

# Översyn av prognosmodellen och förslag på minskning av bidragsnivåerna för uttransporterna för transportbidraget

---

**Slutrapport till regeringen**

2024-05-02

Diarienummer: Å 2024-113

**Översyn av prognosmodell samt förslag till minskning av  
bidragsnivåer gällande transportbidraget, dnr KN2023/04613,  
KN2023/04632 (delvis), KN2023/02455**

Beslutet att godkänna denna slutrapport har fattats av ställföreträdande  
generaldirektör Lars Wikström.

Handläggningen har gjorts av Eva Hagsten, Elias Olofsson, Elin Sixtensson-Lundberg  
och Frida Holmgren. Den sistnämnda var föredragande för ärendet.

Arjeplog/Stockholm 2024-05-02

Lars Wikström

Frida Holmgren

## Sammanfattning

### **Översyn av prognosmodell samt förslag till minskning av bidragsnivåer ökar prognosernas tillförlitlighet samt sänker utbetalningarna**

Tillväxtverket gör prognoser fyra gånger per år för kommande utbetalningar av transportbidraget. I den första delen av uppdraget Översyn av prognosmodellen för transportbidraget konstaterar Tillväxtverket att den nuvarande prognosmodellen har haft svårt att ge träffsäkra prognoser under de senaste åren. Det har varit en period med stora omvärldshändelser som kraftigt påverkat företagens ekonomi och medfört att modellen haft svårigheter att träffa rätt.

Tillväxtverket har i uppdraget utvecklat en ny prognosmodell. En mängd variabler och olika källor för framskrivning har diskuterats och testats. Den nya modellen är uppbyggd av två olika delar. Den ena delen innehåller variablerna utbetalt transportbidrag föregående år samt bruttoregionalprodukt för övre Norrland som skrivs fram med uppgifter från Konjunkturinstitutet. Den andra delen i modellen innehåller uppgifter från nyligen inkomna ansökningar om transportbidrag.

Vi bedömer att den nya prognosmodellen kan användas för att öka prognosernas tillförlitlighet. Vi kommer noga följa modellens utfall och utvärdera dess träffsäkerhet löpande.

Den andra delen i uppdraget är att Tillväxtverket ska föreslå en minskning av bidragsnivåerna för uttransporter för transportbidrag. I denna del av uppdraget har Tillväxtverket analyserat tidigare utredningar som gjorts gällande merkostnader samt räknat på och analyserat ekonomiska konsekvenser av generella neddragningar av bidragsnivåerna.

Tillväxtverket föreslår en minskning av bidragsnivåerna för uttransporter med fem procentenheter för samtliga stödberättigade kommuner.

## Innehåll

<b>1</b>	<b>Uppdraget</b> .....	<b>1</b>
1.1	Bakgrund.....	1
1.2	Mål.....	1
1.3	Metod.....	2
<b>2</b>	<b>Slutsatser och rekommendationer</b> .....	<b>3</b>
2.1	Översyn av ny modell.....	3
2.2	Förslag till minskning av bidragsnivåerna.....	4
<b>3</b>	<b>Genomförande – uppdrag del 1 Översyn av prognosmodell</b> .....	<b>5</b>
3.1	Kort historik om tidigare prognosmodeller.....	5
3.2	Befintlig prognosmodell.....	5
3.2.1	Varför har den befintliga modellen blivit mindre träffsäker?.....	5
3.3	Arbete med ny prognosmodell.....	6
3.3.1	Första delen i modellen.....	6
3.3.1.1	Flera variabler har testats.....	6
3.3.1.2	Flera modeller har testats.....	7
3.3.2	Andra delen i modellen.....	9
3.3.2.1	Prognos för första året.....	9
<b>4</b>	<b>Genomförande – uppdrag del 2 Förslag till minskning av bidragsnivåerna</b> .....	<b>11</b>
4.1	Bidragsnivåer över tid – en historik.....	11
4.2	Bidragsnivåer för uttransporter.....	12
4.2.1	Stöd för merkostnader.....	14
4.2.2	Transportbidrag i Finland.....	15
4.3	Generell minskning med fem procentenheter.....	15
	<b>Bilaga 1 – Stödområdet 2007, indelat i fyra transportbidragszoner</b> .....	<b>18</b>

# 1 Uppdraget

## 1.1 Bakgrund

Transportbidraget är ett regionalpolitiskt bidrag som varit i kraft sedan 1971 i Sverige. Syftet med transportbidraget är att kompensera företag i de fyra nordligaste länen för kostnadsnackdelar till följd av långa transportavstånd för varor samt stimulera till höjd förädlingsgrad i transportbidragsområdets näringsliv. Transportbidraget riktar sig till företag inom tillverkningsindustrin och bidraget beräknas som en procentandel av den transportkostnad som uppstår för stödmottagaren. Med transportkostnad avses en sådan skäligen kostnad som anges i en fraktsedel eller liknande handling och som är beroende av transportavstånd inom landet, godsvikt och godsslag samt av frakttillägg och andra avgifter som kan hänföras till transporten.

Bidragsstorleken ligger på mellan 10–45 procent av de bidragsberättigade transportkostnaderna för uttransporter och bestäms av var företaget är lokaliserat. Bidraget är fem procentenheter lägre för intransporter. Enbart vissa branscher är berättigade till intransportbidrag.<sup>1</sup>

Utbetalt belopp för transportbidraget har ökat kraftigt under de senaste åren. År 2023 utbetalades 517,6 miljoner kronor, år 2022 utbetalades 509,8 miljoner kronor och år 2021 utbetalades 414,5 miljoner kronor i transportbidrag.

Tillväxtverket gör prognoser fyra gånger per år gällande kommande utbetalningar av transportbidraget. Befintlig prognosmodell har svårt att hantera svårförutsedda händelser i omvärlden som påverkat den globala ekonomin. Transportbidraget ska kompensera för merkostnader och merkostnader utgör grund för bidragsnivåerna. I regleringsbrevet för 2024 fick Tillväxtverket i uppdrag att

*”Göra en översyn av prognosmodellen för transportbidraget för att öka utgiftsprognosernas tillförlitlighet. Tillväxtverket ska även föreslå en minskning av bidragsnivåerna för uttransporter för transportbidrag för att driftstödet ska vara i enlighet med EU:s lagstiftning om gruppundantag från statsstödsreglerna (GBER)”*<sup>2</sup>

## 1.2 Mål

Göra en översyn av prognosmodellen för transportbidraget för att öka utgiftsprognosernas tillförlitlighet samt föreslå en minskning av bidragsnivåerna för uttransporter för transportbidrag.

