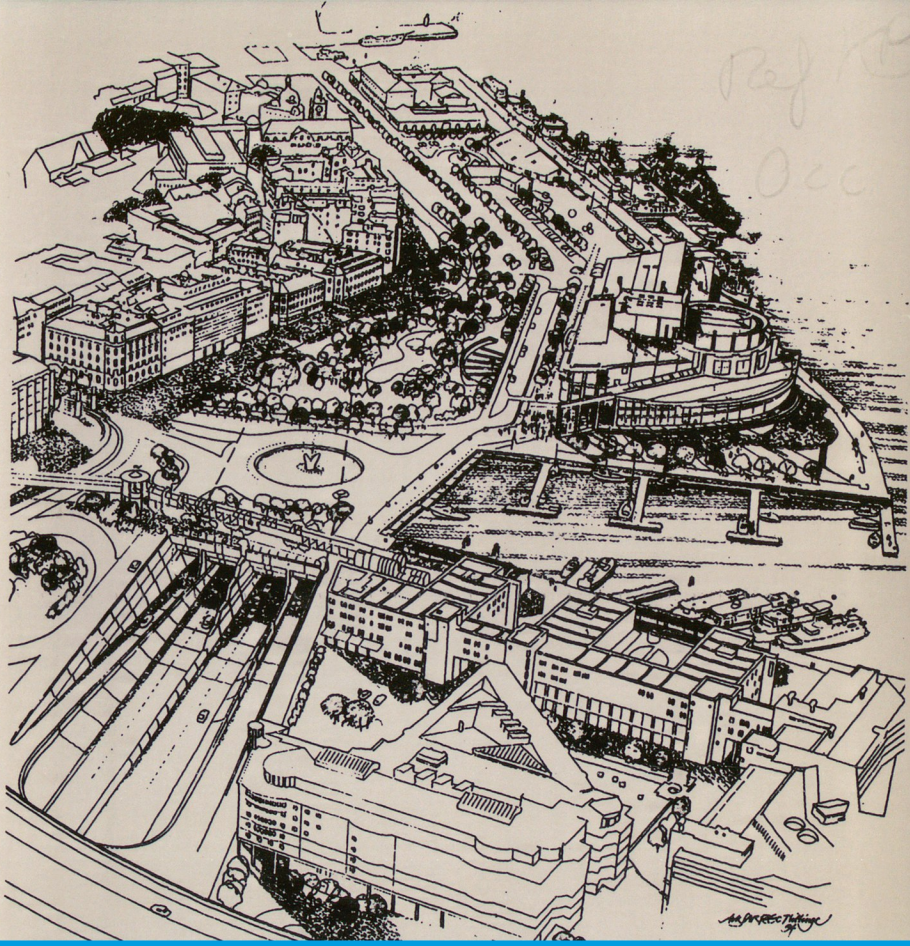


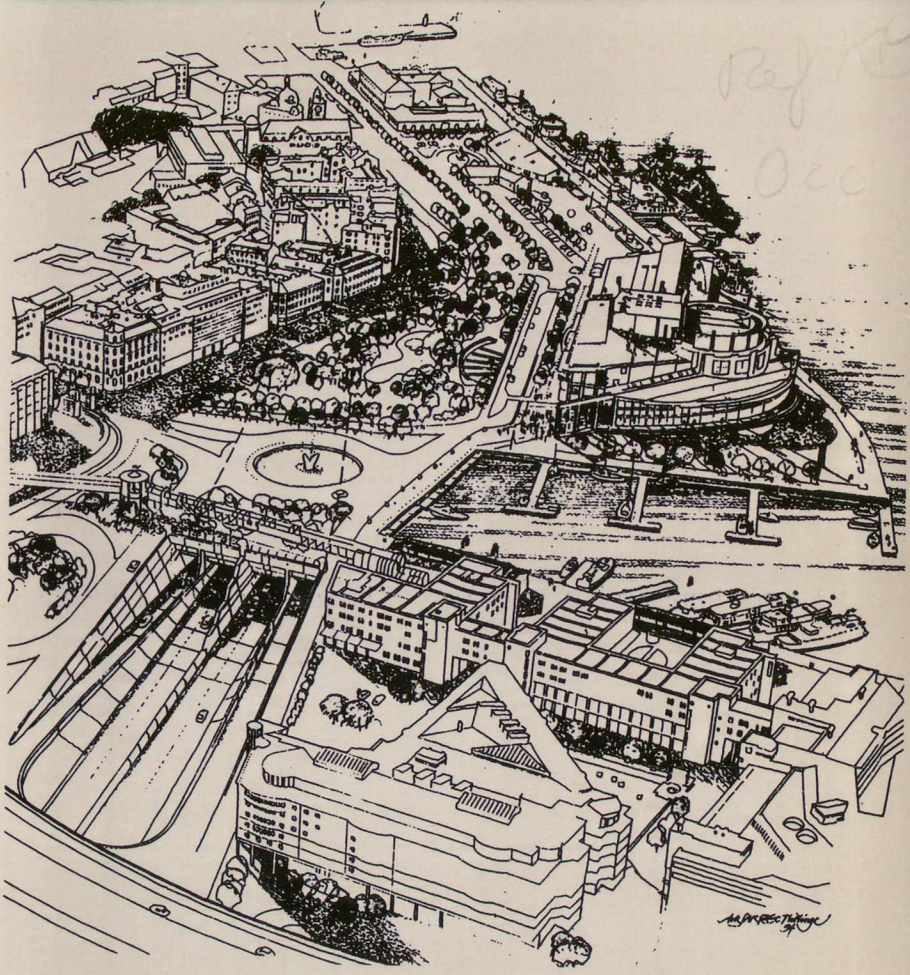
**Ur KB:s samlingar**
Digitaliserad år 2015

KUNGL. BIBLIOTEKET
National Library of Sweden

# Göteborgs- och Dennis-överenskommelserna

SOU 1995:82

Slutbetänkande av Vägtullsutredningen



# Finansieringslösningar för Göteborgs- och Dennis-överenskommelserna

SOU 1995:82

Slutbetänkande av Vägtullsutredningen

Statens offentliga utredningar
1995:82
Kommunikationsdepartementet

# Finansieringslösningar för Göteborgs- och Dennisöverenskommelserna

Slutbetänkande av Vägtullsutredningen
Stockholm 1995

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes, Offentliga Publikationer, på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningskontor.

Beställningsadress: Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Fax: 08-20 50 21
Telefon: 08-690 90 90

Svara på remiss. Hur och Varför. Statsrådsberedningen, 1993.
- En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.

Broschyren kan beställas hos:
Regeringskansliets förvaltningskontor
Arkiv- och informationsenheten
103 33 Stockholm
Fax: 08–790 09 86
Telefon: 08–405 24 81

REGERINGSKANSLIETS
OFFSETCENTRAL
Stockholm 1995

ISBN 91-38-20014-7
ISSN 0375-250X

**Till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet**

Genom beslut den 10 mars 1994 bemyndigade regeringen dåvarande chefen för Kommunikationsdepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att göra överväganden och lämna förslag kring införande av vägtullar. Generaldirektören Ingemar Skogö förordnades som särskild utredare från och med den 2 maj 1994. Till sekreterare förordnades från och med den 2 maj 1994 avdelningsdirektören Birger Sjöberg och från och med den 6 maj numera kammarrättsassessorn Magnus Elfström. Till biträdande sekreterare förordnades från och med den 6 maj 1994 sekreteraren Tiiu Jaani.

Till experter att biträda utredningsmannen förordnades från och med den 2 maj 1994 nuvarande t.f. departementsrådet Bengt Arwidsson, Miljödepartementet, projektledaren Michael Cewers, Vägverket, departementssekreteraren Peter Fäldt, Kommunikationsdepartementet, numera kanslirådet Martin Holmgren, Justitiedepartementet, finansdirektören Bo Johansson, Vägverket, departementssekreteraren Ulf Lundin, Kommunikationsdepartementet, regionplanedirektören Bo Malmsten, Stockholms läns Landsting, numera planeringsdirektören Håkan Rydbo, Göteborgregionens kommunalförbund, hovrättsassessorn Brita Saxton, Kommunikationsdepartementet, civilingenjör Jonas Sundberg, Vägverket och numera kanslirådet Marianne Svanberg, Finansdepartementet.

Utredningen antog namnet Vägtullsutredningen och påbörjade sitt arbete försommaren 1994. I november 1994 avlämnades delbetänkandet Vägtullar i Stockholmsregionen (SOU 1994:142). Delbetänkandet behandlade vägtullar i Stockholmsregionen samt vissa generella frågeställningar; bl.a. presenterades ett förslag till lagstiftning, Lag om vissa vägtullar.

Regeringen beslöt den 16 februari 1995 att ge utredningen tilläggsdirektiv med uppgift att bl.a. utforma alternativ till vägtullar i Göteborg. Den 19 maj 1995 beslöt regeringen att ge utredningen ytterligare tilläggsdirektiv med uppgift att överväga möjligheten att införa ett tillfälligt system för att stärka finansieringen i Dennispaketet till dess att vägtullssystemet tagits i drift.

Sedan delbetänkandet överlämnades har genom beslut den 4 april 1995 följande experter entledigats fr.o.m. den 6 mars 1995: t.f. departementsrådet Bengt Arwidsson, projektledaren Michael Cewers och kanslirådet Marianne Svanberg. Samma dag förordnades departementssekreteraren Tina Linnakivi, Miljödepartementet, hovrättsassessorn Gunilla Näsman, Finansdepartementet, avdelningsdirektören Lars Lundholm, Riksskatteverket och projektledaren Jarl Wilfing, Vägverket som experter till utredningen.

På uppdrag av utredningen har Vägverket Väst tagit fram vägtullsalternativ som utvärderats. I utvärderingen har bl.a. Transek AB, Kjessler & Mannerstråle AB, Scandiaplan AS, VBB Samhällsbyggnad AB och Väginvest bidragit med värdefull information. Utredningen har dessutom uppdragit till VBB Samhällsbyggnad AB att studera effekterna och utfallet av regionala drivmedels- och fordonsskatter i Göteborgs- och

Stockholmsregionerna.

Utredningen har haft fortlöpande kontakter med Göteborgsregionens kommunalförbunds ledningsgrupp för trafik och företrädare för parterna bakom Dennisöverenskommelsen. Utredningen har haft kontakt med Riksskatteverket och Svenska Petroleum Institutet samt uppvaktats av Bilister i Väst. Utredningen har besökt Norge och erhållit information från ett flertal organ med erfarenhet av Bomringen i Oslo.

Direktiven och tilläggsdirektiven har bilagts betänkandet.

Mitt uppdrag är slutfört och jag får härmed avlämna slutbetänkandet (SOU 1995:82) Finansieringslösningar för Göteborgs- och Dennisöverenskommelserna.

Stockholm i augusti 1995

Ingemar Skogö

/Birger Sjöberg

Magnus Elfström

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING ..... 9

FÖRFATTNINGSFÖRSLAG ..... 12

1. BAKGRUND ..... 21
1.1 Storstadsöverenskommelserna ..... 21
1.2 Göteborgsöverenskommelsens trafikobjekt ..... 22
1.3 Riksdagens beredning av överenskommelserna ..... 25
1.3.1 Göteborgsöverenskommelsen ..... 25
1.3.2 Dennisöverenskommelsen ..... 27
1.4 Vägtullar i Stockholmsregionen ..... 28

2. LÄGESRAPPORT FRÅN VÄGVERKET ..... 31
2.1 Göteborgsöverenskommelsen ..... 31
2.2 Dennisöverenskommelsen ..... 32

*ÖVERVÄGANDEN OCH FÖRSLAG*

3. ANDRA FINANSIERINGSFORMER ÄN VÄGTULLAR ..... 35
3.1 Inledning ..... 35
3.2 Alternativa finansieringsformer ..... 37
3.3 Parkeringsskatt ..... 38
3.4 Regional drivmedelsskatt ..... 40
3.4.1 Inledning ..... 40
3.4.2 Tidigare överväganden m.m. ..... 41
3.4.3 Den svenska energiskattelagstiftningen ..... 43
3.4.4 Tillämplig EG-rätt ..... 45
3.4.5 Överväganden ..... 48
3.5 Regional fordonsskatt ..... 56
3.5.1 Inledning ..... 56
3.5.2 Fordonsskattelagen ..... 56
3.5.3 Överväganden ..... 59

4. GÖTEBORGSÖVERENSKOMMELSEN -VÄRDERING AV FINANSIERINGSALTERNATIVEN ..... 63
4.1 Inledning ..... 63
4.2 Studerade alternativ ..... 67
4.2.1 Den Yttre Zonen ..... 67
4.2.2 Den Inre Zonen ..... 68
4.2.3 Regional drivmedelsskatt och fordonsskatt ..... 71

4.3 Trafikarbetet i Göteborg ... 74
4.3.1 Den Yttre Zonen ... 74
4.3.2 Den Inre Zonen ... 76
4.3.3 Passager av betalgränserna ... 78
4.4 Påverkan på kollektivtrafiken ... 79
4.5 Tillgänglighet och framkomlighet ... 81
4.6 Finanseringsalternativens kostnader och intäkter ... 82
4.6.1 Beräknade kostnader ... 82
4.6.2 Beräknade intäkter ... 84
4.7 Miljöaspekter ... 86
4.7.1 Inledning ... 86
4.7.2 Finansieringsalternativens miljökonsekvenser ... 89
4.7.3 Sammanfattande synpunkter ... 91
4.8 Tidsplanemässiga och finansiella konsekvenser ... 93
4.8.1 Tidsplanemässiga konsekvenser ... 93
4.8.2 Finansiella konsekvenser ... 95
4.9 Överväganden och förslag ... 97

5. DENNISÖVERENSKOMMELSEN
-TILLFÄLLIG FÖRSTÄRKNING AV FINANSIERINGEN ... 101
5.1 Inledning ... 101
5.2 Intäkter av en regional fordons- och drivmedelsskatt ... 102
5.2.1 Regional fordonsskatt ... 102
5.2.2 Regional drivmedelsskatt ... 103
5.3 Överväganden och förslag ... 105

6. FÖRFATTNINGSKOMMENTAR M.M. ... 107
6.1 Lag om vissa vägtullar ... 107
6.1.1 Det tullbelagda området ... 107
6.1.2 Användningen av influtna tullmedel ... 108
6.1.3 Tariffstruktur ... 108
6.2 Ändringar i Fordonsskattelagen ... 111
6.3 Ändringar i Kommunalskattelagen ... 111
6.4 Kostnader för det allmänna m.m. ... 112

## Bilageförteckning:


| | | |
|---|---|---|
| Bilaga 1 | Direktiven | 114 |
| Bilaga 2 | Göteborgsöverenskommelsen | 123 |
| Bilaga 3 | Transeks prognosförutsättningar | 132 |
| Bilaga 4 | VBB Samhällsbyggnads rapport angående regional drivmedelsskatt och fordonsskatt i Göteborgsregionen | 145 |
| Bilaga 5 | VBB Samhällsbyggnads rapport angående regional drivmedelsskatt och fordonsskatt i Stockholms län | 174 |
| Bilaga 6 | Protokollsutdrag | 205 |
| Bilaga 7 | Delbetänkandets förslag till Lag om vissa vägtullar | 207 |

# SAMMANFATTNING

## *Inledning*

Utredningens har haft till uppgift att lämna förslag till införande av vägtullar i Stockholms- och Göteborgsregionerna inom ramen för Storstadsöverenskommelserna. I utredningens delbetänkande Vägtullar i Stockholmsregionen lämnades förslag till vägtullssystem i Stockholm. Vidare behandlades bl.a. vissa övergripande frågor förknippade med vägtullar: teknik, integritetsaspekter, vägtullens statsrättsliga natur, möjligheten att differentiera vägtullstarifferna samt vägtullens behandling i inkomst- och mervärdesskattehänseende. Ett förslag till lagstiftning presenterades; Lag om vissa vägtullar. Genom tilläggsdirektiv har utredningens uppdrag utökats till att dels undersöka möjligheten att använda andra lokalt eller regionalt avgränsade finansieringsformer för vägprojekten i Göteborgsregionen, dels undersöka möjligheten att införa en temporär kompletterande regionalt eller lokalt avgränsad finansiering i Stockholm i avvaktan på att vägtullssystemet tas i drift.

## *Alternativa och kompletterande finansieringsformer*

Utredningen har tolkat intentionerna bakom Göteborgs- och Dennisöverenskommelserna på så sätt att finansieringslösningarna i första hand - direkt eller indirekt - skall belasta dem som har möjlighet att utnyttja de nya vägobjekten. De finansieringsalternativ som kan betraktas som realistiska begränsas därmed till en regional höjning av fordonsskatten och en regional höjning av skatten på drivmedel.

Utredningen identifierar och diskuterar de problem som är förknippade med en regional drivmedelsskatt: 1 Förenligheten med EG-rätten. 2 Administrations-, uppbörds- och kontrollproblem. 3 Gränshandelsproblematiken och snedvridningen av konkurrensen. Möjligheten att komma tillrätta med problemområdena behandlas. Det konstateras att en regional differentiering av drivmedelsskatten torde kunna införas utan hinder av EG-rätten, men att det krävs att Sverige ansöker om undantag från tillämpliga EG-direktiv. Den regionala pålagan måste vidare omfatta samtliga drivmedel, även bl.a. drivmedel som säljs på marinor.

Uppbördsrutinerna måste i vissa avseenden ändras, och det administrativa merarbetet torde bli väsentligt. För att komma tillrätta med skatteundandragande, fusk och för att motverka att systemet utnyttjas på ett inte avsett sätt krävs att olika former av förbud och sanktioner införs. Att kontrollera och övervaka systemet på ett tillfredställande sätt är inte omöjligt men förutsätter att berörda myndigheter ges resursförstärkningar. Det är oundvikligt att att gränshandel uppkommer och att konkurrensen snedvrids.

Utredningen konstaterar att de problem som är förknippade med en regional höjning av fordonsskatten är betydligt enklare att komma tillrätta med.

*Utvärdering av finansieringsalternativ för Göteborgsöverenskommelsen*

Utredningen utvärderar tre alternativa finansieringsformer för Göteborgsöverenskommelsen:
Vägtullsalternativet Yttre Zonen.
Vägtullsalternativet Inre Zonen.
En kombination av regional fordonsskatt och regional drivmedelsskatt utan vägtullar.

Vägtullsalternativet den Yttre Zonen utgår från det vägtullsalternativ som presenterades i Göteborgsöverenskommelsen med en justerad zongräns för att bl.a. begränsa barriäreffekterna.

Vägtullsalternativet den Inre Zonen är till ytan betydligt mindre än den Yttre Zonen och sammanfaller i stort med den beslutade miljözonen för tung trafik i Göteborg.

Finansieringsalternativen utvärderas utifrån flera grunder: påverkan på trafikarbetet och kollektivtrafikresandet, tillgänglighet och framkomlighet, kostnader och intäkter, miljöaspekter och tidsplanemässiga och finansiella konsekvenser.

Utredningen konstaterar att alternativet regional fordonsskatt och regional drivmedelsskatt inte på lång väg kan generera tillräckligt med intäkter för att uppnå Göteborgsöverenskommelsens finansieringsmål på 500 milj. kr per år och därför redan på den grunden måste betraktas som en orealistisk finansieringsform.

Alternativet den Yttre Zonen uppfyller mer än väl finansieringsmålet medan den Inre Zonen förutsätter kompletterande finansiering. Trots den Yttre Zonens försteg i just detta avseende förordas den Inre Zonen. Bl.a.

Uppbördsrutinerna måste i vissa avseenden ändras, och det administrativa merarbetet torde bli väsentligt. För att komma tillrätta med skatteundandragande, fusk och för att motverka att systemet utnyttjas på ett inte avsett sätt krävs att olika former av förbud och sanktioner införs. Att kontrollera och övervaka systemet på ett tillfredställande sätt är inte omöjligt men förutsätter att berörda myndigheter ges resursförstärkningar. Det är oundvikligt att gränshandel uppkommer och att konkurrensen snedvrids.

Utredningen konstaterar att de problem som är förknippade med en regional höjning av fordonsskatten är betydligt enklare att komma tillrätta med.

*Utvärdering av finansieringsalternativ för Göteborgsöverenskommelsen*

Utredningen utvärderar tre alternativa finansieringsformer för Göteborgsöverenskommelsen:
Vägtullsalternativet Yttre Zonen.
Vägtullsalternativet Inre Zonen.
En kombination av regional fordonsskatt och regional drivmedelsskatt utan vägtullar.

Vägtullsalternativet den Yttre Zonen utgår från det vägtullsalternativ som presenterades i Göteborgsöverenskommelsen med en justerad zongräns för att bl.a. begränsa barriäreffekterna.

Vägtullsalternativet den Inre Zonen är till ytan betydligt mindre än den Yttre Zonen och sammanfaller i stort med den beslutade miljözonen för tung trafik i Göteborg.

Finansieringsalternativen utvärderas utifrån flera grunder: påverkan på trafikarbetet och kollektivtrafikresandet, tillgänglighet och framkomlighet, kostnader och intäkter, miljöaspekter och tidsplanemässiga och finansiella konsekvenser.

Utredningen konstaterar att alternativet regional fordonsskatt och regional drivmedelsskatt inte på lång väg kan generera tillräckligt med intäkter för att uppnå Göteborgsöverenskommelsens finansieringsmål på 500 milj. kr per år och därför redan på den grunden måste betraktas som en orealistisk finansieringsform.

Alternativet den Yttre Zonen uppfyller mer än väl finansieringsmålet medan den Inre Zonen förutsätter kompletterande finansiering. Trots den Yttre Zonens försteg i just detta avseende förordas den Inre Zonen. Bl.a. bedöms att det finns goda förutsättningar för en bredare uppslutningen i

regionen med den Inre Zonen än med den Yttre Zonen. Dessutom blir den geografiska kopplingen till Götatunnel, ett av större projekten i Göteborgsöverenskommelsen, tydligare med den Inre Zonen. I valet mellan regional fordonsskatt och regional drivmedelsskatt som kompletterande finansiering till den Inre Zonen konstateras att de problem som är förknippade med en regional drivmedelsskatt visserligen är teoretiskt möjliga att lösa, men att de praktiska problemen är betydande. Jämförelsevis är de praktiska problemen med en regional tilläggsskatt på fordon försumbara. Därför föreslås en regional höjning av fordonsskatten i Göteborgsregionen som kompletterande finansiering. Fordonsskatten bör tas ut genom ett påslag på den ordinarie fordonsskatten med 30 procent för flertalet personbilar och motorcyklar och 15 procent för övriga fordonsslag, med undantag för traktorer som bör undantas från skatten. Det förordas att vägtullarna skall tas i drift när Götatunneln öppnas för trafik medan den höjda fordonsskatten bör tas ut fr.o.m. 1 juli 1996.

Vidare föreslås att utbyggnadstakten för de vägtullsfinansierade vägprojekten bör ske långsammare än tidigare planerat samt att följande projekt bör prioriteras: Götatunneln, älvförbindelsen vid Lärje, Söderledens anslutning till E 6; det s.k. Åbromotet samt ytterligare ett genomgående körfält i vardera riktning på väg E 6.

*Tillfällig förstärkning av finansieringen av Dennisöverenskommelsen*

Mot bakgrund av utredningens slutsatser avseende en kompletterande finansiering för Göteborgsöverenskommelsen och med beaktande av att den kompletterande finansieringen endast skall vara temporär i avvaktan på att vägtullarna tas i drift kan endast en regional fordonsskatt betraktas som en realistisk lösning för Stockholm. Eftersom skattenivåerna av flera skäl bör harmoniseras med skattenivåerna för Göteborg kommer fordonsskatten endast att kunna generera en årlig intäkt i storleksordningen 150 milj. kr, vilket i jämförelse med vägtullssystemets förväntade årliga intäkt på ungefär 2 miljarder kr får anses som en blygsam förstärkning av finansieringen i Stockholm. Enligt utredningen står dock inte några andra praktiskt genomförbara temporära finansieringslösningar att finna. Den tillfälliga regionala höjningen av fordonsskatten bör kunna tas ut redan fr.o.m. 1 juli 1996.

medan den Inre Zonen förutsätter kompletterande finansiering. Trots den Yttre Zonens försteg i just detta avseende förordas den Inre Zonen. Bl.a. bedöms att det finns goda förutsättningar för en bredare uppslutningen i regionen med den Inre Zonen än med den Yttre Zonen. Dessutom blir den geografiska kopplingen till Götatunnel, ett av större projekten i Göteborgsöverenskommelsen, tydligare med den Inre Zonen. I valet mellan regional fordonsskatt och regional drivmedelsskatt som kompletterande finansiering till den Inre Zonen konstateras att de problem som är förknippade med en regional drivmedelsskatt visserligen är teoretiskt möjliga att lösa, men att de praktiska problemen är betydande. Jämförelsevis är de praktiska problemen med en regional tilläggsskatt på fordon försumbara. Därför föreslås en regional höjning av fordonsskatten i Göteborgs-regionen som kompletterande finansiering. Fordonsskatten bör tas ut genom ett påslag på den ordinarie fordonsskatten med 30 procent för flertalet personbilar och motorcyklar och 15 procent för övriga fordonsslag, med undantag för traktorer som bör undantas från skatten. Det förordas att vägtullarna skall tas i drift när Götatunneln öppnas för trafik medan den höjda fordonsskatten bör tas ut fr.o.m. 1 juli 1996.

Vidare föreslås att utbyggnadstakten för de vägtullsfinansierade vägprojekten bör ske långsammare än tidigare planerat samt att följande projekt bör prioriteras: Götatunneln, älvförbindelsen vid Lärje, Söderledens anslutning till E 6; det s.k. Åbromotet samt ytterligare ett genomgående körfält i vardera riktning på väg E 6.

*Tillfällig förstärkning av finansieringen av Dennisöverenskommelsen*

Mot bakgrund av utredningens slutsatser avseende en kompletterande finansiering för Göteborgsöverenskommelsen och med beaktande av att den kompletterande finansieringen endast skall vara temporär i avvaktan på att vägtullarna tas i drift kan endast en regional fordonsskatt betraktas som en realistisk lösning för Stockholm. Eftersom skattenivåerna av flera skäl bör harmoniseras med skattenivåerna för Göteborg kommer fordonsskatten endast att kunna generera en årlig intäkt i storleksordningen 150 milj. kr, vilket i jämförelse med vägtullssystemets förväntade årliga intäkt på ungefär 2 miljarder kr får anses som en blygsam förstärkning av finansieringen i Stockholm. Enligt utredningen står dock inte några andra praktiskt genomförbara temporära

# FÖRFATTNINGSFÖRSLAG

## Förslag till
## Lag om ändring i kommunalskattelagen (1928:370)

Härigenom föreskrivs att 20 § och punkt 4 av anvisningarna till 33 § kommunalskattelagen skall ha följande lydelse.

| Nuvarande lydelse | Föreslagen lydelse |
|---|---|

20 §

Vid beräkning av inkomsten från särskild förvärvskälla, skall alla omkostnader under beskattningsåret för intäkternas förvärvande och bibehållande avräknas från samtliga intäkter i pengar eller pengars värde (bruttointäkt), som har influtit i förvärvskällan under beskattningsåret.

Avdrag får inte göras för:

den skattskyldiges levnadskostnader och därtill hänförliga utgifter, såsom vad skattskyldig utgett som gåva eller periodiskt understöd eller därmed jämförlig periodisk utbetalning till person i sitt hushåll;

sådana kostnader för hälsovård, sjukvård samt företagshälsovård som anges i anvisningarna;

kostnader i samband med plockning av vilt växande bär och svampar eller kottar till den del kostnaderna inte överstiger de intäkter som är skattefria enligt 19 §;

värdet av det arbete, som i den skattskyldiges förvärvsverksamhet utförs av den skattskyldige själv eller den andre maken eller av den skattskyldiges barn som ej fyllt 16 år;

ränta på den skattskyldiges eget kapital som nedlagts i hans förvärvsverksamhet;

svenska allmänna skatter;

kapitalavbetalning på skuld;

ränta enligt 8 kap. 1 § studiestödslagen (1973:349), 52, 52a och 55 §§ lagen (1941:416) om arvsskatt och gåvoskatt, 32 § och 49 § 4 mom. uppbördslagen (1953:272), 5 kap 12 § lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter, 13 och 14 §§ lagen (1984:668) om uppbörd av socialavgifter från arbetsgivare, 30 § tullagen (1987::1065), 60 § fordonsskattelagen (1988:327) och 16 kap 12 och 13 §§ mervärdesskattelagen (1994:200) samt kvarskatteavgift och dröjsmålsavgift beräknad enligt uppbördslagen;

avgift enligt lagen (1972::435) om överlastavgift;

avgift enligt 10 kap plan - och bygglagen (1987:10);

avgift enligt 10 kap 7 § utlänningslagen (1989:1160);

avgift enligt 8 kap 5 § arbetsmiljölagen (1977:1160);

avgift enligt 26 § arbetstidslagen (1982:673);

skadestånd, som grundas på lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet eller annan lag som gäller förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare, när skadeståndet avser annat än ekonomisk skada;

företagsbot enligt 36 kap brottsbalken;

straffavgift enligt 8 kap 7 § tredje stycket rättegångsbalken;

belopp, för vilket arbetsgivaren är betalningsskyldig enligt 75 § uppbördslagen (1953:272) eller för vilket betalningsskyldighet föreligger på grund av underlåtenhet att göra avdrag enligt lagen (1982:1006) om avdrags- och uppgiftsskyldighet beträffande vissa uppdragsersättningar;

**förhöjd vägtull enligt lag ( ) om vissa vägtullar;**

avgift enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift;

kontrollavgift enligt lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering

överförbrukningsavgift enligt ransoneringslagen (1978:268);

vattenföroreningsavgift enligt lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från
fartyg;

avgift enligt 3 § lagen (1975:85) med bemyndigande att meddela föreskrifter om in- och utförsel av varor;

lagringsavgift enligt lagen (1984:1049) om beredskapslagring av olja och kol eller lagen (1985:635) om försörjningsberedskap på naturgasområdet;

avgift enligt 18 § lagen (1902:71 s 1 ) innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar;

kapitalförlust m.m. i vidare mån än som särskilt föreskrivs.

Avgift enligt 13 och 14 §§ lagen (1992:1438) om dieseloljeskatt och användning av vissa oljeprodukter;

ingående skatt enligt mervärdesskattelagen (1994:200) för vilken det finns rätt till avdrag enligt 8 kap eller rätt till återbetalning enligt 10 kap nämnda lag.

Anvisningarna punkt 4 till 33 § kommunalskattelagen

.4 Även för det fall, att skattskyldig enligt punkt 3 här ovan icke är berättigad till avdrag för ökade levnadskostnader, äger han dock rätt avdraga skälig kostnad för resor till och från arbetsplatsen, där denna varit belägen på sådant avstånd från hans bostad, att han behövt anlita och även anlitat särskilt fortskaffningsmedel.

Om avståndet mellan den skattskyldiges bostad uppgår till minst fem kilometer och det klart framgår att användandet av egen bil för resa till och från arbetsplatsen regelmässigt medför en tidsvinst på minst två timmar i jämförelse med allmänt kommunikationsmedel medges avdrag för kostnader för resa med egen bil. Sådant avdrag medges också om den skattskyldige använder bilen i tjänsten under minst 60

dagar för år räknat för de dagar som bilen används i tjänsten. Om bilen används i tjänsten i minst 160 dagar för år räknat medges avdrag under alla de dagar som bilen används för resor mellan bostad och arbetsplats. Användning i tjänsten beaktas dock endast om den uppgår till minst 300 mil för år räknat. Avdraget skall bestämmas enligt schablon på grundval av genomsnittliga kostnader för mindre bil och med hänsyn till de kostnader, som är direkt beroende av körd vägsträcka (milbundna kostnader). Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer fastställer för varje taxeringsår föreskrifter för beräkning av avdrag i dessa fall.

För skattskyldige som på grund av ålder, sjukdom eller handikapp är nödsakade att använda bil tillämpas inte bestämmelserna i andra stycket. Detsamma gäller skattskyldig som är tvungen att använda större bil på grund av skrymmande last

Skattskyldig som haft kostnader för resa inom riket i samband med tillträdande eller frånträdande av anställning eller uppdrag har rätt till skäligt avdrag för kostnaderna. Härvid gäller vad som sägs i punkt 3b andra stycket.

Har den skattskyldige vid resorna haft kostnader för väg-, bro-, eller färjeavgift medges avdrag för den faktiska kostnaden.

Den som är skattskyldig för förmån av fri eller delvis fri bil medges dock inte avdrag för andra kostnader än sådana som avses i femte stycket för resor som avses i första stycket, om han har företagit resorna med bil under den tid förmånen åtnjutits.

Den som är skattskyldig för förmån av fri eller delvis fri bil medges dock inte avdrag för kostnader som avses i första stycket, om han har företagit resorna med bil under den tid förmånen åtnjutits.

## Förslag till
## Lag om ändring i fordonsskattelagen (1988:327)

Härigenom föreskrivs i fråga om fordonsskattelagen (1988:327) dels att det till lagen skall fogas två nya bilagor, bilaga 3 och bilaga 4 dels att 12 § och 14 § skall ha följande lydelse.

| | |
|---|---|
| 12§ Fordonsskatt betalas för skatteår eller, om skatten för ett fordon överstiger 3 600 kr för helt år, för skatteperiod. | 12§Fordonsskatt betalas för skatteår eller om skatten överstiger 3 600 kr för helt år, för skatteperiod. |
| Fordonsskattens storlek för skatteår framgår av bilaga 1 till denna lag. För skatteperiod uppgår skatten till en tredjedel av skatten för helt år. | Fordonsskattens storlek för skatteår framgår av bilaga 1 **och bilaga 4** till denna lag. För skatteperiod uppgår skatten till en tredjedel av skatten för helt år. |

14§ För en personbil som hör hemma i en kommun som anges i bilaga 2 till denna lag skall fordonsskatt betalas enligt bilaga 1 endast till den del fordonsskatten för år räknat överstiger 384 kr

En personbil anses höra hemma i den kommun där den skattskyldige har sin adress enligt bilregistret vid den tidpunkt som anges i 16 § första eller andra stycket eller vid ingången av den tid som anges 1 16 § tredje stycket. Saknas sådan adress gäller i stället den adress som borde vara antecknad i bilregistret.

