

---

# NÄRINGSLIVETS FÖRUTSÄTTNINGAR PÅ NORDKALOTTEN

Staffan Johansson

Centrum för utbildning och forskning inom samhällsvetenskap, CUFS

2002:030 - ISSN: 1403-5294 - ISRN: LTU-CUFS-SKR-02/030--SE

---

# NÄRINGSLIVETS FÖRUTSÄTTNINGAR PÅ NORDKALOTTEN

---

av

*Staffan Johansson*

Centrum för utbildning och forskning inom samhällsvetenskap (CUFS) i samarbete med Norsk  
Instituttt for by og regionforskning (NIBR)  
*Luleå tekniska universitet*  
2002

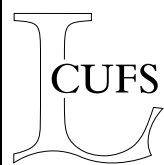
Centrum för utbildning och forskning inom samhällsvetenskap (CUFS)  
Luleå tekniska universitet  
SE-971 87 Luleå

Tel: 0920-72362

Fax: 0920-72849

[cufs@ies.luth.se](mailto:cufs@ies.luth.se)

<http://www.luth.se/research/CUFS>



CUFS är en centrumbildning vid Luleå tekniska universitet. I styrelsen ingår representanter för offentlig förvaltning i norra Sverige. CUFS ska fungera som en plattform för samverkan, kunskapsutveckling och kunskapsutbyte och vara en brygga mellan teori och praktik.

CUFS' verksamhetsprogram anger tre forskningsprogram inom ramen för vilka en rad projekt kan utvecklas:

1. Regional och lokal utveckling
2. Utveckling av livskvalitet och välfärd
3. Förändringar av offentlig sektors roll i samhällsutvecklingen, integration och desintegration

Cufs' huvuduppgift är att bedriva forskningsarbete. Det syftar till att utveckla regionen och möjliggöra akademisk utbildning inom programområdena.

Därutöver har CUFS i uppgift att underlätta för studerande att ta på sig angelägna utredningsuppgifter, väl förankrade i förvaltningen i norra Sverige, i sina examensarbeten.

© 2002, Centrum för utbildning och forskning inom samhällsvetenskap

Tryck: Universitetstryckeriet, Luleå

Redaktör för denna volym: **Staffan Johansson**

<b>1</b>	<b>Bakgrund</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Internationaliseringen</b>	<b>8</b>
<b>2.1</b>	<b>Tullar</b>	<b>10</b>
<b>2.2</b>	<b>Skatter och avgifter</b>	<b>11</b>
<b>2.3</b>	<b>Skattesystemet</b>	<b>11</b>
2.3.1	Direkt skatt	12
2.3.2	Arbetsgivaravgifter	12
2.3.3	Indirekta skatter	12
<b>3</b>	<b>Skattesystemet i Sverige</b>	<b>16</b>
<b>3.1</b>	<b>Personbeskattningen</b>	<b>16</b>
3.1.1	Företagares inkomstskatt.	17
3.1.2	Arbetsgivaravgifter	18
3.1.3	Särskild löneskatt.	18
3.1.4	Indirekta skatter	19
<b>4</b>	<b>Skattesystemet i Norge</b>	<b>22</b>
<b>4.1</b>	<b>Personbeskattningen</b>	<b>22</b>
<b>4.2</b>	<b>Företagares inkomstskatt</b>	<b>23</b>
4.2.1	Arbetsgivaravgift	24
4.2.2	Indirekta skatter	25
<b>5</b>	<b>Skattesystemet i Finland</b>	<b>28</b>
<b>5.1</b>	<b>Personbeskattningen</b>	<b>28</b>
<b>5.2</b>	<b>Företagares inkomstskatt</b>	<b>29</b>
5.2.1	Arbetsgivaravgift	29
5.2.2	Indirekta skatter	30
<b>6</b>	<b>Bidrag</b>	<b>31</b>
<b>7</b>	<b>Valutakurser</b>	<b>32</b>
<b>8</b>	<b>Transportutvecklingen i Europa</b>	<b>34</b>
<b>8.1</b>	<b>Åkeribranschen i Norden</b>	<b>36</b>
<b>9</b>	<b>Turistnäringen</b>	<b>46</b>
<b>10</b>	<b>Undersökningen</b>	<b>51</b>
<b>11</b>	<b>Slutsatser och kommentarer</b>	<b>52</b>
<b>11.1</b>	<b>Revisorer</b>	<b>52</b>
<b>11.2</b>	<b>Turistföretag</b>	<b>52</b>
<b>11.3</b>	<b>Åkerierna</b>	<b>53</b>
<b>11.4</b>	<b>Kommentarer</b>	<b>53</b>
11.4.1	Arbetsgivaravgiften	54
11.4.2	Momsen	54
11.4.3	Miljöavgifter och bränslepriser	54
11.4.4	Alkoholskatterna	54

12 *Referenser* \_\_\_\_\_ 55

## Sammanfattning

Näringslivet påverkas av de ekonomiska spelregler som råder i samhället och för de perifera delarna av de nordiska länderna uppmärksammas ofta regionalpolitiskt betingade instrument. Deras inverkan kan emellertid ibland överskuggas av andra mera generella regelverk som har större inverkan på företagandets förutsättningar. Nationella skillnader i regler blir tydligast i gränsområdena och allra tydligast blir effekten i det område där flera nationsgränser möts.

I föreliggande rapport har situationen därför analyserats ur företagets perspektiv. Analysen har avgränsats till tre branscher som alla förekommer i Norge, Sverige och Finland, och som fungerar på samma sätt i de tre länderna. För att undersöka om det finns några skillnader i ekonomiska spelregler mellan företag som är utsatta för utrikeshandelskonkurrens och sådana som är skyddade från sådan har urvalet gjorts utifrån det perspektivet. De branscher som utvalts är revisorer, turistföretag med skidliftar samt lastbilsåkerier. Åkeriernas förutsättningar har även jämförts även med de förutsättningar som råder för åkerier på kontinenten.

Jag har tagit del av befintligt informationsmaterial från branschorganisationer och övriga företrädare för respektive bransch samt från myndigheternas informationsmaterial. Stor vikt har lagts på utformningen av skatteregler. Jag har talat med såväl företagare som företrädare för företagarnas organisationer och skickat ut en enkät till 15 företag inom varje bransch inom respektive land.

Slutsatsen som dragits är att skatter och avgifter påverkar företag på olika sätt beroende på marknadssituation.

- Skatter och avgifter är inte viktiga för företag som är relativt skyddade från konkurrens. Motsatsen gäller för företag under prispress.
- Fördelningen av de samlade skatterna skiljer sig åt mellan länderna vilket i sig är en källa till olikformig inverkan på de olika nationernas näringsliv. Höga arbetsgivaravgifter drabbar i princip arbetsintensiva företag hårdare än kapitalintensiva företag. Den förväntade skillnaden kan dock helt upphävas av konkurrenssituationen.
- Regelverket i de olika länderna är till stor del harmoniserat men det finns skillnader i regler vilket förhindrar konkurrensneutraliteten. Det gäller i första hand utformning av arbetsgivaravgifter och mervärdesskatt. För lastbilsåkerierna finns även skillnader i fordonsregler och drivmedelspriser.

## 1 BAKGRUND

I en ekonomi där vi samtidigt har såväl tilltagande specialisering i produktionen som diversifiering i konsumtionen blir utrikeshandeln över tiden allt mer betydelsefull. På den internationella marknaden ska företag från skilda nationer konkurrera med sina varor och tjänster och deras förmåga och möjligheter att klara konkurrensen är starkt beroende av produktionsförhållandena i det land där man har sin verksamhet. Produktionsförhållandena i sin tur är beroende av olika faktorer. Man skulle kunna sammanfatta dessa som kulturellt betingade faktorer, landets utbildningsnivå och tekniska utveckling samt institutionella förhållanden.

Föreliggande rapport vars syfte är att jämföra konkurrensförutsättningarna mellan Norge, Sverige och Finland kommer inte att behandla alla dessa faktorer. För det första utelämnas de kulturellt betingade nästan fullständigt. En närgående betraktelse kan säkerligen avslöja flera nationella särdrag som kan vara betydelsefulla men sett i ett större sammanhang är dock likheten i kulturmönstret mer framträdande än skillnaderna. Inte heller utbildningsnivån kommer att ägnas någon uppmärksamhet. Det finns säkerligen skillnader som är värda att beaktas men på samma grunder som den kulturella aspekten utelämnas kommer även utbildningsnivån att förbigås. Skillnader finns men sambandet mellan utbildningsnivå och näringslivsutveckling är allt för omfattande för få plats här. De måste i så fall behandlas i en särskild studie. Även den tekniska utvecklingen förbigås här. Den är säkerligen utomordentligt betydelsefull men på samma sätt som för den kulturella nivån så gäller här i stort sett likartade förutsättningar i de tre länderna. Här ska i stället uppmärksamheten riktas mot de institutionella faktorernas inverkan på konkurrenskraften.

**Syftet** är att kartlägga de institutionella faktorer som påverkar företags kostnadsstruktur i de tre nordiska länderna Norge, Sverige och Finland.

**Metoden** är att med hjälp av befintlig information och med enkäter till enskilda företag kartlägga skillnader i skatte och avgiftssystemen i transfereringssystemen och i det juridiska regelverket vilket kan verka i såväl stöttande som hindrande riktning. Dessutom jämförs den nordiska åkerinäringens villkor med villkoren för lastbilsbranschen i Centraleuropa.

**Avgränsning** görs till tre branscher. Här granskas lastbilsåkerier, turistanläggningar och revisionsbyråer. Anledningen till val av branscher är att man inom transportsektorn upplevt en snabbt tilltagande internationell konkurrens. Utländska lastbilar är nu en vanlig syn på vägarna i många europeiska länder. Från Sveriges sida har man upplevt att man tappat marknadsandelar till framförallt holländska, danska och finska åkerier.

Eftersom studien har en regional ansats så är turistnäringen utomordentligt betydelsefull. Här konkurrerar de nordiska länderna dels sinsemellan och dels även mot övriga länder. Turismen är en snabbt växande verksamhet och den har dessutom stor betydelse för ekonomin i de perifera regionerna. Här har granskats skidliftar med sammanhängande aktiviteter eftersom den verksamheten är likartad i alla länder och inte påverkas av några nationsspecifika skillnader.

Hur reglerna för skatter, bidrag och avgifter utformas kan i förstone ses som en helt internationell angelägenhet vilket ytterst bestäms ytterst av den politiska situationen inom landet. Nu är ju länderna inte isolerade öar utan de är sammanflätade i den internationella ekonomins nätverk och därmed kommer skatte, bidrags och avgiftssystemens utformning även att

påverka övriga länder. Det är då framförallt i ländernas gränsområden som skillnaderna blir tydliggjord. Det är inte orimligt att tänka sig att de skilda ländernas regelverk är påverkade av den konkurrensutsatta situationen så att man vid konstruktionen av generella regler har tagit handelspolitiska hänsyn. För att se om sådana hänsynstaganden existerar kan man undersöka det faktiska utfallet av regelverket för utlandsberoende branscher som lastbilsåkerier och turism. Om reglerna är gynnsammare för dessa än för näringar som arbetar utan yttre konkurrens, till exempel revisionsbyråer, så är detta en indikation på att man tagit handelspolitiska hänsyn.

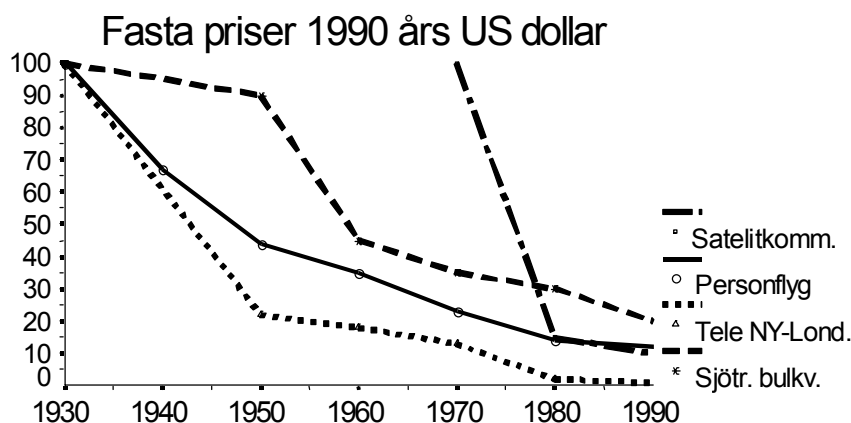
Om handelspolitiska hänsyn inte tagits vid utformning av regelverk kan man förvänta sig att enskilda branscher och företag påverkas, såväl positivt som negativt och ingenstans blir de effekterna så tydliga som i skärningspunkten mellan de tre länderna, Nordkalotten.

## 2 INTERNATIONALISERINGEN

Under de senaste årtiondena har de europeiska ländernas ekonomierna integrerats till varandra i större utsträckning än någonsin tidigare i historien. Integration förutsätter kommunikation och just på kommunikationsområdet har den teknisk utveckling varit utomordentligt snabb och omfattande. Speciellt bör man här uppmärksamma teknikområdet elektronik. Den tekniska utvecklingen har medfört dramatisk kostnadsänkning och därigenom har den nya informationsteknologin gjort det möjligt att kopplat ihop lokala aktörer till stora nätverk. Det har lett till att små lokala marknader raserats och i deras ställe har det vuxit fram nya och mycket större, i vissa fall världsomspännande marknader. Det har bidragit till att den ekonomiska effektiviteten ökat men det har även i grunden ändrat förutsättningarna för nationell ekonomisk politik. Av figur 2:1 nedan framgår prisutvecklingen för olika former av kommunikation från 1930 fram till 1990.

**Figur 2-1 Kommunikationskostnader.**

Figur 1 Internationella kommunikationskostnader



Källa: Lundgren 1996 1996, Bulk trade and maritime transportation costs. The evolution of global markets. *Resources Policy*. Vol. 22, No 1-2.

Som framgår av figuren har priserna för alla former av kommunikation fallit under den tid som studerats. Snabbaste och mest långtgående prisfallet har telekommunikation. De reala priserna närmar sig 0 när vi kommit fram mot 1980-talet. Prisutvecklingen är typisk för en bransch med stark teknikutveckling och låga rörliga kostnader. Stora fasta kostnader varav utvecklingskostnaderna väger tungt men där marginalkostnaderna för varje ytterligare telefonsamtal är små. Ett ytterligare telefonsamtal förbrukar ju inga råvaror, kräver inget mänskligt arbete och använder bara ett minimum av energi. Kostnaden för satellitkommunikation vilket är en teknik som inte kommit förrän på 1970-talet visar samma mönster. Den dyra teknikutvecklingen ska betalas i början men priserna faller brant. Prisfallet blir dock inte så fullständigt som i telekommunikation. Att skjuta upp ytterligare en satellit är trots allt förenat med en viss kostnad.

Sett i ett europeiskt perspektiv har teknologin gått hand i hand med politiken. Den tekniska utvecklingen har bidragit till att förverkliga den politiska visionen för den europeiska gemenskapen. Målsättningen var att göra de europeiska länderna ömsesidigt beroende av varandra genom att fläta samman deras ekonomier. Om man lyckades skulle det

reducera risken att länderna återigen hamnade i krig med varandra. Denna ursprungliga tanke, med ett enat Europa som ett fredsskapande instrument har, möjligen på grund av sin monumentala framgång fått allt mindre uppmärksamhet över tiden. Under trycket av en tilltagande ekonomisk konkurrens från framförallt USA och Japan kan man se att det skett en gradvis förskjutning av den mediala uppmärksamheten och den politiska fokuseringen där ekonomiska frågor alltmer kommit i förgrunden. Det synsättet är kanske tydligare i Sverige än i övriga Europa. Där medborgare i övriga Europa har haft lätt att ta till sig argument om fred och ekonomi har man i Sverige bara sett ekonomi. Synsättet kan verka stötande för övriga européer men det är förklarligt. Människor med egen erfarenhet av krig förstår rimligen bättre att värdera fred.

Oavsett tidigare ståndpunkt har ändå de ekonomiska frågornas betydelse ökat över tiden inom EU. Allt mer betonades vikten av ett gemensamt regelverk för hela den europeiska unionen, där näringslivet skulle få bättre konkurrenskraft via en större europeisk hemmamarknad med gemensamma spelregler.

När den gemensamma inre marknaden infördes den 1 januari 1993 hade man i och med det lagt grunden för en stor gemensam europeisk marknad. Tullarna på industrivaror var vid den här tidpunkten nästan helt avskaffade mellan industriländerna men från och med första januari 1993 avskaffades tullarna helt mellan EU:s medlemsländer. Man gick nu vidare och avskaffade även övriga regler som kunde hindra och försvåra handel mellan medlemsländerna. De juridiska regelverken harmoniserades och regler avskaffades som hindrade arbetskraft och kapital att obehindrat förflytta sig över nationsgränserna. Målsättningen var att via en stor gemensam marknad skärpa konkurrensen mellan företagen. Det skulle pressa priserna för konsumenterna och tvinga företagen till konstant kostnadsjakt. Effekterna har inte uteblivit och de har inte begränsats till den inre marknaden. Via bilaterala avtal med länder som stod utanför har de villkor som kom att gälla för företagen inom den inre marknaden även utsträckts till europeiska stater som inte ens är medlemmar i EU.

I den tilltagande konkurrensen tvingades företag och branscher till omfattande anpassningar och i vissa sektorer har mycket omfattande strukturförändringar genomförts. Eftersom näringslivet på intet sätt är branshmässigt jämt fördelat mellan länderna så har även enskilda stater påverkats på olika sätt och enskilda länder kan då råka ut för besvärande omställningsproblem. I sådana situationer när man fått problem med yttre och/eller inre balans har man traditionellt anpassat den ekonomiska politiken för att motverka de symptomen. När nu den europeiska gemenskapen förstärks och ekonomierna integreras hårdare så förlorar medlemsstaterna till stor del sina möjligheter att bedriva självständig ekonomisk politik.

Tyvärr har den ekonomiska politiken inte bara använts som korrektionsmedel vid tillfälliga svårigheter. Man har även försökt bemästra mer djupgående ekonomiska problem som i grunden berott på uppenbara strukturproblem. Det går inte lösa långsiktiga grundläggande problem med kortsiktiga metoder och den ekonomiska politiken har gång efter gång kommit till korta. Härigenom har ekonomisk politik misskrediterats och det har skapats en misstänksamhet mot makroekonomiska instrument över huvud taget. De senaste årtiondenas erfarenheter av ideliga misslyckanden har därför medfört att många misstror stabiliseringspolitiken som instrument, och man har inte ansett att någonting väsentligt går förlorat när man uppger möjligheterna att föra självständig nationell ekonomisk politik. Detta är olyckligt. Det är inte medlen som är felaktiga. De har bara använts på fel sätt.

Den politiska ambitionsnivån inom EU har nu utökats till att även omfatta valutasamarbete. Med en valuta som är gemensam för hela unionen kan inte medlemsländerna föra en självständig nationell penningpolitik. Man har ju inga egna pengar att agera med för att påverka räntebildningen. Inte heller är det längre möjligt att bedriva nationell valutapolitik. Man har ju ingen egen valuta. Man skulle då kunna tänka sig att justera balansbristerna med finanspolitik. Utan interaktionen från valuta och penningmarknaden skulle finanspolitiken kunna bli extremt effektiv sett ur de enskilda ländernas synpunkt och just detta är samtidigt finanspolitikens begränsning. Det är helt otänkbart att de länder som ingår i ett valutasamarbete skulle kunna tillåtas att föra en självständig expansiv ekonomisk politik. Det skulle kunna underminera den ekonomiska stabiliteten i hela valutaunionen.

För ett land som drabbas av ekonomisk kris skymtar då i förlängningen de yttersta utvägarna, nämligen reallönesänkning och/eller arbetskraftsutvandring. Innan man tvingas till så drastiska metoder finns dock ytterligare några instrument att ta till och de kan sammanföras under begreppet inre devalvering. De har visserligen inte samma räckvidd och kraft som den traditionella ekonomiska politiken, men de är ändå betydelsefulla i en ekonomisk miljö där de traditionella makroekonomiska instrumenten inte längre är användbara på nationell nivå.

Vad det handlar om är att en nation kan använda skattepolitik och annan ekonomisk politik på ett sådant sätt att dess företag får sänkta kostnader. På så sätt kan konkurrenskraften förbättras och man kan vinna fördelar på övriga länders bekostnad på i princip samma sätt som man alltid gjort när man devalverat sin valuta. Därmed får tullar, skatter, arbetsmarknadslagstiftning, miljölagstiftning en mycket vidare roll än som tidigare bara betraktats som interna nationella angelägenheter. De har, i och med den gemensamma valutan, fått en ny tyngd för den internationella konkurrensen nationerna emellan. I föreliggande rapport granskas delar av de tre nordiska ländernas regelverk i jämförande syfte och avsikten är att undersöka om de granskade reglerna är utformade på ett sätt som medger konkurrensneutralitet. Jämförelserna görs i huvudsak för år 2000 men med tillägg för de viktigaste förändringar inträffat därefter.