---

<sup>1</sup> Textil-, beklädnads-, läder- och lädervaruindustri, färgindustri, läkemedelsindustri, tvättmedels- och toalettmiddelindustri, gummivaruindustri, plastvaruindustri, porslins- och lergodsindustri, glas- och glasvaruindustri, verkstadsindustri, musikinstrumentindustri och sportvaruindustri.

<sup>2</sup> Regeringskansliet dnr KN2023/04613, KN2023/04632 (delvis), KN2023/02455

### 1.3 Metod

För att öka utgiftsprognosernas tillförlitlighet har Tillväxtverket i uppdraget sett över om det finns förklaringsvariabler med högre förklaringsgrad än de som ingår i den nuvarande prognosmodellen. Vi har i denna del av uppdraget tagit hjälp av Sweco Sverige AB. Under arbetet har Tillväxtverket och konsultföretaget haft en tät dialog. Arbetet har resulterat i en ny prognosmodell. En utgångspunkt har varit att inhämtning av underlag till prognos ska så långt som möjligt ske automatiskt samt att beräkningarna för prognoserna ska göras i statistikverktyget Statistiskt analysystem, SAS.

För en mer detaljerad beskrivning av prognosmodellens utformning se kapitel 3.

När det gäller att föreslå en minskning av bidragsnivåerna för uttransporter har Tillväxtverket studerat resultatet av tidigare regeringsuppdrag som handlade om att analysera merkostnaderna<sup>3</sup>. Vi har även räknat på och analyserat ekonomiska konsekvenser av generella neddragningar av bidragsnivåerna.

---

<sup>3</sup> 2006: Transportkostnader för företag i norra Sverige, 2006, SIKArappport 2006:3  
2014: Uppdaterad beräkning av transportkostnader i norra Sverige, 2014, VTI  
2022: N2021/00458 N2021/00375(delvis) N2022/02326 (delvis)

## 2 Slutsatser och rekommendationer

Tillväxtverket har i regleringsbrevet för år 2024 fått i uppdrag att dels göra en översyn av prognosmodellen för transportbidraget för att öka utgiftsprognosernas tillförlitlighet, dels föreslå en minskning av bidragsnivåerna för uttransporter för transportbidrag.

### 2.1 Översyn av ny modell

Tillväxtverket konstaterar att den nuvarande prognosmodellen för transportbidraget har haft svårt att ge träffsäkra prognoser under de senaste åren. Det har varit en period med stora omvärldshändelser som kraftigt påverkat företagens ekonomi och medfört att modellen haft svårigheter att träffa rätt.

Tillväxtverket har i uppdraget utvecklat en ny prognosmodell. För att ta fram den nya modellen har en mängd variabler och olika källor för framskrivning diskuterats och testats. Tillgänglighet till data för automatisk inhämtning är en annan aspekt som vi tittat på, allt för komma fram till en prognosmodell som ska leverera så tillförlitliga prognoser som möjligt.

Den nya modellen är uppbyggd av två olika delar. Den ena delen innehåller variablerna utbetalt transportbidrag föregående år samt bruttoregionalprodukt för övre Norrland som skrivs fram med uppgifter från Konjunkturinstitutet. Den andra delen i modellen innehåller uppgifter från nyligen inkomna ansökningar om transportbidrag. Vi bedömer att den nya prognosmodellen kan användas för att öka prognosernas tillförlitlighet. Vi kommer noga följa modellens utfall och utvärdera dess träffsäkerhet löpande.

En prognosmodell har dock alltid svårt att ta hänsyn till oförutsedda händelser. Även händelser som är väntade, men där effekten inte är klarlagd i förväg, kommer att påverka prognosmodellens träffsäkerhet. Ett exempel är nya stora företagsetableringar i stödområdet och kringeffekter för underleverantörer till dessa företag. Historiskt sett har ansökningar från nya sökande omfattat relativt låga transportkostnader och därmed relativt låga anspråk på transportbidrag till en början, för att efter en tid när verksamheten kommit i gång, öka. I skrivande stund, första kvartalet 2024, vet vi att företagsetableringar har gjorts i Skellefteåområdet och viss verksamhet har kommit i gång. Tillväxtverket har fått några förfrågningar om transportbidrag men hittills enbart någon enstaka ansökan och som resulterat i relativt små utbetalningar. Om det inkommer ansökningar med mycket omfattande transportkostnader skulle det medföra ett "hack" i den andra delen av prognosen – men efter tid skulle det jämna ut sig på en högre nivå.

Samtidigt som Tillväxtverket fick detta uppdrag, fick myndigheten även i uppdrag att föreslå en minskning av bidragsnivåerna för uttransporter för transportbidrag. Båda uppdragen ska slutrapporteras senast den 3 maj 2024. Bidragsnivåerna har varit oförändrade sedan 2007 och ett beslut om minskning av bidragsnivån för uttransporter kommer att ha effekt på prognoserna för transportbidraget. Om beslut tas och bidragsnivåer förändras kommer det att dröja en tid innan modellen anpassat

sig till nya nivåer, både vad gäller indata för total utbetalning per år och vad gäller beräkning av förväntad bidragsprocent utifrån inkomna ansökningar.

Vid en förändring av bidragsnivån är det möjligt att, i ett fristående utvecklingsarbete, anpassa prognosmodellen till de nya förutsättningarna. Detta skulle i så fall medföra en bearbetning av tidigare ansökningar för att harmonisera dessa med den nya bidragsnivån. Arbetet skulle ge en bättrad precision givet de förändrade förutsättningarna. Alternativt är att vänta tills all bakomliggande statistik uppdaterats till de nya omständigheterna. Detta tar minst ett kalenderår.

