



2015- 02-01

Handläggare:
Per Bergström Jonsson
Tel. 031-368 2655

Underlag om trängselskattens finansieringsfunktion

Stadsledningskontoret har fått i uppdrag av kommunstyrelsen i Göteborg att utreda likvärdiga eller bättre alternativ till trängselskatten. Den första delen av utredningsuppdraget redovisades den 17 december. Den andra delen – om möjligheten att ersätta trängselskattens medfinansieringsfunktion - ska redovisas i början av februari 2015.

Stadsledningskontoret har bett mig som sakkunnig inom området trängselskatter att ge min beskrivning av trängselskattens finansieringsfunktioner som ett av många underlag för deras utredningsarbete. Erfarenheter som gett mig sakkunnighet inom området gjordes i tidigare arbete på Vägverket och Trafikverket. Detta PM är svaret på denna begäran. Bedömningar, påståenden och eventuella faktafel är helt och hållet mitt eget ansvar.

Vad är trängselskatt – sett ur ett juridiskt perspektiv

Trängselskatten är en statlig punktskatt. Andra sådana är exempelvis koldioxidskatten, alkoholskatten, momsens och tobaksskatten. En punktskatt påverkar konsumtionspriset för en vara eller en tjänst antingen genom ett fast påslag på priset (ex koldioxidskatten) eller genom ett procentuellt påslag (ex momsens). Punktskatterna är samma oavsett vilken ekonomisk styrka konsumenten som beläggs med skatten har. Trängselskatten utgör ett fast men tidsvarierat påslag på priset på en bilresa genom ett område där det ofta förekommer trängsel i vägsystemet.

Vissa punktskatter har en förutbestämd nivåförändring, ex att skatten automatiskt följer ett prisindex. Trängselskatten har inte någon sådan förutbestämd nivåförändring även om det finns statliga utredningar som pekar på att det vore lämpligt.

I avtalet om medfinansiering av det västsvenska paketet som undertecknades 2009 anges att trängselskatten ”ska inflationsuppräknas kontinuerligt” (p 3.2). I samband med införandet av flerpassageregeln 2011 valde regeringen att lägga in en första höjning av trängselskattens nivåerna till år 2015 bland annat med hänsyn till bedömningar av den allmänna prisutvecklingen.

Ändringar av trängselskatten beslutas genom att Riksdagen fattar beslut om att ändra i Lag om Trängselskatt (2004:629). Trängselskatt finns för närvarande i Stockholm och i Göteborg. Grundlagen Regeringsformen medger sedan 2011 att Riksdagen kan besluta om att delegera vissa beslut om trängselskatter till kommuner. Riksdagen har hittills avstått från att fatta sådana delegeringsbeslut.



Trängelskattens huvudsyfte är att öka framkomligheten för vägtrafiken. Trängelskatten bidrar även till minskat buller och minskade utsläpp av föroreningar från vägtrafiken, samt ger betydande intäkter som ska användas för att finansiera investeringar i infrastrukturen.¹

Vad är trängelskatt – sett ur ett administrativt perspektiv

Beslut om ändringar i trängelskattesystemen fattas alltid av Riksdagen. Regler för exempelvis avdragsrättigheter bestäms av Skatteverket, exempelvis att trängelskatteskostnader är avdragsgilla mot inkomstskatten för de resor som redan är berättigade avdragsrätt för inkomstens förvärvande.

Trafikverket äger och sköter om driften av betalstationerna.

Transportstyrelsen samlar in bildinformation från betalstationens kameror och omvandlar denna information till underlag för skattebeslut. Bilder från betalkameror som pekar på registreringsskyltar som inte är svenska skickas till en sk aviseringspartner som får i uppgift att identifiera ägaren till detta utländska fordon. En gång i månaden gör transportstyrelsen ett samlat skattebeslut för de fordon (både svenska och utländska) som någon gång fångats på betalkamerornas bilder. Transportstyrelsen gör vid dessa skattebeslut hänsynstaganden till de undantagsregler som finns i lagen om trängelskatt, ex för dem som har undantag på grund av funktionshinder, diplomatbilar eller utryckningsfordon. Även flerpasagereregeln hanteras som ett undantag i detta avseende.