## 2.1 Tullar

Tullar är inte bara ett medel för utvecklade stater att finansiera den offentliga sektorns verksamhet. De har samtidigt varit, och är i vissa fall fortfarande, ett viktigt instrument för att skydda egen inhemsk produktion från utlandskonkurrens. Under intryck av teoriutvecklingen på det ekonomiska området har frihandelsdoktrinen vunnit terräng och förhandlingsomgångar som syftat till tullreduktioner och tullavveckling har avlöst varandra under efterkrigstiden. Mycket betydelsefulla framsteg har gjorts framförallt för avveckling av tullar mellan industriländerna, och man gick snabbast fram i avvecklingen av tullar på industrivaror. Som följd av tullavveckling och teknisk utveckling har världshandeln ökat starkt i omfattning.

Ett resultat av de internationella förhandlingsrundorna om tullar är givetvis att enskilda stater inte längre själva kan fritt välja tullsats utifrån egna nationella preferenser. Man är bunden av de överenskommelser som träffats. Överenskommelser om handelsvillkor är emellertid i första hand en angelägenhet för industriländerna. Inom EU är tullarna avvecklade och via det bilaterala handelsavtalet mellan EU och Efta, vilket numera i stort sett ersatts av EEA (European Economic Area Agreement) så är även tullarna mellan EU och Norge avvecklade. Fortfarande finns tullar mellan industriländerna (OECD) och övriga länder samt även U-länder emellan.

## 2.2 Skatter och avgifter

Begreppen skatt och avgift används som beteckningar på betalningar till den offentliga sektorn från företag och enskilda personer. Benämningarna används inte alltid helt korrekt och det är inte alltid så självklart hur indelningen ska ske.

I grunden är det så att en skatt är någonting man betalar utan att det kopplas till betalaren som någon form av förmån. Exempel på sådana är statsskatt eller kommunalskatt. Visserligen är det så att en stor del av skatterna slussas tillbaka till hushållen och företagen i form av transfereringar. Dessutom används skattemedel till offentlig konsumtion som kommer medborgarna till godo som till exempel vård och utbildning. Hur mycket transfereringar, vård och utbildning det enskilda hushållet ska få avgörs däremot inte av hur mycket skatt man betalt. Därför är skatt den korrekta benämningen på den typen av inbetalningen till den offentliga sektorn.

Avgifter däremot kan betalas till såväl privata aktörer som till offentliga. Exempelvis avgifter som ger tillträde till en teaterföreställning eller avgift för medlemskap i en förening. En avgift är någonting man betalar och som motprestation får man någonting som är direkt knutet till inbetalningen. När det gäller inbetalningar till den offentliga sektorn förekommer det emellertid att man använder begreppet avgift trots att inbetalningen kan innehålla betydande inslag av skatt. Ett sådant exempel är arbetsgivaravgift som företag betalar på anställdas lön eller egenavgift som företagare betalar på sin egen vinst. Beloppet inkluderar visserligen inslag av avgift. Exempelvis den del som betalas till sjukförsäkringen. Även pensionsdelen av arbetsgivaravgiften är delvis att betrakta som avgift. Övriga komponenter i arbetsgivaravgiften är ren skatt. Beteckningen arbetsgivaravgift är av den anledningen inte korrekt. Å andra sidan är det inte heller korrekt att betrakta beloppet som skatt. Föräldrars avgift för kommunal barntillsyn är däremot ett exempel på betalning till den offentliga sektorn som verkligen är just avgift

I den följande framställningen görs inga försök till distinktioner mellan de här begreppen utan genomgående används den terminologi som används av respektive lands skattemyndighet.

## 2.3 Skattesystemet

Industriländerna har en likartad skattestruktur som omfattar en rik flora av skatter på de mest skiftande skattesubjekt. Flertalet skatter kan visserligen via diverse härledningskedjor antas påverka ett lands konkurrenskraft men vi ska här granska de tre största och viktigaste skatteköllorna inkomstskatt, arbetsgivaravgift och indirekt skatt. Skatt på kapital i olika former var av mindre betydelse. Den svarar i Sverige för ungefär 12% av det samlade skatteuttaget. I Norge är kapitalbeskattningen av större betydelse. Dels beskattas kapitalinkomster enligt samma grunder som inkomst av arbete och dels slår förmögenhetsskatt och arvsskatt till på betydligt lägre nivåer än i Sverige. Sålunda betalas förmögenhetsskatt med 0,7 % redan från en förmögenhet om 120 000 kronor. Den trappas upp så att den vid förmögenhet 540 000 och däröver uppgår till totalt 1,1 %. I Sverige betalas förmögenhetsskatt från förmögenhetsnivån 900 000 och då med 1,5 %. Här pågår en förändring så att gränserna för den nivå vid vilken förmögenhetsskatt håller på att uppjusteras. Taxeringsåret 2002 gäller gränsen 1 001 000 för ensamstående och 1 501 000 kr för samtaxerade makar. Taxeringsåret 2003 höjs gränsen till 1 501 000 respektive 2 001 000. På förmögenhet utöver dessa gränobelopp betalas 1,5 % förmögenhetsskatt. I Finland låg gränsen

år 2001 för skattepliktig förmögenhet på 1,1 milj mark. Vid nedre skiktgräns betalades 500 mark i förmögenhetsskatt och därefter 0,9% av belopp därutöver.

### 2.3.1 Direkt skatt

Medborgarna betalar skatt av sin inkomst till den offentliga sektorn. Skatten benämns direkt skatt vilket syftar på att man betalar den direkt från sin inkomst. Paradoxalt nog betalar löntagare inte själva sin skatt. Den uppgiften ombesörjs av arbetsgivaren. Huruvida inkomstskatten påverkar lönebildningen och därmed nationens konkurrenskraft är en omdiskuterad fråga. Tanken är att med höga inkomstskatter kräver löntagarna kompensation i form av högre löner vilket i sin tur driver upp företagens produktionskostnader vilket därmed underminerar företagens konkurrensmöjligheter. Resonemanget bygger på antagandet att löntagarna bryr sig om den disponibla inkomsten, dvs lön efter skatteavdrag. Tanken är rimligt men den är även ofullständig. Om inkomstskatterna är höga utan att löntagarna återförs några nyttigheter via den offentliga budgeten så kan vi säkerligen förvänta oss just den här effekten. Om den offentliga sektorn däremot spenderar skatteintäkterna på till exempel ett välfungerande socialt skydds nät för medborgarna, offentligt finansierad pension, fri utbildning, fri eller starkt subventionerad sjukvård etc så uppkommer en förändrad situation. Löntagarna behöver då bara göra små eller kanske inga utlägg alls från sin disponibla inkomst till dessa områden och borde därför ha lättare att acceptera hög skatt utan att kräva inkomstkompensation. I det här arbetet ska vi inte försöka utreda vad som är rätt och vad som är fel när det gäller sambandet mellan skattetryck och lönenivå i de tre nordiska länderna. Vi konstaterar bara att frågeställningen finns och att debatten om inkomstskatternas inverkan på produktionskostnader och därmed på varupriserna kommer att fortsätta. Vad som är rätt eller fel beror ytterst på effektiviteten i den offentliga verksamheten. Inkomstskatternas inverkan på varupriserna kan helt avfärdas bara om medborgarna uppfattar att den offentligt organiserade verksamheten har samma effektivitet som privata marknadslösningar vilket, på ekonomiska grunder, borde göra dem indifferentia i valet mellan offentligt och privat finansierad service.

### 2.3.2 Arbetsgivaravgifter

I samtliga nordiska länder betalas arbetsgivaravgift. Det är en av de största inkomstkällorna för den offentliga sektorn. Skatten inlevereras av arbetsgivaren som även svarar för uträkning. Konstruktionen är den att utbetald lön och samtliga skattepliktiga förmåner ( alla förmåner från arbetsgivaren är i princip skattepliktig inkomst) läggs till grund för beräkningen. Därefter beräknas avgiften utifrån en fastställd procentsats. Här är konstruktionen lite olika mellan länderna. Det finns såväl regional som åldersmässig diskriminering av procentsatsen och det förekommer också att den varierar kontracykliskt med konjunkturläget.

### 2.3.3 Indirekta skatter

Indirekta skatter är sådana som inte betalas direkt av den enskilde men där skatten ingår i priset för köpta varor. De tas ut på transaktionen mellan leverantör och slutlig konsument. På likartat sätt som för inkomstskatter är det inte slutanvändarna som inbetalar skatterna. Det gör de företag som levererat varan eller tjänsten. Vem som de facto betalar in beloppet är emellertid oväsentligt för skattebördans fördelning. Den delas mellan säljare och köpare och det som avgör den fördelningen är elasticiteten i såväl utbud som efterfrågan<sup>1</sup>. Därför kan den faktiska skattebelastningen variera mellan olika varor och marknader. Den viktigaste av de indirekta skatterna är mervärdesskatten. Eftersom den har en så kraftig inverkan på varupriserna så är den därigenom ett instrument som kan påverka handelsströmmarna i

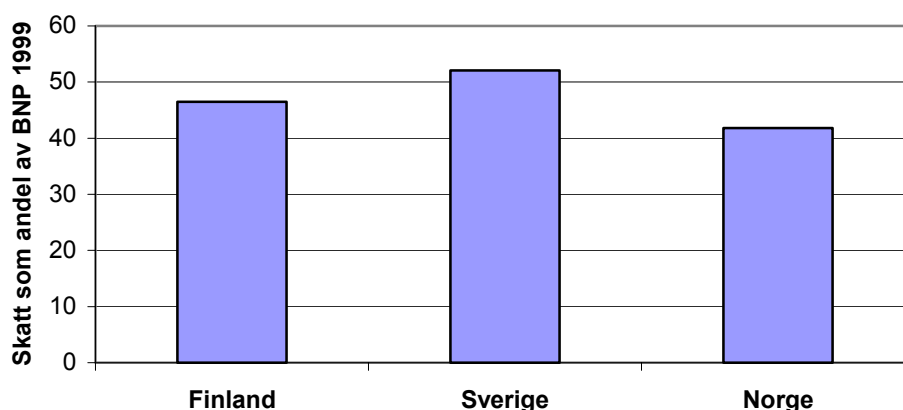
<sup>1</sup> För ett mer rigoröst resonemang av skattebördans fördelning se t. ex Axelsson, R m.fl. "Resursfördelningsteori" Studentlitteratur.

framförallt gränshandel och turism. För att förhindra att mervärdesskatten används som handelspolitiskt konkurrensmedel beslutades i samband med den gemensamma marknadens tillkomst att ett flertal indirekta skatter, däribland mervärdesskatten skulle harmoniseras. I de olika länderna skulle skattebasen definieras på samma sätt och miniminivån för "normalskattesatsen" för mervärdesskatt fastställdes till 15%. Däremot finns inga restriktioner vad gäller maximala skattesatser. Förutom "normalskattesatsen" tilläts ytterligare två lägre skattesatser varav den lägre inte fick understiga 5%. En viktig princip för uttaget av mervärdesskatt inom EU är att skatten tas ut i det land där förbrukaren finns.

Förutom mervärdesskatten finns ett stort antal övriga indirekta skatter, så kallade punktskatter. Syftet med dessa kan vara rent fiskalt men ofta finns även en ambition att påverka konsumtionen. De mest uttalade i den vägen är alkoholskatt och tobaksskatt men under senare år har punktskatter i allt större utsträckning börjat användas som styrmedel för att dämpa miljöskadlig verksamhet.

Skatternas andel av BNP varierar mellan länderna och i Sverige, som har de högsta skatterna inom OECD tog man år 1999 in 52,1 % i skatter. Finlands skatteuppbörd var det året 46,5% under det att Norge med 41,8% låg närmare OECD-snittet.

**Figur 2-2 Skatternas andel av BNP**



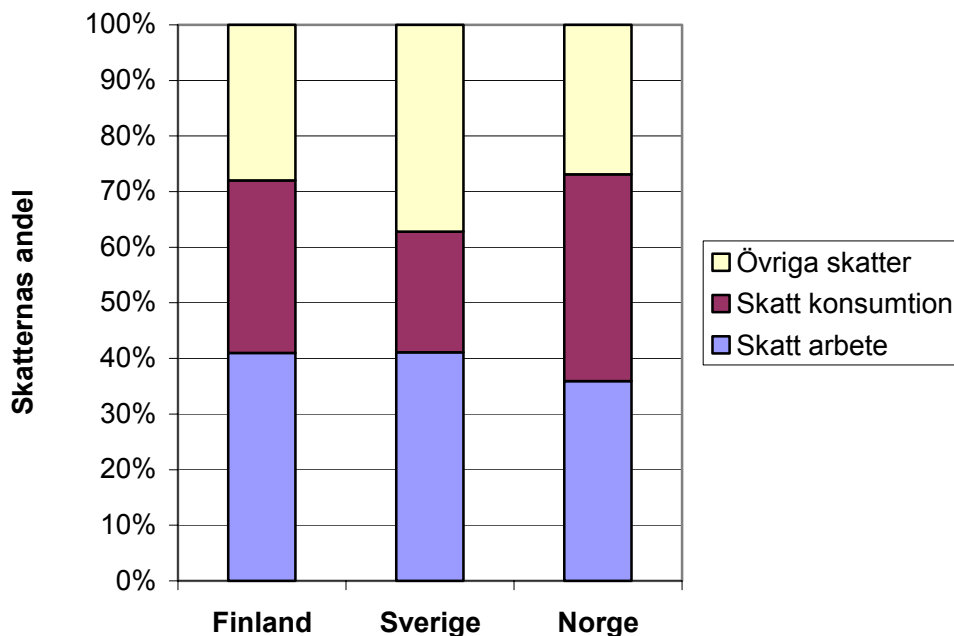
Källa: OECD

Som framgått tidigare kan skatternas storlek ha betydelse för ekonomins funktionssätt men förutom den absoluta nivån är det även betydelsefullt hur skatterna fördelas. Inkomstskatt är den skatteform som har den mest bromsande inverkan på den ekonomiska tillväxten eftersom den stör incitamentet till arbete. Skatt på arbete, dvs arbetsgivaravgift är inte lika skadlig för tillväxten. Den har framförallt inverkan på varupriserna även om sambandet inte är fullt så enkelt som det ibland framställts genom att bara addera procentenheter. Även mervärdesskatten påverkar priserna eftersom den läggs på toppen när alla övriga priser har aggregerats.

Just den omständigheten att priserna påverkas har betydelse i det här sammanhanget eftersom det påverkar relativpriserna mellan nationerna. En prispåverkande skatt har emellertid även en besvärande fördelningsdimension eftersom det slår hårdast mot den grupp som har största andelen konsumtion, dvs barnfamiljerna. När det gäller övriga skatter, punktskatter och

kapitalskatter så kan var och en gripa in i ekonomin på sitt sätt men det är det vanligtvis ganska oproblematiskt att bestämma skattebördans fördelning. I figur 2-3 nedan visas hur skattebördan fördelas på huvudrubriker i de tre länderna.

**Figur 2-3 Skatternas fördelning år 1999**



**Källa: OECD**

En första grov och förenklad analys visar att skattebördans fördelning kan förläggas i huvudsak hos konsumenterna eller producenterna. En mer detaljerad analys gör det möjligt att separera inverkan mellan olika konsumentgrupper och branscher. Just skillnaden i reaktionsmönster är betydelsefull och som vi ska se senare i rapporten reagerar företag i olika branscher på helt olika sätt på samma skatteförändring.

Företagare som driver sin verksamhet i enskild firma är en vanlig företagsform för små företag. I deras beskattning ingår egenavgifter som företagaren ska betala för sig själv vilket motsvarar den arbetsgivaravgift som betalas för anställda. Det är inte ovanligt att verksamheten drivs i aktieföretagsform även om det bara är en delägare. Skatteutfallet för ägaren själv i Sverige och Finland avviker då inte från skatteutfallet för övriga anställda, och bolaget måste betala arbetsgivaravgift som för vilken anställd som helst. För vinst i rörelsen betalas endast bolagsskatt i Sverige och Finland. Beskattningen är utjämnad mellan företagsformerna på ett sådant sätt att det inte ska spela någon roll vilken företagsform man valt. Skatteutfallet blir detsamma. I Norge däremot är det ingen principiell skillnad i beskattningen oavsett företagsform. Även här är utfallet i skatt alltså oberoende av företagsform.

Däremot är det en betydande skillnaden i skatteuttag mellan länderna. En företagare i Nordnorge betalar något mindre än hälften av den skatt som en svensk kollega betalar.

Revisionsbyråer och skidliftarna drivs i allmänhet i kombination med hotell, stugby och annan verksamhet och då vanligtvis drivs i aktiebolagsform. Då gäller i Sverige 28% skatt på vinsten, i Finland 29% och i Norge sker en uppdelning mellan kapitalinkomst och arbetsinkomst vilken kommer att närmare beskrivas nedan.

### 3 SKATTESYSTEMET I SVERIGE<sup>2</sup>

Det svenska skattesystemet består av en mängd olika slags skatter och avgifter vilka betalas till den offentliga sektorn, här definierade som stat, kommuner, landsting samt socialförsäkringssektorn. Behovet av intäkter har vuxit över tiden i takt med att den offentliga sektorn tagit på sig allt fler och större uppgifter. I ett land där den offentliga sektorn är liten och outvecklad finns ändå behov av skatteintäkter eftersom varje statsbildning har behov av åtminstone yttre och inre försvar, dvs krigsmakt och rättsväsende. Skatteuppbörd förutsätter någon form av administrativ insats och en stat utan eller med dåligt fungerande administrativt system klarar inte att upprätthålla ett kvalificerat skattesystem. Den får förlita sig på schablonskatter som är en enklare former av beskattning.

En sådan schablonskatt var bågskatten som fanns i det medeltida Sverige (och därmed även Finland). Den betalades av varje man som var vuxen nog att hantera en pilbåge. Tullar är ett annat exempel på typiska försörjningskällor i utvecklade stater. Skatteuppbörden är ju enkel och kräver ingen omfattande administration. En annan viktig inkomstkälla för svenska staten har lite längre fram i tiden varit punktskatter. Exempelvis svarade skatt på brännvin och socker för 20% av statens inkomster vid förra sekelskiftet. Sett över tiden har som nämnts skatteuttaget åtminstone fram till 1980-talets början, ökat såväl som andel av BNP och även utökats vad gäller antalet skatter. Här är emellertid inte avsikten att ge en uttömmande presentation av den omfattande och vittförgrenade floran av skattesubjekt. Eftersom avsikten här är att utreda skatternas inverkan på konkurrenssituationen i utrikeshandeln behandlas bara de skatter som är viktigast ur den aspekten.

#### 3.1 Personbeskattningen

Den grundläggande principen är att alla samhällsmedborgare ska betala skatt. Medborgare som saknar tillgångar och har så låga inkomster att de inte kan överleva kan få socialbidrag. Det hindrar inte att de måste betala skatt. De enda undantaget är inkomster under grundavdraget vilket år 2000 var 8 700 kronor. De var helt skattebefriade. Grundavdraget justeras årligen och uppgår för år 2002 till 11 200 kronor. Vid högre inkomster betalar man skatt till kommunen, kyrkan och landstinget. Procentsatsen varierar mellan kommuner och församlingar men kan ligga vid ca 32 %. Därtill kommer en fast avgift om 200 kronor. Det senare beloppet är vanligen skatt till staten men för just detta år har staten överlåtit den här delen av skatten till kommunerna.

Förutom skatt betalar varje medborgare även en pensionsavgift på 7 % av taxerad inkomst upp till inkomstnivån 301 000 kronor. Den nivån justeras årligen och uppgick år 2002 till 313 000 kronor. Av det pensionsbelopp man betalade år 2000 var 75 % avdragsgillt och man fick en skattereduktion på resterande 25 %. Som ett led i en fortlöpande skattesänkning är avdraget för innevarande år reducerat till 25% och resterande 75% återgår som skattereduktion.

Skatt till staten betalas bara av den som haft taxerad inkomst över 254 700 kronor. För den som haft taxerad inkomst mellan 254 700 och 398 600 kronor var statsskatten är 20 %. För inkomster över 398 600 betalades 25 %. Eftersom miljöbetingade skatter ökat har man kompenserat skattebetalarna med höjda gränser för uttag av statsskatt. För år 2002 ligger den lägre brytpunkten vid 290 100 och den högre 430 900 kronor taxerad inkomst.

Vi rör oss här med två inkomstbegrepp, taxerad inkomst och beskattningsbar inkomst. Den taxerade inkomsten är vad man skulle kunna kalla individens nettoinkomst efter avdrag för de

<sup>2</sup> Uppgifterna rörande skattesystemet i Sverige är i allt väsentligt hämtade från riksskatteverket i Sverige.

kostnader man haft för att förvärva inkomsten. Innan skattemyndigheterna beräknar skatt gör de ett så kallat grundavdrag. Detta kompletterades inkomståret 2000 med en så kallad tillfällig skattereduktion på maximalt 18 200 när den taxerade inkomsten kommit upp i intervallet 105 800 till 111 300. Därefter trappades avdraget ned och vid 205 400 kronor var man åter tillbaka till 8 700 kronor. Differensen mellan taxerad och beskattningsbar inkomst var således inkomstberoende men den var aldrig lägre än 8 700 kronor. För år 2002 justerades lägsta grundavdrag upp till 11 200 kronor. Högsta avdrag nåddes vid 135 000 och därefter trappades avdraget ned så att det vid 245 000 kronor bara återstod 11 200 kronor. Även här finns ett inslag av skattesänkning eftersom avdraget inte som tidigare räknas mot pensionsgrundande inkomst. Det räknas nu mot taxerad inkomst.