## 2.2 Förslag till minskning av bidragsnivåerna

Tillväxtverket har i uppdraget studerat resultaten av tidigare regeringsuppdrag som handlat om att analysera merkostnaderna. Vi har även räknat på och analyserat ekonomiska konsekvenser på anslagsnivå av sänkning av bidragsnivåerna.

Tillväxtverket föreslår en sänkning av bidragsnivåerna för uttransporter med fem procentenheter för alla kommuner inom bidragsområdet.

En minskning av fem procentenheter skulle likställa stödnivån för uttransportbidraget med stödnivån för intransportbidraget. Förslaget till sänkning av uttransportbidragets bidragsnivå går i linje med resultatet i senaste analysen om merkostnader för transport av varor i stödområdet för transportbidraget. Som Tillväxtverket beskrev i slutrapporten för detta uppdrag<sup>4</sup> (2023) indikerade denna analys att uttransporter inte längre medför högre merkostnad än intransporter.

Analysen visade även att transportkostnadssituationen för företag i bidragsområdet generellt sett är sämre än för företag utanför bidragsområdet. Företag i bidragsområdet har en merkostnad för transporter jämfört med företag utanför bidragsområdet. På kommunnivå visade resultatet på stora skillnader mellan närliggande kommuner inom bidragsområdet. Eftersom analysen indikerade att merkostnaderna för transporter kunde vara lägre än befintliga bidragsprocentsatser rekommenderade Tillväxtverket en översyn av den befintliga modellen för beräkning av transportbidrag. Då en sådan översyn inte gjorts baseras Tillväxtverket förslag om sänkning av transportbidraget på den nu befintliga modellen för beräkning av transportbidrag.

---

<sup>4</sup> Analys av merkostnader generellt för transport av varor för företag i stödområdet för transportbidraget (N2021/00458 N2021/00375(delvis) N2022/02326 (delvis))



## 3 Genomförande – uppdrag del 1 Översyn av prognosmodell

### 3.1 Kort historik om tidigare prognosmodeller

År 2007 togs en prognosmodell för transportbidraget fram. En stor mängd förklaringsvariabler testades och resultatet blev att variablerna historisk data om transportbidragsutbetalningar tre år tillbaka och genomsnittligt oljepris hade bäst förklaringsgrad. Mellan åren 2000–2007 ökade utbetalningarna av transportbidrag långsamt samtidigt som oljepriset låg på en jämn nivå med en gradvis ökning de sista åren. Under åren 2012–2017 varierade storleken på utbetalningarna mer och oljepriset gick från mycket höga priser till en halvering år 2015.

År 2017 gjordes ett översiktsarbete för att se över den första prognosmodellen. Även denna gång testades flera förklaringsvariabler. Resultatet blev en prognosmodell med variablerna tidigare utbetalt transportbidrag tillsammans med uppgifter från SCB:s industriproduktionsindex; SNI avdelning C-Tillverkning och uppgifter från Konjunkturinstitutets prognosdatabas; produktion arbetade timmar och produktivitet. De senaste åren har dock denna prognosmodell haft svårt att generera korrekta prognoser för transportbidrag.

### 3.2 Befintlig prognosmodell

Prognosmodellen som har använts och används fram till idag, bygger som tidigare nämnts på variablerna tidigare utbetalt transportbidrag tillsammans med uppgifter från SCB:s industriproduktionsindex; SNI avdelning C-Tillverkning och uppgifter från Konjunkturinstitutets prognosdatabas; produktion arbetade timmar och produktivitet. Samtliga nämnda uppgifter läggs in i prognosmodellen som är utformad i Excel där en regressionsanalys görs.

En svaghet med detta arbetssätt är den manuella hanteringen med flera steg och därmed risk för att fel uppgifter matas in eller att något steg inte görs på rätt sätt. Beräkningarna görs i Excel och där kan inte eventuella ändringar spåras på samma sätt som i ett mer avancerat statistikprogram. Efter att modellen beräknat en prognos gör Tillväxtverket även viss handpåläggning innan den lämnas in. Orsaker till handpåläggning kan vara uppgifter från inkomna ansökningar om anspråk eller förändringar av drivmedelspriser. Uppgifter från SCB:s industriproduktionsindex har en tids eftersläpning, vilket inte är optimalt. Å andra sidan är det inte ovanligt att statistikuppgifter från källor som inhämtar stora mängder data har eftersläpningar. En styrka med att inhämta uppgifterna från dessa källor är deras tillgänglighet och robusthet över tid.

#### 3.2.1 Varför har den befintliga modellen blivit mindre träffsäker?

Modellen har haft svårare att träffa rätt de senaste två åren. Det beror främst på två orsaker, dels en inneboende tröghet i modellen och dels stora händelser i omvärlden som kraftigt påverkat företagens ekonomi.

Trögheten och en svag förmåga att snabbt ändra kurs hänger ihop med förklaringsvariablerna. Exempelvis använder modellen uppgifter för tidigare utbetalt transportbidrag från år 2000 och framåt, det vill säga en mycket lång tidsperiod. Å andra sidan behövs en balans, så att ett år som sticker ut och som inte följer trenden, inte får alltför mycket tyngd och leder kommande prognoser fel.

Den andra orsaken är de stora händelserna som inträffade i omvärlden under 2020–2022; coronapandemin, Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina och efterföljande ökade transportkostnader, främst drivet av höjda drivmedelspriser samt hög inflation. Tillverkningsindustrin i Sverige klarade coronapandemin relativt bra. Däremot fick Tillväxtverket information från sökande företag att många hade svårt att få tag i råmaterial och insatsvaror och att när de till slut fick tag på material, hade både inköpspriserna och transportkostnaderna höjts kraftigt.

### **3.3 Arbete med ny prognosmodell**

Tillväxtverket vill att inhämtning av indata primärt ska ske via automatiserade processer. Källorna ska kunna vara externa eller interna. Interna källor är till exempel Nyps 2020 och ProDiver för tidigare utbetalt transportbidrag. Automatiserad inläsning är fördelaktigt eftersom det dels underlättar arbetet med framtagande av prognos, när uppgifter hämtas automatiskt i stället för att en person ska söka fram uppgifter och lägga in i en modell. Dels ger automatiserad inläsning en kontinuitet, vilket är viktigt eftersom prognos ska lämnas löpande fyra gånger per år. Det är dock avgörande att indata är tillgänglig så prognosmodellen smidigt kan hämta uppgifterna.

