



Norrbottens Handelskammare

Konsekvenser av transportrelaterade pålagor

- En intervjustudie på tio norrbottniska företag

Förord

Att vi i norra Sverige inte bara befinner oss mitt i det Arktiska Europa utan även på en globalt konkurrensutsatt marknad är något de flesta skriver under på. Att vi också är en del i en alltmer föränderlig värld där bara de med stor anpassningsförmåga och snabba beslut kommer finnas kvar som aktörer på marknaden är en insikt våra globala företag sedan länge erhållit. Det är inte bara tillgång till råvaror och produktionskapital som ger de rätta förutsättningarna för tillväxt utan också humankapital med anpassningsförmåga, närhet till forskning och utveckling samt god infrastruktur.

”En modern och aktiv regional tillväxtpolitik för hela Sverige inriktas på att regionerna ska ges möjligheter att växa och utvecklas efter sina särskilda förutsättningar, såväl i städer som på landsbygden. Ju fler regioner som är starka och expansiva, desto bättre för Sverige.”

Citatet är hämtat ur, En nationell strategi för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020.

När regeringen presenterade sitt strategiska samverkansprogram i oktober 2016 skrev man under rubriken ” Nästa generations resor och transporter”

Sverige behöver ett mer transporteffektivt samhälle där transporterna används smartare och med mer resurseffektiva och ännu säkrare fordon, förnybara bränslen och mindre utsläpp. Samverkansprogrammet inkluderar alla färdslätt och har ett övergripande perspektiv där alla trafikslag samverkar för att lösa kvinnors och mäns resor och behov av transporter av gods.

Vid 2017 års Arctic Frontiers i Tromsø i januari kunde Norrbotten, med stöd av vår närvarande Arktiska minister tillika utrikesminister Margot Wallström, presentera Norrbottens politiska plattform för Arktis. I den kan man i inledningen läsa följande:

Vår politiska ambition är dels att möjliggöra en hållbar utveckling som gynnar näringsliv, akademi och forskning, miljö, kultur, välfärd och våra medborgare. Ambitionen är också att lyfta Norrbotten som en attraktiv region som bidrar med hållbar tillväxt mitt i det arktiska Europa.

Dessa uttalanden verkar insiktsfulla och syftar mot ett framtida samhälle där nuvarande transportsätt effektiviseras och med forskning och utveckling går mot ett smartare och mer transporteffektivt samhälle.

Att samtidigt då se hur vi nationellt går mot ett system där avstånd skall beskattas för att i stället se på de klimatavtryck vi gör, känns både kontraproduktivt och gammaldags. Effekterna av ett sådant synsätt kommer innebära att stora avstånd till marknaden hamnar i strykklasse och blir missgynnade. Här känns som vision och strategi rimmar illa.

I regeringens hantering av nu beslutade och kommande pålagor inom transportområdet saknar vi de samlade effektberäkningarna på skatter och avgifter för näringslivet, beräkningar som borde vara självklara. Norrbottens Logistikråd vill med denna rapport visa på hur medlemsföretagen i Norrbottens Logistikråd påverkas av dessa okoordinerade pålagor som nu införts eller är på väg att införas.

Vi saknar även incitament mot en utveckling av ett klimatsmart transportsätt. Ett större nyttjande av gröna transportalternativ går inte genom ett system som drivs av piska utan att samtidigt presentera alternativen, - erbjuda morötter.

Det finns gott om goda exempel där företag med stort transportbehov tagit en grön profil och med maximalt nyttjande av de bästa bränslen som finns att tillgå, nyttjande av de bästa fordonen, växlat

över till klimatsmarta transportalternativ. Dessa företag har redan förstått vikten av att för sina kunder visa på hur man agerar i sitt ansvarstagande för framtida generationer.

För det fortsatta arbetet behövs goda transporter som utvecklas smart, inte pålagor som behåller gammalt synsätt och låser oss i gamla lösningar som samtidigt påverkar Sveriges konkurrenskraft negativt.

Norrbottens Logistikråd ser positivt på en framtida dialog med beslutsfattare, där dialogen bygger på de samlade effekterna och insikten samt viljan av att föra hela landet mot framtida klimatsmarta och kostnadseffektiva transportlösningar där vi ökar vår globala konkurrenskraft.

Susanne Wallin

VD Norrbottens Handelskammare

Robert Forsberg

Ordförande Norrbottens Logistikråd
Norrbottens Handelskammare

Luleå 2017-02-27

Executive Summary

iTid har, på uppdrag av Norrbottens Handelskammare och Norrbottens logistikråd, genomfört en intervjustudie hos tio deltagande företag. iTid har samlat och analyserat företagets syn på konsekvenser av både planerade och genomförda transportrelaterade pålagor. Studien har sin grund i att Norrbottens Handelskammare och deltagande företag i Norrbottens Logistikråd ser en brist av synkronisering i de pålagor som genomförts så väl som i tilltänkta pålagor. Vi ser det som naturligt att denna typ av pålagor synkroniseras samtidigt som vi ser behovet av en kontinuerlig dialog med näringslivet och dess företrädare. Vi har full förståelse för, och ställer oss bakom regeringens klimatmål, att till 2045 inte ha något nettoutsläpp till atmosfären. Däremot ser vi ett tydligt behov att gemensamt finna de långsiktiga spelregler som krävs för att vårt näringsliv fortfarande skall kunna möta den globala konkurrensen.

Pålagor som avses är:

- Ökade banavgifter under perioden 2009–2016
- Ökade och indexerade drivmedelsskatten (KPI plus 2 procent per år) från 2016
- Svaveldirektiv från 2015
- Vägslitageavgifter (beräkning baserat på att förslaget 10 respektive 12 kr/mil)
- Ökade farledsavgifter fr.o.m. 2017-01-01
- Aviserade avgiftsökningarna från transportstyrelsen från 2018

Företagen som deltar i studien är alla representerade i logistikrådet och centrala för norrbottniskt näringsliv och varumärke. Företagen varierar i storlek, marknad, produkt samt logistikbehov men där långa avstånd till marknaden både nationellt och internationellt är den stora gemensamma nämnaren.

Transportkostnader är en faktor som ökar i vikt med avseende på konkurrenskraft i en alltmer urbaniserad och global värld. Transportkostnader som en andel av priset är hög, eller väldigt högt, för de företag som är råvarutillverkare och pålagorna ger därmed stora, eller mycket stora, effekter. I enstaka fall kan 50% av företagets vinst reduceras av pålagorna. Pålagorna riskerar att i första steget slå ut små- och medelstora företag med produktionskapacitet i norra delarna av Sverige. Detta sker i en tid när företag börjar utvärdera tillbaka-flytt av produktion och där offshoring trenden avstannat. Förutom att små- och medelstora företag står för tillväxten och anställningar i regionen riskerar vi att, i ett långsiktigt perspektiv, få en koncentration av produktionskapacitet i Södra Sverige.

Det mest avgörande för företagen i studien är att få långsiktiga spelregler. Långsiktiga spelregler är avgörande för företagets beslutsprocess när det gäller placering av produktionsvolym och investeringar. En ökad andel av transportkostnader kommer direkt eller indirekt att påverka sysselsättning och investeringar i Norrbotten eftersom den byggs in i företagets kalkyler. För ägare som befinner sig längre från Norrbotten men med stora produktionsvolym kan beslutet bli att reflexmässigt flytta till andra enheter i Norden, exempelvis Finland, Baltikum eller Europa. För ägare i Norrbotten blir avkastningen på kapital en fråga om vilken verksamhet som ska prioriteras. Det är självklart att nationella aktörer måste utvärdera möjligheten att placera ett bageri, sågverk eller hustillverkning närmare kunderna.

Långsiktiga spelregler är en utmaning då det kräver en helhetssyn i en komplex mekanism. Att genom pålagor försöka påverka transporter i en kontext där logistiksystemen har i vissa avseenden uppnått kapacitetstak och pålagor kommer troligen inte ge omdisponering, utan konsekvensen blir en avståndsbeskattning. Där avståndsbeskattningen verkar sakna en nationell anpassning till en

internationell och global kontext där den uppenbara risken i ett röra i en sådant känsligt nätverk är att kapaciteteten flyttar utomlands och att Sverige därmed exporterar miljöbelastningen.

Långsiktiga spelregler och incitament ger också en möjlighet för företagen att effektivisera transportsystem. Det går att effektivisera det nuvarande systemet genom att klassa fler vägar enligt BK4 och öka kapaciteten och tillförlitligheten i järnvägen. Företagen menar att det rent av finns en avsaknad av prioritering för de transportsätt som i dag räknas som mest klimat anpassade.

Att minska miljöbelastning på grund av transporter är ett måste för framtiden, medan beskattning av transporter är helt annan sak och kommer att skapa konkurrensnackdelar för företagen i norr. Transportbehovet minskar troligen inte, men behovet av smarta logistiklösningar kommer att öka. Därmed behövs det mer forskning, utveckling och en vision för hur transportsystemet ska effektiviseras i hela Sverige.

Robert Forsberg & Jarkko Erikshammar

Luleå 2017-02-27

Innehållsförteckning

FÖRORD	2
EXECUTIVE SUMMARY	4
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	6
INTRODUKTION	9
Global konkurrenskraft påverkas av företagens logistikkostnader	9
Ett hållbart transportsystem både en förutsättning och en möjlighet för Norrbotten	9
Rapportens syfte och struktur	10
METODBESKRIVNING	11
PLANERADE OCH GENOMFÖRDA PÅLAGOR – EN SUMMERING	13
Ökade banavgifter	13
Ökad drivmedelsskatt	13
Svaveldirektiv	13
Vägsplitageskatt s.k. kilometerskatt	13
Ökade farledsavgifter	14
Transportstyrelsens avgiftsökningar	14
TIO TANKAR OM KONSEKVENSER	15
BillerudKorsnäs Karlsborg – Skog in och kraftpapper ut	15
Transportsystem	15
Konkurrenskraft	16
Produktion	16
Marknad	16
Pris	16
Polabröd - 38 000 ton bröd till kunder i hela Sverige	17
Transportsystem	17
Konkurrenskraft	18
Produktion	18
Marknad	18
Pris	18
Älvsbyhus – Nyckelfärdiga småhus på järnväg	19
Transportsystem	19
Konkurrenskraft	19
Produktion	19

Marknad	20
Pris	20
Lindbäcks Bygg – Minskat slöseri med fabriksstillverkade höghus	21
Transportsystem	21
Konkurrenskraft	21
Produktion	22
Marknad	22
Pris	22
Stenvalls Trä AB – Hållbart byggmaterial	23
Transportsystem	23
Konkurrenskraft	23
Produktion	24
Marknad	24
Pris	24
Smurfit Kappa Piteå – Tillverkar papper för effektiva förpackningar	25
Transportsystem	25
Konkurrenskraft	25
Produktion	26
Marknad	26
Pris	26
SCA Munksund – Färsfiberbaserade produkter från norrländsk råvara	27
Transportsystem	27
Konkurrenskraft	27
Produktion	27
Marknad	27
Pris	27
SSAB – Ett Eiffeltorn om dagen från Luleå till Borlänge	28
Transportsystem	28
Konkurrenskraft	29
Produktion	29
Marknad	29
Pris	29
Scania Ferruform – Moderna komponenter i en modern industri	30
Transportsystem	30
Konkurrenskraft	30
Produktion	30
Marknad	30
Pris	30
Gestamp Hardtech – Lastbilar på järnväg	31
Transportsystem	31
Konkurrenskraft	31
Produktion	31
Marknad	32
Pris	32
SAMLAD ANALYS	33

SLUTSATSER OCH DISKUSSION	36
REFERENSER	38
BILAGA A INTERVJUGUIDE	39

Introduktion

Global konkurrenskraft påverkas av företagens logistikkostnader

Samhället står inför en omställning till en följd av klimatförändringar. Samtidigt ökar konkurrensen på den globala marknaden och logistikkostnader utgör en allt större del av priset på slutprodukten.

