



Trafikverket
405 33 GÖTEBORG

Besöksadress: Kruthusgalan 17
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Per Bergström Jonsson
Samhälle Region Väst
Direkt: 031-63 51 85
Per.Bergstrom-Jonsson@trafikverket.se

Regeringen
Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Korrigering av felaktig uppgift i framställan och bilaga 3.

I framställan om revidering av Göteborgsbilagan i Lag om Trängselskatt (2004:629) och i dess bilaga 3 finns tyvärr en felaktig uppgift. Felet upptäcktes i vecka 49, det vill säga tidsmässigt efter det att Kommunfullmäktige i Göteborg valt att gå fram med framställan till er. Trafikverket bedömer att felet – som alltså även fanns i fullmäktiges beslutsunderlag – inte borde påverka fullmäktiges beslut i sak då felet snarare underskattar skälen att göra denna framställan.

I framställan står bland annat:

"Trafikanternas trängselskatteutgifter och statens motsvarande bruttointäkter bedöms med revideringsförslaget vara 925 miljoner kronor den första tolv månadersperioden. Beräknat med samma metod (förbättrad jämfört med tidigare redovisade bedömningar) ger det av Riksdagen beslutade systemet – kompletterat med flerpasagerregeln – 950 miljoner kronor (tidigare redovisning är 976 miljoner kronor baserat på äldre metod). Skillnaden beror huvudsakligen på att revideringsförslaget omfattar ett något mindre trafiksystem där antalet passager per vintervardagsmedeldygn är något färre."

I bilaga 3 (daterad 2010-11-22) står bland annat:

"Bedömningen av trafikanternas totala trängselskatteutgifter (ekvivalent med totala intäkter för staten) år 2013 varierar på följande vis:

- *967 miljoner kronor för det av Riksdagen beslutade systemet kompletterat med en flerpasagerregel om vi räknar på det förenklade sätt som vi använde till och med i maj 2010."*

Siffran 967 miljoner kronor i båda citaten är felaktig. Den rätta siffran är 897 miljoner kronor. 967 miljoner kronor är vår tidigare bedömning av totala intäkter för staten år 2013 för det av Riksdagen beslutade trängselskattesystemet, utan en flerpasagerregel. Kompletteras detta system med flerpasagerregeln bedömer vi att totalintäkten blir 897 miljoner kronor.

Vi beklagar vårt misstag. Vi bifogar en korrigerad version av bilaga 3 till detta brev.

Gunnar Malm
Generaldirektör
Trafikverket

Dokumentdatum: rev* 2010-12-13
2010-12-13
Ärendenummer: TRV 2010/10612



TRAFIKVERKET

Trafikverket
405 33 GÖTEBORG

Besöksadress: Kruthusgatan 17
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Per Bergström Jonsson
Samhälle Region Väst
Direkt: 031-63 51 85
Per.Bergstrom-Jonsson@trafikverket.se

Regeringen
Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Bilaga 3 Bedömning av anskaffningskostnad, driftskostnad och årliga bruttointäkter av revideringsförslaget.

Denna bilaga innehåller redovisningar av statens intäkter och kostnader för trängselskattesystemet i Göteborg beroende på om det system som tas i drift den 1 januari 2013 är det som Riksdagen beslutade om den 26 maj 2010 eller det förslag till revidering som denna framställan handlar om. Siffror för det system Riksdagen beslutat om redovisas dessutom på två sätt; i) så som tidigare rapporterats samt ii) baserat på den förbättrade metod som använts för att göra beräkningar för revideringsförslaget.