Transportstyrelsen aviserar den skatteskuld som bilägare ska betala, för utländska fordon är det dock aviseringspartnern som har uppdraget att fakturera skulden. Transportstyrelsens avi skickas ut inför månadsskifte och bilägaren måste sedan betala skulden senast vid nästa månadsskifte. Missar ägaren att göra detta tillförs en tilläggsavgift på 500 kr per obetald avi. Tilläggsavgiften skickas med ny avi och den skulden ska betalas inom 30 dagar, annars hotar indrivningsärendet hos kronofogden, som då i sin tur tar ut 600 kr i avgift av bilägaren för denna tjänst.

Omprövning av trängelskattebeslut görs hos Transportstyrelsen och överklagan görs till Skatteverket. Överprövande instanser är förvaltningsdomstolarna i Stockholm (kammarrätt och hovrätt).

Vad är trängelskatt – sett ur ett ekonomiskt perspektiv

Trängsel är ett aggregerat restidsmått – den restid som trafikanter förlorar på grund av att alltför många trafikanter samtidigt vistas i trafiksystemet och därmed förlänger de totala restiderna eller ökar osäkerheterna kring hur lång tid resan kan förväntas ta. Trängsel är alltså inte en effekt som primärt har med antalet fordon på en viss sträcka att göra. Minskas antalet fordon genom någon trafikåtgärd på en särskild plats är det inte alls säkert att trafikantkollektivet har besparats restid genom detta.

Sett ur ett samhällsekonomiskt perspektiv syftar trängelskatter till att dämpa en slags överkonsumtion som uppstått på grund av att priset på tjänsten *vägutrymme på trängda platser vid högtrafiktider* har ett för lågt pris. Genom att höja priset för bilresan på vissa

¹ se exempelvis prop. 2013/14:76 Förändrad trängelskatt och infrastruktursatsningar i Stockholm



platser på vissa tider kan konsumtionen styras till en nivå där efterfrågan och utbudet matchar varandra bättre. Om styrningen blir lagom uppnås en mer samhällsekonomiskt effektiv situation än tidigare genom att de som väljer att betala skatten byter en oåterkallelig uppoffring (tid som går till spillo i köer) till en återanvändningsbar resurs (skatteinbetalningarna kan återanvändas till något bra) och att de som avstår från att konsumera tjänsten på grund av det höga priset antas värdera de alternativa möjligheter som finns att lösa sitt ärende som en bättre lösning än att betala trängselskatten. Effektivitetsantagandet bygger på att transaktionskostnaderna för skatten inte är alltför betydande.

Enligt bedömningar som gjordes inför införandet av trängselskatten i Göteborg så skulle det sedermera införda systemet leda till en höjd samhällsekonomisk effektivitetsvinst motsvarande ett monetärt värde på cirka 100 miljoner kronor per år.² De huvudsakliga nyttorna som modellanalyserna pekade på var totalt sett minskade restider för trafikantkollektivet, förbättrad luftkvalitet i centrala Göteborg samt en minskning av trafikolycksskador i Göteborgsregionen. Dessa nyttor bedömdes vara större än transaktionskostnaderna för skatten.

Trängselskatten i Göteborg

Åren 2008-2009 arbetade många offentliga aktörer med att förbereda regeringens nya nationella transportplan för åren 2010-2021. Regeringen hade gett trafikverken i uppdrag att söka medfinansiering för infrastrukturobjekt i både den nationella planen som i de regionala planerna. Tanken på ett sammanhållet paket för Göteborgsregionen växte fram under våren 2009 och då föreslogs att trängselskatt i Göteborg kunde prövas som en del av den regionala medfinansieringen. Parterna som senare bildade det västsvenska paketet bad våren 2010 Regeringen att verka för att införa trängselskatter i Göteborg med målsättningen att dämpa trängseln, framförallt i högtrafiken, förbättra miljön, framförallt möjligheten att nå miljö kvalitetsnormerna samt delfinansiera infrastrukturutgifterna inom det Västsvenska Paketet.