Tillväxtverket har tagit hjälp av Sweco Sverige AB för att utveckla en ny prognosmodell. Som en del i detta arbete har en mängd förklaringsvariabler testats och en ny prognosmodell har utarbetats. Den nya modellen är uppbyggd av två olika delar som beskrivs nedan.

#### **3.3.1 Första delen i modellen**

##### **3.3.1.1 Flera variabler har testats**

En mängd olika variabler har testats. Den variabel som hade bäst förklaringsgrad är tidigare utbetalt transportbidrag. Till det har flera rörliga indatavariabler som kommer från senare år även testats.

De variabler som togs vidare till testning och modellkörningar var:

- transportbidraget föregående år respektive två år bakåt i tiden (ett- och två-års eftersläpning, lagg)
- ett medelvärde av transportbidraget två respektive tre år
- bruttoregionprodukt (BRP) för övre Norrland avseende Standard för svensk näringsgrensindelning (SNI) B05-C33 med och utan eftersläpning
- BRP SNI A01-F43 med och utan eftersläpning
- tjänsteprisindex (TPI) för godstransporter
- konsumentprisindex (KPI). För dessa variabler gjordes en korrelationsmatris

Utbetalt transportbidrag med ett års eftersläpning, det vill säga föregående års utbetalning av transportbidrag hade en bra förklaringsgrad och har valts ut som en rörlig indatavariabel.

Många externa källor såsom Statistiska centralbyrån som tillhandahåller uppgifter om BRP, har en eftersläpning för sin data. Det gör att det ibland inte hunnit inkomma nya uppgifter, eller att det enbart inkommit viss ny data när ny prognos ska lämnas in. Detta diskuterades också under arbetets gång, men bedömdes vara hanterbart eftersom variabeln, BRP, utgör en av tre variabler i framtagna prognosmodell. Ingående data som gäller uppgifter från inkomna ansökningar om transportbidrag finns tillgängligt utan eftersläpning.

Variabeln Tjänsteprisindex för godstransporter (TPI) diskuterades i början av arbetet. Eftersom en stor del av utfört transportarbete som genererar transportbidrag går på väg, gav det förhoppning om att variabeln skulle kunna vara lämplig som förklaringsvariabel. Men efter körningar i statistikprogrammet visade det sig att den inte hade en tillräckligt stor förklaringsgrad och har valts bort.

Inledningsvis analyserades även andra variabler<sup>5</sup>, men dessa exkluderades sedan i själva modelltestet antingen på grund av att data inte fanns tillgängligt flera år bakåt i tiden, att variabeln inte bedömdes kunna förklara variationen på transportbidraget, eller på grund av bristfälligt underlag för att skriva fram variabeln under prognosperioden.

### 3.3.1.2 Flera modeller har testats

Baserat på signifikansnivå på regressionskoefficienterna (justerad R-kvot) och residualdiagram, valdes sedan sex olika modeller ut för vidare utredning, som listas i tabell 1.

Tabell 1 Variabler i de sex regressionsmodellerna samt modellernas förklaringsgrad

Modell	Variabel 1	Variabel 2	Variabel 3	Justerad R-kvot
1	Transportbidrag 1 års lagg			67,2%
2	Transportbidrag 1 års lagg	BRP_B05_C33_lagg		77,3%
3	Transportbidrag 1 års lagg	Transportbidrag 2 års lagg		69,1%
4	Transportbidrag 1 års lagg	BRP_A01_F43_lagg		73,8%
5	Transportbidrag 1 års lagg	Transportbidrag 2 års lagg	BRP_B05_C33_lagg	79,6%
6	Transportbidrag 1 års lagg	Transportbidrag 2 års lagg	KPI	76,2%

Källa: Sweco Sverige AB

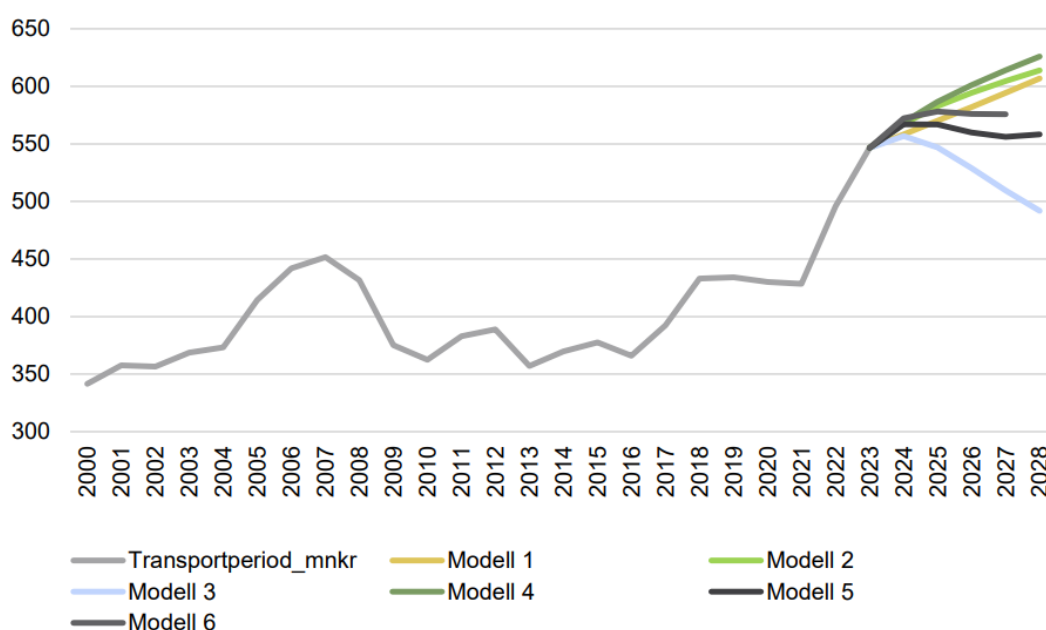
För att välja ut en prognos av de som listades i tabell 1 kördes prognoser fram för perioden 2024–2028 respektive 2019–2023. I figur 1 på nästa sida, presenteras

<sup>5</sup> Sysselsatta per kommun, Sysselsatta per län, Producentprisindex, Industriproduktionsindex, Importprisindex, Folkmängd, Antal anställda inom industrin, Hemmamarknadsprisindex, Arbetade timmar per län, Prognoser för Export, Import, Förädlingsvärde, Hushållens konsumtionsutgifter och Sysselsatta

faktiskt utbetalt bidrag perioden 2000–2023 och prognosutfall för perioden 2024–2028 för de sex olika modellerna. Som framgår varierade prognosutfallen.