Transport och logistikkostnader kan påverkas till en viss del av företaget, men påverkas också delvis av samhällets pålagor i form av avgifter och skatter.

Transporter och logistik kräver planering, styrning och kontroll av material- och informationsflödet. Produkter och relevant information från råmaterial till konsumtion ska möta kundernas efterfrågan och krav. Detta betyder att företaget måste skapa den rätta produkten, till rätt kund vid rätt tid och rätt plats. Logistik kräver mer eftertanke och har större tyngdpunkt i planeringen i dagens samhälle än tidigare, vilket leder till att logistik har blivit en signifikant del av produktionskostnaden i en modern tillverkning. Effektiva distributionskanaler gör att företaget kan hitta nya marknader och kan behålla befintliga kunder genom tillförlitliga och snabba leveranser genom hela logistikkedjan. Stora lager är inte en reell strategi för att behålla hög leveransservicenivå i en kostnadseffektiv och hållbar tillverkning.

Kostnadseffektivisering av logistiken hos företagen pågår kontinuerligt. Dels genom effektiv orderhantering, effektiv hantering av distributionscentraler och effektivisering av transportvägar från produktion till kund. Transport är en del i logistikkedjan som också har väldigt stora kostnader för företag som befinner sig långt från marknaden. Företagen i norr kan välja mellan flexibla lastbilstransporter, kostnadseffektiva tåg och lastfartyg.

Skatter och andra pålagor påverkar logistikkostnaderna utanför företagets beslutande sfär och utgör därmed en viktig kostnadspost som direkt påverkar lönsamheten. Pålagor är ett nationellt styrmedel som kan påverka konkurrensen på global marknad. Logistikrådet har uttryckt med viss oro att de redan införda och de planerade transportrelaterade pålagorna inte har ett helhetsperspektiv. Logistikrådet har noterat att företagen upplever att dessa pålagor inte är koordinerade sett till total samhällsnytta och att deras konsekvenser är svåra att överblicka.

Ett hållbart transportsystem både en förutsättning och en möjlighet för Norrbotten

Basindustrin i Norrbotten är råmaterialintensiv. Den har dessutom ett långt avstånd till marknaden både i jämförelse nationellt men definitivt också globalt. Detta har gjort att företagen i norrbottnisk basindustrin är organiserade kring att ständigt utvärdera logistiksystemens utformning och ständigt effektivisera logistikprocesserna för att bibehålla konkurrenskraft både nationellt men också globalt. Företag som är beroende av råmaterial från gruvor och skog är till största delen beroende av effektiva lastbilstransporter då det inte går järnväg till skogen och inte heller alltid till gruvan. Järnvägen och sjöfarten är också redan en oerhört viktig del för all transport, men framför allt export där transportsystemen används till fullo.

Däremot finns det möjligheter att öka konkurrenskraften genom att öka transporteffektiviteten i alla led. Exempelvis genom att tillåta högre lasttryck vilket både ger högre transporteffektivitet, men också en möjlighet till effektiva omlastningar vid strategiskt utplacerade terminaler för både järnväg och sjöfart. Järnvägen är idag en flaskhals men skulle kunna effektivisera flödet genom strategiska satsningar i infrastruktur.

Ökad konkurrenskraft kräver dock en helhetssyn av hela logistiksystemet och att företagen får långsiktiga regler att förhålla sig till för att skapa goda förutsättningar för att göra långsiktiga investeringskalkyler och planering av produktionsvolymerna.

Rapportens syfte och struktur

På Norrbottens Handelskammars initiativ har Länsstyrelsen beställt en undersökning av Luleå tekniska universitet för att se över den samhällsekonomiska effekten av transportrelaterade pålagor. Utöver detta så finns det ett behov av en djupare förståelse av kontexten och de komplexa mekanismer som styr transportererna för de nordligaste delarna av Sverige. Denna förståelse kan utökas med en kvalitativ studie som beskriver hur företagen inom logistikrådet själva ser på effekterna av de samlade pålagorna på en nationell nivå. Den kvalitativa studien kompletterar den statistiska analysen som ska genomföras av Luleå tekniska universitet.

Syftet med rapporten är att sammanställa transportpålagornas effekter från logistikrådets medlemsföretagens perspektiv.

Frågeställningen är vilka konsekvenser de planerade och införda transportrelaterade pålagorna medför för företag med långa avstånd till marknaden och med komplexa behov för råmaterialförsörjning. Pålagor som avses är:

- Ökade banavgifter under perioden 2009–2016
- Ökade och indexerade drivmedelsskatten (KPI plus 2 procent per år) från 2016
- Svaveldirektiv från 2015
- Vägslitageavgifter (beräkning baserat på att förslaget 10 respektive 12 kr/mil)
- Ökade farledsavgifter fr.o.m. 2017-01-01
- Aviserade avgiftsökningarna från transportstyrelsen från 2018

Rapporten beskriver tillvägagångssätt för studien, resultat från de individuella intervjuerna som genomförts hos logistikrådets medlemsföretag, en samlad analys gjord på svaren från intervjuerna, samt en sammanställning av slutsatser som kan dras utifrån intervju svaren.

Metodbeskrivning

Transportsystemens utformning, ömsesidiga beroende och självständiga karaktär utgör en komplex mekanism. För att förstå hur företag fattar beslut och hur de besluten påverkas av pålagorna så har det varit viktigt för studien att skapa förståelse. En förståelse över hur företagen fattar sina egna beslut, men också för att kunna göra en övergripande analys över hur de individuella besluten och transportsystemen samverkar i helheten. För att söka en förståelse av komplexa fenomen är kvalitativa studier ett känt angreppssätt.

Kvalitativa studier utgår från dataset som kan vara beskrivande till sin natur och innehålla exempelvis texter, bilder, intervjuer och platsobservationer. De detaljrika beskrivningarna om händelser och mekanismer kan då analyseras utifrån ett visst perspektiv och med respondentens tolkning som utgångspunkt. Denna studie har därför utformats som en kvalitativ intervjustudie.

För att få en representativ bild så har företagens representant i logistikrådet intervjuats tillsammans med i vissa fall Vd eller platschef (Tabell 1). Respondenter har betetts att besvara frågorna från företagets perspektiv. Respondenterna har dessutom uppmanats innan intervjun att ha ett nationellt perspektiv snarare än regionalt.

Tabell 1 Respondenter per företag

Företag	Deltagare	Intervju
BillerudKorsnäs	Peter Löfgren, Logistics Manager Short Sea & Road Transports Charlotta Engman, Brukschef	
Ferruform AB	Jan Johansson, Logistikutvecklingschef	Endast skriftliga svar
Gestamp Hardtech AB	John Lundborg, Logistikchef	
Lindbäcks Bygg AB	Markus Holmlund, Logistikchef	
Polarbröd AB	Johan Granberg, Inköps & logistikchef	
SCA Packaging Munksund AB	Rolf Johannesson	
Smurfit Kappa Piteå	Sture Öberg, Logistikchef	
SSAB	Rickard Backlund, Director Global Supply Chain SSAB Group	
Stenvalls Trä AB	Erik Sjölund, VD Mikael Hjort, Marknadschef	Respondent Deltagare på workshop
Älvsbyhus AB	Benjamin Blomquist, Transportchef	

Tillvägagångssättet har varit sådan att standardiserade frågor har skickats ut i förväg till samtliga respondenter via e-post (Se Bilaga A Intervjuguide). Därefter har intervjuerna genomförts på plats

eller via telefon då utskickade frågor ställts ytterligare en gång. Detta för att ge intervjuaren en möjlighet att göra kompletterande följdfrågor för att skapa en ökad förståelse. Respondenter har fått tillfälle att kommentera sammanfattningen av intervjun.

iTid har därefter gjort en första analys och sammanställt material för diskussion. Preliminära resultat har visats för respondenterna under en workshop där åhörarnas reflektioner noterades och togs med i analysmaterialet. Därefter har iTid sammanställt utskrifter från intervjuerna och gjort en ytterligare analys genom att försöka hitta liknande frågeställningar eller slutsatser på en övergripande nivå.

Avgränsningen i studien är att iTid har inte tagit med den planerade, s.k. NOx-avgiften då det ligger långt fram i tiden, samt att flygskatt ligger utanför då den främst påverkar persontransporter för företag inom basindustrin och denna rapport fokuserar på materialtransporter.

Svårigheter med studien är att definiera vissa begrepp för att kunna ha relevanta jämförelser samt avgränsning på företagets omfattning. När det gäller begrepp så definierar företag i studien transportkostnader olika. Inga jämförelser har då gjorts mellan företag då just olika definitioner skulle ge ett osäkert resultat. Företagen har därför fått göra en egen definition och jämförelser har gjorts i förändring över tiden för ett företag eller mot företagets andra offentligt redovisade siffror. En annan har varit företagets avgränsning med avseende på organisation, det vill säga vilka dotterbolag eller andra enheter som ingår i studien (se Tabell 1).

Validitet i studien, det vill säga att säkerställa att vi har studerat det som avses studeras, har ökats genom att skicka frågorna från studien till en representant för Näringslivets transportråd som har utifrån sin långa erfarenhet inom transportsektor kommenterat frågorna som sedan justerats. Den första intervjun, Lindbäcks bygg, var av testkaraktär och efter den justerades frågorna något och komplettering efterfrågades från respondenten.

Reliabilitet, det vill säga tillförlitligheten i tolkningen av svaren, i studien har ökats genom att en sammanställning av intervjun har skickats till respondenten som har fått kommentera om något inte stämmer överens med respondentens uppfattning. Dessutom har reliabiliteten ökats genom att deltagarna fick kommentera preliminära resultat på en gemensam workshop.

Planerade och genomförda pålagor – en summering

Nedan beskrivs de olika planerade och genomförda pålagor som används i analysen av konsekvenser för deltagande företag.