Under åren 2009 till 2011 fattade olika politiskt valda församlingar ett stort antal formella beslut om paketet. Sedan 1 april 2010 är paketet en del av nationell plan för transportsystemet.

Tillsammans med de första årens investeringar inom västsvenska paketet samt med övriga samtida trafiksatsningar i området bedömdes trängseln kunna dämpas och luftkvaliteten förbättras i Göteborg.

Pakets investeringsdelar började 2010 och förväntas pågå till cirka år 2026. Investeringarna bekostas av direktanslag från Göteborgs kommun, Västra Götalandsregionen, Region Halland och staten samt genom nettointäkterna från trängselskatten mellan åren 2013 och 2038.

Trängselskattens del av finansieringen utgör 14 miljarder i bidrag till paketets utgifter för investeringsverksamheten (14 av 34 miljarder i 2009 års prisnivå), samt att helt bära

² Trafikverket 2010: Förslag till revideringar av trängselskattesystemet i Göteborg. Betänkande från västsvenska paketets utredningsresurs, oktober 2010.



kostnaderna för investeringen i betalsystemet och för dess drift och kostnaden för eventuell upplåning för att balansera tidsobalanser mellan paketets utgifter och intäkter.

Den finansiella konstruktionen av paketet byggde när den gjordes 2010-2011 på att:

- Ramen för investeringar i det västsvenska paketet var först 30 miljarder kronor men justerades under vintern 2010 till 34 miljarder kronor. Ramen är satt i fast prisnivå, bestämd till 2009 års priser.
- Investeringarna i paketet finansieras till hälften av statliga anslag (17 mdr kr) och till hälften av regional medfinansiering, uppdelat i trängselskatt (14 mdr kr), direktanslag från VGR och Region Halland (1 mdr kr) och från Göteborgs stad (1,25 mdr kr) samt realisering av höjda markvärden på grund av västlänkens etablering (0,75 mdr kr).
- Investeringen i betalsystemet ingick ej i de 34 miljarder kronor som utgör ramen för paketets övriga investeringsverksamhet.
- Utrymmet i den nationella planen medgav vid planeringen av paketet ej några statsanslag till paketet förrän år 2014.
- Eventuell belåning får initialt inte överstiga volymen på statsanslaget samma år. Detta medförde att belåning ej var möjligt före år 2013. Denna restriktion avser ej ev belåning för att finansiera investeringen i själva betalsystemet. Troligen avsåg restriktionen enbart de första åren av paketet.
- Direktanslagen från kommun, landsting och stat samt anslagen från trängselskatteintäkterna måste över tid kompenseras för den allmänna inflationen.
- Byggutgifterna inom paketet får inte öka med mer än 1 % mer än den takt som intäkterna utvecklas på grund av ovanstående.
- De faktiska driftskostnaderna per trängselskattetransaktion måste minska med cirka 3 % per år.
- Räntan på de lån som behövs för att balansera tidsobalanser mellan intäkter och utgifter inom paketet bedömdes över tid ligga på 4,5%.
- Inga betydande förändringar görs i vilka fordonsslag som undantas trängselskatten.
- Biltrafiken över betalstationssnittet ökar över tiden motsvarande befolkningstillväxten i GR-området.
- Kopplingen mellan trängselskattens nettointäkter och det västsvenska paketets investerings- och kapitalkostnader ska upphöra 25 år efter trängselskattens införande.

Som en effekt av villkoren ovan behövde de regionala finansieringsparterna (Göteborgs Stad, VGR och Halland) gå in med hela sina direktbidrag under åren 2010-2013 för att finansiera utgifterna för de initiala åtgärderna inom block 1 avtalet.



Varför är trängselskattesystemet utformat som det är i Göteborg?