### 3.1.1 Företagares inkomstskatt.

Beskattningen styrs av och utformas på olika sätt beroende på företagsform. Om verksamheten bedrivs som aktiebolag beskattas bolaget med 28 % på redovisad vinst. Bolagets ägare beskattas för den lön han erhållit från bolaget på samma sätt som övriga anställda. Därutöver kan bolagets ägare ta ut avkastning på sitt satsade kapital i form av aktieutdelning och beskattas i så fall inom vissa gränser för kapitalinkomst med 30 % skatt. Om utdelningen överstiger ett gränsvärde som avgörs av ägarens kapital i bolagets så beskattas utdelningen enligt reglerna för arbetsinkomst.

Om rörelsen bedrivs som enskild firma eller handelsbolag/kommanditbolag betalar ägaren skatt enligt samma villkor som anställda men dessutom tillkommer ytterligare avgifter. Om man haft inkomst av rörelse där man inte är yrkesverksam betalar man löneskatt 24,26 % av taxerad inkomst. Om man däremot är yrkesverksam i rörelsen betalar man 31,11 % egenavgift om man har 0 dagars karenstid<sup>3</sup> i samband med sjukfall (år 2002 är egenavgiften 31,01%). Karenstiden till sjukförsäkringen är valbar till 0, 3 eller 30 dagars karenstid vilket påverkar egenavgiftens storlek. Vid 3 dagars karenstid är den 29,45 % och vid 30 dagars karenstid sjunker den till 28,6 %. Det belopp som betalas i egenavgift eller löneskatt är avdragsgillt. För att lindra skatteeffekterna för företagare har man dessutom infört ett ytterligare avdrag från egenavgifterna. Företagaren får göra ett avdrag om 5 procentenheter från egenavgiften dock maximerat till 9 000 kronor per år. Det innebär att gränsen för reduktion går vid 180 000 kronor taxerad rörelseinkomst. Om det finns flera företagare i samma rörelse (handelsbolag) får den sammanlagda avdragssumman för företagen inte överstiga 42 600 kronor per år.

Den här reduktionen gäller även för de arbetsgivaravgifter som företaget betalar. Den samordnas avdraget med dessa så att summan nedsättning för företagarens egenavgift och de anställdas arbetsgivaravgift maximeras till 42 600 kronor.

I de företagsformerna enskild firma och handelsbolag finns en parallellitet med beskattningen av företagare som bedriver sin rörelse som aktiebolag. Pengar som intjänats i rörelsen men står kvar i företaget kan beskattas med 28 % om det avsätts till så kallad expansionsfond. Dessutom är det så att företagarens inkomst från rörelsen inte i alla lägen till fullo måste beskattas som rörelseinkomst. Skattelagen medger företagaren rätt att beräkna en viss avkastning (ungefär 10 % ränta) på det egna kapital som är inestående i rörelsen. Den avkastningen flyttas från rörelseinkomst till kapitalinkomst och beskattas med den skattesats som gäller för kapital, för närvarande 30 % skatt.

<sup>3</sup> Avser antalet dagar för vilka sjukpenning ej betalas av riks försäkringsverket.

### 3.1.2 Arbetsgivaravgifter

Skatt på arbetskraft är en av de viktigaste skatteköllorna i Sverige. Arbetsgivaravgiften inklusive löneskatter svarade år 2000 för 32,5 % av den offentliga sektorns skatteintäkter. Jämfört med Norge och Finland har man lagt en förhållandevis stor andel av skatten på andra köllor än inkomstskatt och indirekt skatt. För år 1999 svarade övriga skatter för 37,2 % av de totala skatteintäkterna medan motsvarande andel i Finland var 28 % och i Norge 26,9 %.<sup>4</sup> Av de övriga skatterna svarar arbetsgivaravgifterna för en stor andel. För år 2000 betalade en svensk arbetsgivare 32,92 % av den anställdes lön och löneförmåner i arbetsgivaravgift (32,82% för år 2002). Avgiften betalas varje månad i samband med inbetalning av övriga skatter. Som framgått under avsnitt 3.1.1 tillämpas ett särskilt avdrag från arbetsgivaravgiften. För år 2000 och fortfarande (januari 2002) får företaget reducera arbetsgivaravgiften med 5% dock max 3 550 kronor per månad eller för helt år 42 600 kronor. Om rörelsen drivs som enskild firma eller handelsbolag samordnas arbetsgivaravgiften med företagarens egenavgift på så sätt att den totala nedsättningen för summan av bägge avgifterna inte får överstiga 42 600 kronor per år.

Man har tidigare försöksvis använt differentierade arbetsgivaravgifter som regionalpolitiskt instrument. Rabatt på arbetsgivaravgift och företagares egenavgift har då lämnats till vissa branscher inom vissa regioner. Från år 2002 återinförs differentierade arbetsgivaravgifter för företag inom vissa branscher<sup>5</sup> där arbetsgivaravgifterna sänks med 10 procentenheter. Stödet gäller enbart inom stödområde A vilket i stora drag är norra Sverige förutom kustregionen. Efter samordning med tidigare stöd får arbetsgivare nu göra avdrag från arbetsgivaravgiften med maximalt 15 % av 71 000 dvs 10 650 kronor per månad eller för helt år 127 800 kronor. I företagsformerna enskild firma och handelsbolag samordnas reduktionen av arbetsgivaravgifter med företagarens egenavgift så att takbeloppet även här uppgår till 127 800 kronor. Sverige kan enligt EG:s regler tillämpa den här typen av diskriminerande företagsstöd men villkoret är att man då håller sig under den gräns som betecknas som "försumbart stöd". Här är gränsen 100 000 euro inom en treårsperiod och det är företagarens som själv ansvarar för kontrollen att inte stödnivån överstiger gränsen.

### 3.1.3 Särskild löneskatt.

I vissa fall betalas inte arbetsgivaravgift och egenavgift utan man betalar särskild löneskatt. Det gäller företagare som inte är aktivt verksam i sin rörelse (arbetat mindre än 600 timmar under året). Det gäller även företagare som fyllt 65 år eller som haft ålderspension under hela året. Den särskilda löneskatten var 24,26 % år 2000 och den har därefter inte förändrats. Särskilda regler gäller för näringsidkare som var födda 1938 eller senare. Till följd av förändringarna i pensionssystemet betalade de endast 16,16 % i löneskatt. För dessa tillkommer då pensionsavgift 10,21 % för år 2002.

För anställda gällde parallella regler. Anställda som vid årets ingång var fyllda 65 år betalades 24,26 % löneskatt. På grund av omläggning av pensionssystemet har det uppstått problem vid infasningen av det nya systemet vilket har föranlett vissa särregler. För anställd som var född 1938 och senare betalas bara 16,16 % löneskatt. Eftersom födda 1938 inte uppnår 65 års ålder förrän år 2003 kommer den lägre löneskatten att tillämpas först år 2004.

<sup>4</sup> OECD statistik

<sup>5</sup> Enligt EG:s statsstödsregler gäller stödet ej företag inom sektorerna kol och stål, vissa jordbruk, vattenbruk och fiske samt transporter.

### 3.1.4 Indirekta skatter

De indirekta skatterna i Sverige svarar för en betydande del av det samlade skatteuttaget. År 2000 inbringade de 267 miljarder till staten vilket motsvarar 30 000 kronor per invånare. Sett ur ett annat perspektiv uppgick de till 12,8 % av BNP och 24,2 % av det samlade skatteuttaget. Den viktigaste av de indirekta skatterna är mervärdesskatten. Den svarade ensam för nästan 69 % av de samlade indirekta skatterna. Jämfört med Norge och Finland är ändå andelen förhållandevis låg, speciellt om man jämför med Norge. I samband med skatteomläggningen 1991 då man sänkte de direkta skatterna vidgade man basen för de indirekta skatterna så att i princip alla varor och tjänster som säljs i Sverige omfattas av mervärdesskatt. Det finns tre procentsatser, 20 respektive 12 respektive 6 % av varuvärdet. Den högsta skattesatsen är den normala och omräknat som pålägg är "normalskattesatsen" 25% av skatteunderlaget. Påläggssatsen för de övriga är 13, 64 respektive 6,38 %. Under senare år har vissa varor och tjänster av olika skäl överförts från den högsta till de lägre procentsatserna. Exempelvis har livsmedel, skidliftar och hotell flyttats från den högsta till den mellersta procentsatsen. Ett annat exempel är böcker som från 1 januari 2002 flyttades från den högsta till den lägsta procentsatsen. Eftersom mervärdesskatten har en så kraftig inverkan på varupriserna så är den därigenom ett instrument som kan påverka handelsströmmarna i framförallt gränshandel och turism. Motiveringarna till sådana här omläggningar varierar naturligtvis med skattesubjektet. För den viktiga livsmedelsmomsen har man anfört fördelningsmotiv men det är uppenbart att det även kan finnas handelspolitiska motiv bakom skatteomläggningen. Speciellt då för skidliftar och hotell som ska konkurrera om turisterna med andra länder.

Förutom mervärdesskatten finns ett tjugotal övriga indirekta skatter i Sverige. Även om antalet inte har förändrats nämnvärt så har det dock skett förskjutningar mellan de olika punktskatterna. Exempelvis har tullar numera ingen statsfinansiell betydelse. Man tar fortfarande tull på framförallt jordbruksvaror och socker som importerats från länder utanför EU men hela tullintäkten utöver en hanteringskostnad på 10 % tillfaller EU. Energi och miljöskatterna har ökat i betydelse och år 2000 svarade dessa för 62 % av de samlade punktskatterna. Miljöskatterna motiveras främst med sin funktion som ekonomiskt styrmedel för att dämpa miljöskadlig verksamhet och de har ännu ingen större betydelse för statskassan. Energiskatterna däremot inbringade år 2000 nästan 51 miljarder. Redan år 1929 började man ta ut energiskatter i Sverige och så tidigt som 1951 infördes konsumtionsskatt på el. Industriproduktion och kommersiella växthus är befriade från skatt. Övriga konsumenter betalar energiskatt som år 2001 för norra Sverige uppgick till 12,5 öre per kilowattimme och 18,1 öre för resten av landet.

En annan punktskatt som har betydelse framförallt för turistnäringen är alkoholskatten. Per den 1 januari år 2001 beskattades vin med alkoholstyrka mellan 8,5 och 15 % alkohol med 27,20 per liter. Etylalkohol som ingår i olika spritsorter beskattas med 501 kronor per liter ren alkohol.

I samband med skatteomläggningen 1990-1991 omstrukturerades emellertid energibeskattningen på så sätt att man började ta ut skatt på utsläpp av koldioxid och svavel men redan 1993 befriades tillverkningsindustrin helt från skatt på bränslen och el och den fick dessutom reducerad koldioxidskatt. Att tillverkningsindustrin fick detta undantag kan knappast bero på att dess utsläpp var försumbara ur miljösynpunkt. Snarare har omsorgen om industrins konkurrensförmåga övervägt över miljöskäl. Miljöskatternas betydelse ökar dock och bl a har koldioxidskatten höjts med 15 % mellan åren 2001 och 2002 vilket dock kompenseras med reducerade energiskatter.

Utvecklingen av oljebeskattningen har varit minst sagt turbulent. När skatt på utsläpp av miljöstörande ämnen infördes 1991 så gjordes samtidigt en miljöklassning av oljebränslen. Olja delades in i tre miljöklasser efter dess innehåll av vissa kemiska ämnen och efter kokpunktintervall. Den som hade de bästa miljöegenskaperna, miljöklass 1 beskattades lägst. Vid den här tiden tog man ut kilometerbeskattning av fordon som trafikerade allmänna vägnätet och det fanns därför ingen anledning att separera beskattningen i olika klasser utifrån aspekten att fordonstrafiken skulle finansiera vägnätet. Alla användare fick köpa samma olja.

När sedermera kilometerbeskattningen avskaffades 1993 infördes skilda skatteklasser på olja. Den olja som användes till uppvärmning och till drift av traktorer och motorredskap fick låg skatt under det att olja som användas i fordon för vägtrafik beskattades högre. För att skilja oljorna åt så att inte alla oljeanvändare skulle köpa den lågbeskattade oljan färgmärktes denna. Den lågbeskattade oljan var dock fortfarande indelad i skilda skatteklasser med avseende på miljöbelastning. Eftersom förbränningen i värmepannor är effektivare än i motorer ansåg man att det inte fanns något behov av olika skatteklasser. De miljöstörande ämnena förbrändes så effektivt i dessa fasta anläggningar. Redan 1994 togs därför skattedifferentieringen bort från den lågbeskattade oljan men på så sätt försvann även miljöstyrningen för de traktorer och motorredskap som inte omfattades av den särskilda oljeskatten som gällde för vägtrafikerande fordon. Problemet löstes på så sätt att man redan påföljande år införde en bestämmelse om att alla motorfordon skulle använda högbeskattad olja.

### Tabell 3.1 Skattesatser på bränsle år 2001. Kronor per kubikmeter

Bränsletyp	Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa
Miljöklass 1	1 512	1 527	3 039
Miljöklass 2	1 739	1 527	3 266
Miljöklass 3	2 039	1 527	3 566

Källa: Rsv

Bägge skatterna har legat i stort sett konstanta från 1996 till och med utgången av 2000 då koldioxidskatten ökade med 50%.

Förutom skatt på energi så belastas även fordonen av ett antal skatter och avgifter. Det gäller försäljning, innehav registrering och skrotning. För vissa miljövänliga fordon reduceras fordonsskatt vilket år 2000 kunde reducera skatten till 0 kronor. Dieseldrivna personbilar beskattas hårdare än bensindrivna och för vissa glesbygdskommuner finns en viss reduktion av vägtrafikskatten. För en lastbil vägande 16 ton uppgick fordonsskatten år 2001 till 2 327 kronor och för en dragbil 8 278 kr. Därtill kom att för en lastbil som fyllde de högsta avgaskraven betalades en vägavgiften på 6 395 kr och för en bil med mer än tre axlar och 10 658 kr. De här vägavgifterna tillkom år 2001 och de avräknades från den fordonsskatt som man tog ut tidigare. Vägavgiften ingår i ett europeiskt system, Eurovinjettsystemet, med för närvarande sex länder anslutna: Belgien, Danmark, Luxemburg, Nederländerna, Tyskland och Sverige. Betald vägavgift ger rätt att trafikera vägarna i alla anslutna länder.

Lastbilar från övriga länder betalar en vägavgift för att få trafikera svenska vägar. Således betalade år 2000 Norge 7,5 miljoner och Finland 4 miljoner för att få trafikera svenska vägar.

## 4 SKATTESYSTEMET I NORGE<sup>6</sup>

Det norska skattesystemet är i sin grundstruktur uppbyggt på samma sätt som det svenska och finska. Däremot föreligger det en avvikelse i tyngdpunkten. Norge tog 35,9% av sin samlade skatteintäkt från inkomstskatter<sup>7</sup> där Sverige och Finland tog motsvarande 41%. Man har i Norge valt att lägga en större andel, 37,2 % av beskattningen på indirekta skatter. Här tog Sverige 21,7 % och Finland 31%. Skattesystemet bygger även här på många olika skatter och systemet för skatteuppbörd är likartat. Den offentliga sektorn är tredelad. Skatt betalas till staten, till fylket och till kommunen. Norge har även i större utsträckning än de övriga länderna valt att bedriva regionalpolitik via skattesystemet. Därför är vissa skatter lägre i Finnmarks fylke och några av kommunerna i Troms fylke<sup>8</sup>. Det finns även skillnader i beskattning av företag beroende på branschtillhörighet.

### 4.1 Personbeskattningen

Den norska personbeskattningen är i huvudsak konstruerad på samma sätt som den svenska och finska.

Det finns dock några viktiga skillnader. För det första är grundavdraget högre. Man betalar inte skatt på inkomst under 27 700 (Skatteklasse 1)<sup>9</sup> eller 55 400 (skatteklasse 2). För invånarna i Finnmark och Nord-Troms tillkommer dessutom ett särskilt avdrag med 15 000 kronor (skatteklasse 1) och 30 000 kronor (skatteklasse 2). Den skattskyldige yrkar inte själv dessa avdrag i sin deklaration. På samma sätt som i Sverige beräknas grundavdraget automatiskt av skattemyndigheten. Från inkomst utöver grundavdraget betalas skatt för inkomst av så kallad alminnelig inntekt, (vilket består av löneinkomst, pensioner, näringsinkomster realisationsvinster och ränteinkomster) 28 % skatt upp till nivån 277 800 kronor. Därav till kommunen och fylket 17,65% och till staten 10,35%. Det finns dock en regional särbehandling. Invånarna med sk Finnmarksavdrag betala bara 6,85 % i statsskatt vilket begränsar deras skatt till 24,5 %. På inkomster utöver 277 800 kronor tillkommer så kallad toppskatt.

Alminnelig inntekt är vad som återstår av inkomsten efter avdrag. Således ett nettobegrepp. Det motsvaras av det svenska begreppet taxerad inkomst och är den inkomst som återstår efter att den skattskyldige tillåtit att göra vissa avdrag från inkomsten. Norge tillåter generellt sett generösare avdrag än vad man gör i Sverige och Finland.

Den som har inkomst av lön (dock ej pension eller annat skattepliktigt bidrag) får göra ett så kallat Minstefradrag från lönen med 22%. Beloppet får variera mellan minimum 4 000 och maximum 36 600 kronor. Avdraget är ett schablonavdrag. Om inkomsttagaren kan visa att de faktiska kostnaderna för intäkternas förvärvande har varit högre än så medges högre avdrag.

Förutom avdrag för intäkternas förvärvande medges även mer generösa allmänna avdrag jämfört med Sverige och Finland. Föräldrar får göra avdrag för barntillsyn med upp till 25 000 kronor för ett barn och med 30 000 kronor om man har mer än ett barn. Dessutom påför skattemyndigheten automatiskt ett försörjaravdrag med 1 820 kronor för varje barn upp till 18 år. Även avdrag för privat pensionsförsäkring är generösare än i Sverige och Finland. Maximalt avdrag är 40 000 kronor per år.

<sup>6</sup> Uppgifterna rörande skattesystemet i Norge är i allt väsentligt hämtade från skattedirektoratet i Norge samt från norska finansdepartementet och stortinget.

<sup>7</sup> Uppgifter från OECD för år 1999

<sup>8</sup> De kommuner i Troms fylke med lägre beskattning är Karlsøy, Kvänangen, Kåfjord, Lyngen, Nordreisa, Skjervøy och Storfjord.

<sup>9</sup> De skattskyldiga indelas i skilda skatteklasser. Klass 0 för dödsbon och utlandsboende. Klass 1 för ensamstående utan barn. Klass 2 för äkta makar och för ensamstående med barn.

Sammantaget tillåter de generösa skattereglerna en betydligt högre inkomst än i Sverige och Finland innan skatteuttaget träder in. Det här har framförallt betydelse för de lägsta inkomsttagarna med försörjningsbörd. Man kan i större utsträckning än i framförallt Sverige klara sig på sin inkomst och undgå på så sätt bidragsberoende.

Förutom den ovan nämnda skatten om 28 % betalar löntagare 7,8% trygdeavgift, dvs pensionsavgift. Den beräknas inte på allmänlig inkomst utan den beräknas på bruttoinkomsten före skatteavdragen ovan. Dock finns här en nedre gräns. Trygdeavgift betalas bara om inkomsten överstigit 22 200 kronor.

När inkomsten överstiger 277 800 (skatteklass 0 och 1) respektive 329 000 (skatteklass 2) tillkommer toppskatt på 13,5%. På samma sätt som för trygdeavgiften beräknas denna på bruttoinkomsten. För inkomster som överstiger 762 700 är toppskatten 19,5%. Även här finns en särregel för boende i Finnmark och Nord-Troms. Där är toppskatten i det lägre intervallet reducerad med fyra procentenheter till 9,5%.

#### 4.2 Företagares inkomstskatt

Det norska skattesystemet för beskattning av företag är inte neutralt i förhållande till verksamheten. Det finns diskriminerande regler för basnäringar och för kunskapsnäringar. Till basnäringarna hör jord och skogsbruk, uppfödning av pälsdjur, trädgårdsnäring och rennäring. Dessa är skattemässigt gynnade men det finns gradskillnader. Jordbruk, handelsträdgårdar och pälsdjursuppfödare får göra ett avdrag på maximalt 18 000 kronor dock inte större än företagets nettointäkt. Skogsbruk och rennäring är något mindre generöst behandlade. Däremot är kunskapsnäringar, så kallade liberal verksamhet hårdare beskattade. Med liberal verksamhet avses tjänstesektor med i huvudsak kunskapsintensiv produktion.

Företagsformen har ingen betydelse. Oavsett företagsform betalas skatt enligt samma grunder. Företagare betalar skatt enligt samma principer som löntagare det vill säga 28% av så kallad alminnelig inkomst. Däremot har får företagaren inte göra så kallat minstefradrag på det sätt som löntagare gör. Han får i stället göra avdrag för de faktiska omkostnaderna i rörelsen.

