

**Kunskapsunderlag om skatter
och avgifter på transport-
området – delredovisning**

**Rapport
2017:19**

**Kunskapsunderlag om skatter
och avgifter på transport-
området – delredovisning**

**Rapport
2017:19**

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2017-10-31

Förord

Trafikanalys har regeringens uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag om hur skatter och avgifter inom transportområdet bidrar till att de transportpolitiska målen uppnås. Uppdraget ska slutredovisas 31 oktober 2018. Denna delredovisning presenterar preliminära resultat. Samråd har skett med en rad myndigheter och organisationer och Trafikanalys tackar särskilt Naturvårdsverket, Konjunkturinstitutet, Transportstyrelsen och Trafikverket för värdefulla bidrag. Projektgruppen på Trafikanalys består av Camilla Hållén, Björn Olsson och Anders Ljungberg, där den senare är projektledare. Krister Sandberg, Henrik Petterson och Mikael Levin har också deltagit i arbetet.

Stockholm i oktober 2017

Brita Saxton

Generaldirektör

Innehåll

Förord.....	3
Sammanfattning	7
Summary.....	11
1 Bakgrund	15
1.1 Uppdraget	15
1.2 Genomförande och disposition av rapporten	15
1.3 Det transportpolitiska kostnadsansvaret och konkurrenskraft	16
2 Skatter, avgifter, subventioner och regleringar	17
2.1 Inkomster och utgifter inom transportområdet	17
2.2 Regleringar som kan ha betydelse.....	21
2.3 Summering över trafikslagen och en jämförelse	23
3 Skatter, avgifter och näringslivets kostnadsbild	29
3.1 Transportintensiva branscher.....	29
3.2 Transportindex på regional nivå.....	31
3.3 Branscherna och deras kostnader	32
3.4 Branschernas skattekostnadsandel	33
3.5 Transportnäringen och övervältring	36
4 Näringslivets konkurrenskraft och transportkostnads-förändringar	37
4.1 Ett internationellt perspektiv	38
4.2 Hur kan transportkostnadsökningar påverka överflyttning mellan trafikslag, Sveriges välfärd och konkurrenskraft	42
4.3 Transportkostnadshöjningar och strukturomvandling	49
4.4 Mer kunskap behövs	55
5 Skatternas och avgifternas bidrag till klimatmål	57
5.1 När vi klimatmålet med dagens styrmedel?	57
5.2 Vilka skatter och avgifter påverkar klimatmålet?.....	59
5.3 Skatternas, avgifternas och övriga styrmedels klimateffekter och kostnadseffektivitet	60
6 Skatter, avgifter och subventioner inom transport-sektorn – vad är ”rätt” nivå?	65
6.1 För effektiv prissättning	65
6.2 För att hantera klimatmålsuppfyllelse och skapa långsiktig hållbarhet	66
6.3 För näringslivets transporter och den svenska konkurrenskraften	66

6.4	För att bibehålla en god tillgänglighet till en rimlig kostnad också på landsbygd..	67
6.5	En väg mot styrande skatter och avgifter?.....	67
7	Slutredovisningen avser att inkludera.....	69
	Referenser	71
	Bilaga 1 Regeringsuppdrag.....	75
	Bilaga 2 Transportbidrag.....	79
	Bilaga 3 Svenska transportskatter 2016.....	81

Sammanfattning

Trafikanalys har regeringens uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag om hur skatter och avgifter inom transportområdet bidrar till att de transportpolitiska målen uppnås. Slutredovisning ska ske 31 oktober 2018.

I föreliggande delredovisning görs en preliminär och grov sammanställning av aktuella skatter, avgifter och subventioner på området. Härtill redovisas några regleringar som påverkar kostnadsbilden. Tabell 1 och 2 redovisar preliminära sammanställningar av rörliga och fasta skatter och avgifter samt eventuell subvention per trafikslag för persontrafik respektive godstrafik. I sammanställningen används enheten kronor per personkilometer respektive kronor per tonkilometer, för att skapa jämförbarhet mellan trafikslagen. Ökade kostnader av regleringar och administrativa merkostnader är inte inkluderade.

I tabell 1 ingår energi- och koldioxidskatt på bränsle, banavgift, farledsavgift, lotsavgift, fordonsskatt, trängselskatt, moms på bränsle för privatbilism, moms på privata nybilsköp, försäkringsskatt, statlig felparkeringsavgift, Transportstyrelsens avgifter, stöd genom interregionalt trafikavtal, sjöfartsstöd och reseavdrag. Att skatten är högre för bil än för buss beror på att bussen har fler passagerare än bilen, vilket ger lägre skatt per personkilometer.

Tabell 1. Preliminär sammanställning av rörliga och fasta skatter och avgifter samt eventuell subvention per trafikslag, person. Tätort, landsbygd respektive vägt genomsnitt.

<i>Kr/personkm All skatt/avg/subv</i>	<i>Bil, bensin</i>	<i>Bil, diesel</i>	<i>Buss, diesel</i>	<i>Persontåg</i>	<i>Färjetrafik</i>	<i>Flyg</i>
Tätort	0,8	0,6	0,3			
Landsbygd	0,6	0,4	0,2			
Genomsnitt	0,7	0,5	0,2	0,07	0	0,2

Källa: Egna beräkningar

Vid en jämförelse med betalad bränsleskatt på vägsidan, framkommer att de ytterligare skatter och avgifter som betalas av vägtrafiken är betydande och högre än de subventioner som utgår. För persontåg och färjetrafik, som betalar banavgift respektive farleds- samt lotsavgift, är subventionerna större än de ytterligare blygsamma avgifter som betalas. För färjetrafiken är det sjöfartsstödet som är stort. För flyget blir skillnaden liten i jämförelsen mellan trafikrelaterade och totala avgifter och subventioner inom transportområdet.

I tabell 2 som avser gods, ingår bränsleskatter, ban- och sjöfartsavgifter, fordonsskatt, försäkringsskatt, Eurovinjett, transportstöd, sjöfartsstöd och Transportstyrelsens avgifter. Att skatten är högre för tung lastbil utan släp än för tung lastbil med släp beror på att lastbilen med släp kan lasta mer än lastbilen utan släp, vilket ger lägre skatt per tonkilometer.

Tabell 2. Preliminär sammanställning av rörliga och fasta skatter och avgifter samt eventuell subvention per trafikslag, gods. Tätort, landsbygd respektive vägt genomsnitt.

<i>Kr/tonkm All skatt/avg/subv</i>	<i>Lätt lastbil, diesel</i>	<i>Tung lastbil utan släp</i>	<i>Tung lastbil med släp</i>	<i>Godståg</i>	<i>Sjöfart</i>
Tätort	0,6	0,4	0,2		
Landsbygd	0,6	0,4	0,2		
Genomsnitt	0,6	0,4	0,2	0,02	0

Källa: Egna beräkningar

Som på persontrafiksidan är de skatter och avgifter (minus subventioner) som betalas utöver bränsleskatter, högre på vägsidan. För godståg och sjöfart, som i grunden betalar banavgift respektive farleds- samt lotsavgift, är subventionerna större än de ytterligare avgifter som betalas. Betraktas transporter som erhåller transportstöd, visar det sig att subventionen för vissa av dessa transporter är större än alla de skatter och avgifter som betalas.

Sammanställningen av skatter, avgifter och subventioner för gods görs för att kunna studera hur näringslivets kostnadsbild påverkas av aktuella skatter, avgifter och större subventioner. I tabell 3 framgår preliminärt framtagna så kallade skattekostnadsandelar, som utgör den sammanlagda skattekostnaden inom transportområdet relaterad till produktionskostnaden. Sammanställningen inkluderar de mest transportintensiva branscherna och baseras på produktionskostnader utifrån tillgänglig statistik. För dessa branscher är den sammanlagda skattekostnaden beräknad utifrån respektive bransch transportarbete.

Tabell 3. Skattekostnadsandel (rörliga och fasta skatter och avgifter samt subventioner) för olika näringsgrenar

<i>Varu- kod</i>	<i>Näringsgren (SNI-kod)</i>	<i>Skattekostnad (miljoner kr)</i>	<i>Andel skattekostnad av produktionskostnad</i>
03	Utvinning av metallmalmer och annan utvinning (07-08)	704	3,6 %
01	Skogsbruksföretag (02)	798	1,6 %
06	Trävaruindustri (16)	696	1,1 %
09	Andra icke-mineraliska produkter (23)	335	1,1 %
04	Livsmedelsindustri (10-12)	983	0,9 %
01	Jordbruksföretag (01)	358	0,6 %
06	Massa-, pappers- och pappersvaruindustri (17)	331	0,4 %
07	Stenkolsprodukter o raffinerade petroleumprodukter (19)	244	0,3 %
08	Kemikalier, kemiska produkter, läkemedel, plast, gummi (20-22)	333	0,3 %
10	Metallvaror utom maskiner (24-25)	308	0,2 %
11	Övrig maskinindustri (28)	194	0,2 %
12	Tillverkning av motorfordon och släp (29)	173	0,1 %

Källa: Egna beräkningar

Det framgår i tabell 3 att det är de råvarubaserade branscherna som har de högsta utgifterna för transportrelaterade skatter och avgifter i förhållande till sina produktionskostnader. Malmindustrin har en påtagligt högre andel än de närliggande branscherna. Det är möjligt att skillnaderna till del kan bero på osäkerheter i statistik och beräkningsansats. Övriga branscher ligger närmare varandra, och den inbördes rangordningen verkar rimlig med hänsyn till förädlingsgrad m.m. för de olika varugrupperna som transporteras.

Trafikanalys har också i uppdrag att analysera hur skatter och avgifter påverkar olika delar av Sverige. För att få en grov bild av detta har ett transportindex som beräknas för olika län tagits fram, som framgår i tabell 4. Lågt godsvärde per ton i kombination med hög godsmängd inom länet ger ett högt mått på transportintensitet. Tabellen visar att Västra Götalands län har den högsta transporterade godsmängden, men godsets höga varuvärde sänker länets transportintensitet. Norrbotten har däremot stora transportflöden av relativt lågvärdigt gods, vilket höjer måttet på transportintensitet. Fetstil anger län där företag kan söka transportbidrag. Beräkningarna ska ses som en approximation till att beräkna transportkostnadsandelen för de branscher och företag som är verksamma i respektive län. Norrbotten kan därför sägas påverkas mer än andra län av skatter och avgifter inom transportsektorn. I slutrapporten kommer den regionala analysen att fördjupas.

Tabell 4. Avgående varusändningar (inrikes och utrikes) efter startlän. Fetstil anger län där företag kan söka transportbidrag.

<i>Län</i>	<i>Godsmängd (mton)</i>	<i>Godsvärde (mkr)</i>	<i>Transport- index</i>
Norrbottens län	37 569	53 252	100
Jämtlands län	7 971	9 597	25
Västra Götalands län	46 070	490 724	16
Gotland län	3 963	3 814	16
Västernorrlands län	14 297	58 367	13
Skåne län	26 606	280 206	10
Dalarnas län	13 584	79 384	8,8
Gävleborgs län	8 922	45 751	6,6
Västerbottens län	10 689	67 006	6,4
Värmlands län	8 763	48 022	6,0
Hallands län	9 632	73 034	4,8
Kalmar län	9 507	75 254	4,5
Östergötlands län	9 612	80 844	4,3
Uppsala län	6 169	37 436	3,8
Örebro län	7 380	80 800	2,5
Västmanlands län	7 519	85 449	2,5
Stockholms län	13 376	281 734	2,4
Blekinge län	4 945	40 160	2,3
Jönköpings län	8 421	123 336	2,2
Södermanlands län	5 213	63 606	1,6
Kronobergs län	3 835	48 106	1,2
Totalt	264 043	2 125 882	

Källa: Trafikanalys, Varuflödesundersökningen, VFU 2016

I den sammanfattning av och diskussion kring hur näringslivets konkurrenskraft påverkas av aktuella skatter, avgifter och subventioner inom området konstateras det att konkurrenskraft är ett på flera sätt problematiskt begrepp och det har olika betydelser för olika intressenter. I ett internationellt perspektiv handlar det om vilka komparativa fördelar ett land har gentemot andra länder. Dessa komparativa fördelar beror på en mängd faktorer där skatter, avgifter och subventioner inom transportområdet kan påverka. De ligger på en låg nivå i Sverige vad gäller järnväg både med banavgifter och övriga avgifter. Sjöfarten betalar sjötrafikrelaterade avgifter i stor utsträckning, men får samtidigt en subvention i form av sjöfartsstöd och betalar endast lite i övriga avgifter. På lastbilssidan betalas mycket totalt sett i skatter och avgifter, speciellt på landsbygden. Förutom för transporter som kan få transportbidrag där bilden många gånger är den omvända: Transportbidraget är större än de skatter och avgifter som betalas.

Vad gäller den framtida utvecklingen av växthusgasutsläpp från inrikes transporter, kommer de att minska till 2030, av flera anledningar: EU:s koldioxidkrav på nya personbilar och lätta lastbilar, fortsatt minskning av antalet bensinbilar och ökad användning av biodrivmedel. Även elanvändningen ökar, samtidigt som efterfrågan på fossila drivmedel minskar. Den förväntade utsläppsminskningen beror på att redan beslutad politik fortsätter att verka även efter 2020. Den prognosticerade utsläppsminskningen är dock inte tillräcklig för att nå klimatmålet – utsläppen (från inrikes transporter exklusive luftfart) bedöms bara bli ca 35 procent lägre mellan 2010 och 2030, vilket är hälften av vad som krävs för att nå det 70-procentiga målet.

Summary

The Swedish Government has commissioned Transport Analysis to create a knowledge base concerning how taxes and fees in the transport sector contribute to the fulfilment of our transport policy goals. How the Swedish trade and industry and Sweden's highly set goals to reduce climate-gas emissions are affected of actual taxes, fees and subsidies are also to be analysed. The final report will be published on 31 October 2018.

The present sub-report provides a preliminary compilation of all taxes, fees and subsidies in the field today. Some of the regulations with impact on the cost structure are also reported. Tables 1 and 2 present preliminary summaries of all taxes, fees and relevant subsidies, broken down by mode and for passenger- and freight transport. The units "SEK per passenger-kilometre" and "SEK per tonne-kilometre" are used to enable comparison between the different modes of transport. Increased costs attributable to regulations and administrative costs for all concerned are not included.

Table 1 includes energy and carbon dioxide taxes on fuel, vehicle taxes, congestion charges, rail track charges, fairway dues and pilot fees for maritime transport, VAT on fuel for private car use, VAT on private new car purchases, insurance tax, state fees for illegal parking, fees paid to the Swedish Transport Agency, state funding via interregional transport agreements, state financial support for maritime transport and deductions of travel expense for trips made to and from work. The taxes are higher for cars per passenger-kilometre than for buses since a bus holds more passengers than a car.

Table 1. Preliminary summary of taxes, fees and subsidies for passenger transport, broken down by mode of transport in urban areas, rural areas and as weighted averages.

<i>SEK/passenger-km All taxes/fees/subsidies</i>	<i>Car, petrol</i>	<i>Car, diesel</i>	<i>Bus, diesel</i>	<i>Passenger train</i>	<i>Maritime passenger transport</i>	<i>Aviation</i>
Urban areas	0.8	0.6	0.3			
Rural areas	0.6	0.4	0.2			
Average	0.7	0.5	0.2	0.07	0	0.2

Source: Our own calculations

A comparison with paid fuel taxes associated with road use shows that the additional taxes and fees paid by road traffic are significant, and exceed the subsidies being distributed. The subsidies exceed the additional modest fees being paid in the case of passenger trains and maritime passenger transport, which pay rail track charges and fairway dues/pilot fees, respectively. In the case of maritime transport it is the state financial support for maritime transport that is high. With regard to aviation there are small differences between traffic-related fees and the sum of all fees and subsidies paid by aviation and included in the study.

Table 2 relate to freight transport, and includes fuel taxes, vehicle taxes, rail track charges, fairway dues and pilot fees, insurance taxes, regional transport grant, state financial support

for maritime transport and fees paid to the Swedish Transport Agency. Taxes are higher for heavy lorries without trailers per tonne-kilometre than for those with trailers, because a lorry with a trailer can carry more cargo than one without a trailer.

Table 2. Preliminary summary of taxes, fees and subsidies for freight transport, broken down by mode of transport in urban areas, rural areas and as weighted averages.

<i>SEK/tonne-km All taxes/fees/subsidies</i>	<i>Pick-up truck, diesel</i>	<i>Heavy lorry w/o trailer</i>	<i>Heavy lorry with trailer</i>	<i>Freight train</i>	<i>Maritime transport</i>
Urban areas	0.6	0.4	0.2		
Rural areas	0.6	0.4	0.2		
Average	0.6	0.4	0.2	0.02	0

Source: Our own calculations

As is the case with passenger transport, the taxes and fees (minus subsidies) that are being paid in addition to fuel taxes are higher for road traffic. The subsidies exceed the additional fees being paid in the case of freight trains and maritime transport, which pay rail track charges and fairway dues/pilot fees, respectively. If we consider freight transport that receives regional transport grants, we find that the subsidies exceed all the taxes and fees being paid in some cases.

The summary of taxes, fees and subsidies for freight was prepared to enable an assessment of how the cost structure in different branches of the economy is being affected by actual taxes, fees and major subsidies within the transport sector. Table 3 on the next side presents preliminarily calculated so-called "tax cost ratios", which constitute the transport related total tax costs in relation to the production costs. The table includes the most transport-intensive branches, and is based on production costs derived from available statistics. The total tax costs for these industries are calculated based on actual transport in tonne-kilometre with all modes of transport for each branch.

Table 3 shows that it is the raw-materials-based industries that have the highest outlays for transport-related taxes and fees in relation to their production costs. The mining industry has a notably higher ratio than do the adjacent industries. It is possible that these differences in part is a consequence of uncertainties in the statistics and the approach used in the calculations. Other industries lie closer to one another, and the mutual ranking seems reasonable, given the degree of processing, etc., for the various goods groups being transported.

Table 3. Tax cost ratios (all taxes and fees plus subsidies) for various branches of the economy

<i>Goods code</i>	<i>Branch of the economy (SNI code)</i>	<i>Tax costs (MSEK)</i>	<i>Tax costs' share of production costs</i>
03	Mining of metal ores and other mining and quarrying (07-08)	704	3.6 %
01	Forestry and logging (02)	798	1.6 %
06	Wood and products of wood and cork (16)	696	1.1 %
09	Other non- metallic mineral products (23)	335	1.1 %
04	Food industry (10-12)	983	0.9 %
01	Crop and animal production (01)	358	0.6 %
06	Pulp, paper and paper products (17)	331	0.4 %
07	Coke and refined petroleum products (19)	244	0.3 %
08	Chemicals, chemical products, pharmaceuticals, plastics, rubber (20-22)	333	0.3 %
10	Basic metals and metal products except machinery (24-25)	308	0.2 %
11	Other machinery and equipment (28)	194	0.2 %
12	Manufacture of motor vehicles and trailers (29)	173	0.1 %

Source: Our own calculations

Transport Analysis are also to analyse the ways in which taxes and fees impact different parts of Sweden. To obtain an idea of this, a transport index calculated for the 21 various counties has been created. These index are to be viewed as approximations. Low goods values per tonne combined with high volumes of goods within a county result in a high transport intensity and a high transport index. Västra Götaland County (a Swedish west coast region, including Gothenburg) has the highest volume of transported goods, although the high value of those goods reduces the county's transport intensity. Conversely, Norrbotten (the most Northern part of Sweden) has high transport flows of relatively low-value goods, which increases the transport intensity. Norrbotten, with the highest transport index, can be said to be affected more than other counties by taxes and fees in the transport sector. The regional analysis will be more in-depth in the final report, were several other aspects also will be analysed.

Looking at how the Swedish trade and industry is affected, it can be concluded that competitiveness is a problematic concept and means different things to different stakeholders. From an international perspective it has to do with comparative advantages between countries. These comparative advantages depend on numerous factors and transport-related taxes, fees and subsidies can have impact. However, they are at a low level in Sweden with respect to railways in terms of both rail track charges and other fees. The same comes to maritime transport, which pays traffic-related fees while at the same time receiving a state subsidy. Lorry traffic, on the other hand, pay in total very heavy taxes and fees, particularly in rural areas. The exception is transports with lorries that is eligible to receive the regional transport grant.

With regard to the future level of greenhouse gas emissions from domestic transport, this will be reduced by 2030 for several reasons, namely the EU's carbon dioxide requirement for new cars and pick-ups, continued reductions in the number of petrol-powered cars and increased

use of biofuels. The use of electricity is increasing while demand for fossil fuels is falling. The anticipated reduction in emissions depends on the effects of policies already adopted continuing to be felt after 2020. However, the forecast reduction in emissions is not sufficient to reach the Swedish climate goal; emissions (from domestic transport excluding aviation) are expected to decrease only by ca. 35% from 2010 to 2030, which is half of what is needed to reach our goal of 70%.

1 Bakgrund

1.1 Uppdraget

Trafikanalys har fått regeringens uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag om hur skatter och avgifter inom transportområdet bidrar till att de transportpolitiska målen uppnås. (Se bilaga 1).

För samtliga skatter och avgifter i juni 2017 ska Trafikanalys redovisa intäkter för staten, nationell och internationell reglering och administrativ effektivitet. För avgifter ska det dessutom framgå vad intäkterna används till. För skatter och avgifter med betydande påverkan på någon del av de transportpolitiska målen ska Trafikanalys analysera påverkan var för sig och sammantaget på de transportpolitiska målen. I denna analys ska skillnader i olika typer av regioner och kommuner beaktas. Trafikanalys ska även analysera hur skatterna och avgifterna interagerar med varandra, samt om det finns omvärldsförutsättningar som har eller kan komma att påverka skattens/avgiftens ändamålsenlighet. Analysen ska särskilt fokusera på hur det svenska näringslivets konkurrenskraft påverkas samt hur sysselsättningen påverkas. Analysen ska även inkludera i sammanhanget betydelsefulla ekonomiska stöd eller regleringar och hur skatter och avgifter förhåller sig till relevanta ekonomiska nyckeltal.

Baserat på dagens skatter och avgifter ska även graden av måluppfyllelse och kostnadseffektivitet analyseras relativt etappmålet att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (exkl. luftfart) ska minska med 70 procent 2030 jämfört med 2010. Uppdraget ska slutredovisas den 31 oktober 2018.

I en delredovisning 31 oktober ska redovisas hur i dag gällande skatter och avgifter var för sig och sammantaget påverkar det svenska näringslivets kostnadsbild, med exempel från olika typer av regioner, kommuner och branscher där påverkan är större respektive mindre. Påverkan på transportnäringens kostnadsbild ska som en del i detta uppmärksammas. Trafikanalys ska även i delredovisningen göra en preliminär bedömning av graden av måluppfyllelse och kostnadseffektivitet i förhållande till etappmålet att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010.

1.2 Genomförande och disposition av rapporten

Inledningsvis har samråd och samverkan skett med en rad myndigheter och andra organisationer för att diskutera uppdraget och samla in synpunkter och underlag i form av data, rapporter och annat material som kan vara relevant. Samtidigt har befintlig kunskap på området scannats av, avgränsats och sammanfattats för att möjliggöra en första analys av de frågor som ska belysas dels i delredovisningen och också till slutredovisningen.

Föreliggande delredovisning är upplagd enligt följande. I kapitel 2 görs en preliminär och grovre sammanställning av aktuella skatter, avgifter och subventioner på området. Härtill redovisas några regleringar som kan sägas påverka kostnadsbild. I kapitel 3 redogörs för hur näringslivets kostnadsbild påverkas av aktuella skatter, avgifter och större subventioner.

Kapitel 4 därefter redovisar resultat av tidigare studier där det framkommer hur överflyttning mellan trafikslag kan påverkas av ökade transportkostnader samt hur övriga effekter för samhället kan falla ut av transportkostnadsförändringar. En diskussion kring näringslivets konkurrenskraft förs också. I Kapitel 5 framgår i vilken utsträckning klimatmålsuppfyllelse är att förvänta med aktuella skatter, avgifter och regelverk. Härtill diskuteras kostnadseffektivitet och klimatmålsuppfyllelse. Kapitel 6 utgörs av en preliminär analys och berör bland annat konkurrenskraft och klimat. Frågan är vad som är att betrakta som rätt nivå på skatter och avgifter och hur aktuell transportpolitik kan vägleda. I Kapitel 7 redovisas kort vad slutredovisningen avser att inkludera. Inledningsvis beskrivs här först kort det så kallade kostnadsansvaret, en i sammanhanget relevant bakgrundskunskap.

1.3 Det transportpolitiska kostnadsansvaret och konkurrenskraft

Transportpolitikens kostnadsansvar innebär i korthet att trafiken ska betala rörliga skatter och/eller avgifter som motsvarar kostnaden för de externa effekter som uppstår till följd av en transport (samhällsekonomisk marginalkostnad).¹ Med det menas den kostnad som uppstår för samhället till följd av att ytterligare ett fordon (bil/tåg) eller en farkost (flyg/båt) använder infrastrukturen. Kostnaden utgörs av slitage på infrastruktur, utsläpp av luftföroreningar och koldioxid, buller, trängsel samt olyckor.

Med skatter och avgifter som är direkt kopplade till respektive extern effekt uppnås effektivitet i ekonomin. På järnvägssidan finns lagstiftning som förordar sådan så kallad marginalkostnadsprissättning² och för övrig transportinfrastruktur är principen att transporter ska prissättas enligt sina samhällsekonomiska marginalkostnader fastlagd i mer generella termer i den svenska transportpolitiken.

Trafikanalys har sedan myndigheten bildades sålunda haft ett instruktionsuppdrag att analysera transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till skatte- och avgiftsuttag inom olika delar av den transportsektorn.³ Uppdraget redovisas årligen.⁴

I syfte att diskutera och förstå hur näringslivet påverkas av aktuella skatter, avgifter och subventioner behöver dessa ställas i relation till någon slags "bas- eller referensnivå". En sådan "bas" är ofta transportpolitikens kostnadsansvar, d.v.s. att summan av rörliga skatter och avgifter relateras till aktuella kortsiktiga marginalkostnader av respektive transport. Det är som nämnts också ett angreppssätt som sedan länge tillämpats i den svenska transportpolitiken, men även en naturlig utgångspunkt vid resonemang om strikt effektivitet och strävan att skapa lika konkurrensvillkor för skilda branscher i Sverige.

En alternativ "basnivå" kan vara att jämföra med de lägsta skatterna och avgifterna inom området i Europa. En sådan referenspunkt kan kanske upplevas relevant vid en diskussion om näringslivets konkurrenskraft i förhållande till andra länder. Ytterligare en möjlig bas är att jämföra med vilken nivå skatter och avgifter hade för tio år sedan. Val av bas att jämföra med (jämförelsealternativ) ger olika resultat vad gäller hur näringslivets konkurrenskraft påverkas av aktuella skatter och avgifter.

¹ Proposition 2012/13:25 och proposition 2005/06:160.

² Järnvägslag (2004:519), 7 kap.

³ Förordning (2010:186) med instruktion för Trafikanalys.

⁴ Trafikanalys (2017a).

2 Skatter, avgifter, subventioner och regleringar

Som nämnts ingår det således i Trafikanalys löpande uppdrag att redovisa trafikrelaterade skatter och avgifter. Sådana redovisningar gör årligen.⁵ Föreliggande uppdrag är emellertid väsentligt vidare än så och omfattar skatter, avgifter och subventioner inom transportområdet. Det är inte självklart hur "transportområdet" ska avgränsas. Området är uppenbart bredare än transportpolitik och omfattar såväl skattepolitik som näringspolitik. Fokus är på statliga skatter, avgifter och subventioner men i viss utsträckning omfattas även andra offentliga avgifter. Hur avgränsningen görs i denna delrapport framgår av redovisningen. Föreliggande delredovisning ger en indikativ bild av offentliga inkomster och utgifter inom transportområdet.

I nästa avsnitt redovisas totalbelopp samt var resurserna huvudsakligen kommer från och vad de går till. Avsnittet därefter redovisar några aktuella regelverk som kan ha större kostnadsdrivande eller kostnadsbesparande konsekvenser. I avsnitt 2.3 redovisas en grov summering av skatter, avgifter och subventioner per trafikslag utifrån merparten av de företags-, fordons- eller trafikrelaterade skatter, avgifter och subventioner som redovisas i avsnitt 2.1.

2.1 Inkomster och utgifter inom transportområdet

I detta avsnitt tas huvudsakligen statliga skatter, avgifter och subventioner med större bäring på transportområdet upp. Här till redovisas skattemedel som används till kommunal infrastruktur och till lokal och regional kollektivtrafik, eftersom de dels i stor utsträckning bidrar till tillgängligheten i transportsystemet, dels utgörs av ett ansenligt skattebidrag. Avgifter i noder, d.v.s. hamnar, kombiterminaler och flygplatser, berörs huvudsakligen inte, i den mån de inte är att betraktas som internaliserande för trafiken. Den sammanställning som redovisas här ska ses som preliminär och kommer att utvecklas i slutredovisningen av uppdraget.

Den statliga transportpolitiken har ingen principiell ambition att skapa balans mellan inkomster och utgifter för skilda trafikslag. För luftfart och sjöfart finns det emellertid inslag av sådan reglering genom de två affärsverkens stora islag av avgiftsfinansiering. Samtidigt som det inte finns någon principiell strävan efter ekonomisk balans på modal nivå förekommer det sådana diskussioner. Det sker ofta i termer av "rättvisa" mellan trafikslagen.

Sammanställningen baseras i stor utsträckning på uppgifter från statsbudgeten⁶, dels på budgetsiffror, dels på utfall från tidigare år. Beloppen visar på viktiga storleksordningar och relationer mellan trafikslag och för person- respektive godstrafik. För en närmare beskrivning av merparten av nedan redovisade skatter och avgifter se bilaga 3 (gällande år 2016).

⁵ Trafikanalys (2017b)

⁶ Proposition 2016/17:1. Budgetpropositionen för 2017.

I sammanställningen nedan framkommer det exempelvis att:

- De totala inkomsterna om drygt 90 miljarder kronor som tas upp här är ungefär lika stora som de här angivna utgifterna. 1/3 av utgifterna inom området ligger på det lokala/regionala planet (för lokal och regional kollektivtrafik samt för kommunala vägar och gator).
- Vägtrafiken betalar en mycket stor del av de medel som läggs på transportområdet samtidigt som ungefär hälften av de samlade offentliga resurserna inom sektorn används för infrastruktur och service inom vägtrafiken. Av de skatter och avgifter som betalas inom vägtrafikområdet motsvarar avgifter till Transportstyrelsen i storleksordningen en procent.
- Järnvägstrafikens skatter och avgifter motsvarar ett par procent av alla de budgetmedel som läggs på transportområdet och erhåller i storleksordningen 40 procent av resurserna i form av infrastruktur och service. Av de totala skatterna och avgifterna på järnvägen utgör några procent avgifter till Transportstyrelsen.
- Luftfart och sjöfart betalar var för sig några få procent av alla medel som läggs på transportområdet. De bägge trafikslagen verkar inte vara helt i balans (rent budgetmässigt) med vad de betalar och vad de får tillbaka i form av infrastruktur och service. Luftfarten ser ut att betala något mer medan sjöfarten får tillbaka något mer än vad de betalar.

Inkomster

I följande tabell redovisas en preliminär sammanställning av inkomster av offentliga skatter och avgifter inom transportområdet under ett år. Avsikten är att uppgifterna ungefärligen ska spegla nutid, år 2017. Det finns sannolikt skäl att utveckla sammanställningen till slutredovisningen av uppdraget. Det kan både handla om hur transportområdet definieras och om hur olika kostnadsposter ska värderas.

Tabell 2.1. Inkomster från offentliga skatter och avgifter inom transportområdet.

	<i>Miljoner kr</i>
Energiskatt på drivmedel (bensin)	11 900
Energiskatt på oljeprodukter (till största del till transporter)	11 500
Koldioxidskatt på drivmedel (bensin)	7 800
Koldioxidskatt på oljeprodukter (till största del till transporter)	15 100
Moms på drivmedel till privatbilism på bränslepris inklusive skatt ⁷	10 000
Moms på privatägda nyinköpta bilar ⁸	10 000
Moms på personbefordran ⁹	2 600
Fordonsskatt, varav 78 procent för personbilar och närmare 14 procent för lastbilar	14 100

⁷ Räknat lågt som endast 25 procents moms på bensinpris, energi- och koldioxidskatteintäkterna på bensin.

⁸ Baserat på en nybilsregistrering om 390 000 bilar (Trafikanalys 2017f), ett antagande om 50 procents privatbilsköp och ett snittpris per bil om 250 000 kr inkl. moms.

⁹ 6 procent moms. (Beräkning baserad på s.k. skatteutgift om 7 900 miljoner kronor för 2017 (Regeringens skrivelse 2016/17:98). $7900/3=2600$).