Första stycket tillämpas endast i samband med att fordonsskatt skall betalas enligt vad som i övrigt gäller enligt denna lag.

14§ För en personbil som hör hemma i en kommun som anges i bilaga 2 till denna lag skall fordonsskatt betalas enligt bilaga 1 endast till den del fordonsskatten för år räknat överstiger 384 kr.

**För skattepliktiga motorcyklar, personbilar, bussar, lastbilar samt släpvagnar till personbilar, bussar och lastbilar, som är hemmahörande i en kommun som anges i bilaga 3 till denna lag, skall utöver fordonsskatt enligt bilaga 1 betalas fordonsskatt enligt bilaga 4.**

**Ett fordon** anses höra hemma i den kommun där den skattskyldiga har sin adress enligt bilregistret vid den tidpunkt som anges i 16 § första eller andra stycket vid ingången av den tid som anges i 16 § tredje stycket. Saknas sådan adress gäller i stället den adress som borde vara antecknad i bilregistret.

Första stycket tillämpas endast i samband med att fordonsskatt skall betalas enligt vad som i övrigt gäller enligt denna lag.

**Bilaga 3 till fordonsskattelagen (1988:327)**

---

Förteckning över kommuner som avses i 14 § andra stycket

*Stockholms län*

Botkyrka
Danderyd
Ekerö
Haninge
Huddinge
Järfälla
Lidingö
Nacka
Norrtälje
Nynäshamn
Salem
Sigtuna
Sollentuna
Solna
Sundbyberg
Södertälje
Tyresö
Täby
Upplands-Bro
Upplands Väsby
Vallentuna
Vaxholm
Värmdö
Österåker

*Älvsborgs län*

Ale
Lerum

*Göteborgs och Bohus län*

Göteborg
Härryda
Kungälv
Mölndal
Partille
Stenungsund
Tjörn
Öckerö

*Hallands län*

Kungsbacka

**Bilaga 4**

För fordon hemmahörande i de kommuner som avses i 14 § andra stycket fordonskattelagen skall fordonsskatt tas ut med tilläggsbelopp enligt följande.

| Fordonsslag | Tilläggsbelopp utöver fordonsskatt enligt bilaga 1 tas ut med belopp motsvarande nedanstående procentsats av fordonsskatten enligt bilaga 1 för respektive fordonsslag för helt år räknat |
|---|---|
| **A Motorcyklar** | **30 procent** |
| **B Personbilar** | |
| **1 Personbil som inte kan drivas med dieselolja** | **30 procent** |
| **2. Personbil som kan drivas med dieselolja.** | |
| **2.1 som enligt bilregistret har årsmodellsbeteckning 1993 eller äldre** | **30 procent** |
| **2.2 annan personbil** | **15 procent** |
| **C Bussar** | **15 procent** |
| **D Lastbilar** | **15 procent** |
| **F Släpvagnar till personbilar bussar och lastbilar** | **15 procent** |

**Förslag till ändring av förslag till lag om vissa vägtullar**

Härigenom föreskrivs att bilaga 1 och 2 skall ha följande lydelse, samt att till lagen skall fogas en ny bilaga 4.

Bilaga 1

En bilaga som utmärker de tullbelagda områdena för Stockholm och Göteborg kan upprättas när gränserna för de tullbelagda områdena med säkerhet kan fastställas.

---

Bilaga 2

Vägtullsintäkterna från Stockholmsområdet skall, sedan avdrag gjorts för kostnaderna för tullsystemet, i sin helhet användas till investeringar i Ringleden runt Stockholms innerstad och i Yttre tvärleden, inom, söder, väster och norr om Stockholms kommun, drift och underhåll av dessa trafikleder, miljöförbättrande åtgärder i trafiksystemet i Stockholmsregionen, framkomlighetsförbättrande åtgärder i Stockholms kommun samt för infartsparkeringar.

**Vägtullsintäkterna från Göteborgsområdet skall, sedan avdrag gjorts för kostnaderna för tullsystemet, i sin helhet användas till investeringar på väg E 6 sträckan Olskroksmotet-Åbromotet, en ny vägförbindelse mellan väg E 20 och väg E 6 med en broförbindelse över Götaälv vid Lärje, Götatunneln, överdäckning av väg E 6 i de centrala delarna av Mölndal samt merkostnaderna för drift och underhåll av dessa trafikobjekt.**

Bilaga 4
Vägtullstaxa i 1992 års penningvärde för vägtullssystemet i Göteborg

| Betalsätt | Bil med totalvikt av högst 3,5 ton | Bil med total-vikt över 3,5 ton |
|---|---|---|
| Automatisk debitering vid passage av betalgräns * | | |
| per passage | 10 kr | 30 kr |
| fakturering, per passage | 15 kr | 35 kr |
| Kontant betalning vid passage av betalgräns | | |
| per passage | 15 kr | 35 kr |
| Betalning i för-skott eller efter passage av betalgräns | | |
| senast fyra dygn efter passagen, per passage | 15 kr | 35 kr |
| Efter fyra dygn efter passagen, per passage | 25 kr | 45 kr |

(*) En bil som är utrustad för automatisk debitering av vägtull debiteras maximalt för 40 passager per kalendermånad.

# 1. BAKGRUND

## 1.1 Storstadsöverenskommelserna

1990 tillkallade regeringen tre förhandlare - en för Stockholmsregionen, en för Göteborgsregionen samt en för Malmöregionen - med uppdrag att tillsammans med berörda parter i respektive regionen träffa överenskommelser om åtgärder som skulle vidtas i regionernas trafiksystem[1].

I förhandlingarna för att uppnå en bättre miljö, öka tillgängligheten samt skapa bättre förutsättningar för utvecklingen av Göteborgsregionen företräddes staten av Ulf Adelsohn och regionen av lokala politiker. Förhandlingarna avslutades i januari 1991 och en överenskommelse om trafik och miljö i Göteborgsregionen ingicks, den s.k. Adelsohn-överenskommelsen. Överenskommelsen omfattade huvudområdena kollektivtrafik, regiontåg och vägar. I överenskommelsen förutsattes bl.a. att en ny väg E 6 skulle byggas som en ringled öster om Göteborgs tätort[2].

Överenskommelsen godkändes av samtliga kommuner i regionen med undantag av Partille som inte accepterade den i överenskommelsen föreslagna sträckningen av väg E 6. Även Mölndals kommun ställde sig i ett senare skede tveksam till den föreslagna sträckningen av väg E 6.

Efter riksdagsbehandlingen av Adelsohnöverenskommelsen i maj 1991 uppdrog regeringen åt Vägverket att redovisa en annan huvudsträckning av väg E 6 närmare Göteborgs tätort. Utredningen gjordes i samråd med berörda länsstyrelser, Göteborgsregionens kommunalförbund samt Göteborgs kommun. Den presenterades för regeringen i juli 1992.

Vägverket Region Väst erhöll därefter uppdraget att tillsammans med

---

[1]Förhandlingsresultatet för Stockholmsregionen, de s.k. Dennisöverenskommelserna har presenterats i Utredningens delbetänkande Vägtullar i Stockholmsregionen (SOU 1994:142), härefter kallat delbetänkandet

[2]En detaljerad redovisning av överenskommelsen återfinns bl.a. i prop. 1990/91:87

övriga intressenter i regionen söka nå en slutlig överenskommelse för Göteborgsregionen. Vid förhandlingarna som avslutades i juni 1993 företräddes kommunerna i regionen av Göteborgsregionens kommunalförbunds ledningsgrupp för trafik. Överenskommelsen, den s.k. Göteborgsöverenskommelsen[3] avvek från Adelsohnöverenskommelsen främst i två avseenden: den tidigare planerade östliga sträckningen av väg E 6 ersattes med satsningar på E 6 i dess nuvarande sträckning och satsningen på infrastrukturinvesteringar för Västtåg ersattes med inköp av rullande materiel.

## 1.2 Göteborgsöverenskommelsens trafikobjekt

Samtliga kommuner i Göteborgsregionen som berörs av den slutliga överenskommelsen har, med vissa förbehåll, godkänt överenskommelsen. Överenskommelsen omfattar investeringar i trafikleder och kollektivtrafikanläggningar på totalt drygt 9 miljarder kr[4] med tonvikten, eller drygt 7,1 miljarder kr, lagd på investeringar i vägtrafikobjekt.

Investeringarna i vägtrafiken syftar till att säkerställa att huvudvägnätet i den centrala delen av Göteborgsregionen skall fungera under överblickbar framtid (15-20 år).

Investeringarna utgörs av åtgärder på väg E 6 sträckan Olskroksmotet-Åbromotet, bl.a. omfattande en överdäckning av väg E 6 och järnvägen i de centrala delarna av Mölndal[5]. En vägförbindelse mellan väg E 20 och väg E 6 med en ny broförbindelse över Göta älv vid Lärje.

Förutom investeringar kopplade till väg E 6 omfattar överenskommelsen åtgärder på de öst-västliga huvudlederna, genom byggandet av Göta- och Lundbytunneln, samt åtgärder på Väster-/Söderleden, genom tillskapandet av planskilda korsningar m. m.

Investeringarna skall finansieras med statliga och kommunala anslag

---

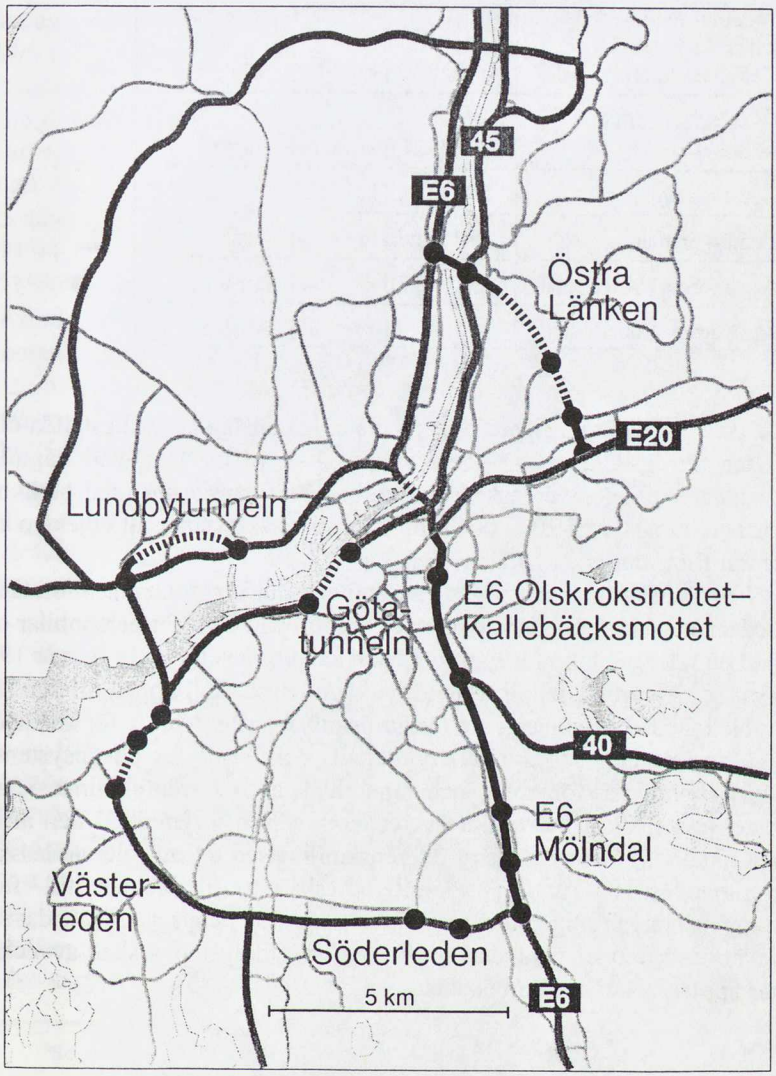
[3]Se bilaga 2

[4]Om inte annat anges särskilt återges samtliga belopp i betänkandet i 1992 års penningvärde.

[5]I överenskommelsen angavs ursprungligen att väg E 6 skulle dras i en tunnel öster om Mölndals centrum. I den delen har överenskommelsen således reviderats.

samt avgifter på biltrafiken i form av vägtullar.

Av följande figur framgår vilka objeket som omfattas av överenskommelsen. Av tabell på nästa sida framgår hur åtgärderna skall finansieras och de i överenskommelsen uppskattade kostnaderna för de olika objekten. Reviderade kostnader presenteras i kapitel 2.



| Objekt | Beräknad kostnad | Finansiering |
|---|---|---|
| Östra Länken, inklusive älvförbindelse vid Lärje | 2 500 milj kr | Vägtull |
| Åtgärder på E 6 mellan Olskroksmotet och Kallebäcksmotet | 325 milj kr | Vägtull |
| Överdäckning m.m. i Mölndal | 1 875 milj kr | Vägtull |
| Götatunneln | 1 600 milj kr | Vägtull |
| Lundbytunneln | 700 milj kr | Anslag |
| Åtgärder på Västerleden | 100 milj kr | Anslag |
| Åtgärder på Söderleden | 60 milj kr | Anslag |

De trafikobjekt som finansieras med statliga anslag är färdigställda eller under färdigställande. De objekt som skall finansieras med vägtullar förutsätter enligt överenskommelsen en lånefinansiering med beräknad återbetalningstid på 20 år och tullnivåer som säkerställer att objekten kan genomföras under en 10-årsperiod.

I överenskommelsen anges att kommunerna i regionen är införstådda med att åtagandet grundar sig på att en vägtull på 10 kr för personbilar och med ett högre belopp för tyngre fordon kan komma att tas ut från år 1995 samt att den årliga nettointäkten från vägtullarna skall uppgå till 500 milj kr. Nettointäkten definieras som vägtullsintäkter efter avdrag för kostnader för avskrivning, förnyelse, underhåll och drift av betalsystemet. Merkostnaderna för drift och underhåll av de vägtullsfinansierade vägobjekten förutsätts enligt överenskommelsen inrymmas i den årliga nettointäkten. Vidare anges i överenskommelsen att om mervärdesskatt kommer att tas ut för vägtullarna skall trafikobjekten till fullo kompenseras. Slutligen uttalas att intäkterna från betalsystemet endast får användas till avtalade ändamål samt att vägtullssystemet skall avvecklas när upptagna lån har återbetalats.

## 1.3 Riksdagens beredning av överenskommelserna

Den preliminära överenskommelsen för Göteborgsregionen, Adelsohnöverenskommelsen, redovisades för riksdagen våren 1991. Riksdagen förordade ett fullföljande av överenskommelsen (prop. 1990/91:87 1990/91:TU24). I riksdagsbeslutet förutskickades ett realvärdesäkrat statligt bidrag på 1,3 miljarder kr till Göteborgsregionens kollektivtrafik och uttalades att ett villkor för att statsbidraget skulle utgå var att syftena med överenskommelsen kan uppnås i sina huvuddrag. Efter det att den slutliga överenskommelsen godkänts av berörda kommuner i december 1993 redovisades överenskommelsen för riksdagen i prop. 1993/94:169 och behandlades av trafikutskottet i betänkandet 1993/94:TU34.

Riksdagsbehandlingen av Dennisöverenskommelserna har återgetts i delbetänkandet för tiden fram till och med prop. 1993/94:86 och bet. 1993/94:TU24[6]. Därefter har såväl Stockholmsöverenskommelsen som Göteborgsöverenskommelsen behandlats i budgetpropositionen (prop. 1994/95:100 bilaga 7) och trafikutskottets betänkande 1994/95:TU22.

### 1.3.1 Göteborgsöverenskommelsen

I proposition 1993/94:169 uttalar regeringen att den 1993 träffade överenskommelsen innebär att syftet med principuppgörelsen från 1991 kan uppnås i sina huvuddrag och att överenskommelsen skall läggas till grund för fortsatt utbetalning av de särskilda statsbidragen till kollektivtrafiken samt att Vägverket skall fortsätta sitt förberedelsearbete för de vägtullsfinansierade vägprojekten.

Vad avsåg vägobjekten föreslog regeringen att staten skulle ställa ut en lånegaranti på högst 260 milj. kr för att finansiera det fortsatta förberedelsearbetet av de i överenskommelsen ingående projekten och vägtullssystemet. Garantin omfattade även medel för att genomföra delar av det vägtullsfinansierade projektet "ombyggnad av nuvarande E6 på

[6]Se delbetänkandet s. 31 f

sträckan Olskroksmotet-Kallebäcksmotet". Vidare uttalade regeringen bl.a. följande.

Bakgrunden till regeringens förslag är att det, för att kunna projektera och ta fram underlag till den fortsatta prövningen av de enskilda objekten, krävs en längre gående projektering än de översiktliga studier som hittills har genomförts. Regeringen avser att återkomma till riksdagen med förslag om ställningstagande till finansieringen av hela eller delar av Göteborgsöverenskommelsen efter det att bl a följande underlag har framkommit:

- Förslag från den särskilda utredaren som skall tillsättas för att utreda och komma med förslag till avgiftssystemets utformning
- Kommunernas och länsstyrelsernas avrapportering enligt 6 kap 2 § NRL till regeringen den 15 augusti 1994.
- Göteborgsregionens kommunalförbunds miljökonsekvensanalys av överenskommelsen.

Den osäkerhet om de samlade ekonomiska och miljömässiga konsekvenserna som bl a Riksrevisionsverket påtalat bör på detta sätt klarläggas innan slutlig ställning tas till genomförandet av hela eller delar av Göteborgsöverenskommelsen. Lånegarantierna innebär inte något ställningstagande till de olika projektens utformning eller exakta lokalisering. Projekten skall före genomförandet prövas på sedvanligt sätt med tillämpning av gällande lagstiftning. För detta ställningstagande krävs också en bedömning av hur det föreslagna genomförandet av överenskommelsen påverkar förutsättningarna för det regionala och lokala näringslivet.

Trafikutskottet (1993:94:TU34) tillstyrkte regeringens förslag. I de motioner som behandlades av utskottet framhölls bl. a. att den särskilde utredarens uppdrag borde vidgas till att omfatta en utvärdering av lägre nivåer för avgiftsfinansieringen, andra finansieringsalternativ samt om vägtullarna kan läggas i en centralare ring runt Göteborg än som förutsätts i överenskommelsen. Mot bakgrund av den motionsledes framförda kritiken uttalade utskottet att det fortsatta utredningsarbetet bör kompletteras med en undersökning dels av omfattningen av de projekt som överenskommelsen avser, dels av möjligheten att använda annan lokalt eller regionalt avgränsad finansiering än vägtullar.

I budgetpropositionen (prop. 1994/95:100 bilaga 7) föreslog regeringen att garantiramen för förberedelsarbetet av genomförandet av Göteborgsöverenskommelsen utökades med ytterligare 150 milj. kr. Trafikutskottet (1994/95:TU22) ställde sig bakom regeringens förslag och uttalade att det förutsätter att syftet med Göteborgsöverenskommelsen kan nås i sina huvuddrag.

### 1.3.2 Dennisöverenskommelsen

Regeringen uttalade i budgetpropositionen (prop. 1994/95:100 bilaga 7) att ekonomin blir allt mer känslig ju senare vägtullarna införs och att det måste övervägas att begränsa Vägverkets utbyggnader enligt Dennisöverenskommelsen.

Angående garantiramen för Stockholm anförde regeringen att den bör utvidgas till att omfatta ytterligare 272 milj. kr avseende påbörjandet av utbyggnaden av vägtullsstationer m. m. samt 250 milj. kr avseende förberedelsarbetet för övriga vägprojekt och 300 milj. kr för miljöanpassning av Norra länkens anslutning till Värtan.

Regeringen uttalade vidare att garantierna till utbyggnaderna av trafiklederna i Dennisöverenskommelsen skall ges för varje projekt var för sig och inte samlat för alla vägprojekten. Enligt regeringen skall det inte heller vara möjligt att överföra lånegarantier för ett visst projekt till ett annat projekt i överenskommelsen eller att använda ordinarie anslag till att finansiera fördyringar av enskilda vägtullsfinansierade projekt. Enligt regeringen skall staten därigenom få kontroll över kostnadsutvecklingen av de olika delarna i överenskommelsen.

Trafikutskottet hade inte något att erinra mot regeringens förslag rörande den utökade garantiramen, men uttalade (1994/95:TU22) att regeringen så snart som möjligt bör redovisa en hållbar modell för hur de planerade investeringarna kan genomföras i för statsfinanserna kontrollerbara former. Utskottet ansåg vidare att regeringen bör överväga att införa en övre gräns för skuldsättningen i Dennisöverenskommelsen.

Efter riksdagsbehandlingen har regeringen meddelat Vägverket att anslagsmedel inte får tas i anspråk för nya vägprojekt och länstrafikanläggningar i Stockholms län förrän parterna har enats om en hållbar ekonomisk lösning för Dennisöverenskommelsen.

## 1.4 Vägtullar i Stockholmsregionen

I delbetänkandet Vägtullar i Stockholmsregionen var utredningens huvuduppgift att behandla vissa övergripande frågor rörande vägtullarna samt det vägtullssystem som planerades att införas i Stockholm. Utredningen kartlade teknikläget och redogjorde för pågående forskning och försöksverksamhet på avgiftsupptagningsområdet.

Vad avser utformningen av vägtullssystemet konstaterades att utgångspunkten under en längre tid varit att vägtullarna i Stockholm skall placeras utanför den planerade Ringleden men att det förslaget mötts av kritik, bl.a. för att det inte i tillräcklig utsträckning tillgodoser miljömålen i Dennisöverenskommelsen. Utredningen valde därför att jämföra Vägverkets alternativ med tullar utanför Ringleden med två andra alternativ, dels vägtullar innanför Ringleden, dels en kombination av vägtullar utanför Ringleden med tullzoner i Stockholms innerstad. Utgångspunkten för utvärderingen var att finansieringen av de väginvesteringar m. m. som beslutats i Dennisöverenskommelsen skulle kunna klaras. Efter det att alternativen utvärderats utifrån flera grunder: bl.a. hur trafikarbetet i Stockholms innerstad och regionen i övrigt påverkas, miljöaspekter samt investerings- och driftskostnader förordades att vägtullar införs utanför den planerade Ringleden med möjlighet att senare komplettera dessa med tullzoner i Stockholms innerstad.

Utredningen belyste även möjligheten att differentiera vägtullarna och konstaterade att en differentiering i tiden, d v s olika tullnivåer under olika delar av dygnet, skulle kunna medföra goda styrningseffekter på trafiken. Utredningen konstaterade dock att det övergripande målet måste vara att från början skapa ett robust och begripligt system. Därför förordades att vägtullarna inledningsvis endast bör differentieras utifrån fordonens viktklass.

Utredningen slog fast att det är viktigt att den personliga integriteten värnas och att risken för intrång i den personliga integriteten minimeras med vägtullssystemet. Behovet av att kunna övervaka systemet och kontrollera att det efterlevs kräver dock att videokameraövervakning tillåts samt att sambearbetning med bilregistret får ske i vissa fall. Det förslogs att användandet av videokameror undantas från tillståndsplikt och att personregisterfrågorna författningsregleras. Utredningen betonade att införandet av betalgränser som förutsätter att tullen debiteras automatiskt

måste vägas mot behovet av att från integritetssynpunkt kunna betala vägtullen kontant utan att fordonet registreras och identifieras.

Vägtullens statsrättsliga natur analyserades och utredningen fann att övervägande skäl talar för att vägtull som tas upp i anslutning till Ringleden och i innerstadszoner närmast har karaktär av skatt.

Utredningen förordade att kostnaden för vägtull inte skall vara avdragsgill vid sidan av schablonavdraget i samband med resor till och från arbetet och - som en konsekvens därav - att inte heller särskilt avdrag bör medges för vägavgift o. dyl. i samband med resor till och från arbetet. Däremot förordades att vägtull i enlighet med gällande rätt skall vara avdragsgill för yrkestrafik och i samband med tjänsteresor. Utredningen konstaterade att övervägande skäl talar för att vägtull enligt gällande rätt skall beläggas med moms.

Utredningen konstaterade att det fanns anledning till en stramare styrning av kostnadsutvecklingen och att genomförandet av väginvesteringarna närmare bör anpassas till de kommande intäkterna från vägtullarna. Utredningen varnade för den uppenbara risken för att upplåningsbehovet kan skena iväg och pekade på olika sätt att begränsa det totala upplåningsbehovet.

För att åstadkomma en bättre samordning mellan det politiska och ekonomiska risktagandet uttalade utredningen att det finns anledning att överväga att bilda en styrgrupp för det fortsatta arbetet, i vilken även regeringen är representerad.

Utredningen presenterade ett lagförslag, Lag om vissa vägtullar. Lagförslaget utgick från en tidigare lagmodell som Kommunikationsdepartementet presenterat i promemorian Ds 1993:52. För Stockholm föreslogs att tariffstrukturen utformas med utgångspunkt i vad som sägs i Dennisöverenskommelsen, med en anpassning av tullnivåerna till uppbördskostnaden för respektive debiteringsform.

# 2 LÄGESRAPPORT FRÅN VÄGVERKET

## 2.1 Göteborgsöverenskommelsen

I Göteborgsöverenskommelsen redovisas en total kostnad om 7 155 milj. kr för genomförandet av vägprojekten, varav 6 295 milj. kr skall finansieras med bilavgifter. Genomförandetiden för de anslagsfinansierade projekten anges till 1993-1996 och för de avgiftsfinansierade till 1995-2001. Sedan Riksdagen godkänt överenskommelsen har Vägverkets arbete med vägprojekten fortskridit.

*Anslagsfinansierade vägprojekt*

Lundbytunneln kommer att färdigställas under 1997, vilket är ett år senare än vad som anges i överenskommelsen. Gällande kostnadsprognos tyder på att i överenskommelsen angiven kostnad, 700 milj. kr, kommer att hållas. Av de fem delprojekt som projektet Söder-/Västerleden består av är Hagenmotet utbyggt enligt ursprunglig tidsplan och till planerad kostnad. För övriga delprojekt är byggproduktionen igångsatt för Fässbergsmotet, medan resterande delprojekt är under projektering. Den i överenskommelsen angivna byggtiden har utsträckts t. o. m. 1997.

*Avgiftsfinansierade vägprojekt*

Den totala kostnaden 6 295 milj. kr har reviderats till 6 500 milj. kr för att bl. a. täcka investeringskostnaden för vägtullssystemet. Med hänsyn till planeringsläget och överenskommelsens förutsättningar avseende finansieringen har tidsplanen för väginvesteringarna reviderats till att omfatta perioden 1994-2005.

Ullevimotet som ingår i projektet E 6 Olskroksmotet-Kallebäcksmotet har utförts enligt tidsplanen och den i överenskommelsen angivna budgeten har underskridits med 12 milj. kr För övriga delar av projekt

Olskroksmotet-Kallebäcksmotet är byggstart planerad till slutet av 1996 och med färdigställandetidpunkten till 1998 till oförändrade kostnader. För projekt Götatunneln pågår arbetet med att upprätta arbetsplan. Det kommunala planläggningsarbetet och förhandlingarna sker parallellt. Arbetet bedrivs med målsättningen att projektet skall påbörjas i slutet av 1996 och färdigställas under 1999. I överenskommelsen angiven kostnadsprognos om 1 600 milj. kr har på grund av höjda standardkrav reviderats upp med 200 milj. kr.

Åbromotet som ingår i projekt E 6 Mölndal planeras för byggstart i slutet av 1996 och med färdigställande under 1997. Såväl arbetsplaneringsarbetet som det kommunala detaljarbetet pågår programenligt. För huvuddelen av projektet pågår vägutredningsarbete parallellt med det kommunala planeringsarbetet. Kostnadsnivån bedöms bli i stort sett oförändrad.

Förberedelsearbetet för projekt Östra Länken har startats i form av förstudier, men har i avvaktan på ett förslag till slutligt finansieringssystem senarelagts. En målsättning för det utredningsarbete som kommer att återupptas är att snarast lokalisera älvförbindelsen.

## 2.2 Dennisöverenskommelsen

I utredningens delbetänkande redovisades Vägverkets lägesrapport avseende kostnader och tidsplaner för de olika vägprojekten. Verket redogjorde också för det pågående arbetet med vägtullssystemet[7]. I det följande redovisas en av Vägverket uppdaterad lägesrapport avseende förutsättningarna för det fortsatta genomförandet och konsekvenserna för finansieringen (givet vissa av Vägverket antagna förutsättningar).

Solna kommun har stoppat detaljplanehanteringen för vägtullssystemet och Norra Länken. Stockholms kommun har vid flera tillfällen bordlagt detaljplanerna. Med anledning av att Stockholms kommun i maj månad antagit en tidsplan för det fortsatta arbetet med planhanteringen av Norra Länken och vägtullsstationerna har Vägverket upprättat en ny tidsplan för Norra Länken och vägtullsstationerna. Enligt denna beräknas Stockholms

[7]Se s 49 ff

kommun att i november 1995 ha behandlat samtliga planer för Norra Länken och vägtullssystemet.

Enligt Vägverkets tidsplan sker byggstart för Norra Länken, Häggviksleden, Haningeleden 2 och vägtullsstationerna när lagakraftvunna planer föreligger för Norra Länken och vägtullsstationerna. Byggstart för Södra Länken sker senast när vägtullssystemet tagits i bruk. De projekt som inte omfattas av utställda statsgarantier: Haningeleden 1, Botkyrkaleden, Västerleden, Bergslagsplan-Hjulsta, Hjulsta-Häggvik, Edsberg-Rosenkälla, Österleden och Nacka Port färdigprojekteras och byggstartas efter det att vägtullssystemet tagits i drift, i den tidsordning som det finansiella läget tillåter. Vägtullssystemet färdigställs för provdrift 1998 med känd teknik och kompletteras senare med IC-kortinstallation[8] efter år 2000. Vägtullsstationerna beräknas tas i drift i oktober 1999.

Utbyggnaden av de objekt som inte skall finansieras med vägtullar fortsätter när detaljplanerna för vägtullsstationerna antagits av Stockholms kommun.

Per den 9 juni 1995 har 1 544 milj. kr upparbetats, varav 122 milj. kr i kapitalkostnader. Den månatliga räntekostnaden var vid samma tidpunkt 10 milj. kr. Givet en totalkostnad om 22 660 milj. kr i 1992 års penningvärde beräknar Vägverket, utifrån de ovan angivna tidsplanerna, att vid en realränta om 5,6 procent uppgår det maximala lånebehovet till 40 miljarder kr och att lånen kan vara återbetalda år 2025. Om realräntan begränsas till 4 procent beräknas det maximala lånebehovet till 30,7 miljarder kr med slutavbetalning av lånen år 2021.

[8] Integrated Circuit card, även kallat "smart kort", se delbetänkandet s 33 ff

# 3. ANDRA FINANSIERINGSFORMER ÄN VÄGTULLAR

## 3.1 Inledning

Enligt såväl tilläggsdirektiv avseende finansieringen av vägutbyggnaderna i Göteborgsregionen som tilläggsdirektiv avseende finansieringen av Dennispaketet skall Vägtullsutredningen undersöka möjligheten till att använda annan lokalt eller regionalt avgränsad finansiering än vägtullar[9].

I tilläggsdirektiv 1995:17 avseende utformningen av alternativ till vägtullar i Göteborg uttalas att utredningen utöver vad som anges i de ursprungliga direktiven skall överväga andra lokalt eller regionalt avgränsade finansieringsmöjligheter än enbart vägtullar. Enligt direktivet skall dessa finansieringssätt var för sig eller i kombination med varandra ge tillräckliga nettointäkter så att vägprojekten som enligt Göteborgsöverenskommelsen skall finansieras med vägtullar kan finansieras i sin helhet utan anslag över statsbudgeten. Om nya finansieringslösningar tas fram av Vägtullsutredningen förutsätts i direktivet att enighet om finansieringslösningen nås med och bekräftas av parterna.

Av tilläggsdirektiv 1995:79 avseende vägutbyggnaderna i Stockholmsregionen följer att Vägtullsutredningen skall utreda förutsättningarna och möjligheterna att använda annan lokalt eller regionalt avgränsad finansiering för att införa ett tillfälligt system för att stärka finansieringen av Dennispaketet intill dess att vägtullssystemet tagits i drift. Enligt direktivet är exempel på sådana tillfälliga system en regional drivmedelsskatt eller en regional fordonsskatt.

Av direktiven följer att anslagsfinansiering över statsbudgeten inte är aktuellt. Det bedöms vidare ligga utanför uppdraget och utanför intentionerna med storsstadsöverenskommelserna att lösa finansieringen

[9]Se bilaga 1

genom att höja kommunal- och landstingsskatterna i syfte att finansiera projekten. Det som återstår är således att se över andra tänkbara finansieringsmöjligheter.

Vägtullsutredningen redogjorde i delbetänkandet[10] översiktligt för tidigare förda diskussioner rörande möjligheten att på olika sätt finansiera vägutbyggnader o.dyl. lokalt eller regionalt. Av störst intresse är den genomgång av olika finansieringsformer som gjorts av dåvarande Kollektivtrafikberedningen[11] och Storstadstrafikkommittén(SOU 1989:15). Utöver vägtullar och andra former av pålagor på trafiken redogjorde Kollektivtrafikberedningen och Storstadstrafikkommittén för bl.a. följande finansieringsformer: **regionala arbetsgivaravgifter, lägesavgifter** (en form av fastighetsskatt som betalas av markägare beräknat efter markvärdet på fastigheten), **lokala fastighetsskatter, anslutningsavgifter för nya fastigheter** (en variant på fastighetsskatt), **regional mervärdesskatt, skatt på parkeringsplatser, skatt på "fria" parkeringsytor** (privat tomtmark m.m.), **regional fordonsskatt, regional försäljningsskatt på bilar samt regional drivmedelsskatt.**

I andra sammanhang har bl a frågan om olika former av "frivilliga" bidrag från näringslivet förts på tal.