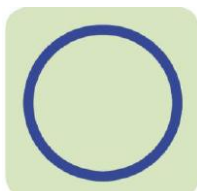
Generella metoder för att utforma ett ekonomiskt styrmedel som bekämpar onödig trängsel i biltrafiksystemet i en större stad finns sedan länge. När vi startade trängselskatteutredningen i Göteborg hösten 2009 tog vi hjälp av dem som utformade trängselskattesystemet i Stockholm. Den grundläggande metoden som vi använde oss av bygger i stort sett på att identifiera var i biltrafiksystemet som det finns genuina flaskhalsar i meningen ”exakt där bilköer regelbundet skapas”. Med hjälp av datamodeller som modellerar utbudsförändringars påverkan på efterfrågan inom persontransportmarknaderna testade vi att sätta en extra kostnad för att passera just dessa flaskhalsar. Resultaten av modellanalyserna blev ofta att det då uppstod nya kösituationer på andra ställen i samma trafiksystem. Då körde vi modellerna ett varv till med extrakostnader även där. På detta sätt stegade vi oss fram till ett trafiksystem som med hjälp av ett antal fingerade betalstationer i modellen verkade fungera tillräckligt mycket bättre än dagens verkliga system avseende trängsel i biltrafiken.

I utredningsarbetet var vi medvetna om att trängselskatten påverkar den långsiktiga stadsutvecklingen och vi försökte att anpassa den trängselbekämpande metoden till att även fånga andra målsättningar som finns för den långsiktiga utvecklingen av Göteborgsområdet. Detta har vi gjort genom att använda oss av två olika arbetsgrupper; en systemutformande grupp som bemannats av ”erfarna samhällsbyggare” samt en analysgrupp som bemannats av ”erfarna analytiker”. Systemutformargruppen har skissat fram förslag på trängselskattesystem utifrån idéer om exempelvis långsiktig stads- och regionutveckling; en bättre integrering av mark- och transportplanering; hänsyn till att befintlig områdesstruktur ska funka även med införd trängselskatt osv. Dessa skisser testades sedan av analysgruppen som tillförde förslag på skattesatser och finjusteringar för att minska oönskade lokala trafikeffekter (eller så har skissen förkastats för att den inte visade sig ha potential att ge önskade effekter). Utformningsarbetet gick stegvist fram - ju fler alternativ vi utvärderat ju säkrare har underlagen för nästkommande alternativutvärdering blivit. Totalt utvärderade vi drygt 30 olika trängselskattesystem.

Först testade vi ett antal principlösningar för trängselskatter i Göteborg. Om detta rapporterades i utredningsresursens första rapport³. De principiella varianter som testades var:



Tvåzonssystem



Yttre zon



Enbart
Älvsnitt



Inre zon



Yttre zon och
älvsnitt

Utredarna gav bedömningen att ett trängselskattesystem för Göteborg troligen är juridiskt och tekniskt genomförbart, kan minska trängsel och luftproblem och ge avsedd medfinansiering.

³ Vägverket 2009: Utredning om införande av trängselskatt i Göteborg. Kan laddas ner på www.trafikverket.se/PageFiles/55102/Rapport_trangselskatt_Fas1_version091127.pdf



Relativt snabbt beslutades att fortsatt arbete ska inriktas på att hitta ett genomförbart system baserat på en inre zon.

Därefter utreddes några specifika alternativ av en inre zon, vilket beskrivs i utredningsresursens andra rapport.⁴ De system som redovisades där innehöll en ”flat-rate” skatt, dvs samma skattenivå från morgon till kväll. Skälet till att förslagen såg ut så var helt enkelt att vi ännu då inte hunnit utreda en tidsdifferentierad skatt. I utredningsresursens tredje rapport beskrivs resultaten av att vi finslipat det specifika alternativ som de regionala och lokala politiska församlingarna valt för fortsatt process, bland annat genom att övergå till en tidsdifferentierad skattenivå.⁵ Detta systemförslag låg till grund för att parterna kunde skriva under avtalet om det västsvenska paketet våren 2010. De regionala parterna gjorde dock en reservation om att systemet kan behöva revideras genom att man inför en flerpassageregeln. I oktober 2010 kom utredningsresursen med sin fjärde och sista rapport där skatteområdet förändrats, framförallt på Hisingen, och där en flerpassageregeln införts.⁶

De mål som utredningsresursen hade avseende utformningen av trängselskatten i Göteborg var, utan inbördes rangordning, att systemet ska:

- Minska trängseln, särskilt i högttrafik
- Sträva mot att uppfylla miljö kvalitetsnormerna
- Vara enkelt och logiskt för trafikanterna
- Generera en nettointäkt av 14 miljarder kronor på 25 år

Utredningsresursen hade också haft som en utgångspunkt att det är en fördel om systemet inte är svårt att ändra om det uppstår behov av det.