Vägavgifter	850
Trängselskatt (Stockholm och Göteborg)	2 700
Skatt på försäkringspremier	2 870
Statliga felparkeringsavgifter	66
Avgifter inbetalda till Transportstyrelsen, varav: ¹⁰	1 200
Körkortsrelaterade avgifter	190
Vägrafikregisteravgift	585
Vägrelaterade avgifter för tillstånd och tillsyn	150
Sjöfartsrelaterade avgifter för tillstånd och tillsyn	65
Luftfartsrelaterade avgifter för tillstånd och tillsyn	250
Järnvägsrelaterade avgifter för tillstånd och tillsyn	72
Sjöfartsverkets avgifter, varav: ¹¹	1 930
Farledsavgifter	940
Lotsavgifter	530
Övriga externa intäkter	460
Banavgifter, varav:	1 760
Persontrafik	1 225
Godstrafik	535
Luftfartsverkets avgifter, varav: ¹²	1 895
Undervägsavgift	1 750
Flygtrafiktjänst	310
Terminalavgift	145
Swedavias flygplansrelaterade avgifter ¹³	625

Av de transportrelaterade inkomsterna kan enligt denna preliminära sammanställning drygt 90 procent härledas till vägtrafik och någon procentenhet till respektive övrigt trafikslag.

Utgifter

Regeringsuppdraget efterfrågar inte specifikt en redogörelse för statens eller det offentligas utgifter inom transportområdet. Vår bedömning är emellertid att det är en viktig del av ett kunskapsunderlag om skatter och avgifter inom transportområdet. I tabell 2.2 redovisas en preliminär sammanställning av offentliga utgifter inom transportområdet under ett år. Avsikten är att uppgifterna ungefärligen ska spegla nutid. Det finns sannolikt även på utgiftssidan skäl att utveckla sammanställningen till slutredovisningen av uppdraget.

¹⁰ Transportstyrelsen.

¹¹ Sjöfartsverket årsredovisning för 2016.

¹² Luftfartsverkets årsredovisning för 2016.

¹³ Swedavias årsredovisning för 2016.

Tabell 2.2. Offentliga utgifter inom transportområdet.

	<i>Miljoner kr</i>
Utveckling av statens transportinfrastruktur, varav närmare 60 procent till järnväg, kring 40 procent till väg, 2 procent till sjöfart och mindre än 0,5 procent till flyg. ¹⁴	24 000
Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur, varav knappt 60 procent går till väg och drygt 40 procent till järnväg	21 500
Vidmakthållande av farleder och sjösäkerhet, varav: ¹⁵	1 630
Vidmakthållande	300
Isbrytning	300
Lotsning	560
Sjö- och flygräddning	470
Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62
Ersättning avseende icke statliga flygplatser	83
Trafikavtal på riksnivå, varav till:	900
Tre (interregionala) busslinjer	190
Sex flyglinjer	90
Runt fem tåglinjer	220
Gotlandstrafiken	390
Sjöfartsstöd	1600
Transportstöd	400
Supermiljöbilspremie	700
Elbusspremie	100
Reseavdrag ¹⁶ (d.v.s. inkomstskattereduktion)	5 600
Trafikverket	1 300
Sjöfartsverket ¹⁷ (övriga kostnader för exempelvis sjögeografisk info, myndighetsuppgifter och gemensamma funktioner)	710
Transportstyrelsen	2 100
Trafikanalys	65

¹⁴ Baserat på Trafikverkets (2016a) verksamhetsplan 2017-2019, där det i uppskattningen antagits att budget utöver medel till större investeringar har gått med hälften vardera till väg respektive järnväg för år 2017.

¹⁵ Sjöfartsverket årsredovisning för 2016.

¹⁶ Ur Regeringens skrivelse 2016/17:98, *Redovisning av skatteutgifter 2017*.

¹⁷ Sjöfartsverket årsredovisning för 2016.

VTI	48
Regionala kollektivtrafikmyndigheter ¹⁸ (från lokal- och regional skatt)	22 000
Transportinfrastruktur i kommuner ¹⁹ , varav till:	5 540
Utveckling och vidmakthållande av kommunala gator och vägar	> 5 000
Kommunala satsningar på hamnar	440
Kommunala satsningar på flygplatser	100

Av de transportrelaterade utgifterna angivna här kan grovt närmare 50 procent härledas till vägtrafik, 40 procent till järnvägstrafik och ett fåtal procent till flygtrafik och sjöfart.

2.2 Regleringar som kan ha betydelse

Uppdraget efterfrågar också en översiktlig beskrivning av i sammanhanget betydelsefulla regleringar. I föreliggande avsnitt beskrivs en preliminär sådan genomgång.

I tabell 2.3 redovisas kvalitativa bedömningar av regleringarnas effekter. Det anges om de antingen bedöms ha positiva eller negativa konsekvenser för transportkostnaden. Dessa effekter ingår inte i de beräknade summor som redovisas i tabellerna 2.5 och 2.7 i avsnitt 2.3.

Det så kallade svaveldirektivet gäller sjöfart och infördes den första januari 2015 och innebär att svavelhalten i bränsle endast får vara 0,1 procent inom SECA dvs. ett svavelkontrollområde som omfattar Östersjön, Engelska kanalen och Nordsjön.²⁰ Då det lågsvavliga bränslet är dyrare än det tidigare använda och att alternativa tekniker/bränslen också kostar mer innebär regelverket relativt sett betydligt högre kostnader för sjöfarten.

Regelverket för inlandssjöfart reglerar bland annat hur fartyg i inlandssjöfart ska byggas, utrustas och bemannas. Relativt icke inlandssjöfart är regelverket mildare och kan därmed sägas sänka kostnaden. De nya föreskrifterna trädde i kraft 16 december 2014.

I Vänerns lotsområde är avgiften nedsatt med 65 procent, och om lotsningen enbart gäller Göta älv/Trollhätte kanal med ytterligare 6 procent. I Mälaren är avgiften nedsatt med 32 procent. Med den nya avgiftsmodellen som träder i kraft 1 januari 2018 kommer lotsning i Vänerns lotsområde (i stället) rabatteras med 30 procent och i Mälaren utgår det rabatt med 10 procent.

Isbrytning i farlederna finansieras av farledsavgifter och är således avgiftsfri. Som framgått tidigare finansierar handelssjöfarten till stor del både Sjöfartsverkets och Transportstyrelsens sjöfartsrelaterade verksamheter genom avgifter. De fartyg som nyttjar isbrytning sänker därmed sina transportkostnader, medan de fartyg som inte trafikerar isbelagda farvatten får något högre transportkostnader då de måste vara med att finansiera isbrytning.

Tonnagebeskattning innebär att det skattepliktiga resultatet av viss rederiverksamhet schablonmässigt bestäms utifrån fartygens nettodräktighet, istället för att betala konventionell bolagsskatt på vinsten som andra företag. Det beräknade resultatet beskattas med den gällande skattesatsen och tonnageskatten är alltså oberoende av inkomster och utgifter. I de fall tonnagebeskattning väljs av ett rederi bör det göras för att beskattningen förväntas bli

¹⁸ Baserat på utfall för 2015 enligt Trafikanalys lokal o regional kollektivtrafik 2016.

¹⁹ Vilket utgör snitt över åren 2005-2009 redovisat i Trafikanalys 2011.

²⁰ En redare kan dock istället välja att använda mer högsvavligt bränsle och istället investera i avgasreningsutrustning.

lägre gentemot konventionell beskattning. Regelverket skapar därför förutsättningar för sänkta kostnader för redare. Om det innebär sänkta transportkostnader är dock fortsatt en öppen fråga. I den mån priserna för sjöfartstransporter sätts på en internationell marknad bör inte kostnadsnivån förväntas stiga.

I och med att tyngre lastbilar får trafikera vissa vägar (74-tons lastbil) kan transportkostnaden per ton minska. Regelverket gäller från och med 1 juli 2017 i ett begränsat vägnät. I praktiken kan trafiken dock komma i gång först senare då fordon och logistikupplägg är på plats.

Med tiden har miljökraven på vägfordon och drivmedel ökat, vilket påverkat fordonskostnaden samt bränslepriset uppåt, allt annat lika. I städer med miljözoner där det ställs högre krav på tunga fordon i termer av euroklass, ökar också transportkostnaden av den anledningen.

Befintliga cabotageregler innebär att en utländsk transportör får utföra högst tre inrikestransporter i ett annat land under en period av sju dagar och sedan lämna landet. En förutsättning för att få utföra inrikestransporterna är att fordonet kommit in i landet med gods från ett annat land. Då de bilar som kör lagligt cabotage kan anses ha lägre kostnader till följd av exempelvis ett lägre löneläge eller billigare servicekostnader med personal från det egna landet resulterar den begränsande tretransporters-regeln att transportkostnaden kan bli högre än utan begränsningen.²¹ (Om en situation utan möjlighet till cabotagetransporter istället används som jämförelsealternativ bör regelverket tvärt om ses som kostnadssänkande.)

Kör- och vilotider för vägfordon och flygplan i yrkesmässig trafik ökar kostnaden för dessa transporter. På vägsidan omfattas all busstrafik och all lastbilstrafik över 3,5 ton av regelverket. På flygsidan är regelverket komplext, men likväl begränsande trots flexibilitet. Även inom sjöfarten finns motsvarande lagstiftning i form av bemanningsregler.

ERTMS utgörs av ett digitalt signalsystem som ska bli gemensamt för hela EU. De investeringar som behövs i lok är kostsamma, men skulle på sikt kunna inbespara investeringar i transportinfrastruktur när det nya signalsystemet i sin helhet blir implementerat och antalet tåglägen kan öka (tågen kan därmed "gå tätare").

De EU-gemensamma 4:e järnvägspaketet innefattar ett regelverk med syfte att harmonisera tågtrafiken inom EU. Ett sådant omfattande regelverk påverkar kostnaden uppåt för de enskilda järnvägsföretagen. På sikt bör dock paketet inbespara kostnader sett i ett systemperspektiv.

²¹ I sammanhanget kan också det så kallade utstationeringsdirektivet nämnas som medför att exempelvis en lastbilschaufför med lägre lön från ett annat land som kör i Sverige, ska vara berättigad till den högre svenska lönen. (Att en lägre lön i det andra landet ger samma köpkraft beaktas inte.)

Tabell 2.3. Exempel på regleringar med märkbar relativ kostnadspåverkan 2017.

Reglering	Trafikslag	Beskrivning	Kostnadseffekt
Svaveldirektivet	Sjöfart	Max 0,1 % svavel i bränslet	↑
Regelverk för inlandssjöfart	Sjöfart	Mildare krav på bemanning och fartyg	↓
Lotsrabatt på Väner	Sjöfart	65 procent	↓
Avgiftsfri isbrytning	Sjöfart	D.v.s. korssubventionerad	↑↓
Tonnagebeskattning	Sjöfart	D.v.s. ej vinstbeskattning	(↓)
74-tonslastbil	Väg	Tyngre lastbilar i begränsat vägnät	↓
Miljökrav på vägfordon	Väg	t.ex. skärpt Euroklass	↑
Miljökrav för drivmedel	Väg	t.ex. biodrivmedelsinblandning	↑
Miljözoner för lastbil	Väg	Med krav på bättre miljöprestanda	↑
Cabotage (som begränsar)	Väg	Endast 3 transporter i landet ok	↑
Kör- och vilotider	Väg	t.ex. max 9 timmars körtid med minst 45 min rast per dygn	↑
Kör- och vilotider	Flyg	t.ex. max 47,5 timmars arbete under 7 dagar	↑
ERTMS	Järnväg	EU gemensamt signalsystem	↑
4:e järnvägspaketet	Järnväg	EU gemensamt regelverk	↑

2.3 Summering över trafikslagen och en jämförelse

Den redovisning som här görs av summa skatter och avgifter inom transportområdet per trafikslag baseras på en "grövre" summering av relevanta skatter, avgifter och subventioner än den som Trafikanalys (2017a) gör i det så kallade internaliseringsuppdraget. Den grövre summeringen inkluderar här – förutom exempelvis internaliserande bränsleskatt, banavgift, farledsavgift och undervägsavgift – också fasta skatter och vissa subventioner. Framförallt tillkommer fordonsskatt, moms på privatbilism, skatt på försäkringspremier, sjöfartsstöd, transportbidrag och alla transportstyrelsens avgifter. De administrativa merkostnader som uppstår hos de som har att betala exempelvis Transportstyrelsens avgifter omfattas inte av det här arbetet och är därför inte heller inkluderade i summeringen.

Ökad (eller minskad) kostnad av regleringar enligt avsnitt 2.2 är som nämnts inte heller inkluderade i de beräkningar som gjorts. Observera att den beräkning och de resultat som redovisas vad gäller totalbelopp i detta avsnitt ska betraktas som en första indikation. De stora skillnaderna mellan trafikslagen som finns gör ändå att det är relevant att redovisa även dessa på totalen osäkra siffror, eftersom skillnader kommer att bestå även då mer exakta siffror används till slutredovisningen.

Tabellerna 2.4 till 2.7 nedan visar faktiska samt på totalen indikativa summor skatter, avgifter (och betydelsefulla subventioner) per trafikslag uppdelat på gods- respektive persontrafik och på landsbygd respektive i tätort. Härtill särredovisas, genom exempelberäkningar, vad resultatet blir totalt för lastbil med släp med transportstöd till eller från de fyra nordligaste länen i Sverige i tabell 2.8.²²

Det ska återigen poängteras att det finns en osäkerhet i totalsummorna som redovisas och att summorna kommer att förändras till slutredovisningen. Storleken på de summor som redovisas beror också på hur summeringen över olika enheter är gjord.²³ Vi har här valt att redovisa i summa skatter och avgifter per person- respektive tonkilometer för att möjliggöra en jämförelse mellan trafikslagen.

Tabell 2.4 visar som en referenspunkt rörliga, internaliserande, skatter och avgifter för persontrafik så vi brukar redovisa dem i andra sammanhang. Den inkluderar energi- och koldioxidskatt på bränsle för vägtrafik, banavgifter på tågsidan, farleds- och lotsavgifter för sjöfart samt start-, TNC-, buller-, avgas-, och undervägsavgift för flyget. Närmare beskrivning och referenser framgår i "internaliseringsrapporten" (Trafikanalys 2017a). Att skatten är högre för bil än för buss beror på att bussen har fler passagerare än bilen, vilket ger lägre skatt per personkilometer.

Tabell 2.4. Internaliserande (rörliga) skatter/avgifter per trafikslag, person. Tätort, landsbygd respektive vägt genomsnitt.

<i>Kr/personkm Int. skatt/avgift</i>	<i>Bil, bensin</i>	<i>Bil, diesel</i>	<i>Buss, diesel</i>	<i>Persontåg</i>	<i>Färjetrafik</i>	<i>Flyg^x</i>
Tätort	0,37	0,22	0,18			
Landsbygd	0,30	0,18	0,12			
Genomsnitt	0,32	0,19		0,082	0,27	0,20

Källa: Trafikanalys Rapport 2017:2 samt Trafikanalys PM 2017:2. * här omräknat till personkm.

I tabell 2.5 ingår förutom de skatter och avgifter som redovisas i tabell 2.2 också fordonsskatt, trängselskatt, moms på bränsle för privatbilism, moms på privata nybilsköp, försäkringsskatt, statlig felparkeringsavgift, Transportstyrelsens avgifter, stöd genom interregionalt trafikavtal, sjöfartsstöd och reseavdrag. Det baseras på det underlag som framgår av avsnitt 2.1 och fördelningen är gjord förhållandevis schablonartat baserat på antal fordon och trafikarbete i de fall mer exakta uppgifter inte funnits tillgängliga.

²² Mer om transportstödet finns att läsa i bilaga 2.

²³ Olika enheter kan exempelvis vara per år, per liter, per tonkilometer, per kilometer eller per transport.

Tabell 2.5. Preliminär sammanställning av rörliga och fasta skatter och avgifter samt eventuell subvention per trafikslag, person. Tätort, landsbygd respektive vägt genomsnitt.

<i>Kr/personkm All skatt/avg/subv</i>	<i>Bil, bensin</i>	<i>Bil, diesel</i>	<i>Buss, diesel</i>	<i>Persontåg</i>	<i>Färjetrafik</i>	<i>Flyg</i>
Tätort	0,8	0,6	0,3			
Landsbygd	0,6	0,4	0,2			
Genomsnitt	0,7	0,5	0,2	0,07	0	0,2

Källa: Egna beräkningar

Då de ytterligare skatter och avgifter som betalas av vägtrafiken är högre än de subventioner som utgår är summa skatter, avgifter och subventioner högre för vägtrafiken i tabell 2.5 än i tabell 2.4. För persontåg och färjetrafik, däremot, är subventionerna större än de ytterligare avgifter som betalas och därför är summa skatter, avgifter och subventioner lägre. För färjetrafiken är det sjöfartsstödet som är stort. För flyget blir skillnaden liten.

I glesbygdskommuner²⁴ är fordonsskatten på bilar nedsatt med 384 kronor per år. Biltrafik för boende i dessa kommuner ligger därmed i genomsnitt knappt 0,02 kronor lägre per personkilometer.

I tabell 2.6 visas för godstrafik, på motsvarande sätt som för persontrafik i tabell 2.4, internaliserande bränsleskatter, ban- och sjöfartsavgifter uttryckt i kronor per tonkilometer, vilka närmare beskrivs i Trafikanalys (2017b). Att skatten är högre för lätt lastbil än för tung lastbil beror på att den tunga lastbilen kan lasta mer än lätt lastbil, vilket ger lägre skatt per tonkilometer. Likaså blir skatten för tung lastbil med släp lägre än för tung lastbil utan släp, eftersom släpet gör att skatten minskar per tonkilometer.

Tabell 2.6. Internaliserande (rörliga) skatter/avgifter per trafikslag, gods. Tätort, landsbygd respektive vägt genomsnitt.

<i>Kr/tonkm Int. skatt/avgift</i>	<i>Lätt lastbil, diesel</i>	<i>Tung lastbil utan släp</i>	<i>Tung lastbil med släp</i>	<i>Godståg</i>	<i>Sjöfart</i>
Tätort	0,37	0,28	0,13		
Landsbygd	0,35	0,23	0,10		
Genomsnitt	0,36	0,24	0,10	0,023	0,033

Källa: Trafikanalys Rapport 2017:2 samt Trafikanalys PM 2017:2.

I tabell 2.7 har det till de internaliserande rörliga skatterna och avgifterna i tabell 2.6 också summerats fordonsskatt, försäkringsskatt, Eurovinjett, transportstöd, sjöfartsstöd och Transportstyrelsens avgifter. Det baseras på det underlag som framgår av avsnitt 2.1 och fördelningen är gjord förhållandevis schablonartat baserat på antal fordon och trafikarbete i de fall mer exakta uppgifter inte funnits tillgängliga. Som på persontrafiksidan är övriga skatter och avgifter högre än subventioner på vägsidan, medan subventionerna är i nivå med eller större än övriga avgifter och subventioner för godståg och sjöfart.

²⁴ Glesbygdskommunerna framgår av Bilaga 1 till vägtrafikskatteförordningen och utgörs av 36 stycken, framförallt i Västerbotten, Norrbotten och Jämtlands län samt också några kommuner i Västernorrland och Dalarna. Här till i Torsby i Värmland och Ljusdal i Gävleborg.

Tabell 2.7. Preliminär sammanställning av rörliga och fasta skatter och avgifter samt eventuell subvention per trafikslag, gods. Tätort, landsbygd respektive vägt genomsnitt.

<i>Kr/tonkm</i> <i>All skatt/avg/subv</i>	<i>Lätt lastbil, diesel</i>	<i>Tung lastbil utan släp</i>	<i>Tung lastbil med släp</i>	<i>Godståg</i>	<i>Sjöfart</i>
Tätort	0,6	0,4	0,2		
Landsbygd	0,6	0,4	0,2		
Genomsnitt	0,6	0,4	0,2	0,02	0

Källa: Egna beräkningar

Summa rörliga och fasta skatter, avgifter och subventioner för lastbil med släp med transporter av gods som erhåller transportstöd till eller från de fyra nordligaste länen i Sverige åskådliggörs skissartat i tabell 2.8. Observera att det här endast utgör exempelberäkningar baserat på transportkostnad för en "normaltransport".²⁵ Det huvudsakliga målet med transportstödet är att kompensera för kostnadsnackdelar till följd av långa transportavstånd samt att stimulera till ökad förädlingsgrad inom stödområdet. Mer om för vilka branscher, transporter och hur mycket transportstöd som betalas återfinns i bilaga 2. I Figur 2.1 nedan framgår vilken bidragsprocent som ges på transportkostnaden för transporter från respektive kommun. Maxbeloppet är 45 procent av transportkostnaden. Transporter till respektive kommun har ett bidrag som är 5 procent lägre.

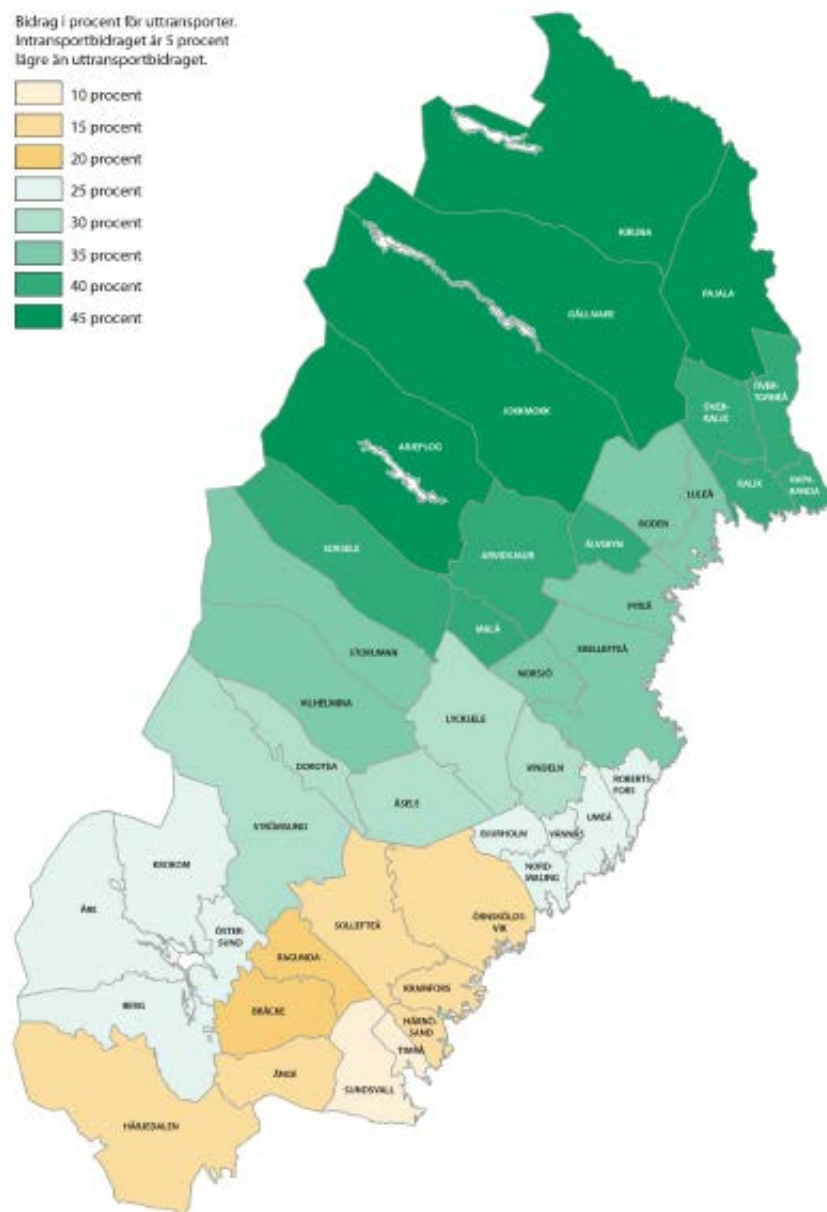
Det framgår i tabell 2.8 att transportsubventionen i det här räkneexemplet är större än alla de transportrelaterade skatter och avgifter som sammantaget betalas av åkerierna vid en bidragsnivå om drygt 20 procent och större. För kommuner med högst transportbidrag kan nettosubventioner vara motsvarande knappt 20 öre per tonkm.

Tabell 2.8. Preliminär sammanställning av rörliga och fasta skatter, avgifter samt subvention för lastbil med släp som är berättigad till transportbidrag. Vägt genomsnitt över tätort och landsbygd.

<i>Kr/tonkm</i> <i>Nettoeffekt</i>	<i>Lastbil med släp som har transportbidrag</i>				
Bidragsprocent	45	35	25	15	5
Vägt genomsnitt tätort/landsbygd	-0,19	-0,11	-0,03	0,06	0,15

Källa: Egna beräkningar

²⁵ Transportkostnad för en dragbil med trailer enligt WSP (2014) har använts. Det har härtill antagits i beräkningarna att lastbilen har samma genomsnittliga lastvikt som vid beräkningarna som gjorts för skatter och avgifter. Transportbidraget utgår endast för köpta transporter om minst 401 kilometer.



Figur 2.1 Transportbidrag, bidrag i procent för uttransporter för angivna branscher. Intransporter har 5 procents lägre bidrag.
Källa Tillväxtanalys, Regionalt transportbidrag, Broschyr.

3 Skatter, avgifter och näringslivets kostnadsbild

Trafikanalys ska enligt uppdraget analysera hur skatter och avgifter inom transportområdet förhåller sig till relevanta ekonomiska nyckeltal i olika transportintensiva branscher, såsom förädlingsvärde, totala produktionskostnader eller lönekostnader. I detta avsnitt identifierar vi inledningsvis vilka näringsgrenar som är de mest transportintensiva och redovisar deras produktionskostnader utifrån tillgänglig statistik. För dessa branscher beräknar vi därefter den sammanlagda skattekostnaden för deras respektive transporter, utifrån deras transportarbete. Slutligen relaterar vi skattekostnaden till produktionskostnaden för att få fram den så kallade skattekostnadsandelen för de olika branscherna.

3.1 Transportintensiva branscher

Med transportintensitet inom företag menar vi här andel total transportkostnad av totala produktionskostnader. Tabell 3.1 visar en tabell över branscherna med den högsta andelen transportkostnader av totala produktionskostnader år 2012, baserat på uppgifter från SCB. Andelarna innehåller osäkerhet beroende på bristande statistik, men visar en relativt god bild av vilka branscher som är de mest transportintensiva. De exakta procentsatserna är inte intressanta här, utan enbart den ungefärliga rangordningen mellan olika näringsgrenarna.

Tabell 3.1. Transportkostnader som andel av sammanlagda kostnader år 2012.

Näringsgren*	Transportkostnadsandel
Ickemetalliska mineraliska produkter	8 %
Papper och pappersvarutillverkning	8 %
Trävarutillverkning	7 %
Livsmedel	5 %
Mineralutvinning	4 %
Övrig tillverkning	3 %
Textil	3 %
Stål och metallframställning	2 %
Byggande av hus	2 %
Petroleum och kemikalier	2 %
Handel	2 %
Övriga tjänster	1 %
Tillverkningsindustri	3 %
Tjänstesektorn	1 %
Hela näringslivet	2 %

*Vilken näringsindelning som Copenhagen Economics använt framgår inte.
Källa: Copenhagen Economics (2015, sid 29) baserat på data från SCB.

Som komplement till den bild produktionskostnaderna ger tittar vi även på andra parametrar, för att få en uppfattning om vilka branscher som är mest transportintensiva. Vi utgår från transporterad godsmängd och godsvärde inom olika näringsgrenar, vilket finns tillgängligt i Trafikanalys varuflödesundersökning (VFU).

I Trafikanalys VFU finns uppgifter om transporterad godsmängd inom olika näringsgrenar, samt värdet av den transporterade godsmängden. Utifrån uppgifter om varuvärdet och godsmängden för olika transporter kan vi beräkna varuvärdet per ton gods, vilket är en indikator på varornas förädlingsgrad. För att försöka få en bild av transportintensiteten inom olika näringsgrenar tar vi fram ett mått som tar hänsyn till såväl transporterad godsmängd (avgående transporter) och godsets varuvärde per ton. Måttet beräknas genom att vi multiplicerar den transporterade godsmängden för en viss näringsgren med det inverterade varuvärdet per ton gods. Vi kan kalla det för ett transportindex som relaterar branscherna till varandra.²⁶

En större mängd transporterat gods medför således ett högre värde på detta mått. Ett lägre varuvärde per ton gods medför likaså ett högre värde. Det betyder att vi förväntar oss att varugrupper med högre index har en lägre förädlingsgrad än andra varugrupper, eftersom produktion av mer lågvärdiga varor kan förväntas ha en högre andel transportkostnad av de totala produktionskostnaderna.²⁷

I tabell 3.2 nedan har vi rangordnat de tio branscher i VFU som har det högsta värdet på detta så kallade transportindex och redovisar godsmängden och dess värde för dessa branscher. Både tabell 3.1 och 3.2 innehåller osäkerheter, men ger sammantaget en bild över vilka branscher som är mest transportintensiva.

Tabell 3.2. Branscher i VFU rankade utifrån branschtransportindex med hänsyn till godsmängd och godsvärde.

Näringsgren (SNI 2007, NACE Rev 2)	Godsvikt (tusen ton)	Godsvärde (mkr)	Transport- index
Produktion av skog på rot (02)	67 896	26 465	100
Annan utvinning av mineral (08)	16 957	3 477	47
Utvinning av metallmalmer (07)	28 636	26 018	18
Petroleumtillverkning (19)	24 517	117 429	2,9
Trävaru-, massa- och pappersindustri (16-17)	31 675	204 625	2,8
Gummi-, plastvaror och icke metalliska mineralprodukter (22-23)	17 660	70 276	2,5
Produktion av jordbruksprodukter (01)	8 725	22 251	2,0
Partihandel med insatsvaror (46.710-46.769)	14 203	130 991	0,9
Stål- och metall samt metallvaruframställning (24-25)	14 161	214 607	0,5
Livsmedels-, dryckes- och tobaksvaruframställning (10-12)	10 559	157 571	0,4
Läkemedelsindustri och övrig kemisk industri (20-21)	7 501	96 197	0,3

Källa: Trafikanalys, Varuflödesundersökningen, VFU 2016.

²⁶ Vi utgår från avgående varusändningar eftersom dessa kan förväntas betalas av leverantören. Detta leder dock till att branscher med korta avstånd blir överrepresenterade.

²⁷ Ett implicit antagande är att transportkostnaden är densamma per tonkm, oavsett trafikslag och varugrupp.

Den här genomgången visar att det i första hand är de råvarubaserade branscherna som är de mest transportintensiva. Det är dessa branscher som har de högsta transportkostnadsandelarna, och som transporterar relativt stora mängder gods med lågt värde per ton.

3.2 Transportindex på regional nivå

Trafikanalys har också i uppdrag att analysera hur skatter och avgifter påverkar olika delar av Sverige. För att få en grov bild av detta kan vi ta fram ett liknande transportindex som beräknas för olika län (i stället för bransch), baserat på de transporter som sker inom och mellan olika län. Trafikanalys VFU innehåller uppgifter om transporterad godsmängd och varuvärde fördelat på län i Sverige. Liksom vi gjorde ovan för näringsgrenar, kan vi utifrån uppgifterna om länens transporter uppskatta ett mått som tar hänsyn till transporterad godsmängd och godsvärde.

Ser vi till länens inrikes godsmängd transporteras i genomsnitt omkring hälften inom länet och hälften till andra län. Ser vi till godsvärdet transporteras knappt 30 procent inom ett län, medan 70 procent av länets godsvärde transporteras till andra län i Sverige.²⁸ Tabell 3.3 nedan visar transporterad godsmängd och godsvärde utgående från olika län år 2016, det vill säga avgående sändningar såväl till det egna länet som till andra län. Ser vi till godsmängd så hade Västra Götalands län den största godsmängden, och därefter Norrbottens län. Västra Götalands län hade också det största sammanlagda godsvärdet, därefter kommer Stockholms och Skåne län (se tabell 3.3 nedan). Västra Götalands län har mycket fordonsindustri, som tillverkar högförädlade produkter med högt värde per ton gods. Likaså Stockholmsområdet har industrier med högförädlade produkter med högt värde per ton.

Tabell 3.3 nedan visar de svenska länen rangordnade utifrån indexet. Lågt godsvärde per ton i kombination med hög godsmängd inom länet ger ett högt mått på transportintensitet. Tabellen visar att Västra Götalands län har den högsta transporterade godsmängden, men godsets höga varuvärde sänker länets transportintensitet. Norrbotten har däremot stora transportflöden av relativt lågvärdigt gods, vilket höjer måttet på transportintensitet. Fetstil anger län där företag kan söka transportbidrag (se avsnitt 2.3 samt bilaga 2).

Dessa beräkningar ska ses som en approximation till att beräkna transportkostnadsandelen för de branscher och företag som är verksamma i respektive län. I våra beräkningar har vi inte kunnat ta hänsyn till vilka trafikslag som är vanligast inom respektive bransch eller län, eller den faktiska kostnaden per tonkm. I slutrapporten kommer vi att fördjupa den regionala analysen.

²⁸ Trafikanalys, VFU 2016, tabell 10b.

Tabell 3.3. Avgående varusändningar (inrikes och utrikes) efter startlän. Fetstil anger län där företag kan söka transportbidrag.