---

[10] s 58 ff

[11] Numera Kommunikationsforskningsberedningen (Rapport 1984:22)

## 3.2 Alternativa finansieringsformer

**Övervägande**: Direktiven förutsätter lokalt eller regionalt avgränsade finansieringslösningar. Enligt intentionerna bakom Storstadsöverenskommelserna skall sådana finansieringslösningar eftersträvas som i första hand - direkt eller indirekt - belastar dem som avser eller har möjligt att utnyttja vägobjekten i fråga. De realistiska alternativa finansieringslösningarna begränsas därmed till regional fordonsskatt och regional drivmedelsskatt samt till viss del möjligen skatt på parkeringsplatser.

I såväl Göteborgsöverenskommelsen som Dennisöverenskommelserna slås fast att kostnaderna för de icke anslagsfinansierade objekten skall bäras av invånarna i respektive region i form av avgifter på biltrafiken. I överenskommelserna avses med avgifter på biltrafiken vägtullar. Det fortsatta utredningsarbetet bör därför inriktas på att kostnaderna för de icke anslagsfinansierade vägutbyggnaderna direkt eller indirekt skall belasta dem som avser att nyttja eller har möjlighet att nyttja vägobjekten i fråga. Att välja en finansieringsform varigenom bilismen inte står för lejonparten av kostnaderna skulle avvika från förutsättningarna i överenskommelserna i så hög grad att det svårligen kan motiveras eller accepteras av berörda parter.

Av Storstadstrafikkommittén diskuterade finansieringslösningar som inte - direkt eller indirekt - träffar bilismen bör därför lämnas därhän. Flertalet av de diskuterade förslagen är för övrigt praktiskt ogenomförbara redan på andra grunder. Exempelvis är en regional differentiering av mervärdesskatten oförenlig med EG-rätten. Även övriga förslag som inte träffar bilismen, huvudsakligen olika former av skatt på mark eller fastigheter, måste betraktas som orealistiska eller mycket svåra att genomföra.

Övervägande skäl talar således för att kostnaderna för de alternativa eller kompletterande finansieringsformer som kan komma i fråga för fördjupade studier skall träffa bilismen.

En regional försäljningsskatt på fordon kan inte anses särskilt realistisk.

Vad skall avgöra grunden för uttaget av den regionala pålagan: platsen för bilköpet, köparens adress eller den skattskyldiges (i regel är tillverkaren eller importören skattskyldig) hemvist? Det är vidare tveksamt om det är förenligt med EG-rätten att regionalt differentiera försäljningsskatten.

När det gäller den tillfälliga finansieringen för Stockholm har från vissa håll förts på tal att införa en förenklad form av vägtullar i form av ett s.k. vinjettsystem. Detta innebär att bilisten betalar ett belopp för att under en viss tid vistas inom ett område, exempelvis Stockholms innerstad. Som bevis för att betalning skett erhålls en vinjett som sätts upp i fordonets vindruta. Enligt förespråkarna skulle vinjettsystemet kunna fungera som en temporär lösning till dess att det planerade vägtullssystemet kan tas i drift. I praktiken innebär vinjettsystemet endast att vägtullssystemets uppbördsförfarande förenklas. Det är mycket resurskrävande och i praktiken ogenomförbart att övervaka systemet manuellt[12]. Vinjetterna måste vara lätta att tillgå. Utredningen bedömer sammanfattningsvis att ett vinjettsystem inte är ett praktiskt genomförbart övergångsalternativ.

## 3.3 Parkeringsskatt

**Överväganden**: Skatt på parkeringsytor får betraktas som ett föga verkningsfullt medel. En sådan skatt skulle ge upphov till en oönskad snedvridning av konkurrenssituation på parkeringsmarknaden. Skatteintäkterna skulle inte heller kunna bidra till finansieringsmålen i tillräcklig utsträckning.

Utredningen har inte haft möjlighet att närmare analysera möjligheterna att införa en skatt på parkeringsytor.

Storstadstrafikkommittén avskrev parkeringskatt som ett trubbigt och föga verkningsfullt finansieringsinstrument. Eftersom det existerar ytor som primärt används för andra ändamål än parkering men ändå rymmer parkeringsmöjligheter, exempelvis kvartersmark för lastning och lossning, gårdar m.m, skulle möjligheterna att utforma en beskattning som omfattar

[12] Se exempelvis Trafik och Klimatkommitténs överväganden avseende hur ett avgiftssystem i miljözoner kan utformas och övervakas (SOU 1994:92 och SOU 1995:64).

andra slag av parkeringsytor än sådana som är belägna på allmän plats eller i kommersiella parkeringsanläggningar vara begränsade.

En parkeringsskatt enbart på allmänna parkeringsplatser och av kommunens kommersiella parkeringsanläggningar skulle medföra en snedvridning av konkurrenssituationen. Även om det vore möjligt att låta parkeringsspålagan omfatta även privata parkeringsanläggningar så kvarstår problemet att finna former för att beskatta övriga parkeringsutrymmen.

Beräkningsmässigt kan nämnas att parkeringsintäkterna i det centrala Göteborg uppgår till drygt 100 milj. kr per år. Med tanke på att parkeringsavgifterna valts med syfte att få till stånd en någorlunda balans mellan tillgång och efterfrågan så kan en beskattning rimligen inte sättas högre än ett påslag i storleksordningen 50 procent, inklusive tillkommande mervärdesskatt. Redan en prisökning i den storleksordningen leder till förändringar i efterfrågan på parkering och minskade intäkter för kommunen och dess bolag. Om beskattningen även omfattar privata parkeringsanläggningar uppstår motsvarande intäktsminskningar för dessa.

Storstadstrafikkommitténs slutsatser beträffande parkeringsskattens möjligheter som finansieringskälla får fortfarande anses ha bärkraft. En skatt på parkeringsytor skulle vara svår att genomföra och innebära en snedvridning av konkurrensen på parkeringsmarknaden. Dessutom skulle intäkterna från en sådan skatt, med bibehållen konkurrenssituation och en rimlig avvägning mellan efterfrågan och utbud, inte i alltför hög utsträckning kunna bidra till finansieringen.

## 3.4 Regional drivmedelsskatt

### 3.4.1 Inledning

Frågan om en regionalt differentierad beskattning av drivmedel har diskuterats i olika sammanhang[13]. Mot att regionalt differentiera drivmedelsskatten har genomgående framförts att den medför att gränshandel och "irrationellt" beteende uppkommer hos bilisterna i form av förlängda resvägar över beskattningsgränserna för att tanka billigare bensin, snedvridning av konkurrensen genom försäljningsbortfall för bensinstationer belägna på "fel" sida om högskattegränsen, utökade kostnader för administration samt kontrollsvårigheter.

Efter inträdet i EU har den svenska energibeskattningen harmoniserats med EG-rätten. Med anledning därav har frågan även väckts om en regional differentiering av drivmedelsskatten är förenlig med EG-rätten.

Följande problemområden kan identifieras för en regional drivmedelsskatt: 1. Förenligheten med EG-rätten. 2. Administrations-, uppbörds- och kontrollproblemen. 3 Gränshandelsproblematiken och snedvridningen av konkurrensen.

I det följande redogörs för huvuddragen i den svenska energiskattelagen, EG-rättsliga regleringar på området och hur man möjligen kan lösa eller mildra konsekvenserna av de identifierade problemområdena. Inledningsvis återges övervägande som gjorts i några tidigare beredningar avseende regionala differentieringar av skatt på bränsle samt Riksskatteverkets (i egenskap av uppbördsmyndighet) och Svenska Petroleum Institutets (i egenskap av branschorganisation för oljebolagen) syn på en regional differentiering av drivmedelsskatten.

[13] se bl a delbetänkandet s 59

### 3.4.2 Tidigare överväganden m.m.

I de flesta utredningar som behandlat regionala differentieringar har frågan enbart berörts diskussionsmässigt. I några fall har emellertid införandet av någon form av regional differentiering övervägts seriöst men fått ge vika för andra förslag. De ovan nämnda problemområdena - framför allt kontrollproblemet, risken för irrationellt beteende och snedvridningar av konkurrensen - har berörts och belysts i utredningarna. Av störst intresse är övervägandena i Ds H 1979:3 och Ds B 1980:13.

I Ds H 1979:3 om utjämning av regionala och lokala prisskillnader på eldningsolja och bensin diskuteras bl. a. hur man kan komma till rätta med problemet för den skattskyldige (oljebolaget) att kunna ta ut rätt skatt beroende på var bränslet levereras. Enligt utredningen torde vissa om inte allt för betydande administrativa olägenheter uppkomma i det avseendet. Möjligheten av att köparna (återförsäljarna) lämnar en försäkran till säljaren (oljebolaget) om leveransort tas upp. Med utgångspunkt från dessa försäkringar skulle oljebolaget kunna debitera och redovisa skatt enligt skattesats för aktuell leveransort. Utredaren påtalade dock att ett system med försäkringar tidigare prövats under brännoljeskattens tid vid inköp av brännolja för skattefritt ändamål men att erfarenheterna inte var särskilt goda p.g.a. förekomsten av falska försäkringar.

I Ds B 1980:13 angående möjligheten att kompensera glesbygden för bensinskattehöjningar anfördes att en regional differentiering av bensinskatten är förknippad med inte obetydliga svårigheter framför allt vad avser kontrollaspekterna. I betänkandet anfördes att området med differentierad skatt måste avgränsas väl för att förhindra tankningsresor m.m. Enligt utredaren borde därför finnas ett sammanhängande område med differentierad skatt. Utredaren påtalade också att konkurrensförhållandet mellan bensinstationer belägna på olika sidor av skattegränserna självfallet påverkas. För att förhindra att större mängder lågbeskattat drivmedel transporteras för försäljning eller konsumtion till område med högbeskattat drivmedel övervägdes möjligheten av att införa ett uttryckligt förbud mot sådana transporter. Överträdelser av transportförbudet skulle straffbeläggas. Eftersom det i vissa fall kunde anses föreligga ett berättigat intresse av att flytta större mängder drivmedel över skattegränsen fördes på tal att kombinera transportförbudet med en

dispensmöjlighet, att efter tillstånd av Riksskatteverket i det enskilda fallet flytta lågbeskattat drivmedel över skattegränsen mot att ytterligare skatt betalades.

Riksskatteverket (RSV) har bl. a. i yttranden över olika betänkanden påtalat vilka problem som skulle uppstå om en regional drivmedelsskatt införs. Även Svenska Petroleum Institutet (SPI) har i en skrivelse till utredningen tagit upp olika problemområden med en regionalt differentierad drivmedelsskatt.

Enligt RSV skulle problemen med de barriäreffekter som uppstår med en differentierad drivmedelsskatt bli mycket stora. De största problemen är emellertid att skattedifferentieringen skulle bli mycket komplicerad att administrera och att det skulle bli mycket svårt att åstadkomma en acceptabel kontroll. En höjning av bensinskatten skulle enligt RSV inte i första hand drabba fordonsägaren utan oljebolaget som levererar bensinen. För att få ett från kontrollsynpunkt acceptabelt system torde det krävas märkning av lågbeskattad bensin och dieselolja. Ett sådant system skulle bli komplicerat och skulle omöjligen kunna införas för dieselolja, för vilken ett märkningssystem redan existerar.

Enligt SPI har den effektiva uppbörden av drivmedelsskatten med avseende på kostnad och kvalitet sin grund i att skattereglerna i allt väsentligt utformats med utgångspunkt från olje- och bensinhandelns operativa och administrativa förutsättningar. Varje åtgärd som innebär att skattereglerna blir styrande för hur verksamheten skall bedrivas, "vagnen spänns framför hästen", innebär enligt SPI samhällsekonomiska merkostnader och en påtaglig risk för kvalitativ försämring i uppbörd och redovisning. SPI befarar vidare att ett införande av en regional bensinskatt i storleksordningen exempelvis 1 kr/liter (moms tillkommer) skulle innebära ett allvarligt ingrepp i de marknadsmässiga förutsättningarna och skapa påtagliga förändringar i konsumtionsmönster, distribution och uppbörd. Enligt SPI skulle införandet av en regional drivmedelsskatt för några områden (exempelvis Stockholm och Göteborg) snart medföra att flera regioner ville ha motsvarande beskattningsform och Sverige skulle komma att indelas i hög- och lågskattezoner med påtagliga förändringar ur logistiksynpunkt när det gäller lokalisering av bensinstationer och depåer. Den befintliga infrastrukturen, lokaliserad med utgångspunkt från marknadens behov, skulle slås sönder med betydande kapitalförstörning som följd.

### 3.4.3 Den svenska energiskattelagstiftningen

*Allmänt*

I lagen (1994:1776) om skatt på energi (energiskattelagen) regleras bl.a. uttaget av skatt på bränsle. Lagen innehåller bestämmelser om skattepliktens omfattning, skattebelopp för olika slag av bränsle, skattskyldighet, när skattskyldigheten inträder, undantag från skatteplikt i vissa fall, sanktionsbestämmelser vid otillåten användning av vissa produkter, förfaranderegler m.m. Förfarandet regleras till vissa delar även i lagen (1984:151) om punktskatter och prisregleringsavgifter.

Den svenska energibeskattningen är med anledning av Sveriges medlemskap i EU utformad för att stå i överensstämmelse med gemenskapsrätten. Under 1990-talet har inom EU pågått ett omfattande arbete i syfte att samordna medlemsländernas uttag av skatter på bl.a. mineraloljor.

Energiskattelagen som bygger på en omfattande översyn och EG-anpassning av de svenska beskattningsreglerna på området[14] trädde i kraft den 1 januari 1995 och ersatte då gällande lagar för bensinskatt, allmän energiskatt, koldioxidskatt, svavelskatt m. m.

I det följande berörs översiktligt vissa grundläggande bestämmelser i energiskattelagen som kan vara av betydelse om man skall försöka utforma en regional drivmedelsskatt, eller snarare regional skatt på bränsle.

*Beskattningsmyndighet*

Beskattningsmyndighet för energiskatten m.m. är Skattemyndigheten i Kopparbergs län medan Riksskatteverket har det övergripande ansvaret.

*Omfattningen av skatteplikten*

De motorbränslen som direkt omfattas av energi- och koldioxidskatt är dieselolja, bensin, gasol, metan och naturgas. De tre senare berörs inte i den vidare framställningen. Samtliga produkter som används som

[14]Se bl a prop 1994/95:54 SkU 4 och Energiskatteutredningens betänkande Ny lag om skatt på energi (SOU 1994:85)

motorbrännoljor omfattas av koldioxidskatten såvida det inte är fråga om försöksverksamhet. Energiskatt betalas inte bl.a. för drivmedel som används av fartyg i yrkestrafik. Skatten är differentierad utifrån miljöklass (bensin och dieselolja) och användningsområde (dieselolja). Lågbeskattad dieselolja för uppvärmning och stationära motorer är försedd med märkämne.

*Skattskyldighet och skattskyldighetens inträde*

För att lättare förstå beskattningsförfarandet på drivmedelsområdet krävs att vissa grundläggande begrepp definieras.

**Upplagshavare**: fysisk eller juridisk person (vanligtvis ett oljebolag) som har tillstånd att tillverka, bearbeta och förflytta drivmedel utan att skatten förfaller till betalning.

**Skatteupplag**: depå eller annat lagringsutrymme där bränslen tillverkas, bearbetas eller förvaras av upplagshavaren utan att skatten förfaller till betalning. En upplagshavare kan förfoga över flera skatteupplag belägna på olika platser. Ett lagringsutrymme kan användas för samlagring av två eller flera upplagshavare.

**Suspensionsordning**: Skattskyldigheten inträder först när det skattepliktiga drivmedlet lämnar den s k suspensionsordningen, vanligtvis när drivmedlet tas ut från ett skatteupplag och levereras till detaljistledet.

Skatten debiteras med ledning av de deklarationer som oljebolaget lämnar rörande levererad mängd drivmedel. I och med att energiskattelagens bestämmelser om skatteplikt, skattskyldighetens inträde m.m. är harmoniserade med EG-rättens bestämmelser på området kan skattskyldigheten inträda även i andra fall.

För **upplagshavare** inträder som ovan nämnts skattskyldigheten när drivmedlet levereras till köpare utanför suspensionsordningen. Skattskyldigheten inträder även när drivmedlet tas i anspråk för konsumtion av upplagshavaren eller på annat sätt upphör att lagras i skatteupplaget (svinn). Vidare inträder skattskyldighet för den som förvärvat skattebefriat bränsle och tar i anspråk eller säljer bränslet till sådant ändamål som medför att skatt skall tas ut.

Skattskyldighet kan även inträda i följande fall (förekommer inte i praktiken i Sverige och är därför huvudsakligen av teoretisk betydelse)

För annan än upplagshavare som importerar bränsle från land utanför EU i samband med införseln av bränslet.

Vid distansförsäljning (försäljning från annat EU-land till köpare i Sverige som varken är upplagshavare eller varumottagare) när bränslet levereras till köparen i Sverige.

När varumottagare i Sverige (varumottagare: den som i yrkesmässigt bedriven verksamhet tar emot bränsle från upplagshavare i annat EU-land) tar emot bränslet.

För skatterepresentant i Sverige (av upplagshavare i annat EU-land utsedd person som ikläder sig varumottagarens betalningsansvar för skatten) när bränslet levereras till varumottagaren.

Vid införsel (privat införsel av drivmedel utöver vad som ryms bränsletanken i större mängd än 10 liter).

*Inköp mot försäkran*

Den som inte är registrerad som skattskyldig kan i vissa undantagsfall köpa bränsle skattefritt mot försäkran att bränslet skall användas för sådant särskilt angivet ändamål, huvudsakligen annat fartygsbränsle än bensin.

*Sanktioner m m*

Lågbeskattad dieselbrännolja avsedd för uppvärmning och stationära motorer är försedd med märkämne. Påträffas märkt dieselbrännolja i ett fordons bränsletank påförs fordonets ägare, eller under vissa förutsättningar, brukaren av fordonet särskild avgift. Befattning med märkt dieselolja i syfte att den skall användas i strid med energiskattelagens regler samt avlägsnande av märkämne föranleder straffansvar.

### 3.4.4 Tillämplig EG-rätt

Genom medlemskapet i EU måste den svenska energiskattelagstiftningen vara utformad så att den står i överensstämmelse med gemenskapsrätten och det åligger medlemsländerna att harmonisera den nationella lagstiftningen med tillämpliga direktiv. De svenska bestämmelserna är genom införandet av den ovan nämnda energiskattelagen harmoniserade med gemenskapsrättens bestämmelser på området.

Följande EG-direktiv har betydelse för punktskatterna på drivmedel och

andra mineraloljor: **92/12/EEG** (cirkulationsdirektivet), förfaranderegler för samtliga harmoniserade punktskattepliktiga varor, **92/81/EEG** (mineraloljedirektivet), materiella skatteregler för mineraloljor och **92/82/EEG** (skattesatsdirektivet), som innehåller minimiskattesatser för vissa mineraloljor. Direktiven har ändrats genom 92/108/EEG och 94/74/EEG.

*Cirkulationsdirektivet*

För att garantera den inre marknadens funktion bör enligt cirkulationsdirektivet reglerna för skattskyldighetens inträde vara identiska i alla medlemsstater. Punktskattebelagda varor får underkastas andra indirekta skatter för särskilt ändamål förutsatt att detta inte medför gränsformaliteter. Bl.a. får mineraloljorna enligt artikel 3.2 vara föremål för andra indirekta skatter, förutsatt att dessa skatter är förenliga med de regler som är tillämpliga på punktskatt och mervärdesskatt vad gäller bestämning av skattesats, skatteberäkning, skattskyldighet och övervakning.

Skattskyldighet för punktskatt inträder när varan släpps för konsumtion eller lagerbrist registreras. Skatten skall betalas av den som utför leveransen eller innehar de varor som är avsedda för leverans.

*Skattesatsdirektivet*

I skattesatsdirektivet anges minimiskattenivåer för blyad respektive oblyad bensin. För dieselbrännolja är miniminivåerna bestämda utifrån användningsområde, drivmedel respektive uppvärmning [15]. Av direktivet följer att det är möjligt att tillåta vissa medlemsstater att tillämpa skattesatser som understiger minimiskattenivåerna på varor som förbrukas inom vissa regioner av deras territorier.

[15]De svenska skattesatserna överstiger miniminivåerna

*Mineraloljedirektivet*

Av mineraloljedirektivet följer att medlemsstaterna skall ta ut en harmoniserad punktskatt på mineraloljor och att skattesatserna skall bestämmas i enlighet med skattesatsdirektivet, vilket i sin tur reglerar miniminivåerna för punktskatterna.

I artikel 8 i mineraloljedirektivet anges för vilka användningsområden medlemsländerna skall undanta mineraloljor från beskattning respektive får tillämpa nedsatta skattesatser för mineraloljor. Till den senare kategorin hänförs bl.a. annan sjöfart än privata nöjesbåtar på inre vattenvägar, passagerare- och godsbefordran på järnvägar samt jord- och skogsbruk. För ytterligare några användningsändamål får mineraloljan beläggas med en lägre skattesats än minimiskattesatsen, i de fallen är emellertid en läge minimiskattenivå fastställd (densamma som för dieselbrännolja som används till uppvärmning). Slutligen följer av artikel 8.4 att medlemsstat genom enhälligt rådsbeslut kan få sätta ned skatten även i andra fall[16].

*Svenska undantag*

Vid Sveriges medlemsförhandling medgavs Sverige rätt att tillämpa en lägre skattesats för industrin och en högre skatt för den övriga sektorn. Det var således inte tillräckligt att båda skattesatserna översteg miniminivån enligt skattedirektivet. Detsamma gällde miljöklassdifferentieringen av dieselolja.

[16]Enligt uppgift från finansdepartementet i maj 1995 har rådet fattat två beslut med anledning av artikel 8.4. Besluten omfattar ca 50 undantag, varav några avsåg regionala skattelättnader.

### 3.4.5 Överväganden

**Överväganden**: En regional differentiering av drivmedelsskatten i nu övervägd form torde kunna införas utan hinder av EG-rätten. För en sådan differentiering erfordras dock av allt att döma att Sverige ansöker om ett s. k. 8.4 undantag. Den regionala drivmedelsskatten måste omfatta samtliga drivmedel som levereras inom regionen, även drivmedel som säljs på marinor och till industrin och jordbruket. Uppbördsrutinerna måste i vissa avseenden ändras, och det administrativa merarbetet torde bli väsentligt. För att komma tillrätta med skatteundandragande, fusk och för att motverka att systemet utnyttjas på ett inte avsett sätt krävs att olika former av förbud och sanktioner införs. Att kontrollera och övervaka systemet på ett tillfredsställande sätt är inte omöjligt men förutsätter att berörda myndigheter ges resursförstärkningar. Det är oundvikligt att gränshandel uppkommer och att konkurrensen snedvrids.

I diskussionerna rörande hur uttaget av den regionala pålagan skall utformas har huvudsakligen tre modeller förts på tal:

(1) Den regionala pålagan harmoniseras med gällande ordning vad avser skattskyldighet och skattskyldighetens inträde vid uttag av skatt på drivmedel m.m. enligt energiskattelagen. Detta innebär - förenklat - att den som levererar drivmedel till en bensinstation, åkeridepå e.dyl. i en region med högre skatt skall ta ut tilläggsskatt på drivmedlet.

(2) I strid med energiskattelagens regler görs återförsäljare inom högskattezonen skattskyldiga för tilläggsskatten för mottagen mängd drivmedel.

(3) Pålagan utformas som en extra försäljningsskatt (en form av regional mervärdesskatt) och tas ut av återförsäljare o.dyl. inom högskattezonen.

Samtliga alternativ medför på olika grunder kontroll- och administrationsproblem. Utan att nu närmare analysera alternativens brister i de avseendena kan konstateras att varken alternativ 2 eller alternativ 3

täcker den situationen att drivmedlet tas i bruk på annat sätt än genom inköp från bensinstationer. Vidare kan konstateras att både alternativ 2 och alternativ 3 strider mot tillämplig EG-rätt. Alternativ 2 gör det bl. a. genom att det av EG-rätten följer att leverantören skall vara skattskyldig och alternativ 3 bl.a. vad avser möjligheten att införa ytterligare en skattesats på mervärdesskatteområdet. Den enda tänkbara modellen för en regional drivmedelsskatt är således att den harmoniseras med övrig drivmedelsbeskattning enligt energiskattelagen.

*Regional drivmedelsskatt och EG-rätten*

Harmoniseringen med energiskattelagens bestämmelser och gemenskapsrätten innebär, såsom tidigare redogjorts för, att pålagan måste omfatta samtliga användningsändamål förutom redan existerande undantag. Frågan är dock om det mot bakgrund av gemenskapsrättens regelverk på punktskatteområdet överhuvudtaget är möjligt att införa en regional differentiering av energiskatten.

Möjligheten att differentiera energiskatten regionalt har inte berörts i förarbetena till energiskattelagen[17].

Av redogörelsen för EG-rätten följer att medlemsstaterna skall ta ut en harmoniserad skatt och att Sverige begärde undantag för miljöklass-differentieringen av diesel trots att de lägsta skatteklasserna översteg de i skattedirektivet angivna miniminivåerna.

Frågan om differentieringar av skatten i den meningen att den regionalt läggs på en högre nivå än i övriga landet behandlas inte uttryckligen i mineraloljedirektivet. Däremot framgår av artikel 8, som anger vilka undantag från direktivet som är tillåtna, att en regional differentiering av skatten inte är uppräknad bland tillåtna undantag.

Den möjlighet som existerar för medlemsstat att med stöd av artikel 8.4 i mineraloljedirektivet införa bestämmelser som differentierar skatten utöver vad som i övrigt följer av artikel 8 synes enligt sin ordalydelse i första hand omfatta sänkningar av skattesatsen för visst ändamål. Det förhållandet att Sverige begärde och medgavs undantag för miljöklassdifferentieringen av diesel tyder dock på att även en regional höjning av skatten kan ifrågasättas i ett EG-rättsligt perspektiv. Enligt

[17]Prop 1994/95:54, jfr SOU 1994:85 och SOU 1994:74

utredningens uppfattning talar därmed starka skäl för att en sådan differentiering strider mot tillämpliga direktiv. Rättsläget är dock i viss utsträckning oklart.

Av allt att döma kan inte heller artikel 3.2 i cirkulationsdirektivet, enligt vilket medlemsstat har rätt att åsätta bl. a. mineraloljor andra indirekta skatter för särskilt ändamål, åberopas till stöd för att få införa en regional differentiering i den mening som nu är i fråga.

Oavsett om det krävs ett godkännande från EU genom s.k. 8.4 undantag eller om tillämpliga direktiv inte lägger hinder i vägen för Sverige att regionalt införa en högre drivmedelsskatt kan konstateras att en sådan pålaga varken förhindrar varornas fria rörlighet, diskriminerar importerade varor gentemot inhemska varor eller på annat sätt snedvrider konkurrensen i den meningen att det kan anses stå i strid med grunddragen i EG-rätten. Förutsatt att den regionala pålagan i övrigt harmoniseras vad avser skattskyldighet, skattskyldighetens inträde och förfarandet torde EU därför inte ha anledning att motsätta sig att Sverige inför en regional differentiering i den mening som diskuteras.

*Hur skall den skattskyldige redovisa rätt skatt*

Beskattningsförfarandet måste harmoniseras med energiskattelagens regler. Den regionala pålagan måste även harmoniseras med energiskattelagens regler om skattepliktens omfattning och skattefrihet. Även bensin och omärkt dieselolja som levereras till marinor bör följaktligen omfattas av den regionala pålagan. Detsamma gäller för drivmedel som används inom industrin och jordbruket.

Eftersom huvudsakligen oljebolagen är skattskyldiga till energiskatt måste bolagen såväl vid fakturering till kund som vid avlämnandet av deklaration få vetskap om drivmedlet kommer att avlämnas på en plats som omfattas av den högre skatten. Några olika situationer är tänkbara:

Kör oljebolaget ut drivmedlet med egen bil eller inhyrd transportör inträder skatteplikten i lagteknisk mening när tankbilen lämnar drivmedlet på en bensinstation, åkeridepå eller motsvarande. I dessa fall synes deklarationerna upprättas med ledning av den fakturering som skett till köparna. I det fallet torde oljebolagen utan större svårigheter, och med något justerade redovisningsrutiner, kunna redovisa rätt skatt.

Om drivmedlet hämtas på ett skatteupplag av tankbil som tillhör köparen eller av köparen inhyrd transportör inträder lagtekniskt

skatteplikten redan när drivmedlet lastas på tankbilen. Är skatteupplaget i det fallet beläget inom en region med högre skatt har oljebolaget att redovisa den högre skatten. Är däremot skatteupplaget i det senare fallet beläget utanför högskatteregionen skulle den lägre skatten komma att tas ut oavsett var köparens återförsäljningsställe, åkeridepå e. dyl. är lokaliserat. En sådan ordning får anses mindre lyckad. Den lagtekniska definitionen av skattskyldighetens inträde bör i det senare fallet därför kompletteras. Härvid bör noteras att enligt gemenskapsrätten inträder skattskyldigheten när varan (drivmedlet) släpps för konsumtion och att skatten skall påföras och uppbäras enligt det förfarande som fastställs av varje medlemsstat. Oavsett huruvida det svenska leveransbegreppet i alla avseenden helt överensstämmer med gemenskapsrättens legaldefinition för skattskyldighetens inträde bör en avvikelse från leveransbegreppet för att fånga upp dessa transporter inte anses oförenligt med gemenskapsrätten.

För att oljebolaget skall få kännedom om var drivmedlet skall levereras bör köparen - för det fall att lågbeskattat drivmedel förvärvas och avses att transporteras till en högskattezon - genom författningsreglering åläggas en skyldighet att lämna förklaring eller annan skriftlig upplysning till oljebolaget att drivmedlet skall avlämnas eller har avlämnats i regionen med högre skatt. Därigenom kan oljebolaget med ledning av upplysningen från köparen ta ut rätt pris och redovisa skatt med rätt belopp.

Ansvaret för att oljebolaget upplyses om att drivmedlet avses att transporteras till en region med högre skatt bör åläggas köparen. Upplysningsskyldigheten måste troligen förenas med ett sanktionsförfarande för oriktig uppgift. Eventuellt måste även en av köparen anlitad transportör omfattas av straffansvaret och åläggas en skyldighet att kontrollera att köparen i förekommande fall lämnar erforderlig upplysning till oljebolaget. På motsvarande sätt bör en självständig transportör som yrkesmässigt upphandlar drivmedel åläggas skyldighet att vid straffansvar lämna upplysning till skatteupplagsinnehavaren om han har för avsikt att transportera lågbeskattat drivmedel från ett skatteupplag utanför regionen med hög skatt till ett avlämningsställe i högskatteregionen.

Det bör eventuellt även finnas en möjlighet för köpare och självständig transportör att mot försäkran att drivmedlet skall avlämnas utanför regionen med hög skatt inhandla lågskattat drivmedel i högskatteregionen och transportera varan till lågskatteregionen. Alternativt skulle återbetalning av skatt kunna ske med ledning av någon form av försäkran från den utanför högskatteregionen belägna mottagaren. Även ett sådant

förvarande torde behöva knytas till ett straffansvar för försäkringsgivaren.

Skattskyldigheten för oljebolagen (upplagshavaren) kan även inträda i vissa andra situationer: exempelvis egen förbrukning eller svinn, förutsatt att skatteupplaget är beläget inom högskatteregionen bör även i de fallen den högre skattesatsen vara tillämplig.

Rent tekniskt kan som framgår av tidigare redogörelser även andra än oljebolagen betraktas som skattskyldiga. I de fallen bör skattskyldigheten inträda när drivmedlet levereras till varumottagare eller köpare. Är köparen eller varumottagaren lokaliserad i högskatteregionen bör således den högre skattesatsen bli tillämplig.

*Transporter av lågskattat drivmedel från lågskatteregion till högskatteregion och skatteundandragande förfaranden*

Det är oundvikligt att privatpersoner till och från fyller reservdunken och tar med sig lägre beskattat drivmedel till högskatteregionen. Det torde inte heller gå att förhindra att mobila depåer i gränstrakterna av de olika skatteregionerna flyttas och placeras utanför högskatteregionen.

Frågan är dock hur man kan motverka uppkomsten av yrkesmässiga transporter av lågsskattat drivmedel till högskatteregionen. När drivmedel transporteras från skatteupplag i lågskatteregion till bensinstation eller depå i högskatteregion bör i kontrollhänseende föreskrivas att någon form av transportorder e. dyl. används för att transporten inte skall förväxlas med transporter som sker i skatteundandragande syfte.

I vart fall tre tänkbara situationer av icke önskvärda eller skatteundandragande förfaranden kan tänkas uppkomma som måste motverkas genom förbud och sanktioner eller på annat sätt. Dessa är:

(1)Lågskattat drivmedel som levererats till bensinstation eller depå i lågskatteregion och vidareförsäljs av bensinstationsinnehavaren eller depåinnehavaren till depå eller station i högskatteregionen utan oljebolagets vetskap.

(2)Drivmedelsköparen låter först oljebolaget leverera lågskattat drivmedel till ett mellanlager i lågskatteregionen, som inte är att betrakta som skatteupplag, och vidaretransporterar därefter drivmedlet till högskatteregionen.

(3) I skatteundandragande syfte levererar upplagshavaren (oljebolaget) drivmedlet till en depå i lågskatteregionen som inte omfattas av suspensionsordningen och redovisar den lägre skatten. Därefter

vidaretransporteras drivmedlet till högskatteregionen utan att den högre skatten tas ut.

En fråga som uppkommer är om det är möjligt att på så sätt som i dag sker med dieselbrännolja avsedd för uppvärmning, genom märkning särskilja drivmedel avsedd för lågskatteregion från drivmedel avsedd för högskatteregion.

Oavsett om det är teoretiskt möjligt att införa ytterligare en märkning för dieselbrännoljan så torde det vara förknippat med stora praktiska problem. Ett märkningsförfarande torde förutsätta att drivmedel avsett att levereras till andra platser än högskatteregionen märks. Detta omöjliggör att låg- och högskattat drivmedel blandas i samma transport. Eftersom det är leveransplatsen som avgör vilken skatt som rätteligen skall tas ut skulle inte enbart det förhållandet att märkt drivmedel påträffas i en tankbil under transport utgöra grund för att fastställa att en otillåten transport är för handen. Märkningen skulle således endast kunna användas för att kontrollera att färddokumenten är korrekta. Sanktionen kan därför inte kopplas till märkningen på det sätt som i dag sker med dieselbrännoljan. Sanktionen måste i stället kopplas till lämnade uppgifter om var drivmedlet avses att avlämnas. Märkning kan följaktligen vara till nytta i bevishänseende men kan inte i sig läggas till grund för att fastställa huruvida en otillåten transport är för handen.