Ökade banavgifter

En höjning av banavgifter – avgifterna för att använda de svenska järnvägsspåren har utretts och beslutats. Under 2014 redovisade Trafikverket ett förslag för hur banavgifterna skulle kunna förändras för att fungera som styrande avgifter genom att de blir mer tydligt differentierade efter tågtyper och fordonsegenskaper samt kapacitetsutnyttjandeför att bättre spegla järnvägens infrastrukturkostnader. Detta kommer leda till en dubbling av statens intäkter, och därmed näringslivets utgifter, från banavgifterna under de kommande tio åren. (Utfall Danielsson et al., 2015).

Banavgiften för godstrafikens typr transporter ökade i genomsnitt mellan 10 procent och 20 procent per år under perioden 2010–2014 (Trafikverket, 2013).

Ökad drivmedelsskatt

Regeringens budgetproposition föreslog att skatten på bensin och diesel höjs med 44 respektive 48 öre per liter (55 respektive 60 öre inkl. moms) för diesel från 1 januari 2016. Härtill kommer automatiska uppräknings av skattenivån från och med 2017 plus en schablonuppräkning på 2 procentenheter per år, dvs KPI plus 2 procent per år. Detta innebär att den totala skatten för diesel av miljöklass 1 skulle skatten öka från 5,05 kronor (2015) per liter till över 14 kronor (2040). (Utfall Danielsson et al., 2015).

Om analysen utgår från att konsumentpriserna stiger med de 2 procent per år som är inflationsmålet för riksbanken. Det innebär att punktskatterna stiger med 4 procent per år. Eftersom moms utgår på skatter i Sverige stiger priset med 5 % per år inklusive moms.

Svaveldirektiv

Svaveldirektivet (direktiv 1999/32/EG, senast ändrat genom direktiv 2012/33/EG) innehåller EU:s gemensamma regler om vilken svavelhalt vissa bränslen får innehålla. Dessa implementerades första januari 2015 i marint bränsle i det svavel kontrollområde (SECA) som omfattar Östersjön, Engelska kanalen och Nordsjön. Det innebär att den tillåtna svavelhalten i marint bränsle sänktes från 1,0 till 0,1 viktprocent.

För företag innebär detta en kostnadsökning för inom skogsindustrin på 5 till 10 procent, för stålindustrin 18 och 20 procent, efter införandet av svaveldirektivet. Beroende på fallande oljepriser har den faktiska kostnadshöjningen efter införandet blivit lägre än förväntat (Trafikanalys, 2015).

Vägslitageskatt s.k. kilometerskatt

Regeringen har beslutat tillsätta en utredning som ska lämna förslag på hur en avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga lastbilar kan utformas. Utredningen ska ta fram ett förslag till teknisk lösning och nödvändiga förfaranderegler för en vägslitageskatt. Utredningen ska även bland annat ta fram förslag på utformningen och omfattningen av skatteuttaget samt göra konsekvensanalyser.

Genom en sådan skatt kan den tunga trafiken i högre grad bära sina kostnader för samhällsekonomin. En vägslitageskatt kan även bidra till att regeringens mål om att minska miljöpåverkan från transportsektorn kan nås. En annan effekt av skatten kan vara att den bidrar till att vissa långväga godstransporter flyttas från lastbil till t.ex. tåg och sjöfart (Kommittédirektiv, 2015).

Utredningen skulle redovisas 9 december 2016, men har förlängts till sista februari 2017 på utredningens begäran. I denna rapport har vi utgått från en beräkning baserat på antaget att förslaget blir minst 10 men högst 12 kr/mil.

Ökade farledsavgifter

Sjöfartsverket har föreslagit i sina föreskrifter om Farleds- och lotsavgifter en avgiftshöjning med 8 procent gällande farledsavgifterna samt att lotsavgifterna höjs med 5 procent och som ska träda i kraft den 1 januari 2017 (Sjöfartsverket, 2017). Ikraftträdandet har skjutits upp till 1 januari 2018 (Sjöfartsverket, 2016).

Förslaget innebär också en indexering av farledsavgifter, samt att olika fartygstyper kommer att få olika avgifter beroende på dräktighetstypen och där vissa klasser kan få avgiftshöjningar upp till 50% enligt remissvar från Näringslivets Transportråd, Innovations- och kemiindustrierna (IKEM), Jernkontoret, Skogsindustrierna och SveMin (Näringslivets transportråd, 2017-02-10)

Enligt sjöfartsverkets konsekvensutredning (Sjöfartsverket, 2016) är anledningen till ändringen av farleds- och lotsavgifter att de extra anslag som beviljats upphör 2016. För att få en ekonomi i balans behöver sjöfartsverket införa avgifter.

Transportstyrelsens avgiftsökningar

Transportstyrelsen har lämnat på remiss ett förslag till föreskrifter om avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet (TSF 2016–59) baserat på den tidigare införda avgiftsmodellen där myndighetsövning i form av tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning ska finansieras genom avgifter, medan regelgivning ska finansieras genom skattemedel (Transportstyrelsen, 2017-02-10). Transportstyrelsen ska årligen se över och revidera avgifter för att uppnå full kostnadstäckning inom områdena tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning där varje enskild tillståndshavare eller sökande ska betala en avgift som motsvarar de kostnader som ärendet genererar hos myndigheten.

Enligt avgiftsförordningen ska avgifter beräknas så att full kostnadstäckning uppnås, vilket innebär att avgifterna ska beräknas så att den långsiktiga självkostnaden täcks. Förutom direkta kostnaderna för verksamheten ska avgifterna även täcka en del av indirekta kostnader, såsom kostnader för lokaler och kontorsarbetsplatser. De indirekta kostnaderna utgörs också av stödfunktioner som personal-, kommunikations- och ekonomienheter, arkiv- och diariefunktioner samt lednings- och administrationskostnader som krävs för vår verksamhet. (Transportstyrelsen, 2017-02-10)

Det finns inget generellt påslag som kan användas för att visa på ökningen utan tillståndshavare eller sökande bör se över sina kostnader och har därför i denna rapport satts till 25%. Enligt Näringslivets transportråds remissyttrande (2016) så slår avgiftshöjningar främst inom området järnväg även om alla transportslagen berörs.

Tio tankar om konsekvenser

BillerudKorsnäs Karlsborg – Skog in och kraftpapper ut

BillerudKorsnäs är en global aktör inom förpackningsindustrin. Produktionsanläggningen i Karlsborg (se Figur 1) tillverkar kraftpapper, vitt säckpapper samt avsalumassa med en produktionskapacitet på över 300 000 ton per år och cirka 430 anställda.



Figur 1 Produktionsanläggningen i Karlsborg. Foto: Bergslagsbild AB

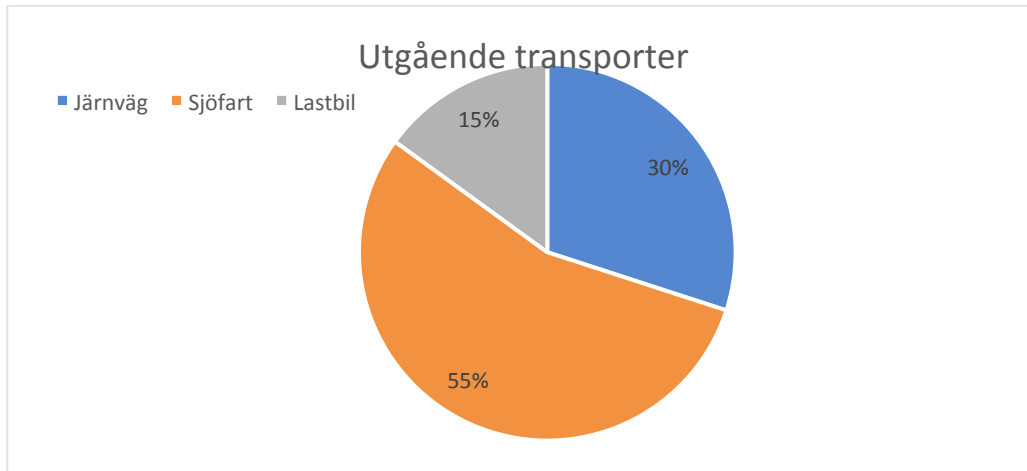
Enligt respondenter på BillerudKorsnäs är det viktigt med samhällets omställning till fossilfritt, men det innebär att politiker måste ha en helhetssyn. Politiker måste förstå konsekvenser av avståndsbaserade pålagor då konkurrensen är global. Priset sätts av marknaden då tillgång på skog finns i Skandinavien, i Europa, och hela världen. Ökade pålagor ger en sämre marginal och därigenom sämre lönsamhet för enskilda bruk då nationella regler inte kan kompenseras genom ökade priser.

Transportsystem

Transportsystemet för BillerudKorsnäs är utformat så att utleveranser sker till stor del på järnväg och sjöfart (se Figur 2) medan inkommande material från skogen domineras av lastbil. Visst insatsmaterial transporteras via sjöfart. Idag är transportlösningar optimerade för direktleverans till kund. BillerudKorsnäs gör kontinuerligt omläggningar för att hitta det mest kostnadseffektiva sättet att transportera gods oavsett om det är järnväg direkt till kontinenten eller sjöfart via Karlsborgs hamn eller Kemi hamn i Finland. På transporter av avsalumassa finns få alternativ, däremot har det laborerats med olika system under åren på pappers-sidan och därigenom kan man säga att pålagor kan ha effekt. Med det kan inte pekas ut någon speciell förändring kopplat till en eller flera direkta pålagor. Systemet är mer komplext än så, enligt respondenterna, och det är ingen enkel orsak-verkan, utan dessa förändringar sker över tiden kopplat till många bakgrundsfaktorer, såsom oljepriset. Om oljepriset går upp så kommer den här typen av pålagor, tillsammans med drivmedelsskatten att ha hävstång.

När det gäller inkommande material i form av timmer så finns inget alternativ för inhemsk skogsproduktion då det enligt respondenten "inte går några tåg till och från skogen". Däremot finns det en del att göra när det gäller att effektivisera lastbilstransporter; genom ökad lastfyllnad samt större ekipage exempelvis genom att tillåta BK4 i en större del av vägnätet. Långsiktiga spelregler är nödvändiga för BillerudKorsnäs för att kunna göra dessa transportval men också val som är kopplade

till produktionsvolymerna och investeringarna. Kontrakt mot logistiksystem är på långa avtal och då behöver man känna till vad som gäller under denna tid. När det gäller marknaden så är avtalen kortare och där är tidspåverkan inte lika tydlig.



Figur 2 Fördelning av utgående transporter.