Modellerna där transportbidraget med ett och två års eftersläpning används ger en nedåtgående kurva under de sista prognosåren. Test tillbaka till 2017 ger fortfarande negativ påverkan av transportbidraget med två års eftersläpning. Modell 6 som innehåller KPI ser bra ut de senaste åren då inflationen har varit hög, men om underlag för åren när inflationen var lägre endast används så försämras förklaringsgraden betydligt.

*Figur 1 Faktiskt transportbidrag i miljoner kronor (mnkr) perioden 2000–2023 samt prognosresultat perioden 2024–2028 baserat på sex olika regressionsmodeller*



Källa: Sweco Sverige AB

Eftersom transportbidraget två år bakåt i tiden har relativt låg signifikans, som även försämras om regressionen görs för subdataset, exkluderas modellerna med denna eftersläpning. Även modell 1 och 4 exkluderas mot bakgrund av deras justerade R-kvoter. Därmed valdes modell 2 ut som slutgiltig modell. För att skriva fram BRP-utvecklingen i övre Norrland används Konjunkturinstitutets prognoser för BNP och dess utvecklingstal. Även om det hade varit optimalt att ha tillgång till BRP-prognoser på branschnivå, används rikets BNP som ett tillförlitligt närmevärde för att approximera BRP-utvecklingen på grund av brist på specifik data. Uppgifter om BRP och om BRP-utvecklingen hämtar prognosmodellen automatiskt.

För att få fram prognos för kommande fyra år ska prognosmodellen skriva fram BRP-utvecklingen med hjälp av utvecklingstakten i Konjunkturinstitutets BNP-prognos. Andra alternativ för framskrivning, såsom data från Regionalt analys- och prognosystem (RAPS) och lönestatistik diskuterades, men valet föll på Konjunkturinstitutet bland annat för god tillgänglighet av data.

Som underlag till prognosen ska handläggare lägga in totalt utbetalt transportbidrag per år.

### 3.3.2 Andra delen i modellen

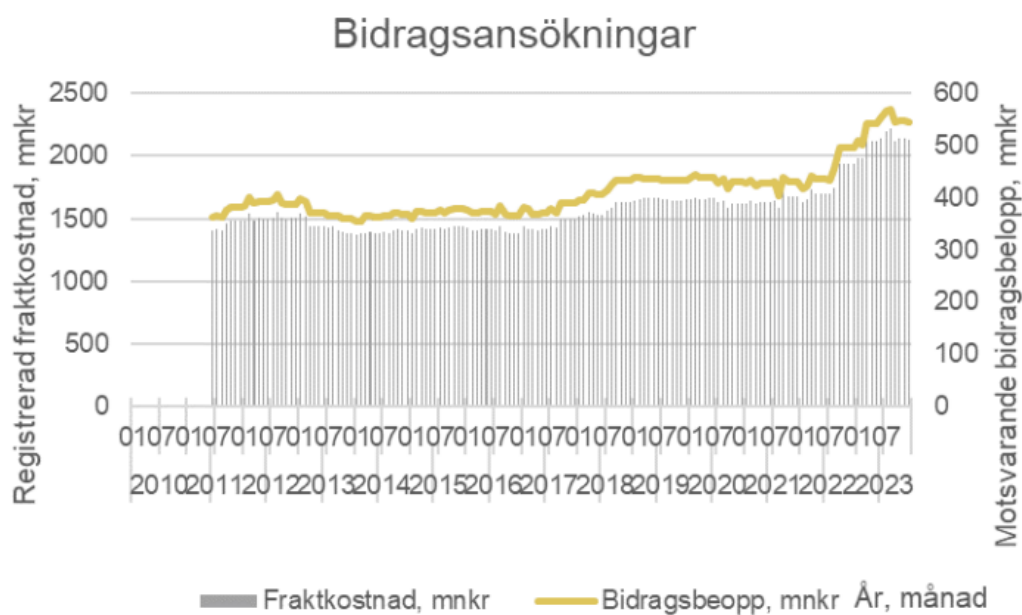
Under arbetet diskuterades möjligheten att få in uppgifter från nyligen inkomna ansökningar i prognosmodellen. Detta skulle ge input om transportkostnader som företagen haft och därmed skulle prognosmodellen även ha en variabel med aktuell data.

#### 3.3.2.1 Prognos för första året

Modellen för prognos över transportbidraget under det första året bygger på nedanstående antaganden. Det första antagandet är att transportbidragsansökningarna följer samma årscykel år från år. Majoriteten av alla bidragsansökningar under ett kalenderår inkommer under kvartal ett och tre. Under övriga kvartal inkommer endast ett fåtal ansökningar.

Det andra antagandet är att kvoten mellan total fraktkostnad och transportbidrag är relativt konstant över tid. När transportkostnaderna ökar i bidragsansökningarna blir även det utbetalda transportbidraget högre. Kvoten (bidragsprocenten) mellan utbetalt transportbidrag och total fraktkostnad enligt bidragsansökningarna har legat runt 26 procent under den senaste tioårsperioden. I mitten av 2021 sänktes bidragsprocenten och den har därefter varit ganska stabil runt 25,5 procent. I figur 2 framgår hur fraktkostnader och bidrag har samma utveckling.