Skatteundandragande transporter av drivmedel måste i stället motverkas på annat sätt.

De skatteundandragande transporterna omfattar huvudsakligen transporter av drivmedel mellan depåer o. dyl. som inte omfattas av suspensionsordningen, med andra ord redan beskattat drivmedel. I enlighet med vad som diskuterades i Ds B 1980:13 (se kap. 3.4.2) kan därför möjligen övervägas att införa ett förbud mot transporter av drivmedel över en viss kvantitet mellan bensinstationer och andra anläggningar som inte omfattas av suspensionsordningen om transporten passerar gränsen mellan två skatteregioner. Överträdelse av transportförbudet torde som anförts i Ds B 1980:13 få straffbeläggas. Sanktionen skulle kunna utformas på så sätt att enligt huvudregeln ägaren av fordonet påförs sanktionen eller, om någon använder fordonet utan tillstånd från ägaren, brukaren (jfr. bestämmelserna i 10 kap 6-7 §§ energiskattelagen). Eventuellt skulle det även finnas anledning att straffbelägga mottagaren om denne och transportören är olika personer.

I vart fall i situation (3) borde bli aktuellt att ta ut någon form av

tilläggsskatt. I situation (1) och (2) får en sanktionsavgift, möjligen utformad i linje med den avgift som utgår när märkt dieselolja påträffas på fel ställe (jfr. 10 kap 5§ energiskattelagen), tas ut. Möjlighet att få en generell eller för det enskilda fallet tillämplig dispens från transportförbudet behöver tillskapas. En sanktionsavgift som tas ut för överträdelse av transportförbudet bör kunna nedsättas eller efterges (jfr 10 kap 8 § energiskattelagen).

Myndighet måste ges befogenhet att genom stickkontroll e. dyl. kontrollera transporter. I vart fall situation (3) faller delvis under skattemyndighetens ansvarsområde att kontrollera. Övriga kontroller torde i första hand få lov att ske genom polismyndighetens försorg. Möjligen bör skattemyndigheten ges rätt att i samarbete med polismyndighet kontrollera även övriga transporter. För närvarande är Skattemyndigheten i Kopparbergs län beskattningsmyndighet för energiskatt. Med hänsyn till behovet av utökad kontroll m. m. torde i vart fall kontrolluppgifterna behöva delegeras till en inom högskatteregionen belägen skattemyndighet med inte obetydliga resursförstärkningar. Även polisväsendet skulle behöva resursförstärkningar.

Då fristående aktörer inom drivmedelstransportbranschen hör till ovanligheten torde fusk utan inblandning av upplagshavaren förutsätta att tre parter är inblandade: den transportör som på uppdrag av upplagshavaren kör ut drivmedlet, den mottagare i lågskatteregionen som låter sig faktureras och den verkliga köparen i högskatteregionen. I det fallet bör förutom sanktion för transportören/mottagaren för brott mot försäkring eller upplysning avseende leveransplats även tilläggsskatt påföras den skattskyldige.

De flesta situationer som ovan berörts torde inte kunna förekomma i någon större omfattning utan oljebolagens medverkan eller vetskap. Inte minst konkurrensskäl talar för att oljebolagen självmant håller efter eller i vart fall rapporterar fristående operatörer som försöker kringgå eller utnyttja systemet.

*Gränshandel och konkurrensproblem*

Införandet av en regional drivmedelsskatt medför ofrånkomligt att gränshandel uppkommer. Gränshandel och annan tankning utanför högskatteregionen medför såväl att intäkterna från den regionala pålagan minskar som att konkurrensen mellan stationer belägna på olika sidor av

gränsen snedvrids.

En teoretisk möjlig metod för att reducera barriäreffekterna är att införa en differentierad pålaga inom regionen, med en lägre pålaga i regionens gränsområde och en högre pålaga i regionens centrum. En sådan differentiering torde dock medföra att de tidigare beskrivna administrations- och kontrollproblemen ökar i sådan grad att de överväger fördelarna.

Av bl. a. överskådlighetsskäl är det antagligen en fördel att gränsen för högskatteregionen följer administrativa gränser. Om de administrativa zongränserna justeras med hänsyn till demografiska aspekter, resvanor o. dyl. kan antagligen gränshandelsproblemen minskas i någon mån. Motsvarande gäller för konkurrensproblemet. Det bästa sättet att minska gränshandelsproblemen är om det går att finna en lämplig avvägning mellan intäktsbehovet från pålagan och bilisternas kostnadskänslighet. Förutsatt att man kan fastställa en nivå på pålagan som inte är alltför hög torde även konkurrenssituationen i gränsområdena leda till att prisskillnaderna i någon mån slätas ut.

Oavsett vilka medel som tillgrips för att komma till rätta med gränshandelsproblemet kommer bilister att företa tankningsresor till bensinstationer utanför högskatteregionen.

## 3.5 Regional fordonsskatt

### 3.5.1 Inledning

I motsats till vad som gäller för drivmedelsbeskattningen existerar redan en regional differentiering av fordonsskatten, för personbilar hemmahörande i vissa glesbygdskommuner. För dessa fordon betalas fordonsskatt endast till den del den årliga skatten överstiger 384 kr.

Även om det är betydligt enklare att införa en regional tilläggsskatt på fordon än att regionalt differentiera skatten på drivmedel kan några problemområden identifieras: Hur skall skatten utformas. Risken för att fordon registreras på annan ort för att den skattskyldige skall undgå den regional tilläggsskatten. Skall vid beräkning av skattens storlek hänsyn tas till om ett fordon, för vilket skatt redan debiterats, under löpande skatteår eller skatteperiod flyttas in eller ut ur en region med tilläggsskatt. Vilka fordon skall omfattas av skatten och skall det finnas möjlighet till undantag från skatten.

EG-rätten synes inte lägga några hinder i vägen för en regional differentiering av fordonsskatten i den mening som nu är aktuell. Däremot är det ovanligt att intäkterna från en allmän punktskatt öronmärks för ett visst speciellt ändamål. Huruvida det är lämpligt med sådana öronmärkningar är regelbundet föremål för diskussion.

I det följande diskuteras de identifierade problemområdena. Inledningsvis återges i korthet huvuddragen i fordonsskattelagstiftningen.

### 3.5.2 Fordonsskattelagen

Fordonsskattelagen (1988:327) innehåller bl a bestämmelser om skattskyldighet, skattepliktens omfattning, skattesatser och beskattningsförfarandet. Föreskrifter om skatteår, skatteperioder och andra verkställighetsföreskrifter finns intagna i fordonsskatteförordningen (1993:1028).

*Beskattningsmyndighet*

Beskattningsmyndighet för fordonsskatten är enligt huvudregeln för närvarande länsstyrelsen[18] i det län fordonets ägare har sin adress enligt bilregistret eller, om fordonet är oregistrerat, i det län fordonets ägare har sin hemvist. Riksskatteverket är central förvaltningsmyndighet.

*Skattepliktiga fordon*

Följande fordon är skattepliktiga, om de är eller bör vara upptagna i bilregistret och inte är avställda: motorcyklar, personbilar, lastbilar, bussar, traktorer, tunga terrängvagnar, motorredskap och de flesta släpvagnar.

Vissa fordon som är av en årsmodell som är trettio år eller äldre omfattas inte av skatteplikten. Fordon som används vid räddningstjänst kan under vissa förutsättningar befrias från fordonsskatt. Ytterligare några undantag finns.

Personbil som hör hemma i vissa angivna glesbygdskommuner betalar fordonsskatt endast till den del som överstiger 384 kr per år.

*Skattskyldighet*

Fordonets ägare är skattskyldig. Har fordonet flera ägare är ägarna solidariskt ansvariga för skatten. Som ägare anses den som är eller bör vara upptagen i bilregistret som ägare. Med ägare likställs bl. a. den som innehar fordonet med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år.

*Förfarandet m. m.*

Fordonsskatten beslutas genom ADB på grundval av uppgifter i bilregistret.

Beskattningsmyndigheten kan fastställa ytterligare fordonsskatt om skatt undandragits.

Fordonsskatten betalas för helt år (skatteår) eller om skatten överstiger 3 600 kr för ett helt år, för en period av fyra månader (skatteperiod). Uppbördsmånad för skatten bestäms med ledning av slutsiffran i fordonets registreringsnummer.

---

[18]Det skatteadministrativa förfarandet är under översyn, jfr. prop. 1994/95:126

Skatt för skatteår eller skatteperiod skall betalas av den som är skattskyldig för fordonet vid ingången av den månad under vilken skatt skall betalas eller skulle ha betalats.

Upphör skatteplikten under tid för vilken skatt betalats eller ändras fordonets beskaffenhet eller fordonets användning så att skatten ändras skall tillkommande skatt betalas in, respektive överskjutande skatt återbetalas.

Huruvida en personbil är hemmahörande i vissa glesbygdskommuner och därför skall åtnjuta skattereducering bestäms med ledning av förhållandena vid ingången av den månad under vilken skatten skall betalas eller skulle ha betalats.

### 3.5.3 Överväganden

**Överväganden**: En regional fordonsskatt i diskuterad utformning strider inte mot gemenskapsrätten. En regionalt differentierad fordonsskatt finns redan för personbilar i vissa glesbygdsområden. För att inte alltför mycket tynga de administrativa rutinerna bör den regionala fordonsskatten harmoniseras med den nuvarande fordonsskatten. Skatten bör tas ut som ett procentuellt påslag på den ordinarie fordonsskatten för de fordonsslag som skall omfattas av tilläggsskatten. Personbilar, motorcyklar, bussar, lastbilar och släpvagnar bör omfattas av den regionala tilläggsskatten. Procentpåslaget bör vara lägre för bussar, lastbilar och lastvagnar än för övriga fordonsslag. Ytterligare differentieringar kan komma i fråga. Införandet av en regional tilläggsskatt kommer att medföra att fordon registreras utanför regionen. Detta gäller i första hand för fordon som är registrerade på juridiska personer. För att undvika att alltför många fordon flyttas ut från regionen med tilläggsskatt måste närmare studeras vilken nivå skatten skall läggas på.

*Vilka fordon bör omfattas av den regionala tilläggsskatten*

Utgångspunkten för Göteborgs- och Dennisöverenskommelserna är att vägtrafiken skall belastas av de regionala tilläggsfinansieringarna. Enligt utredningens uppfattning bör fordonsskatten därför i första hand omfatta följande fordonskategorier: motorcyklar, personbilar, bussar, lastbilar och släpvagnar. Eventuellt kan närmare övervägas om även bl. a. traktorer skall omfattas av pålagan.

Möjlighet finns alltid att undanta vissa fordonskategorier från den regionala tilläggsskatten. I delbetänkandet diskuterades om det finns anledning att undanta vissa fordonskategorier från vägtull. Det konstaterades dock att grundtanken är att så få trafikantkategorier som möjligt skall undantas från skyldigheten att bidra till finansieringen av väginvesteringarna. Enligt utredningen måste samma utgångspunkt gälla för en tilläggsfinansiering i form av fordonsskatt.

För att förenkla de administrativa rutinerna bör bestämmelserna om uttag av regional fordonsskatt harmoniseras med fordonsskattelagens

bestämmelser om undantag för fordonsskatt m. m. Detta innebär bl. a. att s.k. veteranfordon och fordon som används i räddningstjänst bör undantas från den regionala fordonsskatten. Det senare överenstämmer också i stort sett med vad som föreslagits i delbetänkandet avseende vägtullarna. Det förordas att några ytterligare undantag, utöver vad som följer av gällande rätt, inte införs.

*Hur bör skatten storlek bestämmas*

Nuvarande fordonsskatt tas ut med ett grundbelopp för respektive fordonsslag baserat på en angiven skattevikt. Därutöver tas för de flesta fordonsslag ut ett tilläggsbelopp för varje helt hundratal kr. över den lägsta vikten i klassen. Skatteklasserna är även differentierade för de olika fordonsslagen. För personbilar, bussar och lastbilar utgår en differentierad skatt om de kan drivas med dieselolja. Skatten för personbilar som drivs med dieselolja är i sin tur differentierad utifrån om de är äldre eller yngre än 1993 års modell. Skatten för bussar och lastbilar är differentierad utifrån om de kan drivas med dieselolja eller inte. Skatten för lastbilar är dessutom avhängig av om de är utrustade med anordning för påhängsvagn eller inte och antalet hjulaxlar. Att anpassa nivåerna för den regionala fordonsskatten till respektive fordonsslag och fordonsklass synes vara en väl grannlaga uppgift. Enligt utredningens bedömning är det att föredra om tilläggsskatten kan tas ut med ett procentpåslag baserat på den gällande fordonsskatten, exempelvis 30 eller 50 procent. Med anledning av att skatten är avsevärt högre för lastbilar, bussar och släpvagnar än för personbilar och motorcyklar föreligger skäl att reducera påslaget för den förra kategorin till en lägre procentsats. Vad gäller personbilar som drivs med dieselolja och är av årsmodell 1994 eller senare utgår skatt för en bil vars skattevikt uppgår till 1 000 kg med 2 675 kr, vilket skall jämföras med en vanlig personbil av motsvarande storlek, vars skatt uppgår till 535 kr. Det finns därför anledning att överväga ett lägre påslag även för nyare dieseldrivna personbilar. I annat fall torde tilläggsskatten bli orimligt hög för den senare kategorin.

*Risken för att fordon registreras på annan ort.*

Det är oundvikligt att en viss utflyttning av registrerade fordon kommer att ske från de regioner som belastas med en tilläggsskatt. Några studier över i vilken omfattning personbilar registrerats i de glesbygdskommuner som omfattas av skattereduktionen för att den skattskyldige skall kunna åtnjuta lägre skatt trots att han har sin verkliga hemvist på annan plats har inte gjorts. Utflyttningen av fordon som är registrerade på fysiska personer kan med en avvägd nivå på tilläggsskatten antas bli relativt begränsad. Mycket talar för att bl. a. tappade bonuspoäng på trafikförsäkringen motverkar att bilinnehavaren "skenskriver" bilen på annan. Flertalet av de som har möjlighet att minska sina försäkringspremier genom att registrera fordonen på annan ort har antagligen redan gjort så.

Utflyttningen av fordon som är registrerade på juridiska personer kan antas bli betydligt större, inte minst för de företag som har stora fordonsparker och har möjlighet att registrera fordonen på närstående bolag e. dyl. belägna utanför tilläggsskatteregionen. Risken för en sådan utflyttning och en närmare beräkning av intäktsbortfallet får studeras närmare vid fastställandet av nivåerna för tilläggsskatten.

*Ut- och inflyttning under löpande skatteår eller skatteperiod*

Avgörande för huruvida fordonsskatten skall reduceras för personbilar hemmahörande i glesbygdskommunerna är fordonens registreringsort vid ingången av den månad när skatten skall betalas. Ändras registreringsorten under tid för vilken skatt betalats, med eller utan reduceringen, påverkas inte skattens storlek och det ställs varken krav på inbetalning av erhållen reducering motsvarande den tid som fordonet inte varit registrerat i glesbygd eller medges motsvarande reducering för den tid fordonet varit registrerat i glesbygd utan att åtnjuta reducering.

Från praktisk synpunkt är det fördelaktigt om den regionala tilläggsskatten tas ut med ledning av fordonets registreringsort vid tidpunkten för debiteringen av den ordinarie fordonsskatten och att förändringar av registreringsort under löpande skatteår eller skatteperiod inte påverkar tilläggsskattens storlek, med andra ord att tilläggsskatten i detta avseende utformas i linje med vad som gäller för reducering av fordonsskatten för personbilar hemmahörande i glesbygd.

Mot en sådan utformning av systemet för uttagande av tilläggsskatten

kan hävdas att det inbjuder till skatteundandragande förfaranden i form av tillfälliga omregistreringar i anslutning till tidpunkten för inbetalningen av skatten. Vidare kan hävdas att skattskyldiga som omfattas av tilläggsskatten när fordonsskatten förfaller till betalning, men strax därefter flyttar till ett område som inte omfattas av tilläggsskatten inte skall behöva betala tilläggsskatt även för den tid fordonet inte hör hemma i högskatteregionen.

Enligt min mening skulle ett uppbördsförfarande som tar hänsyn till dessa omständigheter ge upphov till betydande merkostnader och medföra att det nuvarande systemet för uppbörd av fordonsskatten drabbas av stora effektivitetsförluster. För att kunna sanktionera och efterbeskatta skattskyldiga som vidtar tillfälliga omregistreringar torde vidare krävas att en särskild obligatorisk skyldighet att anmäla adressändring för fordonsskatten införs.

Det förhållandet att skatt tas ut med visst belopp trots att förhållandena därefter ändrats är inte heller ovanligt på beskattningsområdet. Exempelvis bestäms vilken kommunalskatt som skall tas ut med hänsyn till var den skattskyldige är folkbokförd per den 1 november året före beskattningsåret oavsett var han är bosatt under beskattningsåret.

Sammanfattningsvis talar både effektivitetsskäl och kostnadsskäl för att hänsyn inte skall tas till om den skattskyldige flyttar in i eller ut ur en högsskatteregion under den tid för vilken skatt redan betalats. Däremot bör beskattningsmyndigheten ges möjlighet att fatta beslut om efterbeskattning om det visar sig att skatt undandragits genom att felaktig adress lämnats till folkbokföringsmyndigheten eller registreringsmyndigheten.

# 4. GÖTEBORGSÖVERENSKOMMELSEN -VÄRDERING AV FINANSIERINGSALTERNATIVEN

## 4.1 Inledning

I Göteborgsöverenskommelsen förutsätts att den regionala finansieringen av vägutbyggnaderna skall ske genom vägtullar och generera en årlig nettointäkt om 500 miljoner kr. i 1992 års penningvärde.

Ett antal olika vägtullsalternativ har tidigare studerats och utvärderats av bl.a. Trafikkontoret i Göteborgs kommun. I samband med de utvärderingar som gjordes i anslutning till förhandlingarna om Göteborgsöverenskommelsen jämfördes tre alternativa betalgränser för vägtullarna: Centralzonen, Tätortszonen och Miljözonen (i Göteborgsöverenskommelsen benämnd huvudsaklig gräns för betalningssystemet). På uppdrag av Göteborgsregionens kommunalförbund företogs en fördjupad studie av alternativen Centralzon, Tätortszon och Miljözon vad avsåg beräknade intäkter och påverkan på trafikarbetet i regionen[19]. Lokaliseringen av betalgränserna för de olika alternativen framgår av bild på nästa sida.

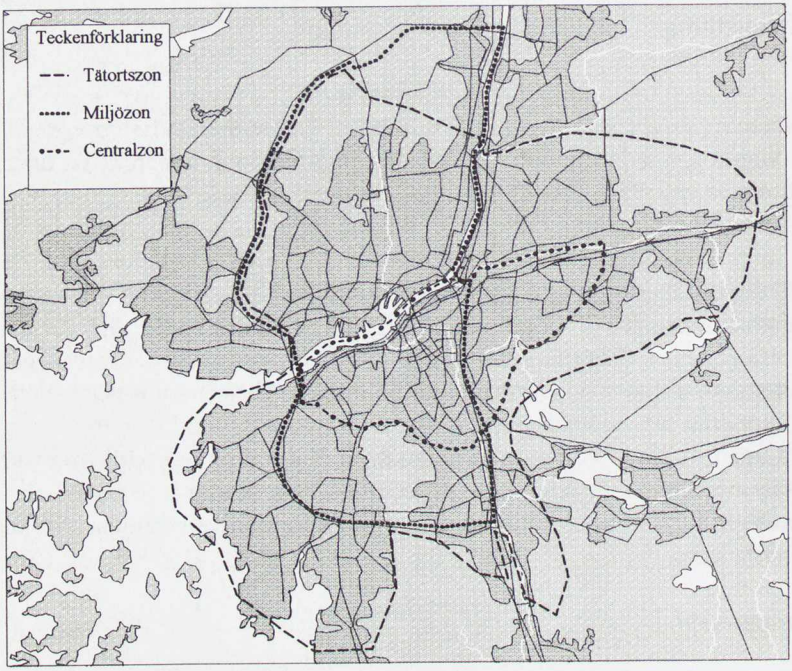
*Tätortszonen*

Den s.k. Tätortszonen omfattar i stort sett hela den sammanhängade tätortsbebyggelsen i och kring Göteborg. Enligt Transeks beräkningar minskar trafiken i såväl Centrala Göteborg som övriga delar av regionen med ungefär 4 procent. Trafikarbetet minskar med knappt 450 000

[19]Bilavgifter i Göteborgsregionen - beräknade intäkter samt konsekvenser för trafiksystemet, Transek AB april 1993. I simuleringarna utgick Transek från 1990 års trafikvolymer samt att en vägtull skulle tas ut med 10 kr per passage in genom betalgränsen. Resvägar beräknades med beräkningssystemet EMME/2

fordonskm[20]. Intäktsmässigt skulle alternativet preliminärt generera en årlig bruttointäkt. utan avdrag för driftkostnader för betalsystemet m. m, med 550- 600 milj.kr.

Beskrivning av tre alternativa zongränser




[20]Jämfört med om vägtullar inte infördes och beräknat per årsmedeldygn. Det totala trafikarbetet beräknades till 12.2 milj fordonskm per vardagsmedeldygn

*Centralzonen*

Det till ytan minsta alternativet, Centralzonen innebar att betalgränsen lades söder om Göta älv. Zonen omfattade Majorna, Johannesberg, Örgryte och Kålltorp. Enligt Transeks simuleringar skulle en betydande trafikomfördelning ske till vägar belägna utanför betalgränsen. Tingstadstunneln och Götaälvbron skulle avlastas medan trafikarbetet skulle öka bl.a. på Älvsborgsbron och Angeredsbron samt i Gnistängstunneln. I Centrala Göteborg skulle trafiken minska med knappt 25 procent medan den skulle öka med över 5 procent i övriga delar av regionen. Totalt sett skulle trafikarbetet i regionen öka något. Intäktsmässigt skulle alternativet Centralzonen generera en årlig bruttointäkt, utan avdrag för driftkostnader för betalsystemet m. m, med 650-700 milj. kr.

*Miljözonen*

Alternativet Miljözonen är storleksmässigt sett mindre än Tätortszonen men större än Centralzonen. Gränserna utgörs av Norrleden, Hisingeleden, Västerleden, Söderleden och väg E 6. Enligt simuleringarna minskar trafikarbetet i Centrala Göteborg med knappt 15 procent, medan det minskar marginellt i övriga Göteborg och ökar marginellt i regionen i övrigt. Det totala trafikarbetet i regionen skulle minska med drygt 400000 fordonskm. Intäktsmässigt skulle alternativet generera en årlig bruttointäkt, utan avdrag för driftkostnader för betalsystemet m. m, om ca. 800 milj. kr.

De två huvudalternativen till den s.k. Miljözonen, den s.k. Centralzonen och den s.k. Tätortszonen har förkastats av berörda parter. Centralzonen förkastades bl. a. med hänsyn till följande omständigheter: En för kraftig omstyrning av trafiken från de centrala delarna av Göteborg skulle uppkomma. Vidare skulle en alltför liten andel av regionens trafik bidra till finansieringen av väginvesteringarna då endast 20 procent av trafiken beräknades passera betalgränsen. Enligt trafiksimuleringarna medför alternativet, trots kraftiga trafikminskningar i de centrala delarna av Göteborg, att det totala trafikarbetet ökar på grund av längre resvägar. Tätortszonen förkastades för att det medför att trafiken på Söderleden/Västerleden överförs till Frölundagatan/ Radiovägen och att trafiken från Älvsborgsbron överförs till Götaälvsbron. Vidare skulle endast 17 procent av regionens trafik bidra till finansieringen.

Det vägtullsalternativ som i överenskommelsen betecknats som

"huvudsaklig gräns för betalningssystemet" och av Vägverket kallas Miljözon har kritiserats från flera håll. Kritiken har huvudsakligen tagit fasta på barriäreffekterna. Det har bl.a. framhållits att lokaliseringen av betalgränsen medför att närmare hälften av dem som är bosatta i Frölunda avskiljs från sina naturliga köp- och serviceinrättningar samt att betalgränsen skär rakt genom Mölndal med följd att de flesta som är bosatta i Mölndal avskiljs från de centrala delarna av Mölndal. Även andra negativa barriäreffekter har påtalats. Vidare visar simuleringarna att den södra dragningen av betalgränsen på väg E6/E20 medför att trafiken i en betydande omfattning styrs över till det lokala gatu- och vägnätet i Mölndal. Därutöver har detaljstudier gett vid handen att betalgränsen erfordrar ungefär 40 betalstationer eller att ett större antal gator behövs stängas av eller enkelriktas.

Mot bakgrund av den kritik som riktats mot den s. k. Miljözonen har Vägverket för Vägtullsutredningen presenterat ett alternativ, härefter kallat Yttre Zonen.

För att kunna utvärdera det av Vägverket utarbetade förslaget Yttre zonen har Utredningen uppdragit åt Vägverket att ta fram ytterligare vägtullsalternativ. Med anledning därav har Vägverket i samråd med representanter för Göteborgs- och Mölndals kommuner utarbetat ytterligare ett vägtullsalternativ som presenterats för utredningen. Alternativet kallas i det fortsatta arbetet för den Inre Zonen.

Enligt tilläggsdirektiven avseende Göteborgsöverenskommelsen skall Utredningen även utvärdera andra alternativa finansieringar än vägtullar. Med utgångspunkt i de överväganden som gjorts i kap. 3 kan endast två alternativa eller kompletterande finansieringsformer betraktas som möjliga: regional drivmedelsskatt och regional fordonsskatt.

Utgångspunkten för utvärderingen och jämförelsen är att finansieringsalternativen i möjligaste mån uppfyller det i överenskommelsen angivna finansieringskravet.

Av de nu aktuella alternativen genererar endast den Yttre Zonen en nettointäkt som överstiger 500 milj. kr. per år i 1992 års penningvärde. Vägtullsalternativet den Inre Zonen måste kompletteras med någon ytterligare finansieringsform.

Utvärderingen omfattar således två vägtullsalternativ: Yttre Zonen och Inre Zonen, varav det senare alternativet kompletteras med en regional fordonsskatt eller en regional drivmedelsskatt. Vidare utvärderas en alternativ finansiering som utesluter vägtullar: Regional fordonsskatt

kombinerad med en regional drivmedelsskatt.

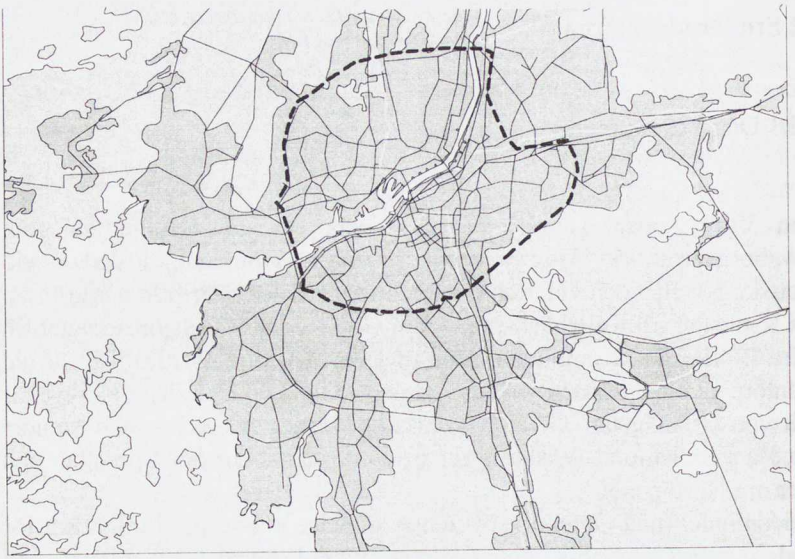
## 4.2 Studerade alternativ

### 4.2.1 Den Yttre Zonen

Den Yttre Zonen, se bild på nästa sida, omfattar ett område från Älvsborgsbron via Högsboleden till Dag Hammarskjöldsleden vid Slottskogsvallen och vidare till norra Toltorpsdalen. Därifrån går gränsen via Krokslätt till Kallebäcksmotet och vidare genom Delsjöreservatet till östra Björkekärr. Kommungränsen mot Partille följs norrut till E 20 vid Fräntorp varefter gränsen viker av västerut mellan bangården vid Sävenäs och von Utfallsgatan. Göta älv korsas i höjd med Alelyckan och E6 norr om Bäckebolsmotet. Västerut går betalgränsen söder om Lillhagen och norr om Norumshöjd.

I enlighet med Göteborgsöverenskommelsen tas vägtull ut endast för färd in mot Göteborgs centrala delar. Vägtullstaxan är i enlighet med överenskommelsen 10 kr per passage för personbilar. För fordon vars vikt överstiger 3,5 är taxan satt till 30 kr per passage. För andra passagen av en betalgräns under ett och samma dygn tas vägtull inte ut för personbilar och lätta lastbilar om vägtullen kan debiteras automatiskt.

Yttre Zonen



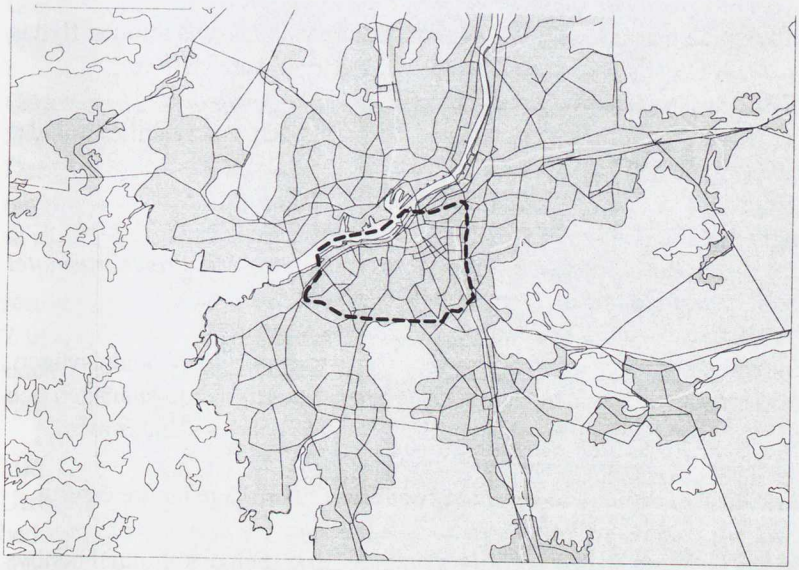
Vägtullsalternativet innebär att fyra mindre gator/vägar behöver stängas av för att smittrafik skall undvikas: vid Kärrdalen på Hisingen, Björkekärr och vid Kallebäcksmotet. Alternativet innebär totalt 30 betalstationer.

### 4.2.2 Den Inre Zonen

Den Inre Zonen är till ytan betydligt mindre än den Yttre Zonen och överensstämmer till sin omfattning i huvudsak med den miljözon som från och med 1996 kommer att reglera den tunga trafiken i de centrala delarna av Göteborg. I vägtullsalternativet ligger emellertid Götaleden innanför

betalgränsen, vilket inte är fallet med den beslutade miljözonen för den tunga trafiken. I övrigt sammanfaller gränsen mellan Älvsborgsbron och Kallebäcksmotet med gränsen för den Yttre Zonen. Därifrån går gränsen norrut längs Mölndalsån till Olskroksmotet och vidare utmed Väskustbanan till Nils Ericsonsplatsen. Därefter viker gränsen av mot Göteborgsoperan och följer Göta älv till Älvsborgsbron.

Inre Zonen



Förutsatt att det skall vara möjligt att betala kontant vid samtliga betalstationer har fördjupade studier av Vägverket och VBB Samhällsbyggnad visat på att det främst av utrymmesskäl uppstår problem vid några av betalstationerna. Nödvändiga åtgärder i form av vägbreddningar o. dyl. samt avstängningar och enkelriktningar av närliggande gator redovisas i det följande[21] .

*Götaleden mot öster, delen av Älvsborgsbron-Jaegerdorffsmotet:*
Befintlig väg behövs breddas. En gång- och cykeltunnel behövs förlängas något.

*Karl Johansgatan, delen Fridhemsgatan-Grötöplatsen:*
Intilliggande mark måste tas i anspråk. Alternativt måste stationen flyttas norrut och Orustgatan enkelriktas eller förses med betalstation.

*Fridhemsgatan, delen Karl Johansgatan-Varholmsgatan:*
Bl.a. måste Varholmsgatan stängas för trafik och en ny infart till det innanliggande området öppnas.

*Högsbogatan, delen Guldmyntgatan-Blåvalsgatan:*
Gångbanorna på ömse sidor måste flyttas in på tomtmark.

*Dag Hammarskjöldsleden, delen Bågskyttebacken-Margretebergsmotet*
Bl.a. behövs en lokalgata öster om leden byggas om.

*Mölndalsvägen, delen Fredriksdalsgatan - Skårs led:*
Ett körfält i vardera riktning behövs tas i anspråk på Mölndalsvägen. Spårvägens banvall behövs flyttas ca 5 meter västerut. Almedalsvägen och Helmutsrogatan måste enkelriktas. Sofierogatan behövs stängas av.

*Örgrytevägen, delen Åvägen-Sven Rydells Gata:*
Spårvagnshållplatsen vid Liseberg bör flyttas till ett läge längre österut.

*Ullevigatan, delen Rantorget-Folkungagatan:*
Ullevigatan måste breddas och intilliggande gång- och cykeltunnel behövs förlängas.

*Friggagatan, delen Olskroksmotet-Svingeln:*
Gullbergsgatan stängs vid Vestagatan.

*Nils Ericsonsgatan, delen Götaleden-Kanaltorget:*
En gång- och cykelbana berörs

Eventuellt erfordrar betalstationerna vid Götaleden och i viss mån vid Örgrytevägen och Ullevigatan ytterligare breddningar om trafikflödet blir större än prognosticerat.