Konkurrenskraft

Den stora effekten av pålagorna för drivmedel, vägslitage, sjöfart med svaveldirektivet och ökade farledsavgifter samt på järnväg med ökade banavgifter är förlorad konkurrenskraft. I första hand medför det att Karlsborg generellt försämrat sin konkurrenskraft jämfört med andra företag i världen. Karlsborg har redan konkurrensnackdel är både priset på råvara, dyrare skogsbruk, och direkta transportkostnader, längre avstånd, mot ett jämförbart bruk i mellersta Sverige. Tillkommer då avståndsberoende skatter så försämras den konkurrenskraften ytterligare.

Produktion

Idag finns det en produktmix som ger Karlsborg en unik affärsmodell, men den interna kostnadsbilden mellan produktionsorter inom BillerudKorsnäs analyseras kontinuerligt, dvs totalkostnad från produktion till leverans "vid kundens dörr". Även om det är logiskt att placera volymer i Karlsborg på kort sikt, så innebär konkurrensvidande pålagor att fördelen i att ligga före andra aktörer i utveckling kan reduceras genom investeringar på andra orter närmare marknaden. Det politiska regelverket är otroligt viktigt. Om spelplanen är oklar finns det en risk i att det hämma investeringsbeslut och på så sätt tappar hela BillerudKorsnäs konkurrenskraft på sikt.

Marknad

Produkter levereras till en global marknad, pålagor kan komma förändra marknadsfördelningen

Pris

Billerud Korsnäs kan inte förskjuta kostnadsökningar i form av nationella pålagor mot slutkunden då man agerar på en global marknad där prissättningen inte är kostnadsbaserad. Priset sätts av marknaden. Konkurrensen är globala och ökade pålagor ger en sämre marginal och lönsamhet för den enskilda produktionsorten.

Polabröd - 38 000 ton bröd till kunder i hela Sverige

Polarbröd är Sveriges tredje största producent av matbröd, med 342 anställda. Det familjeägda företaget omsatte 840 miljoner (2016) på de tre bagerierna i Älvsbyn, Bredbyn och Omne. Polarbröds största marknad är svensk dagligvaruhandel som står för 70 procent av försäljningen. Export står för närmare 19 procent av försäljningen. Norge och Frankrike är de två största exportländerna. Polarbröd har 16,4 procent av den svenska matbrödsmarknaden för mjukt bröd och är marknadsledare inom brödkakor, mjukt och hårt tunnbröd. 59 procent av brödkakor, 65 procent av mjukt tunnbröd och 52 procent av hårt tunnbröd som säljs i svensk dagligvaruhandel, kommer från Polarbröd (AC Nielsen, Helår 2015).



Figur 3 Polarbröd på väg.

Enligt respondenten är det hållbara samhället viktigt för Polarbröds varumärke. Polarkraft, ägt av koncernen, tillför genom egna vindkraftverk, marknaden lika mycket energi som de förbrukar. Dessutom jobbar företaget med att använda enbart fossilfri energi för sina transporter senast 2022. I dagsläget har en stor del av drivmedlen redan bytts ut till förnyelsebara alternativ. Enligt respondenten går nästan alla leveranser från bagerierna i norr ända ner till Mälardalen på förnyelsebara drivmedel.

Transportsystem

Polarbröds transportsystem är ett nätverk av lastbilar och järnväg både för inkommande och utgående gods. Sjöfart är inget alternativ för polarbröd i dagsläget. Omkring 45 procent av Polarbröds transporter går på järnvägen. Både inkommande råmaterial och utgående bröd måste transporteras hela vägen från produktionsorterna. Det finns inte tillgång till vete i nödvändig utsträckning i norra Sverige. Polarbröds logistik kompliceras ytterligare då utgående gods är frysta livsmedel med starka krav på både hög kvalitet och säkerhet i hanteringen av obruten livsmedelskedja.

Polarbröd ligger strategiskt väl i Älvsbyn med nära anslutning till järnväg. Enligt respondenten är järnvägen väl utnyttjad men lider av tillgänglighets- och tillförlitlighetsproblem. En köpare av systemtåg kan styra och prioriteras på stambanan, medan de som köper delar av tåg får en svårighet med tillförlitlighet.

Konkurrenskraft

Enligt respondenten är problemet med vägslitageavgiften är att den inte tar hänsyn till vilken typ av drivmedel transportören använder och blir därigenom kontraproduktivt till regeringens mål att bli fossilt oberoende 2030. Det viktiga är att göra skillnad på förnybart drivna transporter, även på väg, och fossildrivna. Pålagorna kommer att drabba företag med långt avstånd till marknaden med försämrade konkurrensförmåga.

Produktion

Produktion i dagsläget sker på de tre orterna i Älvsbyn, Bredbyn och Omne. En omdisponering mellan produktionsorter av produktionsvolymerna utgör inget alternativ i dagsläget.

Marknad

Polarbröd agerar främst på den nationella marknaden men en ökande andel går på export både till Frankrike men också via Ikea globalt. Alla marknaderna påverkas givetvis av ökade pålagor antingen genom försämrade konkurrenskraft, mindre geografiskt distributionsområde, eller reducerade marginaler.

Pris

Hushållen i Sverige är känsliga för livsmedelspriser och redan idag befinner sig Polarbröd i den högre prisklassen vilket innebär att det är svårt att förskjuta prisökningar till konsumenter. Enligt respondenten är det teoretiskt möjligt och sannolikt att prisökningar trycks mot konsumenten på den inhemska marknaden om alla aktörer agerar likadant på vägslitageavgiften och drivmedelsskatten. Däremot kommer inte Polarbröd kunna kompensera fullt ut sin konkurrensnackdel för långt avstånd till marknaden.

Älvsbyhus – Nyckelfärdiga småhus på järnväg

Sedan 1960 har Älvsbyhus producerat och levererat cirka 40 000 småhus till Sverige, Finland, Norge och Danmark, vilket gör företaget till Sveriges största småhustillverkare. (Älvsbyhus, 2016). Älvsbyhus är ett medelstort företag och har sitt huvudkontor i Älvsbyn i Norrbotten. Huvudkontoret har totalt 151 I övrigt har Älvsbyhus även produktionsanläggningar i Bjärnum och Vålberg i södra Sverige samt Kauhajoki i Finland med sammanlagt ca 150 anställda. Bjärnum och Vålberg har endast montering av husvolymen då alla ingående förtillverkade komponenter och sågade trävaror produceras i Älvsbyn. Genom att tillverka husen inomhus reduceras påverkan av fukt och materialspill kan minimeras med kontinuerlig tillverkning.

Älvsbyhus har under en lång period arbetat aktivt med att styra över leverans av husvolymen på järnväg och investerar idag både själv och tillsammans med bland annat Älvsbyns kommun på utökad sträckning av järnväg in på tillverkningsområdet i Älvsbyn och bangården för att ytterligare effektivisera lastning och hantering av material till järnväg. Detta är en del av hållbarhetsarbetet, enligt respondenten, där nytt byggsystem som tillåter bättre energivärden på tillverkade husen ingår.

Transportsystem

Älvsbyhus levererar uteslutande husvolymen från Älvsbyn på järnväg. Respondenten menar att den stora frågeställningen för järnväg är det eftersatta underhållet och bristen på utveckling vilket leder till dålig tillförlitlighet, vilket i praktiken innebär en förlängning av ledtiden för leverans till kund och är i sig en negativ konkurrens fördel jämfört med tillverkare som levererar direkt med lastbil. Dessutom är tillgängligheten dålig för de aktörer som inte kan beställa systemtåg, enligt respondenten. En utökning av strategiska terminaler borde kunna ge en högre tillgänglighet för aktörer som inte beställer systemtåg.

Älvsbyhus använder sig inte av sjöfart främst av två anledningar; för det första eftersom det ytterligare skulle förlänga ledtiden genom att man skulle vara tvungen att samla ihop ett större antal volymen innan leverans till kund. För det andra skulle det kräva en extra transit till en hamn med ytterligare hanteringen. Järnväg ett effektivt alternativ för Älvsbyhus.

Ingående komponenter till husmonteringsfabrikerna i Bjärnum och Vålberg sker till stor del med lastbil idag främst då det krävs just-in-time leveranser och då är järnvägen inte ett bra alternativ. När det gäller bulkmaterial och sågade trävaror kan dessa skickas med järnväg och skulle kunna utökas för exempelvis grundbjälkar.

Konkurrenskraft

Den största effekten på konkurrenskraften har delvis vägslitageavgiften och drivmedelsskatten, de ökade pålagorna på järnväg slår inte alls på samma sätt även om det känns fel då järnvägens tillförlitlighet och tillgänglighet inte har blivit bättre över tiden trots ökade avgifter enligt respondenten. När det gäller vägslitageavgiften kommer den påverka den geografiska räckvidden för Älvsbyn, enligt respondenten, där break-even ungefär vid Södertälje idag flyttas till Gävle. Det kan innebära att anläggningar i Södra Sverige måste utöka sin volym för att Älvsbyhus ska bibehålla konkurrenskraft.

Produktion

Idag sker förtillverkning av komponenter uteslutande i Älvsbyn men produktionen måste se över sina kostnader och då kan ett alternativ, enligt respondenten, att investera i ökad produktionskapacitet i Bjärnum och Vålberg vara bättre alternativ. När det gäller flyttning produktionsvolymen sker ingen diskussion konkret idag mer än att Älvsbyhus ständigt utvärderar var och till vilken kostnad husvolymen ska tillverkas.

Marknad

Älvsbyhus har en viss marknad i Finland och Norge men den stora volymen levereras till hushåll i Sverige. Givetvis är det oroande, enligt respondenten, om vi inför nationella pålagor som gör att vi öppnar upp för konkurrenter som inte har likadana pålagor och kan tillverka och leverera till Sverige till en lägre kostnad på bekostnad av miljön.

Pris

Den finns viss möjlighet att justera marknadspriset om andra nationella aktörer även tar ut kostnaden för vägslitageavgiften och drivmedelsskatten med ökade priser. Det finns två saker som talar emot detta, enligt respondenten, delvis anses huspriser vara dyra redan som det är idag och det finns risk att aktörer som inte påverkas av nationella pålagor kan konkurrera på ojusta villkor.