<i>Län</i>	<i>Godsmängd (mton)</i>	<i>Godsvärde (mkr)</i>	<i>Transportindex</i>
Norrbottens län	37 569	53 252	100
Jämtlands län	7 971	9 597	25
Västra Götalands län	46 070	490 724	16
Gotland län	3 963	3 814	16
Västernorrlands län	14 297	58 367	13
Skåne län	26 606	280 206	10
Dalarnas län	13 584	79 384	8,8
Gävleborgs län	8 922	45 751	6,6
Västerbottens län	10 689	67 006	6,4
Värmlands län	8 763	48 022	6,0
Hallands län	9 632	73 034	4,8
Kalmar län	9 507	75 254	4,5
Östergötlands län	9 612	80 844	4,3
Uppsala län	6 169	37 436	3,8
Örebro län	7 380	80 800	2,5
Västmanlands län	7 519	85 449	2,5
Stockholms län	13 376	281 734	2,4
Blekinge län	4 945	40 160	2,3
Jönköpings län	8 421	123 336	2,2
Södermanlands län	5 213	63 606	1,6
Kronobergs län	3 835	48 106	1,2
Totalt	264 043	2 125 882	

Källa: Trafikanalys, Varuflödesundersökningen, VFU 2016

3.3 Branscherna och deras kostnader

För att beräkna hur stor andel transportrelaterade skatter och avgifter utgör av produktionskostnaderna har vi använt oss av SCB:s statistik om företagens ekonomi.²⁹ Olika branscher är olika stora vilket påverkar storleksordningen på deras respektive produktionskostnad i tabell 3.4. Produktionskostnaden är därför inget rättvist mått för att jämföra branschernas struktur. Förädlingsvärdet per anställd säger mer om hur de olika branscherna skiljer sig åt. Branscher med mer högförädlade varor har ofta ett högre förädlingsvärde per anställd än råvarubranscher. Kapitalintensiva branscher har också ofta ett högre förädlingsvärde än mer arbetsintensiva branscher.

²⁹ Produktionskostnaden är beräknad som förädlingsvärdet (exkl. lönekostnader) minus produktionsvärdet, enligt SCB:s definitioner i Företagens ekonomi.

Tabell 3.4. De transportintensiva branschernas produktionskostnad och förädlingsvärde, år 2015.

Näringsgren (SNI 2007)	Produktionskostnad (miljoner kronor)	Förädlingsvärde per anställd (mkr)
Skogsbruksföretag (02)	49 093	1,21
Utvinning metallmalmer mm (07 – 09)	19 587	1,81
Stenkolsprod. o raffinerade petroleumprodukter (19)	84 443	3,11
Trävaror (16)	63 825	0,70
Papper, pappvaror (17)	92 449	1,34
Gummi och plastvaruindustri (22)	29 706	0,78
Andra icke-metalliska mineral (23)	29 473	0,86
Produktion av jordbruksprodukter (01)	63 556	1,15
Partihandel insatsvaror (46.710 – 46.769)	33 627	1,04
Stål och metall (24)	92 808	0,87
Metallvaror utom maskiner (25)	73 889	0,73
Livsmedel (10 – 12)	111 778	1,23
Kemikalier och kemiska produkter (20)	48 942	1,65
Läkemedelsindustrin (21)	50 008	3,51

Källa: SCB, Basfakta Företagens ekonomi

3.4 Branschernas skattekostnadsandel

Baserat på uppgifter om transportarbetet för olika varugrupper kan vi beräkna hur stor andel av de totala produktionskostnaderna som utgörs av skatter och avgifter inom transportsektorn. Detta kallar vi för skattekostnadsandel. Branscher med hög skattekostnadsandel är relativt sett mer känsliga för förändringar i transportrelaterade skatter och avgifter jämfört med andra branscher. I ett första steg beräknas kostnaderna för de rörliga skatterna, som är relaterade till transporter och som inräknas i de skatter som internaliserar samhällsekonomiska marginalkostnader från trafiken. Därefter inkluderar vi även fasta skatter och avgifter och de olika former av subventioner som finns. För att vara jämförbart med SCB:s siffror från 2015 så utgår vi från transportarbetet från samma år.

Branschernas transportarbete

Tabell 3.5 visar transportarbetet för de olika varugrupper som förknippas med de mest transportintensiva branscherna som vi identifierat ovan. Tabellen 3.5 visar att den varugrupp som har den största, summerade mängden transportarbete är stenkolsprodukter och raffinerade petroleumprodukter, med totalt 9 767 miljoner tonkm under år 2015, enligt Trafikanalys statistik. Transportstatistiken innehåller osäkerheter och siffrorna i tabell 3.5 ska därför ses med försiktighet. Det viktiga är storleksordningen och den inbördes rangordningen mellan branscherna.

Tabell 3.5. Transportarbete 2015 fördelat på trafikslag för de mest transportintensiva varugrupperna, i miljoner tonkm.

<i>SNI</i>	<i>Varugrupp (NST 2007)</i>	<i>Tung lastbil med släp, inrikes</i>	<i>Tung lastbil m släp, utrikes</i>	<i>Godståg, inrikes</i>	<i>Sjöfart, inrikes</i>	<i>Sjöfart, utrikes</i>	<i>Totalt</i>
19	Stenkolsprod o raff petroleum (7)	1 246	9	361	3075	5 076	9 767
07	malm (3)	613	26	4 382	1658	1 838	8 517
17	Papper, pappvaror + pappersmassa (6.2)	1 432	72	2 080	60	4 007	7 651
02	Rundvirke (01.2)	3 956	61	1 875	35	1 204	7 131
16	Trävaror (6.1) + flis, sågavfall	3 445	211	397	124	2 347	6 524
10-12	Livsmedel, drycker, tobak (4)	4 913	285	249	14	74	5 535
24-25	Metallvaror utom maskiner (10)	1 074	181	3 118	10	631	5 014
08	Jord sten grus och sand (3)	2 537	-	59	294	1 708	4 598
01	spannmål (01.1)	1 563	72	2 186	129	484	4 434
20-22	Kemikalier, kemiska prod, plast, gummi mm. (08)	1 389	266	933	179	1 624	4 391
23	Glas cement mm (9)	1 579	189	115	764	648	3 295
29	Transportutrustning (12)	534	327	483	1	125	1 470
28	Maskiner och instrument (11)	856	174	37	0	55	1 122

Källa: Trafikanalys (Lastbilstrafik 2015, Bantrafik 2015, Sjötrafik 2015)

Kolumnen längst till vänster i tabell 3.5 visar vilken bransch (SNI-kod) som vi förknippar med respektive varugrupp, när vi sammankopplar varugrupperna med näringsgren. Statistiken för varugrupper och branscher är överlappande, vilket gör det svårt att fördela transportarbetet för varugrupperna på ett helt rättvist sätt mellan de olika branscherna.³⁰

I tabell 3.6 har vi utgått från transportarbetet i tabell 3.5 och multiplicerat det med de skatter och avgifter som redovisas i tabell 2.6 och 2.7 i avsnitt 2.3 ovan för att uppskatta den sammanlagda kostnaden av skatter och avgifter inom transportsektorn, för respektive näringsgren. Skattekostnaden har därefter dividerats med den sammanlagda produktionskostnaden för respektive bransch, enligt statistik från SCB. Bl.a. på grund av den överlappande sammankopplingen mellan varugrupp och näringsgren, innehåller den beräknade skattekostnadsandelen för respektive bransch en betydande osäkerhet.

³⁰ Fördelningsnyckeln mellan näringsgren (SNI) och varugrupp (NST) är gjord av Trafikanalys.

Tabell 3.6. Skattekostnadsandel (rörliga) för olika näringsgrenar

Varu- kod	Näringsgren (SNI-kod)	Rörliga skatter och avgifter (miljoner kr)	Andel skatte- kostnad av produktions- kostnad
03	Utvinning av metalmalmer o annan utvinning (07-08)	614	3,1 %
01	Skogsbruksföretag (02)	502	1,0 %
09	Andra icke-mineraliska produkter (23)	233	0,8 %
06	Trävaruindustri (16)	471	0,7 %
04	Livsmedelsindustri (10-12)	549	0,5 %
07	Stenkolsprodukter o raffinerade petroleumprodukter (19)	408	0,5 %
06	Massa-, pappers- o pappersvaruindustri (17)	338	0,4 %
01	Jordbruksföretag (01)	241	0,4 %
08	Kemikalier, kemiska produkter, läkemedel, plast, gummi (20-22)	253	0,2 %
10	Metallvaror utom maskiner (24-25)	223	0,1 %
11	Övrig maskinindustri (28)	110	0,1 %
12	Tillverkning av motorfordon och släp (29)	105	0,1 %

Not: Transportarbetet multiplicerat med uppgifter i tabell 2.4.

Tabell 3.7. Skattekostnadsandel (rörliga + fasta + subventioner) för olika näringsgrenar

Varu- kod	Näringsgren (SNI-kod)	Skattekostnad (miljoner kr)	Andel skatte- kostnad av produktions- kostnad
03	Utvinning av metalmalmer o annan utvinning (07-08)	704	3,6 %
01	Skogsbruksföretag (02)	798	1,6 %
06	Trävaruindustri (16)	696	1,1 %
09	Andra icke-mineraliska produkter (23)	335	1,1 %
04	Livsmedelsindustri (10-12)	983	0,9 %
01	Jordbruksföretag (01)	358	0,6 %
06	Massa-, pappers- o pappersvaruindustri (17)	331	0,4 %
07	Stenkolsprodukter o raffinerade petroleumprodukter (19)	244	0,3 %
08	Kemikalier, kemiska produkter, läkemedel, plast, gummi (20-22)	333	0,3 %
10	Metallvaror utom maskiner (24-25)	308	0,2 %
11	Övrig maskinindustri (28)	194	0,2 %
12	Tillverkning av motorfordon och släp (29)	173	0,1 %

Not: Transportarbetet multiplicerat med uppgifter i tabell 2.5.

Tabell 3.7 visar de branscher som har högst andel skattekostnad i förhållande till produktionskostnaderna, när man räknar in även fasta skatter/avgifter samt de subventioner som finns i transportsektorn. Även i detta perspektiv är det de råvarubaserade branscherna som har de högsta utgifterna för transportrelaterade skatter och avgifter i förhållande till sina produktionskostnader.

Malmindustrin har en påtagligt högre andel än de närliggande branscherna. Det är möjligt att skillnaderna till del kan bero på osäkerheter i statistik och beräkningsansats. Övriga branscher ligger närmare varandra, och den inbördes rangordningen verkar rimlig med hänsyn till förädlingsgrad m.m. för de olika varugrupperna som transporteras.

Dessa andelar är i samma storleksordning som motsvarande beräkningar gjorda av Copenhagen Economics (2015) indikerar.³¹

3.5 Transportnäringen och övervältring

Transportnäringen (åkerier m.fl.) är den näring som i första hand betalar transportrelaterade skatter och avgifter. Transportnäringen kan dock övervältra denna kostnad på sina kunder, beroende på hur efterfrågan ser ut. Det är svårt att beräkna hur stor denna övervältring är, och istället får vi göra olika antaganden och bedömningar.

Ovanstående beräkningar är gjorda med antagandet att transportnäringen övervältrar alla sina skatte- och avgiftskostnader på sina kunder. Därför är transportnäringen i de beräkningarna inte med bland näringsgrenarna.

Om man antar att transportnäringen *inte övervältrar alla* sina kostnader på sina kunder, minskar ovanstående skattekostnadsandelar för de olika branscherna. Detta kommer vi att undersöka närmare i vår slutrapport.

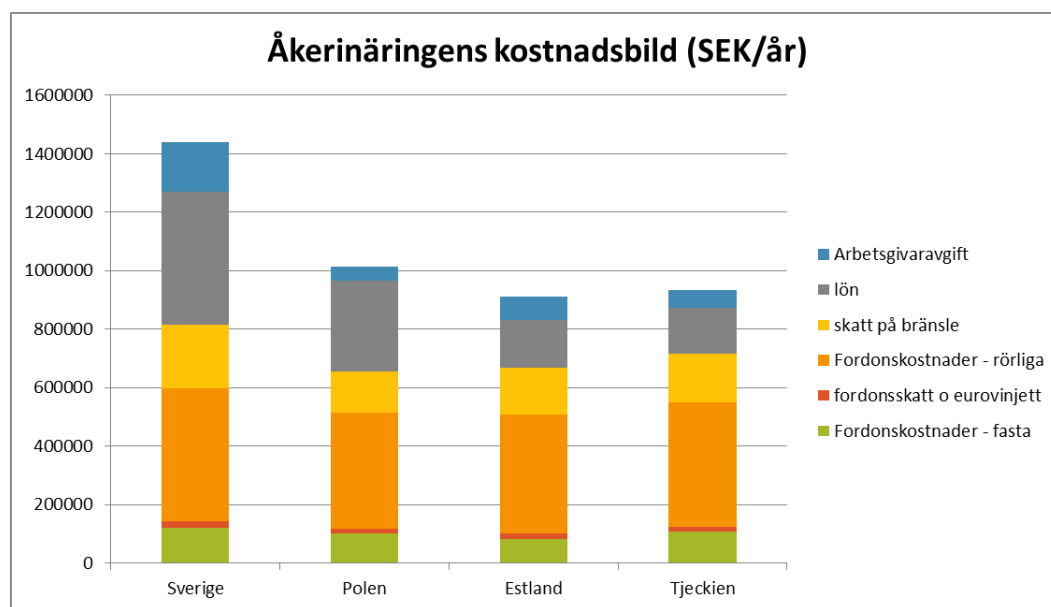
En bild av åkerinäringens kostnadsbild ges i introduktionen till nästa kapitel. Där redovisas kostnadsbilden för dragbil med släp för ekipage från fyra länder med trafik i Sverige.

³¹ Copenhagen Economics (2015), *Transportpolitikens kostnader och näringslivets konkurrenskraft*, Figur 3.6.

4 Näringslivets konkurrenskraft och transportkostnadsförändringar

Skatter och avgifter på godstransporter har ökat över åren i och med ökad bränsleskatt och banavgift samt högre avgifter till Transportstyrelsen. Förslag om ökning (vägslitageskatt) har också diskuterats. Likaså fattas beslut om kostnadsdrivande, eller besparande, regleringar; exempelvis svaveldirektivet för sjöfarten, ökande miljökrav och 74-tons lastbilar på vägsidan samt införande av ERTMS på järnvägssidan, som framgår av avsnitt 2.2.

Härtill har transportmarknaden blivit mer internationell vilket ökar konkurrensen och sänker priset på transporter inom vissa segment. I "Åkerinäringens kostnadsbild – en jämförelse mellan fyra länder med trafik i Sverige" av WSP (2014) gjord på uppdrag av Trafikanalys framkommer exempelvis att kostnaden för en svensk dragbil med trailer var högre än de länder med trafik i Sverige som jämfördes i studien. I Figur 4.1 framgår också arbetsgivaravgift, bränsleskatt samt fordonsskatt och Eurovinjett, vilket ger en fingervisning om storleksordningen på skatte- och avgiftsnivån i respektive land vad gäller fordon, bränsle samt arbetskraft. Observera att sammanställningen rör 2014 års kostnader och skatter och avgifter. Andelen transportrelaterad skatt och avgift av total kostnad är 20, 19, 16 respektive närmare 16 procent för en tjeckisk, estländsk, svensk respektive polsk bil i Sverige.³²



Figur 4.1 Åkerinäringens kostnadsbild för trafik i Sverige baserat på en körsträcka om 13000 mil per år. Källa WSP (2014), kompletterat med bränsleskatter i respektive land.

³² Inkluderas här till arbetsgivaravgiften bland de transportrelaterade skatterna och avgifterna blir andelen av total kostnad drygt 28, 28, 26 respektive drygt 20 procent för en estländsk, svensk, tjeckisk respektive polsk bil i Sverige.

I den årliga avrapporteringen som Trafikanalys (2017a) gör vad gäller transportsektorns samhällsekonomiska kostnader har det för åren 2012 till 2016 redovisats bland annat hur mycket internaliserande skatter och avgifter som betalas i godsstråk ner i Europa för väg, järnväg och sjöfart.³³ I jämförelsen mellan länderna (Norge, Sverige, Danmark, Tyskland, Österrike och Italien) framgår det att både Sverige och Norge betalar betydligt lägre rörliga skatter och avgifter 2016 för lastbilstransporter per tonkilometer än övriga länder. Vad gäller godståg betalar Sverige betydligt mindre per tonkilometer 2016 än alla övriga länder. Vid en jämförelse mellan de årliga avrapporteringarna framgår också att skatter och avgifter för väg och tågtransporter har ökat i alla länder över åren, och att ökningen har varit högre i Sverige. För sjöfart, däremot utgör de avgifter som betalas en mycket liten andel av de emissionskostnader trafiken orsakar.

4.1 Ett internationellt perspektiv

Logistic Performance Index och *The Global Competitiveness Index*³⁴

För att jämföra hur det svenska transportsystemet står sig i konkurrens med andra länder ur ett logistiskt perspektiv kan *Logistic Performance Index* (LPI)³⁵ studeras. Det speglar inte i första hand om transportrelaterade skatter och avgifter är konkurrenskraftiga utan snarare om det samlade regelverket och institutioner skapar förutsättningar för effektivitet.

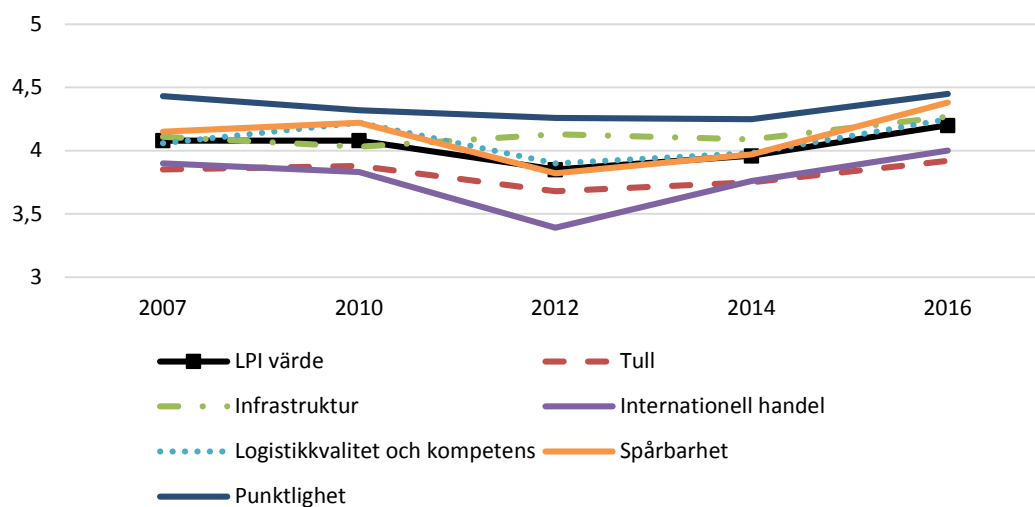
Under både 2014 och 2016 års mätning har Sverige kommit högre än 2012 i den internationella rankingen av LPI-värdet se figur 4.2. Under 2016 rankades Sverige på 3:e plats med ett värde på 4,2. Enbart Tyskland och Luxemburg har högre ranking detta år, med LPI-värden på 4,23 respektive 4,22. Värdet är det högst uppmätta för Sverige sedan 2007 när indexet framställdes. Sveriges plats på rankingen är densamma som år 2010 och har därmed förbättrats jämfört med 2014 och 2012 års placeringar på 6:e respektive 13:e plats.

Högst betyg ges till Sverige på delindex punktlighet (4,45). Lägst betyg ges till tullhantering och möjligheterna till att anordna och genomföra internationell handel (3,92 respektive 4,0). Samtliga delindex har ökat mellan mätningarna år 2014 och 2016.

³³ Trafikanalys (2013a, 2014a, 2015a, 2016a och 2017a). Jämförelsen baseras ursprungligen på ett arbete av CTS (2013) gjort på uppdrag av Trafikanalys.

³⁴ Från Trafikanalys (2017g) Måluppföljning.

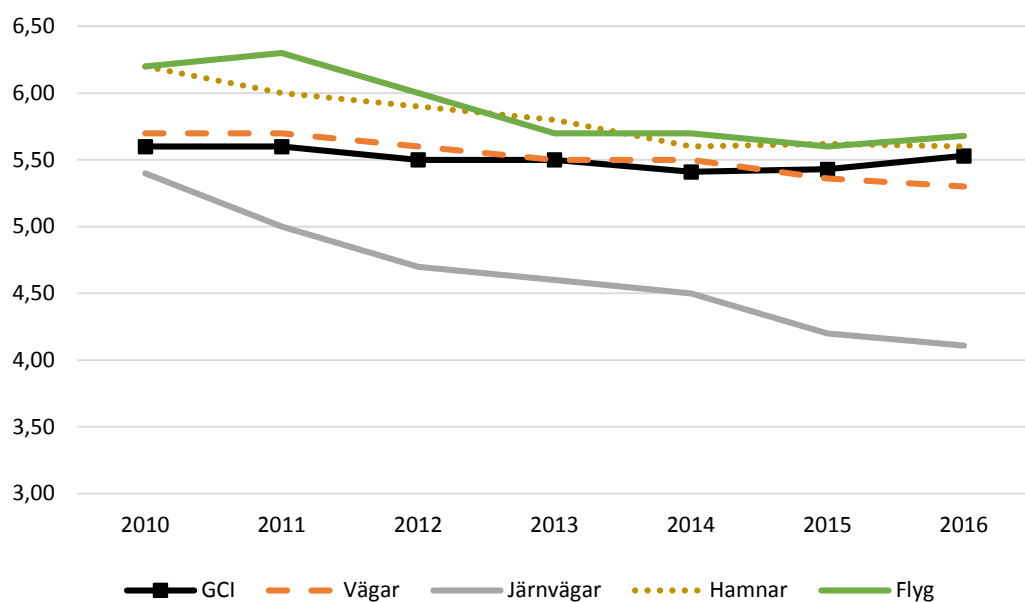
³⁵ LPI tas fram genom ett samarbete mellan Världsbanken, logistikföretag och vetenskapliga institutioner. Bedömningen görs av yrkesverksamma inom logistik och fraktverksamhet i länder med stort utbyte med det aktuella landet.



Figur 4.2 Logistic Performance Index (LPI) med delindex för Sverige 2007-2016.

Källa: (The World Bank 2016)

För att spegla hur kvaliteten i det svenska transportsystemet per trafikslag i bred mening står sig i förhållande till andra länder används *The Global Competitiveness Index (GCI)*³⁶. Indexvärdet sträcker sig mellan värdena 1-7, ju högre desto bättre. Senaste data för detta index avser 2016. För vägar och järnvägar placerar sig Sverige inte kvalitetsmässigt bland de topppresterande länderna i världen, dessutom har värdena för dessa minskat årligen från 2010, som framgår av Figur 4.3.



Figur 4.3 Sveriges indexvärden för GCI samt för fyra av de ingående indikatorerna, 2010-2016.

Källa: (World Economic Forum 2016)

³⁶ GCI speglar hur näringslivet såsom till exempel en transportköpare upplever sitt lands transportsystem. Måttet mäter konkurrenskraften inom länder med både ett mikroperspektiv (företag) och ett makroperspektiv (länder).

Enligt LPI och GCI som redovisats ovan framträder en bild av svensk infrastruktur och dess handelsmöjligheter som relativt goda. Men det är också tydligt att Sveriges höga totala GCI-ranking i ett konkurrenskraftsperspektiv (6:e plats av 138 länder) inte i första hand är ett resultat av infrastrukturkvalitet, eftersom Sverige rankas på plats 20 i detta avseende. Det antyder snarare att Sverige har annat som ger konkurrensfördelar och det gäller exempelvis institutionella faktorer (plats 4), teknisk färdighet (plats 4), innovation (plats 5) och makroekonomiska faktorer (plats 5). Att vi är ett avlångt, glesbefolkat land framkommer bland annat i rankingen med plats 20 för infrastruktur och plats 40 vad gäller marknadsstorlek.

Konkurrenskraft för ett litet land med öppen ekonomi och rörlig växelkurs

Konkurrens finns på olika sätt dels mellan nationer och även mellan olika företag inom samma bransch och mellan branscher i ett och samma land. Med fokus på Sveriges långsiktiga konkurrenskraft är det den internationella konkurrenskraften som är relevant att huvudsakligen beröra. I ett sådant perspektiv är makroekonomiska effekter – och då särskilt växelkursen – av vikt att beakta, samtidigt som en analys av långsiktiga effekter också bör bygga på handelsteoretisk bas.

Företag och branscher kan hitta köpare på den internationella marknaden så länge de kan producera och leverera varor och tjänster till konsument till kostnader som inte överstiger den internationella prisnivån (justerat för skillnader i kvalitet). Detta gäller även företag som är utsatta för importkonkurrens. Svenska företags konkurrenskraft bestäms således av prisnivån på de produktionsfaktorer som används justerat för produktivitet och valutakurs. I jämvikt är det på marginalen likhet mellan den svenska kostnaden och den internationella prisnivån.

Företagen kan reagera på flera sätt på ett högre pris på en produktionsfaktor. Dels kan de försöka vältra över kostnaden på någon annan. Att vältra över kostnader framåt genom att höja priserna är dock svårt under internationell konkurrens, därtill är de svenska företagen ofta för små. Att vältra över kostnaderna bakåt genom att betala mindre för insatsfaktorer träffar främst arbetskraft men också mark- och skogsägare. På kort sikt påverkas även ersättning till kapitalägare. Dels kan företagen sänka sina kostnader genom att minska produktionen, öka effektiviteten i produktionen och/eller lägga ned verksamheten vid vissa anläggningar. Det senare blir fallet om det föreligger prisstelheter, exempelvis på arbetsmarknaden.

Med tiden kommer resurser att överföras från mindre lönsamma till mer lönsamma företag och branscher. När vissa företag slås ut växer andra till följd av bättre förmåga att konkurrera om insatsfaktorer. Problem med bristande konkurrenskraft är på nationell nivå ett kortsiktigt eller åtminstone ett tidsbegränsat fenomen. På längre sikt korrigeras priser och löner antingen direkt eller indirekt genom justeringar av växelkursen så att resurserna återigen används fullt ut. Under denna process kan dock kapital ha emigrerat så att den samlade kapitalstocken är mindre.

På lång sikt är det landets komparativa fördelar i internationell handel som är av störst intresse. Komparativa fördelar bestäms av den relativa knappheten på olika produktionsfaktorer såsom arbetskraft, realkapital, humankapital och inhemska råvaror. I ett land med tillväxt ökar konkurrens om den befintliga arbetskraften. Härmed sänks gradvis relativpriserna på övriga produktionsfaktorer. Jämfört med utvecklingsländer har Sverige relativt sett låga priser på energi, råvaror och kapital och högre pris på arbetskraft. På lång sikt kommer lönerna avspegla företagets betalningsförmåga. Lönerna blir därmed främst en konsekvens av konkurrenskraften och inte en förklaring till den.

Ett användbart mått på internationell konkurrenskraft är det så kallade RCA³⁷-indexet av Balassa (1965), som jämför den nationella exportstrukturen av en viss produkt med världens exportstruktur av samma produkt. Indexet avser komparativa fördelar men vi tolkar det som konkurrenskraft. Ett index över 1 visar att landet är specialiserat på produkten och att produktionen i branschen betingar en god internationell konkurrenskraft. Lind (2016) visar att trä-, massa och papper-, metall-, maskin- och fordonsindustri hade index över 1 år 2011 och därmed en bra konkurrenskraft baserat på estimat på både bruttoexport och nettoexport³⁸. Beaktas endast nettoexportindexet tillkommer annan icke-metall-, kemi- och elektronikindustri med index över 1. I Linds redovisning framgår också hur konkurrenskraften utvecklas mellan 1995 och 2011 baserat på RCA-indexet. Baserat på nettoexportindexet har konkurrenskraften förbättrats vad gäller trä-, kemi-, annan icke-metall-, metall-, maskin- och fordonsindustrin. Massa och pappersindustrin har minskat något i konkurrenskraft enligt detta index, men ligger fortsatt på ett högt index. Även elektronik är kvar på index över 1.

Ökad transportkostnad är kostsamt framförallt på kort sikt

På kort sikt är det ändå uppenbart att industrier påverkas av förändrade transportkostnader, speciellt transportintensiva industrier. Påverkan är negativ till följd av exempelvis höjda avgifter eller skatter inom transportsektorn. Därmed försvagas Sveriges konkurrenskraft under en viss period med ökade skatter och avgifter. För branscher med större andel transportkostnad, men speciellt för de företag inom vissa branscher som påverkas mest, krävs därmed rationaliseringar, samtidigt som förändringar i ekonomin på en aggregerad nivå på längre sikt återställer balansen som beskrivits ovan.

Rationaliseringar kommer inte räcka för alla företag, så vissa företag går i konkurs, men andra företag kommer att överleva och (tvingas) bli än mer effektiva i sin produktion inklusive transporter av råvaror till fabrik och transportleveranser till kunder. Dessa företag kan ta marknadsandelar från företag som tvingas minska produktionen eller helt lägga ner till följd av för låg effektivitet i en äldre eller för liten fabrik eller till följd av felaktig lokalisering. Denna strukturomvandling kommer att upplevas som kostsam för inblandade parter.

Söderholm (2012)³⁹ menar att politikens utformning och implementering såväl som dess ambition har betydelse för hur industrins konkurrenskraft påverkas av införande av miljöpolitiska styrmedel. Han menar bl.a. att en långsam implementering och ett tydligt långsiktigt regelverk för att möjliggöra anpassning är viktigt. Söderholm diskuterar också att skarp miljökrav skulle kunna leda till två positiva effekter. Dels kan befintlig kunskap snabbare omsättas i praktiken med rationaliseringar och nya upplägg, dels kan styrmedel ge incitament till en innovationsprocess. Omfattningen av effekten är dock svår att fastlägga. De initialt sett högre transportkostnaderna kommer med tiden att gå ner något med utvecklade och anpassade fordon och nya logistikupplägg. På längre sikt kan större fordon som innebär stordriftsfördelar och således en lägre transportkostnad per ton också nyttjas. Samtidigt sker större eller mindre förändringsprocesser hos företag för anpassning till den nya transportkostnaden. En företagsanpassning och effektivisering som samtidigt skulle kunna hävdas stärka de återstående företagens effektivitet och internationella konkurrenskraft på längre sikt.

I väldigt grova drag handlar frågan kring Sveriges konkurrenskraft om avvägningen mellan negativa effekter på kort sikt av på flera sätt kostsamma strukturomvandlingar (det vill säga

³⁷ Revealed Comparative Advantage

³⁸ D.v.s. förädlingsvärdebaserat.

³⁹ Söderholm, Patrik, *Miljöpolitiska styrmedel och industrins konkurrenskraft*, Naturvårdsverket, Rapport 6506, juni 2012.

bl.a. fördelningseffekter) och de långsiktigt positiva effekter som totalt sett kan uppstå för miljön och i ekonomin om ett omvandlingstryck finns.

4.2 Hur kan transportkostnadsökningar påverka överflyttning mellan trafikslag, Sveriges välfärd och konkurrenskraft

Förändrade skatter, avgifter och subventioner samt regelverk påverkar transportkostnaden. Det i sin tur påverkar hur de branscher med stor andel transporter agerar produktionsmässigt och på sikt konkurrenskraften. Banavgifter samt bränsleskatter eller ett införande av avståndsbaserade vägavgifter är exempel på skatter och avgifter med betydelse. Införandet av svaveldirektivet som kräver nyttjande av (relativt sett dyrare) bränsle med lägre svavelinnehåll (eller motsvarande rökgasrening) är ett exempel på en kostnadsdrivande regelförändring.

Den kortsiktiga effekten på transportkostnader och för företag är omedelbar och uppenbar av större skatte eller avgiftsförändringar eller av vissa nya regler. Den långsiktiga effekten på svensk ekonomi, på miljö, på välfärd och konkurrenskraft totalt sett är dock betydligt svårare att överblicka. Nedan ges en sammanfattning av svaveldirektivets förutspådda konsekvenser samt resultat från de uppföljningar som gjorts. Därefter redovisas effekter av transportstöd samt resultat från ett antal analyser kring ökade banavgifter och vägavgifter var för sig och i kombination.

Konsekvenser av svaveldirektivet inklusive överflyttning mellan trafikslag

Den första januari 2015 skärptes kravet på svavelhalten i sjöfartens bränsle och utsläpp inom SECA dvs. ett svavelkontrollområde som omfattar Östersjön, Engelska kanalen och Nordsjön.

Inför skärpningen analyserade Trafikanalys (2013b) de förväntade konsekvenserna av skärpta krav för svavelhalten i marint bränsle. Sammantaget bedömdes den totala bränslekostnaden för sjöfart på svensk hamn öka med mellan 4,5 till 6,4 miljarder kronor per år, förutsatt att inga anpassningar skulle ske. Om möjligheter till anpassningar beaktas blev kostnaden lägre. Hela den kostnad som beräknades var dock inte hänförlig till svensk ekonomi.

Det förväntades också uppstå en miljönytta av svaveldirektivet, som beräknades ligga i intervallet 1 till 4 miljarder kronor beroende på använd beräkningsmetod. Miljönyttorna var ojämnt fördelade och förväntades framförallt gagna de sydvästra delarna av Sverige. En ökad lastbilstrafik i denna region, till följd av svaveldirektivet, skulle dock kunna motverka detta.