I officiell rapportering har en av skälen till att trängselskatten inte genererar de intäkter som vi trodde när vi en gång utformade systemet varit den så kallade flerpassageregeln. Följande motiv fanns till att skattesystemet i Göteborg behöver inkludera en flerpassageregeln I Göteborg är den vardagliga trängseln betydande även på de nationella stamvägarna som går i såväl nord-sydlig som öst-västlig riktning i utkanterna av Göteborgs centrala delar. Det trängselskatteområde som föreslagits i Göteborg syftar därför till att direkt eller indirekt påverka trafiken även på dessa leder. Strukturen på Göteborgs tätortsområde är på grund av naturgivna förutsättningar uppdelad och lämpliga alternativa trafikleder utanför de tätbebyggda delarna av staden saknas ofta eller har en relativt låg standard.

Nämnda förhållanden gör att många av de arbetspendlingsresor som sker med bil i Göteborg måste passera i närheten av de centrala delarna av Göteborg även i de fall resan inte har sin målpunkt där. Av det totala antalet resor över skatteområdets gräns beräknades 2010 att cirka en tredjedel utgörs av resor som varken har start eller målpunkt inom trängselskatteområdet. (Av det totala antalet passager över skatteområdets gräns alstras cirka hälften av sådana genomfartsresor.) Dessa genomfartsresor genom skatteområdet är i huvudsak regionala eller lokala. Den långväga genomfartsrafiken utgör en mycket liten andel. Utan den föreslagna flerpassageregeln skulle alla dessa genomfartsresor genom skatteområdet beskattas två (och i

⁴ Vägverket 2009: Förslag från utredningsresursen om trängselskattesystem som kan införas i Göteborg. Kan laddas ner på www.trafikverket.se/PageFiles/55102/Betankande_trangselskatt_Goteborg_091218.pdf

⁵ Vägverket 2010: Förslag till tidsdifferentierat trängselskattesystem för Göteborg. Kan laddas ner från www.trafikverket.se/PageFiles/55102/Rapport_3_trangselskatt_Gbg_20100216.pdf

⁶ Trafikverket 2010: Förslag till revideringar av trängselskattesystemet i Göteborg. Kan laddas ner från www.trafikverket.se/PageFiles/55102/forslag_till_revideringar_av_trangselskattesystemet_i_goteborg.pdf



några fall tre) gånger, medan huvuddelen av de skattepliktiga resorna beskattas en gång. Logiken med en sådan kostnadsfördelning kan starkt ifrågasättas, vilket också skedde i lokala medier under vintern 2010.

Det är ofta arbetspendlare mellan Göteborgs ytterområden och/eller kranskommuner som, utan en flerpasagerregel, skulle få denna ”dubbelbeskattning”, samtidigt som kollektivtrafiken är sämst utbyggd just i dessa relationer. Exempel på arbetspendlingsrelationer som skulle få minst fyra skattebelagda passager per dag är Partille – Västra Hisingen, Mölndal – Hisingsbacka, Kungälv – Åbro, Kortedala-Sisjön och Västra Frölunda – Marieholm/Gamlestaden. Samtidigt skulle arbetspendlare till eller från Göteborgs centralare delar, för vilka kollektivtrafikalternativen ofta är betydligt bättre få endast två skattepliktiga passager per dag. Med föreslagen flerpasagerregel blir skatteuttaget för en bilresa som berör skatteområdet lika stort oavsett resans start- eller målpunkt (med undantag för rena inom-områdesresor). Detta bedömdes nödvändigt för att systemets effekter skall kunna ha en chans att uppfattas som rimliga och någorlunda rättvisa av främst Göteborgsregionens arbetspendlare, och är därmed en förutsättning för acceptansen av systemet.