Samtliga intäkt- och kostnadsangivelser är i 2009 års prisnivå. I praktiken betyder det att de priser som styr efterfrågan på biltrafik i Göteborg utvecklas i samma takt som skattenivåerna (8-13-18 kr); att statens intäkter från trängselskatterna i Göteborg utvecklas i samma takt som prisutvecklingen för driften av betalsystemet samt prisutvecklingen för den byggverksamhet som intäkterna ska användas till. Regeringen nämner i proposition 2009/10:189 Införande av trängselskatt i Göteborg att "för att bibehålla skattens förmåga att begränsa trängsel i Stockholm och Göteborg finns vidare anledning att närmare överväga på vilket sätt eventuella justeringar av skattebeloppen ska utformas. Förutom höjningar direkt beslutade av riksdagen finns exempelvis möjlighet att knyta an skattebeloppen till konsumentprisindex. Även denna fråga avser regeringen att utreda närmare."

Anskaffningskostnad av betalsystemet

Genomförs revideringsförslaget minskar antalet små betalstationer i bostadsområden medan antalet stora betalstationer på högtrafikerade leder blir större. Det totala antalet betalstationer bedöms bli sju färre. Detta innebär att Trafikverket och Transportstyrelsen bedömer att revideringsförslaget ger en något lägre investeringskostnad än det av Riksdagen beslutade systemet. Investeringskostnaden för den infrastruktur och utrustning som är nödvändig för att kunna ta ut trängselskatt beräknas uppgå till cirka 940 miljoner kronor. Motsvarande bedömning för det system Riksdagen beslutat om är cirka 970 miljoner kronor.

Ovan nämnda kostnadsbedömningar är en ren jämförelse mellan de två systemens införandekostnader. De ekonomiska konsekvenserna av en utdragen lagstiftningsprocess ingår ej i denna bedömning.

Bedömning av driftskostnad och behov av reinvestering av betalsystemet

Tillsammans med Transportstyrelsen bedömer vi att den årliga totala driftskostnaden för trängselskattesystemet kan beskrivas med som en funktion med en fast kostnadsdel samt en rörlig del beroende av antalet bilpassager och en schablonkostnad på 2,60 kronor per bilpassage. Effektivisering i systemet (sänkt schablonkostnad) samt ökning av antalet passager bedömer vi sammantaget gör att den årliga driftskostnaden bör komma att minska med cirka 2 % per år. Vi bedömer att den årliga driftskostnaden för revideringsförslaget är likvärdigt med den för det av Riksdagen beslutade systemet.

*Bilagan som daterats den 22 november och som var underlag för beslut i Göteborgs kommunfullmäktige innehåller en felskrivning på sidan två. Där framgår att det med den tidigare beräkningsmetoden gav det av Riksdagen beslutade systemet kompletterat med en flerpassageregulering cirka 967 miljoner kronor i statsintäkter år 2013. Den rätta siffran är 897 miljoner kronor. Detta fel är ändrat i denna reviderade bilaga.

Driftskostnadstidsserien blir då uttryckt i mkr i 2009 års prisnivå.

Årtal	Driftskostnad trängselskattesystem i Göteborg	Årtal	Driftskostnad trängselskattesystem i Göteborg	Årtal	Driftskostnad trängselskattesystem i Göteborg
2013	199	2022	164	2031	134
2014	195	2023	161	2032	131
2015	191	2024	157	2033	128
2016	187	2025	154	2034	125
2017	183	2026	150	2035	122
2018	179	2027	147	2036	119
2019	175	2028	143	2037	117
2020	171	2029	140	osv..	osv..
2021	168	2030	137		

Vi bedömer att systemet utöver årligt underhåll även behöver en större reinvestering vart tionde år för att ovanstående driftskostnadsserie ska vara nåbar. Varje tioårsreinvestering bedöms kosta ca 150 mkr i 2009 års prisnivå.

Bedömning av intäkter från trängselskatten i Göteborg

Beräkningen av de årliga intäkterna från trängselskattesystemet utgår från modellberäkningar av antalet fordonspassager vid betalstationerna. Därefter görs en schablonmässig avräkning av de passager som är skattebefriade antingen på grund av fordonsslag eller på grund av tidpunkt för passagen. Vi bedömer att 16 % av totalmängden passager ett vintervardagsmedeldygn utgörs av fordon som är undantagna trängselskatt enligt § 5 och § 6 i Lag om Trängselskatt, exempelvis fordon registrerade utomlands. Vidare bedömer vi att 26 % av totalmängden passager under ett år utgörs av fordon som passerar vid tidpunkter och dagar då trängselskattesystemet inte är igång. Vi antar att systemet är igång i genomsnitt 230 dagar per år. Detta kan variera olika specifika år beroende på vilka veckodagar som exempelvis julafton inträffar ett enskilt år.