De analyser som gjordes med Samgodsmodellen är behäftade med viss osäkerhet, men analysen indikerade ändå att det potentiellt fanns anpassningsmöjligheter i form av överflyttning mellan trafikslag, men också genom ändrade ruttval. Transportvolymerna på farlederna i Östersjön och efter kusten i Kattegatt bedömdes minska, men volymerna på flertalet färjelinjer kunde i stället komma att öka. Direktivet förväntades också komma att öka trycket på Kielkanalen. För järnvägen förväntades större volymer via Öresundsbron och vidare ner mot norra Europa. Volymerna på spåren till Göteborg bedömdes i vissa scenarier till och

med kunna minska då transporter med järnväg ner mot Europa skulle bli mer kostnadseffektiva.

Simuleringar med en s.k. agentbaserad modell visade här till att det, vid den transportkostnadssituation som svaveldirektivet förväntas resultera i, fanns alternativa transportupplägg som skulle kunna vara kostnadseffektiva för de transportupplägg för papper respektive stål via Norrlandskusten till målpunkter i Europa som analyserats. De alternativ som testats är direkttåg till norra Europa, utskeppning via västkusthamn istället för ostkusthamn samt samlastning med större fartyg.

De uppföljningar som gjorts av Trafikanalys⁴⁰ visar dock att inga effekter på sjötransporter har identifierats, varken för överflyttning, fartygshastigheter eller rutter. De analyser som Trafikanalys tagit del av visar tydliga förändringar på miljön efter införandet av de nya svavelkraven. Svaveldioxid och PM-halter har minskat mellan 10 och 40 procent i kustnära miljöer. Efterfrågan av lågsvavligt fartygsbränsle har bl.a. lett till ökat produktion av dieselbränslen. Befarade prisökningar och tillgänglighetsproblem har fortfarande uteblivit. Regelefterlevnaden är oförändrad eller något förbättrat. En ökning av bränslepriset skulle emellertid kunna leda till bristande efterlevnad i framtiden. En slutsats är att svaveldirektivets mål uppfylls i dagsläget, det vill säga att sjöfartens negativa effekter på människors hälsa och miljö har minskat. Samtidigt innebär svavelkraven en kortsiktig konkurrensnackdel för redare som opererar i Östersjön och på Nordsjön jämfört med transportörer som är verksamma utanför SECA-området. En tänkt strukturomvandling och stärkt konkurrenskraft på lång sikt har uteblivit eller missats.

I uppföljningen har den relativa kostnadsökningen jämfört med bränslet utanför SECA uppskattats blivit 1,4–1,8 miljarder kronor avseende sjötransporter till och från Sverige 2015. Kostnaderna för skogs- och stålindustrin skattas till 200–600 miljoner kronor och kostnadsökningen för svenska rederier beräknas till 700–900 miljoner kronor. Skattningar för 2016 är i samma storleksordning. Statistik om företagens ekonomi, jämförelser av produktionsvärde, lönsamhet och kostnader, mellan näringar och länder i EU, ger inga indikationer på att SECA och skärpta krav 2015 har resulterat i en sämre marknads- och lönsamhetsutveckling för svensk skogs- och stålindustri. Tvärtom visar statistik och annan data att industrin har stärkt sina marknadspositioner 2015–2016.⁴¹ Frågan hur industrins lönsamhet och marknadspositioner sett ut utan den relativa kostnadsökningen kvarstår dock.

Konsekvenser av kvävekontrollområde

Trafikanalys har utrett möjliga konsekvenser av ett införande av ett kvävekontrollområde (NECA). Inom Helsingforskonventionen pågår det idag arbete med att framställa en ansökan till IMO om att utse ett NECA området som planeras vara samma område som SECA gäller i idag. Enligt de planerade reglerna skulle NECA få effekt på nya fartyg som byggs efter 2021. En möjlig effekt av detta kan vara att fartygsflottan inom NECA-området successivt åldras om reglerna inte kombineras med andra styrmedel. Detta särskilt om tekniken, som idag bara till viss del är beprövad och i drift, blir dyr. Enligt Trafikanalys utredning är effekterna av ett NECA-område på miljö och hälsa entydigt positiva. Kostnader för rederiernas anpassning bedöms vara mellan 3 och 5 procent av den totala årskostnaden för ett nytt fartyg. Som följd kan fraktpriserna komma att ökas mellan 0,2 och 4,6 procent. Modellräkningar med Samgods

⁴⁰ Trafikanalys (2017k), Trafikanalys (2017m)

⁴¹ Trafikanalys (2017m)

visar att de nya reglerna skulle ha små eller inga effekter på transportflöden i Östersjön, vilket indikerar att förändringarna för konkurrensen mellan trafikslagen kommer att bli små.⁴²

Effekter av transportstöd

I en studie av Tillväxtanalys (2012) har effekter av transportstödet analyserats på data under perioden 1997-2009. Syftet med utvärderingen var att se transportstödet effekter på stödmottagarnas omsättning, förädlingsvärde och vinst.

Studien har avgränsats till sågverken vilka dominerade kraftigt bland mottagarna av transportstöd. Den empiriska analysen i rapporten baseras på en regressionsansats, som förenklat innebär att utfall för arbetsställen lokaliserade på vardera sidan stödområdesgränsen för transportstödet jämförs. Det antas att arbetsställen lokaliserade i nära anslutning till men på vardera sidan gränsen inte skiljer sig åt på något systematiskt sätt när det gäller vare sig observerbara eller icke-observerbara egenskaper. När hänsyn tas till att arbetsställen ligger på olika avstånd från bidragsgränsen erhålls inte några belägg för att transportstödet påverkar stödmottagarnas förädlingsvärden eller omsättning. När det gäller transportstödet effekter på de stödmottagande arbetsställen vinst så visar resultatet inte på någon entydig positiv korrelation. Slutsatsen av analysen är att de positiva korrelationer som trots allt föreligger inte kan tolkas som en kausal effekt av transportstödet.

Höjda banavgifter och deras effekter på välfärden

I Trafikverket (2011a) redovisas effekter av beslutad banavgiftshöjning fram till 2021 i ett trafikslagsövergripande perspektiv (som leder till att godstågens internaliseringsgrad 2020 beräknas bli något större än hälften).

Effekterna beskrivs för olika marknadssegment och på en aggregerad nivå för samhället i form av en samhällsekonomisk analys inklusive både person- och godstrafik. Hur några viktigare branscher påverkas av högre godstransportkostnader redovisas också (Trafikverket 2011b). Sammanfattningsvis förväntas transportarbetet i persontrafiken till 2020 reduceras med 3,5 % och i godstrafiken med 4,6 % jämfört med hur det annars skulle utvecklats. Transportkostnaderna beräknas därmed öka med mellan 0,16 % (för högvärdigt gods) och 0,83 % (för papper och massa) då totala transportkostnader från dörr till dörr beaktas.

I analysen framhålls att de använda modellerna inte beaktar anpassningseffekter. Höjda banavgifter resulterar i överflyttning från järnväg till väg och genererar därmed en samhällsekonomisk förlust, framförallt eftersom de icke-internaliserade externa kostnaderna då var betydligt högre för gods på väg än på järnväg och i sjöfart. Det är, enligt Trafikverket (2011a), dock osäkert om den samhällsekonomiska förlusten blir i den omfattning som modellresultaten redovisar eftersom "dynamiska" effekter inte beaktats i analysen. Sannolikt finns en negativ effekt totalt sett för samhället, men av mindre omfattning än vad modellresultaten visar. Prissättningen syftar till att styra beteende på kort och lång sikt vilket kommer att resultera i andra val av resor och nya (effektiva) lösningar på transporter. Det leder också till utveckling av helt nya transportlösningar, omlokalisering av industrier, ny teknologi och nya fordon som på riktigt lång sikt också påverkar trafik- och transportarbetet.

Vad det nya trafikarbetet på järnväg, på väg och på sjön egentligen blir på riktigt lång sikt är svårprognostiserat. Hur mycket effektiviseras, hur mycket byter trafikslag och hur mycket försvinner? Mycket tydde ändå då på att en ensidig höjning av banavgifterna utan att

⁴² Trafikanalys (2016c), Trafikanalys (2017d).

motsvarande internalisering också skulle ske på vägsidan åtminstone på längre sikt, kunde medföra negativa konsekvenser för samhället.

Den uppdaterade analys som gjorts inom ramen för Trafikverkets uppdrag att åstadkomma en mer effektiv fördelning av kapacitet på det svenska järnvägsnätet (N2011/153/TE) landade i samma slutsats som analysen från 2011. Med fortsatt ökade banavgifter till 2025, där godstågen då förväntas uppnå en internaliseringsgrad om 0,6-0,8 beroende på avgiftsnivå och avgiftsstruktur, menar Trafikverket (2013, sid 2) att "...en försiktig tolkning av det samhällsekonomiska resultatet (är) att avgiftshöjningen riskerar att minska den samhällsekonomiska välfärden...då godstransporter flyttar från järnväg" till väg.

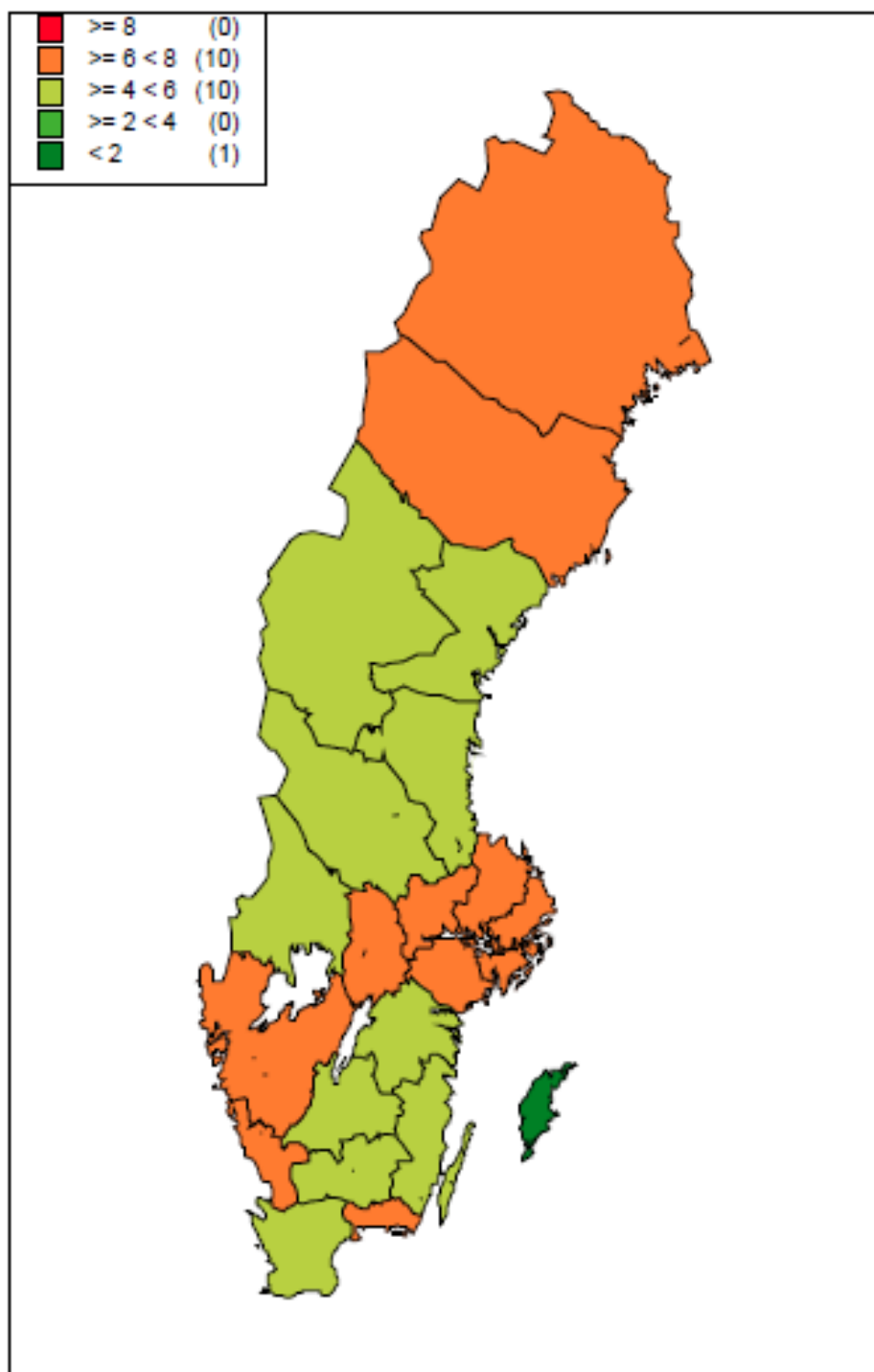
Kilometerskatt för lastbilar, effekter på regioner och välfärd

SIKA och ITPS fick 2006 i uppdrag av regeringen att analysera inverkan på näringar och konsekvenser för regioner vid införandet av en kilometerskatt för tunga fordon.

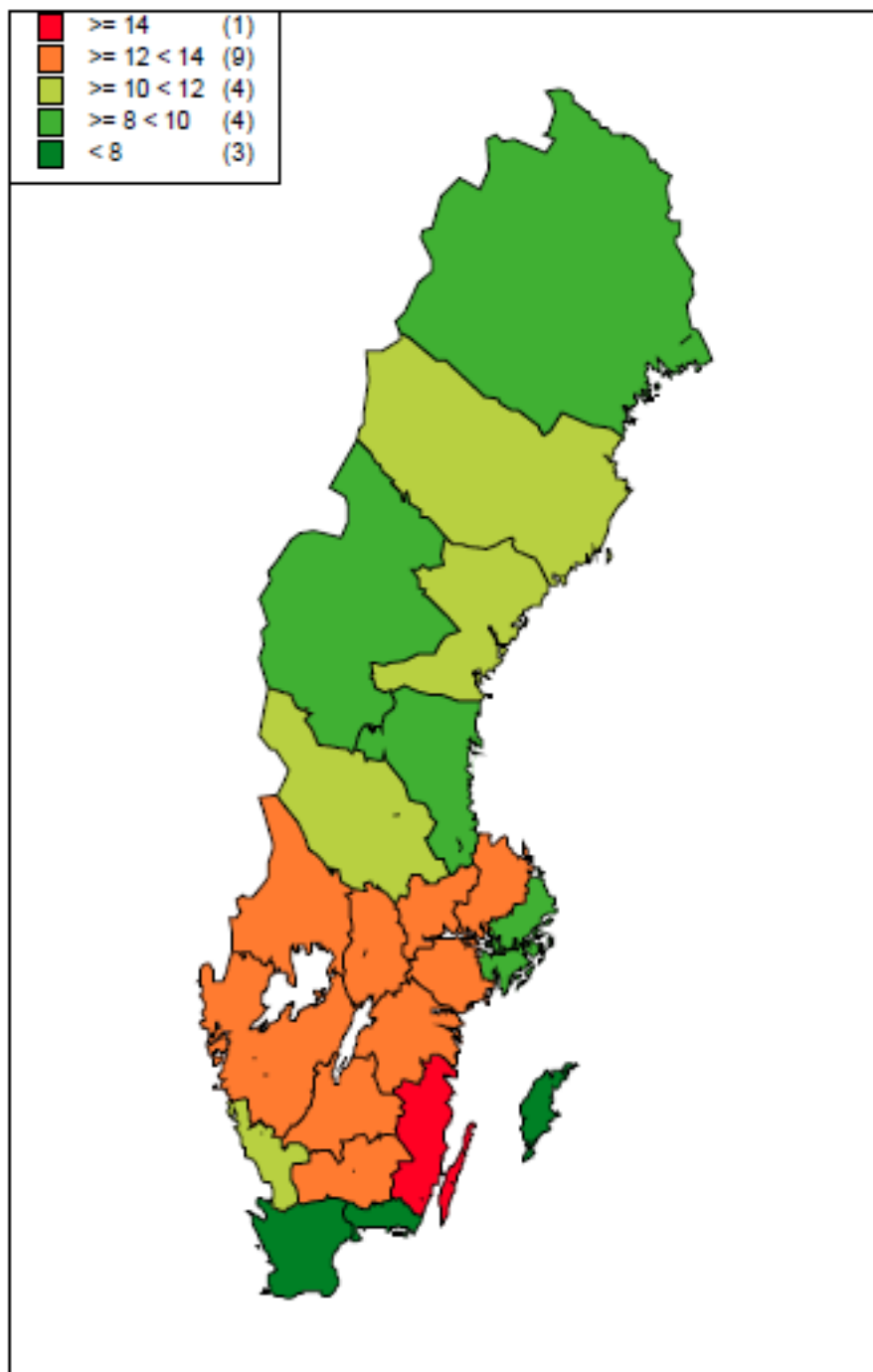
Den analys som gjordes av effekter baserades på en km-skatt om 1,40 kronor per fordonskilometer i 2001 års prisnivå.⁴³ Den genomsnittliga transportkostnadsökningen för alla varuslag beräknades till tre procent, Det totala trafikarbetet (i fordonskilometer) beräknades minska med drygt 15 procent för samtliga varuslag.

Figur 4.4 och 4.5 visar beräknad procentuell förändring av total transportkostnad för respektive län för rundvirke respektive livsmedel. Utfall för rundvirke redovisas eftersom det är ett varuslag med hög transportkostnadsandel som dessutom beräknas få en förhållandevis hög transportkostnadsökning. Livsmedel uppvisar i gengäld en förhållandevis blygsam andel transportkostnader i förhållande till de totala produktionskostnaderna, men är det varuslag som beräknas få den högsta ökningen av transportkostnader.

⁴³ SIKA, *Kilometerskatt för lastbilar – Effekter på näringar och regioner*. SIKA Rapport 2007:2.



Figur 4.4 Procentuell förändring av totala transportkostnader för respektive län, varuslaget rundvirke.
 Källa: SIKA, *Kilometerskatt för lastbilar – Effekter på näringar och regioner*. SIKA Rapport 2007:2



Figur 4.5 Procentuell förändring av totala transportkostnader för respektive län, varuslaget livsmedel.
Källa: SIKA, Kilometerskatt för lastbilar – Effekter på näringar och regioner. SIKA Rapport 2007:2

De beräknade transportkostnadsökningarna är störst i norra och södra Sverige, men variationen kan vara stor. För livsmedelstransporter är koncentrationen av transporter till södra Sverige påfallande. Den genomsnittliga transportkostnadsökningen är liten, men det går enligt analysen inte att utesluta märkbara effekter på enskilda arbetsställens produktion och sysselsättning eftersom variationen inom olika branscher och regioner är stora. Överlag blev ändå de förväntade effekterna på näringar och regioner små. I exempelvis livsmedels-

branschen verkade km-skatten orsaka en omstrukturering där transporter substituerades mot arbete, och gav ökad sysselsättning. I trävaruindustrin fanns de mest negativa effekterna, men även dessa var små. Produktion och sysselsättning estimerades minska försumbart.⁴⁴

SIKA⁴⁵ kom i sin internaliseringsanalys fram till att de totala transportkostnadsökningarna för rundvirke i genomsnitt blir runt 5 procent, men att det förekommer regionala skillnader. Denna analys påvisar också att det går att styra lastbilstrafiken i allmänhet till huvudvägnätet med lägre slitagekostnad och därmed behov av lägre internaliserande avgift. En samhällsekonomisk analys visade att allokeringsvinsten av internaliseringen låg i samma storleksordning som den systemkostnad som då kunde förväntas. Genomförda beräkningar i rapporten visar att om samhällsnyttan av att använda avgiftsintäkterna (minus systemkostnaden) för att korrigera snedvridande skatter inkluderats i analysen skulle den samlade samhällsvinsten vara positiv.

I vägs slitageskatteutredningen⁴⁶ förslags en km-skatt för ett genomsnittligt fordon utan draganordning om 0,60 kronor per kilometer och för ett genomsnittligt fordon med draganordning om 1,10 kronor per kilometer. På kort sikt förväntades trafikarbetet minska högst marginellt. Med Samgodsmodellen estimerades på något längre sikt en minskning av trafikarbetet på väg med 4–5 procent och en överflyttning till järnväg och sjöfart med cirka 3–4 respektive 2–3 procent. Det förväntas också ske en överflyttning från mindre lastbilar till större lastbilar.

De sektorer utanför åkerinäringen som bedöms påverkas mest är skogsnäringen, livsmedelsnäringen och anläggningsbranschen. Inom skogsnäringen påverkas sågverks- och trävaruindustrin mer än vad massa- och pappersindustrin gör. Eftersom transportkostnaderna är en av flera kostnadsslag blir den slutliga effekten i termer av produktionskostnadsökning långt mindre än transportkostnadsökningen. Andra sektorer och varugrupper förväntas få lägre transportkostnads- respektive produktionskostnadsökningar. Transportavstånden är längre i mellersta och norra Sverige än i södra Sverige, vilket ger högre transportkostnadsandel. I mellersta Sverige har också arbetsställena inom de mest påverkade sektorerna genomsnittligt färre anställda än i andra delar. Vägs slitagekommittén bedömde därför att mellersta Sverige är den region som kan komma att påverkas mest av skatten.

En förenklad analys av vägskattens samhällsekonomiska lönsamhet visar att vägskatten på lång sikt är positiv om avgiftsintäkterna (minus systemkostnaden) används för att korrigera snedvridande skatter.

Internalisering av externa effekter för alla trafikslag relativt internalisering var för sig

Med en allmän jämviktsmodell (SAINT5) kodad för Sverige som inkluderar alla fyra trafikslag har effekterna av att internalisera trafikslagen var för sig och tillsammans kunnat studeras.⁴⁷ Härtill kan också industrin inkluderas i internaliseringsanalysen genom att restriktioner på aktuella skattenedsättningar tas bort. Modellen beaktar att transporter utgör en viktig produktionsfaktor för industrin. Genom att de analyserade transportkostnadsökningarna ger verkningar i hela ekonomin påverkas också den totala produktionen i Sverige.

⁴⁴ SIKA, *Kilometerskatt för lastbilar – Effekter på näringar och regioner*. SIKA Rapport 2007:2.

⁴⁵ SIKA, *Kilometerskatt för lastbilar – Kompletterande analyser*. SIKA Rapport 2007:5

⁴⁶ SOU 2017:11, *Vägs katt, betänkande från Vägs slitageskattekommittén*, Statens offentliga utredningar.

⁴⁷ Liu, Xing och Bohlin, L (2013), The impact of consistent internalization of the external effects of transport and manufacturing – a CGE analysis of Sweden.

Modellresultaten visar förändringar i total produktion, transportvolym, BNP, budgeteffekter, koldioxidutsläpp (på olika nivåer) och total välfärdseffekt.

Höjningen av skatter och avgifter för de olika trafikslagen baseras på en internaliseringsgrad som var beräknad att gälla för 2012 års skatter och avgifter och då kända marginalkostnader, vilket ger internaliseringsgrader för personbil om 101 procent, lastbil om 50 procent, passagerartåg om 58 procent och för godståg om 18 procent. Detta är något lägre än hur situationen kring internalisering ser ut i dag.⁴⁸

Resultaten av studien visar att det är samhällsekonomiskt olönsamt att endast öka banavgifterna och internalisera tågtrafik. Överflyttningen från godståg till lastbil blir stor. Härtill blir det endast en knappt märkbar reduktion i koldioxidutsläpp och budgeteffekten blir också liten. Om internalisering sker både på vägsidan och på järnvägssidan blir det däremot samhällsekonomiskt lönsamt. Budgeteffekterna blir likaså större och dessutom minskar koldioxidutsläppen mer.

En internalisering över alla fyra trafikslag ger stora minskningar av koldioxidutsläpp, goda budgeteffekter och på gränsen till samhällsekonomiskt lönsamt. Störst effekt på den samhällsekonomiska lönsamheten bli "first-best" scenariot där både industrin och hela transportsektorn internaliserar de externa effekterna. I det scenariot reduceras också koldioxidutsläppen mycket. Alla studerade scenarier leder till lägre tillväxttakt i den svenska ekonomin.

4.3 Transportkostnadshöjningar och strukturomvandling

I detta avsnitt redovisas resultat från ett par modellstudier som försöker fånga strukturella effekter i ekonomin till följd av ökad transportkostnad respektive ökad kostnad för koldioxid. Vi studerar effekter för skogsindustrin av en kilometerskatt, transportkostnadens betydelse för Sveriges export i skenet av den globalisering och övergång mot ett tjänste- och tekniksamhälle som pågår och slutligen vad en kraftigt ökad koldioxidskatt skulle kunna ge för strukturella effekter i hela ekonomin och hur tillväxten då skulle minska.

Möjliga effekter för skogsindustrin av en eventuellt införd kilometerskatt på lastbilar

År 2006 utredde Konjunkturinstitutet konsekvenserna för skogsindustrin av att internalisera lastbilstrafikens externa effekter, vilket avsevärt skulle öka kostnaderna för lastbilstrafiken.⁴⁹ Likaså utredde SIKA och ITPS året därefter konsekvenserna av samma kostnadsökning, där också konsekvenserna för skogsindustrin framgår.⁵⁰ Utredningarna påvisade att

⁴⁸ Med ökad bränsleskatt för lastbil och ökande banavgifter är internaliseringsgraden i dag 120 procent för bensinbil, närmare 70 procent för lastbil med släp på landsbygden, 84 procent för passagerartåg och 28 procent för järnvägs gods.

⁴⁹ Hammar, Henrik, *Konsekvenser för skogsindustrin vid ett eventuellt införande av en svensk kilometerskatt*, Konjunkturinstitutet, Specialstudie Nr 10, december 2006.

Hammar H, Lundgren T och Sjöström M, *The significance of transport costs in the Swedish forest industry*, Working Paper No. 97, Dec 2006, The National Institute of Economic Research.

⁵⁰ SIKA, *Kilometerskatt för lastbilar – Effekter på näringar och regioner*. SIKA Rapport 2007:2.

SIKA, *Kilometerskatt för lastbilar – Kompletterande analyser*. SIKA Rapport 2007:5.

SIKA, *Differentieringsgrunder för en marginalkostnadsbaserad kilometerskatt*. SIKA PM 2007:2.

SIKA, *Transportkostnadseffekter av svensk kilometerskatt*. SIKA PM 2007:3.

konsekvenserna för skogsindustrin kunde förväntas bli små totalt sett, men att stora lokala och regionala effekter inte kunde uteslutas och då för företag där kostnaden för vägtransporter var en stor andel av produktionskostnaden. Trafikanalys har under 2016 genomfört motsvarande så kallad faktorefterfrågeanalys som Konjunkturinstitutet men med nu mer aktuell data för perioden 2002-2012⁵¹. Tabell 4.1 visar de effekter på vägtransporter, produktion och sysselsättning som transportprishöjningar om 10 procent på väg förväntas ge.⁵² Resultaten redovisar effekter efter anpassningar till ökade transportpriser.

Tabell 4.1. Effekter på transporter, produktion och sysselsättning (antal årsarbeten) av högre priser på godstransporter på väg.

<i>Del av skogsindustrin</i>	<i>Transportpris -höjning</i>	<i>Effekt på väg- transporter</i>	<i>Effekt på produktion</i>	<i>Effekt på sysselsättning</i>
Sågverk, Konjunkturinstitutet	10 %	-9,4 %	-0,6 %	-188
Sågverk, Trafikanalys	10 %	-13,6 %	-0,4 %	-69
Massa- o pappersind. Konjunkturinstitutet	10 %	-3,9 %	-0,4 %	-671
Massaindustri, Trafikanalys	10 %	-0,9	-0,1	+62
Pappersindustri, Trafikanalys	10 %	-12,8 %	0 %	-1432

Källa: Konjunkturinstitutet (Hammar, 2006) respektive Trafikanalys (2017n)

Vinstmarginalerna bibehålls enligt analyserna med produktionsminskningar och personalförändringar inom sektorn. De förhållandevis små produktionsförändringarna beror på att transportkostnaderna på väg (i genomsnitt) utgör en liten del av de totala produktionskostnaderna. Personalneddragningarna och den omställning det innebär kan vara kostsam för samhället, men samtidigt kan det inte uteslutas att sysselsättning flyttar till andra delar av industrin där det råder arbetsbrist.

Den nya studien av Trafikanalys visar inte lika entydiga slutsatser. Som framgår i tabell 4.1 blir det enligt denna skattning större effekt på vägtransporter och mindre effekt på produktionen. Observera att massa- respektive pappersindustrin har studerats separat i Trafikanalys studie, och att dessa industrier sammantaget beräknas leda till större personalneddragningar än tidigare studie.

Trafikanalys resultat kan sammanfattas med att marknaden för skogsindustrins traditionella produkter inte har vuxit särskilt mycket under den senaste tioårsperioden. Exportvärdet per ton har inte heller ökat vilket tyder på att skogsindustrin är en mogen marknad där det är svårt att öka värdet av produktionen. Studien av de tre sektorerna sågverk, massaproduktion samt produktion av papper och papp för perioden 2002 till 2012 visar, likt tidigare studier, att skogsindustrins efterfrågan på vägtransporter reagerar relativt kraftigt på förändrade transportkostnader, men att det är svårt att se några större effekter på produktionsvolymerna. För sågverken är kostnaden för transporter en mycket stor del av produktionskostnaden och

SIKA, *Transportkostnadseffekter av svensk geodifferentierad kilometerskatt*. SIKA PM 2007:5.

⁵¹ Trafikanalys (2017n), *Skogsindustrin och kostnader för lastbilstransporter – en faktorefterfrågeanalys*, Trafikanalys PM 2017:11

⁵² Hammar, Henrik, *Konsekvenser för skogsindustrin vid ett eventuellt införande av en svensk kilometerskatt*, Konjunkturinstitutet, Specialstudie Nr 10, december 2006.

sågverken får därför sägas vara extra känslig för transportkostnadsförändringar. Under perioden har också antalet sågverk sjunkit, men i stället har kvarvarande anläggningar kunnat öka produktionen och bättre utnyttja fördelarna med storskalig produktion. Det har emellertid varit svårt att på något tillförlitligt sätt kvantifiera tänkbara effekter av höjda transportkostnader. Till skillnad från tidigare studier tyder resultaten i denna studie på att skogsnäringen idag är en så pass viktig del av marknaden för förnybar energi att det är svårt att studera den på traditionellt vis. Möjligen är det därför en faktorefterfrågeanalys av skogsnäringen blivit svårare att genomföra.

Härtill kan det också nämnas att det finns osäkerheter i de genomförda konsekvensanalyserna, och detta resonemang torde gälla även för transportkostnadsökningar utanför vägsidan. Det är inte självklart att skogsindustrin behöver stå för hela transportkostnadsökningen eftersom effekterna av en transportkostnadsökning sipprar ut på flera parter i ekonomin. Fastighetsägare, dvs. skogsägare, får mindre betalt för råvaran och speciellt för skog långt från produktionsanläggningar, transportörer kan komma att få bära sin del och kostnadsökningen kommer också i den mån det går att vältras över på slutkunderna till de varor som produceras. I vilken grad övervältring är möjlig beror bl.a. på graden av homogenitet i varan och på varans priselasticitet, det vill säga företagets marknadsmakt är av vikt. Transportavståndet till en konkurrensutsatt världsmarknad påverkar också hur stor andel av den totala transportkostnadsökningen som kan föras över till slutkund. Det är inte heller osannolikt att effektivare transporter eller delvis andra trafikupplägg också gör sitt till för den förändrade kostnadsbilden.

Globalisering, transporter och industrilokalisering

Globaliseringen drivs av framsteg inom transport- och kommunikationsteknik som gör det billigare att frakta varor och tjänster mellan länder, samtidigt som de flesta OECD-länderna monterar ner handelshinder som tullar och gränsformaliteter. För Sveriges del är den ekonomiska integrationen inom Europa, och framväxten av Europas inre marknad med fri rörlighet av varor och tjänster speciellt viktig. Sverige övergår också allt mer till att bli ett tjänstesamhälle där finansiella tjänster och datorprogram är mycket enklare att transportera än en typisk industrivara.

Globaliseringen och den ekonomiska integrationen inom Europa kommer att påverka förutsättningarna för Sveriges industri. När marknaderna integreras är det allt mindre nödvändigt för företagen att producera där varorna säljs. Istället blir det viktigare att företaget ligger där det är gynnsamt att producera, vilket ofta innebär att företaget väljer att lokalisera produktionen till ett attraktivt industriellt kluster. Konkurrensen om de högteknologiska tjänsteföretagen mellan till exempel Tyskland och Sverige kommer därför allt mer att bli en konkurrens mellan ländernas storstadsregioner och dess industriella kluster. Dessa kluster kommer därför att vara av stor betydelse för Sveriges framtida tillväxt. Priset på transporter blir i detta sammanhang viktigt eftersom det påverkar industrins lokalisering, och därmed förutsättningarna för Sveriges industriella kluster.

Ett viktigt undantag från tendensen till ökad geografisk koncentration av den ekonomiska aktiviteten till storstadsregionerna utgörs av den råvarubaserade industrin som till exempel gruvor, stålverk och skogsindustri. Denna industri kommer även i framtiden att vara ett "ankare" för ekonomisk aktivitet på platser där de naturliga förutsättningarna finns.