Figur 2 Total fraktkostnad och transportbidrag efter ansökningsmånad, 2011 – 2023, miljoner kronor (mnkr)



Källa: Sweco Sverige AB

Det tredje antagandet är att en väldigt liten andel av den ansökta transportkostnaden underkänns under bidragshandläggningen. Cirka 98 procent av alla bidragsansökningar ger en utbetalning av transportbidrag under samma kalenderår.

Då total fraktkostnad och utbetalt transportbidrag har ett starkt samband kan man utnyttja information om total fraktkostnad under den senaste tolv månadersperioden för att göra en uppskattning över hur stort transportbidrag som kan förväntas betalas ut. För att skatta transportbidraget för det första prognosåret används den totala fraktkostnaden i transportbidragsansökningarna under den senaste tolv månadersperioden fram till månadsskiftet före månaden för prognosberäkningen. Denna kostnad multipliceras med en förväntad bidragsprocent (kvot mellan transportbidrag och total fraktkostnad).

Ansökningarna under de två sista månaderna har till stor del inte fått ett slutligt beslut och eventuell information om transportbidrag är endast ett anspråk. Därför används den genomsnittliga bidragsprocenten tre till fem månader bakåt i tiden. Valet av dessa tre månader baseras på att även om bidragsprocenten är relativt stabil finns en viss slumpmässig variation mellan månaderna. Dessutom gör en bidragsprocent som baseras på relativt få månader i närtid att nya bidragsprocenter fortare implementeras i prognosmodellen, om en justering av bidragsnivåer skulle ske.

Då prognosmodellen baseras på inkomna transportbidragsansökningar kommer prognosen för första året att ändras varefter aktuella ansökningar ersätter ett år gamla ansökningar. Vid prognosberäkningen i februari används inkomna bidragsansökningar från februari året före till och med januari innevarande år. Vid prognosen i april används bidragsansökningar från april året före till mars innevarande år. Det innebär att prognoser tidigt under året till största del baseras på ansökningar året före, men varefter fler ansökningar under året inkommer desto bättre blir prognosen. Bäst träffbild får prognosen i oktober då i princip samtliga ansökningar under året har inkommit till Tillväxtverket.

När det är relativt stora förändringar mellan två år fungerar modellen i regel sämre. Särskilt tydligt är det för 2022. Det är i princip endast årets sista prognos som har en riktigt bra träffbild de flesta åren. Undantaget är 2020 och 2021 där årets sista prognos underskattade utfallet 2020 och överskattade utfallet 2021. Det berodde på att ovanligt hög andel av de bidragsgenererade bidragsansökningarna inkom under det fjärde kvartalet 2020. Det påverkade även prognosen för 2021 då ansökningarna hade ett normalt årsmönster.

Under år där det är små förändringar mellan åren fungerar prognosen bättre än under perioder då transportbidragsansökningarna ökar eller minskar kraftigt. Som underlag till prognosen ska handläggare på Tillväxtverket per ansökningsdag registrera total fraktkostnad enligt bidragsansökningarna samt totalt transportbidrag som dessa ansökningar har genererat.

Uppgifter om transportkostnader från inkomna ansökningar har valts ut som en rörlig indatavariabel.

## 4 Genomförande – uppdrag del 2 Förslag till minskning av bidragsnivåerna

### 4.1 Bidragsnivåer över tid – en historik

Transportbidraget har funnits sedan 1971 och i början bestod stödområdet förutom av de fyra nordligaste länen, även av vissa kommuner i bland annat i Gävleborgs, Värmlands och dåvarande Kopparbergs och Älvsborgs län. Stödområdet delades upp i olika transportstödszoner med olika bidragsnivåer. Bidragsnivåerna låg på mellan 10–50 procent för både in- och uttransporter. Nivåerna berodde även på transporterens längd. För att vara bidragsberättigad måste transporten i de fyra nordligaste länen ha överskridit 150 km.

Under 1980- och 1990-talen minskade stödområdet och krav på de bidragsgrundande transporterens längd ökade. Efter Sveriges inträde i EU 1995 har regeringen notifierat transportbidraget hos EU-kommissionen. Transportbidraget utgjorde länge ett undantag från statsstödsreglerna med motivet att hela stödområdet uppfyllde kriteriet om låg befolkningstäthet, det så kallade gleshetskriteriet. År 1999 godkände kommissionen den ändrade stödordningen för regionalt transportbidrag för perioden 2000–2006.

År 2000 trädde förordning SFS 2000:281 i kraft och från det året har stödområdet samma omfattning som idag, det vill säga de fyra nordligaste länen. Godsets transportsträcka för att vara bidragsberättigat bestämdes till minst 401 km, vilket gäller fortfarande. Bidragsområdet bestod då av fyra transportbidragszoner med olika bidragsnivåer, se bilaga 1. Västernorrlands län utgjorde en zon, Jämtlands län utom Strömsund kommun utgjorde en annan zon, kustkommunerna generellt sett i Norr- och Västerbotten en zon och inlandskommunerna generellt sett i Norr- och Västerbotten, en zon. Bidragsnivåerna låg på mellan 15–45 procent för både in- och uttransporter. I zonen där inlandskommunerna i Norr- och Västerbotten ingick var det olika bidragsnivå beroende på om godset hade transporterats mellan 401–749 km eller om godset hade transporterats över 750 km.

Inför notifieringen 2007 fick Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) i uppdrag av regeringen att genomföra beräkningar av transportmerkostnader avseende godstransporter för företag lokaliserade i norra Sverige.

SIKA använde modellsystemet Samgoods, som användes av SIKA och trafikverken för att göra effektberäkningar av förändringar i infrastruktur och av olika transportpolitiska styrmedel. Modellen räknade på transportkostnader av gods till och från olika kommuner i Sverige. Resultatet då var att företag i de fyra nordligaste länen hade ett sämre kostnadsläge än i övriga landet, det vill säga att de hade en merkostnad. Kostnadsläget var något bättre för intransporter jämfört med uttransporter. Dessa resultat lämnades in till kommissionen för att visa att de företag som är belägna i de fyra nordligaste länen i landet har merkostnader för transport.