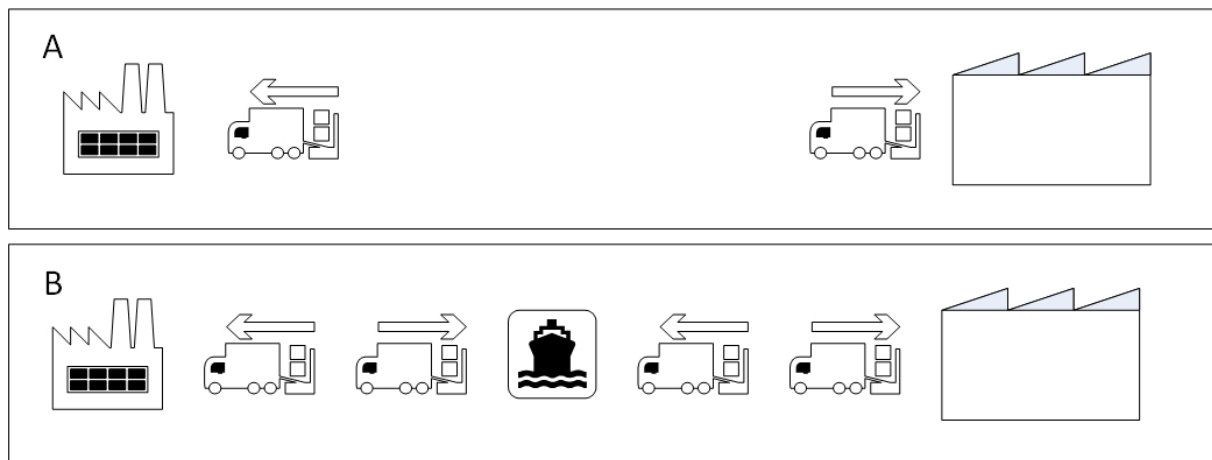
Lindbäcks Bygg – Minskat slöseri med fabriksstillverkade höghus

Familjeägda Lindbäcks Bygg är Sveriges ledande företag på industriellt producerade flerbostadshus i trä. Lindbäcks Bygg är beläget i Öjebyn, strax utanför Piteå i Norrbotten. De tillverkar bostäder i volymer inomhus i en 17 400 kvm stor fabrik med modern teknik och i en torr och säker miljö. Volymerna transporteras med lastbil till byggplatsen. Detta resulterar i en kort monterings tid på byggplatsen. I dag är företagets huvudsakliga marknad Norrland och Mälardalen (Lindbäcks Bygg, 2016).

Lindbäcks Bygg ser trä som en strategisk komponent för att de ska kunna bygga industriellt och hållbart. Dock poängterar man att det inte är materialet som gör att det blir ett industriellt byggande, utan det har med att man måste ha ett industriellt tänk från start till mål där man involverar beställare, arkitekter, entreprenörer och konsulter på ett långsiktigt tänkande och samarbete. Enligt Respondenten är hållbarhet i form av träbyggande samt långsiktigt tänkande är viktigt, därför har även den nya anläggningen i Haraholmen placerats strategiskt för att kunna nyttja sjöfart för transporter av volymer i framtiden.

Transportsystem

Lindbäcks bygg transportsystem för utgående gods med främst husvolymerna samt kompletterande material transporteras i huvudsak med bil. Experiment har utförts med att lasta husvolymerna på båt för att sedan lasta av dessa i hamn nära marknaden. I dagsläget är sjöfarten dock ett sämre alternativ då detta kräver en dubblering av hantering av husvolymerna (Se Figur 4) och varje hantering ger ökad risk för kvalitetsavvikelse. Järnvägen är inte ett alternativ för utgående gods då bredden på husvolymerna överskrider tillåten lastbredd på järnväg.



Figur 4 Lindbäcks Bygg flöde med (A) Lastbil från fabrik till bygge respektive (B) med omlastning på båt

Inkommande gods sker i huvudsak per lastbil. Det kan finnas enskilda komponenter som kommer in med järnväg men respondenten känner inte till produkter inom den kända försörjningskedjan.

Konkurrenskraft

Lindbäcks Bygg konkurrenskraft påverkas främst av vägsplitageavgiften och drivmedelsskatten då deras utgående transporter främst går på lastbil. Den geografiska marknaden gör att Lindbäcks får en betydligt längre spräcka till huvudmarknaden än andra flerfamiljshustillverkare som ligger närmare marknaden. Det ingående godset kommer också att påverka konkurrenskraften då det slår på inköpspriset som innehåller transportkostnaden. Lindbäcks har tack vare en hög produktivitet kunnat vara konkurrenskraftiga internationellt men pålagor på avstånd gör att produktivitetsvinsterna reduceras i förhållande till aktörer utanför Sverige.

Produktion

Lindbäcks kan inte i dagsläget flytta över produktion till annan anläggning, enligt respondenten, då tillverkning då de bygger en ny fabrik endast fåtal kilometer från den nuvarande fabriken i Öjebyn.

Marknad

Lindbäcks har aviserat att tillväxt kommer även att ske på västkusten men avståndsbaserade pålagor kommer ha direkt hämmande effekt då det slår på varje enskild leverans och en längre distans.

Pris

Det finns en viss möjlighet att flytta över kostnader mot kund och därigenom bibehålla marginaler då många av de andra hustillverkarna även transporterar med lastbil.

Stenvalls Trä AB – Hållbart byggmaterial

Totalt sågar det familjeägda Stenvalls Trä 350 000 m³ med en omsättning ca en miljard. I bolaget arbetar ca 200 anställda. Företagets har sin start 1947 men utvecklingen av företaget ledde 1983 fram till att Stenvalls Trä AB blev ett renodlat sågverk med inriktning mot hög vidareförädling. Koncernen har cirka 300 anställda. I företagsgruppen ingår också XL Bygg Stenvalls AB, Fönsterfabriken i Sverige AB, Kallax Flyg och Genesis IT. Idag har Stenvalls trä produktionsanläggningar i Sikfors, Lövholmen, Bergnäset och Örarna.



Figur 5 Stenvalls anläggning i Sikfors. Produktionstakten idag är 170 000 m³ utsågad trävara.

Transportsystem

Stenvalls trä använder järnväg och lastbil för utgående transporter inom Sverige samt sjöfart för export. Export är cirka en 70 000 m³ per år. Utgående transporter består av trävaror, flis och bark, samt pellets och spån. När det gäller utgående transporter så är järnväg till viss del ett reellt alternativ men samtidigt går stora volymer efter Norrlandskusten och kortare avstånd vilket gör att lastbilen är enda alternativ. Respondenten förtydligar att när han säger "*att det inte finns några alternativa transportsätt kan de tillägga att även om det skulle gå att göra omlastning till järnväg till en rimlig kostnad så är stambanan fullbelagd vilket gör att de inte skulle kunna transportera där i vilket fall som helst*". Inkommande gods är främst timmer och där finns det inga järnvägsspår som leder från hygge till sågverk.

Konkurrenskraft

Konkurrenskraften påverkas kraftigt för Stenvalls då de kan, enligt respondenten, endast marginellt höja priset till svenska marknaden. Exportmarknader går inte att föra över kostnader på då de har möjlighet att köpa från andra träproducerande länder. Enligt respondenten så blir effekten att värdet på svenska skogstillgångar sjunker, då marginalerna inte är stora inom träindustrin så måste skogsägare sänka priset på råvaran. Om skogsägare inte sänker priset i tid, enligt respondenten, "*kan vi helt enkelt tvingas avveckla verksamheten eller hamna i en konkurssituation*".

Produktion

Stenvalls har haft en unik affärsmodell där man tagit över nedlagda eller nedläggningshotade sågverk och hittat avkastning för den råvara som är bäst optimerad för det sågverket, samtidigt som man effektiviserat underhållet och ökat produktiviteten med investeringar. Om pålagorna, främst vägslitageavgiften och drivmedelsskatten, införs på det sätt som spekulerats innebär det en centralisering mot kusten/marknaden och större produktion i Piteå till nackdel för våra andra enheter.

Respondenten nämner förvärvet av sågverket i Seskarö som har sämre logistiska förutsättningar än Stenvalls andra enheter. *”Med ett fullgörande av dessa ”påläggsplaner” som saboterar svensk industri i glesbygd, är sannolikheten stor att vi inte kan åter starta produktion där.”* Investeringsviljan går helt enkelt ner då det inte blir en rimlig avkastning för ägarna.

Marknad

Den geografiska marknaden för sågade och hyvlade trävaror, pellets och spån, samt flis och bark minskar då anläggningar i södra delar av Sverige har både kortare avstånd till sågverk och kortare avstånd till marknad. Även om kvalitet kan påverka kundens val så är priset styrande inom skogsindustrin. Ett alternativ för Stenvalls är att titta globalt om det finns en marknad i Asien för avsättning av trävaror men idag finns det inte.

Pris

Det går till en viss del att ta ut prishöjningar mot svensk marknad, då kunden sannolikt endast har svenska leverantörer, som drabbas på samma sätt som Stenvalls enligt respondenten. Dock så är det bara hälften jämfört med anläggningar som ligger närmare marknaden. Prishöjningar i export är inte möjligt då övriga världen har andra inköpsalternativ från andra träproducerande länder.

Smurfit Kappa Piteå – Tillverkar papper för effektiva förpackningar

Smurfit Kappa Piteå (Figur 6) är Europas största kraftlinerbruk med en produktionskapacitet på cirka 700 000 ton per år. Kraftliner är en pappersprodukt som främst används som yttre lager på wellpapp. I produktionen är 80% träråvara och 20% återvunnen fiber från bland annat wellpapplådor. Förbrukade wellpappförpackningar kan återvinnas och återanvändas i produktionen av nytt papper. Efter att fibern återvunnits 5–7 gånger är den förbrukad, vilket innebär att det alltid behövs ett tillskott av färsk vedfiber, alltså träråvara, i förpackningsindustrin. Smurfit Kappa Piteå är kommunens största privata arbetsgivare och en stor arbetsplats med omkring 500 anställda.



Figur 6 Smurfit Kappa Piteå

Under 2005–2006 genomfördes den största enskilda investeringen i fabriken historia, den nya biobränslepannan byggdes och togs i drift våren 2007. Biobränslepannan möjliggör fortsatt hög produktion med avsevärt lägre koldioxidutsläpp. I biopannan eldas olika restprodukter från produktionen. Vid normal drift använder fabriken inga fossila bränslen.

Transportsystem

Kunderna finns huvudsakligen i Europa och ungefär två tredjedelar av den färdiga kraftlinern går med båt till Tyskland, Storbritannien och Holland. Det går även ut en del på järnväg (1/3) till Europa och en mindre mängd på lastbil och då framförallt till kunder i Skandinavien och Finland. Lastbil används bara som komplement eller om något går fel. Transportsystemet är väl utvecklat och det finns små möjligheter att flytta över ytterligare gods till järnväg på grund av avstånd men också järnvägens kapacitet. Norra Tyskland är den enda marknaden där man skulle kunna välja det ena eller det andra.

Konkurrenskraft

Enligt respondenten påverkas konkurrenskraften på två sätt, delvis internt inom Smurfit Kappa gruppen när det gäller investeringsmedel och sedan minskar lönsamheten motsvarande kostnadsökningarna gentemot externa aktörer. Respondenten säger att: " När vi inte längre kan visa

på långsiktig lönsamhet finns uppenbar risk att verksamheten läggs ner". Långsiktigt, anser respondenten, att skatter som drabbar avstånd i den omfattning som pålagorna gör, minskar Smurfit Kappas konkurrenskraft. Speciellt skogsindustrin, med det långsamt växande skogarna i norr, är känslig för avståndsrelaterade skatter.

Produktion

Den interna konkurrensen visar sig, enligt respondenten, genom att investeringar som logiskt skulle göras i Piteå, kan komma att göras i Tyskland när den beslutas.