Transportkostnad och Sveriges konkurrenskraft – en modellanalys

Trafikanalys lät i en förstudie (Forslid, 2013) analysera transportkostnadens betydelse för Sveriges export i skenet av den globalisering och den övergång mot ett tjänste- och tekniksamhälle där konkurrensen om de internationella högteknologiska tjänsteföretagen är av vikt. Exempel på frågeställningar som belyses är om det spelar någon roll vilken industri som gynnas och om den tunga svenska basindustrin har någon särställning. En annan belyst fråga är hur transportkostnaden påverkar uppkomsten av kluster av exportindustrier.

I korthet framkommer att framförallt industriella kluster kan ha stor betydelse för Sveriges konkurrenskraft. Samhällets kostnad för ett underprissatt infrastrukturanvändande måste dock vägas in i bilden. Det visar sig i studien inte finnas några särskilda skäl som talar för att den tunga svenska basindustrin skulle vara mer beroende av låga transportkostnader än annan exportindustri.

Modellstudien visar att branscher med stora så kallade agglomerationsexternaliteter⁵³ kan generera större välfärd för ett samhälle än samhällets kostnad för den subvention ett underprissatt infrastrukturanvändande resulterar i. En för liten agglomerationsexternalitet minskar dock landets välfärd om skattebetalarna samtidigt subventionerar transportkostnaden genom exempelvis ett underprissatt infrastrukturanvändande.

Den exporterande råvaruindustrin, som gruvindustri och skogsindustri, är speciell på det sätt att den är geografiskt förankrad i den region där råvarorna finns. En subvention av transporter i denna sektor leder, enligt studien, till högre avkastning på råvarorna, men inhemska regioner utan råvaror tenderar att förlora. Ur ett nationellt perspektiv är det enligt studien därför olämpligt att fokusera transportsubventionerna speciellt till råvaruindustrin. En allmän subvention av exportindustrins transporter är att föredra.

Det kan dock ifrågasättas om transportsubventioner, t.ex. i form av underprissatt infrastruktur, överhuvudtaget är en effektiv politik för att internalisera agglomerationsexternaliteter. Kanske är t.ex. direkta subventioner till företagen i en viss region mer effektiva. Direkta företagssubventioner skulle emellertid vara svåra att tillämpa i sådana fall, eftersom externaliteterna är svåra att mäta. Dessutom strider de mot EU:s konkurrenslagstiftning, och är därför inte aktuella.

De potentiella vinsterna av subventioner av industrins transporter skiljer sig mellan branscher. Starkare agglomerationsexternaliteter innebär att motiven för subventioner är starkare. Det kräver en relativt omfattande utredning för att få en uppfattning av storleken på dessa externaliteter på branschnivå.

Näringslivets struktumvandling med betydligt högre koldioxidskatter

Figur 4.6 redovisar resultat från Konjunkturinstitutets allmänjämviktsmodell EMEC, vad gäller näringslivets struktumvandling i scenarier där företag och hushåll möter högre koldioxidskatter än i EMEC:s referensscenario⁵⁴. Fokus är på en inhemsk ökning av de koldioxidpriser som hushåll och företag utanför EU ETS betalar. Scenarierna A till C levererar alla samma globala utsläppsminskning men varierar vad gäller hur stor del av denna

⁵³ Det vill säga de positiva externaliteter som uppstår när företag lokaliseras på samma ställe.

⁵⁴ Referensscenariot beskriver en utveckling av svensk ekonomi till år 2030 utan ytterligare förstärkning av klimat- och energipolitiken så som den förelåg år 2016.

minskning som sker inom Sveriges gränser.⁵⁵ Scenario A har en något lägre koldioxidskatt än referensscenariot. Vi fokuserar därmed på scenarierna B och C, där den förra har en betydligt högre koldioxidskatt än i referensscenariot och den senare en ännu högre skatt. Även med en antagen ökning av energieffektiviteten och ökat inslag av biobaserade drivmedel så ökar svenska företags energikostnader relativt referensscenariot.

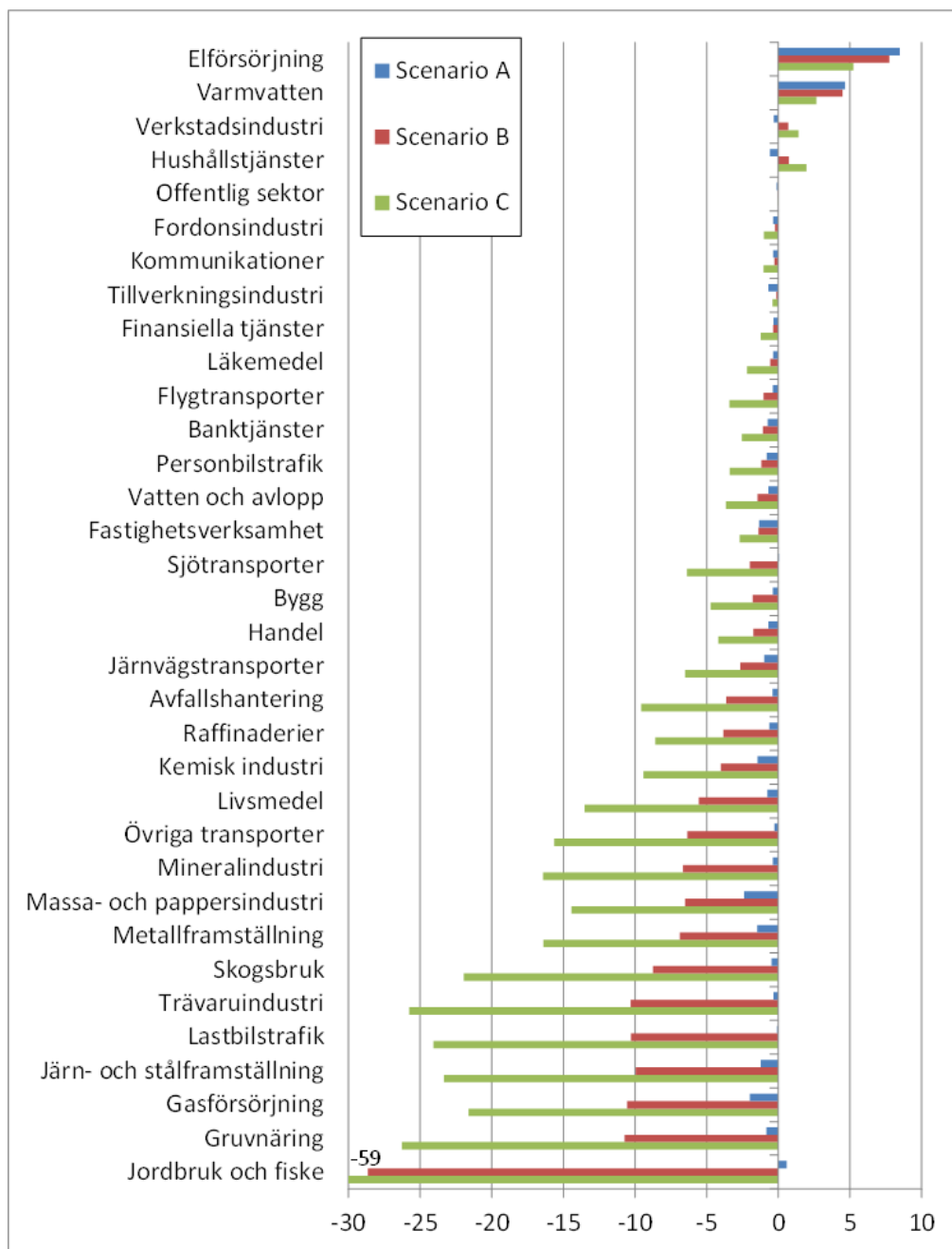
Scenarierna B och C vrider näringslivets komparativa fördelar mot mer arbetsintensiv och mindre energiintensiv produktion, som ofta också är råvaru- och kapitalintensiv. En lägre tillväxt jämfört med referensscenariot erhålls, se Konjunkturinstitutets (2017) delredovisning. Denna kostnad får vägas mot de klimatpolitiska fördelarna. Under anpassningen till de förändrade komparativa fördelarna kommer en del företag att förlora i konkurrenskraft och anläggningar slås ut eller får minska produktionen.

Figur 4.6 visar att olika sektorer i ekonomin påverkas olika mycket och på olika sätt. Jordbruket är den sektor som påverkas mest negativt av höjda koldioxidskatter, framförallt i scenario C där produktionen faller med närmare 60 procent jämfört med referensscenariot. Även i scenario B är jordbruk den sektor där produktionsminskningen är störst, cirka 28 procent, vilket innebär att även här minskar sektorn relativt år 2013 (som är scenariots basår). Detta beror på att jordbrukssektorn använder en hög andel drivmedel som insatsvara. Det är dessutom svårt för jordbrukssektorn att substituera bort från fossila drivmedel och mot till exempel biobränslen. Det samma gäller för lastbilstrafik, som också påverkas mer än de flesta andra sektorer. Andra sektorer som drabbas hårt är energiintensiva industrisektorer som gruvnäring, järn- och stålframställning samt massa- och pappersindustri. Den direkta energianvändningen i dessa sektorer ligger inom ramen för EUs handel med utsläppsrätter (EU ETS), och betalar därför inte den inhemska koldioxidskatten som analyseras här. Att de trots allt påverkas av högre koldioxidskatter utanför EU ETS beror på att de är beroende av transporter, både av insatsvaror och vid transport av deras slutprodukter till marknaden. De flesta sektorerna upplever en minskning i produktionen, men el och fjärrvärme ökar tydligt i alla scenarierna. Figur 4.6 är en illustration av hur aktörerna i den svenska ekonomin svarar på förändringar i klimatpolitiken och därav följande relativprisförskjutningar. En kraftfull klimatpolitik leder till omfattande strukturomvandling som bland annat påverkar investeringar i de olika sektorerna. Som framgår påverkar klimatpolitiken branschernas konkurrenskraft och styrkan i denna påverkan skiljer sig kraftigt mellan olika branscher.

I likhet med det vi såg ovan så sker en strukturomvandling mot ett näringsliv som är mer koldioxid- och transportsnålt än det historiska.

Det ska noteras att EMEC-modellen går från en jämvikt till en annan. Detta innebär att alla anpassningar är med, däribland växelkursjusteringar. Vidare fångar modellen effekter av skatteväxling. Modellen fångar däremot inte anpassningsförloppet mellan de olika jämvikterna eller kostnader förknippade med detta förlopp. Dessa kostnader kan, som nämnts i tidigare avsnitt, vara betydande.

⁵⁵ Konstanthållandet av de globala utsläppen antas ske genom att Sverige utnyttjar det utrymme för utsläppshandel mellan EU-medlemmarnas regeringar som det kommande ESR-direktivet medger. I praktiken kan det innebära att den svenska regeringen köper kvotenheter från exempelvis Bulgarien, så att de minskar sina utsläpp mer än de annars skulle gjort.



Figur 4.6. Strukturomvandlingseffekter. Förändring i förädlingsvärde jämfört med referensscenariot (procent)
Anm. Produktionsnivån inom "Jordbruk och fiske" faller med 59 % i scenario C. Källa: Konjunkturinstitutet (2017).

Inte i något av de ovan redovisade scenarierna klarar Sverige målet om 70 procent lägre koldioxidutsläpp från inhemska transporter (exklusive inhemskt flyg). Det ska dock noteras att energieffektiviseringstakten och graden av bränslebyte i stora stycken är exogent bestämt och i dessa scenarier inte påverkas av koldioxidskattens nivå. En mycket hög koldioxidskatt får därmed egenskaper som i viss mån liknar de en km-skatt har, det vill säga den slår hårdare på företagens transportkostnader än i en modell där aktörerna kan investera ytterligare i energieffektiviseringsåtgärder och/eller vidta ytterligare bränslebyten.

4.4 Mer kunskap behövs

Konkurrenskraft är ett på flera sätt problematiskt begrepp och det har olika betydelser för olika intressenter. I ett internationellt perspektiv handlar det i slutändan om vilka komparativa fördelar ett land har gentemot andra länder. Dessa komparativa fördelar beror på en mängd faktorer och just vilken nivå som skatter och avgifter inom transportområdet i sig har kan inte ges någon direkt förklaring. Hur väl infrastruktur och logistikkedjor i stort fungerar är självklart av stor vikt för den transportintensiva industrin. Väl fungerande transporter till låga kostnader är viktigt. Avgifts- och skatteandelen av transportkostnaden synes inte hög och det ges samtidigt subventioner för vissa industrier i norra Sverige. Viktigt för industrins transporter är också en väl fungerande infrastruktur som underhålls och utvecklas på bästa sätt. Rent krasst brukar transportekonomen mena att både små och stora investeringar i infrastruktur som är samhällsekonomiskt lönsamma ska genomföras och att transporter ska prissättas i nivå med sina samhällsekonomiska kostnader. I verkligheten genomförs inte alla lönsamma investeringar och andra som inte är lönsamma genomförs i stället. På samma sätt är det med den så kallade marginalkostnadsprissättningen eftersom trafikslagen betalar olika enligt kostnadsansvaret, och att det här till ännu inte är bra incitament i hur dessa skatter och avgifter tas ut. Det här kan sägas skapa ineffektiviteter i samhället. Självklart finns det vissa metodproblem med både samhällsekonomiska analyser och hur nytta och kostnader mäts. Metodiken behöver delvis utvecklas på området.⁵⁶ Vad gäller skatter och avgifter behöver det närmare analyseras hur de påverkar olika intressenter i och utanför landet och extra pålagor i form av administrativt merarbete hos åkerier och företag behöver komma i dagen och minimeras.

⁵⁶ Se exempelvis Trafikanalys (2017h) och Trafikanalys (2017i)

5 Skatternas och avgifternas bidrag till klimatmål

Riksdagen har antagit ett mål om att utsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010 (hädanefter kallat "klimatmålet"). Målet ingick som en del i regeringens proposition⁵⁷ om ett klimatpolitiskt ramverk, som beslutades av riksdagen i juni 2017. Anledningen till att inrikes flyg inte ingår i målet är att inrikes flyg ingår i EU:s utsläppshandelssystem, och därmed hanteras i särskild ordning.

I detta kapitel redovisas en prognos för hur växthusgasutsläppen från transportsektorn förväntas utvecklas om dagens styrmedel (inklusive skatter och avgifter) bibehålls, och hur denna utveckling förhåller sig till klimatmålet. Kapitlet innehåller också en summarisk genomgång av skatter och avgifter som har betydelse för klimatmålet. Därutöver redogörs kortfattat för hur höjningar av energi- och koldioxidskatterna bedöms påverka utsläppen från vägtrafiken. Slutligen förs ett generellt resonemang om ekonomiska styrmedels kostnadseffektivitet.

Ambitionen är att redovisa mer utförliga analyser av enskilda skatters och avgifters klimateffekter och kostnadseffektivitet i slutrapporten.

5.1 När vi klimatmålet med dagens styrmedel?

Naturvårdsverket tar regelbundet fram statistik och prognoser över växthusgasutsläpp från olika samhällssektorer, inklusive transportsektorn. Enligt Naturvårdsverket (2017) ökade utsläppen från inrikes transporter mellan 1990 och ca 2005, då de stabiliserades. Sedan 2008 har utsläppen minskat. Minskningen under de senaste åren beror framförallt på energieffektivare personbilar och på ökad användning av biodrivmedel. Energieffektiviseringen beror i sin tur dels på ökad andel dieslbilar på bekostnad av bensinbilar, samt på EU:s lagstadgade krav på minskade utsläpp från nya bilar. Även svenska styrmedel som den koldioxiddifferentierade fordonsskatten och skattebefrielsen för miljöfordon (bl.a. bränslesnåla dieslbilar) har haft betydelse.⁵⁸ Utsläppsminskningarna har dock gått långsammare under 2014-2015 än de har gjort under tidigare år. Detta beror på att det genomsnittliga antalet fordonskilometrar har ökat inom vägtrafiken.⁵⁹

Naturvårdsverket har under 2017 också gjort en prognos för den framtida utvecklingen av växthusgasutsläpp från inrikes transporter (se Figur 5.1).⁶⁰ Prognosen inbegriper styrmedel införda t.o.m. juni 2016.⁶¹ Prognosen visar att utsläppen från inrikes transporter, särskilt de

⁵⁷ Prop. 2016/17:146

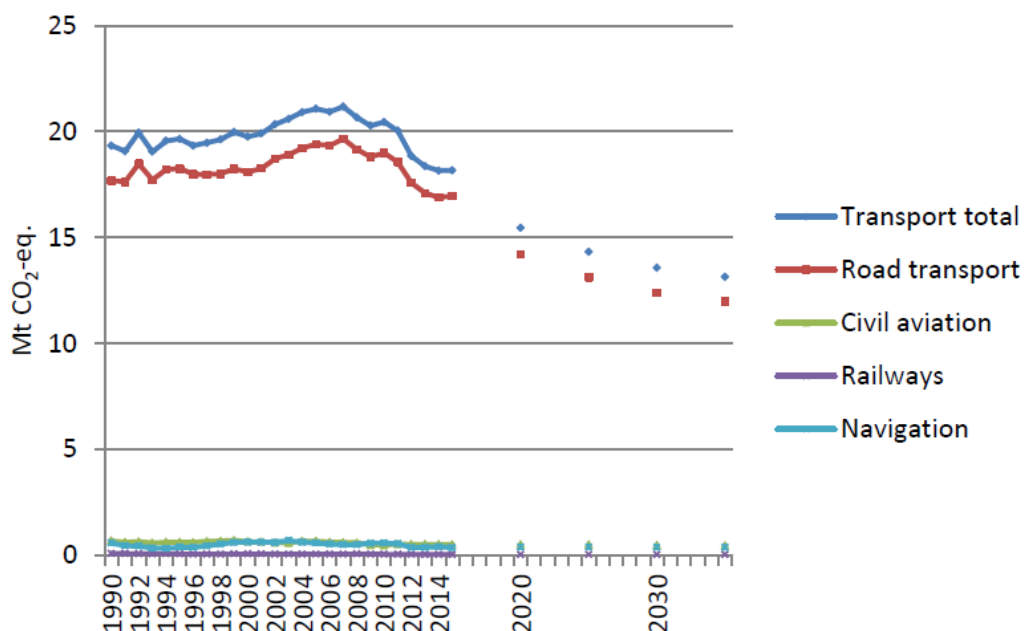
⁵⁸ Ds 2014:11

⁵⁹ Naturvårdsverket (2017)

⁶⁰ Naturvårdsverket (2017)

⁶¹ För låginblandade biodrivmedel antar man att dagens skattenivåer kommer att gälla för hela prognosperioden (2014-2035). Effekter av den s.k. reduktionsplikten, som planeras att införas 1 juli 2018, har därmed inte

från vägtrafiken, kommer att minska till 2030. Anledningarna till de förväntade utsläppsminskningarna är enligt Naturvårdsverket flera: EU:s koldioxidkrav på nya personbilar och lätta lastbilar, fortsatt minskning av antalet bensinbilar och ökad användning av biodrivmedel (särskilt i form av låginblandning i diesel). Även elanvändningen ökar, samtidigt som efterfrågan på fossila drivmedel minskar. Enligt Konjunkturinstitutet (2017) beror den förväntade utsläppsminskningen på att redan beslutad politik fortsätter att verka även efter 2020, samt att koldioxidskatten kommer att finnas kvar och årligen öka med två procent genom BNP-uppräkning. Dessutom antar Konjunkturinstitutet att oljepriset kommer att vara relativt högt under perioden, och att drivmedelseffektiviteten i transportsektorn ökar med 1,5 procent per år. Det sker också en strukturomvandling i riktning mot en mindre transportintensiv ekonomi. Den utsläppsminskning som Naturvårdsverket prognosticerar är dock inte tillräcklig för att nå klimatmålet – utsläppen (från inrikes transporter exklusive luftfart) bedöms bara bli ca 35 procent lägre mellan 2010⁶² och 2030, vilket är hälften av vad som krävs för att nå det 70-procentiga målet. Enligt Konjunkturinstitutet är en del av förklaringen till att målet inte nås att den antagna energieffektiviseringen under perioden sänker kostnaderna för transporter och ger upphov till rekyleffekter⁶³.



Figur 5.1 Historiska och prognosticerade växthusgasutsläpp från inrikes transporter.
Källa: Naturvårdsverket (2017).

För att nå klimatmålet till 2030 krävs alltså ytterligare åtgärder. Enligt flera tidigare utredningar⁶⁴ krävs en kombination av effektivare fordon, större andel förnybara drivmedel och elektrifiering samt att trafikarbetet med energiintensiva trafikslag minskar, för att relevanta klimatmål för transportsektorn ska nås. För att åstadkomma detta kan olika typer av styrmedel

beaktats i prognosen. Inte heller effekter av det s.k. bonus-malussystemet, som även det planeras att införas 1 juli 2018, har beaktats.

⁶² För utsläppsstatistik för 2010, se <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/>

⁶³ Rekyleffekter innebär att resurseffektiviseringar stimulerar ny efterfrågan, som helt eller delvis kan omintetgöra den initiala effekten. Om t.ex. transporter kan utföras på ett mer effektivt och därmed billigare sätt kan den realiserade efterfrågan öka, vilket i så fall resulterar i mer transporter.

⁶⁴ Se t.ex. SOU 2013:84, Trafikverket (2016b) och Energimyndigheten m fl (2017).

användas, bland annat skatter och avgifter. Andra möjligheter är t.ex. lagstiftning, subventioner och stöd (inkl. skattenedsättningar), infrastruktur- och bebyggelseplanering, information och utbildning, offentlig upphandling samt finansiering av forskning och innovation. Dessutom kan en viktig åtgärd vara att identifiera och om möjligt justera eller avskaffa motverkande styrmedel inom andra politikområden, t.ex. olika miljöskadliga subventioner⁶⁵.

Ekonomiska styrmedel, såsom skatter och avgifter, har en viktig funktion eftersom de generellt har potential att vara mer kostnadseffektiva än t.ex. juridiska styrmedel (se kap 5.3). Av bl.a. den anledningen har svenska regeringar på senare år sett generella ekonomiska styrmedel – som koldioxidskatten – som grunden i den svenska strategin för att nå klimatmålen. Enligt Konjunkturinstitutet (2017) skulle dock koldioxidskatten behöva höjas med 1 390 procent (dvs. med drygt 14 kr per kilo koldioxid) för att halvera utsläppen från inrikes transporter till år 2030 jämfört med år 2013, vilket enligt Trafikanalys förmodligen inte är politiskt genomförbart.⁶⁶ Detta talar för att koldioxidskatten – samtidigt som den bibehåller sin centrala position i den svenska klimatstrategin – sannolikt behöver kompletteras med andra styrmedel för att accepteras.⁶⁷ Utökad kvotplikt för biobränslen är ett exempel på alternativ.

Ett annat skäl för att komplettera koldioxidskatten med mer riktade styrmedel kan vara förekomster av andra marknadsmisslyckanden än själva utsläppet av växthusgaser. Det kan t.ex. handla om kunskapsläckage från investeringar i forskning och utveckling, andra hinder för ny teknik och infrastruktur samt olika typer av informationsmisslyckanden.⁶⁸

5.2 Vilka skatter och avgifter påverkar klimatmålet?

Skatter

Energi- och koldioxidskatterna har varit centrala för att minska växthusgasutsläppen i Sverige, och från transportsektorn, sedan 90-talets början. Dessa skatter kommer med största sannolikhet spela en huvudroll för klimatstyrningen på transportområdet även i fortsättningen. Utöver dessa skatter har även fordonsskatten och trängselskatter betydelse. Även beskattningen av förmånsbilar och av fri förmånsparkering⁶⁹ är värd att nämna.

Även olika undantag från ovan nämnda skatter har betydelse för klimatstyrningen. Ett av de viktigaste undantagen är nedsättningar av energiskatten och befrielse från koldioxidskatt för förnybara drivmedel, något som bidrar positivt till klimatmålet.⁷⁰ El och bränslen (i praktiken diesel) som används för bandrift är också befriade från energiskatt, vilket i det ena fallet (el) bidrar positivt och i det andra fallet (bränslen) främst negativt. Bränslen för bandrift är också befriade från koldioxidskatt, även om de är fossila. Även bränslen som används inom sjöfarten

⁶⁵ Se t.ex. Naturvårdsverket (2017a) och Trafikverket (2016c).

⁶⁶ I avsnitt 4.3 framgår vilka konsekvenser som estimerats med Konjunkturinstitutets EMEC-modell.

⁶⁷ Trots att det kan bli mer kostsamt.

⁶⁸ Ds 2014:11

⁶⁹ Det finns dock indikationer på att skattefelet är stort för beskattningen av fri parkering, pga bristande kontroll. Källa: SOU 2013:84.

⁷⁰ Regeringen planerar att fr.o.m. 1 juli 2018 införa en s.k. reduktionsplikt för bensin och diesel.

Reduktionsplikten innebär att reduktionspliktiga aktörer, såsom drivmedelsleverantörer, åläggs att årligen minska växthusgasutsläppen från den diesel och bensin som de levererar/använder med en viss procent. Utsläppsminskningen ska ske genom inblandning av biodrivmedel. I samband med införandet av reduktionsplikten avskaffas nedsättningarna av energi- och koldioxidskatten för de biodrivmedel som omfattas av reduktionsplikten (d.v.s. låginblandade biodrivmedel).

är befriade från energi- och koldioxidskatt. En skattenedsättning som motverkar klimatmålet är den som gäller för energiskatt på diesel. För lätta fordon kompenseras denna nedsättning av en högre fordonsskatt, men för tunga fordon finns ingen motsvarande kompensation. Slutligen betalas ingen energiskatt för fordonsgas, oavsett om dess komponenter är fossila eller förnybara.

Undantag finns också från fordonsskatten, på så vis att nya lätta fordon som uppfyller särskilda miljökrav undantas från fordonsskatt de första fem åren.⁷¹ Syftet med skattebefrielsen är att bidra positivt till bl.a. klimatmålet genom att styra mot köp av fordon som är bränseleffektiva eller som drivs med förnybara bränslen. För nyare lätta fordon är fordonsskatten för övrigt differentierad utifrån fordonets koldioxidutsläpp, vilket också bidrar positivt till klimatmålet. När det gäller beskattningen av förmånsbilar har tidigare analyser⁷² visat att denna förmån generellt värderas för lågt i förhållande till fordonets verkliga kostnad, och att användning av förmånsbilar därmed i praktiken är subventionerad, vilket motverkar klimatmålet. Den särskilda nedsättning av förmånsvärdet som gäller för fordon som drivs med el eller biodrivmedel bidrar dock positivt.

Slutligen kan nämnas reseavdraget, som är ett avdrag från inkomstskatten för resor till och från arbetet och för tjänsteresor. Inkomstskatten är inte en transportrelaterad skatt, men avdraget kan påverka körsträckor och därmed utsläpp från transportsektorn.

Avgifter

När det gäller avgifter är det svårare att identifiera vilka som är viktigast ur klimatsynpunkt, dels eftersom antalet avgifter på transportområdet är betydligt större än antalet skatter, dels eftersom avgifterna i de flesta fall är införda i andra syften än att just påverka växthusgasutsläppen. De är t.ex. ofta av finansierande karaktär snarare än styrande. Några avgifter som är värda att nämna är dock vägavgifter för tunga fordon, banavgifter samt lots- och farledsavgifter. På kommunal nivå finns bl.a. parkeringsavgifter och hamnavgifter. Därutöver hanterar Transportstyrelsen en mängd avgifter som rör bl.a. tillstånd, licenser, tillsyn och registerhållning. Det saknas analyser av dessa avgifters eventuella påverkan på klimatmålet, men troligtvis är den av begränsad betydelse.

5.3 Skatternas, avgifternas och övriga styrmedels klimateffekter och kostnadseffektivitet

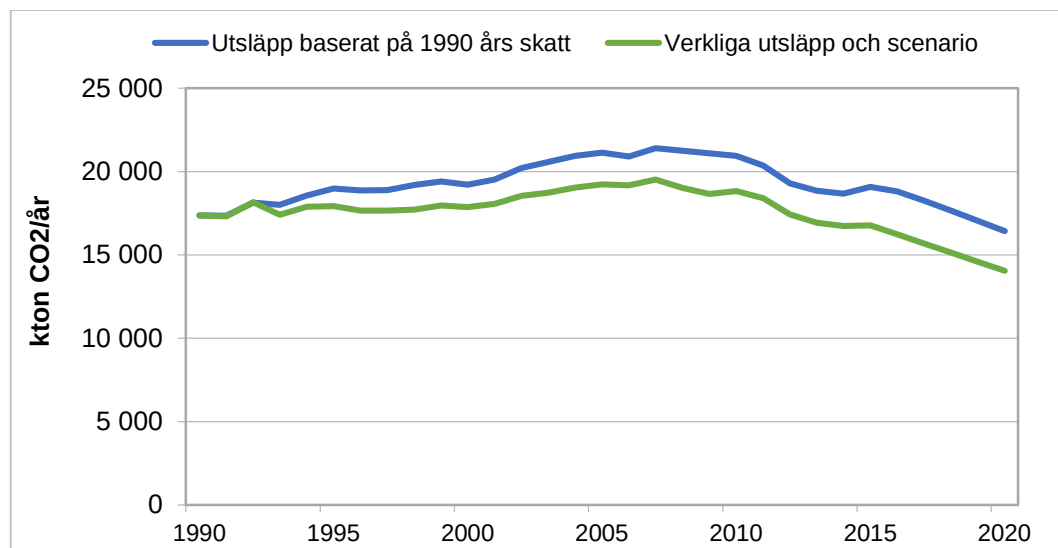
Eftersom styrmedlen på klimatområdet är många, och ofta har införts för att uppfylla även andra mål än klimatmål, kan det vara svårt att i efterhand utvärdera den exakta måluppfyllelsen. Då flera styrmedel samspelar är det även svårt att särskilja effekten av ett enskilt styrmedel från effekten av de övriga. Det är dessutom ofta komplicerat att skilja ut styrmedelseffekter från effekter av andra omvärldsförändringar. Enligt Sveriges sjätte

⁷¹ Regeringen planerar att fr.o.m. 1 juli 2018 införa ett s.k. bonus-malussystem för lätta fordon. Systemet innebär att miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras vid inköpstillfället med en bonus medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt. I samband med införandet av bonus-malussystemet avskaffas den femåriga fordonsskattebefrielsen för lätta fordon som uppfyller vissa miljökrav.

⁷² Ynnor (2013), Copenhagen Economics (2010)

nationalrapport om klimatförändringar (Ds 2014:11)⁷³ är detta särskilt tydligt för utvecklingen under det senaste decenniet. Under denna period har flera styrmedel av betydelse för klimatmålet införts eller skärpts i Sverige samtidigt som energipriserna ökat kraftigt. En tydlig slutsats i nationalrapporten är dock att energi- och koldioxidskatter har varit viktiga instrument för att uppnå energi- och klimatpolitiska mål.

Naturvårdsverket har, inför den kommande sjunde nationalrapporten om klimatförändringar, bedömt effekterna på vägtrafikens koldioxidutsläpp av de energi- och koldioxidskatt höjningar som gjorts sedan år 1990. Figur 5.1 visar de faktiska utsläppen från 1990 till 2015 med prognos till år 2020, samt en uppskattning av hur utsläppsutvecklingen hade sett ut utan skatthöjningarna sedan 1990. Effektberäkningen har gjorts på den nominella skattenivån då beslut att inflationsjustera drivmedelsskatterna togs 1994. Den sammantagna utsläppseffekten av skatthöjningarna beräknas år 2010 uppgå till ca 2 miljoner ton koldioxid per år (jämfört med om 1990 års nominella skattenivåer behållits). Effekten för år 2015 och 2020 uppskattas till 2,3 miljoner ton koldioxid per år.



Figur 5.1 Utsläpp av koldioxid från vägtrafik 1990-2015 och prognos till år 2020 med beslutade drivmedelsskatter (nominella priser), jämfört med uppskattade utsläpp om drivmedelsskatten behållits på 1990 års nivå.

Källa: Naturvårdsverket.

Allmänt om kostnadseffektivitet

Allmänt kan konstateras att ekonomiska styrmedel har goda grundförutsättningar för en hög kostnadseffektivitet. Detta eftersom de beteendeförändringar som eftersträvas kan genomföras av de aktörer som har lättast att anpassa sitt agerande. De ger också en flexibilitet i valet av åtgärder, vilket resulterar i att åtgärder med låga kostnader vidtas. Den information som privata aktörer har om sina egna specifika möjligheter att minska utsläppen kan utnyttjas på ett effektivt sätt.⁷⁴

⁷³ En nationalrapport om klimatförändringar lämnas till FN vart fjärde år. Rapporten är utformad i enlighet med de riktlinjer som antagits av parterna till FN:s klimatkonvention. Rapporten beskriver bl.a. klimatarbetet i Sverige samt innehåller klimatprognoser.

