

2015-08-09

Er ref: kontakt@transportstyrelsen.se

Diarienum: TSF 2014-282

Transportstyrelsen

601 73 Norrköping

Karolina Boholm
karolina.boholm@skogsindustrierna.org

08-762 72 30

070-202 98 69

Yttrande över Transportstyrelsens till höjda avgifter

Skogsindustrierna vill med detta remissvar lämna några kommentarer på den remiss som Transportstyrelsen skickat ut till flera medlemsföretag. Skogsindustrierna står även bakom det remissyttrande som Näringslivets transportråd skrivit.

SAMMANFATTNING

- Transportstyrelsen både höjer och sänker avgifter samt diversifierar och förenklar, vilket tillstyrks
- Transportstyrelsens avgifter innebär en kostnadsökning för transporter
- Alla transportkostnadsökningar bör analyseras sammantaget för att inte konkurrenskraften ska påverkas negativt (Jönköpingsdeklarationen)
- Undvik överimplementering av EU-lagstiftning, så kallad *gold plating*
- Regelverk för järnvägen måste förenklas för att underlätta för järnvägen
- Transportstyrelsens marknadstillsyn för järnvägen måste bli skarpare
- Slopandet av avgiften för auktorisation välkomnas
- Tillsyn av svavel i bränsle måste genomföras på alla fartyg oavsett flagg
- En översyn av vilka Transportstyrelsens remisser skickas till bör ske

SKOGSINDUSTRIERNAS YTTRANDE

Utgångspunkten i Transportstyrelsens avgiftsförändringar är att avgifter både höjs och sänks för att motsvara det avgiften är avsedd för. Myndigheten betonar också vid flera tillfällen differentiering mellan stora och små företag samt för ett resonemang om förenklingar av avgifter. Dessa utgångspunkter uppfattas som mycket positiva. Myndigheten aviserar även i god tid inför kommande avgiftsförändringar, vilket också är positivt. Speciellt inom järnvägsområdet är avgiftshöjningarna relativt stora. Transportstyrelsens försöka att göra avgiftshöjningarna mindre för små aktörer eller aktörer med transporter på egna spår är ett sätt att försöka begränsa dessa avgiftshöjningar, men tillsammans med höjningen av banavgifterna påverkas järnvägen negativt av dessa avgiftshöjningar.

I [missivet](#) klargör Transportstyrelsen att endast sådan verksamhet inom myndighetens som tydligt motsvaras av avgifter så som tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning ska finansieras genom avgifter, medan sådan myndighetsutövning som regelgivning ska finansieras genom skattemedel. Förhoppningsvis betyder det att även annan verksamhet som myndigheten bedriver så som t.ex. utredningar och regeringsuppdrag också finansieras genom skattemedel. Om så är fallet framgår inte av underlaget. Som myndighet bör

Transportstyrelsens strävan vara effektivitet för att avgiftshöjningarna ska bli så låga som möjligt.

När Transportstyrelsen skapades år 2010 fanns inte den finansiering som nu är på plats genom avgifter, vilket betyder att transportbranschen har sett en kraftig kostnadsökning i tre steg mellan åren 2011 och 2013. Alla dessa avgifter kan sakligt och logiskt argumenteras för var och en för sig. Sammantaget utgör avgifter dock en kostnadsökning för transportbranschen och därmed indirekt för transportköparna, d.v.s. varuägarna, som i slutändan är de som betalar för transportererna.