---

[21]Enligt Vägverket och VBB samhällsbyggnad krävs ytterligare detaljstudier

### 4.2.3 Regional drivmedelsskatt och fordonsskatt

Tidigare genomförda studier har visat att det krävs att en tilläggsskatt på närmare 1,5 kr per liter, exklusive mervärdesskatt, tas ut i Göteborgsregionen för att finansieringsmålet om 500 milj. kr per år skall uppnås[22]. Med Göteborgsregionen avses i detta sammanhang de kommuner i Göteborgsregionens kommunalförbund som stod bakom Göteborgsöverenskommelsen 1993[23]. Den beräknade intäkten om drygt 500 milj. kr skulle vid idealförhållanden motsvara närmare 1 miljard kr. Det stora inkomstbortfallet beror på att omfattande tankning utanför regionen; hamstring av bränsle m.m. skulle uppstå om man skulle försöka få in ett årligt nettobelopp som motsvarade finansieringskravet.

I samma studie konstaterades att enbart användandet av en regional fordonsskatt skulle erfordra en tilläggsskatt för vanliga personbilar på över 2 000 kr per år och ett betydligt större påslag för tyngre fordon. Sådana skattenivåer skulle ge upphov till en omfattande utflyttning av registerade fordon från regionen.

Enligt Vägtullsutredningens uppfattning är det praktiskt omöjligt att införa regionala pålagor i de ovan skissade storleksordningarna. Utredningen har därför uppdragit åt VBB Samhällsbyggnad AB att bedöma vilka beskattningsnivåer som vägtrafiken tål utan att köpbeteende och resmönster ändras alltför mycket, med andra ord att försöka fastställa optimala skattenivåer för de regionala pålagorna och beräkna vilka intäkter de kan förväntas inbringa[24].

---

[22]Förstudie VBB VIAK Trafik mars 1994

[23]Göteborg,Härryda, Kungälv, Mölndal, Partille, Stenungsund, Tjörn, Öckerö, Kungsbacka, Lerum och Ale

[24]Slutrapporten återges i bilaga 5, vari även beräkningsmetodik m.m. framgår.

*Regional fordonsskatt*

För budgetåret 94/95 uppgår den prognostiserade fordonsskatten i Sverige till 3,98 miljarder kr. Fordonsskatten för en enskild region eller enskilt län finns inte dokumenterad. VBB har i stället uppskattat hur stor del av fordonsskatten som genereras av fordon registrerade i Göteborgsregionen budgetåret 94/95. Enligt uppskattningarna uppgår fordonsskatten i regionen till 297 milj. kr, varav 172 milj. kr för personbilar, 80 milj. kr för lastbilar och 45 milj. kr för övriga fordonsslag.

VBB har beräkningsmässigt valt att differentiera den regionala fordonsskatten för personbilar och tyngre fordon med ett påslag på den ordinarie fordonsskatten med 50 procent för personbilar och 25 procent för tyngre fordon. Traktorer har undantagits från skatten. VBB har vid uppskattningen av skatteintäkten tagit hänsyn till att en utflyttning av registrerade fordon från Göteborgsregionen kommer att ske. Man har i beräkningen antagit att större åkerier och företag kommer att omregistrera hela fordonsparken till dotterbolag o. dyl. utanför regionen.

Enligt VBB:s beräkningar kan en regional fordonsskatt, med ovan givna förutsättningar, beräknas generera drygt 100 milj. kr per år.

*Regional drivmedelsskatt*

VBB har studerat två alternativ till zonindelning för den regionala drivmedelsskatten.

Alternativ a) omfattar två zoner - en inre och en yttre zon. Göteborgs tätort, Partille tätort och Mölndals tätort utgör en inre zon. Övriga kommuner i Göteborgsregionen utgör den yttre zonen.

I alternativ a) beskattas drivmedlet, i den inre zonen, med 50 öre per liter och i den yttre zonen med 30 öre per liter. I alternativ b) beskattas drivmedlet i hela regionen med 40 öre per liter. De totala årsintäkterna blir ungefär lika stora i båda alternativen.

Alternativ a (differentierad zonindelning) respektive alternativ b (enhetstaxa inom regionen) skulle enligt VBB vardera generera en bruttointäkt per år om ungefär 150 milj. kr i skatt på bensin och alternativ b ungefär 30 milj. kr i skatt på diesel medan alternativ a medför lägre intäkter från dieseloljan.

Totalt sett skulle den regionala drivmedelsskatten med enhetstaxa

generera brutto ungefär 180 milj. kr och med en zondifferentiering något mindre.

Enligt VBB skulle en regional drivmedelsskatt få bl.a. följande konsekvenser:

-Tankning av sällanbesökare och genomfartstrafik kommer att minska mer än tankningen av regionens fordon

- Befolkning i regionens ytterkanter kommer i viss omfattning att tanka utanför regionen

-När Göteborgsregionens bilister lämnar regionen för semesterresor eller andra långresor kommer tankning i större omfattning att ske utanför regionen

-Efterfrågan på bensin till regionens bilar för resor i regionen bedöms minska med 4 %. Trafikarbetet bedöms minska med 2 %. Gränshandeln blir låg i alternativ b då det är få bilister som bor eller är verksamma nära regiongränsen. I alternativ a ökar naturligtvis gränshandeln.

-Lastbilsåkerier och firmabilar som utför transporter till regionen kommer endast i undantagsfall att tanka i regionen. Göteborgsregionens lastbilar som utför fjärrtransporter kommer att tanka utanför regionen i relativt stor omfattning

-Göteborgsregionens lastbilar som utför transporter till regionens närområde kommer till stor del att tanka utanför regionen.

## 4.3 Trafikarbetet i Göteborg.

VBB Samhällsbyggnad har på uppdrag av utredningen uppskattat hur den regionala fordonsskatten och regionala drivmedelsskatten påverkar trafikarbetet. Av VBB:s beräkningar framgår att den senare pålagan i form av en enhetstaxa för hela regionen medför att trafikarbetet i regionen totalt sett minskar något (1-2 procent). Däremot kan förutsättas att en differentiering inom regionen medför att trafikarbetet ökar p.g.a. tankningsresor, och totalt sett skulle trafikarbetet med en sådan differentiering kanske öka något.

En regional fordonsskatt torde inte påverka trafikarbetet på ett mätbart sätt.

På uppdrag av Utredningen har Vägverket låtit Transek AB simulera hur trafikarbetet kommer att förändras med anledning av de två studerade vägtullsalternativen[25].

### 4.3.1 Den Yttre Zonen

I tabell och figur på nästa sida redovisas de förändringar av trafikarbetet som skulle uppkomma till följd av att vägtullar enligt alternativ Yttre Zon införs 1997[26]. Trafikarbetet uttrycks i 1 000-tal fordonskilometer per vardagsmedeldygn[27].

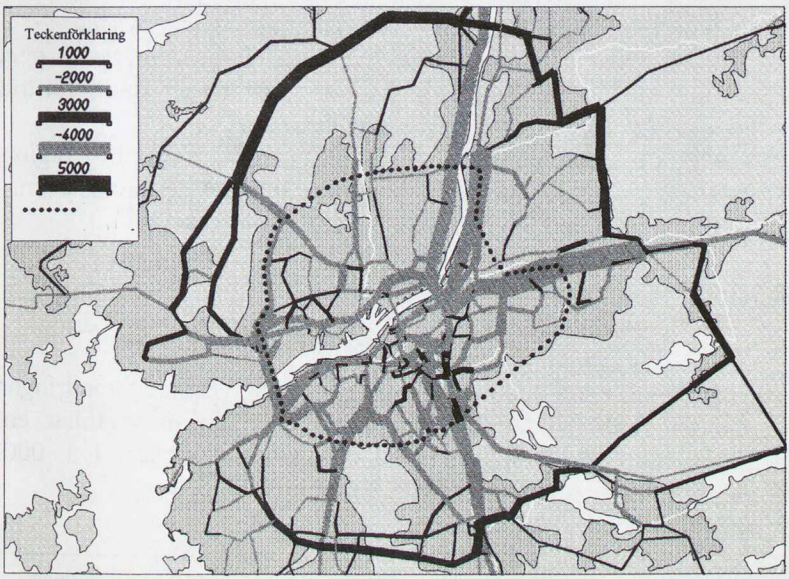
---

[25]Till stöd för Transeks utvärdering har prognossystemet TASS använts. Modellen hanterar resfrekvens, målpunktsval och färdmedelsval. Beräkningsmetodiken beskrivs i bilaga 4. Eftersom prognossystemet TASS är nytt har Vägverket även anlitat Kjessler & Mannerstråle AB för kompletterande simuleringar med det s.k. MPK-systemet. Enligt Vägverket utvisar en jämförelse av de olika simuleringarna likvärdiga tendenser. Stora skillnader har dock uppkommit i enskilda punkter. Redovisade resultat av simuleringarna i den fortsatta framställningen bygger huvudsakligen på de antal passager över betalgränserna som Transek kommit fram till med hjälp av TASS-modellen

[26]Transek har sina simuleringar utgått från att vägtullar kan införas redan 1997.

[27]De förändringar i vägtrafiken som uppkommer till följd av planerade vägutbyggnader fram t o m 1997 har beaktats, Planerade vägutbyggnader som beaktats är: Lundbytunneln och Ullevi-, Hagen-, Fässberg- och Travbanemotet.

| | Utan tull | Med tull | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1000-tal fkm | 1000-tal fkm | skillnad, 1000-tal fkm | skillnad, procent |
| Centrala Gbg[28] | ca 425 | ca 400 | mindre än 25 | - ca 5% |
| Övriga områden inom Gbgs kommun | ca 4 600 | ca 4 400 | mindre än 200 | - ca 5% |
| Övriga Gbgsregionen | ca 6 450 | ca 6 400 | mindre än 50 | - < ca 1% |
| Totalt (avrundat) | 11 500 | 11 200 | mindre än 200 | - ca 2% |




Skillnader i trafikflöden 1997, med och utan vägtullar.

[28]Centrala Göteborg sträcker sig från stadsdelen Masthugget i väster till Gårda i öster och omfattar åt söder Olivdalen, Landala och delar av Johanneberg. I norr gränsar området till Göta älv.

De största ökningarna av trafikarbetet sker på Norrleden och Söderleden. Trafikarbetet ökar även på bl.a. Landvettervägen och Mellbyvägen/Bergsjövägen. På E 20 Munkebäck, Marieholmsleden, E6 Norr och Dag Hammarskjöldsvägen minskar trafikarbetet. Vägtullsalternativet medför att en del bilister försöker köra utanför tullområdet, vilket medför behov av ökad kapacitet på de yttre ringvägarna. Norrleden och Söderleden har enligt Vägverket kapacitet att ta emot den överflyttade trafiken.

Vägnätet i nordost och sydost saknar i dagsläget tillräcklig kapacitet. När Östra Länken öppnar för trafik kommer Mellbyvägen/Bergsjövägen att avlastas. Beslutade vägutbyggnader inom Göteborgsöverenskommelsen kan enligt Vägverket inte avlasta Landvettervägen/Öjersjövägen.

Trafiken på smitvägen Rådavägen/Stensjön/Kvarnbygatan genom nordöstra Mölndal kan styras ut på Rv 40 om Rådavägen stängs för trafik, vilket medför ökad belastning på Kallebäcksmotet.

Kraftiga minskningar sker på nästan alla huvudvägar in i regionen. Särskilt stora minskningar kan noteras på E 20 och Marieholmsleden.

### 4.3.2 Den Inre Zonen

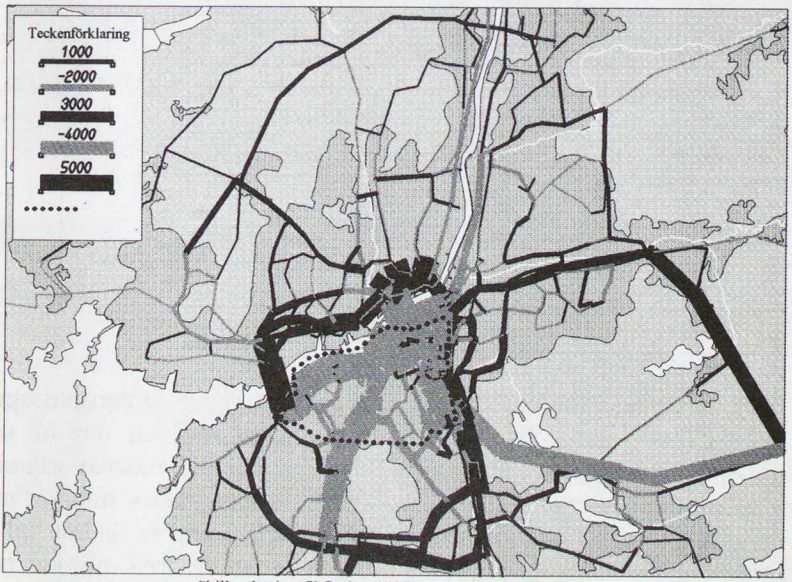
I nedanstående tabell och figur på nästa sida redovisas de förändringar av trafikarbetet som skulle uppkomma till följd av att vägtullar enligt alternativ Inre Zon införs 1997. Trafikarbetet uttrycks i 1 000-tal fordonskilometer per vardagsmedeldygn.

| | **Utan tullar** | **Med tullar** | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1000-tal fkm | 1000-tal fkm | skillnad, 1000-tal fkm | skillnad, procent |
| Centrala Gbg | ca 425 | ca 375 | mindre än 50 | - ca 12 % |
| Övriga områden inom Gbgs kommun | ca 4 600 | ca 4 550 | mindre än 50 | - ca 1 % |
| Övriga Gbgsregionen | ca 6 450 | ca 6 500 | mindre än +50 | + < ca 1 % |
| Totalt (avrundat) | 11 500 | 11 400 | obetydlig föränd. | - < 1 % |

De största ökningarna av trafikarbetet sker på Norgevägen, E 6 syd Gårda, Söderleden och Landvettervägen. På Götaleden vid Stena minskar trafikarbetet betydligt. Stora minskningar sker också på bl.a. Götaälvsbron, Dag Hammarskjöldsvägen och Rv 40.

De kraftiga minskningarna på vägnätet innanför betalgränsen för den Inre Zonen är en konsekvens av trafikanternas strävan efter att inte behöva betala vägtull. Förutom ovan nämnda leder och större vägar kommer ett antal lokalgator att få betydande minskningar av trafikarbetet.

En s k kringkörningseffekt uppkommer med följd att trafikanterna styrs ut till Söderleden, E6 syd och lederna på norra älvstranden.




Skillnader i trafikflöden 1997, med och utan vägtullar.

### 4.3.3 Passager av betalgränserna

Antalet tullpassager har betydelse för såväl de beräknade intäkterna av vägtullssystemet som hur stora betalstationer som måste anläggas.

I det följande redovisas dels antalet fordonspassager i betalande riktning över de olika betalgränserna per vardagsmedeldygn, dels det totala trafikflödet över betalgränserna per vardagsmedeldygn samt hur trafikflödena förändras till följd av att vägtullar beräkningsmässigt införs 1997. I övrigt gäller samma förutsättningar som vid beräkningen av trafikarbetet.

Antalet fordonspassager i betalande riktning över betalgränserna:

*Yttre Zonen*

| Före införandet av vägtullar | Efter införandet av vägtullar | Skillnaden i antalet passager |
|---|---|---|
| ca 250 000 | ca 215 000 | ./. ca 35 000 (15%) |

*Inre Zonen*

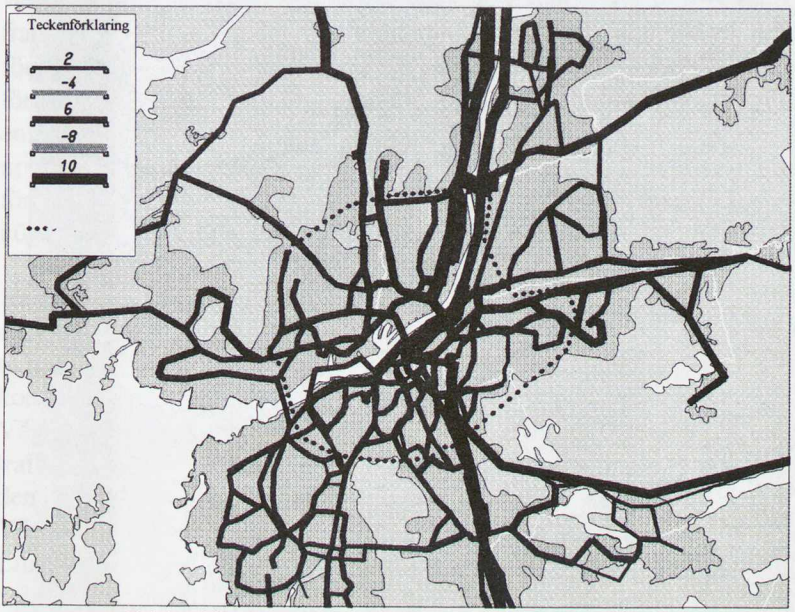
| Före införandet av vägtullar | Efter införandet av vägtullar | Skillnaden i antalet passager |
|---|---|---|
| ca 156 000 | ca 114 000 | ./. ca 41 000 (27%) |

Det totala antalet fordonspassager över betalgränserna, fordonspassager i båda riktningarna och med hänsyn till såväl in- och utresor som genomresor, reduceras i alternativet Yttre Zon vid införandet av vägtullar med storleksordningen 15 procent. Antalet in- och utresor minskar med drygt 8 procent. Minskningen utgörs huvudsakligen av ändrat val av färdmedel och ändrat val av målpunkter. Genomresorna minskar med drygt 20 procent.

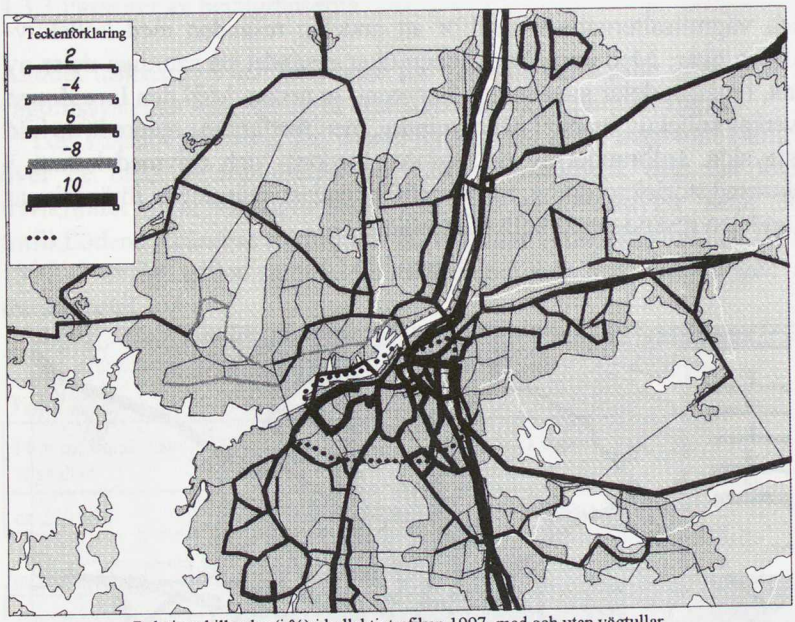
I alternativet Inre Zon reduceras antalet passager över betalgränsen vid införandet av vägtullar med närmare 30 procent. Antalet in- och utresor minskar med knappt 10 procent jämfört med utan vägtullar. Genomresorna minskar med över 50 procent.

## 4.4 Påverkan på kollektivtrafiken

Båda vägtullsalternativen medför att andelen resanden med kollektivtrafiken ökar. Med den Yttre Zonen ökar resandet på samtliga delar av nätet, i många delar med hela 3-5 procent, se nedan. Med den Inre Zonen påverkas kollektivresandet något mindre, men fortfarande markant, se bild nästa sida. Införandet av en regional fordons- och drivmedelsskatt, i diskuterad storleksordning, torde medföra endast marginella förändringar av andelen resande med kollektivtrafiken.




Relativa skillnader (i %) i kollektivtrafiken 1997, med och utan vägtullar.




Relativa skillnader (i %) i kollektivtrafiken 1997, med och utan vägtullar.

## 4.5 Tillgänglighet och framkomlighet

Ett konventionellt vägtullssystem med manuell betjäning innebär klara försämringar för framkomligheten och miljön. Tillgänglig teknik för automatisk debitering eliminerar dock i stora delar dessa problem. Av gjorda trafiksimuleringar framgår hur de två vägtullsalternativen förändrar befintliga trafikflöden. Den Inre Zonen och den Yttre Zonen skiljer sig främst åt vad avser tillgängligheten till de centrala delarna av regionen.

Införandet av en **Yttre Zon** medför att trafiken flyttas över till kringfartslederna. När vägtullssystemet tas i drift kommer Ringleden väster om E 6 att vara färdigställd för att ta emot trafikökningarna utan att framkomligheten nämnvärt försämras. I de nordöstra delarna kommer viss försämring av framkomligheten att märkas fram till dess den nya förbindelsen mellan E 6 och E 20 färdigställts. För de sydöstra delarna bör en viss förbättring märkas mellan E 20 och Rv 40. Den trafikökning som uppkommer mellan E 6 syd och Rv 40 får enligt Vägverket lösas genom förbättringar i Kallebäcksmotet och trafikregleringar av det lokala vägnätet i östra Mölndal. Framkomligheten förbättras markant i tullzonen.

Alternativet **Inre Zonen** har större effekter än den Yttre Zonen på framkomligheten och tillgängligheten för trafiken i de centrala inre delarna av Göteborg. På lederna väster om E 6 finns god kapacitet för att ta hand om trafiken som flyttas ut. Ökningarna i nordost blir måttliga och kommer inte att medföra försämringar för framkomligheten. I sydost anser Vägverket att en utbyggnad av E 6 till sex körfält kommer att begränsa trafikökningen på Landvettervägen. Den trafiköverflyttning som sker från den södra älvsstranden till den norra fångas upp av Lundbytunneln. Enligt Vägverket måste vissa förbättringar ske på sträckan öster om Lundbytunneln. För att undvika framkomlighetsproblem på de centrala delarna av E 6 krävs enligt Vägverket sex körfält på sträckan Kallebäcksmotet-Olskroksmotet. Tingstadstunneln har redan nått sitt kapacitetstak under högtrafik och vägtullssystemet medför att framkomligheten försämras ytterligare. Älvförbindelsen vid Lärje kommer dock att medföra en avlastning av Tingstadstunneln.

En **regional drivmedels- och fordonsskatt** påverkar i jämförelse med vägtullsalternativen inte nämnvärt tillgängligheten och framkomligheten.

## 4.6 Finanseringsalternativens kostnader och intäkter

### 4.6.1 Beräknade kostnader

Finansieringsalternativen medför kostnader för investeringar, drift, underhåll m. m. Av överenskommelsen följer att dessa kostnader skall finansieras genom vägtullsintäkterna. Vägtullsalternativens kostnader bör därför utvärderas och jämföras så att det går att beräkna vilka **nettointäkter** alternativen kan komma att generera.

De olika uppbördsmetodernas (kontant betalning, betalning i förskott, i efterskott, automatiskt debitering) transaktionskostnader har ingående beskrivits i delbetänkandet[29]. Som framgår av delbetänkandet varierar transaktionskostnaderna betydligt. Därutöver är investeringskostnaderna betydligt högre för de betalstationer som måste anpassas till ett stort antal manuella transaktioner.

Två alternativa uppbördssystem har utvärderats för Göteborg. Utvärderingen har gjorts av Vägverket med hjälp av Scandiaplan AS.

Alternativen som kallas "Göteborgsmodellen" och "Trondheims-modellen" skiljer sig främst åt genom att Göteborgsmodellen inte medger möjlighet till kontant betalning vid samtliga betalstationer och förutsätter att de som inte debiteras vägtull automatiskt videoregistreras och faktureras. Trondheimsmodellen medger, i likhet med vad som förutsätts för Stockholm, möjlighet till kontant betalning vid samtliga betalstationer.

Trondheimsmodellen medför större investeringar eftersom kapaciteten är lägre i ett körfält för kontant betalning än i ett körfält för automatisk debitering. Driftkostnaden är däremot lägre i Trondheimsmodellen, då Göteborgsmodellens system med videoregistrering och fakturering av bilister som inte omfattas av det automatiska debiteringssystemet ger upphov till betydande merkostnader.

De följande kalkylerna baseras på att 70 procent av passagerna kommer att debiteras vägtull automatiskt och att 30 procent av passagerna medför kontant betalning i myntautomat eller genom manuell betjäning. Den Inre Zonen förutsätter 18 betalstationer och den Yttre Zonen 30 betalstationer. Erforderligt antal körfält (automatiska respektive mynt eller manuella) för

---

[29] Se s 71 ff

de olika vägtullsalternativen med respektive uppbördssystem framgår av följande tabell.

| | Inre Zonen | Inre Zonen | Yttre Zonen | Yttre Zonen |
|---|---|---|---|---|
| | Trondheims modellen | Göteborgs modellen | Trondheims modellen | Göteborgs modellen |
| automatiska körfält | 24 | 25 | 39 | 41 |
| körfält med myntautomat. (varav tidvis betjäning) | 31<br>(4) | 9<br>(4) | 40<br>(6) | 10<br>(6) |
| Summa fält | 55 | 34 | 79 | 51 |

I nedanstående tabell redovisas en sammanställning av de två vägtullsalternativens kostnader i 1992 års penningvärde. Investeringarna har omräknats till årlig kapitalkostnad med hänsyn till avskrivning och ränta, vilken tillsammans med drift- och underhållskostnader summerats till en total årskostnad.
Investeringskostnaderna omfattar kostnader för datautrustning, fasta kostnader för betalstationer och körfält samt elektronisk utrustning för debitering av vägtullen (ID-brickor). Beloppen är avrundande.

| | Inre Zonen | Inre Zonen | Yttre Zonen | Yttre Zonen |
|---|---|---|---|---|
| | Trondheims-modellen | Göteborgs-modellen | Trondheims-modellen | Göteborgs-modellen |
| Årlig kapital - kostnad | 45 milj kr | 35 milj kr | 55 milj kr | 40 milj kr |
| Årlig driftskostnad | 45 milj kr | 75 milj kr | 80 milj kr | 135 milj kr |
| Total års-kostnad | 90 milj kr | 110 milj kr | 135 milj kr | 175 milj kr |

### 4.6.2 Beräknade intäkter

För den **Yttre Zonen** gäller följande förutsättningar: ca 215 000 passager i betalande riktning per dygn, varav andelen tung trafik ca 7 procent. 70 procent av trafikanterna är försedda med utrustning för elektronisk debitering av vägtull. För fordon under 3,5 ton debiteras - i likhet med vad som föreslås för Stockholm - ingen tull för den andra passagen av en betalstation under ett och samma dygn under förutsättning att fordonet är utrustat för automatisk debitering.

Enligt Utredningens bedömning finns anledning att inte införa systemet med andra resan fri för vägtullsalternativet Inre Zonen. Metoden att låta andra passagen vara fri för personbilar härstammar från Vägtullsutredningens förslag för Stockholm och motiverades bl. a. av att det inte skall kosta mera att arbetspendla från en förort till en annan förort än mellan en förort och de centrala delarna av staden. Med hänsyn till att den Inre Zonen omfattar ett relativt litet område och möjligheterna att ta sig runt zonen är goda faller till stor del motivet för att låta andra resan vara fri med den Inre Zonen. Övriga förutsättningar för den **Inre Zonen:** ca 120 000 passager i betalande riktning per dygn[30], varav andelen tung trafik 7 procent. 70 procent av trafikanterna debiteras tull automatiskt.

Av tabell på nästa sida följer vilka bruttointäkter de olika vägtullsalternativen årligen kan komma att generera med ovan angivna förutsättningar samt att 10 kr per passage tas ut för personbilar m.m. och med ett tre gånger större belopp för fordon över 3,5 ton. Beräkningsmässigt redovisas även konsekvenserna om vägtullen höjs med 2 kr i alternativet Inre Zonen och sänks med 2 kr i alternativet den Yttre Zonen.

---

[30] Jämfört med redovisningen i kap 4.3.4 har antalet passager räknats upp med ca 6 000, eftersom Transek i sina simuleringar förutsatte att andra passagen skulle vara fri i båda vägtullsalternativen.

*Årliga bruttointäkter* av vägtullarna:

avrundande belopp

| Tullnivå fordon under 3,5 ton | (8 kr) | 10 kr | (12 kr) |
|---|---|---|---|
| **Inre Zonen** | | 470 milj kr. | (525 milj.kr) |
| **Yttre Zonen** | (635 milj.kr) | 790 milj.kr. | |

Yttre Zonen beräknas ge knappt 800 milj. kr i årliga intäkter medan den Inre Zonen ger knappt 470 milj. kr Den Yttre Zonen medför trots att andra resan är fri över 300 milj. kr mer i bruttointäkt per år. Ett av huvudskälen till den betydligt lägre tullintäkten i alternativet Inre Zonen är att stora trafikvolymer kan undvika tullavgiften genom att välja andra resvägar. Alternativet Yttre Zonen ger å sin sida lägre styreffekt.

Med beaktande av de redovisade kostnaderna för vägtullsalternativen med respektive uppbördsmodell kan nettointäkterna av de olika alternativen, med den i överenskommelsen angivna tullnivån 10 kr för personbilar, beräknas till följande belopp.

*Årlig nettointäkt av vägtullarna:*

| avrundade belopp | Inre Zonen Trondheims-modellen | Inre Zonen Göteborgs-modellen | Yttre Zonen Trondheims-modellen | Yttre Zonen Göteborgs-modellen |
|---|---|---|---|---|
| Årlig netto-intäkt | 380 milj kr | 360 milj kr | 655 milj kr | 615 milj kr |

*Total årlig bruttointäkt av fordons-och drivmedelsskatten*

Enligt VBB kan de regionala pålagorna i form av regional fordonsskatt och regional drivmedelsskatt beräknas generera skatteintäkter om totalt ungefär 290 milj kr. Med en felmarginal på +/- 10 procent kan bruttointäkterna av det totala regionala skatteuttaget uppskattas till att ligga i intervallet 260-320 milj. kr per år.

## 4.7 Miljöaspekter

### 4.7.1 Inledning

Enligt direktiven skall utredningen beakta den redovisning som Länsstyrelsen i Göteborg och Bohus län lämnat enligt 6 kap 2 § lagen om naturresurser m.m. samt remissutfallet av redovisningen.

Göteborgsregionens kommunalförbund har i september 1994 sammanställt en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) av överenskommelsen. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har i sin redovisning enligt NRL behandlat Göteborgsregionens MKB och yttrat sig till regeringen i oktober 1994.

Länsstyrelsens redovisning har remissbehandlats.

De miljöaspekter som de olika finansieringsalternativen innebär redovisas i den fortsatta framställningen på så sätt att en jämförelse kan göras med Göteborgregionens MKB. Till grund för bedömningen ligger de förändringar av trafikmönstret och trafikarbetet som framkommit vid simuleringarna av vägtullssystemets påverkan på trafiken samt gjorda analyser av kostnadskänsligheten av drivmedels- och fordonsskattehöjningar.

Enligt Göteborgsregionens "miljöbokslut" medför överenskommelsen exklusive vägtullssystemet att de direkt negativa konsekvenserna begränsas till Östra länkens passage genom Kvibergsområdet.

Genomförandet av överenskommelsen med beaktande även av vägtullssystemet[31] medför enligt konsekvensbeskrivningen bl.a. att trafiken på Göta Älvsbron samt på delar av Nya Allén-Parkgatan ökar något. Vägtullarna medför dock marginella skillnader vad avser buller, luft och barriäreffekter. I Mölndal försämras dock situationen och då främst i Östra Mölndal såvitt avser buller, luft och trafiksäkerhet.

Åtgärderna exklusive vägtullarna berör enligt konsekvensbeskrivningen i huvudsak endast Göteborgs tätort, centrala Mölndal och viss mån Partille

[31] I Göteborgsregionens MKB förutsätts att vägtullssystemet utformas i enlighet med vad som uttalades i överenskommelsen avseende en huvudsaklig gräns betalsystemet, se kap 4 och bilaga 2.

kommun. Risken för negativa effekter i Utby bedöms, utan allvarliga effekter på annat håll, kunna reduceras avsevärt under förutsättning att kompletterande åtgärder vidtas i det lokala väg- och gatunätet.

Nedan återges i något förkortad form det i konsekvensbeskrivningen upprättade "miljöbokslutet", exklusive effekterna av vägtullar. Med kvalitativa förbättringar avses att avgashalt eller bullernivå ändras i sådan omfattning att tillämpliga riktvärden underskrids.

| | Förbättringar | Försämringar |
|---|---|---|
| Luft (utsläpp av $NO_2$)<br>regionalt:<br><br>lokalt: | minskning med 2 %<br><br>minskning 4-6 % i centrala Gbg, viss minskning inom tätorten i övrigt, kvalitativa förbättringar i vissa gaturum i Gbg | <br><br>mindre ökningar inom vissa delar av Gbgs tätort |
| Buller<br>pga trafikomfördelning:<br><br>pga miljöskyddsåtgärder: | Kvalitativa förbättringar i vissa utsatta gaturum i Gbg samt Artles torg i Partille<br><br>Kvalitativa förbättringar för vissa boende i Gbg, Mölndal, och Partille | Mindre bullerökningar längs Utbyvägen |
| Vibrationer | Kvalitativa förbättringar främst i Bräcke, men även inom andra stadsdelar | Viss ökning längs Utbyvägen |
| Barriäreffekter | Lundbyleden i Bräcke Götaleden och Utbyvägen i Partille | Utbyvägen i Gbg |
| Trafiksäkerhet | I stort förbättrad och lokalt markanta förbättringar | Lokala försämringar längs Utbyvägen i Gbg |
| Naturvård | | Ingrepp i Svejsardalen |
| Stads-och landskapsbilden | Trafikområdena vid Göta älvsbrons landfäste, väster om Järntorget samt gatumiljön längs Södra Älvstranden | Östra Länken förbi Kviberg och Säveåns dalgång, Åbromotet |

I Länsstyrelsens redovisning till regeringen påtalas att resultatet av Göteborgsregionens miljökonsekvensbeskrivning mottagits positivt av

berörda kommuner i regionen. Enligt länsstyrelsen förekommer konflikter med naturresurslagens hushållningsbestämmelser endast i Göteborg och Mölndal där områden av betydelse för natur- och kulturvård samt rekreation berörs.