Gränsen för trängselskatteområdet i Göteborg går i flera fall genom rena stadsmiljöer med tät bebyggelse. Med flerpasagerregeln undviks att medborgare dubbelbeskattas vid kortare vardagskedjeresor, exempelvis morgonresan för en småbarnsförälder som först lämnar barn vid en förskola eller skola för att sedan fortsätta sin resa till arbetet.

En effekt av trängselskattesystemet är att biltrafik i viss omfattning omfördelas till mindre trafiktåligen vägar utanför skatteområdet. Om trängselskattesystem i Göteborg saknade flerpasagerregeln skulle många bilister ges tillräckliga ekonomiska skäl att i högtrafik börja överväga att använda dessa omvägar för att sänka sin skattekostnad så pass mycket att det överväger de för bilisten önskade effekterna avseende förlängda resvägar och därmed ökad bränsleförbrukning och förlängd restid. För omgivningen är detta beteende i stort sett bara negativt då det bidrar till minskad lokal trafiksäkerhet, nya lokala kapacitetsproblem samt ökade utsläpp av bland annat koldioxid. Med flerpasagerregeln minskar antalet resenärer där detta beteende kan vara rationellt.

Flerpasagerregelns huvudfunktion är att på ett för resenären förutsägbart och för administratören automatiskt sätt undvika att arbetspendlare i Göteborgsområdet behöver betala mer än en trängelskatt per arbetsresa. Regeln bör dessutom vara så enkelt utformad att den för vardagsresenärerna i området går att memorera och kalkylera utan hjälpmedel.

För att flerpasagerregeln ska upplevas som välformulerad av dem det berör bedömer vi att man utöver normal körtid i högtrafik även behöver inkludera den mertid som tillkommer av vanligt förekommande incidenter i trafiken. Då börjar tidsperioden som en flerpasagerregel bör gälla, att närma sig 45 minuter. En 45-minutersregel bedömer vi emellertid kommer att förorsaka en del felberäkningar från bilisternas sida (man räknar fel när man försöker bedöma när tidpunkten för flerpasageundantaget upphör i det specifika fallet när man är ute och kör) vilket även det kan leda till ett ökat tryck på exempelvis Transportstyrelsens kundtjänst. Av detta skäl valde vi att flerpasagerregeln ska vara under en 60-minutersperiod.



Hur har trängselsskatten i Göteborg hittills visat sig fungera sett ur ett finansieringsperspektiv?

Trängselsskatten i Göteborg har två intäktskällor som båda har kopplats som intäkter till det västsvenska paketet, dels de skatteinbetalningar som sker som en följd av de skattebeslut som genereras av bilresor genom betalstationerna i Göteborg, dels de tilläggsavgifter som bilägare råkar dra på sig genom att inte betala sina trängselsskatteskulder i utsatt tid.

Intäkter från trängselsskatten i Göteborg år 2013 har redovisats offentligt av tre olika offentliga parter på tre olika sätt;

- Samverkansorganisationen för det västsvenska paketet anger en bruttointäkt på 801 mkr för år 2013 i sin rapport om första året med trängselsskatt (723 mkr i trängselsskatter och 78 mkr i tilläggsavgifter).
- Transportstyrelsen redovisar månatligen intäkter från trängselsskatten på sin hemsida. För 2013 blir bruttointäkten 728 mkr (651 mkr i trängselsskatter och 77 mkr).
- Regeringen anger i budgetpropositionen för 2015 att intäkterna från trängselsskattesystemet i Göteborg är 625 mkr.⁷

Skillnaderna i redovisningarna går att förklara. Den första siffran avser trängselsskatter som har genererats av betalstationspassager under hela 2013. Passager som görs under december månad aviseras inte av Transportstyrelsen förrän i januari och därför diffar de två första redovisningar, framförallt för startåret 2013 eftersom det med transportstyrelsens redovisning bara finns 10 kalendermånader med trängselsskatteintäkter (januari och augusti 2013 har då noll i intäkter). Finansdepartementets redovisning avser inbetalda trängselsskatter och tilläggsavgifter. Dessa har ytterligare minst en månads fördröjning eftersom bilägaren betalar en månad efter aviseringen, dvs upp till två månader efter att man passerat en betalstation.

