.

De utvecklingsåtgärder som SIKA anser vara högst prioriterade är en samlad publicering av officiell statistik om åkerinäringen, att åter införa transportsätt i utrikeshandelsstatistiken samt att bibehålla tillförlitligheten i de svenska undersökningarna av lastbilstransporterna inom och utom landet.

5.1 Åtgärder på kort sikt

5.1.1 Samlad publicering av officiell statistik om åkerinäringen

Genomgången av den befintliga statistiken visar att det finns en stor mängd statistik som på olika sätt kan beskriva åkerinäringens utveckling. Idag sker dock ingen samlad publicering av dessa uppgifter. En första åtgärd är att publicera sammanställningar av denna statistik.

Detta är en åtgärd som inte medför någon ökad belastning på företagen och ska inte ses som en insats som nödvändigtvis ligger inom SIKA:s ansvarsområde. Eftersom den officiella statistiken används som källa är underlaget allmänt tillgänglig. SIKA föreslår att det sker i en särskild rapport som ges ut senast under november 1999.

Genom att på detta sätt göra statistiken tillgänglig kan användarna på ett tydligt sätt se vad som finns och därmed kan de också bilda sig en uppfattning om vilka brister dagens statistik har. Detta är för SIKA en mycket viktig källa i arbetet med att utveckla statistiken på detta och andra områden.

5.1.2 Redovisa transportsätt i utrikeshandelsstatistiken

Att återigen redovisa transportsätt i utrikeshandelsstatistiken enligt en tvåställig kod med aktivt och passivt transportsätt är en viktig åtgärd för att förbättra statistiken. På detta sätt går det att få information om de totala volymerna i utrikeshandeln. Med stöd av undersökningen avseende utrikes trafik med svenska lastbilar går att skatta de svenska lastbilarnas andel av denna trafik.

Som ovan nämnts togs transportsätt bort ur statistiken i syfte att minska företagens uppgiftslämnarbörda. Beslutet lämnar dock vissa möjligheter att samla in statistiken för stora företag. SIKA kommer därför under hösten 1999 åter att föra fram sin tidigare begäran om att återinföra transportsätt i utrikeshandelsstatistiken till den statistikansvariga myndigheten SCB.

5.1.3 Bibehållen tillförlitlighet i de svenska undersökningarna

Svarsfrekvensen för de båda undersökningar som idag genomförs av lastbilstrafik utförd av svenska lastbilar är hög, cirka 80 procent. Under senare år har dock svarsfrekvensen minskat. Att bibehålla en hög svarsfrekvens är en förutsättning för en tillförlitlig statistik. Därför föreslår SIKA att en gemensam insats genomförs tillsammans med Åkeriförbundet under hösten år 1999 i syfte att motivera företagen till att lämna de uppgifter som efterfrågas i undersökningarna. I vilka former detta skall ske får diskuteras mellan parterna.

5.2 Åtgärder på lång sikt

5.2.1 Antal gränsöverskridande transporter med lastbil

I syfte att undersöka möjligheter till en bättre information om de transporter som utländska lastbilar utfört i Sverige genomförde SCB på SIKAs uppdrag en studie av lastbilar som lämnade Sverige via Göteborgs hamn. Undersökningen genomfördes den 17:de mars med lastbilar som lämnade Sverige med två färjor. Den enkät som användes framgår av bilaga 2

Syftet med undersökningen var inte att framställa statistik utan att prova undersökningsmetoden. Studien visade att metoden är möjlig att använda för att inhämta statistik. Nackdelar med metoden är att den är kostsam, täckningen avseende lastbilar som är stationerade i Sverige en längre tid blir dålig och slutligen kommer färjetrafiken att få en minskad betydelse när Öresundsbron öppnas.

Detta medför att SIKA inte anser detta vara en framkomlig väg att få bättre uppgifter om cabotagetrafiken. Däremot är metoden möjlig att använda för att skatta respektive lands andel av den gränsöverskridande trafiken med fartyg och färja. Detta behöver då inte ske med intervjuer utan kan samlas in via observationer. Tillsammans med uppgifter från undersökningen "Inrikes- och utrikes trafik med fartyg" går det att få en heltäckande statistik om samtliga dessa gränsöverskridande transporter.

För att få bilden komplett av de gränsöverskridande lastbilstransporterna komplett behövs uppgifter om den trafik som idag passerar Sverige via landgränsen till Finland och Norge samt i framtiden också via Öresundsbron.

För både Norge och Finland håller de tillgängliga statistikredovisningarna sådan precision att uppgifterna går att använda för att beskriva antalet gränspassager vid transporter till och från Sverige utförda av lastbilar registrerade dessa länder samt

Sverige. Beträffande trafiken över Öresundsbron kan räkningar ske med samma metod som vid färjelägena.

5.2.2 Register över skattesatser

Att bygga upp ett register som kontinuerligt underhålls över skattesatser för icke helt territoriella skatter och avgifter för de viktigaste konkurrentländerna är en åtgärd som förbättrar informationen om kostnads- och konkurrensförutsättningar på olika delmarknader, se avsnitt 2.3. Vem som ska ansvara för ett sådant register går inte att ta ställning till i nuläget. Det är dock något som inte ryms inom det ansvar SIKA har för den officiella statistiken och inte heller det uppdrag SIKA har att redovisa nulägesbeskrivningar för sektorn.

Detta register kan kompletteras med fördjupade studier liknande den som SIKA nyligen avrapporterade i den första delen av detta uppdrag. En sådan studie bör då utvidgas både vad gäller antalet ingående företag och antal länder.

5.2.3 Räkningar på vägnätet

Vägverket planerar att installera videokameror vid de mätpunkter som används för att skatta trafikarbetets förändringar. Genom att utnyttja detta material finns det möjlighet att redovisa lastbilstrafikens andelar på olika länder. Det går dock inte att ge information om vare sig godsmängder eller typ av trafik d.v.s. inrikes-, internationell- eller transittrafik.

Att utveckla metoderna för att insamla kompletterande information vid de mätpunkter som används för skattning av trafikarbetets förändring ser SIKA som en mycket positiv åtgärd. Det är också viktigt att på sikt ytterligare förbättra underlaget genom att utöka antalet mätpunkter.