DAGS FÖR REGERINGEN ATT FÖLJA JÖNKÖPINGSDEKLARATIONEN

I augusti 2010 samlades Logistikforum och skrev, tillsammans med dåvarande regeringen, under den så kallade Jönköpingsdeklarationen¹. En av punkterna i den anger att en "samlad översyn av den svenska transportnäringens kostnadsläge och konkurrensförmåga" ska ske "i syfte att stärka näringslivets konkurrenskraft i hela landet". Skogsindustrierna anser att regeringen snarast bör tillsätta en sådan utredning. Inom transportområdet är det många avgifter och skatter som höjs, alla var för sig, och utan att någon tar ett samlat grepp om vad det innebär för varuägarna. Förutom Transportstyrelsens avgiftshöjningar har även andra myndigheter höjt avgifter t.ex. nu senast Sjöfartsverket genom farledsavgiften. Utöver detta höjs banavgifter, de nya svavelreglerna för sjöfarten innebär också en kostnadsökning samt dieselskatten (energi- och koldioxidskatt) som har höjts och kommer öka kraftigt genom den indexering som numera är införd. Dessutom är införandet av en vägslitageskatt (kilometerskatt) aviserad men ännu inte genomförd. Alla dessa kostnadsökningar leder till ökade transportkostnader för svenska företag. Sverige är ett land i utkanten av Europa med långa transportavstånd inom landet och till huvudmarknaderna i Europa, dessutom är Sverige en handelsberoende nation. Transportkostnadsökningar påverkar därför svenska företags förmåga att konkurrera på en världsmarknad. En samlad översyn av alla de avgifter och skatter som genomförts eller planeras är därför viktigt.

UNDVIK GOLD PLATING – ÖVERIMPLEMENTERING

I remissunderlagen om avgifter för järnvägen hänvisas till EU-lagstiftning och de olika järnvägspaketerna som kommissionen lagt fram. Regelverk för järnväg är redan idag omfattande och för att möjliggöra mer järnvägstrafik måste dessa regler förenklas. Skogsindustrierna hoppas därför att Transportstyrelsen i så stor utsträckning som möjligt förenklar och underlättar regler och avgifter där så är möjligt. Regelverk från EU har annars en tendens att införas genom överimplementering i medlemsländer, även i Sverige. Näringslivets Regelnämnd (NNR) och Regelrådet har på olika sätt uppmärksammat frågan om överimplementering av EU-direktiv, så kallad *gold plating*. Bland annat har en

¹ Jönköpingsdeklarationen: <http://www.mynewsdesk.com/se/pressreleases/deklaration-med-syfte-att-faa-en-logistik-i-vaerldsklass-458010>

sammanställning² tagits fram. Numera är även överimplementering en del i kommissionens arbete med *Better Regulation*. Även EESK (Europeiska Ekonomiska och Sociala Kommittén) har genomfört en översyn om *gold plating* där Sverige ingår.

JÄRNVÄGSREGLERING UPPLEVS KRÅNGLIG

Ett hinder för ökade järnvägstransporter är de regler och den tillståndsgivning som Transportstyrelsen ansvarar för, eftersom de av både befintliga och nya aktörer upplevs som krångliga och dyra. Regelverken för att ha en järnvägsanläggning, t.ex. industri- eller kapillärspår, är omfattande och gör att industrier ibland överväg att avveckla anläggningen istället för att utveckla. För att gynna järnvägen måste den administrativa bördan för industri- och kapillärspår sänkas ytterligare. Noterbart är att det inom sjöfarten och vägtrafiken finns tredjepartsaktörer så som klassningssällskap och fordonsbesiktningar. Liknande sådana tjänster verkar delvis saknas för järnvägen. Innan Transportstyrelsen skapades var de delar av verksamheten som handhar järnvägen helt finansierade genom skattemedel. Det gör att avgiftshöjningarna för järnvägen, tillsammans med höjda banavgifter, är kännbara. Transportstyrelsen har nu även ett ackumulerat underskott inom järnvägsområdet, vilket innebär att flera av avgifterna höjs. Sammantaget gör detta att det är dyrare med järnvägstrafik idag än tidigare. Myndighetens diversifiering av avgiften mellan stora och små företag och genom storlek på trafikering och på olika typer av spår är dock mycket positiv, eftersom det leder till längre kostnader för mindre aktörer.

MARKNADSTILLSYN FÖR JÄRNVÄGEN MÅSTE BLI SKARPARE

Vad gäller marknadstillsynen på järnvägen är det en prioriterad fråga. Att Transportstyrelsen väljer att fokusera mest på de stora aktörerna välkomnas och att detta också innebär en avgiftssänkning för mindre aktörer välkomnas. Generellt anser Skogsindustrierna att Transportstyrelsen måste ta en mer aktiv roll för marknadstillsynen, speciellt gentemot Trafikverket. Med en stor statlig aktör som Trafikverket, som agerar i monopolställning, är det bara en annan myndighet som kan agera tillräckligt kraftfullt för att förhindra felaktigt agerande. Ett viktigt exempel är Transportstyrelsens översyn av hur stängningen av Dals Västra Värmlands Järnväg (DVVJ) gick till. Flera sådana skarpa uttalanden behövs för att säkerställa att Trafikverket följer regelverket. Fortfarande har Trafikverket inte tagit till sig av Transportstyrelsens skrivningar om DVVJ, vilket är beklagligt. Endast Transportstyrelsen kan tillse att så sker framöver.