Vid notifieringen 2007 står det i kommissionens beslut att de inte har några invändningar mot den anmälda stödordningen Regionalt transportbidrag till den 31

december 2013 eftersom den är förenlig med den gemensamma marknaden i enlighet med artikel 87.3 c i EG-fördraget.

Från och med revidering av nationell förordning 2000:281, år 2007, infördes skillnad mellan in- och uttransportbidrag, där intransportbidraget är fem procentenheter lägre. Transportbidragszonerna togs bort och bidragsnivåerna bestäms enbart av den kommun som företaget ligger i. Godset måste transporteras över 401 km, precis som tidigare och samma bidragsnivå utgår oavsett transportens längd. Tidigare var det skillnad i bidragsnivå i en av transportbidragszonerna, beroende på transportens längd.

Från 2014 ingår transportbidraget i EU:s så kallade Allmänna gruppundantag (GBER). Därmed hanteras transportbidrag i enlighet med kapitel I och artiklarna 13 och 15 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget, med de begränsningar som följer av denna förordning.

#### 4.2 Bidragsnivåer för uttransporter

Enligt det Allmänna gruppundantaget är villkoren för transportbidraget att det ska vara objektivt kvantifierbart på förhand samt att merkostnaderna beräknas på transporter inom den berörda medlemsstaten med det transportmedel som leder till den lägsta kostnaden för stödmottagaren. Stödnivån får inte överstiga 100 procent av transportmerkostnaderna. Regeringen har i svar till kommissionen slagit fast att villkoren följs och en viktig utgångspunkt är att transportbidraget är förutsägbart, har transparenta förutsättningar och är administrativt hanterbart.

Dagens stödnivåer för uttransporter framgår av i tabell 2. De togs fram inför notifieringen och gäller fortfarande. Nivåerna varierar mellan 10 och 45 procent av transportkostnaderna som motsvarar de merkostnader för transport som uppstår för företag i de regioner som är berättigade till transportstöd.

Transportbidraget är högre längst i norr och i inlandet och följer idag logiken att det blir högre transportkostnader ju längre från stora marknader och transportstråk företagen verkar. Se figur 3. Bidragsnivåerna för intransporter ligger fem procentenheter lägre än bidragsnivåerna för uttransporter.

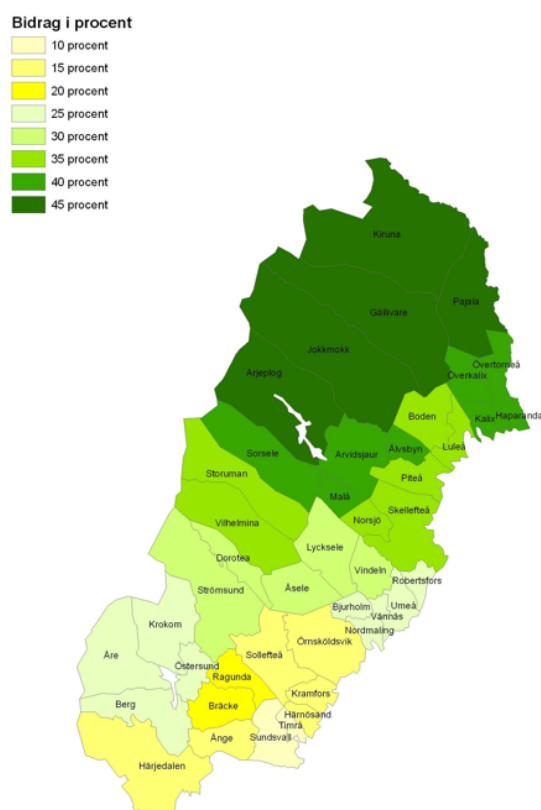
Tabell 2: Uttransportbidragsnivå efter produktionsställets belägenhet

Län	Bidragsnivå i procent	Län	Bidragsnivå i procent
<b>Jämtlands län</b>		<b>Västernorrlands län</b>	
Berg	25	Härnösand	15
Bräcke	20	Kramfors	15
Härjedalen	15	Sollefteå	15
Krokom	25	Junseles församling (Sollefteå kommun)	30
Ragunda	20	Ramseles/Edseles församling (Sollefteå kommun)	30
Strömsund	30	Ådalslidens församling (Sollefteå kommun)	30
Åre	25	Sundsvall	10



Östersund	25	Timrå	10
<b>Västerbottens län</b>		Ånge	15
Bjurholm	25	Örnsköldsvik	15
Dorotea	30	Fd Solberg (Örnsköldsvik kommun)	30
Lycksele	30	<b>Norrbottnens län</b>	
Malå	40	Arjeplog	45
Nordmaling	25	Arvidsjaur	40
Norsjö	35	Boden	35
Robertsfors	25	Gällivare	45
Skellefteå	35	Haparanda	40
Sorsele	40	Jokkmokk	45
Storuman	35	Kalix	40
Umeå	25	Kiruna	45
Vilhelmina	35	Luleå	35
Vindeln	30	Pajala	45
Vännäs	25	Piteå	35
Åsele	30	Älvsbyn	40
		Övertorneå	40
		Övertorneå	40

Figur 3: Stödområde för transportbidrag



Stödområdet för transportbidrag och bidragsnivåer idag 2024. Intransportbidrag är fem procentenheter lägre än uttransportbidrag

#### 4.2.1 Stöd för merkostnader

I kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014, Allmänna gruppundantaget (GBER) kapitel 1 artikel 15 står att *I glest befolkade områden ska stödordningar för regionalt driftstöd kompensera för merkostnaderna för transport av varor...* Transportbidraget ska därmed kompensera för merkostnader men inte överkompensera de företag som söker transportbidrag.

Merkostnader för transport av varor är den ökade kostnad som företag i vissa kommuner har främst på grund av långa avstånd. Vid notifiering 2007 samt inträde i Allmänna gruppundantaget 2014 har Sverige uppgivit till EU kommissionen att bedömningen av merkostnaden för transporten grundar sig på det billigaste och mest miljövänliga transportsättet och den kortaste vägen. EU kommissionen har granskat transportbidraget vid tre tillfällen, år 2014, 2018 och 2019. Granskningarna har alltså skett både före transportbidragets inträde i det Allmänna gruppundantaget och efter inträdet. Stödgivningen har varit i fokus och samtliga granskningar har visat, enligt kommissionen, att stödgivning sker i enlighet med EU:s regelverk.