Förutom skatt på alminnelig inkomst betalar företagaren även trygdeavgift och toppskatt. För löntagare beräknas ju dessa på bruttoinkomsten men för företagaren blir beräkningen något annorlunda. Principen är att man utgår från vinsten i resultaträkningen. Därefter återlägges gjorda avdrag för räntor och avdrages ränteintäkter. Resultatet blir en nettovinst rensad från kapitalinkomster/utgifter. Därefter beräknas företaget eget kapital och på beloppet beräknas en kapitalavkastning på 10%. Den beräknade kapitalavkastningen dras från den från kapitalinkomster/utgifter rensade nettovinsten. Den summa som återstår kallas personinntekt och ligger till grund för beräkning av trygdeavgift och toppskatt. För enmansföretagaren är ju grunden för beräkningsunderlaget hela den vinst som resultaträkningen uppvisar. Om det däremot är rörelse med flera inblandade, handelsbolag och aktiebolag, skall det av resultaträkningen framgå hur resultaträkningens vinst ska fördelas mellan andelsägarna. Personintäkt ska bara beräknas för företagare som är aktivt verksam i rörelsen (arbetat minst 300 timmar) eller om det är aktiebolag, att någon av aktieägarna direkt eller indirekt via mellanbolag, äger minst 2/3 av aktierna eller gör anspråk på 2/3 av den redovisade vinsten. För äkta makar gäller gränsen 2/3 för makarna gemensamt. Undantag görs för aktieägare med ägarandel på 5% eller mindre och där aktierna är fritt omsättningsbara. Sådana delägare måste inte beräkna personintäkt.

För liberal verksamhet räcker det att 2/3 av aktierna finns inom den aktives närmaste släktkrets. Det ska i så fall beräknas personintäkt för den aktive.

På den framräknade personintäkten betalas trygdeavgift. I Primärnäringsarna uppgår den till 7,8%. I övriga näringar 10,7% upp till personintäkten 580 500 kronor. För personintäkt därutöver betalas 7,8%. Det finns dock begränsningsregler. Bruttoskatt betalas i icke-liberal verksamhet bara upp till 774 000 kronors personintäkt. Om inkomsten är så hög att den överstiger 3 628 200 kronor så betalas även bruttoskatt för personintäkt mellan 3 628 200 upp till 6 482 500 kronor. För liberal verksamhet finns ingen övre gräns för uttag av bruttoskatt. På den framräknade personintäkten betalas även toppskatt enligt samma villkor som för löntagare. Även för företagare gäller särreglerna enligt det så kallade "Finnmarksfradraget"

#### 4.2.1 Arbetsgivaravgift

Arbetsgivaren betalar arbetsgivaravgift för all i Norge skattepliktig personal. Underlag för avgiften är lön och löneförmåner. Det förs ingen åtskillnad i avgiftsnivå mellan åldersgrupper men däremot använder man en geografiskt differentiering. Landet indelas i 5 Zoner med olika avgiftsnivåer. Högsta avgiften i Zon 1 och lägsta i Zon 5. Det som avgör vilken avgift som ska tillämpas beror på i vilken kommun den anställda är folkbokförd.

**Tabell 4-1 Arbetsgivaravgifter**

Zon	Avgift i %
1	14,1
2	10,6
3	6,4
4	5,1
5	0
6	

**Källa: Skatteetaten Norge**

Differentieringen av avgifterna har gjorts av regionalpolitiska hänsyn och de lägsta arbetsgivaravgifterna finner vi på Svalbard samt i Finnmarks och Troms fylken som alla förutom Troms kommun tillhör klass 5. Nordlands fylke och delar av såväl Nord-Trøndelag som Syd-Trøndelag tillhör Zon 4.

EU-domstolen har emellertid fastslagit att differentierade avgifter inte är en laglig form av statsunderstöd. Norge har på grund av sitt EES-avtal skyldighet att följa reglerna och man har därför tvingats till vissa modifieringar. Det gäller utvinning av naturresurser, stålproduktion, varv, gränsöverskridande finanstjänster, telekommunikation och godstransporter på väg med mer än 50 anställda. Alla dessa är skyldiga att betala avgift enligt högsta avgiftssatsen oavsett geografisk lokalisering.

På lön från samma arbetsgivare som överstiger 16 G (774 032 kronor) betalas 12,5% arbetsgivaravgift men även här förekommer differentiering mellan olika branscher.

En ur svenskt perspektiv intressant detalj är att man även gör undantag för hushållstjänster. Arbetsgivare som anställt personal för arbete hemmet behöver inte betala arbetsgivaravgift

om lönen inte överstiger 30 000 kronor. Lönen för hushållstjänsterna är dock inte avdragsgill kostnad för arbetsgivaren.

#### 4.2.2 Indirekta skatter

Av de indirekta skatterna (säravgifter) är mervärdesskatten den viktigaste. Man har två olika skattenivåer, 24 % respektive 12% moms som påslag. Fram till den 1/7 år 2001 var endast varor momspliktiga. Därefter har skattebasen vidgats så att i stort sett alla tjänster även omfattas. Det är då den högre procentsatsen som tillämpas. Den lägre används enbart för livsmedel.

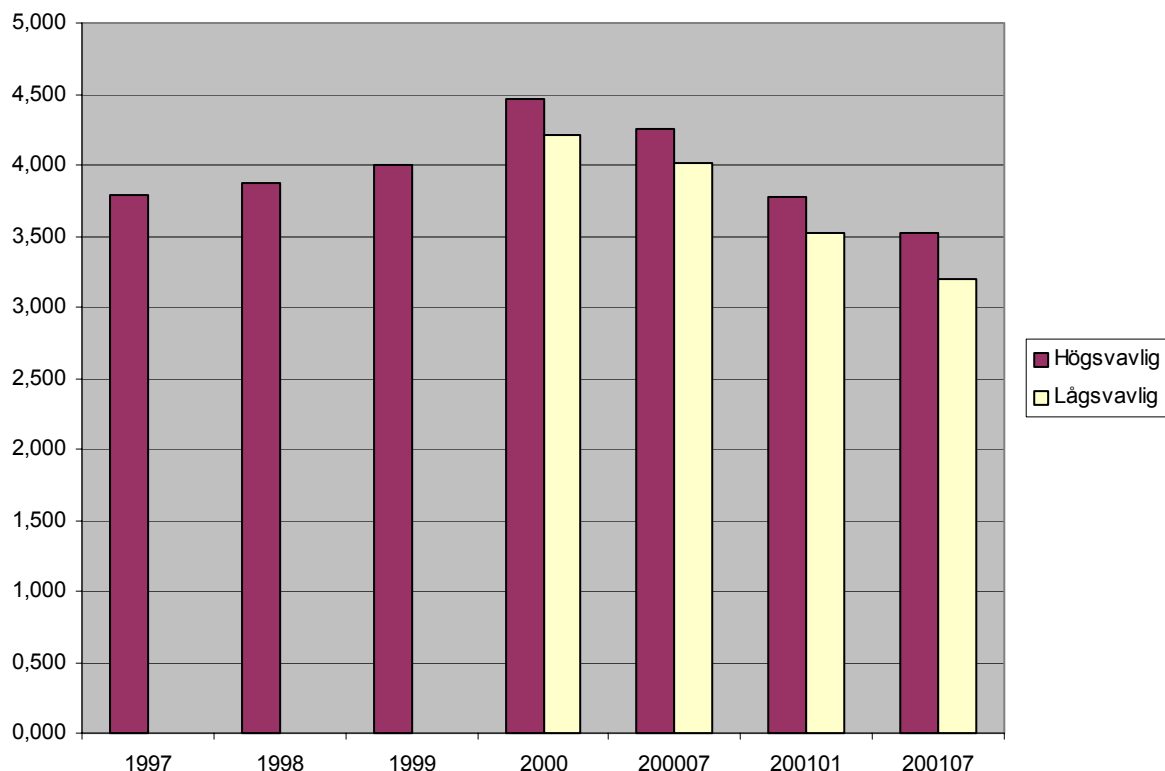
Förutom momsen finns även ett stort antal punktskatter. Alkohol och tobak är högt beskattade i enlighet med traditionen i de nordiska länderna. För år 2002 beräknas alkoholskatten tillföra staten 8,4 miljarder och tobaksskatten 7,5 miljarder. Skattesatser framgår av tabell 4-2 nedan och gäller för år 2002. Den vänstra kolumnen avser skattesatser som gällde per den 31 december 2001. I övriga kolumner föreslagna ändringar inför budgetåret 2002.

**Tabell 4-2 Skatt på alkoholhaltiga drycker i Norge år 2002**

<b>Brennevin og vin, kr pr. vol pst. og liter</b>				
Brennevin .....	7,04	7,04	5,98	5,98
Sterkvin .....	3,65	3,65	3,47	3,47
Svakvin .....	3,65	3,65	3,47	3,47
<b>Øl</b>				
Alkoholinnhold, kr pr. liter				
a) 0,00-0,70 vol pst.....	1,62	1,62	1,54	1,54
b) 0,70-2,75 vol pst. ....	2,51	2,51	2,38	2,38
c) 2,75-3,75 vol pst. ....	9,45	9,45	8,98	8,98
d) 3,75-4,75 vol pst. ....	16,37	16,37	15,55	15,55
Alkoholinnhold kr pr. vol. pst. og liter				
over 4,75 vol pst. ....	3,65	3,65	3,47	3,47

**Källa: Finansdepartementet Norge**

Elenergi beskattas något lägre än i Sverige, 5,94 öre per kilowattimme år 1999 och 9,3 öre år 2002. Högt beskattade är även motorfordon av skilda slag. Totalt finns 6 olika skatter för motorfordon av vilka två kan sägas vara användningsrelaterad under det att de övriga inte är knutna till fordonets användning. De förstnämnda motiveras med att fordonsägarens kostnader för att använda fordonet i någon utsträckning ska motsvara bilkörningens externa kostnader. För de senare skatterna anförs endast fiskala skäl. Bensinskatten varierar mellan 4,34 kr/l och 5,13 kr/l beroende på blyinnehåll. Autodieselavgiften inklusive koldioxidavgift och svavelavgift har förändrats under de senaste 5 åren enligt figur 4-3 nedan.

**Figur 4-3 Skatt på dieselolja i Norge. 1997 - 2001**

**Källa: Skatteetaten Norge**

Som ett resultat av Kyotoförhandlingarna har Norge även infört miljöavgifter och man har bland annat infört skatt på koldioxid och svaveldioxid på drivmedel. För dieselolja finns två klasser beroende på svavelinnehåll. Oljan med mellan 0,05 och 0,005 % svavelinnehåll beskattas med 25 öre per liter. För olja med lägre svavelhalt utgår ingen svavelavgift. Dieselolja är lägre beskattad än vad bensinen är. Detta har påpekats av den arbetsgrupp som utrett frågan inom departementen men regeringen har valt att behålla differensen. Möjligen kan ställningstagandet vara motiverat av näringspolitiska hänsyn eftersom fordon med vikt över 12 ton förbrukar 40 % av dieselbränslet i Norge. Enligt finansdepartementet skulle ökad avgift på diesel inte spela någon större roll för konkurrensen mellan norska och utländska transportörer. Däremot bedömer man att det skulle få en viss betydelse för konkurrenssituationen mellan trafikmedel inom landet.

Under år 2000 infördes nya regler för beskattningen av lastbilar. En miljöavgift infördes och avgiftsnivån bestämdes av fordonsvikt och miljöcertifiering. För fordon över 20 ton som inte uppfyllde vissa miljökrav ökade avgiften med 9 600 kronor per år. Om fordonet däremot uppfyllde högsta EU-klass ökade kostnaden med 3 900 kronor per år. För fordon mellan 12 och 20 ton blev ökningen lägre. För att mildra effekten av miljöavgiften sänktes samtidigt den så kallade vektårsskatten (vägtrafikskatten) till den lägsta nivå som tilläts inom EU. Den samlade effekten av skatteomläggningen blev att nästan alla lastbilstyper fick högre skatt. Skillnaden blev liten för miljövänliga fordon under det att äldre fordon som saknade miljöcertifiering drabbades av höga avgifter. För vissa fordonstyper innebar dock omläggningen en skattesänkning. Lastbilar med 50 tons tjänstevikt och luftfjädring som uppfyllde reglerna för typgodkännande enligt den sk EURO 2, fick en skattereduktion på ca

5000 kronor. Den lastbilstypen är också den vanligaste i fjärrtransporter där konkurrensen från utländska åkare är störst.

## 5 SKATTESYSTEMET I FINLAND<sup>10</sup>

Strukturen i det finska skattesystemet är i sina grunddrag jämförbart med strukturen i Sverige och Norge. Skatt betalas till staten och kommunen. Dessutom betalas kyrkoskatt och sjukförsäkringspremie som sammanlägges med kommunalskatten. Av de samlade skatteintäkterna för år 2000 gick 55 % till staten, 33 % till kommunerna, 2 % till församlingarna och 10 % till folkpensionsanstalten. Skatternas andel uppgick år 1999 till 46,5% av BNP och därmed placerar man sig ungefär mitt mellan Sverige (52,1%) och Norge (41,8%). Jämfört med Sverige och Norge hade man år 2000 något brantare skatteskala för personbeskattningen. Högsta marginalsatt var 59,7 % mot Sveriges 53,3 % och Norges 55,3%. Åren 2001 till 2003 gäller en tillfällig skattereduktion för små och medelstora företag. De får för de här åren göra en extra avskrivning på 50 % utöver normal maxavskrivning.

Även i Finland har skattetrycket för löneinkomster minskat. Högsta skatteandelen för löneinkomster hade man år 1994 med 40 % skatt för en inkomst av medelnivå ( ca 27 500 Euro för år 2002 ). Därefter har skatteuttaget minskat så att man år 2002 räknar med ett skatteuttag på ungefär 33%.

### 5.1 Personbeskattningen

Beskattningen av arbets och rörelseinkomst är inte symmetrisk mellan den kommunala nivån och staten. Avdrag för resor till och från arbete samt övriga avdrag för inkomsternas förvärvande medges på ungefär samma grunder som i Sverige och Norge. Avdrag för frivilliga pensionsförsäkringar medges fullt ut upp till 15 000 mark. Därefter kan en avtrappning till 60% avdrag under vissa omständigheter tillämpas för premier upp till 30 000 mark. Från den kommunala beskattningen medges även så kallat förvärvsinkomstavdrag och grundavdrag. Förvärvsinkomstavdraget är 20 % av förvärvsinkomsterna över 15 000 mk ( för år 2001 uppjusterat till 35%), dock max 9 800 mk. Avdraget avtrappas med 3,5 % av den del av nettoförvärvsinkomsten som överstiger 75 000 och är reducerat till 0 vid en nettoförvärvsinkomst på 355 000 mk. Grundavdraget är på högst 8 800 mk och minskar med 20% av nettoinkomsten över 8 800 mk.

I likhet med Norge finns även viss möjlighet att göra avdrag för hemarbete i Finland. Avdraget är begränsat till åren 1997 - 2000 och gäller boende i Södra Finlands, Uleåborgs och Lapplands län. Avdraget som får göras i första hand från statlig inkomstskatt gäller för hushållsarbete, vårdarbete eller byggnadsarbete som utförts i den skattskyldiges bostad. Det utbetalda lönebeloppet är inte avdragsgillt utan enbart den del som betalats till socialskyddsavgifter, pensionspremier och försäkringspremier är avdragsgill. Avdrag får göras för belopp över 500 mk och det är begränsat uppåt till 5000 mk. För makar kan var och en av makarna tillgodogöra sig avdraget.

Statsskatt tas ut med 50 mk vid en beskattningsbar förvärvsinkomst om 47 600 mk och därefter med 5 % upp till 63 600. Skatteskalans konstruktion framgår av tabell 5-1 nedan.

<sup>10</sup> Uppgifterna rörande skattesystemet i Finland är i allt väsentligt hämtade från skatteförvaltningen i Finland.

**Tabell 5-1 Skatteskala för statlig inkomstskatt**

Beskattningsbar Förvärvsinkomst	Skatt vid nedre gräns	Skatt inom skiktet %
47 600- 63 600	50	5
63 600- 81 000	850	15
81 000- 113 000	3 460	19
113 000- 178 000	9 540	25
178 000- 315 000	25 760	31
315 000 -	68 260	37,5

**Källa: Skattestyrelsen Finland**

Till statsskatten kommer kommunalskatt som tillsammans med kyrkoskatt och sjukförsäkringspremie uppgår till ungefär 21 %. (den genomsnittliga procentsatsen för år 2001 var 20,15 %). Förutom skatten betalas obligatorisk pensionsförsäkringspremie 5,7 % av bruttointkomsten. (år 2001 var avgiften 5,2 % av bruttointkomsten och har därefter sjunkit till 4,4 %.) Arbetsgivaren ombesörjer att premien inbetalas. Betald premie är avdragsgill. Även i Finland har skatterna sänkts. För år 2001 har man tagit bort den lägsta inkomstklassen från statsbeskattningen. Statsskatt tas numera ut först vid 66 000 och då med 14 % upp till 85 000. I övriga skattesikt har skatteskalen reducerats med 1 % utom i inkomster över 325 000 där man satt skattesatsen till 37%.

## 5.2 Företagares inkomstskatt

Rörelse som bedrivs i aktiebolagsform beskattas i bolaget. Bolagsskatten är 29 %. Företag som drivs i annan rörelseform beskattas hos delägaren och inkomsten delas då upp i kapitalinkomst och förvärvsinkomst. Uppdelningen mellan kapitalinkomst och förvärvsinkomst sker enligt ungefär samma grunder som i Norge och Sverige. Beräkningsunderlaget för kapitalinkomst är dock något generösare då man får använda 30 % av lönerna som underlag för beräkning av företagets eget kapital. Skatt på kapitalinkomst är 29 %. Företagarens beskattning följer i övrigt samma regler som övriga skattepliktiga. Dessutom ska företagaren betala obligatorisk försäkringspremie 21,1 % av sin arbetsinkomst och 0,75 % arbetslöshetsförsäkring.

### 5.2.1 Arbetsgivaravgift

Arbetsgivaren betalar arbetsgivaravgift för all i Finland skattepliktig personal. Underlag för avgiften är lön och löneförmåner. Det görs ingen åtskillnad i avgiftsnivå mellan åldersgrupper och hittills har det heller inte gjorts någon geografiskt differentiering<sup>11</sup>. Däremot separeras arbetsgivarna i olika kategorier vilket påverkar avgiftens storlek. Avgiftsklasserna bestäms av företagets kapitalandel. Företag vars normala avskrivning på inventarier två år före beskattningsåret överskred 300 000 mark och som även överskred 30 % av lönerna tillhörde avgiftsklass 3. Företag där avskrivningarna var högre än 300 000 mark men avskrivningarna överskred lönerna med mellan 10 och 30 % tillhörde avgiftsklass 2. Alla övriga företag

<sup>11</sup> Det finns ett förslag att sänka arbetsgivaravgifterna i de nordligaste kommunerna från och med 2003. Förändringen ska enligt förslaget bli neutral inom skatteområdet arbetsgivaravgifter vilket innebär att det inkomstbortfall som uppstår för staten kommer att täckas med hjälp av högre avgifter inom andra delar av landet.

hänfördes till avgiftsklass 1. För år 2002 har brytpunkten i för avskrivningar justerats till 50 500 Euro. Förändringen beror på valutaomläggningen

Avgiftsklass 1 betalar 3,6 % (före 1/7 2000 betalades 4 %). Avgiftsklass 2 betalade 5,6 % och för avgiftsklass 3 var avgiften 6,5 %. Till detta kommer försäkringsavgift 1,5 %. För år 2002 har avgifterna sänkts till 2,95 respektive 5,15 respektive 6,05 %.

Förutom pensionsskyddet om 4,4 % och arbetslöshetsförsäkringen 0,4 % som arbetsgivaren betalar in men dras från den anställdes nettolön, skall arbetsgivaren även betala en obligatorisk försäkring till något försäkringsbolag. Premiestorleken varierar beroende på avtalsområde men år 2001 var premien för den största delen av arbetstagarna inom den privata sektorn 16,6 %. Arbetsgivare ska även betala olycksfallsförsäkring 1,4 % av lönen samt arbetslöshetsförsäkring 3,9 % av lönen. För de första fem miljonerna av lönesumman betalas dock bara 0,9 % i arbetslöshetsförsäkring.

### 5.2.2 Indirekta skatter

Av de indirekta skatterna (säravgifter) är mervärdesskatten den viktigaste. I princip är all försäljning momspliktig. Man har tre olika skattenivåer. Normalskattesatsen som pålägg är 22%. För livsmedel och foder tillämpas 17 % moms och för vissa varor och tjänster 8 %. Med livsmedel avses människors matvaror med alla tillsatser utom alkohol. För öl med högre alkoholhalt än 0,5 % och för övriga drycker med högre alkoholhalt än 1,2 % tillämpas full moms. Även på servering räknas full moms. Det innebär att på livsmedel som förtärs i serveringslokal tillämpas full moms men bara 17 % om livsmedlen säljs för att förtäras utanför lokalen. Den lägsta momssatsen tillämpas på persontransporter, idrottsverksamhet, inträden till evenemang samt böcker. Försäljning som är momsfri är tidningar och tidskrifter, fartyg på minst 10 meters längd samt exportförsäljning. Turister kan köpa varor momsfritt förutsatt att de är bosatta utanför EU eller Norge och att vederlaget är minst 250 mark. Alla finska företag är inte momspliktiga. Bara sådana företag vars omsättning överstiger 50 000 mark per år.