SLOPANDET AV AVGIFT FÖR AUKTORISATION VÄLKOMNAS

Genom att ta bort prövningsavgiften för auktorisation, d.v.s. rätten för en aktör som vill organisera järnvägstrafik och söka egen kapacitet utan att utföra själva trafiken, har Transportstyrelsen kraftigt förenklat proceduren. Slopandet av avgift för auktorisation underlättar för varuägare att söka egen kapacitet i spåren. Möjligheten för varuägare att söka egen kapacitet har sedan en tid funnits men

² Sammanställningen finns som i svensk version ”Att tydliggöra gold-plating - ett bättre genomförande av EU-lagstiftning” http://www.nnr.se/pdf/gold-plating_regeradet_nnr.pdf eller som engelsk version ”Clarifying Gold-Plating – Better Implementation of EU Legislation” <http://www.regelradet.se/wp-content/uploads/2012/11/Clarifying-Gold-Plating2.pdf>

inte utnyttjats i stor utsträckning. Slopandet av prövningsavgiften på 31 100 kr kan förhoppningsvis underlätta för fler varuägare att själva söka kapacitet.

TILLSYNSAVGIFT FÖR SVAVELHALT I FARTYGSBRÄNSLE

De nya svavelreglerna för sjöfarten som började gälla från och med 1 januari 2015 är precis så kostsamma som branschen tidigare befarat. Enligt Trafikanalys senaste utvärdering³ så är kostnaden för bränslet cirka 70 procent högre än konventionellt bränsle. Denna kostnadsökning gör det dyrare för transportköpare i norra Europa jämfört med konkurrenter i södra Europa och övriga världen. Trafikanalys rapport tar även upp att incitamentet till fusk är stort på grund av den stora prisskillnaden mellan bränslen. Transportstyrelsens arbete med tillsyn är därför mycket viktigt och grunden för regelefterlevnad. Den fasta avgiften för tillsyn tillstyrks därmed. Skogsindustrierna vill dock betona att det också är viktigt att tillsynen och avgiften tas ut på alla fartyg oavsett flaggstat för att säkerställa regelefterlevnad.

OKLAR SPRIDNING AV REMISSEN

Även tidigare har Transportstyrelsen skickat remisser enligt den stora sändlista som bifogats missivet. Flera av Skogsindustriernas medlemsföretag står med på flera olika listor, men trots detta har inte Skogsindustrierna fått remissen. Vid jämförelse av de som delgivits inom järnväg respektive sjö- och vägområdet framträder en stor skillnad. Inom väg och sjö verkar många branschorganisationer vara delgivna och färre företag, medan inom järnvägsområdet är ingen branschorganisation delgiven utan istället en mängd företag. Det verkar därmed vara stor diskrepans i delgivning mellan myndighetens olika enheter. En mera enhetlig delgivning av remisser önskas framöver.

SKOGSINDUSTRINS TRANSPORTER

Sverige är världens näst största exportör av papper, pappersmassa och trävaror. Skogsindustrin exporterar 85 % av produktionen av massa och papper samt 70 % av sågade trävaror, totalt knappt 20 miljoner ton per år. Sjöfarten stod för 70-75 % vid export av massa och papper och 60-65 % vid export av sågade trävaror. På grund av Sveriges geografiska läge i världen och stora avstånd inom landet är skogsindustrin starkt beroende av väl fungerande transporter för sin internationella konkurrenskraft. För att begränsa avståndsnackdelarna vid export har skogsindustrin byggt upp effektiva logistik- och transportsystem ofta innefattande sjötransporter, järnvägstransporter och vägtransporter.

Stockholm
För Skogsindustrierna

2015-08-09

Karolina Boholm
Transportdirektör

³ Trafikanalys utredningen: *Svaveldirektivets införande – branschens förberedelser*
http://trafa.se/PageDocuments/Rapport_2015_11_Svaveldirektivets_infoerande_-_branschens_foerberedelser.pdf