Enligt respondenten tror somliga att ägare, inte flyttar volym för att det de vinner i att komma närmare marknaden skulle de förlora i att komma längre från råvaran. *"Så är det inte, råvaruförsörjningen är lika billig eller billigare, i våra andra produktionsorter"*.

Marknad

Pålagorna kan komma driva Smurfit Kappa till marknader där vi har lägsta transportkostnaderna (priset är EU globalt och fritt levererat) vilket gör att en av effekterna påverkar marknaden.

Pris

Smurfit Kappa arbetar på en global marknad vilket gör att det inte går att påföra ökade logistikkostnader mot kunder genom höjt pris, utan priset sätts på en global marknad och innebär en sämre lönsamhet för enheten i Piteå jämfört med andra enheter inom koncernen som inte drabbas av nationella pålagor. Mindre än 10 % av marknaden är i Sverige.

SCA Munksund – Färskfiberbaserade produkter från norrländsk råvara

SCA är ett globalt företag med huvudsaklig tillverkning av hygienprodukter, mjukt papper och skogsindustriprodukter. Försäljningen sker i ca 100 länder. SCA:s pappersbruk i Munksund tillverkar Kraftliner, vilket används som ytskikt vid tillverkning av wellpapp i tre olika kvaliteter, Oblekt, White Top och Våtstarkt. Råvarorna är till största del baserade på färsk vedfiber. Munksundsfabriken har en pappersmaskin och ca 300 anställda (SCA Munksund 2017). SCA Timber, Munksunds furusågverk tillverkar sågade och förädlade trävaror till marknader i Skandinavien, Nordafrika och Storbritannien.

Transportsystem

Idag använder SCA, enligt respondenten, i huvudsak järnväg och sjöfrakt. Lastbil används enbart för transporter upp till 10 mil därefter prioriteras järnväg och sjöfrakt. När det gäller inkommande råmaterial är en större andel på lastbil på det som kommer från norrländska skogar. Redan idag har järnvägsnätet nått kapacitetstak och SCA har prioriterat ett antal spår med bland annat redundans, utbyggnad av tvärbanor, Bergsåkertriangeln, Malandstriangeln, samt Tunadalsspåret för att uppnå fullt nyttjande av de investeringar som gjorts de senaste fem åren. Pålagorna som införs kommer inte påverka valda transportsätt då järnvägssystemet redan nått sitt kapacitetstak och konsekvensen kommer att vara en ren skattehöjning, enligt respondenten.

Konkurrenskraft

SCA agerar på en global marknad och enligt respondenten har SCA redan en prisnackdel på 200 kr på deras produkt jämfört med konkurrenter på kontinenten. Detta blir naturligtvis ännu värre ju högre pålagorna är om det inte utförs i samtliga länder. Det kan uppfattas som att Sverige agerar snabbt med avgifter men agerar för långsamt jämfört med andra länder när det gäller infrastruktur. Finland har redan infört 75 tons biltransport och pratar om 104 ton medan Sverige ska införa 74 ton (BK4) på prov i vissa områden. Detsamma gäller, enligt respondenten, att *”järnvägen nu så dåligt underhållen att det faktiskt börjar bli svårt att använda järnvägen på vissa produktionsorter”*.

Produktion

SCA äger en stor del av råvaran och den kan man inte flytta, däremot kan man flytta viss produktion och definitivt investeringar. Transportkostnaden är 25–30 % av totalkostnaden så det påverkar definitivt vid investeringsbeslut. *”Det är allvarligt att politikerna försöker göra detta till en liten fråga”* menar respondenten. Till skillnad från fakta påstår vissa att transport är en mycket liten del av företagets totalkostnad och hoppas kanske därmed att få allmän acceptans för att det är miljömässigt motiverat med högre pålagor.

Marknad

Enligt respondenten försöker SCA ständigt prioritera att bearbeta marknader som ligger transportmässigt bra till från respektive produktionsort. Däremot är det klart att den möjliga geografiska marknaden krymper med ökade pålagor, givet allt annat samma.

Pris

Ökade logistikkostnader kan inte påföras SCA:s kunder genom höjt pris, eftersom SCA verkar på en global marknad och marknaden sätter priset för massa, virke och kraftliner. SCA:s strategi har varit att positionera sig i högkvalitetsnischen på samtliga produkter för att transportkostnadens andel av slutpriset ska bli så liten som möjligt.

SSAB – Ett Eiffeltorn om dagen från Luleå till Borlänge

SSAB är en producent av höghållfasta stål vid två masugnprocesser i Oxelösund och Luleå. Vid SSAB:s produktion i Luleå produceras malmbaserat råjärn och stål. Stålet produceras via en masugn som matas med järnmalmspellets, koks och tillsatsämnen. Pellets tillverkas av LKAB och koksen tillverkas i Luleå och är baserat på kol från Australien och USA. SSAB har även ett valsverk i Borlänge och två stålverk i USA som använder skrot istället för malm som grund i tillverkningen. De stål som SSAB producerar och är experter på är höghållfast och lätt vilket medför att vikten i en produkt som använder stål blir mindre samtidigt som styrkan och hållfastheten ökar, vilket förlänger produktens livslängd. De producerar även mjukare stål som används inom verkstad- och byggindustrin.



Figur 7 SSAB har även ett valsverk i Borlänge och två stålverk i USA som använder skrot istället för malm som grund i tillverkningen. I masugnarna producerar 6 miljoner ton stål per år varav 3,5 miljoner ton produceras i Sverige.

SSAB arbetar aktivt med hållbar utveckling och har undertecknat FN:s Global Compact som är ett ramverk för mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och korruption. Stål är ett av världens mest återvunna material och med dagens framsteg inom produktionen går det åt mindre stål för att göra starkare konstruktioner, som i sin tur minskar utsläppen av koldioxid. Även malmproduktionen har gjort framsteg, både pellets och masugnar har effektiviserats för att minska mängden utsläpp som sker.

Transportsystem

SSAB:s transportsystem består av en kombination av sjöfart, lastbil och järnväg. Utgående består till ca 30% järnväg, 20% lastbil och 50% på sjöfart. Inkommande sker till största del av sjöfart.

Järnvägssystemet har nått kapacitetstak och en stor del av problematiken är tillgänglighet, kapacitet och tillförlitlighet i befintligt system. SSAB fraktar mellan 6 000–7 000 ton stål per dygn från Luleå till

Borlänge – det motsvarar ungefär ett Eiffeltorn om dagen (Svenskt Näringsliv, 2012). SSAB är starkt beroende av järnvägskapaciteten vilket några stopp visat, enligt respondenten, bland annat efter tågurspårningen 2013 i Älvsbyn med stopp i valsverket i Borlänge som konsekvens. Enligt respondenten *”har inte situationen med järnvägen blivit bättre trots ökade banavgifter”*.

Konkurrenskraft

SSAB är på en global marknad. SSAB har redan en prisnackdel på grund av placeringen av masugn i norr. Självklart påverkar pålagorna konkurrenskraften ytterligare enligt respondenten om inte samma pålagor utförs i länder som har liknande produktionskapacitet. Vissa beslut i infrastruktur kunde öppna upp situationen som exempelvis BK4 (74 ton) kunde göra att det är kostnadseffektivt att lasta från lastbil till järnväg.

Produktion

SSAB flyttar inte produktionsvolymerna på det sättet och eftersom kapaciteten är nådd, även när det gäller lastbilstransporter när det gäller vissa transporter från Oxelösund, så innebär pålagorna snarare endast en skatteeffekt. Det behövs satsningar i infrastruktur för att kunna utveckla produktionen. Däremot om SSAB skulle bli uppköpt av en annan aktör på marknaden så är det inte alls säkert att den ofördelaktiga logistikverksamheten mellan Luleå och Borlänge skulle behållas.

Marknad

”Den geografiska marknaden krymper ju dyrare vår produkt blir” enligt respondenten. Det är ren beräkning som ligger bakom det.

Pris

Priset sätts på en global marknad och respondenten tror inte att det går att skjuta ökade logistikkostnader på slutkund utan konsekvensen är snarare en sämre marginal på produkter och en sämre lönsamhet som följd.

Scania Ferruform – Moderna komponenter i en modern industri

Scania Ferruform är ett fristående helägt dotterbolag till Scania. Scania Ferruform är centrum för Scantias tillverkning av ramkomponenter i höghållfasta material. Scania Ferruform har dagliga just-in-time leveranser av bakaxlar, sidobalkar, tvärbalkar, stötfångare och andra ramkomponenter till Scantias chassimonteringar i Södertälje, Zwolle och Angers. Dessutom veckoleveranser till Scania Petersburg i Ryssland och batchleveranser till Scania Brazil i Sao Paulo.

Transportsystem

Transport av produkter har olika vägar att gå på beroende på vilken produktionsort som produkten skall transporteras till. Järnvägsnätets tillgång bestämmer hur produkter transporteras. Generellt sker flertalet byten av transportsätt under vägen mellan olika dragfordon/transportsätt. Transportsätten främst är lastbil och därefter järnväg. Leveranser till Brasilien sker med sjöfart.

Konkurrenskraft

Skatter och avgifter som slår mot konkurrenskraft och sysselsättning enligt respondenten.

Produktion

Det finns inga planer på att flytta produktion men de flesta av Scania Ferruform produkter går på sikt att tillverka på andra enheter.

Marknad

Scania Ferruforms största kund är Scania. Det förekommer givetvis diskussioner om intern effektivisering men marknadsförutsättningar förändras inte för Scania Ferruform på sikt.

Pris

Scania Ferruform kan inte skjuta ökade logistikkostnader mot kund.

Gestamp Hardtech – Lastbilar på järnväg

Gestamp HardTech är ett världsledande företag inom presshårdningsteknik. De tillverkar och levererar bilkomponenter så som sidokrockskydd, stötfångare samt A-stolpar och B-stolpar i Luleå. De utvecklar och tillverkar även verktygen för tillverkning av komponenterna.



Hot forming center within Gestamp is in Luleå, Sweden:
R&D Center Hot forming, Hot forming tool design and manufacturing, Production site for hot formed parts.

Figur 8 Exempel på produkter från Gestamp Hardtechs.

Transportsystem

Transportsystemet utgående gods, enligt respondenten, för Gestamp Hardtech består till 50% lastbil och 50% på järnväg där man använder tåg med kombitrailer. Det är främst korta leveranser som sker med lastbil. För inkommande gods är det 90% järnväg med kombitrailer och 10% lastbil. Även om det utförts enstaka leveranser på sjöfart så är det inte en del av transportsystemet idag.

För flöden med typbundna emballage (rack) så är ledtiden för hela flödet inklusive returtransporttiden viktig. En utökad turtäthet med hjälp av större godsvolymer och fler tågavgångar nord/syd ger bättre förutsättningar för flöden kunder inom Sverige, menar respondenten. Utveckling av Norrbottniabanan, eller motsvarande lösningar, som ger stabila och flexibla transportlösningar är viktiga för långsiktig överlevnad.