Den nationella persontransportmodellen Sampers används för att beräkna trafikeffekterna av trängselskatten i Göteborg och därmed även grunden för intäktsberäkningarna. Vi har behövt vidareutveckla den officiella versionen av Sampers i arbetet med trängselskatten i Göteborg, ett arbete som blev klart i maj 2010.

Bedömningen av trafikanternas totala trängselskatteutgifter (ekvivalent med totala intäkter för staten) år 2013 varierar på följande vis:

- 967 miljoner kronor för det av Riksdagen beslutade systemet, ett system som inte innehåller en flerpassageregeln. Denna beräkning är gjord på det förenklade sätt som vi använde till och med i maj 2010.
- 897 miljoner kronor för det av Riksdagen beslutade systemet kompletterat med en flerpassageregeln om vi räknar på det förenklade sätt som vi räknade till och med i maj 2010.
- 949 miljoner kronor för det av Riksdagen beslutade systemet kompletterat med en flerpassageregeln om vi istället räknar med den vidareutvecklade transportmodellen. Den vidareutvecklade beräkningen ger alltså en något högre bedömning av totalintäkterna för staten.
- 925 miljoner kronor för revideringsförslaget, beräknat med den vidareutvecklade transportmodellen.

Vi har inte genomfört intäktsberäkningar för det av Riksdagen beslutade skattesystemet (utan flerpassageregeln) med den vidareutvecklade transportmodellen, då fundamentala delar av den vidareutvecklade modellen baseras på flerpassageregeln existens.

Att revideringsförslaget genererar något lägre intäkter än det system som Riksdagen beslutat om härrör huvudsakligen till i) flerpassageregeln och ii) att det trafiksystem som skatteområdet i revideringsförslaget omsluter är något mindre och att det därmed är ett något mindre antal fordonspassager över skatteområdesgränsen; för revideringsförslaget beräknas ca 720 000 bilar passera genom en betalstation under

ett vintervardagsmedeldygn medan det för det system som Riksdagen beslutat om bedöms passera ca 760 000 bilar.

Intäkternas utveckling efter år 2013 är svårare att bedöma. De beror på utvecklingen av bland annat markanvändning, kollektivtrafik, beteendeförändringar och realekonomi. Vi har arbetat med schablonuppskrivningar av 2013 års fordonspassager för att beskriva intäkterna framöver. Schablonen vi använt är prognosen för befolkningstillväxten inom Göteborgsregionen; 0,9 % tillväxt per år fram till 2025 och därefter 0,8 %.

Sammantaget blir intäktstidsserierna för det av Riksdagen beslutade systemet (kompletterat med en flerpassageregel) och för revideringsförslaget följande (mkr i 2009 års prisnivå).

Årtal	Av Riksdagen beslutat system kompletterat med flerpassageregel	Revideringsförslag	Årtal	Av Riksdagen beslutat system kompletterat med flerpassageregel	Revideringsförslag	Årtal	Av Riksdagen beslutat system kompletterat med flerpassageregel	Revideringsförslag
2013	949	925	2022	1029	1003	2031	1104	1077
2014	957	933	2023	1038	1012	2032	1113	1085
2015	966	941	2024	1048	1021	2033	1121	1093
2016	975	950	2025	1057	1030	2034	1130	1102
2017	984	959	2026	1062	1035	2035	1139	1110
2018	993	968	2027	1070	1043	2036	1147	1118
2019	1002	976	2028	1079	1052	2037	1156	1127
2020	1011	985	2029	1087	1060	osv..	osv..	osv..
2021	1020	994	2030	1096	1068			