För att säkerställa att Sverige inte överkompenserar företag som söker transportbidrag har också flera utredningar tillsatts.

Den första genomfördes 2006 av Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) och resulterade i de bidragsnivåer som gäller idag (våren 2024). De kom bland annat fram till att det finns övergripande stöd för att transportkostnadssituationen för företag i bidragsområdet generellt sett är sämre än för företag utanför bidragsområdet.

Den andra utredningen, Uppdaterad beräkning av transportkostnader för företag i norra Sverige, gjordes 2014 av Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI. Här användes en uppdaterad version av Samgodsmodellen som innebar att det blev problematiskt att på detaljnivå jämföra resultatet med den tidigare modellen. Utredningen visade dock att transportkostnaderna ökade med avstånd vilket innebar att företag i norra Sverige fortsatt hade merkostnader.

I regleringsbrevet för 2021 fick Tillväxtverket i uppdrag att analysera merkostnader. Det resulterade i den tredje utredningen, Analys av merkostnader generellt för transport av varor för företag i stödområdet för transportbidraget. Den rapporterades till Regeringskansliet i januari 2023. VTI tog fram underlagsrapport i uppdraget och kom även här fram till att transportkostnadssituationen för företag i bidragsområdet generellt sett är sämre än för företag utanför bidragsområdet. Rapporten indikerar att merkostnaderna är lägre jämfört med de beräkningar som gjordes vid införandet av den modell som används för transportbidraget idag. Det gäller främst uttransporter.

På kommunnivå visade resultatet på stora, och svårförklarade, skillnader mellan närliggande kommuner inom bidragsområdet. Eftersom analysen indikerade att merkostnaderna för transporter kunde vara lägre än befintliga bidragsprocentsatser rekommenderade Tillväxtverket i sin slutrapport till regeringen en översyn av den befintliga modellen för beräkning av transportbidrag. Då en sådan översyn inte gjorts baseras Tillväxtverket förslag om sänkning av transportbidraget i detta uppdrag på den nu befintliga modellen för beräkning av transportbidrag.

När det gäller VTI:s uträkning på kommunnivåer har Tillväxtverket gjort bedömningen att resultaten inte var tillräckliga för att utgöra underlag för justering av bidragsnivåerna.

#### 4.2.2 Transportbidrag i Finland

I Finland finns ett liknande transportbidrag som det Sverige har och stödområdet utgörs av landskap i norra respektive östra Finland. Syftet med transportbidraget i Finland är näraliggande syftet för det svenska transportbidraget: *att upprätthålla och utveckla verksamhetsförutsättningarna för små och medelstora företag i glesbebodda regioner genom att minska den kostnadsbelastning som föranleds av långa transportsträckor för produkter*. I Finland är det endast små och medelstora företag som kan beviljas transportbidrag medan i Sverige kan även stora företag beviljas transportbidrag. Transportsträckan ska vara minst 266 kilometer enligt det finska regelverket.<sup>6</sup>

I Finland är bidragsnivåerna beroende på transportavstånd; ju längre transportavstånd desto högre bidragsnivå. För den lägsta bidragsnivån på nio procent måste transporten uppgått mellan 266–400 kilometer och för den högsta bidragsnivån på 20 procent måste transporten ha överstigit 801 kilometer.

#### 4.3 Generell minskning med fem procentenheter

Tillväxtverket föreslår en sänkning av bidragsnivåerna för uttransporter med fem procentenheter, se tabell 3.

Tabell 3: Sänkning av uttransportbidragsnivå med fem procentenheter efter produktionsställets belägenhet

Län	Bidragsnivå i procent	Län	Bidragsnivå i procent
<b>Jämtlands län</b>		<b>Västernorrlands län</b>	
Berg	20	Härnösand	10
Bräcke	15	Kramfors	10
Härjedalen	10	Sollefteå	10
Krokom	20	Junseles församling (Sollefteå kommun)	25
Ragunda	15	Ramseles/Edseles församling (Sollefteå kommun)	25
Strömsund	25	Ådalslidens församling (Sollefteå kommun)	25
Åre	20	Sundsvall	5
Östersund	20	Timrå	5
<b>Västerbottens län</b>		Ånge	10
Bjurholm	20	Örnsköldsvik	10
Dorotea	25	F.d. Solberg (Örnsköldsvik kommun)	25
Lycksele	25	<b>Norrbottens län</b>	

<sup>6</sup> 1015/2022 Statsrådets förordning om regionalt transportstöd för åren 2023–2025

Malå	35	Arjeplog	40
Nordmaling	20	Arvidsjaur	35
Norsjö	30	Boden	30
Robertsfors	20	Gällivare	40
Skellefteå	30	Haparanda	35
Sorsele	35	Jokkmokk	40
Storuman	30	Kalix	35
Umeå	20	Kiruna	40
Vilhelmina	30	Luleå	30
Vindeln	25	Pajala	40
Vännäs	20	Piteå	30
Åsele	25	Älvsbyn	35
		Övertorneå	35
		Övertorneå	35

En minskning av fem procentenheter skulle likställa uttransportbidraget med intransportbidraget. Det går i linje med resultatet i senaste utredningen om att uttransporter inte längre medför högre merkostnad än intransporter.

Det är viktigt att transportbidraget är transparent för den sökande. Det ska vara tydligt för den sökande vilka regler som gäller avseende stödområde och bidragsnivåer. Genom en generell sänkning av bidragsnivåerna för uttransporter bevaras strukturen för bidraget med ett högre bidrag för företag med långa avstånd till marknaden. Logiken för den sökande blir att ju längre avstånd, det vill säga, ju längre norrut och västerut ett företag är lokaliserat, desto högre transportbidrag kan erhållas.

En minskning av stödnivåerna för uttransportbidrag skulle minska omfattningen av utbetalt transportbidrag med ca 80 miljoner kronor räknat på 2023 års registrerade transportkostnader.



## Bilaga 1 – Stödområdet 2007, indelat i fyra transportbidragszoner