Konkurrenskraft

Vinstmarginal inom Automotive branschen är liten idag och alla kostnader som inte går att återföra till kund kommer att ha negativ påverkan på Gestamp Hardtechs konkurrenskraft. Normalt att våra kunder på kontinenten redan nu påpekar transportkostnaden, då detta ingår i kundens åtagande.

Produktion

När det gäller nyinvesteringar och produktionsvolym utvärderas detta kontinuerligt och besluten påverkas generellt av kostnadsläget. Kostnadsstrukturen på produktionsanläggningen påverkar var koncernen prioriterar produktionsvolym och nyinvesteringar. "Det logiska vore kanske att placera en fabrik i Göteborg, även om det inte är troligt"

Marknad

Den geografiska marknaden krymper speciellt då Gestamp redan har produktionsanläggningar närmare kunderna runt om i Europa. Det kan finnas möjlighet att leverera mot eftermarknad istället på sikt.

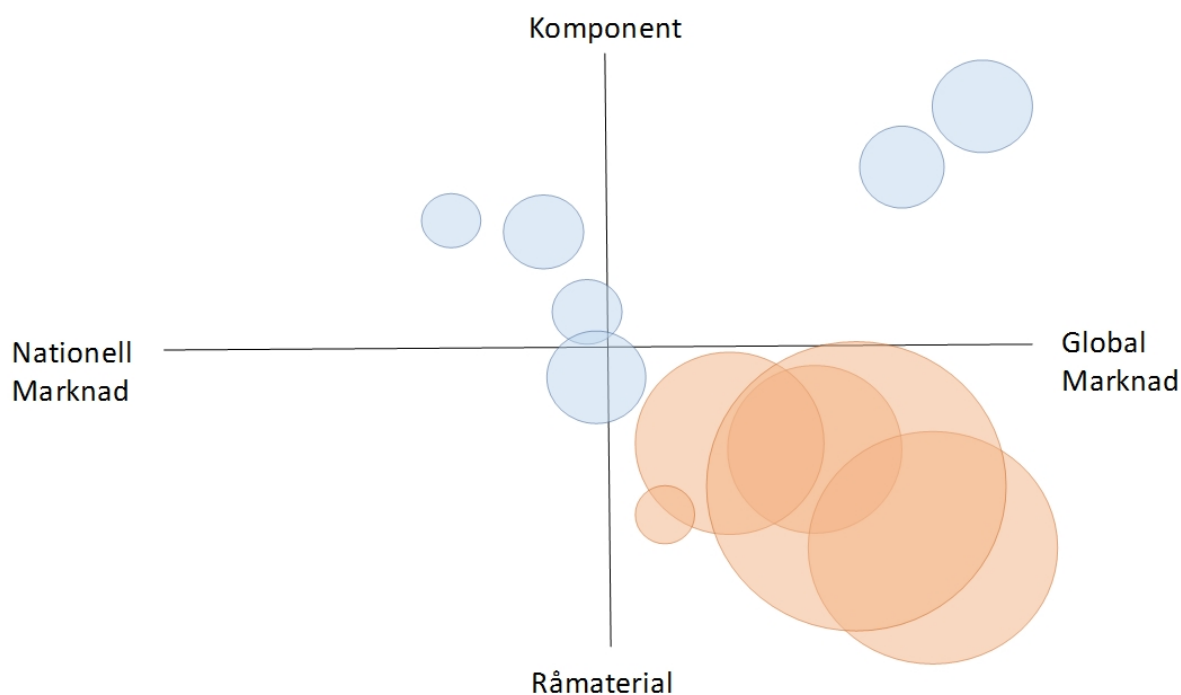
Pris

Idag ingår utgående transporten och är redan idag en diskussionspunkt med kunderna som anser att dessa är kostsamma. För inkommande gods och deras påverkan på inköpspriset så finns det små möjligheter att påföra kunder ökade logistikkostnader genom höjt pris då konkurrensen sker på en global marknad.

Samlad analys

Företagen i intervjustudien är väl medvetna om behovet av omställning till ett fossil oberoende samhälle och är i grunden positivt inställda, eller mycket positivt, inställda. Vissa företag har redan en stark miljöprofil (exempelvis Polarbröd) där varumärket är starkt kopplat till hållbarhetsfrågor, inte enbart i ett miljöperspektiv, men även i ett ekonomiskt perspektiv. Många av respondenterna (SCA, Polarbröd, BillerudKorsnäs) har även investerat utifrån ett hållbarhetsperspektiv vilket tyder på en stor förståelse och engagemang i frågan.

Företagen har stora skillnader i både omsättning, produkter och marknad men det finns även många likheter. I Figur 9 har företagen satts i en fyrfältsmatris. Radien beskriver storleken på företaget eller produktionsorten utifrån omsättning. I de fall där inte en koncern redovisar exakta omsättningsciffror, så har koncernens snitt (omsättning per anställd) använts för att räkna ut en tänkt omsättning för orten utifrån antalet anställda. Blå markerar styckegods, med dess specifika krav, och rött markerar bulkgoods. Ibland kan definitionerna vara svåra att göra distinkta exempelvis när det gäller sågvaror, där olika förädlingsgrad kan göra att samma last har olika grader av "bulk". I de fall det inte är solklart vilken kategori företaget tillhör har vi utgått från volymen på artiklar. Komponent Y-axel innebär att produkten är utvecklad, medan råmaterial visar på färre förädlingssteg eller att produkten går att vidareförädla.



Figur 9 Företagens marknad och produkter. Y-axel beskriver graden av förädling från råmaterial nära produkter till komponenter. Marknad, x-axel, beskriver om den främst marknaden är på den nationella eller internationella marknaden.

Diagrammet pekar på att de största aktörerna är råmaterial intensiva med stor andel bulktransporter vilket tyder på järnväg och sjöfart, vilket även verifierats av respondenter. Dessa aktörer (SCA, Smurfit Kappa, SSAB, BillerudKorsnäs, Stenvalls trä) agerar också på en global marknad. Några av aktörerna har utvecklade produkter, s.k. komponenttillverkare, som finns på en global marknad där transportandelen av priset är inte lika omfattande. Transportkostnaden kan utgöra upp till 25–30% av produktens värde, dvs den är inte försumbar. Detta gäller främst råvaruintensiva företag.

Transporterna är en viktig del av samhällets omställning. Det som lyfts fram som ett problem i transportsystemet är att det saknas transportalternativ för stora volymer; sjöfart, järnväg, och i vissa fall även bil, nyttjas till fullo. Kapacitetstaket är nådd, speciellt på järnväg, men även lokalt när det gäller korta avstånd med lastbil. Eftersom det inte går att flytta över till andra transportsystem eller öka exempelvis järnvägstransporterna blir pålagorna en ren skatt och därmed en effekt på marginaler. Effekten av pålagorna, enligt respondenter, är snarare att produktionsvolym eller investeringar flyttas snarare än att transportsystem ändras, dvs pålagorna ger ingen reell förändring utan enbart en försämrad konkurrenskraft. Kostnadsökningen redovisas i Tabell 2.

Tabell 2 Kostnadsökningar redovisade av deltagande företag. Siffror avser kostnader per år, förutom Höjda Banavgifter ökning jämfört med 2009 som är engångssumma summerat över fem år. Gestamp Hardtech saknas.

Pålaga	Mätperiod	Enhet	Scania Ferruform AB	Polarbröd AB	Åvsbyhus AB	Lindbäcks Bygg AB	Stenvalls Trä AB	Smurfit Kappa Kraftliner Piteå Aktiebolag	SCA AB	BillierudKorsnäs AB	SSAB
Svaveldirektivet:	Årskostnad 2016	Mkr	<1%	0,8	0,6	N/A	1,4	17,4		25	>120
Höjda banavgifter:	Årskostnad 2016	Mkr		0,7	0,5	N/A	1,3	4,8	7,2	20	60,0
	Ökning jämfört med 2009	Mkr	1,0	0,1		N/A	0,3	1,0			50,0
	Ökning jämfört med 2015	Mkr		1,2	1,0	N/A			1,1	11	7,0
Indexuppräknad drivmedelskatt:	Ökning 2015-2016	Mkr	1,0	6,0	13,0	1,0	1,6	2,3		-	10,0
Vägslitageavgift:	Årskostnad med 2016 års volymer (10 kr/mil)	Mkr	3,1	7,3	9,3	1,0	5,9	17,9		12,0	42,9
	Årskostnad med 2016 års volymer (12 kr/mil)	Mkr	3,7	8,7	11,1	1,2	7,1	21,5	-	20,0	51,4
Nya farledsavgifter:	Kostnadsökning jämfört med 2016	Mkr	<1%	-	N/A	N/A	-	0,2	0,8-1,0		1,0
Transportstyrelsens höjda avgifter:	Kostnadsökning jämfört med 2016	Mkr	<1%	-	0,1	-	-	-	-	-	0,1

En analys av siffrorna visar att den totala konsekvensen är i omfattningen 385–405 Mkr, exklusive Gestamp Hardtech. Den största andelen av kostnadsökningen står lastbilstrafiken för vilket är kopplat ofta till inkommande råvara snarare än leverans till slutkund, totalt 115–145 Mkr om vi bortser från det redan införda svaveldirektivet. Mindre aktörer, såsom Stenvalls Trä AB, på en global marknad med transportintensiv produktion (timmer in/förädlad skogsråvara ut) kan tappa 50% årsvinsten på grund av ökade transportkostnader genom transportpålagor (baserat på EBITD 2015).

Samtliga respondenter menar att pålagorna är enbart avståndsberoende och är inte kopplat till totaleffektivitet eller andra hållbarhetsdimensioner (exempelvis cabotage). Sju av tio respondenter säger att företagen bevakar och justerar marknaden utifrån totalkostnadsbilden. Pålagorna gör att "den potentiella geografiska marknaden krymper". Den konkurrensfördel i produktkvalitet och högre produktivitet får sämre hävstång jämfört med idag.

Globala aktörer utvärderar ständigt hela logistiksystemet, och väljer det kostnadseffektivaste för helheten, inte för enskilda produktionsanläggningar. Globala aktörer som gör sin konsekvensanalys utifrån ett globalt perspektiv och stannar inte inom nationsgränserna, detta eftersom man agerar på en global marknad där priset sätts av marknaden utanför nationsgränserna.

Nationella aktörer ser en möjlighet att reducera transportkostnader genom att kunna flytta produktion närmare marknaden (Mälardalen, Skåne eller Göteborg) även om det kan påverka varumärket på negativt sätt.