Vad avser Göteborgsöverenskommelsen inverkan på miljön uppger länsstyrelsen att effekterna på de samlade utsläppen är relativt små, men framhåller att effekterna av att kollektivtrafikandelen av person-transporterna ökar inte är oväsentliga.

De riksintressen som påverkas av överenskommelsen, och då särskilt Östra länken, är enligt länsstyrelsen Lärjeåns dalgång och Säveån (naturvårdsintressen), Västra Torpa bostadsområde och Torpaskolan (kulturminnesvårdsintressen), Göta älv (sjöfartsintressen), Bergslags-banan/Norge-Vänerbanan (järnvägstrafikintressen) och Riksväg 45 (vägtrafikintressen). Länsstyrelsen påtalar att nämnda riksintressen kan tillgodoses om största möjliga hänsyn tas under den fortsatta planeringen och projekteringen. Vad gäller överdäckningen i Mölndal tillgodoses enligt länsstyrelsen riksintressena E 6 och Västkustbanan men det krävs att särskild hänsyn tas till kulturminnesvårdsintresset Mölndals Kvarnby vid utformningen av överdäckning.

Sammanfattningsvis konstaterar länsstyrelsen att Göteborgs-överenskommelsen kan medverka till en mer miljöanpassad transportstruktur under förutsättning att de möjligheter till bättre miljö och tillgänglighet som överenskommelsen skapar ges stöd och förstärks av en långsiktig samhällsplanering i hela regionen.

De remissinstanser som anmodats att yttra sig över länsstyrelsens redovisning är i det stora hela positivt inställda till redovisningen. Några instanser, Naturvårdsverket m. fl, förordar dock fördjupade och vidgade studier. Socialstyrelsen och Kommunikationsforskningsberedningen saknar förslag till hur man skall kunna uppfylla nationella mål för minskade utsläpp. Den senare och Byggforskningsrådet efterlyser samhällsekonomiska analyser. Andra instanser efterlyser konsekvensbeskrivningar för deras ansvarsområde, bl.a. Räddningsverket vad avser riskanalyser och Arbetsskyddsstyrelsen avseende arbetsmiljön.

### 4.7.2 De olika finansieringsalternativens miljökonsekvenser

I den följande redovisningen jämförs finansieringsalternativens miljökonsekvenser med det av Göteborgsregionen upprättade "miljöbokslutet".

*Luft (utsläpp av $NO_2$)*

Förändringarna av utsläpp är i stort sett proportionella med trafikarbetet. Sett till regionen som helhet är skillnaden mellan de olika finansieringsalternativen försumbar. I likhet med det vägtullsalternativ som ingick i Göteborgsregionens analys av Göteborgsöverenskommelsen rör det sig om någon eller några procents minskning av utsläppen. För de centrala delarna av Göteborg är skillnaderna tydligare, där alternativet Inre Zonen ger en påtaglig trafikminskning innanför tullgränserna. Fordonsskatten och drivmedelsskatten slår mer jämnt över hela regionen och påverkar utsläppsnivåerna minst av de jämförda alternativen.

*Buller*

Av trafiksimuleringarna följer att relativt stora skillnader i fordonsflödena kan uppkomma på vissa gator och vägar till följd av att vägtullarna införs. I princip medför de två vägtullsalternativen likvärdiga effekter i den meningen att trafiken ökar på gator och leder utanför zongränserna medan trafiken minskar innanför zongränserna. I Yttre Zonen styrs trafiken ut till perifera och miljömässigt mindre känsliga områden. Ett fåtal områden med bebyggelse som i dagsläget är utsatta för bullernivåer över 65 dBA drabbas av trafikökningar. I alternativet Inre Zon trycks trafiken ut till gator och leder som är mer centralt belägna. Ett fåtal av dessa områden har i dagsläget bullernivåer som överstiger 65 dBA. Å andra sidan avlastas med den Inre Zonen flera områden i den centrala delen av staden som i dagsläget har höga bullernivåer.Med beaktande av dels osäkerheterna i trafiksimuleringarna, dels att det krävs kraftiga trafikökningar, i storleksordningen 25 procent, för att bullernivåerna skall påverkas, saknar

bullerfrågan i stort sett betydelse i utvärderingen av finansieringsalternativen.

*Vibrationer*

Finansieringsalternativen torde med undantag av Bräcke inte utvisa några andra konsekvenser än som framgår av Göteborgsregionens MKB. De kvalitativa förbättringarna som enligt "miljöbokslutet" uppkommer i Bräcke blir inte lika påtagliga i den Inre Zonen på grund av att trafiken trycks ut från det tullbelagda området.

*Barriäreffekter*

Båda vägtullsalternativen får anses ge upphov till mindre barriäreffekter än det i överenskommelsen förordade alternativet. Av de två nu aktuella vägtullsalternativen torde alternativet Yttre Zonen ge upphov till större barriäreffekter. Anledningen är att zonen är större och följaktligen svårare att ta sig runt samt att ett större antal fordon kommer att passera dess betalstationer. Fordonsskatten och drivmedelsskatten ger av förklarliga skäl inte upphov till några märkbara barriäreffekter.

*Trafiksäkerhet*

Eftersom samtliga alternativ medför att trafikarbetet minskar bör trafiksäkerheten påverkas positivt.

*Stads- och landskapsbilden*

Vägverket och VBB, som översiktligt studerat lokaliseringen av den Inre Zonens betalstationer betonar att det är angeläget att snarast ta fram förslag på hur betalstationerna i detalj skall utformas, detta särskilt med hänsyn till den fortsatta projekteringen av Götatunneln. Enligt VBB bör även undersökas om lokaliseringen av den Inre Zonens betalgräns är optimal i samtliga avseenden, bl.a. på grund av att det är det ont om utrymme vid Lilla Bommens trafikplats. Generellt påverkar betalstationerna i den Inre Zonen i högre grad känsliga miljöer då betalstationerna i större utsträckning måste placeras i centrala delar av Göteborg.

*Bebyggelseutveckling*

I slutsatserna till miljökonsekvensbeskrivningen konstateras: "För att säkerställa överenskommelsens intentioner vad avser miljön bör överenskommelsen kompletteras med en regional strategi för bebyggelseplaneringen". Med hänsyn till det starka samband som finns mellan markanvändning och trafik bör planeringen inriktas på att förtäta och koncentrera ny bebyggelse till områden med goda förutsättningar för kollektivtrafik och annan service.

Frågan är om finansieringsalternativen har någon påverkan på den framtida bebyggelseutvecklingen och företagens lokaliseringsmönster. Alternativet med drivmedels- och fordonsskatt kan inte tillmätas att ha någon inverkan. Inte heller vägtullsalternativen torde utgöra någon faktor av vikt bland andra faktorer som ingår i samhällsplaneringsprocessen. Möjligen kan vägtullsalternativen i någon mån inverka på företagens lokaliseringsval. Det lär dock inte existera någon entydig riktning eftersom olika företag har olika kriterier när det gäller att förlägga verksamhet. I alternativet Inre Zon kan företaget ställas inför frågan: Är den förbättrade miljön värd den högre kostnad som det innebär för anställda och kunder att ta med bilen in i zonen? Utredningen har inget fullständigt svar på frågan. Det lär dock inte vara attraktivt att lokalisera stormarknader innanför zongränserna och i synnerhet innanför den Inre zongränsen.

*Övriga miljöaspekter*

Till övriga miljöaspekter hör trängsel och påverkan på kollektivtrafikresandet, jfr. kap 4.4 och kap 4.5.

### 4.7.3 Sammanfattande synpunkter

Fordonsskatten och drivmedelsskatten medför jämfört med Göteborgsregionens miljöbokslut minst förändringar av effekterna på miljön. Eftersom fordonsskatten och drivmedelsskatten endast medför obetydliga förändringar av vägval och trafikmönster blir de lokala effekterna avseende utsläpp, buller och vibrationer försumbara. Några

barriäreffekter uppkommer överhuvudtaget inte.

Vägtullsalternativen medför större förändringar i förhållande till miljöbokslutet. Den Inre Zonen ger en tydlig minskning av trafiken i den centrala delen av Göteborg med förbättringar av utsläppsnivåerna m.m. Även trafiksäkerheten i den centrala delen av Göteborg bör påverkas positivt med den Inre Zonen. Däremot ökar trafiken i stadsdelarna på den norra älvstranden och öster om E 6 i Göteborg. Dessutom är stadsbildsfrågorna svårare att bemästra i alternativet Inre Zonen.

Med den Yttre Zonen minskar trafiken i centrala Göteborg mindre än i den Inre Zonen. Däremot ger den Yttre Zonen upphov till större trafikminskningar i innerstadens utkanter och i delar av Mölndal. Generellt styrs trafiken ut till områden som i miljöhänseende är mindre känsliga och påverkan på stadsbilden blir mindre. Å andra sidan torde barriäreffekterna uppfattas som mer påtagliga.

Det är svårt att rangordna de olika finansieringsalternativen eftersom de uppvisar olika för- och nackdelar i miljöhänseende. Man måste även ta ställning till i vilka delar av regionen som det är önskvärt att minimera trafikens miljöpåverkan.

## 4.8 Tidsplanemässiga och finansiella konsekvenser

### 4.8.1 Tidsplanemässiga konsekvenser

Om vägtullar är att betrakta som den bästa finansieringslösningen kan de tidigaste inrättas 1998. Under utredningsarbetet har framkommit att det är lämpligt att vägtullarna tidsmässigt samordnas med öppnandet av något av de större vägprojekten. Erfarenheterna från Oslo visar att det är viktigt att kunna visa att man får något för den vägtull som betalas. I Dennis-överenskommelsen förutsätts att vägtullssystemet inte tas i bruk innan Norra Länken öppnas för trafik. För Göteborgs del har Götatunnelns färdigställande bedömts som den mest naturliga kopplingen till vägtullssystemets ikraftträdande. Med beaktande av att Götatunneln inte kan tas i bruk för trafik mycket tidigare än år 2000 medför detta en försening av intäktsflödet. Med utgångspunkt från att vägtullsalternativet, med eventuell kompletterade finansiering, enligt Göteborgs-överenskommelsen skall generera 500 milj kr netto per år från och med år 2000, och med visst utfall redan tidigare, har Vägverket arbetat fram två alternativa tidsplaner. Beräkningsmässigt har antagits att en tillkommande finansiering årligen kan tillföra ca 70 milj. kr redan fr. o. m. 1 juli 1996. Tidsplanerna skiljer sig åt med hänsyn till investeringsperiodens längd för aktuella vägobjekt.

Det första alternativet får anses realistiskt mot bakgrund av det nuvarande planeringsläget. Enligt tidsplanen löper investeringsperioden under totalt 12 år. Tidsplanen återges på nästa sida och innefattar en bedömd investeringskostnad i 1992 års prisnivå samt årligt kostnadsutfall.

I den alternativa tidsplanen har investeringsperioden förlängts med tre år, främst med anledning av att det skall framgå vilken betydelse det får för upplåningsbehovet och de statliga garantierna för upplåningen. Av schema på nästa sida framgår vilka trafikleder som förutsatts senareläggas med en utsträckt tidsplan på tre år och givna ekonomiska förutsättningar.

Alt 95:5.1 kontrollstation år 2000
1995-06-12

**Kostnader för underlag till känslighetsanalys**
Investeringsperiod 12 år

Prisnivå 9201, mkr

| Objekt | Bs | -94 | -95 | -96 | -97 | -98 | -99 | -00 | -01 | -02 | -03 | -04 | -05 | -06 | -07 | -08 | Tot |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Götatunneln** | 97 | | 15 | 40 | 545 | 600 | 550 | 50 | | | | | | | | | 1800 |
| **E6 Olskroksm - Kallebäcksm** | | 35 | 70 | 20 | 85 | 100 | | | | | | | | | | | 310 |
| -Ullevimotet | 94 | 35 | 65 | | | | | | | | | | | | | | 100 |
| -E6 Göteborg inkl Kallebäcksm | 96 | | 5 | 20 | 85 | 100 | | | | | | | | | | | 210 |
| **E6 Mölndal** | | | 5 | 45 | 100 | | | | 240 | 450 | 400 | 230 | 200 | | | | 1670 |
| -Åbromotet | 96 | | 5 | 45 | 100 | | | | | | | | | | | | 150 |
| -E6 N Mölndal inkl Lackarebäcksm | 01 | | | | | | | | 40 | 150 | 100 | | | | | | 290 |
| -E6 C Mölndal | 01 | | | | | | | | 200 | 300 | 300 | 230 | 200 | | | | 1230 |
| **Östra Länken** | | | | | | 150 | 350 | 300 | 100 | 400 | 350 | 250 | 300 | | | | 2200 |
| -Etapp I | 98 | | | | | 150 | 350 | 300 | | | | | | | | | 800 |
| -Etapp II | 01 | | | | | | | | 100 | 200 | 100 | | | | | | 400 |
| -Etapp III | 02 | | | | | | | | | 200 | 250 | 250 | 300 | | | | 1000 |
| **Avgiftssystem** | 98 | | | | | 120 | 200 | | | | | | | | | | 320 |
| **Adm och förprojektering** | | 10 | 30 | 35 | 35 | 35 | 30 | 30 | 25 | 25 | 20 | 15 | 10 | | | | 300 |
| ***TOTALT*** | | ***45*** | ***120*** | ***140*** | ***765*** | ***1005*** | ***1130*** | ***380*** | ***365*** | ***875*** | ***770*** | ***495*** | ***510*** | | | | ***6600*** |

Alt 95:4.1 kontrollstation år 2000
1995-06-12

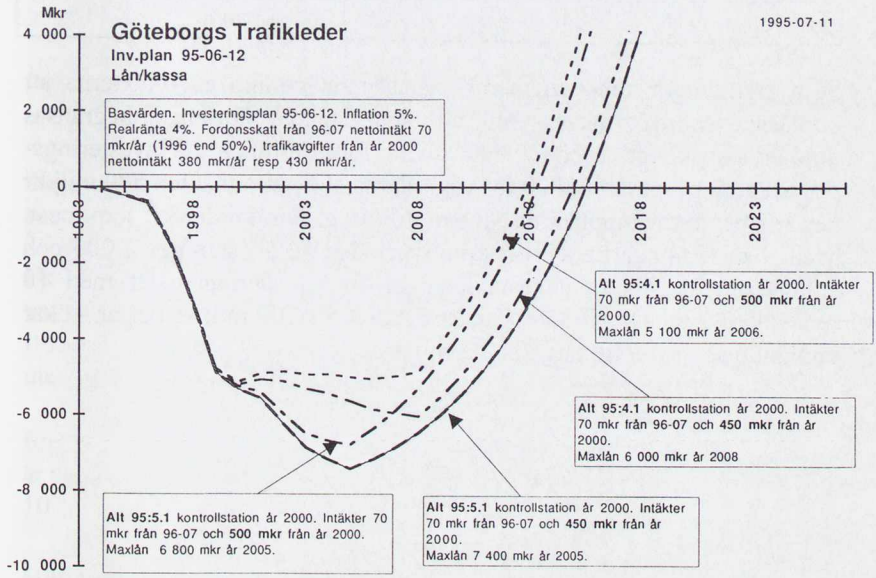
**Kostnader för underlag till känslighetsanalys**
Investeringsperiod 15 år

Prisnivå 9201, mkr

| Objekt | Bs | -94 | -95 | -96 | -97 | -98 | -99 | -00 | -01 | -02 | -03 | -04 | -05 | -06 | -07 | -08 | Tot |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Götatunneln** | 97 | | 15 | 40 | 545 | 600 | 550 | 50 | | | | | | | | | 1800 |
| **E6 Olskroksm - Kallebäcksm** | | 35 | 70 | 20 | 85 | 100 | | | | | | | | | | | 310 |
| -Ullevimotet | 94 | 35 | 65 | | | | | | | | | | | | | | 100 |
| -E6 Göteborg inkl Kallebäcksm | 96 | | 5 | 20 | 85 | 100 | | | | | | | | | | | 210 |
| **E6 Mölndal** | | | 5 | 45 | 100 | | | | 40 | 150 | 230 | 200 | 250 | 250 | 200 | 200 | 1670 |
| -Åbromotet | 96 | | 5 | 45 | 100 | | | | | | | | | | | | 150 |
| -E6 N Mölndal inkl Lackarebäcksm | 01 | | | | | | | | 40 | 150 | 100 | | | | | | 290 |
| -E6 C Mölndal | 03 | | | | | | | | | | 130 | 200 | 250 | 250 | 200 | 200 | 1230 |
| **Östra Länken** | | | | | | 150 | 350 | 300 | | 100 | 200 | 100 | 200 | 250 | 250 | 300 | 2200 |
| -Etapp I | 98 | | | | | 150 | 350 | 300 | | | | | | | | | 800 |
| -Etapp II | 02 | | | | | | | | | 100 | 200 | 100 | | | | | 400 |
| -Etapp III | 05 | | | | | | | | | | | | 200 | 250 | 250 | 300 | 1000 |
| **Avgiftssystem** | 98 | | | | | 120 | 200 | | | | | | | | | | 320 |
| **Adm och förprojektering** | | 10 | 20 | 20 | 20 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 20 | 15 | 15 | 15 | 15 | 300 |
| ***TOTALT*** | | ***45*** | ***110*** | ***125*** | ***750*** | ***995*** | ***1125*** | ***375*** | ***65*** | ***275*** | ***455*** | ***320*** | ***465*** | ***515*** | ***465*** | ***515*** | ***6600*** |

## 4.8.2 Finansiella konsekvenser

På uppdrag av utredningen har Väginvest analyserat konsekvenserna för det maximala upplåningsbehovet och återbetalningstiden för lånen med utgångspunkt i de ovan redovisade alternativa tidsplanerna och två alternativa årliga nettointäktsnivåer: 450 respektive 500 milj kr. Resultatet redovisas i nedanstående figur.



I nedanstående tabell redovisas maximalt lånebehov och återbetalningstider för lånen vid olika startår för intäktsflödet och olika investeringstakt. Det förutsätts att nettointäkten uppgår till 500 milj. kr per år.

| Investeringsperiod och startår för vägtullar | Max. lånebehov i miljarder kr. | Tidpunkt när lånen är betalda (avveckling av tullar) |
|---|---|---|
| 12 år/ startår 1998 | 5,6 | år 2012 |
| 12 år/ startår 2000 | 6,8 | år 2013 |
| 15 år /startår 2000 | 5,1 | år 2013 |

Som framgår av tabellen medför en senareläggning av intäkterna att upplåningsbehovet ökar. Om utbyggnadstakten förlängs begränsas upplåningsbehovet. Med de här givna förutsättningar - investeringsperioden 15 år, startåret 2000 för vägtullarna och nettointäkten 500 milj.kr per år - begränsas upplåningsbehovet till drygt 5 miljarder kr. som mest. Med förutsättningarna - investeringsperioden 12 år, startåret 2 000 och antagandet att nettointäkt understiger finansinsieringsmålet med 10 procent och uppgår till 450 milj. kr i stället för 500 milj.kr per år - ökar upplåningsbehovet till ungefär 7,5 miljarder kr.

## 4.9 Överväganden och förslag

**Förslag**: Jag förordar att vägtullar införs i en s.k. Inre Zon kompletterat med en regional fordonsskatt. Tidpunkten för införandet av vägtullar bör samordnas med tidpunkten för öppnandet av Götatunneln.

Utbyggnadstakten av vägobjekten bör anpassas till det kommande intäktsflödet. Av de i Göteborgsöverenskommelsen ingående projekten bör Götatunneln, Åbromotet, älvförbindelsen vid Lärje samt ytterligare ett genomgående körfält i vardera riktning på väg E 6 prioriteras.

*Finansieringsalternativ*

Av analysen av de olika finansieringsalternativen följer att alternativet regional fordonsskatt kombinerat med regional drivmedelsskatt inte på lång väg kan generera tillräckligt med intäkter för att uppnå Göteborgsöverenskommelsens finansieringsmål på 500 milj.kr. per år. Dessa finansieringsformer bör därför, var för sig eller tillsammans med varandra, endast kunna komma i fråga som en eventuell kompletterande finansiering till något av vägtullsalternativen. En finansieringsform som utesluter vägtullar kan således inte anses realistisk.

Vägtullsalternativet den Yttre Zonen uppfyller mer än väl finansieringsmålet och erfordrar ingen kompletterande finansiering; det är t.o.m. möjligt att sänka den i överenskommelsen förutsatta vägtullstaxan 10 kr per passage till 8 kr.

Den Inre Zonen uppfyller inte finansieringsmålet med den i överenskommelsen uttalade nivån på vägtullstaxan. Den Inre Zonen förutsätter antingen en kraftig höjning av vägtullstaxan eller en kompletterande finansiering med fordonsskatt eller drivmedelsskatt.

Valet står följaktligen mellan vägtullsalternativet den Yttre Zonen och vägtullsalternativet den Inre Zonen kombinerad med fordonsskatt eller drivmedelsskatt.

I valet mellan fordonsskatt och drivmedelsskatt som kompletterande finansiering kan först konstateras att endast drivmedelsskatten ger tillräckligt med intäkter för att kombinationen Inre Zon och kompletterande finansiering skall uppnå finansieringsmålet.

I valet mellan regional drivmedelsskatt och regional fordonsskatt bör emellertid inte endast storleken på intäkterna vara utslagsgivande för vilken av de två finansieringsformerna som skall komplettera den Inre Zonen. Av framställningen i kap. 3 följer visserligen att de problem som är förknippade med en regional drivmedelsskatt är teoretiskt möjliga att lösa. De praktiska problemen är dock betydande, inte minst i administrativt- och kontrollhänseende. Vidare krävs uppenbarligen att Sverige av EU beviljas s.k. artikel 4.8 undantag. Jämförelsevis är de praktiska problemen förknippade med en regional fordonsskatt försumbara. Enligt min uppfattning är de identifierade praktiska problemen med en regional drivmedelsskatt så besvärande att de väl överväger den omständigheten att drivmedelsskatten i större utsträckning bidrar till att uppnå finansieringsmålet. Övervägande skäl talar således för att en eventuell kompletterande finansieringen till den Inre Zonen bör utformas som en regional fordonsskatt.

Det slutliga valet av finansieringslösning står därför mellan vägtullsalternativet den Yttre Zonen och vägtullsalternativet den Inre Zonen kombinerad med en regional fordonsskatt.

Enligt tilläggsdirektiven skall, om andra finansieringslösningar än vägtullar tas fram, enighet nås med och bekräftas av parterna bakom Göteborgsöverenskommelsen. Göteborgsregionens kommunalförbunds ledningsgrupp för trafik har uttalat att den accepterar en regional fordonsskatt som kompletterande finansiering[32]. Överläggningarna med ledningsgruppen har vidare lett fram till att den regionala fordonsskatten, dels skall omfatta de kommuner som var med och slöt Göteborgsöverenskommelsen 1993, dels bör läggas på en lägre nivå än som förordas i VBB:s utvärdering. Fordonsskatten bör tas ut med ett påslag med 30 procent av den ordinarie fordonsskatten för motorcyklar och flertalet personbilar och 15 procent för övriga fordonsslag som skall omfattas av de regionala fordonsskatten. Med utgångspunkt i VBB:s beräkningar[33] kan en skatt i den storleksordningen förväntas inbringa

[32]Se bilaga 6

[33]Jfr kap. 4.2.3 och bilaga 4

ungefär 70 milj.kr per år.

Av de två alternativa uppbördssystemen som utvärderats för vägtullsalternativen, "Göteborgsmodellen" och "Trondheimsmodellen" får det senare uppbördssystemet anses ha ett klart försteg framför det förra. Dels blir de totala årskostnaderna, drift- och kapitalkostnader, lägre, dels tillgodoses bl.a. integritesaspekterna[34] bättre eftersom det blir möjligt att betala kontant vid samtliga betalstationer i Trondheimsmodellen. De försteg "Göteborgsmodellen" har avseende omfattningen av ingreppen i stadsmiljön m.m. kan därför inte anses tillräckliga för att överväga "Trondheimsmodellens" fördelar.

Eftersom den Inre Zonen kompletterad med regional fordonsskatt inte uppfyller finansieringsmålet är den Yttre Zonen att föredra om enbart finansieringsmålet skall vara utslagsgivande. Finansieringsmålet måste dock vägas mot de övriga utvärderingsgrunderna: trafikarbetet, framkomligheten, miljöpåverkan m.m. och övriga omständigheter, inte minst i vilken utsträckning vägtullsalternativen kan antas vinna acceptans hos innevånarna i regionen.

Genom mina överläggningar med regionens företrädare har jag funnit att det finns goda förutsättningar för en bredare uppslutning i regionen med den Inre Zonen än med den Yttre Zonen, trots att det förra vägtullsalternativet bör kompletteras med en regional fordonsskatt. Bl.a. blir den geografiska kopplingen till Götatunneln tydligare med den Inre Zonen. Den Inre Zonen överensstämmer vidare i huvudsak med den redan beslutade miljözonen för tung trafik i Göteborg. Det torde även vara lättare att få människors förståelse för att de skall behöva betala för att köra i de centrala delarna av Göteborg än för att behöva betala för att färdas i de mer perifera områden som den Yttre Zonen omfattar. Barriäreffekterna reduceras dessutom med den Inre Zonen. Kompletteringen med fordonsskattefinansiering innebär dessutom att hela regionen i viss utsträckning får dela finansieringsbördan för de åtgärder som ju gynnar fler än dem som färdas innanför vägtullarna.

Alternativet med den Inre Zonen kompletterat med en regional fordonsskatt på föreslaget sätt beräknas ge en årlig nettointäkt om knappt 450 milj.kr. Det innebär att finansieringsmålet inte till fullo uppnås, men att problemet med relativt begränsade åtgärder kan lösas. De principiellt möjliga vägarna är antingen att den i Göteborgsöverenskommelsen

[34]Integritetsfrågorna behandlas utförligt i delbetänkandet, se delbetänkandet s. 85ff

förordade taxan om 10 kr per passage höjs med ungefär 20 procent eller att genomförandet av projekten förskjuts i tiden och anpassas till tillgängliga medel. Sammanfattningsvis anser jag därför att det vid en samlad bedömning finns övervägande skäl för att förorda vägtullsalternativet Inre Zon kompletterat med en regional fordonsskatt.

*Övriga frågor*

Enligt direktiven skall jag undersöka omfattningen och tidsplanen för de vägprojekt som ingår i Göteborgsöverenskommelsen. Den koppling mellan Götatunnelns färdigställande och inrättandet av vägtullarna som förordas från min sida innebär att intäkterna försenas och lånebehovet och storleken på de statliga garantierna ökar. Mot bakgrund därav anser jag att utbyggnadstakten för de vägtullsfinansierade vägprojekten bör ske långsammare än tidigare planerat. Enligt min mening bör följande projekt prioriteras: Götatunneln, för att uppnå kopplingen till vägtullarna, Åbromotet, så att trafiken söderifrån på väg E 6 på ett smidigt sätt kan komma in på Söder- och Västerleden samt älvförbindelsen över Göta älv vid Lärje och ytterligare ett genomgående körfält i vardera riktning på väg E 6, för att avlasta Tingstadstunneln och få erforderlig framkomlighet på väg E 6 vid införandet av vägtullarna.

Omfattningen och tidsplanen för de övriga projekten i överenskommelsen anser jag att det är för tidigt att ta ställning till. Efter det att de vägobjekt som enligt min mening bör prioriteras färdigställts och intäkterna börjat flyta in bör effekterna kunna analyseras. Det förutsätts att förberedelsearbetena för dessa vägprojekt sker i erforderlig omfattning.

Med erfarenhet av storleken på intäktsflödet och förändringar av trafikmönstret m.m. bör prioriteringen och utbyggnadstakten av de återstående vägprojekten kunna fastställas. Detta bör ske vid en kontrollstation, som med nuvarande tidsplan bör förläggas till hösten år 2000. För att Göteborgsregionens företrädare och Vägverket skall kunna slutligt bestämma utbyggnadstakt och prioritetsordning bör de statliga garantierna för upplåningen fastställas inför kontrollstationen.

# 5. DENNISÖVERENSKOMMELSEN -TILLFÄLLIG FÖRSTÄRKNING AV FINANSIERINGEN

## 5.1 Inledning

Som redovisades i delbetänkandet finns en uppenbar risk för att upplåningsbehovet för att genomföra de väginvesteringar som skall finansieras med intäkterna från vägtullarna skenar iväg. Det konstaterades att kostnadsförändringar och förseningar i detaljplanehandläggningen av framför allt vägtullsstationerna och Norra Länken får negativa finansiella konsekvenser i form av ett ökat upplåningsbehov och medföljande krav på utökade statliga garantier för lånen. Den nu än mer försenade planläggningen av vägtullsstationerna och Norra Länken försämrar finansieringsläget. Detsamma gäller för planerna att påbörja fler vägobjekt innan vägtullarna börjar generera intäkter. Enligt Vägverket har redan över 1 500 milj. kr förbrukats. I dagsläget uppgår den månatliga räntekostnaden till över 10 milj kr.

Utredningen har tidigare pekat på möjligheten att begränsa den finansiella risken genom att påskynda arbetet med införandet av vägtullssystemet eller senarelägga vissa vägprojekt.

Enligt givna tilläggsdirektiv skall Utredningen överväga införandet av tillfälliga finansieringslösningar för Dennisöverenskommelsen intill dess att vägtullssystemet tagits i drift. Av förutsättningarna för uppdraget följer att finansieringslösningen endast skall vara temporär.

Utredningen har i kap. 3 belyst andra lokala och regionala finansieringsformer än vägtullar och konstaterat att endast två alternativa finansieringskällor kan betraktas som realistiska: regional fordonsskatt och regional drivmedelsskatt. För att få närmare kunskap om vilka intäkter en regional fordonsskatt och en regional drivmedelsskatt i Stockholmsregionen kan förväntas inbringa har Utredningen uppdragit åt VBB Samhällsbyggnad att beräkna ett möjligt utfall av dessa pålagor.

## 5.2 Intäkter av en regional fordons- och drivmedelsskatt.

På uppdrag av Utredningen har VBB Samhällsbyggnad utvärderat olika nivåer för en regional fordonsskatt och regional drivmedelsskatt i Stockholms län[35].

### 5.2.1 Regional fordonsskatt

För budgetåret 94/95 uppgår den prognostiserade fordonsskatten i Sverige till knappt 4 miljarder kronor. Fordonsskatten för en enskild region eller enskilt län finns inte dokumenterat. VBB har i stället uppskattat hur stor del av fordonsskatten som genereras av fordon registrerade i Stockholms län budgetåret 94/95. Enligt uppskattningarna uppgår fordonsskatten i regionen till drygt 650 milj. kr, enligt följande fördelning mellan olika fordonsslag.

| Fordonsslag | Uppskattad fordonsskatt | Procent |
|---|---|---|
| personbilar | 378 milj.kr. | 58 % |
| lastbilar | 176 milj.kr. | 27 % |
| släpfordon | 58 milj.kr. | 9 % |
| bussar | 8 milj.kr. | 1 % |
| traktorer | 32 milj.kr. | 5 % |
| MC | 1 milj.kr. | <1 % |

VBB har beräkningsmässigt valt att differentiera den regionala fordonsskatten för personbilar och tyngre fordon med ett påslag på den ordinarie fordonsskatten med 50 procent för personbilar och 25 procent för tyngre fordon. Traktorer har undantagits från skatten. VBB har vid uppskattningen av skatteintäkten tagit hänsyn till att en utflyttning av registrerade fordon från Stockholms län kommer att ske. I uppskattningen

[35] VBB:s slutrapport till Utredningen återfinns i bilaga 5.

av omfattningen av utflyttningen har bedömts att större åkerier och företag kommer att omregistrera hela fordonsparken till dotterbolag o. dyl. utanför regionen.

Enligt VBB:s beräkningar kan en regional fordonsskatt, med ovan givna förutsättningar, beräknas generera drygt 230 milj. kr per år.

### 5.2.2 Regional drivmedelsskatt

*Dagens försäljning av bensin*

Under 1993 levererade oljebolagen ca 865 miljoner liter bensin till ungefär 370 bensinstationer i Stockholms län. Flertalet av bensinstationerna ligger i Stockholms stad med omgivningar. Ett antal stationer ligger ute i kustbandet och fungerar även som marina bensinstationer. Ett fåtal bensinstationer är lokaliserade alldeles innanför länsgränsen. De som ligger närmast finns i Sigtuna, Märsta, Bro och Edsbro. Vägavståndet till länsgränsen är alltid mer än 5 km.

Även bensinstationerna strax utanför länsgränsen har kartlagts. Här finns ett 20 tal bensinstationer lokaliserade till Trosa, Vagnhärad, Gnesta, Mariefred, Bålsta och Knivsta. Vägavståndet till länsgränsen är 0,5-4 km. Dessa stationer kan komma att öka sin försäljning om en regional drivmedelsbeskattning införs.

*Dagens försäljning av dieselbrännolja*

Enligt statistik från SPI såldes under 1993 259 miljoner liter dieselbrännolja i regionen. Ungefär en tredjedel har sannolikt förbrukats av arbetsmaskiner, jordbruksmaskiner eller skogsbruksmaskiner. Det innebär att 173 miljoner liter har förbrukats av lastbilar med anknytning till Stockholms län.

Företrädare för lastbilsnäringen har i samband med intervjuer med VBB markerat sin oro över en regional skatt på diesel. Man anser bl a att transportmarknaden har ett ansträngt kostnadsläge och är därmed relativt känslig för kostnadsökningar. Om en regional beskattning införs skulle enligt branschen dieselförsäljningen i länet minska drastiskt. Redan en regional beskattning på 50 öre per liter ger ett förändrat tankningsmönster.

Enligt VBB beror det på att uppoffringen för att tillgodogöra sig skattelättnaderna är relativt liten. Sannolikt får detta mindre konsekvenser på körmönstret inom länet, men om den regionala drivmedelsskatten blir över 1 kr per liter kommer sannolikt även körmönstret att förändras till bättre utnyttjande och mindre tomkörning.

