



Korrigerig av Samgods-beräkningar

Bakgrund och problembeskrivning

Grundproblemet är att de förändrade transportkostnader som beräknas med Samgods i UA1 (Aviserade styrmedel) är väsentligt lägre än de förändrade skatter och avgifter som beräknas i samma scenario. Dessa borde vara av samma storleksordning (ökade skatteintäkter för staten motsvaras av en lika hög kostnadsökning för godstransportföretag/godstransportköpare).

Grundorsaken till detta förhållande har visat sig vara att i Samgods används bränslepriset för år 2006. I scenariot Aviserade styrmedel har bränslekostnaden för år 2006 räknats upp med 7 %, vilket är den bränslekostnadsökning som beräknats för år 2030. Bränslepriset år 2006 är 9,98 och år 2030 (BAS) 17,93. En uppräknig på priset 2006 ger en kostnads/skatteökning på 0,7 kr per liter. År 2030 är kostnads/skatteökningen 1,33 kr per liter.

Detta innebär att beräknad kostnadsförändring (Samgods) blir väsentligt mycket lägre än beräknad ökad skatteintäkt då den senare har baserats på beräknad bränsleskatt år 2030.

Utöver detta finns ytterligare problem med Samgodsresultaten. En beräkning av förändrad länk-kostnad ger lägre belopp än vad summan av km-skatt och bränsleskatt ger, för respektive lastbilstyp. Totala länk-kostnader per fordonskm visar sig dock vara väsentligt mycket lägre än vad som anges som parametervärden. Det senare kan vara orsaken till den låga kostnadsökningen per fordonskm.

Huvudproblemet, som redovisas ovan, är att det måste vara en balans mellan beräknade skatteintäktsökningar och ökade transportkostnader. Detta kan åstadkommas på två sätt.

1. Använda "för låga" skatter i beräkningen av skatteintäkter, det vill säga de skatteökningar som baseras på 2006 års bränslepris. Då erhålls konsistens i beräkningen. Problemet är att vi då måste redovisa ett felaktigt lågt belopp på förändrade skatteintäkter.
2. Vi räknar "rätt" på förändrade skatteintäkter och lägger samtidigt på en högre länk-kostnad i scenarierna UA1 och UA3 (där drivmedelsskatten ökar och km-skatt införs). Pålägget består av skillnaden mellan å ena sidan beräknad ökad kostnad för bränsleskatt och km-skatt och å andra sidan de ökade länk-kostnader som redan ligger i modellen.

Nettoeffekten i kalkylen bör vara ungefär densamma, efter ökade transportkostnader och skatteintäkter kommer att vara av samma storleksordning men med motsatt tecken i de båda alternativen. Pedagogiskt är det dock en stor fördel att redovisa de verkliga konsekvenser i form av förändrade skatter och transportkostnader som förväntas uppstå.



Problemlösning

Vi har valt ansats 2 för att korrigera inkonsistensen i kalkylresultaten. Orsaken är främst att en sådan korrigering blir mer korrekt och enklare att förstå men också eftersom beräkningar av ökade skatteintäkter är en post som ofta tilldrar sig ett stort intresse från beslutsfattare och det är därför väsentligt att denna är så rätt som möjligt.

I tabell 1 nedan sammanfattas bränsleförbrukning, km-skatt och bränsleskattehöjning med dels bränslepris 2030, dels bränslepris 2006.

Tabell 1: Bränsleförbrukning och skattehöjning lastbilar i Samgods

Vehicle	Bränsleförbrukning, liter/mil	Km-skatt, kr/fkm	Bränsleskattehöjning, kr/fkm		Total skattehöjning 2030, kr/fkm
			Bränslepris 2030	Bränslepris 2006	
101	0,63	0,0003	0,083	0,044	0,084
102	1,83	0,012	0,244	0,128	0,256
103	2,38	0,01675	0,317	0,166	0,334
104	2,80	0,05325	0,373	0,196	0,426
105	3,91	0,30488	0,521	0,273	0,826

I kolumnen Vehicle redovisas de fem lastbilstyper som används i Samgods. Dessa förklaras närmare nedan

101	Lorry light LGV.< 3.5 ton
102	Lorry medium 3.5-16 ton
103	Lorry medium 16-24 ton
104	Lorry HGV 25-40 ton
105	Lorry HGV 25-60 ton

Som nämns ovan beräknas förändrade länk-kostnader i scenariot aviserade styrmedel. Dessa redovisas i tabell 2 nedan. Det enda som händer i detta scenario är ökade bränsleskatt och införande av en km-skatt. Det bör därför gå att ställa denna ökade länk-kostnad i relation till den beräknade totala skattehöjningen i tabell 1 ovan.



Tabell 2: Beräkning av kostnadspåslag vid beräkning av förändrade transportkostnader

Vehicle	Beräknad länk-kostnadsökning UA1-BAS, kr/fkm	Total skatthöjning 2030, kr/fkm	Differens, kr/fkm
101	0,0776	0,084	0,0060
102	0,0653	0,256	0,1908
103	0,0920	0,334	0,2419
104	0,1610	0,426	0,2654
105	0,2542	0,826	0,5716

Differensen används som ett påslag på länk-kostnaderna i UA1 och UA3.

Inga justeringar av UA2 görs. Detta scenario innehåller stora järnvägsutbyggnader men inga skatthöjningar för vägtrafiken. Även här finns dock en viss inkonsistens i och med att Samgods länk-kostnader är låga och förändrade drivmedelsskatter beräknas på drivmedelsskatten enligt BAS 2030. För UA1 och UA3 har vi enbart korrigerat med hänsyn till storleken på skatterna. I UA2 görs inga kostnadsförändringar görs utanför modellen och vi gör därför inga korrigeringar i detta scenario.

Resultat

Tabell 3: Aviserade styrmedel (UA1)

Samhällsekonomisk effekt		ORIGINAL		REVIDERAD	
		MSEK/ÅR	NUVÄRDE	MSEK/ÅR	NUVÄRDE
Kostnadsförändring godstrafik (Samgods alla trp)		-365	-11 789	-2 566	-82 789
Kostnadsförändring järnvägstransporter NBB					
Minskad transporttidsuppföring gods NBB					
Externa kostnader	Luftföroreningar	64	3 719	64	3 719
	CO2	80	4 609	80	4 609
	Olyckor	27	1 585	27	1 585
	Slitage	10	315	10	315
	Buller	152	8 750	152	8 750
Skatter	Drivmedelsskatt	2 111	68 090	2 111	68 090
	Vägsitage	982	31 697	982	31 697
	Banavgifter	29	948	29	948
SUMMA		3 090	107 926	889	36 926



Tabell 4: Systemanalys plus aviserade styrmedel (UA3)

Samhällsekonomisk effekt		ORIGINAL		REVIDERAD	
		MSEK/ÅR	NUVÄRDE	MSEK/ÅR	NUVÄRDE
Kostnadsförändring godstrafik (Samgods alla trp)		1 446	46 656	-662	-21 348
Kostnadsförändring järnvägstransporter NBB		191	5 092	191	5 092
Minskad transporttidsuppföring gods NBB		35	1 392	35	1 392
Externa kostnader	Luftföroreningar	275	15 898	275	15 898
	CO2	341	19 676	341	19 676
	Olyckor	116	6 684	116	6 684
	Slitage	-45	-1 461	-45	-1 461
	Buller	612	35 359	612	35 359
Skatter	Drivmedelsskatt	937	30 215	1 095	35 318
	Vägslitage	951	30 692	951	30 692
	Banavgifter	121	3 895	121	3 895
SUMMA		4 980	194 098	3 030	131 197