⁷⁴ Ds 2014:11

Det är dock viktigt att det ekonomiska styrmedlet är utformat så att olika utsläppare så långt som möjligt möter samma kostnad för det marginella utsläppet. När det gäller koldioxid- och energiskatterna så har skattesatserna differentierats mellan olika sektorer på grund av att vissa branscher är utsatta för internationell konkurrens, och för att möjliggöra skattehöjningar för övriga sektorer av samhället. En sådan differentiering riskerar att leda till en minskad kostnadseffektivitet för systemet genom att olika aktörer möter olika kostnader för sina utsläpp. I en omvärld där inte samtliga länder möter utsläppsrestriktioner kan en differentiering av skatterna ändå, när effekter på den totala ekonomin vägs in, vara motiverad utifrån ett kostnadseffektivitetsperspektiv. För att långsiktiga klimatmål ska kunna nås behöver ett förändringstryck skapas, som leder till strukturella förändringar och att ny teknik utvecklas. En sådan utveckling är nödvändig för att skapa en hållbar tillväxt på lång sikt.⁷⁵

Som nämnts tidigare finns också en risk att de generella ekonomiska styrmedlen inte kan konstrueras på ett teoretiskt önskvärt sätt på grund av (politiska) målkonflikter. Riktade styrmedel kan då bidra till att öka kunskapen om de åtgärdsalternativ som finns. Detta innebär att det i vissa fall kan vara kostnadseffektivt att kombinera generella och riktade styrmedel.⁷⁶

Riktade styrmedel, skuggpriser och kostnadseffektivitet

Kostnadseffektivitet hos styrmedel inom transportsektorn kan belysas genom att beräkna det implicita priset/(skuggpriset) på utsläpp av koldioxid baserat på respektive styrmedel. Ett högre skuggpris indikerar en sämre kostnadseffektivitet än ett lägre skuggpris. Trafikanalys (2017c) visar att den implicita värdering som syftar till att endera öka andelen biodrivmedel eller stimulera val av energieffektiva fordon är avsevärt högre än det skuggpris som idag används på 1,14 kronor per kg koldioxid som härrör från koldioxidskatten på bränsle. Det bör dock noteras att alla styrmedel inte bör betraktas som permanenta så som bränsleskatten, utan somliga är av mer tillfällig karaktär. Exempelvis kan supermiljöbilspremien eller investeringsstöd till produktionsanläggningar och tankställen för biogas ses som styrmedel för att möjliggöra en marknad. Det är då delvis naturligt att skuggpriset på koldioxid så som beräknat för dessa stöd blir högre.

Det faktum att biodrivmedel inte bara är befriade från koldioxidskatt utan i varierande omfattning också har nedsatt energiskatt innebär i sig att politikerna är beredda att ge ett stöd för användning av biodrivmedel som går utöver skuggpriset som härrör från koldioxidskatten.

Beräkningar har gjorts både utifrån drivmedlens innehåll av fossilt kol och med hänsyn taget till livscykelutsläpp. Båda beräkningssätten ger en liknande bild där skuggpriset från skattenedsättningen för biodrivmedel är mellan 2 och 3 gånger högre än skuggpriset från koldioxidskatten på bensin såsom den vanligtvis beräknas.

För att stimulera val av energieffektiva fordon används flera styrmedel: supermiljöbilspremien, en differentiering av fordonsskatten och nedsättning av förmånsvärdet. Skuggpriset från supermiljöbilspremien, fordonsskatten och nedsättningen av förmånsvärdet blir mellan 2 och 5 gånger högre för val av elbilar och laddhybrider än dagens skuggpris på drygt 1 kr per kg som härleds från koldioxidskatten. Beräkningarna av Trafikanalys (2017c) visar att det även finns skillnader mellan olika grupper. Incitamenten att välja en gasbil är avsevärt högre för förmånsbilisterna än för privatköparna medan det finns starkare incitament att välja en snål bensin- eller dieselbil (95 gram per km) för en privatköpare än för en förmånsbilist. För val av snåla bränslebilar är stimulansen genom nedsatt fordonskatt större för dieselbilar än för

⁷⁵ Ds 2014:11

⁷⁶ Ds 2014:11

bensinbilar vilket bara delvis uppvägs av att drivmedelsskatten ger större incitament att välja snåla bensinbilar än snåla dieselbilar, för bilar med genomsnittliga körsträckor.

För att stimulera användning av biogas i transportsektorn har investeringsstöd getts till både produktionsanläggningar och tankställen. Utöver detta är biogasen skattebefriad och fordonsskatten och förmånsvärdet är nedsatt för gasbilar. För att stimulera användning av biogas i personbilar har staten varit beredd att ge stöd motsvarande knappt 4 kr per kg koldioxidreduktion och för användning i förmånsbilar är stödet kring 5 kr per kg koldioxidreduktion. Merkostnaden för att bedriva busstrafik med biogas uppskattas till ca 7 kr per kg koldioxidreduktion.

6 Skatter, avgifter och subventioner inom transportsektorn – vad är ”rätt” nivå?

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Härtill finns ett funktionsmål och ett hänsynsmål, där det förra handlar om att tillgängligheten ska utvecklas för medborgare och näringsliv och hänsynsmålet beskriver hur transportsystemet ska utvecklas med avseende på trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Här resonerar vi kring samhällsekonomiskt effektiv prissättning, klimat och långsiktig hållbarhet, om näringslivets transporter samt om tillgänglighet på landsbygden. I slutredovisningen kommer denna bild att fördjupas och även hänsynsmålet lyftas fram kopplat till skatter och avgifter inom transportområdet.

6.1 För effektiv prissättning

Som beskrivits inledningsvis innebär det så kallade kostnadsansvaret att varje transport ska betala för (internalisera) de externa kostnader de orsakar med rörliga skatter och avgifter. När dessa skatter och avgifter ställs mot de externa marginalkostnaderna erhålls en så kallad internaliseringsgrad och trafik som betalar rörliga skatter och avgifter som helt täcker marginalkostnaden har en internaliseringsgrad om 100 procent.

Sett till internaliseringsgrad låg järnvägsgods 2016 på mellan 20 till 30 procent, sjöfart kring 70 procent och gods på väg däremellan med en internaliseringsgrad i intervallet 50 till 75 procent. Spannet för lastbilstrafik beror på fordonskombination och var lastbilen kör. För persontrafik har bensinbilar på landsbygden en internaliseringsgrad om närmare 180 procent och i tätort 80 procent. Dieslbilar betalar för de externa effekter de orsakar på landsbygden, men betalar i tätort inte i samma utsträckning som bensinbilar. Persontågstrafiken kan till stora delar sägas betala för de externa effekterna de orsakar om trängsel (eller knapphet) på spår inte beaktas. Buss betalar i mindre utsträckning för sina samhällsekonomiska kostnader än tåg.⁷⁷

För att uppnå ”rätt” nivå enligt kostnadsansvarsprincipen bör exempelvis bensindrivna personbilstrafik på landsbygden erhålla lägre bränsleskatt eller någon typ av subvention och betala lite mer i tätort. Även godstrafik ska enligt denna princip – för alla trafikslag – betala mer både på landsbygden och i tätort.⁷⁸

⁷⁷ Trafikanalys (2017a)

⁷⁸ Intressant att notera i sammanhanget är att ”Näringslivets organisationer står bakom principen om kostnadsansvar och internalisering av externa effekter för samtliga trafikslag.” enligt en skrivelse (sid 1) från Transportföretagen, Svenskt näringsliv och Näringslivets transportråd till finansministern m fl. (juni 2017).

6.2 För att hantera klimatmålsuppfyllelse och skapa långsiktig hållbarhet

För att nå klimatmålet till 2030 är högre och för klimatet i bättre riktning styrande skatter och avgifter ett möjligt styrmedel, men inte det enda som kan styra i riktning mot målet. En koldioxidskatt på en väldigt hög nivå skulle krävas för att nå klimatmålet och skulle få konsekvenser bl.a. för tillgänglighet. Som skrivits tidigare behövs en kombination av effektivare fordon, större andel förnybara drivmedel och elektrifiering samt att trafikarbetet med energiintensiva trafikslag minskar. Förutom skatter och avgifter är exempelvis tekniska krav, subventioner och stöd (inkl. skattenedsättningar), infrastruktur- och bebyggelseplanering, information och utbildning, offentlig upphandling samt finansiering av forskning och innovation möjliga åtgärder. Att ekonomiska styrmedel och koldioxidskatt i flera sammanhang är mer kostnadseffektiva bör dock beaktas. Att nå klimatmålet genom att i stor utsträckning nyttja annat än ekonomiska styrmedel riskerar att kosta mer. Resultaten från den modellanalys som görs i avsnitt 4.3 som simulerar effekterna av kraftigt ökad koldioxidskatt kan vägleda oss i val av effektiva åtgärder för att närma oss klimatmålet.⁷⁹ Mycket tyder på att det är betydligt lägre kostnad för Sverige att bidra till att minska koldioxidutsläppen i andra länder.

6.3 För näringslivets transporter och den svenska konkurrenskraften

I inledningen av kapitel 4 framkom att Sverige har betydligt lägre prissättning av både väg- och järnvägsinfrastruktur 2016 jämfört med andra länder i Europa, men att prissättningen har ökat under åren 2012 till 2016. Den ökning av skatter och avgifter med koppling till transporter som har skett under de senaste 10 åren är märkbar också enligt näringslivet. Härtill finns det regelverk och förslag på nya regelverk som kan ge företagen ökade (eller minskade) kostnader.

Ökade kostnader (i form av skatter och avgifter) sätter press på företagen och kommer slå ut de som inte är tillräckligt effektiva. För de som blir kvar kan de ändå finnas positiva effekter på längre sikt. Dels kan befintlig kunskap snabbare omsättas i praktiken med rationaliseringar och nya upplägg, dels kan rätt utformade styrmedel ge incitament i en innovationsprocess.

I ett internationellt perspektiv handlar konkurrenskraft i slutändan om vilka komparativa fördelar ett land har gentemot andra länder. Dessa komparativa fördelar beror på en mängd faktorer där skatter, avgifter och subventioner inom transportområdet kan påverka. De ligger på en låg nivå i Sverige vad gäller järnväg både med och utan inte internaliserande avgifter och subvention. Sjöfarten betalar internaliserande avgifter i stor utsträckning, men får samtidigt en betydande subvention i form av sjöfartsstöd och betalar endast lite i övriga avgifter. På lastbilssidan betalas däremot mycket totalt sett i skatter och avgifter, speciellt på landsbygden. Förutom för de transporter som kan få transportbidrag där subventionerna många gånger är större än de skatter och avgifter som betalas för en transport.

⁷⁹ Förutom skatter och avgifter ingår också övriga åtgärder som nämns ovan i EMEC-analysen.

I grunden är dock framförallt en väl fungerande infrastruktur väsentlig. Därför är det viktigt att i sammanhanget också relatera betalade skatter och avgifter inom området till den infrastruktur som tillhandahålls. Ett uttryck för det kan vara hur mycket skattemedel som faktiskt satsas på infrastrukturinvesteringar och hur mycket som satsas på drift och underhåll samt reinvestering i infrastruktur. Sverige satsar mycket resurser på järnväg. Härtill bör det nämnas att det också är till stor fördel för tillgängligheten och Sveriges välfärd på en aggregerad nivå att genomföra samhällsekonomiskt lönsamma, både små som stora, investeringar oavsett trafikslag.⁸⁰

6.4 För att bibehålla en god tillgänglighet till en rimlig kostnad också på landsbygd

Sedan 3 till 4 år tillbaka har Trafikanalys (2017a) redovisat att personbilstrafik på landsbygden är överinternaliserad, dvs. att den betalar mer per kilometer i bränsleskatt än den kostnad den orsakar på marginalen i form av emissioner, olyckor, buller mm. Samtidigt redovisas att vägtrafiken i tätort är underinternaliserad, vilket inte heller ligger i linje med kostnadsansvaret. Ur ett rent tillgänglighetsperspektiv kan detta vara problematiskt eftersom det ibland saknas möjligheter att åka kollektivt på landsbygden. Tillgängligheten i transportsystemet kan då vara otillräcklig. I städer däremot finns kollektivtrafik som kan ge tillgänglighet utan krav på bil och en internalisering av bilens externa effekter där skulle också gynna den lokala och regionala kollektivtrafiken på sikt. Att tillgänglighet skapas genom subventioner⁸¹ kan tyckas problematiskt, men det bör noteras att det inte bara finns politiska, utan också teoretiska motiv för att subventionera lokal och regional kollektivtrafik ungefär till det totalbelopp det görs i dagsläget. Detta till följd av positiva externa effekter av kollektivtrafik.⁸² Att de satsade resurserna inte alltid används på det mest effektiva sättet i dagens lokala och regionala kollektivtrafik är dock något som bör åtgärdas, och likaså är det viktigt att få kostnadskontroll. En utmaning bör ändå vara hur den lokala och regionala kollektivtrafiken på sikt ska finansieras⁸³, men det utgör frågan för en annan rapport.

6.5 En väg mot styrande skatter och avgifter?

Det är eftersträvänsvärt med skatter, avgifter och subventioner som styr mot tydliga mål, som är långsiktigt stabila och lätt kan förstås och dessutom har märkbara effekter mot vad de avser att styra. Skatterna och avgifterna bör också vara konkurrensneutrala gentemot andra länder.

Hur dessa skatter, avgifter och subventioner bäst utformas för att uppnå alla syften som delvis kan verka motstridiga är en utmaning att ta på allvar.

⁸⁰ Trafikanalys (2017i).

⁸¹ Den lokala och regionala kollektivtrafiken subventioneras med 22 miljarder kronor per år vilket utgör drygt 50 procent av den totala kostnaden (Trafikanalys 2016b).

⁸² Se Trafikanalys (2013b) och Jansson m.fl. (2015).

⁸³ Ljungberg (2016).

7 Slutredovisningen avser att inkludera

- Intäkter för staten för samtliga aktuella skatter, avgifter och subventioner inom transportområdet samt vem som påverkas av avgiften eller skatten (operatör, näringsliv, etc.).
- Nationell och internationell reglering.
- Administrativ effektivitet för samtliga aktuella skatter och avgifter.
- Vad avgiftsintäkterna används till.
- Omvärldsförutsättningar som har eller kan påverka en skatts eller avgifts ändamålsenlighet framöver.
- En jämförelse mellan de uttryckta syftena med olika skatter och avgifter och deras faktiska utformningar och effekter.
- En fördjupad sammanställning och analys av hur skatter och avgifter förhåller sig till relevanta ekonomiska nyckeltal i olika transportintensiva branscher, i ett regionalt perspektiv.
- En kvalificerad bedömning av graden av måluppfyllelse och kostnadseffektivitet relativt etappmålet att växthusgasutsläppen ska minska med 70 procent 2030 jämfört med 2010.
- Analys kring större påverkan på de transportpolitiska målen var för sig och sammantaget, inklusive eventuella skillnader mellan olika regioner. Här bör tillgänglighetsaspekter och övriga miljöeffekter förutom klimat också lyftas, samt säkerhetsaspekter.
- Analys kring hur det svenska näringslivets konkurrenskraft samt sysselsättning påverkas av de skatter och avgifter som finns i dagsläget gentemot antingen den nivå som kostnadsansvarets anger och/eller gentemot den idag högre nivån på skatter och avgifter som finns relativt 10 år sedan och/eller gentemot den lägsta nivån på skatter och avgifter i Europa.
- Eventuellt en tillbakablick på kostnadsansvaret och funderingar framåt.

Referenser

- Balassa, B (1965). *Trade liberalization and revealed comparative advantages*, The Manchester school of economic and social studies, vol 32, s 99-123.
- Copenhagen Economics (2010). *Company Car Taxation*. Working paper nr 22 2010 (framtaget åt EU-kommissionen).
- Copenhagen Economics (2015), *Transportpolitikens kostnader och näringslivets konkurrenskraft*, Copenhagen Economics, Stockholm, nov 2015.
- CTS (2013), *Internalisation of external effects in European freight corridors*. CTS Working Paper 2013-03-28.
- Ds 2014:11. *Sveriges sjätte nationalrapport om klimatförändringar. I enlighet med Förenta Nationernas ramkonvention om klimatförändringar*.
- Energimyndigheten, Boverket, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen (2017). *Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet*. ER 2017:07.
- Förordning (2010:186) med instruktion för Trafikanalys.
- Hammar, Henrik, *Konsekvenser för skogsindustrin vid ett eventuellt införande av en svensk kilometerskatt*, Konjunkturinstitutet, Specialstudie Nr 10, december 2006.
- Hammar H, Lundgren T och Sjöström M, *The significance of transport costs in the Swedish forest industry*, Working Paper No. 97, Dec 2006, The National Institute of Economic Research.
- Jansson, J.O., Holmgren, J., Ljungberg, A. (2015), 'Pricing public transport services', in: Nash, C., (ed.) *Handbook of Research Methods and Applications in Transport Economics and Policy*, Edward Elgar, pp. 260-308,
- Järnvägslagen (2004:519).
- Kahn, J och Johansson, B. (2017), *Koldioxidvärdering inom transportsektorn Reflektioner ur ett statsvetenskapligt perspektiv*. Rapport nr. 102, Miljö-och energisystem Institutionen för teknik och samhälle, Lunds Universitet. Gjord på uppdrag av Trafikanalys.
- Konjunkturinstitutet (2017). *Klimatpolitisk inventering Del 1*. Specialstudie nr 57.
- Korzhenevych, A., Dehnen, N., Bröcker, J., Holtkamp, M., Meier, H., Gibson, G., Varma, A. & Cox, V. (2014), *Update of the Handbook on External Costs of Transport*. Ricardo-AEA. (Report for the European Commission: DG MOVE).
- Lind, D (2016), *Svensk export – komparativa fördelar och specialiceringsmönster sedan 1990-talet*, Ekonomisk debatt, nr 3, 2016.
- Liu, Xing och Bohlin, L (2013), *The impact of consistent internalization of the external effects of transport and manufacturing – a CGE analysis of Sweden*. I Transport and environmental incentive policy instruments effects and interactions, Doctoral dissertation, Örebro studies in economics 24.

Ljungberg, A (2016), *Marginal cost-pricing in the Swedish transport sector – An efficient and sustainable way of funding local and regional public transport in the future?* in Research in Transportation Economics, Volume 59, November 2016, pages 159-166.

Naturvårdsverket (2017). *Report for Sweden on assessment of projected progress, March 2017.*

Naturvårdsverket (2017a). *Potentiellt miljöskadliga subventioner 2.* Skrivelse till regeringskansliet 2017-06-01, dnr NV-08974-16.

Nerhagen, Lena. (2016), *Externa kostnader för luftföroreningar, kunskapsläget avseende påverkan på ekosystemet i Sverige, betydelsen av var utsläppen sker samt kostnader för utsläpp från svensk sjöfart.* Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI Notat 24-2016.

Nilsson, J.-E. och Johansson, A. (2014), *Samkost - Redovisning av regeringsuppdrag kring trafikens samhällsekonomiska kostnader.* Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Nilsson, J.-E. och Haraldsson, M. (2016). *Samkost 2 - Redovisning av regeringsuppdrag kring trafikens samhällsekonomiska kostnader.* VTI rapport 914. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Proposition 2005/06:160. *Moderna transporter.*

Proposition 2009/10:189. *Införande av trängselskatt i Göteborg.*

Proposition 2012/13:25. *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem.*

Proposition 2013/14:76. *Förändrad trängselskatt och infrastruktursatsningar i Stockholm.*

Proposition 2016/17:1. Budgetpropositionen för 2017.

Regeringskansliet (2005), *Skogs- och träindustrin – en del av innovativa Sverige.* Strategiprogram.

Regeringens skrivelse 2016/17:98, *Redovisning av skatteutgifter 2017.*

SCB, *Basfakta företag enligt Företagens ekonomi efter näringsgren SNI 2007, tabellinnehåll och år, Statistiska Centralbyrån, Stockholm.*

SIKA, *Kilometerskatt för lastbilar – Effekter på näringar och regioner.* SIKA Rapport 2007:2.

SIKA, *Kilometerskatt för lastbilar – Kompletterande analyser.* SIKA Rapport 2007:5.

SIKA, *Differentieringsgrunder för en marginalkostnadsbaserad kilometerskatt.* SIKA PM 2007:2.

SIKA, *Transportkostnadseffekter av svensk kilometerskatt.* SIKA PM 2007:3.

SIKA, *Transportkostnadseffekter av svensk geodifferentierad kilometerskatt.* SIKA PM 2007:5.

SOU 2013:84. *Fossilfrihet på väg.*

SOU 2017:11, *Vägs-katt, betänkande från Vägslitageskattekommittén*, Statens offentliga utredningar.

Söderholm, Patrik (2012), *Miljöpolitiska styrmedel och industrins konkurrenskraft*, Naturvårdsverket, Rapport 6506, juni 2012.

The World Bank (2016). *Connecting to Compete; Trade Logistics in the Global Economy*. https://wb-lpi-media.s3.amazonaws.com/LPI_Report_2016.pdf. Washington.

Tillväxtanalys (2012). *Regionalt transportbidrag – En effektutvärdering med fokus på sågverksindustrin*, Tillväxtanalys WP 2012:17.

Tillväxtverket, Broschyr, *Regionalt transportbidrag*.

Trafikanalys (2011), *Transportsystemets tillstånd, utmaningar och möjligheter – en nulägesanalys*. Trafikanalys Rapport 2011:10.

Trafikanalys (2013a), *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*. Trafikanalys Rapport 2013:3.

Trafikanalys (2013b), *Regional kollektivtrafik – några grundläggande välfärdsfrågor*. Trafikanalys PM 2013:1.

Trafikanalys (2014), *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*. Trafikanalys Rapport 2014:4.

Trafikanalys (2015), *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*. Trafikanalys Rapport 2015:4.

Trafikanalys (2016a), *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*. Trafikanalys Rapport 2016:6.

Trafikanalys (2016b), *Lokal och regional kollektivtrafik*. Trafikanalys Statistik 2016:26.

Trafikanalys (2016c), *Konsekvenser av NECA, delredovisning*, Trafikanalys Rapport 2016:20.

Trafikanalys (2016d), *Bantrafik 2015*, Trafikanalys Statistik 2016:18.

Trafikanalys (2016e), *Lastbilstrafik 2015*, Trafikanalys Statistik 2016:27.

Trafikanalys (2016f), *Sjötrafik 2015*, Trafikanalys Statistik 2016:17.

Trafikanalys (2017a), *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*. Trafikanalys Rapport 2017:2.

Trafikanalys (2017b), *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader – bilagor*. Trafikanalys PM 2017:2.

Trafikanalys (2017c), *Skuggpris på koldioxid inom transportområdet*, Trafikanalys PM 2017:8.

Trafikanalys (2017d), *Konsekvenser av NECA, slutredovisning*, Trafikanalys Rapport 2017:3.

Trafikanalys (2017e), *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2017*, Trafikanalys Rapport 2017:15.

Trafikanalys (2017f), *Prognoser för fordonsflottans utveckling i Sverige*, Trafikanalys Rapport 2017:8.

Trafikanalys (2017g), *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2017*, Trafikanalys Rapport 2017:7.

Trafikanalys (2017h), *Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomisk analys 2016*, Trafikanalys Rapport 2017:4.

Trafikanalys (2017i), *Sambandet mellan åtgärder inom transportområdet, produktivitet och sysselsättning*, Trafikanalys PM 2017:10.

Trafikanalys (2017j), *Varuflödesundersökningen 2016*, Trafikanalys Statistik 2017:28.

Trafikanalys (2017k), *Effekter av SECA på sjöfartens bränsleanvändning, efterlevnad och kustnära luftkvalitet*, Trafikanalys Rapport 2017:14.

Trafikanalys (2017m), *Effekter av SECA och skärpta krav på 0,1 % svavelhalt i fartygsbränslen – slutrapport*, Trafikanalys Rapport 2017:18.

Trafikanalys (2017n), *Skogsindustrin och kostnader för lastbilstransporter – en faktorefterfrågeanalys*, Trafikanalys PM 2017:11.

Trafikverket (2016a), *Trafikverkets verksamhetsplan 2017-2019*. TrV 2016/33412.

Trafikverket (2016b), *Åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser – ett regeringsuppdrag*. Trafikverket 2016:111.

Trafikverket (2016c), *Kartläggning av subventioner som eventuellt kan vara miljöskadliga*. PM 2016-05-23, dnr TRV 2016/44551.

Transportföretagen, Svenskt näringsliv, Näringslivets transportråd (2017). Skrivelse till finansministern m.fl. juni 2017.

World Economic Forum (2016). *The Global Competitiveness Report 2016-2017*.

<http://www3.weforum.org/docs/GCR2016->

[2017/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017_FINAL.pdf](http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017_FINAL.pdf). Genève.

WSP (2014), *Åkerinäringens kostnadsbild – en jämförelse mellan fyra länder med trafik i Sverige*.

Ynnor (2013). *Beskattning av förmånsbilar*. Underlag till utredningen Fossilfrihet på väg, SOU 2013:84.

Bilaga 1 Regeringsuppdrag



Regeringen

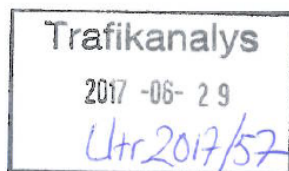
Regeringsbeslut

II 11

2017-06-22
N2017/04373/TS

Näringsdepartementet

Trafikanalys
Torsgatan 30
113 21 Stockholm



Uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag om skatter och avgifter inom transportområdet

Regeringens beslut

Regeringen uppdrar åt Trafikanalys att i enlighet med vad som anges under rubriken Närmare om uppdraget ta fram ett kunskapsunderlag om hur i dag gällande skatter och avgifter inom transportområdet bidrar till att de transportpolitiska målen uppnås. Analysen ska omfatta sådana skatter och avgifter som är införda vid uppdragets start och inkludera i sammanhanget betydelsefulla ekonomiska stöd. Uppdraget ska särskilt fokusera på hur näringslivets konkurrenskraft påverkas i olika delar av landet. I uppdraget ingår också att analysera graden av måluppfyllelse i förhållande till det av riksdagen beslutade etappmålet att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart) ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Uppdraget ska delredovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) den 31 oktober 2017 och slutredovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) den 31 oktober 2018.

Närmare om uppdraget

För samtliga i dag gällande skatter och avgifter ska Trafikanalys redovisa intäkter för staten, nationell och internationell reglering och administrativ effektivitet. För avgifter ska det dessutom framgå vad intäkterna används till. För i dag gällande skatter och avgifter med betydande påverkan på någon del av de transportpolitiska målen ska Trafikanalys analysera påverkan var för sig och sammantaget på de transportpolitiska målen. Analysen ska beakta skillnader mellan olika typer av regioner och kommuner. Trafikanalys ska även analysera hur skatterna och avgifterna interagerar med varandra, samt om det finns relevanta omvärldsförändringar eller andra ändrade

förutsättningar som redan har eller kan komma att påverka skattens eller avgiftens ändamålsenlighet eller tillämplighet.

Analysen ska särskilt fokusera på hur det svenska näringslivets konkurrenskraft inom Sverige och internationellt påverkas av skatterna och avgifterna samt hur detta påverkar sysselsättningen i olika delar av landet, med exempel från olika typer av kommuner, regioner och branscher där påverkan är större respektive mindre. Analysen ska bland annat omfatta hur skatter och avgifter inom transportområdet förhåller sig till relevanta ekonomiska nyckeltal i olika transportintensiva branscher, såsom förädlingsvärde, totala produktionskostnader eller lönekostnader. Effekter på transportnäringen, och dess internationella konkurrenssituation ska som en del i det uppmärksammas. Analysen ska även inkludera en översiktlig beskrivning av påverkan från i sammanhanget betydelsefulla ekonomiska stöd eller regleringar. Utifrån i dag gällande skatter och avgifter inom transportområdet ska Trafikanalys även analysera graden av måluppfyllelse och kostnadseffektivitet i förhållande till det av riksdagen beslutade etappmålet att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart) ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010.

Trafikanalys ska göra en delredovisning av uppdraget den 31 oktober 2017. Den ska innehålla en redovisning av hur i dag gällande skatter och avgifter var för sig och sammantaget påverkar det svenska näringslivets kostnadsbild, med exempel från olika typer av regioner, kommuner och branscher där påverkan är större respektive mindre. Påverkan på transportnäringens kostnadsbild ska som en del i det uppmärksammas. Redovisningen ska även inkludera i sammanhanget betydelsefulla ekonomiska stöd. Trafikanalys ska även, utifrån i dag gällande skatter och avgifter inom transportområdet, göra en preliminär bedömning av graden av måluppfyllelse och kostnadseffektivitet i förhållande till det av riksdagen beslutade etappmålet att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart) ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010.

Vid genomförandet av uppdraget ska Trafikanalys samråda med Konjunkturinstitutet, Naturvårdsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen och Statens väg- och transportforskningsinstitut, vilka ska vara behjälpliga i arbetet med resultat från pågående och avslutade projekt. Trafikanalys ska också samråda med Statens energimyndighet, Tillväxtverket och andra berörda myndigheter samt övriga aktörer som är relevanta för uppdraget.

Trafikanalys ska föra en löpande dialog med Regeringskansliet (Näringsdepartementet) under uppdragets genomförande.

Skälen för regeringens beslut

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. En av de grundläggande principerna för transportpolitiken är att trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas. Samhällsekonomisk effektivitet är inte bara en grundläggande princip, utan en central del av det övergripande transportpolitiska målet. Målet innehåller dock även andra centrala dimensioner. Även dessa dimensioner måste beaktas när ekonomiska styrmedel och regleringar utformas. Därutöver finns det avgifter som tas ut i syfte att finansiera verksamheter som finns inom transportområdet.

Det finns ett behov av en samlad bild av hur skatter och avgifter samverkar och styr användningen av transportsystemet och hur skatte- och avgiftsnivåer förhåller sig till de mål som riksdag och regering satt upp. Det finns också ett flertal förändringar i omvärlden, till exempel avseende teknisk utveckling och EU-reglering, som motiverar ett sådant underlag.

På regeringens vägnar



Anna Johansson



Hélène Bratt Wettergren

Bilaga 2 Transportbidrag

Transportbidrag⁸⁴ kan ges till företag med produktionsverksamhet i stödområdet som omfattas av Norrbottens-, Västerbottens-, Jämtlands- och Västernorrlands län. Bidraget lämnas för köpta inrikes transporter på järnväg, väg eller till sjöss. Även internationella transporter kan få transportbidrag för den del av transporten som utförts inom Sverige. Transportavståndet ska överstiga 401 km. Bidraget beräknas utifrån transportsträckan och en bidragssats i procent som beror på produktionsställets belägenhet, se karta i avsnitt 2.3. Intransportbidraget är 5 procent lägre än uttransportbidraget.

Uttransportbidrag lämnas för transporter från orter inom stödområdet om godset utgörs av hel eller halvfabrikat som har genomgått en betydande bearbetning inom stödområdet. Uttransportbidrag lämnas inte för transporter av:

1. salt, svavel, jord och stenarter, gips, kalk och cement,
2. malm, slagg och aska,
3. mineraliska fasta bränslen,
4. mineraloljor och bituminösa ämnen, destillationsprodukter av mineraliska fasta ämnen och av mineraloljor,
5. rundvirke av alla slag,
6. pappersved (massaved),
7. kolved, bränslepellets, brännved och splitved, flis, bakar, såg och hyvelspån,
8. pappersmassa,
9. papper och papp,
10. järn och stålprodukter från järn, stål och metallverk, samt järn och stålprodukter som balk, tråd, plåt och planplåt från järn och stålgrossister och andra företag,
11. andra metaller samt metallegeringar,
12. skrot eller avfall av andra slag.
13. begagnat gods.

Intransportbidrag lämnas för råvaror och halvfabrikat som ska undergå en betydande bearbetning hos mottagaren inom stödområdet. För att intransportbidrag ska kunna lämnas gäller att varan kommer att bearbetas inom någon av följande näringsgrenar:

1. textil-, beklädnads-, läder- och lädervaruindustri,
2. färgindustri,
3. läkemedelsindustri,
4. tvättmedels- och toalettmedelsindustri,
5. gummivaruindustri,

⁸⁴ Från Broschyr Regionalt transportbidrag, Tillväxtverket.

6. plastvaruindustri,
7. porslins- och lergodsindustri,
8. glas- och glasvaruindustri,
9. verkstadsindustri,
10. musikinstrumentindustri,
11. sportvaruindustri.

Bilaga 3 Svenska transportskatter 2016

Sammanställningen redovisar svenska skatter och avgifter kopplade till transportsektorn 2016 och anges i 2016 års prisnivå, om inte annat nämns. Från 2017 kan andra uppgifter gälla, vilka redovisas i kommande slutrapport.