*Beräknad intäkt av en regional drivmedelsskatt i Stockholms län*

VBB har studerat tre alternativa nivåer för den regional drivmedelsskatten: 40 öre/liter, 70 öre/liter och 1 kr/liter och funnit att de olika skattenivåerna skulle medföra följande intäkter.

| | vid 40 öre | vid 70 öre | vid 1 kr |
|---|---|---|---|
| Bensin | knappt 300 milj.kr | knappt 500 milj.kr. | drygt 650 milj.kr. |
| Diesel | ca 40 milj.kr. | knappt 70 milj.kr. | ca 90 milj.kr |

*Total bruttointäkt*

Enligt VBB kan de regionala pålagorna i form av regional fordonsskatt och regional drivmedelsskatt beräknas generera skatteintäkter om totalt ungefär 570 milj. kr. med en drivmedelsskatt om 40 öre/l. respektive knappt 1 miljard kr. med en drivmedelsskatt om 1 kr/l. Enligt VBB bör man räkna med en felmarginal på i vart fall +/- 10 procent.

## 5.3 Överväganden och förslag

**Förslag:** Jag föreslår att en tillfällig regional fordonsskatt införs i Stockholms län för att förstärka ekonomin i Dennisöverenskommelsen. En regional fordonsskatt i den storleksordning jag förordar innebär endast en blygsam förstärkning av det finansiella läget. Utvärderingen visar emellertid att några andra praktiskt genomförbara tillfälliga finansieringslösningar inte finns att tillgå.

Med utgångspunkt i de erfarenheter som vunnits i den allmänna utvärderingen av alternativa finansieringslösningar och utvärderingen av finansieringslösningar för Göteborgsöverenskommelsens trafikobjekt saknas grund för att anta att andra finansieringskällor än regional fordonsskatt och regional drivmedelsskatt är realistiska kompletteringar även för Dennisöverenskommelsens vidkommande.

Av VBB:s beräkningar i kap. 5.2 följer att en kraftig höjning av drivmedelsskatten skulle ge en betydande intäktsförstärkning medan däremot en mer moderat höjning av drivmedelsskatten eller införandet av en regional fordonsskatt ger mindre effekt. Jag är dock mycket tveksam till att en höjning av drivmedelsskatten med närmare 1 kr/l, exklusive den mervärdesskatt som skall tas ut i konsumtionsledet, skulle kunna nå acceptans i regionen. Det finns vidare anledning att befara att en sådan nivå skulle medföra en betydande snedvridning av konkurrensen samt att gränshandeln kan bli större än VBB:s beräkningar visar. Drivmedelsskatten skulle inte heller kunna begränsas till vägtrafiken. Med beaktande av dessa omständigheter är det orealistiskt att spekulera i att införa en drivmedelsskatt i den storleksordningen. Vad avser möjligheten att införa en regional drivmedelsskatt i storleksordningen 40-50 öre/l kan följande konstateras. I VBB:s uppdrag har inte ingått att beräkna kostnaderna för att administrera och kontrollera systemet. Dessa kostnader kan inte anses obetydliga och redovisat utfall av pålagan bör därför justeras ned. Vidare gör sig de skäl som jag anfört mot att införa en regional drivmedelsskatt i Göteborg även gällande för Stockholmsregionen. Därutöver förutsätts att den kompletterande finansieringen i Stockholm endast skall vara temporär i avvaktan på att vägtullarna tas i

drift. De överväganden och den beredning som nödvändigtvis måste till innan de administrativa kontrollproblemen och övriga frågor erhållit slutgiltiga lösningar och ansökan om s.k. 8.4 undantag behandlats av EU torde innebära att en regional drivmedelsskatt inte kan införas inom en alltför nära framtid. Min uppfattning är därför att det förefaller orealistiskt att betrakta en regional drivmedelsskatt som en genomförbar temporär lösning för finansieringen i Stockholm. Följaktligen återstår enligt min mening endast att närmare överväga om en regional fordonsskatt bör införas för att stärka finansieringen i Dennisöverenskommelsen.

VBB:s studier visar att den regionala fordonsskatten uppskattningsvis skulle ge en årlig intäkt på ungefär 230 milj.kr, vilket i jämförelse med vägtullssystemets förväntade intäkt på ungefär 2 miljarder kr. får anses som en blygsam förstärkning av finansieringen. Även om redan den av VBB uppskattade intäkten är att betrakta som blygsam i förhållande till finansieringsbehovet anser jag att det av flera skäl finns anledning att harmonisera fordonsskatteuttaget med vad jag föreslår för Göteborgsregionen. Jag förordar därför att tilläggsskatten begränsas till 30 procent för flertalet personbilar och 15 procent för övriga fordonsslag som berörs av tilläggsskatten. De justerade skattenivåerna bör med utgångspunkt i VBB:s beräkningar uppskattningsvis kunna generera en årlig intäkt i storleksordningen 150 milj.kr och borde kunna tas ut redan fr.o.m. 1 juli 1996.

150 milj. kr motsvarar i stort räntan på det kapital som för närvarande är upplånat. Med den utveckling av utbyggnaden av trafikslederna m.m. som Vägverket redovisar i kap. 2 och som omfattas av de utställda garantierna skulle det maximala lånebehovet begränsas till 13,1 miljarder kr om den regionala fordonsskatten införs. Införs inte någon regional fordonsskatt skulle upplåningsbehovet öka med drygt en miljard kr. Om lånebehovet ytterligare skall minskas återstår att angripa utgiftssidan. Den utvägen är dock begränsad till två projekt: Haningeleden 2 och Häggviksleden, vilka tillsammans omfattar investeringar om ca 500 milj.kr.

# 6. FÖRFATTNINGSKOMMENTAR M.M.

## 6.1 Lag om vissa vägtullar

I delbetänkandet behandlades lagstiftningens generella bestämmelser avseende tullpliktens omfattning, förfarandet, sanktionssystemet och överklaganderegler m.m. och de bestämmelser som var specifika för Stockholm[36] avseende vägtullstariffer m.m. För att betona att de generella bestämmelserna skall vara tillämpliga för såväl Stockholm som Göteborg förordades att lagen utformades på så sätt att de särregler som omfattar specifika Stockholms- eller Göteborgsfrågor läggs i bilagor till lagen. Även andra lösningar är naturligtvis möjliga.

Med hänsyn till att det i detta sammanhang saknas anledning att närmare beröra de lagtekniska frågor som redan behandlats i delbetänkandet återstår att utforma de kompletterande bilagor som följer av att jag förordar att vägtullar införs i enlighet med den s.k. Inre Zonen. Nödvändiga ändringar av uteslutande redaktionell karaktär behandlas inte.

### 6.1.1 Det tullbelagda området

I enlighet med vad som föreslås för Stockholm skall vägtull tas ut vid passage av en betalgräns till tullbelagt område. Endast passage in i ett tullbelagt område medför skyldighet att betala vägtull. En bilaga som utmärker det tullbelagda området kan upprättas när omfattningen av det tullbelagda området med säkerhet kan fastställas.

---

[36] Se delbetänkandet s. 111 ff, Utredningens lagförslag återges i bilaga 7 till detta betänkande

### 6.1.2 Användningen av influtna tullmedel

I likhet med vad som föreslås för Stockholm bör bestämmelsen om hur de influtna vägtullsintäkterna skall användas tas in i bilaga till lagen. Ändamålsbestämmelsen för Göteborg kan förslagsvis utformas på följande sätt.

**"Vägtullsintäkterna från Göteborgsområdet skall, sedan avdrag gjorts för kostnaderna för tullsystemet, i sin helhet användas till investeringar på väg E 6 sträckan Olskroksmotet-Åbromotet, en ny vägförbindelse mellan väg E 20 och väg E 6 med en broförbindelse över Göta älv vid Lärje, Götatunneln, överdäckning av väg E 6 i de centrala delarna av Mölndal samt drift och underhåll av dessa trafikobjekt."**

Av förslaget följer att influtna tullmedel, sedan kostnader för tullsystemet och administration avdragits, skall användas till väginvesteringar som Göteborgsöverenskommelsens parter beslutat. Överenskommer berörda parter att någon del som tidigare beslutats skall utgå eller att vägtullsintäkterna skall användas till något ytterligare ändamål måste bilagan ändras genom riksdagens försorg.

Det förutsätts att huvudmännen överenskommer hur medlen skall fördelas. Den slutliga bestämmanderätten över medlens användning kan efter regeringens bemyndigande anförtros åt lämplig myndighet.

### 6.1.3 Tariffstruktur

I likhet med vad jag föreslår för Stockholm bör vägtullen inledningsvis inte differentieras på annat sätt än mellan fordon vars vikt är högst 3,5 ton och fordon vars vikt överstiger 3,5 ton. Utgångspunkten är att de senare fordonen skall betala en tre gånger högre taxa än de lätta fordonen. För att uppnå en harmonisering med tariffstrukturen i Stockholm bör bilisterna ha möjlighet att betala i förskott genom abonnemang, automat e. dyl, kontant vid passage av betalgränsen samt i efterskott genom automat, postgiro eller på annat sätt. I Stockholmsförslaget förordades att månads-och årskort borde finnas att tillgå inom förskottsbetalningssystemet. Den fortsatta utvärderingen har dock visat att ett system utformat på så sätt att man i det

automatiska debiteringssystemet endast behöver betala vägtull för ett visst antal passager är att föredra. I ett sådant system utgår vägtull för ett maximalt antal passager per kalendermånad, medan övriga passager inte medför någon debitering. Erfarenheterna från Norge visar att ett sådant system är att föredra. Vägverkets kalkyler visar att det maximala antalet passager som bör debiteras vägtull i Göteborg kan bestämmas till 40 passager per kalendermånad. Systemet med ett maximalt antal debiterbara passager bör även införas i Stockholm. Däremot följer av vad som anförts i kap. 4.6 att anledning saknas att införa ett system som innebär att vägtull inte debiteras för den andra passagen under ett och samma dygn. I övrigt är vad som anförts avseende tariffstrukturen i Stockholm även tillämpligt för Göteborg[37]. Med beaktande av dessa omständigheter kan vägtullstaxan för Göteborg i 1992 års prisnivå för det förordade vägtullsalternativet Inre Zonen utformas enligt sammanställningen på nästa sida.

[37]Se delbetänkandet s. 116 ff

| Betalsätt | Bil med totalvikt av högst 3,5 ton | Bil med totalvikt över 3,5 ton |
|---|---|---|
| **Automatisk debitering vid passage av betalgräns *** | | |
| per passage | 10 kr | 30 kr |
| fakturering, per passage | 15 kr | 35 kr |
| **Kontant betalning vid passage av betalgräns** | | |
| per passage | 15 kr | 35 kr |
| **Betalning i förskott eller efter passage av betalgräns** | | |
| senast fyra dygn efter passagen, per passage | 15 kr | 35 kr |
| Efter fyra dygn efter passagen, per passage | 25 kr | 45 kr |

(*) En bil som är utrustad för automatisk debitering debiteras maximalt för 40 passager per kalendermånad.

## 6.2 Ändringar i Fordonsskattelagen

Såsom framgår av övervägandena avseende finansieringen av Göteborgsöverenskommelsen i kap 4.9 och övervägandena avseende tilläggsfinansieringen av Dennisöverenskommelsen i kap. 5.3 förordas att tilläggsskatten i de två regionerna skall differentieras mellan flertalet personbilar och övriga fordonsslag som skall omfattas av tilläggsskatten.

I kapitel 3.5.3 har redogjorts för vilka fordonsslag som bör omfattas av tilläggsskatten och hur skattens storlek bör bestämmas.

Eventuellt bör i den vidare beredningen närmare övervägas om registreringsförfarandet bör kompletteras med en skyldighet att anmäla ändrad adress eller om andra åtgärder bör vidtas för att beskattningsmyndigheten skall ha möjlighet att i efterhand påföra tilläggsskatt om den skattskyldige genom att uppge felaktig adress till folkbokförings- eller registreringsmyndigheten försökt undgå tilläggsskatten.

## 6.3 Ändringar i Kommunalskattelagen

I delbetänkandet förutskickades att Vägtullsutredningen skulle återkomma med författningsförslag avseende avdragsrätten för vägtull vid resor till och från arbetet vid sidan av schablonavdraget. Vidare förordades att i konsekvens med hur vägtullarna skall behandlas vid beskattningen bör även den nyligen införda avdragsrätten för vägavgift o dyl. vid resor till och från arbetet slopas. Jag saknar skäl att nu inta en annan ståndpunkt i de frågorna. Grunderna för mitt ställningstagande framgår av delbetänkandet[38]. Även avdragsförbudet för sanktionen vid utebliven betalning, förhöjd vägtull skall författningsregleras.

[38]Se delbetänkandet s. 104 ff

## 6.4 Kostnader för det allmänna m.m.

Enligt beräkningarna i delbetänkandet uppgår administrationskostnaderna för vägtullssystemet uppskattningsvis till ca 13 procent av intäkterna. För Göteborg kan administrationskostnaderna för det förordade alternativet antas uppgå till närmare 20 procent med hänsyn till att den uppskattade bruttointäkten är betydligt lägre i Göteborg. Kostnaden skall bäras av vägtullssystemet.

De beräkningar som gjordes i delbetänkandet avseende vägtullssystemets effekter på stat och kommun med anledning av vägtullen bör betraktas som avdragsgill i näringsverksamhet m.m. vid inkomsttaxeringen och i mervärdesskattehänseende har i stor utsträckning även giltighet för vägtullssystemet i Göteborg. Med reservation för att rättsläget på mervärdesskatteområdet inte är klarlagt kan intäktsbortfallet för det allmänna i minskade skatteintäkter uppskattas till 15-20 procent av influtna vägtullsintäkter[39]. För exekutionsväsendet och domstolarna kan det allmännas kostnadsökning uppskattas till högst 10 milj. kr per år.

Kostnadsökningen om de regionala fordonsskatterna införs bör bli relativt obetydlig och kan försiktigtvis uppskattas till någon miljon kr i ökade administrationskostnader.

[39] Jfr delbetänkandet s 105, s 108 och s 123 f

## Bilageförteckning:


| | | |
|---|---|---|
| Bilaga 1 | Direktiven | 114 |
| Bilaga 2 | Göteborgsöverenskommelsen | 123 |
| Bilaga 3 | Transeks prognosförutsättningar | 132 |
| Bilaga 4 | VBB Samhällsbyggnads rapport angående regional drivmedelsskatt och fordonsskatt i Göteborgsregionen | 145 |
| Bilaga 5 | VBB Samhällsbyggnads rapport angående regional drivmedelsskatt och fordonsskatt i Stockholms län | 174 |
| Bilaga 6 | Protokollsutdrag | 205 |
| Bilaga 7 | Delbetänkandets förslag till Lag om vissa vägtullar | 207 |

# Kommittédirektiv



Dir. 1994:2

## Utredare med uppdrag att lämna förslag till utformning av vägtullar

Dir. 1994:27

Beslut vid regeringssammanträde den 10 mars 1994

### Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare skall tillkallas med uppdrag att göra överväganden och lämna förslag kring införande av vägtullar.

Utredaren skall

- med utgångspunkt från de av Vägverket redovisade kostnadsberäkningarna för ett genomförande av resp. överenskommelse, värdera och komplettera hittills framtagna och under den närmaste tiden från Vägverket, överenskommelsernas parter eller andra berörda intressenter kommande kostnadsunderlag, redovisa förslag till lagstiftning och ge förslag till ett tekniskt system för vägtullarna. Härvid skall utredaren beakta vad Trafik- och klimatkommittén kan komma att föreslå beträffande miljözoner,

- pröva förutsättningarna för en differentiering av vägtullarna som utan att äventyra finansieringen bidrar till att uppnå miljömålen i överenskommelserna,

- analysera den konstitutionella och rättsliga karaktären av vägtullarna,

- kartlägga rådande teknikläge samt göra en prognos för när tekniska system som möjliggör olika former av differentie-

2

ring av vägtullar kan vara utvecklade för praktisk användning,

- kartlägga och vid behov lägga förslag om vägtullarnas påverkan på och påverkan av övrig beskattning,

- överväga om det är möjligt och, bl.a. ur integritets- och rättssäkerhetssynvinkel, lämpligt att införa helt automatiska debiteringssystem utan möjlighet till manuell kontant betalning,

- belysa kostnaderna för olika former av avgiftssystem,

- pröva möjligheten och lämpligheten av att lägga fram en generell lagstiftning som kompletteras med särskilda lagregler för de olika storstadsområdena,

- redovisa tidsplaner för genomförande av vägtullsystem i Stockholms- resp. Göteborgsregionerna med hänsyn till beräknad driftstart.

## Bakgrund

Inom ramen för överenskommelserna om trafiksystemen i Stockholms- och Göteborgsregionerna planeras införande av ett system med vägtullar. Detta är ett led i uppfyllelsen av intentionerna bakom överenskommelserna. Syftet med dessa var att i dessa storstadsregioner förbättra miljösituationen, öka tillgängligheten och skapa bättre förutsättningar för utveckling.

I Stockholm planeras ett system som innebär att vägtull skall tas ut för passage med bil mot Stockholms innerstad och Ringleden och för färd på den planerade Västerleden. Influtna nettomedel skall användas för att täcka de finansiella kostnaderna, inkl. drift- och underhållskostnader, för utbyggnaden av nya trafikleder i Stockholms län och för miljöförbättrande åtgärder i Stockholms inner- och ytterstad. Vägtullar planeras att tas upp fr.o.m. hösten 1997.

I Göteborg planeras också ett system av vägtullar som skall användas för att finansiera utbyggnaden av vissa avlastande trafikleder. Vägtullar i Göteborgsregionen planeras att tas upp fr.o.m. hösten 1996.

Vägverket har låtit utreda förutsättningarna för införandet av vägtullar i Stockholmsregionen. Ett liknande arbete har påbörjats av Vägverket även vad gäller Göteborgsregionen.

Regeringen har den 13 januari 1994 beslutat proposition 1993/94:86 Finansiering av vissa väginvesteringar i Stockholms län m.m. I denna föreslås statlig borgen för lån upp till ett belopp av 11,5 miljarder kronor för att finansiera genomförandet av vissa specificerade delar av överenskommelsen i Stockholm. Vidare föreslås tillfällig användning av 80 miljoner kronor för förberedelsearbetet för utbyggnaden av vägsystemen i Göteborg.

## Uppdraget

Utredaren skall med utgångspunkt från de av Vägverket redovisade kostnadsberäkningarna för ett genomförande av resp. överenskommelse, värdera och komplettera hittills framtagna och under den närmaste tiden från Vägverket, överenskommelsernas parter eller andra berörda intressenter redovisade kostnader och kommande kostnadsunderlag, redovisa förslag till lagstiftning och ge förslag till ett tekniskt system för vägtullarna. Härvid skall utredaren beakta vad Trafik- och klimatkommittén (K 1993:01) kan komma att föreslå beträffande miljözoner.

Vägtullarna skall läggas på en sådan nivå att intäkterna på goda grunder kan beräknas räcka till väginvesteringar och vägtullsystemet enligt tilläggsöverenskommelsen i Stockholm (Dennis II), informationsverksamheten, drift och underhåll av de nya vägarna samt sådana investeringar som bidrar till att miljöåtgärder i Stockholms innerstad och övriga väganknutna investeringar enligt tilläggsöverenskommelsen kan genomföras. Vägtullarna skall således även täcka kostnaderna för väganknutna miljöförbättrande trafikinvesteringar. Dessa investeringar utgörs bl.a. av infartsparkeringar, stomnät för kollektivtrafiken i innerstaden, bullerskydd och liknande åtgärder.

Utredaren skall pröva förutsättningarna för en differentiering av vägtullarna som utan att äventyra finansieringen bidrar till att uppnå miljömålen i överenskommelserna.

Utredaren bör kartlägga rådande teknikläge samt göra en prognos för när tekniska system som möjliggör olika former av differentiering av vägtullar kan vara utvecklade för praktisk användning. Investerings- och driftkostnader skall belysas.

4

Utredaren skall även överväga om det är möjligt och bl.a. ur integritets- och rättssäkerhetssynvinkel, lämpligt att införa helt automatiska debiteringssystem utan möjlighet till manuell kontant betalning.

Utredaren bör kartlägga och vid behov lägga förslag om vägtullarnas påverkan på och påverkan av övrig beskattning. Det gäller bl.a. frågor om avdragsrätt och förmånsbeskattning. Även de exekutionsrättsliga aspekterna bör beaktas.

Utredaren skall pröva möjligheten och lämpligheten av att lägga fram en generell lagstiftning som kompletteras med särskilda lagregler för de olika storstadsområdena.

Utredaren skall redovisa tidsplaner för genomförande av vägtullsystem i Stockholms- resp. Göteborgsregionerna med hänsyn till beräknad driftstart.

## Övrigt

Utgångspunkter för arbetet skall vara de överenskommelser om trafik och miljö som regionala företrädare och staten har träffat för Stockholmsregionen och Göteborgsregionen samt regeringens proposition 1993/94:86 Finansiering av vissa väginvesteringar i Stockholms län m.m. En annan utgångspunkt för utredaren bör vara de utredningar som bl.a. Vägverket låtit göra om vägtullsystemets utformning.

Utredaren skall samråda med berörda regionala organ och kommuner i Stockholmsregionen och Göteborgsregionen. Utredaren bör ta del av de redovisningar som berörda kommuner och länsstyrelser lämnat och kommer att lämna i enlighet med 6 kap. 2 § NRL. Utredaren bör även hålla sig underrättad om arbetet i Trafik- och klimatkommittén (K 1993:01) och Utredningen om vidareutveckling av systemet med miljöklasser för bilar m.m. (M 1993:08).

Uppdraget skall redovisas senast den 1 mars 1995. Utredaren skall redovisa ett delbetänkande som behandlar vägtullar i Stockholmsregionen senast den 1 oktober 1994. Då bör även ett förslag till generell lagstiftning redovisas.

Utredaren skall beakta vad som sägs i direktiven till samtliga kommittéer och särskilda utredare angående utredningsförslagens inriktning (dir. 1984:5) samt regeringens direktiv angående beaktande av EG-aspekter i utredningsverksamheten (dir. 1988:43).

(Kommunikationsdepartementet)

# Kommittédirektiv

Dir. 1995:1

## Tilläggsdirektiv till Vägtullsutredningen (K 1994:03) avseende utformning av alternativ till vägtullar i Göteborg

Beslut vid regeringssammanträde den 16 februari 1995

### Sammanfattning av uppdraget

Vägtullsutredningen (K 1994:03) skall

- undersöka omfattningen av och tidsplanen för de vägprojekt som Göteborgsöverenskommelsen avser,

- undersöka möjligheten att använda annan lokalt eller regionalt avgränsad finansiering än vägtullar samt

- föreslå en samlad lokal eller regional finansiering av de redovisade vägprojekten.

### Bakgrund

Vägtullsutredningen har till uppgift att göra överväganden och lämna förslag kring utformningen av vägtullar. Ett delbetänkande med ställningstaganden i vissa övergripande frågor, förslag avseende utformningen av vägtullar i Stockholmsområdet samt ett förslag till generell lagstiftning avlämnades i november 1994. Detta delbetänkande remissbehandlas för närvarande.

Vid riksdagens behandling av Göteborgsöverenskommelsen med anledning av propositionen 1993/94:169 (bet.

2

förandet av vägleder na inom Dennisöverenskommelsen kommer att skena iväg. Enligt utredningen finns det möjlighet att begränsa upplåningsbehovet på flera olika sätt. Ett möjligt tillvägagångssätt är att vägtullsystemet tas i drift tidigare än år 1999. En annan tänkbar lösning är att andra intäkter tillförs vägprojekten eller att vissa vägprojekt senareläggs.

## Uppdraget

Utredaren skall utöver vad som anges i de tidigare direktiven utreda förutsättningarna och möjligheterna att använda annan lokal eller regionalt avgränsad finansiering för att införa ett tillfälligt system för att stärka finansieringen i Dennispaketet till dess att vägtullsystemet tagits i drift. Exempel på sådana tillfälliga system är regional drivmedelsskatt eller en regional fordonsskatt.

Utredaren skall redovisa när ett system kan införas för att förstärka finansieringen i Dennispaketet, hur ett sådant system bör vara uppbyggt, vilka nettointäkter olika regionala finansieringssystem kan väntas ge, vilka problem som dessa finansieringssystem kan ge upphov till samt förslag till lösningar på dessa eventuella problem.

Utredaren skall också redovisa vilka konsekvenser en förstärkt finansiering enligt utredarens förslag får för utbyggnadstakten av trafikleder na i Dennisöverenskommelsen.

Utredaren skall redovisa resultatet av sina överväganden och sina förslag senast den 15 augusti 1995 i samband med att slutbetänkandet avlämnas.

(Kommunikationsdepartementet)

3

Utredaren skall avlämna sitt slutbetänkande senast den 15 augusti 1995.

(Kommunikationsdepartementet)

# Kommittédirektiv

Dir. 1995:79

## Tilläggsdirektiv till Vägtullsutredningen (K1994:03) avseende ett tillfälligt system för att stärka finansieringen av Dennispaketet till dess att vägtullsystemet tagits i drift

---

Beslut vid regeringssammanträde den 19 maj 1995

### Sammanfattning av uppdraget

Vägtullsutredningen (K1994:03) skall utreda förutsättningarna för och möjligheterna att använda annan lokal eller regionalt avgränsad finansiering för att införa ett tillfälligt system för att stärka finansieringen av Dennispaketet till dess att vägtullsystemet tagits i drift.

### Bakgrund

Vägtullsutredningen har till uppgift att göra överväganden och lämna förslag kring utformning av vägtullar. Ett delbetänkande med ställningstaganden till bl.a. utformningen av vägtullar i Stockholmsområdet lämnades i november 1994. Detta delbetänkande har remissbehandlats.

Vägtullsutredningen arbetar nu, mot bakgrund av de ursprungliga direktiven och tilläggsdirektiv beslutade den 16 februari 1995, med ett slutbetänkande om vägtullar som skall lämnas senast den 15 augusti 1995.

Vägtullsutredningen har i sitt delbetänkande redovisat att det finns en uppenbar risk att upplåningsbehovet för genom-

2

1993/94:TU34, rskr. 1993/94:435) anförde riksdagen bl.a. att den tillkallade Vägtullsutredningen skulle ges i uppdrag att undersöka dels omfattningen av de projekt som Göteborgsöverenskommelsen avser, dels möjligheten att använda annan lokalt eller regionalt avgränsad finansiering än vägtullar.

## Uppdraget

Utredaren skall utöver vad som anges i de ursprungliga direktiven överväga andra lokalt eller regionalt avgränsade finansieringsmöjligheter än enbart vägtullar. Dessa finansieringssätt skall var för sig eller i kombination med varandra ge tillräckliga nettointäkter så att vägprojekten som enligt Göteborgsöverenskommelsen skall finansieras med vägtullar kan finansieras i sin helhet utan anslag över statsbudgeten. Vidare skall utredaren redovisa miljökonsekvensbeskrivningar av föreslagna alternativ och kombinationer. Utredaren bör undersöka hur finansieringssätt och miljöanpassning kan förenas i samma system.

Utredaren skall också undersöka omfattning och tidsplan för de alternativfinansierade vägprojekten i överenskommelsen med syfte att minska den finansiella belastningen i projektet. Undersökningen skall även omfatta alternativa utformningar av vägtullssystemet. Härvid bör utredaren beakta den redovisning som Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län lämnat enligt 6 kap. 2 § lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser m.m. beträffande områden som berörs av Göteborgsöverenskommelsen med bilagd miljökonsekvensbeskrivning samt remissutfallet av denna redovisning.

Om nya finansieringslösningar tas fram till följd av utredningsarbetet, skall enighet om finansieringslösningen nås med och bekräftas av parterna.

Vidare skall utredaren lämna ett förslag till tidsplan för genomförandet av det föreslagna finansieringssystemet i Göteborg.

1993-06-02

# ÖVERENSKOMMELSE

## *TRAFIK OCH MILJÖ I GÖTEBORGSREGIONEN*

## 1 INLEDNING

Staten och kommunerna i Göteborgsregionen träffade den 11 januari 1991 en principöverenskommelse om insatser för trafik och miljö i regionen.
Syftet med uppgörelsen är att stärka regionens utveckling genom att förbättra tillgängligheten till regioncentrum, samt förbättra säkerhet och miljö i hela regionen. Detta sker genom en satsning på kollektivtrafiken genom att stärka den regionala trafiken med pendeltågsutbyggnader, upprustning av befintliga spårvägssystem, modernisering av hela kollektivtrafiksystemet, satsning på miljövänliga naturgasbussar, upprustning av bytesterminaler, introduktion av ett avancerat trafikstyrnings- prioriterings- och informationssystem, samt nya busskörfält och infartsparkeringar.

Vägtrafikens negativa effekter på säkerhet och miljö föreslås minskas genom att genomfartstrafiken leds bort från de centrala delarna av regionen med förbifartsalternativ, förläggs i tunnlar eller åtgärdas med hjälp av miljöskyddsåtgärder. Genom detta minskar även de negativa barriäreffekterna.

Principöverenskommelsen har efter direktiv från regeringen följts upp med fördjupade utredningar och fortsatta förhandlingar där parterna beslutat genomföra följande konkreta och operativa satsningar.

Sträckningar och utformningar av de i föreliggande överenskommelse upptagna vägobjekten är ännu endast principiella. I det fortsatta arbetet - när överenskommelsen är godkänd av resp. berörd kommun, vägverkets styrelse och regering/riksdag - kommer mer detaljerade studier att genomföras, samråd att ske med berörda boende m. fl. och framtagna planer att provas bland annat från miljösynpunkt enligt väglag, plan- och bygglag m.m.

Överenskommelsen avser investeringar i trafikleder och kollektivtrafikanläggningar under perioden 1994-2003 på sammanlagt drygt 9 miljarder kronor (penningvärde 1992-01).
Finansieringen skall ske genom statliga och kommunala anslag samt bilavgifter.
Staten kommer att medverka till att ordinarie vaghållningsplaner inbegriper kompletterande investeringar i sådan omfattning att regionens trafiksystem svarar mot behoven såväl under som efter avtalsperiodens slut.

Kommunerna och staten skapar genom denna överenskommelse förutsättningar att utveckla en attraktiv och fungerande storstadsregion - Göteborgsregionen.
Samfinansiering och bilavgifter ger tidigarelagda investeringar och därmed snabbare måluppfyllelse - bättre miljö, höjd trafiksäkerhet, ökad tillgänglighet och förbättrade möjligheter till regional utveckling.

Respektive kommun bekostar det detaljplanearbete som erfordras för genomförande av objekt i denna överenskommelse. Mark i kommunal ägo upplåtes kostnadsfritt för trafikanläggningar enligt denna uppgörelse. Ersättning till nyttjanderättsinnehavare regleras av respektive huvudman enligt nu gängse regler.

Parterna skall träffas regelbundet för avstämning och uppföljning av denna överenskommelse. En särskild kontrollstation förläggs till första kvartalet 1997.

## 2 OMFATTNING

Överenskommelsen omfattar genomförande och finansiering av nedan uppräknade objekt.
Angivna kostnader avser miljoner kronor i prisnivå 1992-01 och inkluderar i tillämpliga delar projektering, marklösen och administration.
Anslag och avgifter är angivna i penningvärde 1992-01.

### 2.1 Kollektivtrafik och miljöåtgärder

Satsningar på **kollektivtrafiken** ger ökad tillgänglighet för regionens invånare och bättre miljö genom minskad bilanvändning. Överenskommelsen omfattar följande:

- Kollektivtrafiksystemet rustas upp och kompletteras för att bli mer kostnadseffektivt och konkurrenskraftigt i förhållande till biltrafiksystemet. Eventuellt kan också nya trafiksystem utvecklas.
- Modern informationsteknologi utnyttjas i ett nytt effektivt trafikstyrningssystem för ökad kapacitet och säkerhet i kollektivtrafiken.
- Nya infartsparkeringar och regionala terminaler reducerar biltrafiken och ett nät av busskörfält ger snabbare resor.
- Åtgärder för bättre miljö genomförs i särskilt utsatta bostadsområden.
- Fordonen blir miljövänligare genom ny teknik bl a naturgasdrivna bussar.

Satsningar på **tågtrafiken** genomförs för att öka det kollektiva resandet på längre sträckor, när ekonomiska och marknadsmässiga förutsättningar föreligger. Belastningen på trafikflederna och påverkan på miljön minskar genom att järnvägsnätet utnyttjas bättre. Överenskommelsen omfattar - utöver Banverkets anslag - investeringar i stationer och nya motorvagnar.

Kommunerna och trafikhuvudmännen skall ges möjligheter att fördela anslagna medel inom respektive objektgrupp.

Kommunernas finansiella medverkan i investeringarna omfattar i huvudsak kringåtgärder i anslutning till genomförandet av resp. objekt. Dessa är i nuläget svåra att uppskatta - både i omfattning och kostnad - och har därför i följande tabell markerats med x.

| Objekt | Finansiering | |
|---|---|---|
| ① Upprustning av befintligt spårvägssystem<br>② Upprustning, komplettering och eventuell utveckling av nya kollektivtrafiksystem<br>③ Nytt trafikstyrningssystem<br>④ Naturgasbussar | Infrastrukturanslag<br>Statliga anslag (LTA)<br>Kommunala anslag | 990<br>90<br>x |
| ⑤ Infartsparkeringar och regionala terminaler<br>⑥ Busskörfält<br>⑦ Miljöskyddsåtgärder | Infrastrukturanslag<br>Statliga anslag (LTA)<br>Kommunala anslag | 250<br>20<br>x |
| ⑧ "Västtåg"<br>⑨ Liseberg station | Infrastrukturanslag<br>Kommunala anslag | 260<br>x |
| **SUMMA** | | **1700-1800** |

Ansvarig för samordning och fördelning av medel till resp objekt är Göteborgs stad för ①, ②, ③ ④, GöteborgsRegionen för ⑤, ⑥, ⑦ och GLAB för ⑧ och ⑨.

## 2.2 Vägtrafik

Överenskommelsen syftar till att säkerställa att huvudvägnätet i den centrala delen av Göteborgsregionen ska fungera under överblickbar framtid (15 - 20 år). Detta gäller särskilt väg E6.
För att uppnå detta erfordras att det statliga huvudvägnätet i Göteborgsregionen byggs om och kompletteras i sådan omfattning att vägtrafiksystemet medverkar till måluppfyllelsen - bättre miljö, ökad trafiksäkerhet, ökad tillgänglighet och förbättrade möjligheter till regional utveckling.