Alkohol beskattas högt i Finland dock något lindrigare än i Sverige och Norge. För år 2001 beskattades öl som hade en alkoholstyrka över 2,8 % med 1,7 Mk per cl alkohol. Vin med alkoholhalt över 8 % beskattades med 14 MK per liter färdig produkt och sprit med alkoholhalt över 10 % beskattades med 3 MK per cl alkohol.

Skatt på dieselolja avsedd för motorfordon beskattades år 2001 med 0,3307 MK per kg. Den lågsvavliga oljan beskattades något lägre, 0,3037 MK per kg. Eldningsolja som inte var avsedd för vägtrafik utan bara fick användas vid uppvärmning och i motorredskap beskattades 0,067 MK per kg. Beskattning av personbilar och motorcyklar beror på vikt och cylindervoly. För dieseldrivna fordon gäller särskilda regler.

### **Tabell 5-2 Skattesatser för dieseldrivna lastbilar i Finland år 2000.**

Tvåaxlad bil och specialutrustad bil upp till 14 ton	4,56 Euro/100 kg
För varje 100 kg därutöver	9,12 Euro
Tvåaxlad bil avsedd för semitrailer	8,64 Euro/100 kg
Tvåaxlad bil avsedd för trailer	9,12 Euro/100 kg
Lastbil med boggi och mer än två axlar vikt upp till 19 ton	6,00 Euro/100 kg
För varje 100 kg därutöver	10,56 Euro
Lastbil med boggi och mer än två axlar vikt upp till 19 ton för semitrailer	8,04 Euro/100 kg
Lastbil med boggi och mer än två axlar vikt upp till 19 ton för trailer	9,12 Euro/100 kg

## 6 BIDRAG

Nu är det inte bara skatter som påverkar företagen. Även regelverket för stödinsatser från den offentliga sektorn har betydelse. Det finns i alla nordiska länder ett omfattande stödssystem som kan tillfalla företag i olika situationer och omständigheter. Det kan vara stöd till investeringar, stöd till glesbygdsetablering, stöd vid nyrekrytering av arbetskraft, stöd till anställning av viss arbetskraft, stöd till transporter etc. Förutom de nationella stöd som funnits under lång tid har på senare år tillkommit den stödfloren som finansieras via EU. Genom medlemskapet i EU har stödsystemens inriktning i Sverige och Finland kommit att styras av EU:s regelverk eftersom detta är överordnad nationella regler. Detta gäller även Norge som via överenskommelser mellan EFTA-staterna och EU kommit överens om att följa reglerna enligt artikel 61 i EU-avtalet.

I stödssystemet ingår även regionalt betingade stödformer. Det rör sig även här om en rad olika instrument som tillämpas med olika styrka beroende på företagets geografiska lokalisering. Inriktningen är att industriell och industriliknande verksamhet prioriteras högt och i vissa fall försöker man även att främja kunskapsintensiv verksamhet. Utformningen skiljer sig åt mellan länderna men grundstrukturen är likartad.

Lastbilsåkerier är inte en verksamhet som prioriterats i regionalpolitiska satsningar. Bakom den prioriteringen ligger antagligen en föreställning om att det är den industriella expansionen som är den viktigaste. Får man bara igång denna så kommer transporterna med automatik. Indirekt kan därför näringen komma att påverkas av regeländringar för industriproduktionen. En aktuell regeländring som skulle kunna påverka godstransporterna med bil är förslaget att införa ett bidrag liknande det svenska transportstödet till vissa produktionsanläggningar i Nord-Norge.

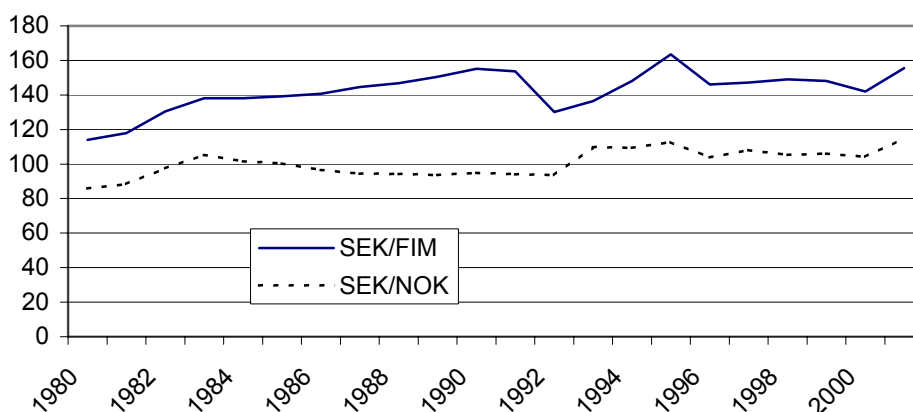
Revisorer är heller inte en prioriterad verksamhet och de bakomliggande resonemangen är antagligen desamma som för lastbilstransporterna. Däremot är turistnäringen mer gynnad. Den kan dra exportinkomster till landet samtidigt som den är en av de få näringsgrenar där den yttersta glesbygden har komparativa fördelar. I samtliga tre länder kan därför turistnäringen komma ifråga för stödinsatser men när det gäller skidliftar med hotell så verkar det inte vara så vanligt. Endast ett fåtal hade fått stöd under den senaste femårsperioden och många visste inte ens om att man kunde få något stöd. En förklaring till att man inte fått stöd till investeringen är att verksamheten bytt ägare i vissa fall kanske flera gånger och att nuvarande ägare helt enkelt inte vet vad som skedde vid starten. Bland annat påpekade ett av turistföretagen att den anläggning man hade byggdes redan år 1902.

## 7 VALUTAKURSER

Konkurrenssituationen mellan länder påverkas inte bara av den relativa kostnadsutvecklingen mellan länderna. En annan viktig faktor är valutakursernas inverkan. Från 1980 så har den svenska kronan försvagats både mot finska marken och mot norska kronan. Under den här tiden har förekommit perioder av relativ stabilitet. Vid periodens början kostade 100 NKR inte mer än 80 SEK men år 2001 måste man betala 115 SEK för att köpa 100 NKR.

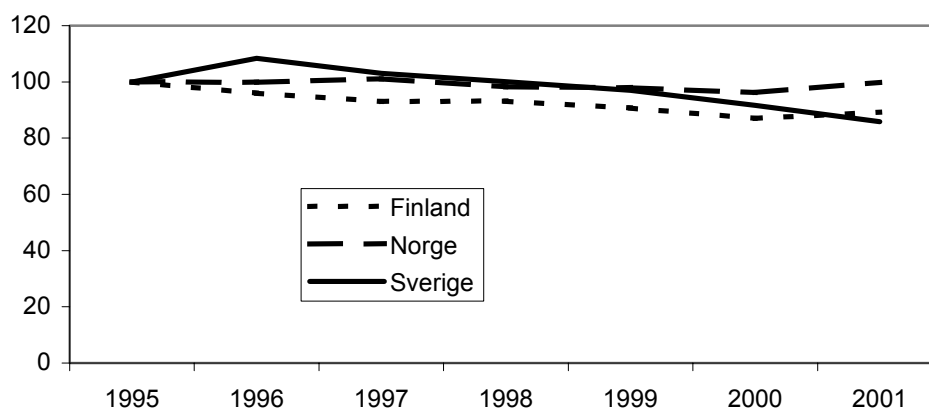
Förhållandet gentemot den finska marken är likartat. Vid periodens början betalades 115 SEK för 100 FM men vid periodens slut hade den svenska kronan försvagats så att man måste betala nästan 160 SEK för 100 FM. Förutom fallet i valutavärde som inträffade i samband med att valutan släpptes fri på hösten 1992 så har den kraftigaste försämringen inträffat under det sista året. Utvecklingen framgår av figur 7-1 nedan. Den svenska kronan har även försvagats mot den holländska valutan (NGL) vilket dock ej framgår i figuren. Även här har försvagningen inträffat under de senaste två åren.

**Figur 7-1 Antal sek per 100 Nok resp 100 Fm**



Valutakurser kan mätas på olika sätt och i figuren ovan visas valutakurserna enligt de marknadsnoteringar som uppkommit på valutamarknaden vid transaktioner där valutorna köpts och sålts. Det är naturligen så att en valuta försvagas i ett land med hög inflationstakt. Man kan därför se valutajusteringen som en korrektionsmekanism på inflationen. Om valutan är fast tvingas man i så fall till återkommande devalveringar för att bytesbalansen inte ska allvarligt försämrats. Om valutan flyter fritt kommer den också att försvagas men i så fall sker värdejusteringen löpande utan något ingripande från riksbanken.

Det är emellertid ingen garanti att valutavärdet på kort sikt (och inte ens på några års sikt) följer inflationstakten. Den påverkas även av andra faktorer och följderna blir att en valuta under någon period kan vara svagare eller starkare än vad som motiveras av inflationstakten. En sådan förändring kan avläsas om man relaterar valutans värde till dess köpkraft. Om valutavärdet faller mer än vad som är befogat av inflationstakten så ser vi det som ett fall i den köpkraftsrelaterade växelkursen. Detta är precis vad som har inträffat med den svenska kronan under de senaste åren vilket framgår av figur 7-2 nedan. Den ekonomiska tolkningen av detta är att valutans värde försvagats på ett sådant sätt att de företag som har sina kostnader i hemlandet och sina intäkter i något annat land har vunnit konkurrensfördelar gentemot de övriga länderna på grund av valutaförändringen. Det gäller framförallt Sverige och i någon mån Finland.

**Figur 7-2 Köpkraftsrelaterade växelkurser**

Omräkningen till köpkraftsrelaterade växelkurser är bara delvis befogad. Revisionsbyråer torde i allmänhet ha sina kostnader i hemlandet. Även turistanläggningar av olika slag kan nog förväntas ha kostnaderna inom det egna landet men här kan viss import förekomma. Vid nyinvestering i maskinutrustning är det inte ovanligt att dessa importeras och då har man ingen draghjälp av en svag valuta. Snarare är det tvärt om. Lastbilsåkerier är nog den mest internationaliserade av de näringar som jämförts. I takt med den tilltagande internationaliseringen blir gränsöverskridande transporter allt vanligare och man kan då välja att både köpa lastbil, tanka och reparera i det land där priserna är lägst. Då gynnas den som har starkaste valutan. Det blir allt vanligare att man även anställer förare från andra länder. Även i det fallet gynnas den arbetsgivare som har stark valuta.

## 8 TRANSPORTUTVECKLINGEN I EUROPA

En indikation på den ökande internationaliseringen är utvecklingen inom transportsektorn. Perioden 1990 till 1998 ökade EU:s totala BNP med 1,6 % årligen, men under samma period ökade godstransporterna med 2,7 % per år. För tioårsperioden 2001 till 2010 väntar man sig en fortsatt ökning av såväl persontransporter som gods. Den största transportökningen väntas falla på lastbiltransporter där man räknar med en årlig ökning på ungefär 4 %<sup>12</sup> således fortsatt ökande marknadsandelar för lastbilstrafiken. Redan idag transporteras 70 kg gods per medborgare och dag inom EU.

I ett läge där trafiksituationen redan är hårt ansträngd för godstransporterna är scenariot inte enbart positivt sett ur lastbilsbranschens perspektiv. För att klara en så stark volymtillväxt måste man effektivisera verksamheten. Ett sätt är att få till stånd effektivare logistik, dvs färre bilar i trafik som inte går med full last. Vilket utrymme som står till buds för effektivisering beror ju på hur effektivt man idag nyttjar fordonen. Olika länder mäter på olika sätt och siffrorna ger därför en viss uppfattning om det totala utrymmet men det är däremot svårt att göra korrekta jämförelser mellan länderna. Enligt SCB var nyttjandegraden 77 % för svenska lastbilar i inrikestrafik år 1997 vilket ska tolkas så att fordonen fraktade 77 % av sin maxlast räknat på tur och returresa. Jämfört med situationen tio år tidigare hade utnyttjandegraden ökat med nästan 6 procentenheter.<sup>13</sup> I Finland gick år 2000 mellan 73 och 80 % av lastbilarna med full last och 15 à 20 % med nästan full last. Andelen som gick med halv last eller därunder understeg 10%. Av de olika fordonskategorierna hade bil med släp den bästa nyttjandegraden. För Norges del finns statistik endast för 1999 fram till och med andra kvartalet 2000. Andelen tomkörning låg andra kvartalet på 10,9 % vilket är en procentenhet mindre än i början av 1999. Kapacitetsutnyttjandet korrigerat för volymgods angavs för andra kvartalet 2000 till 69,2%

Med bättre informationsteknologi och samverka kan nyttjandegraden med all säkerhet öka, särskilt vid internationella transporter. Siffrorna ovan antyder emellertid att man inte kan förvänta sig någon dramatisk ökning av verkningsgraden. Åtminstone inte i inrikestrafiken. Virkestransporter har ju på grund av naturgivna omständigheter i det närmaste 50% tomkörning.

Ett annat förslag som kommer från svenskt åkerihåll är att tillåta lika långa ekipage i hela Europa som man nu gör i Sverige och Finland. Den godsmängd som idag kräver fem bilar skulle då klaras med tre. Ett problem i det sammanhanget är att slitaget på vägnätet ökar med vikten. Slitaget, eller kanske i första hand deformationen av vägkroppen ökar med viktökningen upphöjt till 4. Det betyder att ett fordon som väger som väger två ton inte sliter på vägen dubbelt så mycket som ett fordon med vikten ett ton. Slitaget blir i stället  $2^4:1^4$  dvs 16 gånger högre än entonsfordonets. En gammal schablonregel anger att en fullastad lastbil orsakar en deformation av vägkroppen som är 10 000 gånger större än den skada som en personbil åstadkommer.<sup>14</sup> Åkeribranschen är själv inte odelat positiv till längre och tyngre fordon. Det norska vägverket har lagt ett förslag om att tillåta fordonskombinationer på max 24 meter (25,5 meter för sk modulkombinationer) på 47 % av det norska vägnätet och en totalvikt av 60 ton på 26 % av vägnätet. Lastbilsägarförbundets styrelse har nyligen (januari 2002) med hänvisning till vägstandard och olycksrisker, avvisat ett framlagt förslag om att

<sup>12</sup> Prosjektrapport för Samferdseldepartementet i Norge. Referensnummer 6348

<sup>13</sup> Enarsson, Leif. Växjö. "Åkerinäringens kostnads och konkurrensvillkor" juni 1998.

<sup>14</sup> Marginalkostnader inom vägtransportsektorn. Vägverket Borlänge 20001220

tillåta större ekipage på norska vägar. Omläggningen skulle innebära ökade konkurrensen från framförallt svenska bilar men huruvida man i sitt remissvar beaktat detta framgår inte. Förändringen skall ju på kort sikt underlätta konkurrensläget för svenska åkerier och det skulle på lite längre sikt skapa bättre villkor för norska åkerier med stor andel gränsöverskridande transporter. Däremot skulle det skapas svårigheter vid transporter inom landet.

Det finns därför anledning att ifrågasätta om den prognosticerade volymökningen av godstransporter verkligen kommer att gå på landsväg. EU kommissionen vill med hänvisning till miljöskäl styra över transporter från landsväg till järnväg och man har därför beslutat att satsa tre miljarder sek på ett program "Marco-Polo" som ska knyta samman de olika transportslagen. Dessutom vill kommissionen även införa infrastrukturavgifter som syftar till att omfördela kostnader mellan vägtrafik och järnvägstrafik till den senares förmån. I Tyskland har man redan beslutat att från den 1 januari 2003 införa en kilometerskatt på lastbilar över 12 ton, och skattenivån beräknas bli i storleksordningen 1,50 till 2 sek per kilometer. De skatteintäkter man får in kommer att användas till infrastrukturinvesteringar inom järnvägstrafiken. Eftersom Tyskland är ett av de viktigaste länderna för transporter inom EU väntas det tyska beslutet bli vägledande för andra länder. Redan nu har Nederländerna aviserat att man kommer att införa ett liknande system. Förslaget ligger väl i linje med förslag från svenska ekonomer som vill återinföra kilometerbeskattning för tunga fordon i syfte att åtminstone i någon utsträckning internalisera kostnader som nu är externa för transportföretagen.<sup>15</sup>

Även om dessa åtgärder kan vara lovvärda ur miljö och trafiksäkerhetssynpunkt så finns det problem. Ett av de hittills mera svårbemästrade har visat sig vara tågtrafikens fortsatta ineffektivitet. Man har svårt med den tekniska samordningen mellan länderna samtidigt som gränshinder och ineffektiva organisationer bidrar till att hålla transportkostnaderna på järnvägen på en hög nivå. En internationell godstransport på järnväg i Europa har en medelhastighet på 18 kilometer per timme vilket innebär att tåget far fram med en isbrytares hastighet.<sup>16</sup> Det pågår emellertid på många håll arbete för att förbättra järnvägens konkurrenskraft. Så är till exempel det svenska banverket i en investeringsfas som för åren 1998 – 2007 kommer att väsentligt öka kapaciteten i det svenska stomnätet<sup>17</sup>. Andelen stomnät som ska klara 25 tons axellast ökar från 18 % till 51 %. Därigenom kommer 70 % av dagens transportvolym att fraktas på spår med bättre kapacitet. Förutom ingreppen i bärigheten ska även vagnarnas lastkapacitet öka. För en 12-metersvagn ska lastutrymmet både breddas och höjas vilket ökar lastkapaciteten med 25 %. Dessutom kommer vagnarna att byggas om till en mer rektangulär form vilket gör att man bättre än tidigare kan nyttja den teoretiska lastkapaciteten.

En viktig förutsättning för den internationella godstrafikens effektivitet är ju att regelverket är så utformat att gränsöverskridning inte förhindras. Här har Sverige en särregel som tillåter 60 tons totalvikt medan man i andra länder oftast inte tillåter mer än 40 tons totalvikt.

När det gäller kör och vilotider inom vägtransport gäller samma regler inom hela EU enligt regel EEG 3820/85 vilken på grund av EES-avtalet även gäller i Norge. I regeln finns detaljerade bestämmelser för perioder av raster samt dygns och veckovila. För att kunna kontrollera att bestämmelserna följs finns en förordning om att fordonen skall vara utrustade

<sup>15</sup> Hultkrantz, Lars m fl. Ekonomisk debatt nr 6 år 1997.

<sup>16</sup> Bylund, Bo Generaldirektör svenska Banverket. Sagt vid Eurorails kongress i London.

<sup>17</sup> Stomlinje avser linje som är avsedd för rikstrafik. Till skillnad från Länslinje.

med färdskrivare, och villkoren finns angivna i EU-stadgan EEG 3821/85 som har en giltighet med samma räckvidd som regel 3820/85.

## 8.1 Åkeribranschen i Norden

Man kan beteckna branschen som en utpräglad småföretagarbransch. Antalet 1-bilsåkerier svarade år 1997 i Sverige för 55% av det totala antalet åkerier. I Finland hade 2/3 av bara en bil och i Norge var mer än 3/4 av åkerierna enbilsföretag.

Mängden gods som ska transporteras är givetvis starkt korrelerad till produktionen. Den djupa lågkonjunkturen under 1990-talets första år skapade stora problem för åkerinäringen. Antalet åkerier i Sverige har minskat från ca 14 000 år 1990 till 12 000 vid sekelskiftet. Även antalet bilar har reducerats under perioden. Från 39 000 yrkesmärkta bilar till 37 000. Förändringen visar en svag men tydlig tendens i riktning mot färre men större företag.

Reduktionen av antalet lastbilar har inget samband med någon förskjutning av marknadsandelar mellan transportslagen. Efter konjunktursvackan har godsvolymen ökat och lastbilarna har tagit marknadsandelar från sjöfarten men framförallt från järnvägen. År 1990 svarade lastbilarna för 50% av allt inrikes godstransportarbete. År 1999 hade andelen ökat till 55%.<sup>18</sup> Lastbilstrafiken på det statliga svenska vägnätet har under de senaste åren ökat i en takt av 4 till 5 % per år. En viss avmattning i ökningstakten kan dock anas under periodens senaste del. Tillväxten från oktober 2000 till september 2001 stannade vid 2,9%.

Utvecklingen har varit likartad i Norge där de inrikes godstransporterna under samma period ökat med 48% mätt som tonkilometer. Även här har vägtrafikens andel ökat. Tillväxten var 64%.<sup>19</sup> Även i Finland dominerade lastbilstrafiken. År 2000 gick 90 % av den finska godsmängden på lastbil och omräknat till tonkilometer svarade vägtrafiken för 68 %. Järnväg och sjöfart har ju konkurrensfördelar vid tunga och långväga transporter.