DRIVMEDELSSKATTER

Tabell 1. Skattesatser 2016 (LSE 1 kap. 11§, 2 kap. 1,3&4§§, 6a kap. 1§, 7 kap. 3a, 3c, 3d, 4§§, 11 kap. 3-4§§)

	Energiskatt	Koldioxidskatt	Totalt
Bensin (miljöklass 1)	3,72 kr/l	2,59 kr/l	6,31 kr/l
Alkylatbensin	1,93 kr/l	2,59 kr/l	4,52 kr/l
Diesel (miljöklass 1)	2,355 kr/l	3,204 kr/l	5,559 kr/l
Gasol för transportändamål	0	3 370 kr/1000 kg	3 370 kr/1000 kg
Naturgas för transportändamål	0	2 399 kr/1000 m ³	2 399 kr/1000 m ³
Biogas	-	-	-
Flygbensin för privat ändamål	3,75 kr/l	2,59 kr/l	6,34 kr/l
Låginblandad etanol i bensin			
T.o.m. 160731	0,97 kr/l	-	0,97 kr/l
Fr.o.m. 160801	0,45 kr/l	-	0,45 kr/l
Låginblandad FAME (RME) i diesel			
T.o.m. 160731	2,17 kr/l	-	2,17 kr/l
Fr.o.m. 160801	1,51 kr/l	-	1,51 kr/l
Höginblandad etanol i motorbränsle för bensinmotor (vanligen E85, bensin med normalt 85% etanol)			
T.o.m. 160731	1,00 kr/l	-	1,00 kr/l
Fr.o.m. 160801	0,30 kr/l	-	0,30 kr/l
Höginblandad FAME (RME) i motorbränsle för dieselmotor – t ex i form av B100 (100 % FAME)			
T.o.m. 160731	1,18 kr/l	-	1,18 kr/l
Fr.o.m. 160801	0,87 kr/l	-	0,87 kr/l
Biobränsleandelen i ED 95 (dieselbränsle med 95 % etanol), samt syntetisk, biobränslebaserad diesel (HVO, hydrerad vegetabilisk olja) och bensin, oavsett inblandningsprocent.	-	-	-
Färgmärkt diesel ("villaolja") vid användning i skepp eller båt för privat ändamål.	0,846 kr/l	3,204 kr/l	4,050 kr/l
Elström hushåll Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län + 9 inlandskommuner i Västernorrland, Gävleborgs, Dalarnas och Värmlands län Övriga landet	19,3 öre/kWh 29,2 öre/kWh	-	19,3 öre/kWh 29,2 öre/kWh
El som förbrukas i hamn av skepp med bruttodräktighet om minst 400 och har en spänning vid överföringen på minst 380 volt	0,5 öre/kWh	-	0,5 öre/kWh

Energi- och koldioxidskatt

Punktskatten på drivmedel består av två delar – energiskatt och koldioxidskatt. Koldioxidskatten är i princip ”teknikneutral”, dvs. den motsvarar det beräknade utsläppet av fossil koldioxid från respektive drivmedel. För 2016 är den satt till 1,12 kr/kg CO₂. Energiskatten varierar däremot betydligt mellan olika drivmedel (se SKATTEUTGIFTER).

Automatisk årlig justering av energi- och koldioxidskatter fr.o.m. 2017 (LSE 2 kap. 1b§):

- För eldningsolja, gasol, kol, koks och naturgas justeras energi- och koldioxidskatterna enligt konsumentprisindex (KPI).
- För bensen, diesel och flygbensen justeras summan av energi- och koldioxidskatterna med förändringen av konsumentprisindex (KPI) plus två procentenheter. Koldioxidskattens justering sker endast enligt index, resten av justeringen läggs på energiskatten.
- Basvärdet för indexeringarna är prisnivån juni 2015 och uppräkningsen baseras på KPI i juni året före det årsskifte skattejusteringen träder i kraft.

Olika bensen- och dieselskvaliteter är skattemässigt klassade i två respektive tre miljöklasser där de miljömässigt bästa kvaliteterna, miljöklass 1, är lägst beskattade.

Tabell 2. Försäljning av olika drivmedelskvaliteter 2015

		Såld volym 2015, 1 000 m ³	Andel, %
Bensen ⁸⁵	Miljöklass 1, 95 oktan	3 321	96,32
	Miljöklass 1, 98 oktan	124	3,60
	(Miljöklass 1, alkylatbensen)	22	-
	Miljöklass 2, 95 oktan	3	0,09
	Miljöklass 2, 98 oktan	0	0
	Totalt (exkl. alkylatbensen)	3 448	
Diesel ⁸⁶	Miljöklass 1	5 747	99,02
	Miljöklass 2	6	0,10
	Miljöklass 3	51	0,88
	Totalt	5 804	

Källa: Bränslen. Leveranser och förbrukning av bränsle fjärde kvartalet 2014 samt året 2014. www.scb.se

Skattesatser övriga drivmedel (LSE 2 kap., 3-4 §§)

Drivmedel för vilka det inte anges någon skattesats i lagstiftningen, ska beskattas som det likvärdiga, beskattade drivmedlet.

Skattebefrielse för förnybara drivmedel

Enligt artikel 16 i EUs energiskattedirektiv krävs ett godkännande från EU-kommissionen för att Sverige helt eller delvis ska kunna undanta biomassa-baserade bränslen (t.ex.

⁸⁵ Inkl. låginblandad etanol och ETBE

⁸⁶ Inkl. låginblandad FAME, HVO och BTL.

etanol gjord på sockerrör eller vete eller RME gjord på rapsolja) från skatt. Tillstånd krävs eftersom skatteundantagen betraktas som statsstöd. För att EU-kommissionen ska kunna medge en nedsatt skatt krävs att nedsättningen av skatten inte är större än prisskillnaden före skatt mellan bensin/diesel och det förnybara ersättningsbränslet. Efter beslut i EU-kommissionen gäller skatteundantag för flytande biodrivmedel i Sverige t.o.m. utgången av 2018, för biogas t.o.m. utgången av 2020.

Hållbarhetskriterier (Hållbarhetslagen SFS 2010:298 + Ändring av hållbarhetslagen SFS 2015:838)

Att skattebefrielse endast ges för förnybara drivmedel som uppfyller hållbarhetslagens krav beror på att Sverige, vid uppfyllandet av kravet i EUs förnybartdirektivet om att minst 10 procent av drivmedelsenergin 2020 ska komma från biodrivmedel, endast får tillgodoräkna sig biodrivmedel som uppfyller dessa kriterier. Reglerna innebär att livscykelutsläppen av växthusgaser från produktion, förädling, distribution och användning av de drivmedel som används för att uppfylla förnybartdirektivet, fram till 31 december 2016 måste vara minst 35 procent och därefter minst 50 procent lägre än för bensin och diesel. För biodrivmedel från anläggningar som tagits i drift efter 1 januari 2017 måste utsläppen fr.o.m 1 januari 2018 vara minst 60 procent lägre.

EU-regelverket innehåller begränsningar för andelen livsmedelsbaserade biodrivmedel. 2020 får högst 7 procentenheter av de biodrivmedel som utnyttjas för att klara 10-procentskravet komma från råvaror producerade på jordbruksmark. Från 1 januari 2016 ges inte längre skatteavdrag för biodrivmedel som är livsmedelsbaserade så vida de inte framställts i en anläggning som varit i drift före 31 december 2013 och ännu inte är fullständigt avskrivna. Denna regel är en direkt tillämpning av Kommissionens riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd och energi 2014-2020.

Utöver dessa villkor måste produktionen uppfylla ett antal krav när det gäller naturvårdshänsyn, sociala rättigheter m.m. som finns definierade i EU-direktivet om främjande av förnybar energi och som delvis även finns i den svenska hållbarhetslagen.

Skattebefrielser spårtrafik, fiske, icke-privat sjö- och luftfart (LSE 6 a kap, 1 §)

Drivmedelsanvändning för spårtrafik, fiske samt icke-privat sjö- och luftfart är undantagen skatt. (Tåg som utnyttjar det nationella järnvägsnätet måste dock betala särskilda avgifter som är beroende av körsträcka, bränsleförbrukning, avgasutsläpp m.m.)

Skattenedsättning för gruvindustri (LSE 6 a kap, 1 §)

För andra fordon än personbilar, lastbilar och bussar som används i tillverkningsprocessen vid gruvor är energiskatten nedsatt med 89 procent, koldioxidskatten med 40 procent.

Skattenedsättning för icke-transportverksamhet (LSE 6 a kap, 2a §)

För diesel som används för annat än bilar, lastbilar och bussar inom yrkesmässigt jordbruk, skogsbruk eller vattenbruk är koldioxidskatten nedsatt med 1,43 kr/l, dvs. för dessa icke-transportverksamheter är dieselskatten 4,13 kr/l.

Skattebefrielse biogas (LSE 7 kap, 4 §)

Metan framställd av biomassa ("biogas"), som uppfyller hållbarhetskriterierna i EU-direktivet om främjande av förnybar energi, är befriad från skatt.

Svavelskatt (LSE 3 kap. 2 §)

För flytande bränslen tas svavelskatt ut med 27 kronor per kubikmeter för varje tiondels viktprocent svavel i bränslet. Svavelskatt tas inte ut om svavelinnehållet är högst 0,05 viktprocent.

Undantag elproduktion på fordon (LSE 11 kap., 2 §)

El som framställts och förbrukats på ett fordon (fartyg, bil, tåg, flygplan etc.) omfattas inte av energiskatt.

Undantag el till stora båtar i hamn (LSE 11 kap., 3 §)

För båtar som en s.k. bruttodräktighet på minst 400 är skatten på elkraft sänkt till 0,5 öre per kilowattimme när skeppet ligger i hamn och spänningen på den elektriska kraft som överförs till skeppet är minst 380 volt.

Undantag el för spårtrafik (LSE 11 kap., 9 §)

Elanvändning inom spårtrafik (järnväg, tunnelbana, spårväg) är befriad från skatt.

Lagstiftning

Lag (1994:1776) om skatt på energi (LSE)

Lag (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen

Lag (2015:838) om ändring i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen

Förordning (2015:595) om fastställande av omräknade belopp för energiskatt på elektrisk kraft för år 2016

Rådets direktiv 2003/096/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor

Europaparlamentets och rådets direktiv 2015/1513/EG av den 9 september 2015 om ändring av direktiv 2009/28/EG om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor

EU-LAGSTIFTNING OM SKATT PÅ DRIVMEDEL

Energiskattedirektivet, som beslutades av regeringarna i Rådet 2003, anger miniminivåer för beskattningen av drivmedel och annan energi inom Unionen. Miniminivåerna är högre för transportändamål än för uppvärmning, industriella ändamål, jordbruk m.m.

Tabell 3. Minimiskatter på drivmedel inom EU

	Miniminivåer transportrelaterade energiskatter (artikel 7, tabell A)	Svenska punktskatter, växelkurs december 2016 (EC Oil Bulletin 161205)
Blyfri bensen	359 €/1 000 l	6,31 kr/l $\approx$ 644 €/1 000 l
Diesel	330 €/1 000 l	5 581 kr/1000 l $\approx$ 569 €/1 000 l

För jord- och skogsbruksmaskiner och andra fordon som inte främst är avsedda att köras på allmän väg är miniminivån 21 €/1000 l (artikel 8, tabell B). Direktivet förbjuder medlemsstaterna att beskatta drivmedel för internationell, icke-privat, luft- och sjöfart (inkl. fiske), men tillåter detta för inrikestrafik (artikel 14, tabell A).

På många områden får medlemsländerna undanta energiprodukter från skatt eller tillämpa lägre skattesatser än direktivets miniminivåer:

Tillåtna undantag (exempel)

Förnybar el, spårtrafik, sjöfart, luftfart, naturgas och gasol för transportändamål och energi som används inom jord- och skogsbruk (artikel 15) samt (efter godkännande från Kommissionen) biodrivmedel (artikel 16).

Tillåten differentiering

Miljöskäl: Så länge skatten ligger över miniminivån får länderna differentiera skatterna av miljöskäl (ett exempel är den svenska miljöklassningen av bensen och diesel). På samma villkor är det också tillåtet att tillämpa lägre skattesatser för lokal kollektivtrafik (inkl. taxi), avfallshantering, försvaret och offentlig förvaltning, personer med funktionshinder samt ambulanstransporter (artikel 5).

Tunga fordon: Så länge miniminivån respekteras får medlemsländerna tillämpa en lägre skatt på diesel som används i lastbilar tyngre än 7,5 ton eller i bussar (minst 8 platser utöver föraren) än för övriga fordon ned till den nivå som gällde 1 januari 2003 (artikel 7.2-3).

UTSLÄPPSHANDEL

Elproduktionen inom EES (EU-länderna plus Island, Lichtenstein och Norge) omfattas av EUs direktiv för utsläppshandeln. Därmed påverkas indirekt de priser på el som elektrifierad trafik betalar.

Även flygtrafiken inom EES (plus Schweiz) omfattas av utsläppshandeln.

Lagstiftning

Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet
Europaparlamentets och Rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av direktiv 96/61/EG

VÄGTRAFIK

FORDONSSKATTER

Fordonsskatten baseras antingen enbart på fordonets vikt, enbart på bilens certifierade koldioxidutsläpp eller på både vikten och det certifierade utsläppet av koldioxid.

Viktbaserad skatt tillämpas för tunga fordon (>3,5 ton) samt äldre, lätta fordon.

Koldioxidbaserad skatt tillämpas för lätta vägfordon (<3,5 ton) registrerade 2010-2012.

För fordon registrerade från 2013 och senare är vägtrafikskatten baserad både på vikt och certifierat koldioxidutsläpp.

Utöver ordinarie fordonsskatt betalas för svenskregistrerade lastfordon som väger minst 12 ton samt dragfordon som väger minst 7 ton en fast, årlig vägavgift (se nedan).

Fordon äldre än 30 år är undantagna från fordonsskatt.

Viktbaserad skatt

Omfattar

- Personbilar som är av årsmodell 2005 eller äldre (undantaget personbilar som uppfyller miljöklass 2005 eller är el- eller hybridbilar)
- Husbilar, lätta lastbilar och lätta bussar äldre än årsmodell 2010.
- Alla tunga lastbilar och bussar, tyngre traktorer, motorredskap och terrängfordon samt påhängsvagnar över 3 ton och släpvagnar över 750 kg.

Lagstiftningen kring den viktbaserade fordonsskatten består av drygt 30 skattetabeller för olika fordonstyper (personbilar, lätta lastbilar, lätta bussar, tunga lastbilar, tunga bussar, släpvagnar, traktorer m.m.) som i sin tur är indelade efter motortyp (diesel/bensin/hybrid) och antal axlar.

Exempel: För en bensindriven personbil med skattevikt 1450 kg är fordonsskatten 1 985 kronor, för en dieseldriven bil i samma viktklass 5 683 kronor. För lätta, dieseldrivna lastbilar varierar skatten mellan 2 496 och 5 642 kr per år.

De flesta tunga lastbilar (över 12 ton) måste utöver fordonsskatten även betala vägavgift ("eurovignett"), en skatt som är samordnad mellan Sverige, Danmark, Belgien, Luxemburg och Nederländerna (även Tyskland ingår på särskilda villkor). För fordon som omfattas av vägavgift är fordonsskatten kraftigt nedsatt till (strax över) den lägsta nivå som tillåts inom EU.

Exempel: För en fyr-axlad, dieseldriven, 20 tons lastbil utan draganordning som omfattas av vägavgift är fordonsskatten 1 471 kr per år (tabell 46) medan den för motsvarande fordon som inte omfattas av vägavgift är 11 024 kr (tabell 10). (Se vidare om vägavgift)

Koldioxidutsläppsbaserad skatt

Omfattar

- Personbilar fr.o.m. årsmodell 2006.
- Husbilar, lätta lastbilar och lätta bussar fr.o.m. årsmodell 2010.

- Personbilar årsmodell 2005 eller tidigare som uppfyller kraven för Miljöklass 2005 eller är el- eller hybridbilar.

Skatten består av ett fast grundbelopp samt ett koldioxidbelopp som beror på det koldioxidutsläpp som angetts när bilmodellen certifierades. Fr.o.m. 1 jan 2015 är beloppen:

Grundbelopp	360 kr per år
CO ₂ -belopp	22 kr/g CO ₂ /km för utsläpp utöver 111 g CO ₂ /km (för etanol- och gasbilar 11 kr/g CO ₂ /km för utsläpp utöver 111 g CO ₂ /km)

För dieslbilar gäller ett särskilt tillägg som innebär att skatten (grundbelopp + CO₂-belopp) multipliceras med 2,37. Dessutom tillkommer ett miljötilägg på 500 kr om fordonet blivit skattepliktigt före den 1 januari 2008, 250 kronor för yngre modeller.

I 36 kommuner i nordvästra Svealand, Norrlands inland samt Norrbotten görs ett grundavdrag på fordonsskatten på 384 kronor.

Femårig befrielse från fordonsskatt ("miljöbilar") (VSL 2 kap., 11a §)

Följande fordonstyper är undantagna från fordonsskatten de första fem åren efter registrering såvida de uppfyller avgaskrav enligt Euro 5 eller 6:

Fordonstyp	Maxförbrukning/maxutsläpp
Laddhybrid eller elbil	Max 37 kWh el per 100 km
Icke etanol- eller gasbil	(Tjänstevikt – 1372 kg) x 0,0457 + 95
Etanol- eller gasbil	(Tjänstevikt – 1372 kg) x 0,0457 + 150

Exempel på tillåtet certifierat CO₂-utsläpp för att berättiga till 5 års befrielse från vägtrafikskatt

	Maxutsläpp (g CO₂/km) för 5-årig befrielse från vägtrafikskatt				
	1200 kg	1350 kg	1372 kg	1500 kg	1650 kg
Tjänstevikt					
Icke etanol- eller gasbil	87,1	93,99	95	100,85	107,7
Etanol- eller gasbil	142,1	148,99	150	155,85	162,7

Motorcyklar

För motorcyklar är fordonsskatten 180 kr per år.

Lagstiftning

Lag med särskilda bestämmelser om fordonsskatt (2006:228) LSBF (viktbaserad skatt för lätta fordon)
Vägtrafikskattelagen (2006:227) VSL (övrig fordonsskatt)

INFRASTRUKTURAVGIFTER/-SKATTER

Vägavgift/eurovignett tung lastbilstrafik

För att få tillträde till de största svenska vägarna (ungefär Europavägarna) måste tunga fordon (lastfordon eller fordonskombination över 12 ton) betala en särskild vägavgift, som regleras i det s.k. Eurovignettdirektivet. Avgiften är tidsbaserad och kan gälla per dag, vecka, månad eller helt år. Avgiften är differentierad efter fordonets avgasklass samt antal axlar (se tabell nedan).

Utländska fordon behöver endast betala avgift för den del av färden som sker på huvudvägnätet, dvs. i princip Europavägar. På det övriga vägnätet kan fordonen köra utan att betala vägavgift.

Svenskregistrerade lastbilar och lastbilsekipage med en totalvikt på minst 12 ton måste alltid betala full årsavgift. Avgiften omfattar för svenska fordon även alla dragfordon som väger minst 7 ton eftersom de tillsammans med släpvagn kan ha en totalvikt på minst 12 ton. Undantagna från vägavgift är fordon som tillhör försvarsmakten, polisen, räddningstjänst eller väghållaren (för dessa betalas i stället en högre fordonsskatt – se ovan).

Fordon som betalat vägavgift i ett av de länder som ingår i Eurovignett-samarbetet (Sverige, Danmark, Luxemburg, Nederländerna, till 31 mars 2016 även Belgien) får utan extra kostnad utnyttja det avgiftsbelagda vägnätet även i övriga deltagande länder (undantag trafik i Tyskland).

I vägavgiftslagen är skattenivåerna fastställt i euro. Regeringen fastställer en gång per år hur dessa nivåer ska räknas om till svenska kronor (nedan nivåer för 2016).

Tabell 4. Vägavgift 2016

	Euro 0		Euro I		Euro II eller renare	
	2 eller 3 axlar	Minst 4 axlar	2 eller 3 axlar	Minst 4 axlar	2 eller 3 axlar	Minst 4 axlar
1 dag	8 €/72 kr	8 €/72 kr	8 €/72 kr	8 €/72 kr	8 €/72 kr	8 €/72 kr
1 vecka	26 €/236 kr	41 €/372 kr	23 €/209 kr	37 €/336 kr	20 €/181 kr	33 €/300 kr
1 månad	96 €/872 kr	155 €/1 409 kr	85 €/772 kr	140 €/1 273 kr	75 €/681 kr	125 €/1 136 kr
1 år	960 €/8 729 kr	1550 €/14 094 kr	850 €/7 729 kr	400 €/12 730 kr	750 €/6 819 kr	250 €/11 366 kr

Lagstiftning

Lag (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

Förordning (2015:594) om fastställande av omräknade belopp för vägavgift för år 2016

Infrastrukturavgifter på väg

För att täcka kapitalkostnader och andra kostnader för byggande och drift av nya broar och tunnlar längs huvudvägnätet som inte täcks med reguljära anslagsmedel, kan regeringen besluta att införa infrastrukturavgifter på dessa vägvägnitt. Avgifterna får sammantaget inte överstiga kostnaderna för den aktuella infrastrukturen och får inte heller för respektive fordonskategori överstiga denna kategoris andel av trafikflödet. För tyngre fordon ska avgifterna differentieras beroende på avgasklass.

Infrastrukturavgift kan inte tas ut på en vägsträcka som omfattas av eurovignett – därför tas infrastrukturavgifter enbart ut på broar.

1 februari 2015 infördes broavgift på bron över Motalaviken (väg 50) samt på Sundsvallsbron (E4) enligt följande:

Motala: 5 kronor per passage för personbil, lätt lastbil och buss, 11 kronor per passage för tunga lastbilar (totalvikt över 3,5 ton)

Sundsvall: 9 kronor per passage för personbil, lätt lastbil och buss, 20 kronor för passage med tunga lastbilar (totalvikt över 3,5 ton).

Utryckningsfordon, motorcyklar och mopeder, diplomatbilar, EG-mobilkranar samt bussar med en totalvikt av minst 14 ton betalar inte någon avgift.

Lagstiftning

Lag (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg

EU-LAGSTIFTNING OM FORDONSSKATTER, VÄGAVGIFTER OCH VÄGTULLAR/KM-SKATT

Förutsättningarna att ta ut fordonsskatter, infrastrukturavgifter, km-skatt m.m. på tunga fordon i Sverige regleras i EUs vägavgiftsdirektiv ("Eurovignettdirektivet"). De viktigaste delarna av direktivet är:

- Miniminivåer på fordonsskatt på lastfordon över 12 ton
- Maximiminivåer för uttag av (tidsbaserade) vägavgifter ("eurovignett") för fordon över 12 ton
- Regler för uttag av (körträcke-baserade) vägtullar/km-skatter för fordon över 3,5 ton

Direktivet reglerar inte uttag av olika specialavgifter som t.ex. parkeringsavgifter och trängselskatt.

Fordonsskatt

Medlemsstaterna är skyldiga att beskatta tunga lastfordon och fordonskombinationer. Lägsta skattesatser är beroende av antal axlar och teknik för fjädring av drivaxel/axlar.

Exempel: För en lastbil med tre axlar varierar minimiskatten (beroende på vikt) mellan 31 och 345 € per år. För en treaxlad bil med tvåaxlat släp med en bruttovikt på 44 ton är minimiskatten 929 € per år.

Vägavgift ("Eurovignett")

Vägavgift definieras i direktivet som en avgift som ger ett lastfordon över 12 ton rätt att utnyttja det s.k. transeuropeiska vägnätet inom ett eller flera länder under en given tidsperiod (år, månad, dagar). Medlemsländerna är inte skyldiga att ta ut vägavgift utan direktivet fastställer endast den högsta vägavgift som får tillämpas per tidsperiod. Länderna kan differentiera efter antal axlar och avgasklass hos fordonen. Sverige, Danmark, Tyskland (delvis) och Beneluxländerna samarbetar kring ett gemensamt vägavgiftssystem. Liknande avgiftssystem för tung trafik finns även i Storbritannien, Lettland, Litauen, Rumänien och Bulgarien.⁸⁷

Vägtull (km-skatt eller infrastrukturavgift)

Vägtull definieras i direktivet som en avgift som ett lastfordon på minst 3,5 eller minst 12 ton måste betala för att köra en viss sträcka. Tullen (km-skatten) kan bestå av dels en "infrastrukturavgift" (ska täcka kostnader för byggande, drift och underhåll av den berörda infrastrukturen), dels en "avgift för externa kostnader"

⁸⁷ http://ec.europa.eu/transport/modes/road/road_charging/doc/hgv_charging.jpg

(ska täcka de kostnader av luftföroreningar och/eller buller). Om ingen ”avgift för externa kostnader” tas ut, ska ”infrastrukturavgiften” differentieras efter fordonens avgasklass, annars är detta frivilligt.

För beräkningen av ”infrastrukturavgift” resp. ”avgift för externa kostnader” anger direktivet preciserade regler och även max-nivåer.

I princip ska nivån på ”infrastrukturavgiften” vara proportionell mot den avgiftsbelagda trafikens andel av kostnaderna för den berörda infrastrukturen och intäkterna ska i princip vara öronmärkta för investeringar i och underhåll av denna infrastruktur. Inom vissa ramar får ”infrastrukturavgiften” differentieras på olika vägavsnitt för att ”minska trängsel, minimera slitage på infrastrukturen och optimera användningen av den berörda infrastrukturen eller främja trafiksäkerheten”.

Avgiften för externa effekter kan differentieras efter lokala miljö- och trängselproblem.

Inom EU tas vägtull/km-skatt för närvarande ut i Tyskland, Österrike, Tjeckien, Slovakien, Ungern, Portugal, Polen och (sedan 1 april 2016) Belgien, samt dessutom i Schweiz.³

Vägavgift eller vägtull – inte båda

Länderna får inte ta ut både vägavgift och vägtull på samma vägsträckor.

Undantag gäller broar, tunnlar och bergspass.

Så länge Sverige ingår i Eurovignett-samarbetet kan därför finansierande avgifter på trafiken endast tas ut vid broar och tunnlar, däremot inte på t.ex. motorvägar.

Trängselskatter (”särskilda avgifter för stadstrafik”) får däremot tas ut utöver vägavgift eller vägtull.

Lagstiftning

Europaparlamentets och Rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer
Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU av den 27 september 2011 om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer

SKATT PÅ TRAFIKFÖRSÄKRING

Försäkringsbolag är skyldiga att betala en skatt på 32 procent av den premie bilägaren har betalat till företaget för den obligatoriska trafikförsäkringen.

Trafiksäkerhetsföreningen (som är ett lagstadgat samarbete mellan alla företag som säljer trafikförsäkringar) betalar en skatt på 22 procent på den s.k. trafikförsäkringsavgiften, en tvångsavgift som föreningen kan ta ut från ägare till bilar som använts utan att trafikförsäkring tecknats. Avgiften kan sättas upp till 10 procent högre än den högsta försäkringspremien under den tid bilen använts utan att vara försäkrad. Intäkterna från trafikförsäkringsavgiften används för att täcka kostnader för trafikskador i samband med okända, oförsäkrade och utländska fordon.

Lagstiftning

Lag (2007:460) om skatt på trafikförsäkringspremie m.m.

BESKATTNING AV FÖRMÅNSBIL

Skattelagstiftningens utgångspunkt är att förmånen av att privat ha tillgång till en bil som arbetsgivaren äger, hyr eller leasar ska beskattas på samma sätt som kontant lön. För att sätta ett värde på förmånen utnyttjas schablonberäkningar som främst baseras på försäljningspriset för nya bilar. Schablonreglerna är dock kompletterade med en rad specialregler.

Huvudregel

I sin enklaste form beräknas det beskattningsbara värdet av förmånsbil exklusive drivmedel som summan av tre faktorer:

1. $0,317 \times \text{årets prisbasbelopp (2015: 44 300)}$
2. $0,75 \times \text{statslåneräntan i november 2015} \times \text{nybilspriset (2016: } 0,65 \% \times 0,75 = 0,4875 \%)$
3. $9 \% \text{ av nybilspriset (inkl. värdet av extrautrustning) upp till 7,5 prisbasbelopp (2015: 332 250 kr). Är nybilsvärdet (inkl. extrautrustning) högre än 7,5 basbelopp ska förmånsvärdet endast beräknas på 20 procent av den del som överstiger 7,5 prisbasbelopp. För bilar som är äldre än sex år anges nybilspriset till minst fyra prisbasbelopp (2016: 177 200 kr).}$

Miljöbilar

För elbilar, hybridbilar och gasbilar sätts förmånsvärdet till 60 procent av förmånsvärdet för motsvarande bensin- eller dieselbil. Nedsättningen får motsvara högst 16 000 kr. För bilar som kan köras på upp till 100 % inblandning av alkohol (etanol eller metanol) sätts förmånsvärdet till förmånsvärdet för motsvarande bensin- eller dieselbil.

Exempel på andra specialregler

Har bilen använts mer än 3 000 mil i arbetet ska förmånsvärdet reduceras med 25 %. Om arbetsgivaren betalar drivmedel även för privata resor ska förmånen av detta tas upp till 1,2 gånger värdet av drivmedlen. Om arbetsgivaren betalar trängselskatt eller infrastrukturavgift även för privata resor behöver detta inte tas upp till beskattning, inte heller tillgång till fri parkeringsplats vid arbetsplatsen för förmånsbilen.

Aktuella nybilsvärden och möjlighet att räkna fram förmånsvärden finns på Skatteverkets hemsida:

<http://www.skatteverket.se/privat/skatter/biltrafik/bilformansberakning.4.3f4496fd14864cc5ac9539d.html>

Lagstiftning

Skatteverkets meddelande 2015:17

Inkomstskattelag (1999:1229) 61 kap. 5-11 §§ samt 18-19b §§

TRÄNGSELSKATT

Trängselskatt gäller i Stockholm och Göteborg. Skatten tas ut måndag-fredag (undantag helgdag, dag före helgdag samt juli månad). Skatten omfattar alla bilar (lastbilar, bussar,

lätta lastbilar och bussar, personbilar m.m.) men inte t.ex. motorcyklar. Betalningsskyldig är bilens registrerade ägare. Undantagna från skatten är

- diplomatregistrerade fordon
- utryckningsfordon
- buss med en totalvikt av minst 14 ton
- EG-mobilkran
- bilar som beviljats parkeringstillstånd för rörelsehindrade (efter ansökan).

I övrigt gäller något olika regler i Stockholm resp. Göteborg.

Stockholm

Efter en försöksperiod 2006 infördes trängselskatten permanent 1 augusti 2007. Skatten togs inledningsvis endast ut vid 19 betalstationer i utkanten av Stockholms innerstad, men från 1 januari 2016 tas trängselskatt även ut vid passage över Essingeleden. Samtidigt höjdes skattenivån. Skatten varierar mellan 11 och 30 eller 35 kronor där den högsta nivån gäller under rusningstid 07.30-08.29 resp. 16.00-17.29.

Trängselskatt Stockholm, skattebelopp per passage:

Tider	Skattebelopp passage in/ut Stockholms innerstad	Skattebelopp passage Essingeleden
06.30-06.59	15 kr	15
07.00-07.29	25 kr	22
07.30-08.29	35 kr	30
08.30-08.59	25 kr	22
9.00-9.29	15	15
09.00-14.59	11 kr	11
15.00-15.29	15	15
15.30-15.59	25 kr	22
16.00-17.29	25 kr	30
17.30-17.59	25 kr	22
18.00-18.29	15 kr	15

Maximalt skattebelopp per kalenderdygn och bil är 105 kronor.

Göteborg

Trängselskatt infördes i Göteborg 1 januari 2013. Avgiftsnivåerna var inledningsvis något lägre än i Stockholm, men höjdes från 2015. Om en bil passerar genom flera betalstationer inom en 60 minuters period (räknat från den första passagen) betalas bara den av avgifterna under perioden som är högst.

Trängselskatt Göteborg, skattebelopp per passage:

Tider	Skattebelopp
06.00-06.29	9 kr
06.30-06.59	16 kr
07.00-07.59	22 kr
08.00-08.29	16 kr
08.30-14.59	9 kr
15.00-15.29	16 kr
15.30-16.59	22 kr
17.00-17.59	16 kr
18.00-18.29	9 kr

Maximalt skattebelopp per kalenderdygn och bil är 60 kronor. En vilande lagändring ger regeringen rätt att avskaffa trängselskatt vid passage genom Backa-området, men denna möjlighet har regeringen ännu inte utnyttjat.

Lagstiftning:

Lag (2004:629) om trängselskatt

TRANSPORTSTYRELSENS AVGIFTER PÅ VÄGTRAFIKEN, EXEMPEL

Utöver rena skatter omfattas vägtrafiken även av ett antal obligatoriska avgifter som tas ut av Transportstyrelsen. Nedan några exempel:

Avgiftsområde	Avgift	Betalningsansvarig
Kontroll att hållbarhetskrav på avgasreningsutrustning uppfylls (2 kap. 3§)	55 kr för varje nyregistrerad personbil, lastbil och buss	Fordonstillverkare/-importör
Tillsyn av förarutbildning och anordnare av kunskapsprov för förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar (2 kap. 5§)	a/ 2 300 kr per år per typ av utbildningsbehörighet och/eller typ av kunskapsprov b/ Tilläggsavgift 1000, 1400 eller 1800 kr per utbildare eller provförrättare som arbetar vid företaget	Trafikskolor m.fl.
Tillsyn av förarprovning (2 kap. 7§)	a/ Grundavgift per år: - Försvaret 13 000 kr - Gymnasieskola/Kommunal vuxenutbildning: 29 700 kr - Trafikverkets förarprovskontor: 23 100 kr b/ 7 100 kr per förarprovare per år	Organisationer och företag som har rätt att genomföra körkortspröv
Tillsyn av tillstånd till yrkestrafik (2 kap. 10§)	700 kr per år	Åkerier
Tillsyn av kör- och vilotider, färdskrivare m.m. (2 kap. 11§)	500 kr per fordon per år	Fordonets ägare
Tillsyn enligt kollektivtrafiklagen (2 kap. 12§)	Löpande timtaxa, 1 400 kr per timme	Regional kollektivmyndighet, kommun, kollektivtrafikföretag m.m.
Körkortstillstånd (3 kap. 9§)	150 kr	Sökanden
Vägrafikregisteravgift (4 kap 2§)	50 kr per år för varje bil, motorcykel, moped klass I, motorredskap, släpvagn, terrängsläp och terrängmotorfordon.	Fordonets ägare
Skyltavgift	90 kr per skylt	Fordonets ägare

Lagstiftning

Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter på vägtrafikområdet (omtryck). TSFS 2015:43

SJÖFART

FARLEDSAVGIFTER

Fartyg som anlöper svensk hamn och har en bruttodräktighet på mer än 400 enheter måste betala farledsavgift till Sjöfartsverket. Avgiften består av två delar:

1. Avgift baserad på båtens bruttodräktighet ($\approx$ volym)
2. Avgift baserad på godsets vikt och slag

Farledsavgiften är summan av dessa.