Företagen upplever att det saknas en helhetsbild av införande av pålagor och deras konsekvenser på industrin. Utan en helhetsbild på påslag (i stuprör) kan enskilda transportslag bli förfördelade och på sikt orsaka konkurrensnackdelar som vi inte kan överblicka idag. Alla transportsystem borde tvingas till effektivisering. Tre av respondenter lyfter fram att "ökade avgifter har inte gett någon förbättring i transportsystemen, se bara på järnvägen". Det finns ett behov av att öka tillgänglighet, kapacitet och tillförlitlighet i befintliga system, framförallt järnväg. En respondent menar att "tack vare att olja har varit på en låg nivå har inte dessa kostnader påverkat så mycket i dagsläget". En oljeprisökning tillsammans med pålagorna, speciellt svaveldirektivet, får en hävstångseffekt som är svår att överblicka idag.

Tre av respondenterna lyfter fram behovet av långsiktiga spelregler för alla transportsystemen. Fyra respondenter efterfrågar incitament och "inte bara böter". Ett sådant incitament vore att tillåta BK4 fordon (74 ton) på samma sätt som Finland i en större utsträckning än den planerade.

Slutsatser och diskussion

Företagens perspektiv och problematisering av verkligheten är här en viktig utgångspunkt. Det ger en ögonblicksbild av komplexiteten i frågan kring transporter och en förståelse över de mekanismer som finns kopplat till långsiktig planeringen. Företagens perspektiv ligger till grund för beslut om investeringar, behovet av att anställa eller avskeda personal samt att flytta produktionsvolymerna. De pålagor som påförs kommer att användas i företagets investeringskalkyler och långsiktiga verksamhetsplaner.

Utifrån företagets syn på konsekvenserna av pålagorna kan följande slutsatser dras:

- Transportkostnader är en viktig fråga för företagen
- Det verkar saknas helhetssyn i en komplex fråga
- Långsiktiga spelregler med nationell styrning och internationell anpassning verkar saknas
- Logistiksystemen har i vissa avseenden uppnått kapacitetstak och pålagor kommer troligen inte ge omdisponering, utan konsekvensen blir en avståndsbeskattning
- Det går att effektivisera systemet genom att klassa fler vägar enligt BK4 och öka kapacitet och tillförlitlighet i järnväg
- Transportbehovet minskar troligen inte och behovet av smarta logistiklösningar kommer att öka

Transporter är viktiga för ett exportberoende land som Sverige. Med långa avstånd både nationellt och till exportmarknaden gör att företagen i studien är särskilt beroende av ett väl fungerande transportsystem med konkurrenskraftiga priser. Höga transportkostnader (20–30% av produktvärdet) är därför en nackdel. Ytterligare pålagor sänker därmed konkurrenskraften. I värsta fall kan pålagor orsaka utslagning på kort sikt, som kan vara svår att reparera på lång sikt. I sågverksbranschen exempelvis är vinstmarginalerna små, vilket gör att pålagorna kan få stora konsekvenser.

Helhetssynen är viktig för företagen. De flesta sitter i sin vardag med komplexa nätverk med mellanberoenden och inser att enskilda pålagor kan ge konsekvenser som är svår att överblicka idag. Speciellt då vissa system är nära kapacitetstak och variation i sådana system ökar per definition. Pålagornas utformning i stuprör eller silos skapar uppfattningen bland företagen att det saknas en helhetssyn bland policymakare. Regeringen bör ta ett helhetsgrepp över det totala skatte- och avgiftsuttaget med en samordning och utreda effekterna på den totala konkurrenskraften. Det behövs bättre kunskap bland policymakare och företag för att kunna göra bedömningar av konsekvenser av olika pålagor.

Osäkerheten företagen kan bli hämmande både för utveckling och investeringar, därför är det viktigt med långsiktiga spelregler genom hållbara mål och verktyg. Pålagorna behöver anpassas i relation till andra länder. När det gäller konsekvenser räcker det inte att studera transportkostnader enbart i Sverige. Företagen agerar på en global marknad, med en global prissättning och därför måste perspektivet vara internationellt. Här kan inte Sverige ensamt lösa hållbarhetsutmaningen. Lokala regler i en global värld kan orsaka att volymer och investeringar flyttas mellan produktionsenheter utan hänsyn tagen till nationsgränser.

Alla logistiksystem används idag och i vissa fall så är kapacitetstak uppnådd. Det innebär att mindre aktörer inte kan lyfta över volymer till järnväg eller större volymer kan inte tas på järnväg och sjöfart. Effekten blir därför inte omdisponering utan en beskattning, det vill säga att begränsningar i logistiksystem ger inga incitament då företagen inte kan lyfta volymer till annan del av

transportsystemet. Stor variation i leveranskapacitet, transportledtider skapar också trögrörliga system.

Företagen ser dock stora möjligheter med att öka transporteffektiviteten i befintliga system genom att tillåta BK4 (74 ton) i fler strategiska vägnät och på så sätt öka hållbarheten i transportsektorn. Infrastrukturen finns, enligt aktörerna, men att det upplevs som att den politiska viljan saknas. Genom att tillåta transporter från exempelvis skog kan även dyra omlastningar till andra system såsom järnväg bli relevanta. En annan hållbar möjlighet är att öka kapacitet, tillgänglighet och tillförlitlighet i järnvägssystem. Detta kan göras genom ökade investeringar och bättre underhåll. Dagens kapacitetsbrister leder till ökade kostnader eller inlåsnings effekter i befintliga system. Denna utredning har inte tittat på kostnader för stillastående godstrafik, uteblivna leveranser eller ökade lager, men dessa kan vara omfattande enligt företagen i studien.

Dagens utveckling av ökade transporter till följd av urbanisering ser vi inget slut på just nu. Det kan inte heller vara policymakarens uppgift att beskatta avstånd, utan beskattningen ska snarare vara på de transporter som inte är hållbara. Råmaterialet kommer att behöva fraktas till produktionsenheter och produkter behöver transporteras till konsumenter. Dessa transportsystem kommer att innehålla en komplex växelverkan mellan lastbil, järnväg och sjöfart. Det leder till att det kommer att behövas fler smartare logistiklösningar med ökad effektivitet, snarare än mindre transportbehov.

Referenser

Utfall Danielsson, von C., Stefansdotter, A., & Flack M. (2015). *Transportpolitikens kostnader och näringslivets konkurrenskraft*. Stockholm: Copenhagen Economics.

Finansdepartementet, Kommittédirektiv Dir 2015:47 (2015-06-30). Avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga lastbilar. Hämtad 2017-02-10 från:

<http://www.regeringen.se/contentassets/c6d247fb929f45d2932a7544d63c57a5/avstandsbaserad-vagslitageskatt-for-tunga-lastbilar>

Näringslivets transportråd (2016-08-25). Remissyttrande över förslag till föreskrifter om avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet 2017 (TSF 2016–59). Norrköping. Hämtad 2017-01-20 från:

<http://www.transportrad.se/remisser/remisser-under-2016/transportstyrelsens-avgifter>

Näringslivets transportråd (2016-11-08). Remissyttrande över Sjöfartsverkets förslag till nya föreskrifter om farleds- och lotsavgifter dnr 16–03061. Stockholm. Hämtad 2017-01-20 från:

<http://www.transportrad.se/remisser/remisser-under-2016/farleds-och-lotsavgifter>

Sjöfartsverket. dnr 16–03061. Hämtad 2017-02-10 från: <http://www.sjofartsverket.se/sv/Om-oss/Lagrummet/Aktuella-remisser/>

Sjöfartsverket (2016-10-14). Konsekvensutredning. Hämtad 2017-02-10 från:

<http://www.sjofartsverket.se/pages/4993/Konsekvensutredning.pdf>

Svenskt Näringsliv. (2012). *Industrins beroende av järnvägen – fem röster om godset*. Stockholm.

Trafikanalys rapport 2015:11. Svaveldirektivets införande – branschens förberedelser. Stockholm. Hämtad 2017-02-10 från:

http://www.trafa.se/globalassets/rapporter/rapport_2015_11_svaveldirektivets_infoerande_-_branschens_foerberedelser.pdf

Trafikverket (2013-05-01). Banavgifter för kund- och samhällsnytta TRV 2011/5297. Hämtad 2017-02-18 från:

http://www.trafikverket.se/contentassets/ba25f271c9dd4483b8b22faafbc0c1cc/2013/banavgifter_f_or_okad_samhallsnytta_delredovisning_2013_05_24.pdf

Transportstyrelsen (2016-06-28). Förslag till föreskrift om avgifter inom transportstyrelsens verksamhet. Hämtad 2017-02-10 från: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/utgangna-remisser/forslag-till-foreskrift-om-avgifter-inom-transportstyrelsens-verksamhet/>

Bilaga A Intervjuguide

Första delen (*frågorna 1–6*) vill vi att ni besvarar senast den 10/1 per e-post. Dessa frågor handlar om att kvantifiera de olika pålagornas konsekvens i kronor. Förutsättningen för er jämförelse är att ni utgår från samma logistiksystem som idag och med oförändrade produktionsvolymen. Estimatet bör ha ett nationellt perspektiv, dvs företagets totalkostnad.

1. Vad har ökade banavgifter, under perioden 2009–2016, inneburit för er i kronor per år?
2. Vad har den ökade och indexerade drivmedelsskatten (KPI plus 2 procent per år från 2016) inneburit för er i kronor per år?
3. Vad har svaveldirektivet inneburit för er, jämfört med om ni hade betalat för bränsle med 1% svavel i stället för 0,1%, i kronor per år?
4. Vad skulle vägsitageavgifterna (förslag) innebära för er i kronor per år?
5. Vad kommer de ökade farledsavgifter från 2017-01-01 innebära för er i kronor per år?
6. Vad kommer de aviserade avgiftsökningarna från transportstyrelsen att innebära för kostnadsökningar för er i kronor per år?

Andra delen (*frågorna 7–15*) vill vi att ni förbereder till intervjuer under veckorna 2–3, 2017. Vi ser gärna att ni utvecklat resonemanget kort per e-post innan den 10/1. Dessa frågor handlar om att beskriva framtida konsekvenser av pålagorna i kombination i termer av hot och möjligheter för er konkurrenskraft.

7. Finns det realistiska alternativa transportsätt för er att välja jämfört med idag?
8. Har befintliga pålagor påverkat ert val av transportsätt?
9. Kommer föreslagna pålagor påverka era val av transportsätt?
10. Kommer befintliga eller föreslagna pålagor ha effekt på er konkurrenskraft och i sådana fall på vilket sätt?
11. Påverkar befintliga eller föreslagna pålagor era beslut gällande geografisk placering av nyinvesteringar och i sådana fall på vilket sätt?
12. Påverkar befintliga eller föreslagna pålagor er fördelning av produktionsvolym på olika geografiska orter och i sådana fall på vilket sätt?
13. Påverkar befintliga eller föreslagna pålagor vilka marknader ni väljer att arbeta mot?
14. Kan eventuella ökade logistikkostnader påföras era kunder genom höjt pris?
15. Ser ni andra framtid hot eller möjligheter som en följd av befintliga eller föreslagna pålagor?