I branschen har det funnits en stark oro att de cabotageregler<sup>20</sup> som fullt ut införts från den 1 juli 1998 skulle dramatiskt försämra lönsamheten för de skandinaviska högkostnadsåkerierna. Det finns ingen klar bild av hur omfattande inbrytningen av utländska åkerier har blivit eftersom statistiken är bristfällig men intrycket är att det ännu inte skett någon omvälvande förändring. Av tillgängliga uppgifter fram till och med fjärde kvartalet 1995 omfattade cabotaget i Sverige 18 miljoner tonkilometer och i Finland 2,1 miljoner tonkilometer. Omräknat i procent av den totala fraktvolymen betyder det 1 % i Sverige och avrundat 0 % i Finland. När det gäller nationsfördelningen så svarar Danmark och Finland för den helt dominerande inbrytningen i Sverige med 11 respektive 5 av totalt av de totalt 18 miljoner tonkilometer som omfattades av cabotaget. I Finland utfördes i stort sett hela cabotaget av svenska bilar. Även i Norge var cabotaget blygsamt. För år 1999 mindre än 1% av den totala trafiken.

Jämfört med förhållandena i Centraleuropa har förändringen i Norden blivit obetydlig. I Tyskland går mer än 70 % av fraktvolymen på utländska bilar, framförallt holländska.

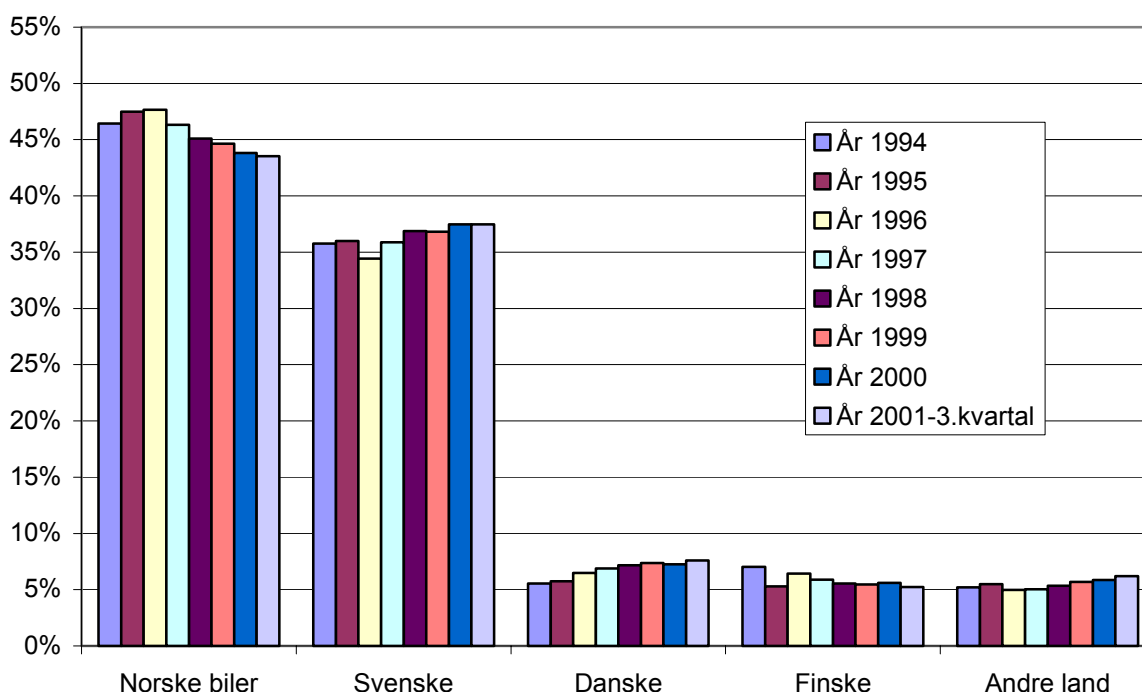
<sup>18</sup> Svenska åkeriförbundet ”Fakta om åkerinäringen”

<sup>19</sup> Vie, Hallvard A. ”Initiering av IKT-samarbeid i transportnäringen” Samferdseldepartementet rapport 6348 december 2001.

<sup>20</sup> Cabotage. Fr. kustfart. Används i överförd bemärkelse på lastbilstrafik. Oomnämns i EEG:s förordning nr 3118/93 och avser möjligheterna för ett transportföretag registrerat i EU att utan speciella tillstånd utföra inrikes godsstransporter på väg i vilket annat EU-land som helst utan att vara registrerat i landet i fråga. Före 1 juli 1998 fick sådan trafik bara utföras med särskilt tillstånd.

Cabotagets omfattning väntas dock öka och i Sverige finns en oro att konkurrensläget ytterligare skärps. För norra Sverige framförallt en inbrytning av finska bilar och i södra delarna av landet en ökad inbrytning av danska och holländska åkerier, och vid en kommande EU-utvidgning österut, även polska och baltiska bilar. I den allt mer internationaliserade godstrafiken och där godsmängden hela tiden växer så har svenska fordon tappat marknadsandelar på trafiken till och från Sverige. Från år 1995 till 1997 förlorade svenska transportörer 12,5 % av transportarbetet mätt i tonkilometer till utländska åkerier. De svenska åkerierna tog 15 % av norska åkerier men förlorade i gengäld 21,5% till finska åkerier.<sup>21</sup> Från mitten av 1990-talet fram till och med tredje kvartalet 2001 har norska bilar förlorat marknadsandelar till framförallt danska och svenska bilar. I förhållande till finska åkerier har marknadsandelen varit ganska konstant.

**Figur 8-1 Godstransport med lastbil över norska gränsen 1994 – 2001-3 kvartalet. Procentandelar efter godsmängd.**



Källa: Norska lastbilägareförbundet hemsida.

Försämringen för de nordiska åkerierna är emellertid inte oåterkallelig och naturgiven. Det finns enligt svensk åkeritidning tecken på att de norska åkerierna återtagit marknadsandelar från svenskarna under senaste delen av 2001.

Svenskarna å sin sida verkar klara konkurrensen på utrikestrafiken. Jämfört med första kvartalet år 2000 så ökade godsmängden på svenska bilar i utrikestrafik från 1,6 miljoner ton till 2 miljoner, dvs en 25 procentig ökning. Ökningen är svårförklarlig eftersom kostnadsjämförelser (Enarsson och Sika<sup>22</sup>) visar att svenska åkerier har en kostnadsnivå som ligger ungefär 20 % högre än konkurrentländerna i Centraleuropa. Eftersom hela

<sup>21</sup> Enarsson, Leif. Växjö. "Åkerinäringens kostnads och konkurrensvillkor" juni 1998.

<sup>22</sup> Statens institut för kommunikationsanalys. Rapport 1999:5

kostnadsdifferensen kan förklaras med högre personalkostnaden är den rimliga förklaringen att de svenska åkerierna antingen inte betalat löner enligt avtal eller använt utländsk arbetskraft.

Den skärpta internationella konkurrensen har även gett effekter i andra länder. Danska åkerier har förlorat marknadsandelar till tyska åkerier. Från år 1996 till år 2000 så hade andelen danska lastbilar som passerade dansk-tyska gränsen minskat 27 % i en situation där den totala trafikminskningen var 5%. Tyskland å sin sida har förlorat andelar till holländska åkerier och man oroar sig framförallt för effekterna av den kommande östutvidgningen av EU. De holländska åkerierna som har ökat sina marknadsandelar i övriga Europa har drabbats av svåra lönsamhetsproblem. Mer än hälften (57%) av de internationellt verksamma holländska åkerierna gick med förlust år 2000.

Även i Sverige har lönsamheten försämrats. Från 1999 till 2000 har räntabiliteten, dvs avkastningen på kapitalet försämrats från 7,2 till 6,2%. För branschens sk typföretag dvs branschens vanligaste företagstyp, minskade vinsten under samma period från 76 000 till 64 000 kronor och nettomarginalen föll från 3,6 till 2,9%.<sup>23</sup> I motsats till de holländska åkerierna där de små åkerierna förlorat lönsamhet så kan man för Sveriges del inte se någon entydig förändring av lönsamheten med avseende på företagsstorlek. Finns det någon skillnad så är det snarare så att de stora åkerierna förlorat mer. Däremot har det skett förändringar mellan de olika segmenten inom näringen. De åkerier som varit mest utsatta för utlandskonkurrens verkar också vara de som förlorat mest. I segmentet internationella transporter har räntabiliteten under perioden fallit från 7,4 till 5,5% och nettomarginalen hade gått ner till kritiska 1,1%

En bekymmersam omständighet är kanske inte att lönsamheten i sig har sviktat. Det har inträffat tidigare eftersom näringen är känslig för konjunkturfluktuationer. Det som är oroande nu är att lönsamheten sviktat under en period när konjunkturen varit på topp och det är tyder på att en underliggande förändring inträffat så att man med högre transportvolymmer ändå noterat allt lägre vinster. En förändring som kan observeras i Norden och sannolikt även i resten av i-länderna, är att det skett en produktionsteknisk förändring inom stora delar av varuproduktionen. De varuproducerande företagens allt mer slimmade organisation har inneburit att man reducerat lagerhållningen och i allt större utsträckning kommit att betrakta gods under transport som en integrerad del av produktionsanläggningens logistikkedja. Kravet på välfungerande transporter har därmed ökat och skapat en god marknad för välorganiserade och effektiva åkerier. Inom segmentet dragbilstransporter, dvs företag som tillhandahåller dragfordon men där beställaren äger trailern, har den pågående strukturförändringen avsatt tydliga spår. Vinstmarginalen efter finansnetto låg år 2000 bland de svenska åkerierna inom detta segment på 2,4%. Då hade lönsamheten ändå förbättrats från 1998 års nivå på 1%. Därmed låg lönsamheten i dragbilssegmentet i bottenkiktet jämfört med de flesta övriga segment. Vart fjärde dragbilsåkeri gick med förlust. Intressant är emellertid att i den översta kvartilen förbättrades ekonomin enligt alla ekonomiska nyckeltal. Här ökade vinstmarginalen mellan 1999 och 2000 från 6,7% till 6,8%. I den här gruppen ökade även soliditeten till 39% vilket är dubbelt upp mot genomsnittet inom dragbilssegmentet.<sup>24</sup> I den här gruppen återfinns med säkerhet de åkerier som på ett framgångsrikt sätt lyckats anpassa sig till de nya förutsättningarna.

<sup>23</sup> Ekonomiska nyckeltal för åkeribranschen 1992-2000. Svenska åkeriförbundet

<sup>24</sup> Ibid.

Sammanfattningsvis kan konstateras att situationen för åkerinäringen i de nordiska länderna i har stora likheter. En stadig ökning i transportvolym där biltrafiken tagit allt större delar av transportmarknaden från övriga trafikslag, men parallellt med volymtillväxten en fortsatt svag och i många fall vikande lönsamhet. Som framgått ovan är detta inte unikt för Norden. Som framgått ovan är problemen likartade i stora delar av Europa.

Den avgörande faktorn är sannolikt att lastbilsbranschen konstant dras med låg lönsamhet vilket är vanligt i mogna branscher, och att man till följd därav inte har så stora marginaler att falla tillbaka på när man utsätts för ytterligare tryck. Den sannolikt viktigaste orsaken är konkurrensläget som gör att branschen hela tiden, oavsett temporära förbättringar pressas tillbaka mot 0-vinst. En tydlig indikation på marknadssituationen är den strejkaktioner som åkare i många europeiska länder genomförde år 2000 mot skattehöjningarna på drivmedel. I vissa länder lyckades man pressa sina regeringar så att dessa gick med på skattereduktion. Bäst lyckades den här gången de holländska åkarna. Lägre oljepriser gjorde det möjligt att sänka kostnaderna med åtföljande tillväxt av marknadsandelar. Som framgått ovan har dock den positiva effekten på lönsamheten har uteblivit.

Inte heller fransmännen, vanligtvis europamästare på aktioner och blockader, fick någon framgång. I likhet med holländarna lyckades man pressa regeringen till skattesänkningar men även här uteblev vinsterna. De sänkta kostnaderna omvandlades till sänkta frakttaxor så att även här blev det de som köpte transporttjänsterna som tog om hand vinsterna. Liknande erfarenheter har dragits av åkeribranschen i Norge, Finland och Sverige. Kostnadsökningar i verksamheten har inte mötts med stigande fraktsatser, och när efterfrågan på transporter ökat så har det inte avsatt någon prispress uppåt på frakttaxorna. Det bestående intrycket när man studerar villkoren inom branschen är att man har en konstant överkapacitet som resulterat i att hela näringen hamnat i en marknadssituation som i allt väsentligt kan beskrivas som fullständig konkurrens. Därmed är lönsamheten i stort sett marknadsbestämd och vinsterna på lång sikt oberoende av kostnadsutvecklingen.

Även om grundförutsättningarna är gemensam för de nordiska ländernas åkerier så finns dock skillnader i konkurrensförutsättningar mellan länderna. År 1997 gjorde Eeva Lammi-Björklund för tidningen Lastbilen en reportageserie där hon analyserade kostnadsskillnaderna för lastbilstransporter mellan de nordiska länderna. Som jämförelseobjekt valdes en 2-axlig dragbil med en körsträcka på 12 000 mil årligen och med en avskrivningstid på 7 år. Kostnaden per mil år 1997 framgår av tabell 8-1 nedan. Kostnaderna redovisade i svenska kronor.

### **Tabell 8-1 Milkostnad för tvåaxlig dragbil med släp år 1997**

<b>Land</b>	<b>Kr/mil</b>
Danmark	77,80
Sverige	86,17
Norge	93,50
Finland	95,85

**Källa: Tidningen lastbilen**

De höga kostnaderna i Finland förklaras framförallt av de höga lönekostnaderna (+7,6 %) i förhållande till de svenska lönerna men även av ett betydligt högre inköpspris för bilen. Fordonspriserna var ungefär 20 % högre än i Sverige. Norges relativt höga kostnadsläge förklarades med det höga priset på drivmedel. En liter dieselolja kostade vid den tidpunkten 7,40 i Norge medan man i Sverige bara betalade 4,55. Rep och underhållskostnader och även försäkringar var dyrare i Norge men däremot var löne och administrationskostnaderna lägre. Lönekostnaden i Norge låg ungefär 45 000 kronor lägre än i Sverige räknat på ett år.

Sveriges relativa kostnadsnackdel mot Danmark förklaras nästan helt av löneskillnaden. De svenska lönekostnaderna var 24,5 % högre än de danska vilket omräknat i absoluta tal betyder 100 000 kronor. Tyvärr har det efter 1997 inte gjorts någon kostnadsjämförelse mellan länderna. Enarsson gjorde en kostnadsjämförelse år 1998 och även Sika har gjort sådana beräkningar. Tyvärr har man då bara jämfört svenska kostnader med kostnadsläget i mellaneuropeiska länder. Däremot finns en indexserie för kostnadsutvecklingen för olika maskintyper i både Sverige och Norge vilket gör det möjligt att beräkna kostnadsutvecklingen fram till januari 2002. I bägge fallen rör det sig om tvåaxlig dragbil.

För Finland finns ingen jämförbar indexserie. Däremot framgår enligt finska statistikcentralen att lönerna i den finska privata sektorn har ökat med 16,5 % från 1997 till och med 2001. Det motsvarar ganska väl lönestegringen för en svensk lastbilschaufför. Den ökade från år 1997 till år 2000 från 174 500 till 208 174 vilket betyder en ökning på ungefär 19 %. En finsk släpvagnsförarens timlön fjärde kvartalet 2000 var 10,9 Euro per tim dvs ungefär 95 kronor kronor. Samma år var timlönen för en svensk lastbilschaufför med 4 år i yrket 89,45. Differensen i lön kvarstår alltså. Lönerna är ju den största kostnadsposten och svarar i Finland för ungefär 40 % av totalkostnaden. Däremot torde inköpspriset för finska lastbilar ha fallit. Harmoniseringen av priser inom EU har gett alla åkerier inom EU samma inköpspriser eftersom det är fritt fram att själv importera från valfritt EU-land. En viss skillnad finns emellertid mellan bilarna eftersom de bilar som tillverkas för den nordiska marknaden är bättre rustade vad avser isolering, startmotor och batterier än vad som är vanligt i mellaneuropeiska bilar.

Slutsatsen blir att kostnadsskillnaden mellan länderna förmodligen kvarstår och att Sverige fortfarande är det land som har de lägsta milkostnaderna jämfört med de två övriga länderna.

### **Tabell 8:2 Milkostnad för tvåaxlig dragbil med släp år 1997 och 2002**

<b>Land</b>	<b>Kr/mil 1997</b>	<b>Kr/mil 2002</b>	<b>Kr/mil 2002 valutajusterat</b>
Danmark	77,80		
Sverige	86,17	100	100
Norge	93,50	109	120
Finland	95,85	111	121

#### **Egen bearbetning.**

Kalkylerna upprättades av ekonomer i de respektive länderna och det finns ingen anledning att misstro utfallet. Däremot kan man ifrågasätta kostnadskalkylernas relevans som riktlinjer för frakttaxorna. Även om kalkylerna ligger till underlag för offerter så är det vanligt att man

måste lämna rabatter för att få körning och fraktpriserna hamnar därmed under självkostnadspris. Enligt prisjämförelsen ovan borde det inte vara några svårigheter för svenska åkare att klara konkurrensen från Norge och Finland och lika svårt borde det vara för svenskarna att konkurrera med kollegorna på kontinenten. Eftersom det faktiska förhållandet är att finska åkerier tar transporter i Sverige och att svenska åkerier ökar sina utrikestransporter på kontinenten så är det uppenbart att det inte räcker med kostnadsjämförelser för att förklara hur marknaden fungerar.

När det gäller Norge har man svårt att klara konkurrensen från framförallt svenska åkerier vilket ju är konsistent med kostnadsanalysen. En annan faktor som har betydelse är att Sverige tillåter längre och tyngre fordon på hemmaplan och för en åkare från Norge med mindre och lättare bilar blir det mycket svårt att konkurrera på svenskarnas hemmaplan. I någon utsträckning gäller detta även Finland. Man har där fortfarande stor andel tvåaxliga bilar som i lastkapacitet inte kan konkurrera med de större treaxliga boggibilarna som är vanligare i Sverige. Eftersom de finska reglerna nu är likadana som de svenska så är den här skillnaden i fordonspark på väg att klinga av.

En annan omständighet som gör att kostnadskalkylen kan vara missvisande är att arbetskraften helt enkelt inte har avtalsenliga villkor. Enligt en företrädare för lastbilsbranschen i Sverige så kör 65% av de finska chaufförerna utan avtal och de har betalt per körd mil. Läget är emellertid inte bättre i Sverige. Enligt transportarbetareförbundet har 90% av de svenska utlandsförarna inte avtalsenlig lön<sup>25</sup> vilket delvis skulle kunna förklara de svenska exportframgångarna i branschen.

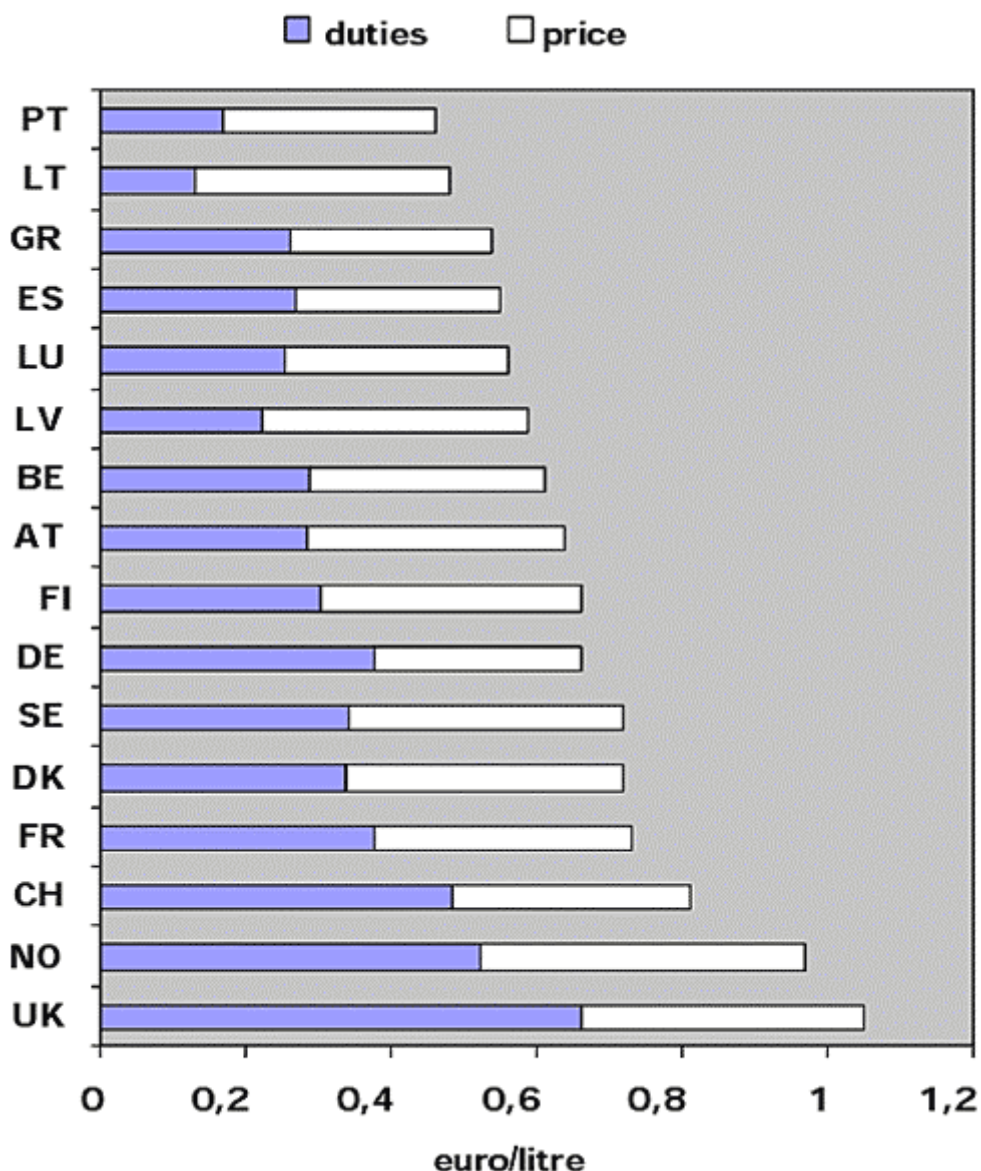
Att anställda kör för villkor som är sämre än avtalet ger tydliga utslag i konkurrensvillkoren och innebär en form av dumping eftersom lönekostnaden svarar för ungefär 40 % av bilens milkostnad. Nu har ju anställda förare ett egenintresse av att inte sänka sina lönevillkor längre än nödvändigt och därför finns det nog skäl att anta att den allvarligaste dumping kommer från ägarna själva. Som tidigare konstaterats är det mycket stor andel mycket små företag där ägarna själva kör sina bilar. När konkurrensen hårdnar svarar de med att arbeta ännu mer och, i de fall man har satt åkeriet på bolag kanske tar ut lägre löner för att företaget överhuvudtaget ska överleva. På så sätt kan man under lång tid fortsätta verksamheten i en bransch där självkostnadspriset enligt korrekt uträknade kalkyler överstiger frakttaxorna.