För 2014 bedömer jag att skillnaderna i de tre parternas redovisningssätt inte längre blir stora. Min beräkning ger att samtliga tre redovisningssätt bör landa på en bruttointäkt (inkl tilläggsavgifter) på 850-860 mkr.

Den prognos som låg till grund för finansieringskonstruktionen när paketet beslutades 2010 pekade på intäkter år 2013 på cirka 925 mkr och för 2014 på cirka 933 mkr. Jämfört med VPs redovisningssätt, som bäst passar dessa prognoser så ger trängselsskatten år 2014 ungefär 90 % av den nivå som man år 2010 bedömde att den skulle ge detta år.

De samlade kostnaderna för att hålla igång trängselsskattesystemet var år 2013 117 miljoner kronor, vilket kan jämföras med bedömningen på 200 mkr som gjordes när paketet konstruerades finansiellt. I budgetpropositionen anges en något högre kostnad, 176 mkr för år 2013. Skillnaden ligger i avskrivningar under åren 2013-2018 av de investeringar som Transportstyrelsen behövde göra i sina datasystem inför införandet av trängselsskatten i Göteborg. Trafikverkets investeringar i betalstationer mm (sammanlagt 362 Mkr) har helt

⁷ Enligt tabell 4.66 i Den del av budgetpropositionen för 2015 som beskriver utgiftsområde 22 – kommunikationer. Efter samtal med finansdepartementet bekräftas att denna siffra avser både tilläggsavgifter och trängselsskatter.



betalats av under åren 2011-2014 med intäkter till det västsvenska paketets . Dessa investeringskostnader fanns med i beräkningarna under utformningsfasen men hanterades där lite annorlunda.

När hela bilden över trängselskattens medfinansieringsfunktion för år 2013 läggs samman med de utgifter som funnits inom det västsvenska paketet (493 Mkr) framstår det i regeringens redovisning i budgetpropositionen 2015 att trängselskattens överskott är 43 miljoner kronor mindre år 2013 än vad som anslogs i budgetproppen för 2013. För år 2014 bedöms avvikelser till mindre än 1 Mkr.

Regeringens budget för 2015 bygger på att trängselskatten i Göteborg åren 2015 till 2018 genererar bruttointäkter (inklusive tilläggsavgifter) på 931, 1008, 1049 resp 1086 Mkr. Regeringen bedömer att detta medger investeringsutgifter inom det västsvenska paketet på 673, 811, 850 respektive 917 Mkr för åren 2015-2018. Med dessa intäkter balanseras paketet enligt plan.

Utvecklingen av bruttointäkterna på längre sikt är relativt osäker. Den beror bland annat på trafikutvecklingen och hur skattenivån framöver anpassas till utvecklingen av resenärernas tidsvärderingar. Trafikutvecklingen på ett par decenniers sikt är ovanligt svårbedömd i början av 2000-talet, hur anpassningen av trafiksystemen till en mer klimatneutral energiförsörjning påverkar trafikflödena är i stort sett omöjligt att bedöma i dagsläget.

Om trängselskatten skulle stängas av år 2015 som en direkt önskan från Göteborgs Stad så är det rimligt enligt siffror ovan att anta att någon regional part behöver föra in 673 Mkr år 2015 för att kompensera behoven av investeringsmedel i det västsvenska paketet. Åren efter är motsvarande tillskottsbehov 811, 850 respektive 917 mkr enligt budgetproposition 2015. Sannolikt tillkommer kostnader för att avveckla och montera ner själva trängselskattesystemet. Även den del av utvecklingen av centralsystemet på Transportstyrelsen som ej avskrivits måste sannolikt hanteras.