Fartyg som anländer från utlandet betalar avgift 1 när den anländer till första hamnen i Sverige, avgift 2 i den hamn där godset lastas eller lossas. Fartyg i inrikes trafik betalar avgiften vid den ort där godset eller passagerarna lastas. (1997:1121,2§)

a. Avgift baserad på bruttodräktighet och differentierad efter kväveoxidutsläpp (SJÖFS 2016:2, 11-12 §§)

För varje anlop betalar fartyg en avgift i kronor per enhet bruttodräktighet enligt följande:

NO _x - utsläpp (g/kWh)	Passagerar- fartyg och järnvägs- färjor (kr)	Kryssnings- fartyg (kr)	Oljetankbåtar (kr)		Övriga fartyg (kr)	
				Max avgift		Max avgift
0,00-0,49	0	0	0	0	0	0
0,50-0,99	0,15	0,40	0,40	18 000	0,40	13 300
1,00-1,99	0,80	0,78	1,11	47 800	1,11	37 000
2,00-2,99	1,03	0,86	1,27	55 000	1,27	42 300
3,00-3,99	1,17	0,94	1,43	62 200	1,43	47 700
4,00-4,99	1,31	1,02	1,59	69 500	1,59	53 000
5,00-5,99	1,45	1,10	1,75	76 700	1,75	58 300
6,00-	2,25	1,50	2,55	115 000	2,55	85 000

Passagerarfartyg, järnvägsfärjor och kryssningsfartyg betalar den dräktighetsbaserade farledsavgiften för de första *fem* anlöpen per kalendermånad, oljetankbåtar och övriga fartyg för de första *två* anlöpen per kalendermånad.

Om fartyget har ett kväveoxidreduktionscertifikat från Sjöfartsverket som visar att det genomsnittliga NO_x-utsläppet är lägre än 6 gram per kWh sänks farledsavgiften i förhållande till den utsläppsnivå som anges i certifikatet (se ovan). Saknas certifikat betalas den högsta avgiften.

b. Avgift baserad på godsets vikt och innehåll (SJÖFS 2016:2, 13 §)

Grundavgiften för gods som lastas eller lossas är 2,75 kr per ton last. För sand, sten, järnmalm, kalksten m.m. är avgiften 1 kr per ton last. Speciella omräkningsregler gäller för skogsprodukter (timmer, sågvaror, flis m.m.). Bil eller husvagn för personligt bruk antas väga ett ton.

Undantag (1997:1121,2 §)

Undantagna från farledsavgift är:

- Fartyg mindre än 400 enheter bruttodräktighet

- Fartyg för bogsering, bärgning och sjöräddning när de används för sådant ändamål
- Borr- och bostadsplattformar
- Fartyg som fraktar passagerare eller gods i offentlig regi eller inom ett län
- Lastfartyg som fraktar gods mellan hamnar i Göteborgs-Vänernområdet
- Arbetsfartyg (pontonkranar, mudderverk sugmotorskepp m.m.)

Rabatter

- Fartyg som fraktar bilar (ej färjor) med en bruttodräktighet på minst 25 000, anlöper svensk hamn minst två gånger per månad och går i linjetrafik utanför Europa har en fast rabatt på 20 procent på den del av avgiften som baseras på bruttodräktigheten. (SJÖFS 2016:2, 17 §)
- För andra fartyg i linjetrafik, som uppfyller villkoren ovan men som fraktar annat än bilar, utgår en rabatt på den del av avgiften som är kopplad till fartygets bruttodräktighet på 75 procent. (SJÖFS 2016:2, 18 §)
- Icke-containergoods som omlastas och sänds vidare, s.k. transitgoods, är befriat från den godsbaserade avgiften. (SJÖFS 2016:2, 19 §)
- Kryssningsfartyg som besöker flera svenska hamnar behöver bara betala den del av avgiften som beräknas på bruttodräktighet vid den första svenska hamn som besöks under en och samma kryssning. Om minst 90 procent av passagerarna byts ut i hamnen tas ingen avgift baserad på bruttodräktighet ut. (SJÖFS 2016:2, 20 §)

Lagstiftning

Förordning (1997:1121) om farledsavgift
Sjöfartsverkets föreskrifter om farledsavgift, SJÖFS 2016:2

LOTSAVGIFTER

Lotsavgiften betalas till Sjöfartsverket för utförda tjänster och består av beställningsavgift, lotsningsavgift och reseersättning.

Beställningsavg. bestäms av hur långt i förväg lotsning beställts eller ändrats (SJÖFS 2016:3, 11-14 §)

Avgift, kr	Ej öppensjölotsning, tid innan överenskommen tidpunkt, h	Öppensjölotsning, tid innan överenskommen tidpunkt, h
2 360	0-59 min	0 – 4 tim 59 min
1 890	1 tim -1 tim 59 min	5 tim -9 tim 59 min
1 420	2 tim – 2 tim 59 min	10 tim -14 tim 59 min
940	3 tim – 3 tim 59 min	15 tim – 19 tim 59 min
470	4 tim – 4 tim 59 min	20 tim – 23 tim 59 min

Lotsningsavgiften bestäms av fartygets bruttodräktighet och lotsad tid eller, vid öppensjölotsning, Bruttodräktighet och lotsad distans.

Lotsningsavgift exklusive öppensjölotsning och Öreundslotsning (SJÖFS 2016:3, 16-19 §§)

Dräktighetsklass	Antal enheter	Lotsningsavgift
1	0-500	4 070 kr för timme 1, därefter 732 kr per påbörjad halvtimme
2	501- 1 000	Avgiften för dräktighetsklass 1 multiplicerad med faktor 1,15
3	1 001 – 1 500	faktor 1,3
4	1 501-2 000	faktor 1,64
5	2 001 – 3 000	faktor 1,81
6	3 001 – 4 000	faktor 2,03
7	4 001 – 5 000	faktor 2,37
8	5 001 – 8 000	faktor 2,71
9	8 001 – 12 000	faktor 3,05
10	12 001 – 20 000	faktor 3,39
11	20 001 - 30 000	faktor 3,96
12	30 001 – 45 000	faktor 4,52
13	45 001 – 60 000	faktor 4,09
14	60 001 enheter och uppåt	faktor 5,65

Om Sjöfartsverket beslutat om ytterligare lotsar utöver en tillkommer en avgift på 7 100 kr per tillkommande lots.

Lotsningsavgift vid öppensjölotsning och Öresundslotsning (SJÖFS 2016:3,20 §)

Utöver en grundavgift på 6 300 kr tas en avgift ut per lotsad nautisk mil och bruttodräktighetsklass enligt nedan.

Bruttodräktighet, enheter	Avgift per nautisk mil, kr
0 – 12 000	110
12 001 – 20 000	130
20 001 – 30 000	160
30 001 – 45 000	170
45 001 – 60 000	180
60 001 -	190

Reseersättningar vid öppensjölotsning och Öresundslotsning (SJÖFS 2016:3,22 §)

Vid lotsning ska följande reseersättning för lotsen och medhjälpare betalas:

Lotsning påbörjas/avslutas	Belopp, kr
I ort på Jylland, Danmark	4 500
I ort på Själland, Danmark	2 500
I övriga orter utanför Sverige	2 500
I orter i Sverige	2 000
För Öresundslotsning mellan bordningsplats boj M1 och Flintrännan SV	1 000

Rabatter (SJÖFS 2016:3,23 §)

Vid lotsning inom Vänerns lotsområde är avgiften nedsatt med 65 procent, om lotsningen enbart gäller Göta älv/Trollhätte kanal med ytterligare 6 procent. I Mälaren är avgiften nedsatt med 32 procent.

Lagstiftning

Sjöfartsverkets föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter; SJÖFS 2016:3 (gäller från 5 oktober 2016).

ISBRYTNING

Isbrytning är normalt gratis. Vid isbrytning av rännor i s.k. skyddade farvatten, assistans i sådana rännor eller hjälp för fartyg vid inläggning till och utläggning från kaj, får dock Sjöfartsverket ta ut en avgift för utförda tjänster. Taxan för isbrytning är kopplad till vilken maskinstyrka ("effektiv maskinstyrka") som krävs för att det aktuella uppdraget ska kunna utföras.

Isbrytarens (bogserbåtens) effektiva maskinstyrka (hk)	Pris per påbörjad timme, exklusive mervärdesskatt (kr)
till och med 1 100	5 500
1 101 – 1 850	8 050
1 851 – 2 980	9 500
2 981- 4 475	10 800
4 476- 7 450	13 000
7 451 – 10 440	15 600
10 441 – 18 650	21 600

Lagstiftning

Isbrytarförordning 2000:1149

Sjöfartsverkets föreskrifter om taxa för isbrytning på beställning och mot ersättning (SJÖFS 2014:6)

HAMNAVGIFTER

Svenska hamnar tar ut obligatoriska avgifter som bestäms lokalt och därför varierar betydligt i struktur och nivå.

Lagstiftning

Lag (1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn

TRANSPORTSTYRELSENS AVGIFTER PÅ SJÖFARTEN, EXEMPEL

Utöver farleds-och hamnavgifter omfattas sjöfarten även av ett antal obligatoriska avgifter som tas ut av Transportstyrelsen. Nedan några exempel:

Avgiftsområde	Avgift	Betalningsansvarig
Hamn: Prövning av tillstånd samt tillsyn som rör sjöfartsskydd (3 kap. 1 §)	26 600 kr per år	Hamnägaren
Hamn: Prövning av tillstånd samt tillsyn som rör hamnskydd. (3 kap. 4 §)	Årsavgift 15 400 kr en hamn, 26 600 kr för hamnskyddsområde med flera hamnanläggningar	Hamnskyddsorgan (normalt hamnägaren)
Hamn: Prövning resp. tillsyn av avfallshanteringsplanering. (3 kap. 7 §)	Prövning: 6 200 kr Tillsyn: 5 600 kr per år	Hamnägaren
Fartyg: Tillsyn vid nybyggnation, ombyggnation och inflaggning. (5 kap. 6 §)	1 400 kr timme	Redaren eller den som äger eller nyttjar fartyget
Fartyg: Periodisk tillsyn (5 kap. 7-8 §§)	Pråmar, lastfartyg, fiskefartyg, mindre färjor, tankfartyg m.m.: 8 800 – 62 100 kr per år Fritidsfartyg med bruttodräktighet 100-499: 7 400-12 700 kr per år Passagerarfartyg med GT över 499: 291 700 kr per år + 0,50 per GT över 999	Redaren eller den som äger eller nyttjar fartyget
Registeravgifter (5 kap. 22 §)	Avgift för registrering av båt 3 500-9 500. För registrering m.m. av är avgiften 5 500 – 23 000.	Redaren eller den som äger eller nyttjar fartyget
Fartyg: Skeppsmätning (5 kap. 32 §)	Vid nymätning av skepp i Sverige tas ut en grundavgift på 10-20 000 kr plus 40-160 per tillkommande 10 brutto, max 100-250 000 kr.	Redaren eller den som äger eller nyttjar fartyget
Personliga tillstånd (6 kap. 9-10 §)	För en ny lotsdispens tas ut en ansökningsavgift på 19-51 000 kr,(beroende på ledens längd) plus en extra provavgift på 4 000-12 500 kr i farledens ena riktning, också beroende på ledens längd. För omprov är avgiften för teoretiskt prov 2-15 000	Formellt den sökande sjökaptanen/styrmannen

	kr och för det praktiska provet 4-12 500 kr i ena riktningen på farleden. För en ny, generell lotsdispens för alla svenska farvatten är avgiften 8 000 kr. För tillfällig lotsdispens tas ut en hanteringsavgift på 1 400 kr per timme.	
--	---	--

Lagstiftning

Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter inom sjöfartsområdet TSFS 2015:45

JÄRNVÄGSTRAFIK

BANAVGIFTER

Reglerna för de avgifter en infrastrukturförvaltare inom järnvägsområdet i Sverige (i praktiken nästan enbart statliga Trafikverket) kan ta ut, finns i järnvägslagen. Avgifterna ska i princip vara baserade på den kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaden, dvs. vilken extra kostnad ytterligare trafik innebär för samhället i form av miljöpåverkan, slitage på infrastruktur, buller, olyckor m.m. Lagen tillåter dock även särskilda avgifter för att effektivisera användningen av spåren eller för att underlätta förbättringar eller utbyggnad av järnvägsnätet. Rabatter kan ges på underutnyttjade linjer. Avgifterna får inte vara utformade så att vissa järnvägsföretag gynnas.

De banavgifter som tillämpas av Trafikverket har under de senaste åren förändrats flera gånger. En tendens är att avgifterna har ökat. En annan tendens är att avgifterna differentieras allt mera.

Från 2012 delas spårsystemet upp i tre kategorier med olika avgifter (se karta). Från 2013 differentieras avgifterna för lok respektive motorvagnar alltmera detaljerat efter utsläppsprestanda. En särskild driftsavgift infördes också 2013.

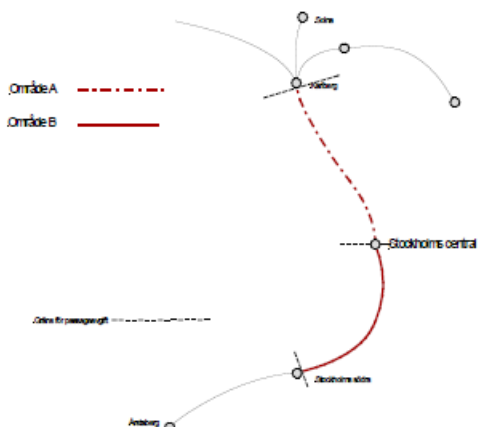


Det svenska järnvägssystemet 2016 indelat efter nivå på tåglägesavgift – hög (röd), mellan (gul) resp. låg (blå).

Tabell 5. Banavgifter 2016

Marginalkostnadsbaserade avgifter		
	STAX	Avgift kr/bruttoton-km
Spårvagn godstrafik och tjänstetåg	≤ 22,5 ton	0,0062
	>22,5 ton ≤25 ton	0,0068
	>25 ton	0,0074
Spårvagn persontrafik	≤20 ton	0,014
	>20 ton	0,0154
	Enhet	Avgift (låg/mellan/hög)
Emissionsavgift		Bas/IIIA/IIIB
• Lok med dieselmotor, flytande bränsle	kr/l	2,50/1,62/1,30
• Lok med dieselmotor, gasformigt bränsle	kr/m ³	2,93/1,90/1,53
• Lok med otto(bensin)-motor, flytande bränsle	kr/l	1,67/1,62/1,30
• Lok med otto(bensin)-motor, gasformigt bränsle	kr/m ³	2,12/1,90/1,53
• Motorvagn med dieselmotor, flytande bränsle	kr/l	2,45/1,34/1,11
• Motorvagn med dieselmotor, gasformigt bränsle	kr/m ³	2,87/1,58/1,30
• Motorvagn med otto(bensin)-motor, flytande bränsle	kr/l	1,62/1,34/1,11
• Motorvagn med otto(bensin)-motor, flytande bränsle	kr/m ³	2,04/1,58/1,30
Särskilda avgifter		
Tåglägesavgift		
• Högnivå	kr/tåg-km	6,30
• Mellannivå	kr/tåg-km	2,30
• Basnivå	kr/tåg-km	1,90
Passageavgift Sthlm, Gbg, Malmö mån-fre 06.00-09.00 samt 15.00-18.00 (berörda sträckor se nedan)	kr/passage	416
Passageavgift Öresundsbron (end godstrafik)	kr/passage	2 980

Differentieringen av emissionsavgiften för lok och motorvagnar baseras på fordonets utsläpp av bl.a. koldioxid, kväveoxider, svaveloxider och partiklar, och utgår från ett EU-direktiv om avgaskrav på motorvagnar och lok. För fordon som uppfyller direktivets steg IIIA eller IIIB är avgifterna lägre än basnivån (se tabell). Avgiftsuttaget är dock baserat på bränsleförbrukning.

Spårssystem där passageavgift tas ut	
Stockholm	 The diagram shows the Stockholm railway network. A legend indicates that a dashed red line represents 'Område A' and a solid red line represents 'Område B'. The network includes stations like Jämså, Solna, Stockholm central, and Stockholm söder. A line labeled 'Linje för passageavgift' is also shown.
Göteborg	 The diagram shows the Göteborg railway network. A legend indicates that a dashed red line represents 'Linje för passageavgift' and a solid red line represents 'Område C'. The network includes stations like Bohuslän, Göteborg Kville, Göteborg central, and Göteborg söder. A line labeled 'Linje för passageavgift' is also shown.
Malmö	 The diagram shows the Malmö railway network. A legend indicates that a solid red line represents 'Område D', a dashed red line represents 'Område E', and a dotted red line represents 'Linje för passageavgift'. The network includes stations like Lunds-Gård, Malmö central, and Malmö söder. A line labeled 'Linje för passageavgift' is also shown.

Bokningsavgift (avgift för sen avbokning av tågläge)

Om ett järnvägsföretag ställer in en transport senare än 60 dagar i förväg måste företaget betala en avbokningsavgift till Trafikverket.

Tidsperiod	Persontrafik (resandetåg)	Godstrafik
Mellan 59 dagar och 15 dagar före planerad avgångstid vid utgångsstation	20 % av tåglägesavgiften	10 % av tåglägesavgiften
Mellan 14 dagar och 24 timmar före planerad avgångstid vid utgångsstation	40 % av tåglägesavgiften	20 % av tåglägesavgiften

Kvalitetsavgifter

Om järnvägsföretaget på grund av brister i infrastrukturen inte kan utföra sin trafik enligt beställning ska Trafikverket betala olika typer av kvalitetsavgifter till motparten. På motsvarande sätt måste järnvägsföretaget betala avgift till Trafikverket om man t.ex. inte följt villkor för avtalade tåglägen.

Vid förseningar är avgiften för Trafikverket 75 kr och för järnvägsföretaget 65 kr per s.k. merförseningsminut. Vid större förseningar (minst 60 resp. 180 merförseningsminuter för person- resp. godståg) betalar Trafikverket 13 750 resp. 10 850 kr per tillfälle. Vid akut inställda tåg är avgiften för orsakande aktör 500 kr + 50 procent av tåglägesavgiften.

Järnvägsföretagen betalar Trafikverket separat för den el de använder för drift av tågen, baserat på verkligt uppmätt förbrukning eller enligt schabloner, i det fallet differentierat efter olika fordonstyper. Elanvändning för spårtrafik är undantagen från energiskatt.

För verksamheten på stationerna – uppställning av vagnar, rangering, tillgång till lastplatskapacitet, uppvärmning av uppställda vagnar m.m. – debiterar Trafikverket särskilda avgifter, för persontågsfordon differentierad efter årstid.

Lagstiftning

Järnvägslag 2004:519

SFS 2015:360 Lag om ändring av järnvägslag (2004:519)

Europaparlamentets och Rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde

Europaparlamentets och Rådets direktiv 97/68/EG av den 16 december 1997 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från förbränningsmotorer som skall monteras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg (konsoliderad version)
Järnvägsnätsbeskrivning 2016, Trafikverket

TRANSPORTSTYRELSENS AVGIFTER PÅ JÄRNVÄGSTRAFIKEN

För att driva och förvalta järnvägsinfrastruktur och spårtrafik måste järnvägsföretagen till Transportstyrelsen betala ett antal obligatoriska avgifter, dels engångsavgifter för licenser, tillstånd m.m., dels årliga avgifter för tillsyn, registerhållning m.m.

Lagstiftning

Föreskrifter om ändring (TSFS 2015:44) i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:53) om avgifter inom järnvägsområdet (omtryck)

LUFTFART

Flygtrafiken betalar dels olika avgifter till flygplatsen i samband med start och landning (LTO=Landing and Take-Off), undervägsavgifter ("en route") under själva flygningen, samt därutöver olika avgifter till Transportstyrelsen. Bortsett från privatflyg är allt flygbränsle befriat från skatt. Bränsleförbrukningen från flygningar med plan som väger mer än 5 700 kg mellan två flygplatser inom EES-området omfattas av EUs system för utsläppshandel, EU-ETS.

LTO-AVGIFTER

OBS: Uppgifterna nedan gäller statliga Swedavias flygplatser och flygplan med en vikt på över 5 700 kg. Övriga flygplatser har liknande avgiftssystem, men tillämpar ingen differentiering kopplad till flygplanens utsläpps- eller bullerprestanda.

Den reguljära avgiften på flygplatserna består av tre delar

Startavgiften (Take-off charge) baseras på flygplanets vikt. Startavgiften är lägst på Arlanda och något högre på (i tur och ordning) Landvetter, Bromma och Malmö och högst på landsortsflyg-platserna (Kiruna, Luleå, Ronneby, Umeå, Visby och Åre/Östersund). Avgifterna är något lägre för passagerarplan än för andra plan. En tilläggsavgift tas ut för start/andning utanför reguljära driftstider.

Avgasavgiften är kopplad till varje flygplans certifierade utsläpp (enligt ICAOs databas) av kväveoxider (NOx) och kolväten (HC) och baseras på det beräknade utsläppet under den s.k. LTO-cykeln, dvs. flygplanets rörelser i anslutning till flygplatsen under 3000 fot (ca. 915 meter), inklusive s.k. taxning, dvs. när flygplanet körs på marken. Avgiften är högre på de större flygplatserna eftersom taxningstiden normalt är längre här än på mindre flygplatser. Avgiften 2016 är 50 kr per kg NOx.

Bulleravgiften är kopplad till hur mycket den aktuella flygplanstypens certifierade buller överstiger riktvärden för inflygning resp. utflygning – ju större överskridande, desto högre avgift. Bulleravgiften per "bullerenhet" är 50 kr för Bromma, 30 kr för Arlanda, Landvetter och Umeå, 20 kr för Malmö och Visby och 10 kr för Luleå, Östersund/Åre, Kiruna och Ronneby.

TNC-avgiften (Terminal navigation charge) är likartad vid Swedavias flygplatser och tas ut vid landning för flygplan med en maximal startvikt på över 2 ton. Avgiften är differentierad efter flygplanets maximala vikt och ska täcka kostnader för lokal flygtrafiktjänst, dvs. flygledartjänster vid start och landning samt nödvändig flyginformation (inklusive information om flygväder). För Arlanda, Landvetter och Bromma (med vardera över 50 000 kommersiella rörelser per år) är avgiftssättningen styrd av EU-direktiv, för Swedavias övriga flygplatser tillämpas likartad prisnivå. På Arlanda tas avgiften ut av Transportstyrelsen. På flygplatser som inte drivs av Swedavia tas i vissa fall ingen TNC-avgift ut.

Passageraravgift tas ut för varje avresande passagerare för att täcka kostnader vid flygplatsen. För inrikesresor är avgiften 48-60 kr, för utrikesresor 56-108 kr. För transferpassagerare är avgiften vid inrikestrafik 29-36 kr, för internationell transfer 34-65. En särskild avgift (PRM charge) på 1,40-3,70 kr per passagerare tas ut för att täcka extrakostnader för assistans till passagerare med begränsad rörelseförmåga.

Markttjänstavgifter (t.ex. hangaravgift, avgifter för bagagehantering och parkeringsavgifter) fastställs lokalt vid varje flygplats.

”Slot Coordination Charge” tas ut på s.k. koordinerade flygplats (Arlanda och Bromma) där varje avgångsslot på förhand måste vara koordinerad. Avgiften går till den tjänst som sköter allokeringen, Airport Coordination Sweden (ACS).

TRANSPORTSTYRELSENS AVGIFTER PÅ FLYGTRAFIKEN

För att driva och förvalta flygplatser och flygtrafik måste flygplatsföretagen och flygbolagen till Transportstyrelsen betala ett antal obligatoriska avgifter, dels engångsavgifter för licenser, tillståndsprövning m.m, dels årliga avgifter för tillsyn, registerhållning m.m.

Ett exempel är en myndighetsavgift på 5,00 kr per passagerare som flyger från en svenska flygplats.

Därutöver måste flygbolagen till Transportstyrelsen betala en avgift per passagerare som ska finansiera säkerhetskontrollerna av passagerare och bagage vid svenska flygplatser. Avgiften tas in från flygbolagen av Transportstyrelsen som fördelar intäkterna till flygplatsernas ägare i förhållande till respektive flygplats kostnader för säkerhetskontroller. Från 1 maj 2015 är den 37 kr per passagerare.

Tabell 6. Summa avgifter (indikativa) per LTO-cykel för inrikes flygtrafik år 2016 vid Swedavias flygplatser. Gäller Boeing 737 med 60 % belägningsgrad 72 passagerare (motor CFM56-7B22).

	Sthlm, Arlanda	Göteborg, Landvetter	Malmö, Sturup	Sthlm, Bromma	Umeå, Luleå	Kiruna, Ronneby, Visby, Åre- Östersund
Startavgift	1130	1218	1915	1915	2700	2700
Terminal Nav. Charge (TNC)	1426	971	1350	1566	1350	1350
Bulleravgift	393	393	262	655	393/131	131 el. 262
Passagerareavg.	3960	3456	3456	4320	3528	3456
PRM-avgift (assistans avg)	274	302	281	238	122/173	101-202
Avgasavgift	425	409	419	417	411/414	400-411
Markttjänstavg. (expedition)	893	864	432	274		
Markttjänstavg. (ramp)	559	1104	628	497		
Säkerhetsavgift till Transportstyrelsen	2664	2664	2664	2664	2664	2664
Myndighetsavgift till Transportstyrelsen	360	360	360	432	360	360
Slot Coordination Charge	16			16		
Summa LTO- avgifter	12 100	11 741	11 676	12 922	11 538/11320	11 178-12 274

Källa: <http://www.swedavia.se/flygmarknad/anvandervillkor-och-avgifter/berakna-flygavgifter/>

Ytterligare avgifter tas ut för glykolanvändning (för avisning) och för hantering av catering.

UNDERVÄGSAVGIFT ("enroute"-avgift)

Flygplan tyngre än 2000 kg måste betala undervägsavgift vid flygning inom svenskt luftrum, i dessa sammanhang betecknat svensk flyginformationsregion (FIR) (se karta nedan över FIR inom Europa). Avgiften hanteras inom ramen för samarbetsorganet Eurocontrol där 39 länder plus EU deltar. Den praktiska hanteringen sköts av CRCO, Central Route Charges Office som är en del av Eurocontrol. CRCO registrerar alla flygplansrörelser, debiterar flygbolagen undervägsavgifter i förhållande till deras flygrörelser och återför intäkterna till de medverkande länderna i förhållande till avgiftsunderlaget. Basen för avgiften är den beräknade kostnaden för flygkontroll m.m. inom respektive flyginformationsregion. Avgiften beslutas av Eurocontrol enligt ett gemensamt regelverk och på förslag från nationella myndigheter (i Sverige Transportstyrelsen). Nivån skiljer sig mellan olika regioner bl.a. beroende på olika löneläge för flygledare. Efter avdrag för Eurocontrols kostnader återförs intäkten för svensk del till Transportstyrelsen som för vidare ca. 90 procent av pengarna till i första hand Luftfartsverket (LFV), som sköter flygtrafikledningen vid de flesta större svenska flygplatser.

Undervägsavgiften för en flygning beror på tre faktorer: a/ flygplanets maximalt tillåtna vikt, b/ den sträcka flygplanet rör sig inom den svenska flyginformationsregionen samt c/ den avgift som bestämts nationellt på basis av ett strikt regelverk som gäller alla deltagande länder. Avgiften räknas ut enligt följande formel:

$$\text{Undervägsavgiften} = p \times d \times \sqrt{w}$$

p = det pris per "enhetsavgift" som för tillfället gäller i aktuell FIR. Priset per enhetsavgift justeras efter valutaförändringar. I Sverige var priset i december 2016 €58,96 (ung. 580 kronor). Detta är det pris ett flygplan som väger 50 ton får betala för att flyga 100 km inom aktuell FIR. Priset per avgiftsenhet justeras varje månad enligt växelkursförändringar.

d = 1/100 av den flygna sträckan i km inom aktuell FIR med avdrag för 20 km för varje start och/eller landning i landet.

w = en viktfaktor som beräknas som roten av 1/50 av flygplanets högsta tillåtna startvikt (MTOW), mätt i ton.



[Detaljerad karta över flyginformationsregionerna.](#)

[Avgiftsenheter december 2016.](#)

Lagstiftning m m

Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter inom luftfartsområdet, TSFS 2015:46

Transportstyrelsens föreskrifter om gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage, TSFS 2012:113 & 2015:4

Transportstyrelsens tillkännagivande av Eurocontrols beslut om undervägsavgifter inom svenskt luftrum och beslut om dröjsmålsränta, TSFS 2015:78

Luftfartslag (2010:500)

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 390/2013 av den 3 maj 2013 om inrättande av ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 391/2013 av den 3 maj 2013 om inrättande av ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster

Airport charges for Swedavia AB. Valid for aircrafts authorised MTOW exceeding 5,700 kg. Valid from April 1, 2016.

Description of Airport Charges, Swedavia 2016.

SKATTEUTGIFTER

Regeringen gör årligen en sammanställning av effekterna på statens skatteinkomster av olika undantag och särregler. Avvikelserna kallas ”skatteutgifter”.

Ett exempel inom transportsektorn är att energiskatten på bensin miljöklass 1 2016 motsvarar 41,2 öre/kWh, medan motsvarande skatt på diesel endast motsvarar 23,6 öre/kWh. Differensen definieras som en skatteutgift och totalt beräknas denna skatteutgift under 2016 motsvara 8,2 miljarder kronor. Beträffande koldioxidskatten är referensnivån 112 öre per kg CO₂ och skatteutgifterna relateras till denna normalnivå.

Verksamhet som omfattas av skattereduktion	Beräknad skatteutgift 2016, energiskatt, miljarder kr	Beräknad skatteutgift 2016, koldioxidskatt, miljarder kr
Diesel i motordrivna fordon	8,21	0
Naturgas och gasol för transportändamål	0,19	-
Biodrivmedel	4,48	0
El för spårtrafik	1,28	0
Diesel för spårtrafik	0,03	0,02
Inrikes sjöfart	0,37	0,29
Inrikes flyg	0,85	0 (omfattas från 2012 av EUs utsläppshandel)
Transporter i gruvor	0,27	0,14
Arbetsmaskiner jord- och skogsbruk		0,80

Andra transportrelaterade skatteutgifter som regeringen redovisar är

Slag av skatteutgift	Beräknad skatteutgift 2016, miljarder kr
Avdrag för resor till och från arbetet	5,38
Nedsatta förmånsvärden miljöbilar	0,38
Momsundantag resor i Sverige med internationell tåg- och busstrafik	0,61
Nedsatt moms för kollektivtrafik	7,43

Källa: Redovisning av skatteutgifter 2016. Regeringens skrivelse 2015/16:98.

AVDRAG FÖR RESOR TILL OCH FRÅN ARBETET. PARKERINGSFÖRMÅN.

Den som med billigaste färdmedel har kostnader på över 10 000 kr per år för att ta sig till och från sitt arbete och arbetsplatsen ligger minst två kilometer från hemmet har rätt att göra avdrag för den del av kostnaderna som överstiger 10 000 kronor.

Om avståndet är minst fem kilometer och man sammanlagt vinner minst två timmar på fram- och återresan jämfört med att resa kollektivt får man vid skattedeklarationen göra avdrag för resa med bil. Det tillåtna avdraget är då 18,50 kronor per mil.

Finansdepartementet uppskattar att de sammanlagda avdragen för resor till och från arbetet 2016 till 5,38 miljarder kronor.

Om arbetsgivaren erbjuder gratis parkeringsplats vid arbetsplatsen ska denna förmån deklarerars och beskattas till ett värde som motsvarar priset på parkeringsplats på orten. Använder man förmånsbil får man för en dieselbil göra avdrag med 6,50 kronor per mil och för annat drivmedel med 9,50 kronor per mil. Därutöver får man även göra avdrag för verkliga kostnader för trängselskatt samt väg-, bro- eller färjeavgift.

Lagstiftning

Inkomstskattelag, 12 kap. (1999:1229)

MERVÄRDESSKATT FÖR PERSONBEFORDRAN

Internationella resor är undantagna från mervärdesskatt. Finansdepartementet beräknar att detta 2016 motsvarar ett bortfall av skatteintäkter på 0,61 miljarder kronor. Denna siffra omfattar dock endast den del av momsbefriade internationella buss- och järnvägsresor som sker inom Sverige, däremot inte flygresor.

För inrikes kollektivtrafik och annan personbefordran är mervärdesskatten nedsatt till 6 procent. För 2016 räknar finansdepartementet med att detta innebär ett bortfall av skatteintäkter på netto 7,43 miljarder kronor.

Lagstiftning

Mervärdesskattelag (1994:200)



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.