En annan faktor som kan verka konkurrenssnedvridande är givetvis skillnaderna i drivmedelsbeskattning mellan länderna. I kalkylerna ovan ingår ju drivmedelskostnaderna men det kan vara av intresse att jämföra med priserna i Europa i övrigt. Nedan visas drivmedelsavgifterna inklusive de olika avgifter som införts i respektive land.

---

<sup>25</sup> Åkeritidningen. Nr 15. December 2001

Figur 8-2 Drivmedelspriser inklusive skatter år 2000. Euro per liter.



Källa: VTI

En märklig omständighet är att kontinentens främsta oljeproducenter hade de högsta priserna och skillnaderna är så pass stora att de kan ge upphov till förskjutningar i marknadsandelar mellan länderna. Särskilt har åkare i Storbritannien drabbats av att kontinentalåkare med billigt bränsle i tankarna kommit över till Storbritannien och, så länge bränslet räcker, dumpat fraktpriserna. I Storbritannien kostade i januari 2002 dieseloljan 8,30 Nok per liter. Samtidigt kostade den under 5 Nok per liter i både Belgien och Holland.<sup>26</sup> Om man beräknar att en lastbil medför 1000 liter drivmedel så har den utländske åkaren en kostnadsfördel gentemot en brittisk åkare på mellan 3000 och 3 500 Nok på de ca 200 mil som bränslet räcker.

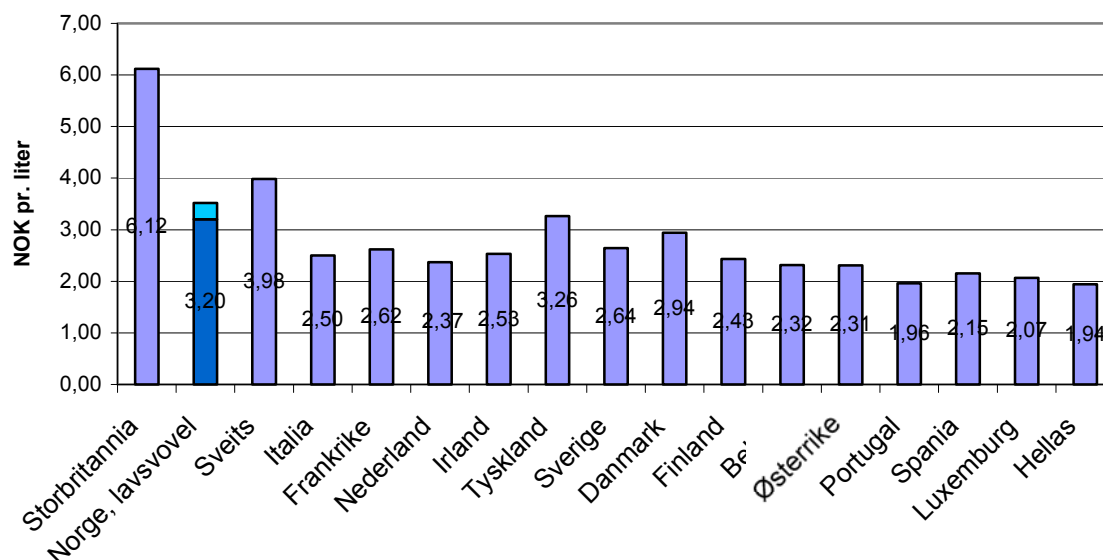
Drivmedelskostnaderna har givetvis betydelse eftersom de svarar för ungefär 20% av en lastbils timkostnad. I drivmedelskostnaderna ingår energiskatt och koldioxidskatt. Koldioxidskatten är oberoende av vilken typ av dieselbränsle man använder under det att

<sup>26</sup> Statoil Routex price guide 31 januari 2002.

energiskatten varierar med bränslekvalitén I Finland har bränslepriserna ändrats 42 gånger under år 2000!

De nordiska länderna ligger ju överlag högt i bränsleprislistan vilket framförallt har betydelse när man ska konkurrera med lastbilar som kommer in i utifrån med billigt bränsle i tankarna. Vid utlandskörning spelar det mindre roll för man väljer givetvis att själv tanka där drivmedlet är billigast.

**Figur 8-3 Avgifter drivmedel i Europa år 2001**



**Källa: Norges lastebileier- Förbund hemsida**

Förutom skillnader i drivmedelspriser kan konkurrenssituationen påverkas om lagstiftningen är eller tillämpas osymmetriskt. I Sverige är straffen för lagöverträdelser lägre än i Norge och Finland. Dessutom är det tydligen så att utländska åkare kan erkänna överträdelser och få sitt inbetalningskort utan någon ytterligare påföljd. Av de nordiska åkarna är det bara ungefär 50% som betalar sina svenska böter och för de utomnordiska europeiska åkarna är läget ännu sämre. Bara 10-15 % betalar sina bötesbelopp<sup>27</sup>. Om man dessutom beaktar den låga risken för att överhuvudtaget bli ertappad för någon förseelse så kan man knappast vänta sig att åtminstone utländska åkare ska bemöda sig om att följa reglerna. Åtminstone inte så länge de kan förväntas inkräkta på lönsamheten. Enligt den studie som gjordes av Leif Enarsson så var laglydigheten för utländska fordon i Sverige ganska dålig. De bröt mot reglerna tre gånger så ofta som vad svenska åkare gjorde.<sup>28</sup> Man kan ana att sakernas tillstånd har skapat en viss frustration hos polisen. I ett brev till kommunikations och justitiedepartementen år 1997 rapporterade Kalmarpolisen att man under de senaste två åren rapporterat ungefär 50 utländska förare för brott mot körtidsreglerna. Av dessa kom 20 från samma holländska åkeri som utan protester betalade bötesbeloppet 2 000 kronor. Det blev billigare än att följa lagen.<sup>29</sup>

En aktuell fråga som kan inverka på åkerinäringens förutsättningar är arbetsgivaravgifternas utformning. I Sverige och Finland är reglerna utformade av EU och inom det överordnade regelverket finns små möjligheter att göra nationellt betingade avsteg. För Norge är

<sup>27</sup> Enarsson, Leif. Växjö. "Åkerinäringens kostnads och konkurrensvillkor" juni 1998

<sup>28</sup> Enarsson, Leif. Växjö. "Åkerinäringens kostnads och konkurrensvillkor" juni 1998

<sup>29</sup> Lastbilen. 14/97

förhållandet lite annorlunda eftersom man som medlem i EFTA har att följa de regler som utformats av EFTA:s tillsynsmyndighet inom ramen för EÖS-avtalet. När det gäller transportsektorn så är EU:s grundinställning att nedsättning av arbetsgivaravgifter inte ska förekomma. Det finns dock vissa möjligheter till undantag. Lokala transportörer som opererar endast på en lokal marknad där man inte konkurrerar med transportörer från annat EU-land kan beviljas undantag. Så har skett i något fall när det gällt godstransporter på någon grekisk ö.<sup>30</sup> Frågan om undantag kan bli aktuellt även i Sverige har inte prövats av EU. Ett sådant undantag kan enligt näringsdepartementets bedömning i så fall bara komma ifråga för de delar av transportsektorn där utlandskonkurrens inte förekommer. Det är uppenbart att avgränsningsproblemen i så fall blir betydande, och de blir ju inte mindre över tiden med tanke på näringsens internationalisering.

Norge har ställts inför den här problemställningen eftersom man helt har eliminerat arbetsgivaravgifterna inom delar av Nord-Norge. Efter påstötning från EU har nedsättningen av arbetsgivaravgifterna inom åkerinäringen varit föremål för prövning. Den norska slutsatsen blev då att åkerier med mindre än 50 anställda betraktades som lokal verksamhet och man har därför inte avvecklat nedsättningen.

Om Finlands avvecklar arbetsgivaravgifterna i de nordligaste kommunerna från 2003 enligt det förslag som lagts så kommer konkurrensläget givetvis att förbättras för de finska åkerier som är verksamma inom området vilket ju är avsikten med förslaget. De som drabbas är i så fall övriga finska åkerier samt norska och svenska åkerier. De norska åkerierna med färre än 50 anställda som finns i de nordligaste fylkena betalar ju som tidigare framgått ingen arbetsgivaravgift. Däremot betalar svenska åkerier full arbetsgivaravgift i enlighet med den tolkning av EU:s regelverk som den svenska regeringen har gjort. Alla länderna är ju underordnade EU:s regelverk men har uppenbarligen tolkat reglerna på olika sätt och rimligen bör frågan bli aktuell ytterligare förhandling.

När det gäller de finska åkeriernas inbrytningar på den svenska marknaden så borde den inte vara möjlig enligt kostnadsjämförelsen enligt tabell 8.2. Det borde snarare vara svenska åkerier som tar marknadsandelar i Finland. En förklaring kan finnas i den något märkliga regeltolkningen för finskt drivmedel. I Finland säljs lågbeskattad dieselolja som är avsett för arbetsredskap och fasta installationer men den får inte användas för att driva fordon på väg. Lagen är entydig och bränslet rödfärgat så överträdelse kan lätt kontrolleras. Den svenska regeringen gjorde samma tolkning som den finska och drivmedlet var under en period förbjudet på svenska vägar.

Emellertid gjorde EU en annan bedömning. Den finska rödmärkta dieseloljan får användas på svenska vägar. Svenska konsumenter får importera den här oljan men i så fall måste man inom 5 dagar anmäla importen till svenska skatteverket och får då ett inbetalningskort för att betala de skatter som ska läggas på dieselolja. Jag har varit i kontakt med skattekontoret i Ludvika som handlägger punktskatteärenden och den tjänsteman jag talade med gjorde den bedömningen att den här typen av skatteärenden var utomordentligt ovanliga. Effekten för importören skulle ju bli att oljan hamnar i samma prisklass som annat drivmedel och därmed faller ju incitamentet att importera röd diesel till Sverige. En svensk åkare är därmed i praktiken diskriminerad gentemot sin finländske kollega. Han kan inte köpa röd diesel och betala skatt. Affären skulle i så fall bli ekonomiskt ointressant. Han kan å andra sidan inte heller importera den finska oljan och avstå från att rapportera till de svenska

---

<sup>30</sup> Blomqvist, Peter. Näringsdepartementet Sverige

skattemyndigheterna samtidigt som han redovisar drivmedelskostnaden i sin resultaträkning. Den ska ju ska granskas av samma skattemyndigheter. Återstår i så fall att importera den röda dieseloljan och avstå från att redovisa inköpet i räkenskaperna. Effekten blir i så fall att han går miste om avdraget och får betala oljan med egna skattade pengar. Även om detta skulle vara möjligt så är det inte ett ekonomiskt intressant alternativ. Inte med de höga svenska skatterna.

För en finsk åkare är läget annorlunda. Han kan köpa den billiga oljan och redovisa inköpet på vanligt sätt i sina räkenskaper. Det är ju inte olagligt att köra på den här oljan under förutsättning att han inte kör på finska vägar. Hans problem är ju att ta sig över gränsen med full tank utan att köra på finsk väg. Lyckas han med detta kan han köra 200 till 250 mil med ett bränsle som är 4 kronor billigare per liter än de svenska konkurrenterna. Situationen är därmed parallell med förhållandet som råder mellan Storbritannien och Fastlandseuropa. Den här olikformigheten är klart olämplig och går stick i stäv med EU:s strävanden efter harmonisering av reglerna.

## 9 TURISTNÄRINGEN

Turistnäringens omfattning i de tre Nordiska länderna är en omfattande verksamhet som i Sverige omsätter ungefär 124 miljarder vilket motsvarar 2,8 % av BNP. Därav svarar hotell och restaurangbranschen för 25 %.<sup>31</sup> I Finland omsatte Hotell och restaurangverksamheten 1,6 Mdr FM vilket motsvarade ungefär 2% av BNP. I Norge uppgick år 2000 den samlade produktionen av resetjänster, övernattningstjänster, serveringstjänster och passagerartjänster till närmare 25,5 mdr NOK av en total turistkonsumtion på 74 mdr.

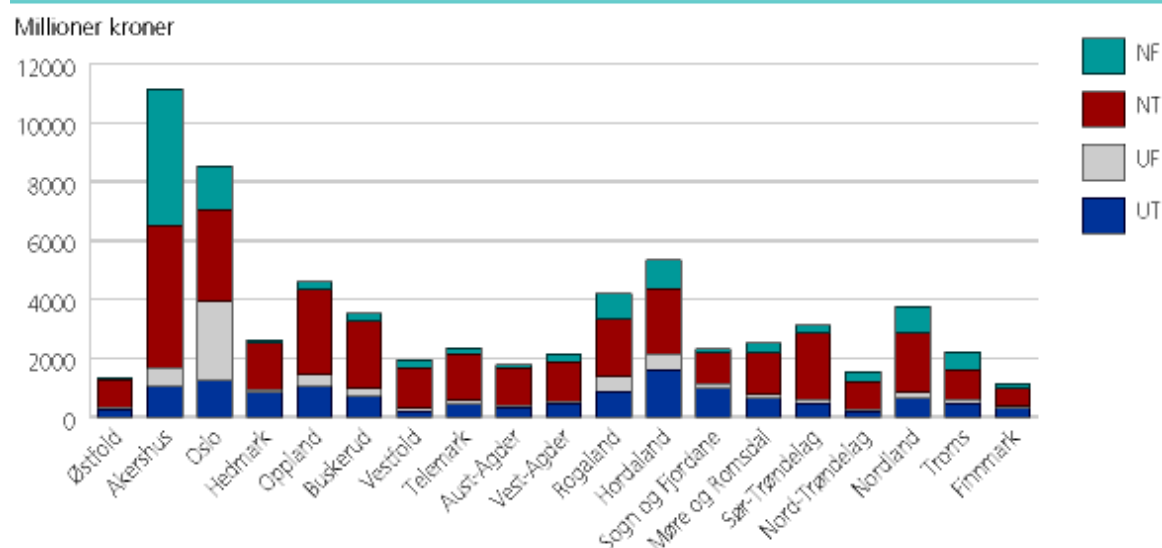
Hur stor andel som hotell med skidliftar svarar för är däremot lite svårångat. Skidliftar, åtminstone de större drivs gemensamt med andra aktiviteter som hotell, restaurang, stugby, husvagnsparkering osv. Det är emellertid uppenbart att dess andelen av den totala turismen inte är särskilt omfattande. Den största delen av turistströmmen går till de tätbefolkade områdena där huvudstäderna svarar för en mycket stor andel. Nedan visas turistkonsumtionen i Norge fylkesfördelat. Indelningen i grupper avser:

- NF Norska förrättningar, dvs affärsresor.
- NT Norska turister, dvs inhemska turister
- UF Utlänningar affärsresor
- UT Utländska turister

Som väntat dominerar affärsresor i tätbebyggda områden. Tittar man enbart till ren turistverksamhet blir fördelningen jämnare och ser man enbart till utländska turister så visar det sig att Finnmark, med den lägsta andelen turister totalt sett ändå har lika många utlandsturister som flera av de mer tätbefolkade fylkena.

**Figur 9-1 Turistkonsumtionen i Norge, Fylkesfördelat**

**Fylkesfordelt totalt turistkonsum 1997. Millioner kroner**



Källa: Statistisk Sentralbyrå Norge

Även om näringens omfattning är blygsam i de perifera regionerna så är den relativa betydelsen större. Situationen i Sverige är ungefär likartad. Av de svenska länen låg

<sup>31</sup> SHR. Hemsida den 3 maj 2002.

Norrbottens län på sjunde plats som resmål och när det gäller andelen utländska turister på tredje plats.

I Nordnorge, Nordlands, Troms och Finnmarks fylken, omsatte turistnäringen 10,5 mdr år 2000 och sysselsatte 12 000 personer räknat i årsverken. Därav var en stor del kvinnor. Största andelen hade Nordland med 5 mdr följt av Troms 3,7 mdr och Finnmark 1,8 mdr.<sup>32</sup> Omräknat i helårstjänster är ändå näringen betydande även i Finnmark. Man beräknade att den sysselsatte 2 015 personer. I Nordnorge överlag är turismen viktigare än i resten av landet. Den svarade för 1996 för 7,9 % av den samlade sysselsättningen i regionen vilket är mer än i någon annan del av landet.<sup>33</sup>

Antalet gästdygn såväl utländska som inhemska gäster har fallit tillbaka något från toppåret 1998 och tillbakagången faller i huvudsak på Nordland. Troms och Finnmark hade i stort sett oförändrad besöksfrekvens. Största andelen utländska gäster hade Finnmark med 37,6 % utlänningar vilket ska jämföras med genomsnittet för Norge på 26,4 %.

Av de utländska besökarna i Nordnorge som bodde på hotell med mer än 20 sängar svarade Tyskland för största andelen med 129 000 besökare. Som andra nation, men långt efter, kom Sverige med 35 000. Antalet utlänningar har minskat med 5,7 % från 1998 till 2000 och för den största nedgången svarade de finska turisterna. De var år 2000 till och med färre än de japanska. Även campingturismen har minskat men även här har Finnmark klarat sig bäst av de Nordnorska fylkena under de senaste två åren.

Nedgången är inte speciellt ett Nordnorskt problem. I nationen som helhet har hotellgästdygnen minskat med 1 % och utlandsturismen har fallit tillbaka med 4,6 % från år 1999 till år 2000. Det är den största nedgången i turisttillströmning som Norge upplevt på nästan 30 år.

Den finska turismen har utvecklats något bättre. Den har gått svagt uppåt. År 2000 hade man i sina inkvarteringsanläggningar 4. 065 000 utländska turister och år 2001 tyder prognoserna på 4 135 000 dvs en ökning på 1,7 %. Största gruppen är svenskar tätt följd av ryssar och på tredje plats tyskar. De ryska turisterna har svarat för den största ökningen, 14 % medan svenskarna fallit tillbaka 6 %.<sup>34</sup>

Den bästa tillväxten av utländska turister i de nordiska länderna hade Sverige. Från år 1995 hade Sverige ökat sin andel av den nordiska turistmarknaden med dryga 16 %. Sett i antal gästnätter överhuvudtaget så var Sverige största turistland överhuvudtaget med dubbelt så många gästnätter som Finland och dryga 30 % fler än Norge.

Om man närmare granskar orsakerna till de förändrade turistströmmarna så finner man ofta förklaringen i interna faktorer i turisternas hemländer. Ett tydligt exempel är ju ökningen av ryska turister. Ett annat exempel är tillbakagången av tyska turister. Den kan nog i stora delar förklaras av ett kärvare ekonomiskt läge i hemlandet. Sådana faktorer kan dock inte förklara varför man väljer ändrar sina resmål när man ändå reser. En förklaring skulle kunna vara att det land som är tilltänkt resmål ökat eller förändrat sitt utbud på ett sådant sätt att man ökat sin attraktionskraft. En annan förklaring skulle vara förändrade prisförhållanden.

<sup>32</sup> Reiselivet i Nord-Norge. Hovedtall Omsetning og Trafikk År 2000. Reiselivsbedriftenes Landsforening 2001

<sup>33</sup> Reiselivsnäringen 1996/1967. SND-rapport nr 1 1998

<sup>34</sup> Statistikcentralen Finland

Den första förklaringen är inte särskilt trolig eftersom utbudet bara ändras ganska långsamt över tiden. Den andra förklaringen stämmer väl in på kursutvecklingen. Sverige har under senare år tack vare sin svaga valuta blivit ett billigt turistland. Motsatsen gäller för Norge. Brist på arbetskraft ger höga lönepåslag och därmed höga priser. Lägg därtill höga indirekta skatter och en stark valuta så är det tydligt att Norge har prissatt sig ur marknaden. Att inte effekten blivit större kan nog delvis förklaras med att delar av turistnäringen till exempel hotell och skidliftar befriats från mervärdesskatt.

