



Näringsdepartementet

Stockholm den 13 oktober 2004

Enheten för transportpolitik

103 33 Stockholm

Godstransporter - noder och länkar i samspel (SOU 2004:76)

Skogsindustrierna har fått rubricerade betänkande på remiss och vill begränsa sina synpunkter till följande.

Inledning

Skogsindustrierna anser att utredningen har många goda förslag för en ökad samverkan mellan transportslagen och för hållbara transportsystem. En central del är samhällets prissättning av infrastruktur genom skatter och avgifter och målet om konkurrensneutralitet mellan trafikslagen. Även utredningens syn på statens roll för företagens konkurrenskraft är angelägen. Skogsindustrierna som deltagit i arbetet står bakom de vägledande principerna för utredningens förslag. Det mest grundläggande är att godstransporter skall vara marknadsstyrda och att staten har en viktig roll i att skapa goda förutsättningar för transporter. Delegationen understryker kraftfullt att Sverige har att ta hänsyn till starka internationella beroenden och att det inom EU behövs ett gemensamt synsätt för skatter och avgifter på transportområdet. Särskilt framhålls behovet av en grundläggande gemensam europeisk metod för miljövärdering av transporternas kostnadsansvar.

Skatter och avgifter

Skogsindustrin är transportintensiv och internationellt konkurrensutsatt. Skatter och avgifter på transporter är därför viktiga produktionsfaktorer. Sverige har sedan länge etablerat marginalkostnadsprincipen som styrande för transportsektorns kostnadsutveckling. Även Skogsindustrierna accepterar den principen. En viktig reservation är emellertid att den kan tillämpas fullt ut först efter att det utarbetats en gemensam europeisk metod som värderar och klarlägger relevanta kostnader.

Skogsindustrierna

VAT: SE 556067292401

Sveavägen 13 • Box 16006 • SE-103 21 Stockholm • Tel. 08 762 72 60 • Fax. 08 611 71 22

www.skogsindustrierna.org

Utredningen framhåller att en sådan ännu inte finns och att det fortfarande råder stor osäkerhet beträffande beräkningen av skilda marginalkostnadskomponenter. Externa marginalkostnader och i synnerhet vad utredningen kallar gränsöverskridande externaliteter, värderas exempelvis mycket olika i Europa. Från skogsindustrin ges ett exempel på betydelsen av skilda värderingar i utredningen, (sid. 115). Som utredningen påpekar är det mycket viktigt att Sverige tar hänsyn till dessa internationella beroenden när skatter och avgifter sätts för transporter på väg, järnväg och i farleder.

Farledsavgifter

Skogsindustrierna är positiv till förslaget att ändra avgiftsbasen för farledsavgifterna till nettodräktighet. Netto är mer neutralt mellan fartygskategorier än dagens brutto. Ändringen till netto menar vi är så viktig att den bör kunna ske redan till kommande årsskifte i samband med den översyn som Sjöfartsverket för närvarande gör. Det gäller också sådana kostnader som utredningen pekat på inte har något samband med handelssjöfarten eller av andra skäl bör lyftas ut och finansieras i annan ordning, t ex isbrytning, fritidsbåtar, myndighetsutövning och avkastningskrav på Sjöfartsverket. Kostnadsavlastningen är en angelägen fråga för att uppnå konkurrensneutralitet mellan trafikslagen.

Också godsavgifterna menar vi måste ifrågasättas. Passageraravgifter tas inte ut. Godsavgifter har heller inget samband med sjöfartens samhällsekonomiska marginalkostnader. Utredningen borde därför ha lagt förslag om att ta bort dem. Godsvolymen skogsprodukter på fartyg är stor och en oproportionerligt hög andel av sjöfartsverkets kostnader faller idag på skogsindustrin.

För att åstadkomma ett avgiftssystem som bättre speglar trafikens emissionskostnader föreslås att farlederna skall delas in i tre avgiftsklasser i förhållande till farledslängd. Skogsindustrierna delar här utredningens uppfattning att innan så sker finns behov av ytterligare analyser om differentieringen mellan skilda farleder. Internaliseringsgraden för sjöfarten är idag avsevärt högre än för konkurrerande trafikslag. Utan en utjämning enligt ovan skulle trafiken på bl a Vätern riskera att tappa volymer

Kilometerskatt

Vägtrafikskatteutredningens betänkande "Skatt på väg" har remitterats i särskild ordning och Skogsindustrierna får hänvisa till de synpunkter som där lämnas av föreningen. Liksom delegationen har Skogsindustrierna starkt ifrågasatt nivån på

kilometerskatterna. Vi menar att ett KM-skattesystem inte kan införas eller ens ett principbeslut fattas innan ytterligare analyser är gjorda över konsekvenserna för näringen och för olika delar av landet.

Hamnar

Vi delar delegationens strävan att skapa en effektivare total hamnstruktur och att hamnverksamheten kan bidra till mer kostnadseffektiva transporter. Några strategiska hamnregioner pekas ut. Regeringen förutsätts här initiera samtal med berörda parter i avsikt att få en rollfördelning mellan hamnarna för framtida investeringar i infrastruktur. Skogsindustrierna har inget att invända emot detta. Det är samtidigt viktigt att påpeka att de hamnar, exempelvis längs Norrlandskusten, som redan har en strategisk funktion och tydlig rollfördelning också måste få de infrastruktursatsningar som krävs. Delegationen gör ett sådant påpekande, vilket vi tycker är angeläget att understryka.

Stuveri- och hamnkostnaderna representerar idag en avsevärd del av de totala kostnaderna för sjöfarten. Kraven på en effektiv lastning och lossning av gods är därför mycket hög. Ett hinder för ny teknik inom sjöfarten är att stuverimarknaden fortfarande inte har öppnats för konkurrens. Kommissionen adresserade problemen i ett förslag till hamndirektiv 2001 vilket senare föll i den slutliga behandlingen i Parlamentet. Inte heller i delegationen har någon enighet kunnat uppnås rörande exempelvis egenhanteringen av gods. För kostnadseffektiviteten i hamnarna är det emellertid nödvändigt att i framtiden tillåta fartyg att med egen utrustning eller företag med egen utbildad personal och utrustning att själva få hantera godset. Kommissionen arbetar åter med frågan och nya förslag till marknadsöppningar förväntas. Det är Skogsindustriernas förhoppning att Sverige den här gången skall stå upp och försvara den marknadsöppningspolitik som man annars förespråkar när det gäller järnväg, telekom, post och energi.

I de svenska hamnarna finns även en risk för konflikt mellan olika fackförbund rörande vilket kollektivavtal som skall reglera stuveriarbetet inom hamnområdet. Även detta motverkar rationella logistiska lösningar. Här är det viktigt att inblandade parter på olika sätt tillsammans kan arbeta för en utveckling av hamntjänsterna.

SKOGSINDUSTRIERNA

Staffan Thonfors