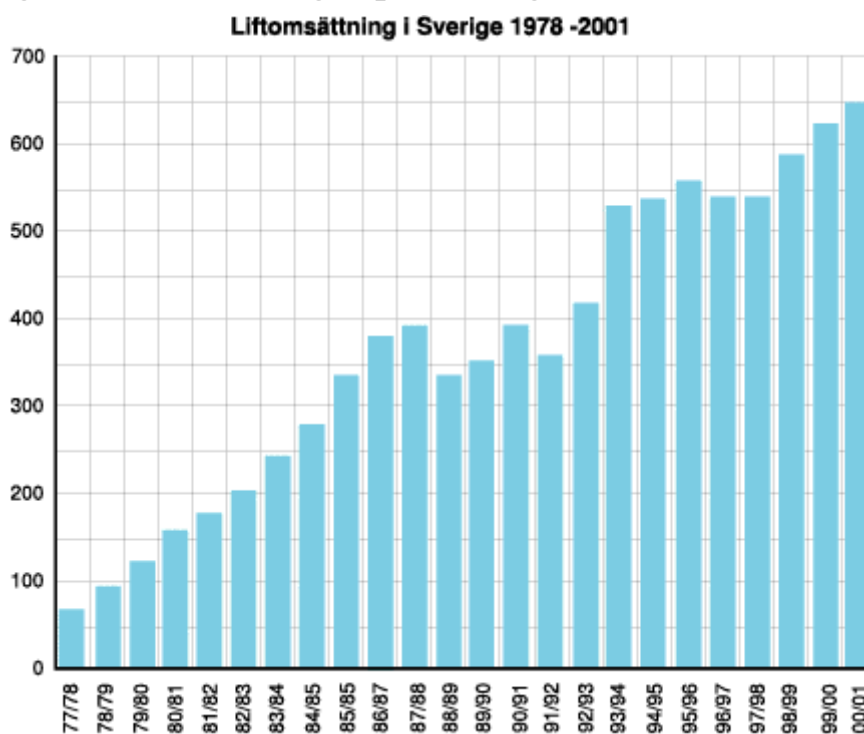
Finlands relativt svaga ökning av utlandsturismen kan nästan helt förklaras av den ökade tillströmningen av turister från Ryssland. Den är så pass omfattande, +14% att den kan förklara i stort sett hela ökningen. Även den finländska valutan har ju stigit i värde och därmed ökat kostnaderna för tillresande turister. Turism är en tämligen priskänslig bransch och man har beräknat att priselasticiteten ligger någonstans i intervallet  $-1$  till  $-2$ <sup>35</sup>. Det ska tolkas så att om priserna stiger med 1 % så minskar volymen, i det här fallet antalet turister, med mellan 1 och 1,5 %.

När det gäller liftanläggningar så är verksamheten ofta redovisad under andra rubriker, till exempel hotell, och det är därför svårt att explicit visa just detta delsegment. Svenska Liftanläggningars organisation, SLAO har emellertid låtit göra en marknadsundersökning som visar att året 2001 var det 1,8 miljoner svenskar som åkte slalom någon gång under året. Av dessa åkte 1,5 miljoner i Sverige och 0,1 miljoner i Norge. Till övriga länder 0,2 miljoner. På förfrågan om planer inför nästa år uppgav 1,9 miljoner att de planerade en skidresa med minst en övernattnings. Därav 0,2 miljoner till Norge och 0,3 miljoner till övriga länder.<sup>36</sup> Det tyder på att verksamheten är stadd i tillväxt. Detta framgår även av data över liftverksamheten i Sverige från 1997 och framåt. Bilden visar omsättningen säsongvis i miljoner kronor.

---

<sup>35</sup> Reiselivsnäringen 1996/1997. SND-rapport nr 1 - 1998

<sup>36</sup> Åre Marknadsfakta AB. Undersökning för SLAO

**Figur 9-2 Omsättningen per säsong i svenska skidliftar.**

Källa: Slao

Av figuren framgår att omsättningen vuxit men knappast på ett stabilt sätt. Fluktuationerna är delvis konjunkturbetingade och delvis väderberoende. Konkurrensen om skidåkarna finns men den är som framgått ovan inte särskilt omfattande. Eftersom den svenska utförsåkningen är så pass geografiskt koncentrerad blir väderberoendet större. Dalarna och Jämtland svarar gemensamt för nästan 83 % av utbudet och i sammanhanget är Sälen en jätte. Området svarar för 1/3 av hela omsättningen inom utförsåkningen. En indikation av väderberoendet framgår av förskjutningar mellan områdena. Riksgränsen/Björklidenområdet i norra Sverige har alltid snö men när även Mellansverige har goda snöförhållanden faller omsättningen i norr. Säsongen 2000 till 2001 var något av en rekordsäsong med en omsättningsökning på 5 % för hela branschen. Den säsongen minskade dock Riksgränsen/Björkliden sin omsättning med dryga 25 %.

När det gäller konkurrenssituationen mellan länderna så påverkas den av försäljningspriserna vilka i sin tur påverkas av företagens kostnader för att producera sin vara/tjänst. En faktor som då har betydelse är byggkostnaderna. De är i Sverige och Finland någorlunda jämförbara och i den utsträckning som det finns skillnader så är de till Finlands fördel. Såväl bygglöner som byggnadsmaterial är generellt något billigare. Däremot är byggkostnaderna något högre i Norge. Terrängförhållanden är annorlunda med stor andel byggande i berg men just detta är ingen kostnadsnackdel. Man har alltid användning för bergmassorna vilket ger dessa ett kommersiellt värde. Norge har delvis även andra byggtraditioner vilket avspeglas i materialval och byggnadsyta. Bygglönerna är ungefär 50 kr högre per timme jämfört med Sverige men å andra sidan kompenseras detta av de låga arbetsgivaravgifterna. En rimlig bedömning är att om de Svenska byggkostnaderna sätts till 100 så ligger de Finska på 90 och de Norska på 115<sup>37</sup>. I de norska byggkostnaderna ingår en investeringsavgift som kan beräknas fördyra byggandet med ungefär 6,5 %.

<sup>37</sup> Uppgifterna lämnade av Anundi Sven. Ncc Sverige

Även skillnader i löner, energikostnader och driftskostnader i övrigt har betydelse men här uppmärksammar vi framförallt de variabler som är mera direkt kontrollerbara ur politikernas perspektiv.

Bidragskonstruktionen kan ha stor inverkan på investeringsbenägenheten men eftersom de anläggningar som finns idag i många fall har byggts för ganska länge sedan kanske det är mer korrekt att påstå att bidragen *hade* betydelse. När byggnaden väl är uppförd så finns den ju där och det bästa man då kan göra av situationen är att driva verksamheten. Det har inte alltid varit ekonomiskt lönsamt och nya ägare kan ha kommit och gått.

Av de de samlade skatterna är det momsens som mest direkt och påtagligt påverkar priserna. När man räknar på en svensk skidlifts resultaträkning visar det sig att en halvering av momsens skulle ge lika stor prisreduktion som om man helt eliminerade arbetsgivaravgiften. Inom EU är den genomsnittliga momssatsen för hotellrum 7% men Sverige ligger här markant över med sina 12 %. Samma procentsats tillämpas även på skidliftar. Finlands momssats ligger nära europasnittet med 8 % på såväl hotellboende som skidliftar. I Norge har man ingen moms på hotell och campingboende, och det finns heller ingen moms på idrottsverksamhet och skidliftar.

Skatt på alkohol anses vara en hindrande faktor för restaurangnäringen. Svenska hotell och restaurangföretagare har drivit den argumentationen att Sverige borde sänka sina alkoholskatter till genomsnittsnivån för Europa

## 10 UNDERSÖKNINGEN

För att fånga in synpunkter från företag i de aktuella branscherna har en likalydande enkät skickats till 15 företag inom varje bransch och land. Inalles 135 enkäter. De ställda frågorna är likartade och skiljer sig bara på branschspecifika grunder. Frågorna är identiska inom varje bransch oavsett land. Frågeformulären bifogas som bilaga.

Enkäten avsåg att framförallt ge svar på vilka bidrag man kände till och om man hade fått något sådant samt vilka positiva och negativa förändringar som företagen tyckte sig ha upplevt under de senaste fem åren. En central del i frågeställningarna avsåg företagens åsikter om det egna landets regelverk jämfört med grannländerna. En annan frågeställning handlade om hur man såg på politikernas roll. Det handlade om hur man såg på politikernas benägenhet att komma till undsättning när den egna branschen av någon anledning råkade i trångmål.

Resultatet kan sammanfattas enligt följande:

- De flesta visste ingenting om bidrag. Bara ett fåtal ur samtliga branscher hade fått sådana.
- Man tror att politiker i andra länder är mer hjälpsamma än det egna landets politiker. Bara 3 av 53 litade mer på hemlandets politiker.

Branschvis fördelning visade skillnader i hur man uppfattade regelverket.

- Revisorerna var överlag nöjda. De få synpunkter man hade gällde yrkesinterna förhållanden. Det var också den grupp som hade största tilltron till det egna landets regelverk. Överlag har man dock uttryckt osäkerhet om andra länders regler.
- Turistföretagarna ville ha sänkta arbetsgivaravgifter och moms. Det senare gäller framförallt de svenska. Genomgående trodde man att reglerna var mer gynnsamma i de andra länderna och ingen trodde att det egna landets politiker skulle komma till undsättning.
- Åkerierna var den mest kritiska gruppen. Man klagade på arbetsgivaravgifter, skatter på drivmedel och arbetstidslagar. Överlag trodde man att reglerna var bättre utomlands men de norska åkarna var minst kritiska. Bara en, en svensk åkare, trodde att det egna landets politiker var mest villig att komma till undsättning.

## 11 SLUTSATSER OCH KOMMENTARER

När effekter av skatter och bidrag analyseras för olika näringar är sambandet till företagstyp många gånger ganska enkelt och självklart. Bidrag utgår ju ofta till avgränsad verksamhet och under specifika betingelser. På samma sätt är det med vissa skatter. Det är till exempel självklart att en skatt på lastbilar slår direkt mot åkerinäringen.

Det finns dock situationer när sambandet inte är lika självklart. Vi har i rapporten konstaterat att arbetsgivaravgifterna i framförallt Sverige och Finland är höga. Alla tre näringar drabbas men hårdast slår det mot revisorerna. De har minsta andelen kapital och största löneandelen. Ändå har ingen av revisorerna klagat. Bara en har påpekat att ens sänkning vore bra för branschen. En annan generell skatt som behandlats är momsen. Alla företagsgrupperna betalar moms men en av grupperna, turistnäringen har delvis nedsättning av momsen. Samtidigt är det den enda grupp som klagat över just momsen. Ett annat exempel är den höga beskattningen av så kallad liberal verksamhet i Norge. Den slår enbart mot revisorerna men ingen av de tillfrågade har överhuvudtaget nämnt detta. Det finns således skillnader mellan de här tre branscherna som gör att man reagerar på olika sätt.

### 11.1 Revisorer

Av de tre undersökta branscherna är det den här gruppen som är mest skyddad från utländsk konkurrens. Här finns heller ingen indikation på att politikerna tagit någon hänsyn till handelspolitik när reglerna utformats.

Många anger att man även är verksam i andra länder men på hemmaplan är man inte hotad av någon utländsk inblandning. Man är starkt specialiserad till sitt eget land med dess lagstiftning och att för någon utomstående tränga in i den marknaden är inte överhuvudtaget möjligt. Man har ju även ett av statsmakten reglerat yrkesmonopol och efterfrågan är garanterad. Företagen är tvingade att anlita revisorer. Eftersom konkurrensen mellan revisorerna (hittills) inte varit så stark och man absolut inte är hotad från utlandet så har man kunnat möta alla myndigheternas pålagor med att höja sina arvoden. Av den anledningen är man tämligen obekymrad om höga skatter. Momsen spelar heller ingen roll. Eftersom kunderna är företagare som själva är momspliktiga så blir momssatsen betydelselös.

### 11.2 Turistföretag

Här finns tydliga indikationer på att politiker tagit hänsyn till utrikeskonkurrensen när man utformat reglerna. För detta talar att man momsbefriat respektive tillämpar reducerad momssats för hotellnäringen i både Norge och Finland. Sverige som höjde momsen i två steg 1990 och 1991 valde att reducera momssatsen något år senare för hotell och turistverksamhet. Då angavs justkonkurrensen om turisterna som skäl och den momssats man valde kallades allmänt turistmomsen.

Turistföretagen befinner sig i ett mellanläge mellan revisorer och åkerier vad avser utlandskonkurrensen. Inom landet finns naturligtvis konkurrens mellan anläggningarna men den slår inte lika starkt mot fjällanläggningarna som vad den gör i tätorterna. I och med att man finns på en viss plats så har man ju någon form av naturligt monopol. Konkurrensen från omvärlden finns men speciellt för skidliftar är andra saker som till exempel väder och konjunkturer viktigare. De här företagen är tämligen arbetsintensiva och därför är lönekostnader och arbetsgivaravgifter viktiga. Momsen är alldeles särskilt betydelsefull eftersom kunderna är privatpersoner. Den slår därför direkt på priserna. Även höga

alkoholskatter dämpar efterfrågan eftersom de större anläggningarna ofta inkluderar restaurang.

### 11.3 Åkerierna

Det här är den mest konkurrensutsatta gruppen. Här kan man spåra konkurrenshänsyn i bl a. skattesänkningar på drivmedel under de senaste åren och utformning av skatterna för lastbilar på ett sätt som gynnar just den grupp som är utsatt för utrikeskonkurrens.

Avregleringen av transportmarknaden har ökat konkurrensen över nationsgränserna men även den förutan så är konkurrensen inom landet på många områden stenhård. Det finns många åkerier med exakt samma utbud och därtill en konstant överetablering. Detta leder ofelbart till prispress som på sikt driver ner lönsamheten mot 0-nivån. Det här gäller inte bara för Norden utan förhållandet är likartat i stora delar av Europa. När branschen drabbas av nya pålagor kan man av konkurrensskäl inte höja priserna utan varje ny kostnad slår mot ägarens vinst. Höga arbetsgivaravgifter, inskränkningar i arbetstidsregler och körningsvillkor, nya miljöavgifter på drivmedel upplevs därför som utomordentligt betungande. Det är egentligen bara momsens som man inte behöver bry sig om. Den helt övervägande delen av godstransporterna gäller ju körningar åt andra företag som i sin tur är momspliktiga och den saknar därför betydelse.

Konkurrensläget inom branschen är av utomordentlig betydelse och så länge man förbigår den omständigheten är det omöjligt att förstå hur olika skatter och avgifter inverkar på lönsamheten.

### 11.4 Kommentarer

Det finns flera motiv för att ta ut skatter och avgifter och frågeställningarna kan bli ganska komplexa när man har att beakta först huruvida man ska behålla det totala skattetrycket eller inte. Ska man sänka en skatt med bibehållet skatteuttag så måste man höja en annan. De dynamiska effekter man ibland hänvisar till brukar inte verka på kort sikt. Om man väljer att sänka skattetrycket blir problemet ofta inte mindre. Då har man att besluta vilka utgifter som ska skäras bort.

Sett utifrån perspektivet konkurrensneutralitet över nationsgränserna så kan man dra några slutsatser om hur skatter och avgifter bör handhas. De bör utformas så lika som möjligt. På så sätt kommer ändå handelsströmmarna att finnas kvar men de styrs i så fall av nationernas komparativa fördelar. Det garanterar ekonomisk effektivitet att varje nation producerar vad den är bäst på. Det är därför önskvärt att samordna det totala skattetrycket.

Sådana förändringen pågår inom ramen för det europeiska ekonomiska samarbetet och vi kan se att de nordiska ländernas skatter sen ett antal år tillbaka är på väg ner. För näringslivet är det alltid bäst om spelreglerna är tydliga, förutsägbara och konkurrensneutrala. En harmonisering av regelverket mellan Norge, Sverige och Finland skulle därför gynna den ekonomiska utvecklingen totalt sett. Däremot kan man inte förvänta sig att en harmonisering skall ge bestående effekter. När östutvidgningen av EU är genomförd så kommer nya nationer in i bilden och därmed måste vi beakta ett antal nya regelverk. Framförallt kommer lastbilsåkerierna att möta förändrad konkurrens. Lönerna för en Polsk chaufför ligger idag på ungefär 25 % av den svenska lönenivån.

#### 11.4.1 Arbetsgivaravgiften

När det gäller arbetsgivaravgift borde det vara av hög prioritet att enas om gemensamma regler för de nordligaste regionerna i de tre länderna. Det är inte rimligt att man som idag har helt olika nivåer på arbetsgivaravgifterna.

#### 11.4.2 Momsen

Speciellt från svensk turistnäring har man velat ta bort moms helt på skidliftar eller åtminstone sänka den till de övriga ländernas nivå. En momssänkning skulle ju som framgått ovan ge ett mycket starkt prisgenomslag och därmed stärka de svenska företagens konkurrenskraft.

Däremot vore det helt olämpligt att ta bort moms helt. Det skulle innebära att man förlorar rätten att göra avdrag för ingående moms. Det kanske har mindre betydelse för igång varande företag men det skulle innebära att nystartade företag starkt missgynnas jämfört med sina redan etablerade konkurrenter och det är inte lämpligt att bygga in sådana begränsningar i systemet.

#### 11.4.3 Miljöavgifter och bränslepriser

Åkerinäringen anser att miljöavgifterna och de höga drivmedelspriserna är mycket betungande för. De bör enligt mitt förmenande inte sänkas. Nivåerna i Sverige och Finland bör snarare anpassas till i första hand den norska nivån. Lastbilstransporter är förenade med höga samhällsekonomiska kostnader och drivmedelskostnaden är i stort sett den enda körlängdsberoende kostnaden. Den förändring vi har att förvänta i framtiden är att det tyska systemet med kilometerskatt kommer att införas även i de nordiska länderna och då kommer den interna kostnaden, dvs den kostnad som företaget registrerar i sin resultaträkning, att bättre motsvara den samhällsekonomiska kostnaderna. Den kostnaden kommer via varupriserna att i slutändan falla på konsumenterna.

#### 11.4.4 Alkoholskatterna

I samtliga tre länder är alkoholskatten hög vilket i sin tur hänger samman med ambitionen att dämpa alkoholkonsumtionen totalt sett. En besvärande konsekvens har blivit omfattande smuggling och hembränning. Även med lägre skatter skulle detta fortsätta men kanske i dämpad omfattning. Restaurangnäringens förhoppning att en sänkning skulle leda till ökad omsättning för branschen är förmodligen välgrundad. Det skulle ur den aspekten vara lämpligt som regionalpolitiskt instrument men ur andra aspekter kunde det vara olämpligt eftersom det skulle ge lite underliga signaler till omvärlden. Man kan i vart fall anta att ett sådant förslag skulle uppmärksammas.

## 12 REFERENSER

Anundi, Sven. Ncc Sverige

Axelsson, R m.fl. ”Resursfördelningsteori” Studentlitteratur.

Blomqvist, Peter. Näringsdepartementet Sverige.

Bylund, Bo. Banverket Sverige

Bäcklund, Erik. Norrbottens åkeriförening.

Enarsson, Leif. Åkerinäringens kostnads och konkurrensvillkor. Högskolan i Växjö juni 1998

Finansdepartementet, Finland. Hemsida

Finansdepartementet, Norge. Hemsida

Finansdepartementet, Sverige Hemsida

Hultkrantz, Lars. m fl. Ekonomisk debatt nr 6 1997

Lastebileiernes riksförbund. Norge hemsida

Lundgren, Nils-Gustav. Bulk trade and maritime transportation costs. The evolution of global markets. *Resources Policy*. Vol. 22, No 1-2. 1996

Nordisk lastbilsunion. Informationsmateial 1998

OECD Statistics 2001

Samferdseldepartementet Norge. Prosjektrapport Referensnummer 6348

Reiselivsbedriftenes landsforening. Reiselivet i Norge. Hovedtall omsetning og trafikk år 2000

Reiselivsnäringen 1996/1997. SND -rapport nr 1 1998

Riksskatteverket, Sverige. Hemsida samt skriftligt informationsmaterial

SCB, Sverige.

SHR. Sverige. Hemsida

SIKA. Statens institut för kommunikationsanalys. Rapport 99:5

Statistiksentralen, Norge

Statistikcentralen, Finland

Skattedirektoratet, Norge. Hemsida samt skriftligt informationsmaterial.

Skatteförvaltningen, Finland. Hemsida samt skriftligt informationsmaterial

Statoil, Norge. Prisguide januari 2002.

Stortinget, Norge. Hemsida

Svenska åkeriförbundet. Ekonomiska nyckeltal för åkeribranschen 1992-2000

Svenska åkeriförbundet. Tidningen lastbilen. Årgångar 1997 till 2002.

Vie, Hallvard A. Initiering av ITK-samarbeid i transportnæringen. Samferdseldepartementet  
Norge rapport 6348

VTI. Swedish national road and transport research institut hemsida.

Vägverket, Sverige. Marginalkostnader inom vägtransportsektorn. Borlänge 20 dec. 2000

Åre marknadsfakta AB. Undersökning för SLAO. 2001