Parterna är överens om att den totalt bästa lösningen för vägtrafiken är att väg E6 i princip har kvar sin huvudsträckning genom Göteborg.
Investeringarna enligt denna överenskommelse omfattar följande (se bilaga 1)

### A. Åtgärder direkt kopplade till väg E6:

1. Ny länk E6 Nord - E20 med ny bro över Göta älv vid Lärje, tunnel under höjdpartierna öster om Alelyckan samt bro över Säveån och Sävenäs spårområde med anslutning till nuvarande Torpamotet. Genom denna utbyggnad fås en kraftig trafikavlastning av Tingstadstunneln men också av Marieholms- och Gamlestadsområdena.

2. Ombyggnad av nuv. E6 Olskroksmotet - Kallebäcksmotet med bland annat utbyggnad av Ullevimotet och Ullevigatan samt kompletteringar i Örgryte- och Kallebäcksmoten.

3. Ny sträckning av väg E6 i tunnel öster om Mölndals centrum varigenom en radikal förbättring av miljö- och trafiksituationen kan ske i centrala Mölndal.

**B. Åtgärder på öst- västliga huvudlederna:**

4. Omläggning av Götaleden i tunnel, varigenom cityområdet återges den för miljön så värdefulla kontakten med älven, och mycket positiva effekter fås för framkomlighet, trafiksäkerhet och miljö.

5. Omläggning av Bräckeleden i tunnel (Lundbytunneln), som avlastar befintliga trafikleder bland annat från den omfattande, tunga trafiken till de stora industri- och hamnanläggningarna på västra Hisingen. Trafikbarriären elimineras och miljö och trafiksäkerhet förbättras avsevärt.

**C. Åtgärder på Väster- Söderleden:**

6.-7.
Ombyggnad till planskilda korsningar samt åtgärder i Gnistängstunneln. Resultatet av denna komplettering blir ökad framkomlighet och säkerhet, men också fler positiva effekter genom att bland annat trafik genom centrala staden flyttas ut till lederna.

**Sammantaget ger investeringarna** i regionens statliga huvudvägnät och i kollektivtrafiken så positiva effekter att E6 kan bibehållas i nuvarande sträckning - utom för avsnittet vid Mölndals centrum - under en period på 15-20 år.

Finansieringen av dessa åtgärder på huvudvägnätet skall ske med bilavgifter och kompletterande statliga anslag enligt nedanstående tabell:

| Objekt | Kostnad | Finansiering | | Byggtid |
|---|---|---|---|---|
| ① Vägförbindelse E6 Nord - E20 | 2500 | Bilavgifter | 2500 | 1995-2001 |
| ② Åtgärder på nuv E6 mellan Olskroksmotet och Kallebäcksmotet | 325 | Bilavgifter | 325 | 1995-1997 |
| ③ E6 Förbifart Mölndal | 1870 | Bilavgifter | 1870 | 1995-2001 |
| ④ Götatunneln | 1600 | Bilavgifter | 1600 | 1995-1999 |
| ⑤ Lundbytunneln | 700 | Statl väganslag | 700 | 1993-1996 |
| ⑥ Västerleden | 100 | Statl väganslag | 100 | 1994-1995 |
| ⑦ Söderleden | 60 | Statl väganslag | 60 | 1994-1995 |
| **SUMMA** | **7155** | | **7155** | |

Vägverket är huvudman för genomförandet av samtliga vägtrafikobjekt.

# 3 FINANSIERING

Åtgärder i denna överenskommelse finansieras med statliga och kommunala anslag samt bilavgifter enligt tabellerna i avsnitt 2 (prisnivå 1992-01).

Anslag, bidrag och avgifter förutsätts jämkas med hänsyn till förändringar i penningvärdet.

## 3.1 Statliga anslag

En stor del av kostnaderna för genomförandet av infrastruktursatsningarna i denna överenskommelse kommer att bäras av invånarna i Göteborgsregionen.

I statens åtagande ingår bidrag till kollektivtrafiksatsningar m m med 1500 miljoner kronor från infrastrukturanslaget samt 110 miljoner kronor från LTA-anslaget (penningvärde 1992-01). Under avtalsperioden skall staten dessutom svara för byggande av Lundbytunneln och planskilda korsningar på Söder- och Västerleden för sammanlagt 860 miljoner kronor (penningvärde 1992-01). Det förutsättes att det statliga bidraget om 1 500 miljoner kronor betalas ut till respektive mottagare när denna överenskommelse slutligt godkänts. Medlen betalas ut i förskott i takt med att fördelningsansvarig mottagare fattat beslut om objektets utförande i nästföljande års investeringsplan.
Vidare förutsättes att så snart överenskommelsen slutligt godkänts skall medel avsatta till redan utförda objekt i enlighet med Principöverenskommelse mellan staten och kommunerna i Göteborgsregionen 1991-01-11 betalas ut.
Staten skall verka för att ytterligare anslag till väg- och kollektivtrafikinvesteringar tillförs Göteborgsregionen under och efter avtalsperioden.
Kommunerna förbehåller sig rätten att under avtalsperioden ställa krav på att ytterligare medel från ordinarie väghållningsplaner tillförs regionen.

## 3.2 Kommunala anslag

Kommunerna bidrar till satsningar på kollektivtrafiken, främst i form av kringåtgärder i anslutning till genomförandet. I nuläget är det svårt att ange omfattningen av dessa.

## 3.3 Bilavgifter

Investeringarna i trafiklederna, inklusive kostnader för marklösen, projektering och administration, skall helt finansieras med bilavgifter vad avser objekten 1-4 i tabell i avsnitt 2.2 Vägtrafik.

Avgiftsfinansieringen kommer att regleras i en särskild lag. Avtalsparterna åtar sig att aktivt och skyndsamt verka för beslut om betalsystem och övriga underlag som erfordras för lagstiftningen.

Vägverket åtar sig att som huvudman finansiera och genomföra de projekt som skall betalas med bilavgifter. Kommunerna är införstådda med att åtagandet grundar sig på dels att en avgift på 10 kronor kan komma att tas ut från år 1995 och dels att den årliga nettointäkten uppgår till 500 miljoner kronor, allt uttryckt i 1992-01 penningvärde. Nettointäkten har bedömts utifrån en bilavgift på 10 kronor. Avgiften för bussar och lastbilar blir högre. Avgifterna skall tas upp i betalstationer vid inpassering i bilavgiftsområdet i huvudsak enligt bilaga 2. Utfart från området är fri.

Investeringarna förutsatter lånefinansiering med en beräknad återbetalningstid på 20 år och avgiftsnivåer som säkerställer objektens genomförande under en 10-årsperiod.
Nettointäkten definieras som avgiftsintäkter efter avdrag för kostnader för avskrivning, förnyelse, underhåll och drift av betalsystemet.
Merkostnader för drift och underhåll av avgiftsfinansierade vägobjekt förutsätts inrymmas i den årliga nettointäkten under avtalstiden.

Betalsystemet skall avvecklas när upptagna lån är återbetalda.

En förutsättning för överenskommelsen är att alla intäkter i betalsystemet skall användas i enlighet med vad som avtalats. Således förutsättes att moms ej utgår på avgifter uttagna enligt denna överenskommelse eller att den till fullo kompenseras.

Vägverkets åtagande kräver regeringens och riksdagens godkännande.

## 4 ORGANISATION

### 4.1 Gemensam styrgrupp

Parterna skall bilda en gemensam styrgrupp. Styrgruppen skall träffas regelbundet för avstämning och uppföljning av överenskommelsen och dessutom vara parter vid kontrollstationen under första kvartalet 1997.

### 4.2 Kollektivtrafik

Mottagare av den del av bidraget till kollektivtrafiksatsningar som i denna del avsatts till upprustning av befintliga spårvägssystem mm (objekt 1-4) är Göteborgs kommun.
Mottagare av den del av bidraget som avsatts till infartsparkeringar mm (objekt 5-7) är Göteborgsregionens kommunalförbund. Beslut om fördelning skall ske i samråd med berörda kommuner och GLAB.
Mottagare av den del av bidraget som avsatts till Västtåg och Lisebergs station (objekt 8-9) är GLAB, varvid beslut om fördelningen av detta anslag skall ske av länstrafikbolagen i N-, O- och P- län och GLAB i samråd.

### 4.3 Vägtrafik

Projektorganisation

Vägverket genom Region Väst är väghållare och bildar internt en särskild projektorganisation för projektledning och genomförande av samtliga vägtrafikobjekt.

Finansieringsbolag

Vägverkets åtagande att finansiera och genomföra vägtrafikobjekten medför även huvudmannaskapet för avgiftssystemet. Systemet avses drivas i bolagsform med Vägverket som majoritetsägare och berörda kommuner eller kommunalförbund som minoritetsägare. Bolaget skall svara för kapitaltjänster, prognoser, avgiftsupptagning och betalsystemet. Den operativa driften av betalsystemet kan komma att läggas ut på ett för hela riket gemensamt driftbolag. Bolaget skall avvecklas när upptagna lån är återbetalda.

## 5 GENOMFÖRANDE

Överenskommelsen innebär ett åtagande för parterna att genomföra vad som avtalats.

Parterna skall utöver regelbundna avstämningsmöten sammanträffa under första kvartalet 1997 (kontrollstation) för översyn av tidplan, kostnader, finansiering och övriga frågor av betydelse för genomförandet.

Huvudmännen svarar för projektens genomförande i enlighet med angivna ramar och intentionerna i detta avtal.

## 6 ÖVERENSKOMMELSENS GILTIGHET

Denna överenskommelse som träffats den 2 juni 1993 är preliminär till dess den godkänts av kommunernas fullmäktige, vägverkets styrelse samt till dess erfoderliga beslut fattats av regering och riksdag.

För Göteborgsregionens kommunalförbund

Kurt Axelsson

Marita Aronson

Leif Blomqvist

Mats Grauers

Göran Johansson

Erland Lundell

Ulf Persson

Lars-Åke Skager

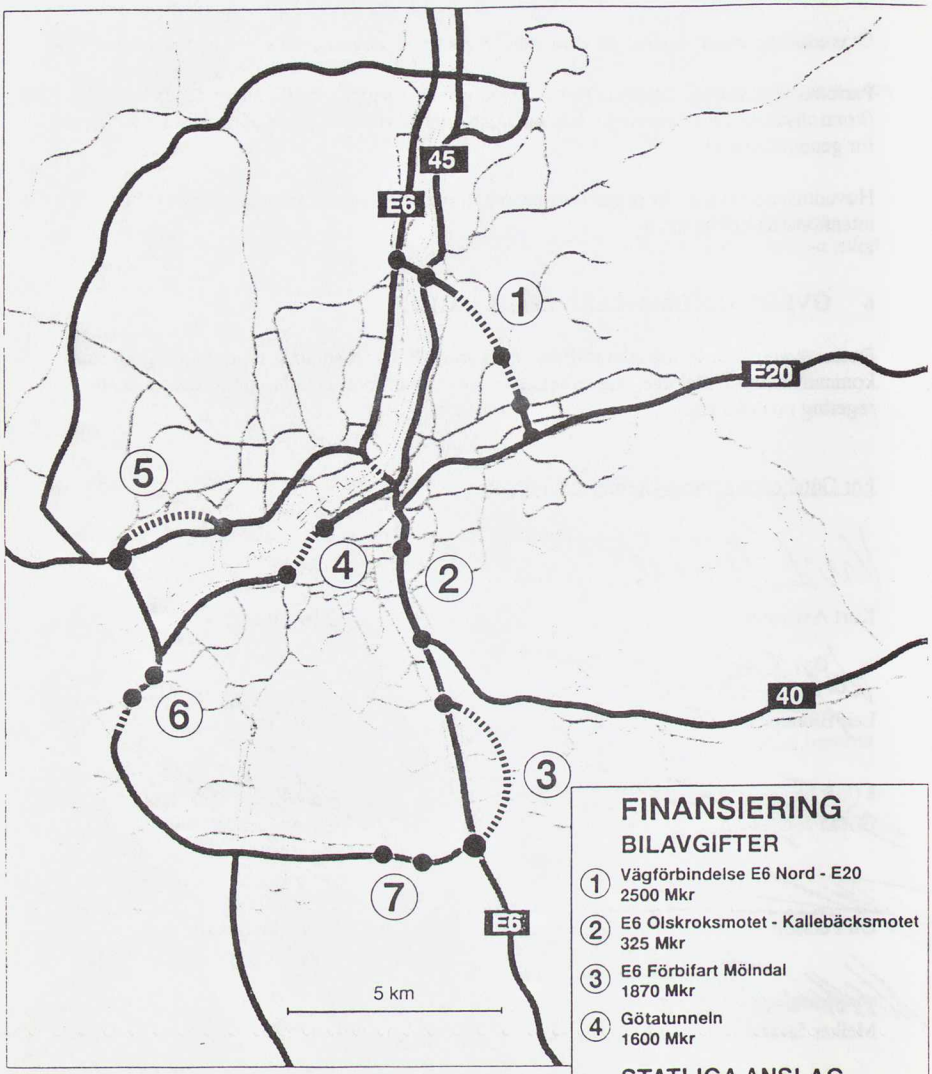
Melker Strand

För Vägverket Region Väst

Bengt Wolffram

# Vägtrafik

**ÖVERENSKOMMELSE OM TRAFIK OCH MILJÖ I GÖTEBORGSREGIONEN BILAGA 1**




## FINANSIERING

### BILAVGIFTER

1. Vägförbindelse E6 Nord - E20 2500 Mkr
2. E6 Olskroksmotet - Kallebäcksmotet 325 Mkr
3. E6 Förbifart Mölndal 1870 Mkr
4. Götatunneln 1600 Mkr

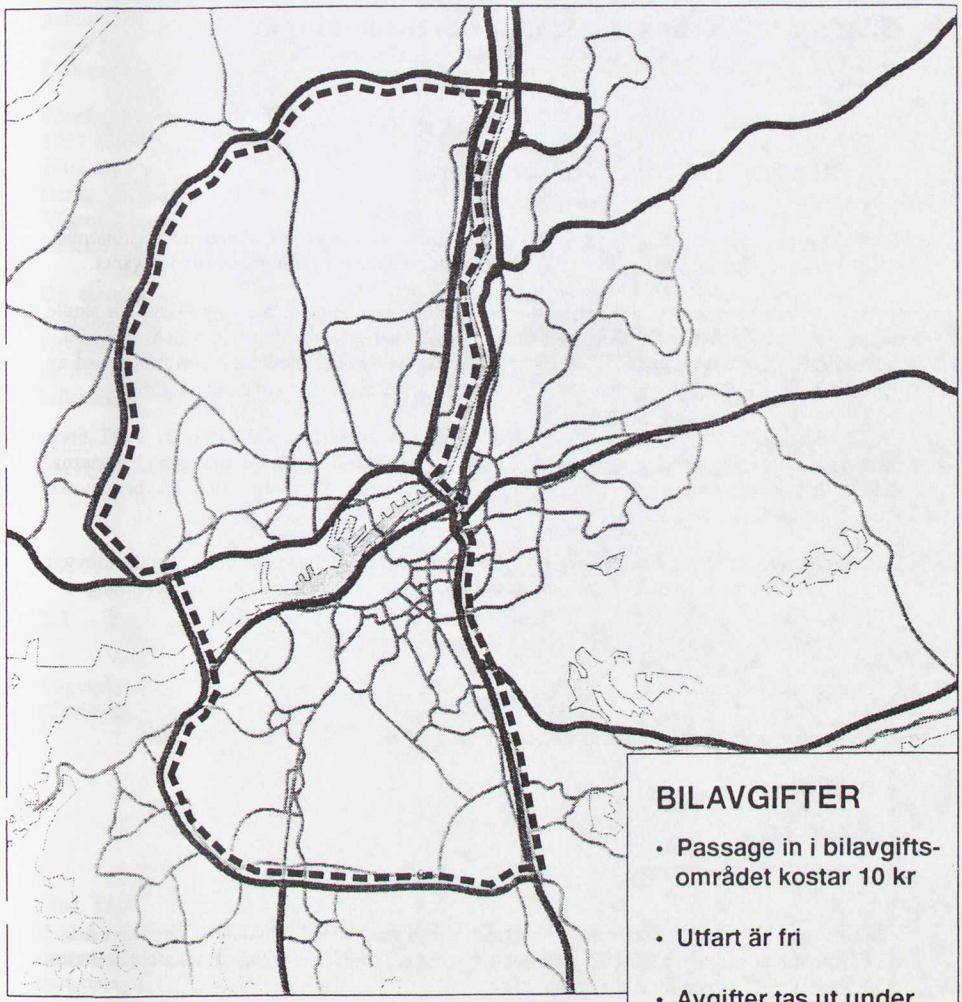
### STATLIGA ANSLAG

5. Lundbytunneln 700 Mkr
6. Trafikplatser på Västerleden 100 Mkr
7. Trafikplatser på Söderleden 60 Mkr

Prisnivå 9201

# Bilavgifter

**ÖVERENSKOMMELSE OM TRAFIK OCH MILJÖ I GÖTEBORGSREGIONEN BILAGA 2**



**BILAVGIFTER**

- Passage in i bilavgiftsområdet kostar 10 kr
- Utfart är fri
- Avgifter tas ut under en 20-årsperiod

**INTÄKTER till vägutbyggnader 500 Mkr/år.**

**- - - - huvudsaklig gräns för betalningssystemet**

# Bilaga 3 Transeks prognosförutsättningar

## 1.1 Allmänna planeringsförutsättningar

Transeks trafikanalyser bygger på trafik- och befolkningsdata och annan socioekonomisk statistik från 1993. För den tunga trafiken har dock förhållandena från mars 1995 använts.

Syftet med analysen är att beskriva vad som händer i trafiken om ett vägtullssystem skulle införas i Göteborgsregionen. Två olika tidsperspektiv har använts dels 1997 och dels 2002. Anledningen till dessa alternativa beskrivningar är att jämförelser mellan en viss utbyggnad av vägnätet enligt Göteborgsöverenskommelsen och en full utbyggnad skulle kunna göras.

De förändringar i trafiken som blir följden av vägutbyggnaderna fram t o m 1997 finns medtagna som ett alternativ i denna utredning enligt de nu gällande utbyggnadsplanerna. Således är Lundbytunneln, ombyggnaderna av Ullevi-, Hagen- Fässbergs- och Travbanemoten medtagna i beräkningarna för år 1997.

I tidsalternativet 2002 är i denna beräkning i princip hela göteborgspaketets vägnät utbyggt vilket innebär att följande objekt finns medtagna utöver de som ingick i 1997 års beräkningar:

- Nya ramper vid Åbromotet,
- E6 har fått sex körfält mellan Åbromotet och Kallebäck
- Götatunneln samt
- Östra länken går att utnyttja.

I Göteborgsöverenskommelsen finns utbyggnad av nya ramper vid Lackarebäcksmotet med. I denna utredning har dessa ramper ersatts av en tunnelförbindelse mellan Lackarebäcksmotet och Delsjömotet i alternativen för år 2002.

Utbyggnader i kollektivtrafiken enligt Göteborgsöverenskommelsen har inte medtagits i förutsättningarna. Den stora satsningen på den sk. "Kringen" kan komma att påverka förutsättningarna framförallt för det mindre vägtullsalternativet "Miljözon".

Eftersom inte förutsättningarna för utbyggnaden av spårvagnsnätet avseende hastigheter, avskärande inhängnade banvallar, antal korsningar med vägnät etc förelåg när denna utredning genomfördes har inte dess effekter kunnat medtas. Utbyggnaden av Kringen skall påbörjas under 1996 och därefter ske succesivt. Den del som planeras till en helt ny sträckning i Stora Badhusgatan kan inte påbörjas förrän Götaleden byggts, tidigast 2002.

Föreliggande rapport bygger inte på prognoser över andra förändringar i samhället fram till 1997 eller 2002. Resultaten från trafikanalyserna visar således vad som händer år 1997 och 2002 om olika vägtullsystem införs och de ovan uppräknade utbyggnaderna genomförs. Beräkningarna grundas på 1993 års trafikvolymer, befolkning, bebyggelse och ekonomi. Vägtrafiken har inte nämnvärt förändrats sedan 1993. Däremot har andelen resande i kollektivtrafiken förändrats särskilt på de mer långväga expresslinjerna.

De ekonomiska osäkerheterna kring framtida ekonomiska förutsättningar som skatter och avgifter på emissioner, bilavdragsrätten eller förmånsbilar vilka sannolikt påverkar bilresandet i Göteborgsregionen betydligt mer än de lokala förändringarna har inte beaktats. Detta gör att de framräknade trafikvolymerna endast bör användas för att göra jämförelser mellan de olika tullzonsalternativen och därvid utgör ett gott planeringsunderlag.

Effekterna är beräknade med en fullständig fyrstegs trafikprognosmodell, TASS. Beräkningsmetodik redovisas nedan.

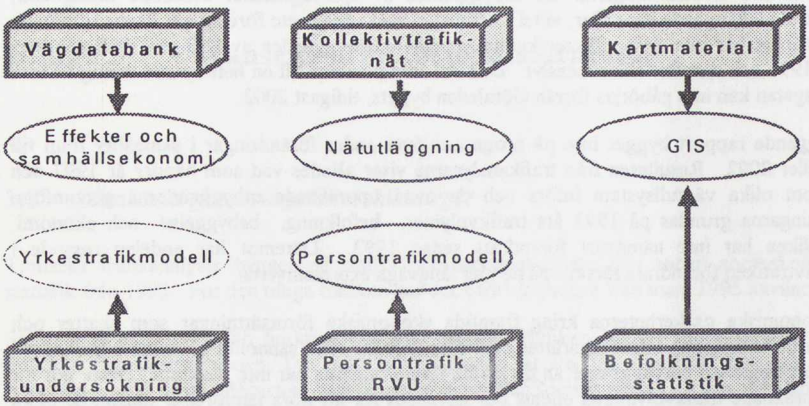
## 2.1 TASS

Vägverket har i samarbete med Banverket utvecklat ett trafikanalyssystem som heter TASS (TrafikAnalySSystem) som omfattar väg och kollektivtrafik inom följande fem län:.

- Hallands län
- Bohuslän
- Älvsborgs län
- Skaraborgs län
- Värmlands län

Med TASS kan trafikanalyser genomföras med relativt avancerade beräkningsmetodik och med datamaterial på en hög geografisk upplösning samtidigt som konsistens mellan de olika utvärderingsstegen erhålls. Nedan redovisas vilka datakällor som används för olika former av datamaterial samt hur de är kopplade till andra aktiviteter i trafikanalysen.

*Figur: 2.1 Integrerat prognossystem i TASS*




- **Vägdatabank**

Vägdatabank är en grundläggande datakälla när det gäller information om vägnätets egenskaper. Från denna hämtas all information som behövs inför effektberäkning och annan utvärdering. Vägdatabanken har en relativt hög kvalitet när det gäller egenskaper som har betydelse för hur vägnätet används. För vägar inom Göteborgs tätort har kompletteringar skett med stadskommunala vägar vilka inte ingår i Vägverkets vägdatabank. Vägnätet i TASS omfattar hela rikets vägnät där detaljeringsgraden är hög inom vägregion väst och glesare i övriga delar.

- **Kollektivtrafiknät**

Kollektivtrafiken ingår i form av buss och järnvägslinjer inklusive genomsnittlig turtäthet för respektive linje. Busslinjenätet har utarbetats från aktuella tidtabeller medan järnvägsnätet tagits fram av Banverket. Kollektivtrafiknätet avser två tidsperioden högtrafik och lågtrafik.

- **Kartmaterial**

Kartmaterial används främst som illustration vid redovisning. Underlagskartor har levererats av Lantmäteriverket.

- **Befolkningsstatistik mm**

De fem länen som omfattas av TASS har delats upp på ca 1300 delområden. Socioekonomiska och demografiska data för respektive delområde har hämtats från SCB. För varje delområde finns ett stort antal variabler vilka används för att beskriva delområdenas skiljaktighet när det gäller generering och attraktion av resor.

- **Yrkestrafikundersökning**

Yrkestrafikens omfattning är ofta relativt okänd. Detta trots att yrkestrafiken har visat sig vara mycket omfattande både i tätorter och på landsbygden. I TASS har information om lastbilstrafik

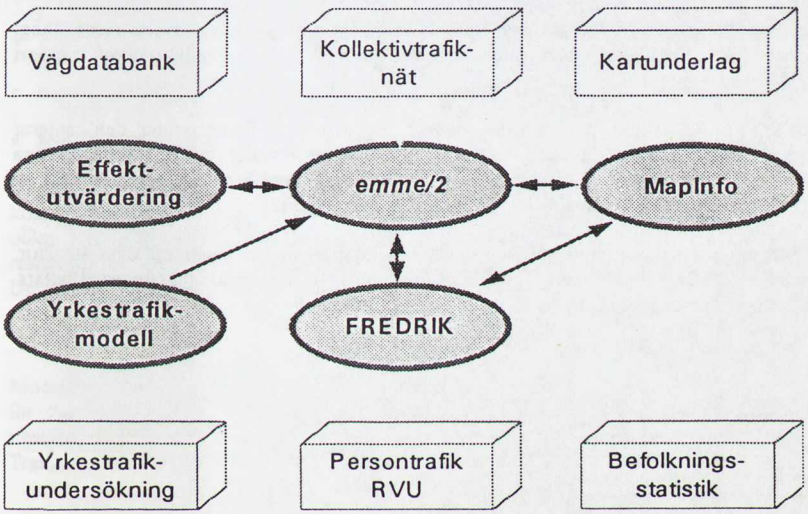
mellan kommuner används baserad på UVAV-undersökningen. Hur denna information har tillämpats redovisas mer utförligt under det avsnitt där beräkningsmetodiken redovisas.

- **Persontrafik RVU**

De prognosmodeller som tillämpas baseras på den regionala resvaneundersökning som genomfördes år 1989 i Göteborg. Dessutom har resultat använts vilka baseras på modeller för långväga personresor vilka i sin tur baseras på RiksRVU.

Vid löpande tillämpning av TASS används inte kopplingarna till de grundläggande datakällorna. Istället kommunicerar de olika programvarorna enligt figuren nedan. Detta sker på olika sätt i olika projekt beroende på vilket typ av resultat som efterfrågas.

*Figur:2.2 Tillämpning av TASS*




Olika delar av trafikanalyssystemet kan användas vid skilda tillämpningar. I samband med utvärderingen av vägtullar i Göteborg har trafikprognoser genomförts med FREDRIK baserade på trafiksystemvariabler beräknade i Emme/2. Förutom regionala resor har långväga personresor beräknade med IC-modellen samt övrig trafik hanterats i samband med nätutläggningar i Emme/2. Redovisning har därefter skett i Mapinfo.

Nedan följer en mer detaljerad beskrivning av egenskaperna i de olika komponenter av trafikanalyssystemet samt hur de tillämpats i det aktuella projektet.

## 3.1 FREDRIK

### 3.1.1 Prognosmodeller estimerade på Göteborgs RVU

Syftet med genomförandet av Göteborgs RVU var att förbättra planeringsunderlaget för trafik och samhällsplanering i göteborgsregionen. Ett av delmålen i detta arbete har varit att utifrån RVU'n utveckla en prognosmodell vilken därefter kan användas i en lång rad tillämpningar där effekter av förändringar i trafiksystemet är av intresse.

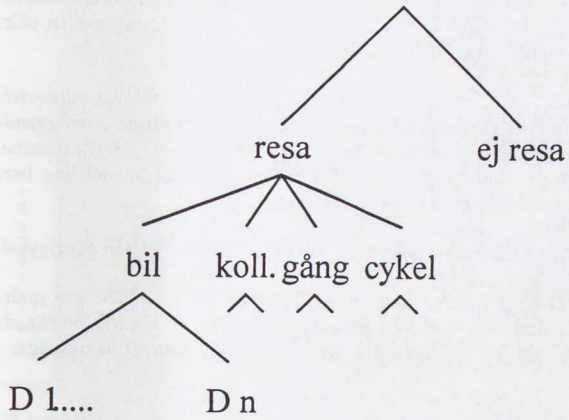
Resvaneundersökningens geografiska avgränsning är Storgöteborg (Tjörn, Stenungsund, Kungälv, Ale, Göteborg, Lerum, Partille, Härryda, Mölndal, Kungsbacka, Öckerö) samt Alingsås och Orust. Undersökningen genomfördes under våren och hösten 1989 och omfattar drygt ca 7.000 genomförda intervjuer.

En resa kan definieras på flera olika sätt. I denna sammanställning avses resor enligt definitionen "huvudresa" (se vidare Resvaneundersökningen 1989, Trafikkontoret, rapport 6:1994, sida 110).

De modeller som utvecklats inom TASS-projekt är uppdelade på 8 resärenden och hanterar resfrekvens, målpunktsval samt färdmedelsval. Vid färdmedelsvalet beaktas följande fyra alternativa färdmedel bil, kollektivt, cykel och gång. Beräkningarna har dock begränsats till att omfatta arbetsresor och inköpsresor inom ramen för detta projekt.

Modellerna är av typen strukturerade logitmodeller. Figuren nedan illustrerar dess struktur. Vid modellutvecklingen har även kopplingar mellan de olika beräkningsstegen skattats. Härigenom erhålls modeller med konsistens mellan olika beräkningssteg.

*Bild 3.1* *Strukturerad logitmodell*




Med den utvecklade modellstrukturen kan följande effekter beräknas:

- Ändrat antal resor
- Byte av färdmedel.
- Byte av resmål

Vägtullar innebär en kostnadsökning för personer som passerar tullgränsen. Den ökade kostnaden för resenärerna beaktas i modellen tillsammans med andra kostnader och restider för olika resärenden i skilda resrelationer. Känsligheten för kostnader varierar mellan olika resärenden. Av den anledning blir effekten av vägtullar olika för skilda typer av resärenden. Det är av den orsaken av stor betydelse att beräkningar sker separat för olika resärenden. De tillämpade prognosmodellerna och dess egenskaper redovisas mer fullödigt i rapporten "Modellredovisning TASS, Koncept I, Transek".

Modellen har genomgått en intern validering genom att var och en av de åtta delmodellerna (en för varje resärende) har tillämpats på datamaterial från Göteborgs RVU på individnivå. Resultatet av detta kontrollsteg redovisas i rapporten "Modellredovisning TASS, Koncept I, Transek".

### 3.1.2 Modellstruktur i FREDRIK

Modellstrukturen som beskrevs ovan är estimerade på individnivå. Detta innebär att varje individs förutsättningar i termer av socioekonomi och demografi är beaktade. I samband med implementering av modellen i Fredrik överförs parametervärdena i modeller från individnivå till

områdesnivå. Skälet för detta är att man härigenom erhåller ett modellsystem som blir betydligt enklare att tillämpa. I Fredrik finns inte längre några kopplingar till individnivå än de estimerade parametervärdena. Modellen tillämpas på den definierade prognosområdesnivån som omfattar ca 1300 delområde. De skilda socioekonomiska förutsättningarna mellan olika delområden beaktas genom de områdesvisa variabler som driver modellen.

Modellstrukturen i Fredrik är överförd utan några förändringar i förhållande till den estimerade modellen på individnivå. De tre modellstegen är inbördes beroende genom att de överliggande modellstegen innefattar en variabel som beskriver tillgängligheten i trafiksystemet (logsummor). Detta innebär att en förändring av restiden för ett visst färdmedel inte bara påverkar val av färdmedel utan även resfrekvens och destinationsval.

Valet av färdmedel i modellen sker mellan alternativen bil, kollektivt färdmedel och gång/cykel.

Samtliga trafiksystemvariabler, som t ex resavstånd, restid m m för olika färdsätt och under skilda trafikperioder, beräknas i Emme/2 och överförs till Fredrik. De av Fredrik beräknade resandevolymerna överförs i sin tur till Emme/2 för att fördelas på alternativa resvägar i trafiknätet.

Modellerna i Fredrik beräknar resfrekvens, val av målpunkt samt val av färdmedel separat för åtta olika resärenden, varefter de totala resandevolymerna adderas innan de överförs till Emme/2 för att fördelas på alternativa resvägar i trafiksystemet. De åtta resärendena är följande:

arbetsresor

tjänsteresor från bostad

tjänsteresor mellan arbetsplatser

inköpsresor

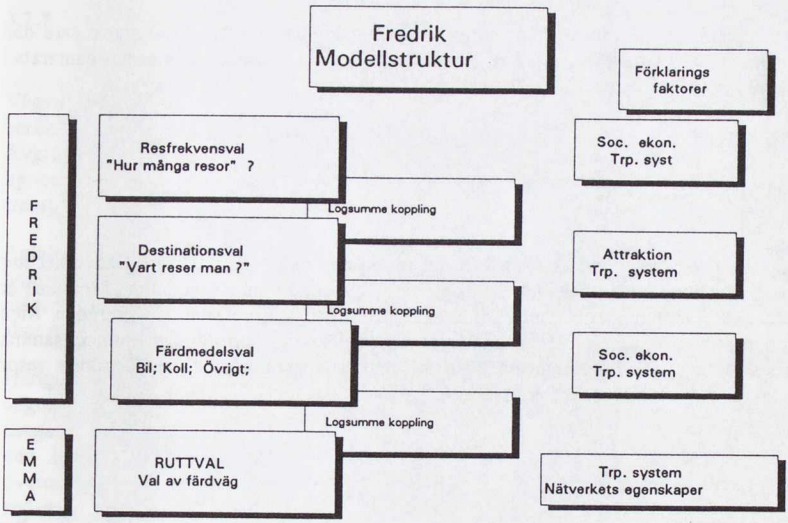
serviceresor

rekreationsresor

besöksresor

övriga ärenden

*Figur 3.3 Modellstruktur för prognossystemet Fredrik*




Modellen i Fredrik har genomgått en kontroll efter att den implementerats i Fredrik. Överföringen i Fredrik innebär främst en risk att de aggregringsproblem som då uppstår kan ge felaktigheter i samband med tillämpning av modellen. Av den anledning har Fredrik tillämpats i syfte att återskapa de resvanor som registrerats i Göteborgs RVU.

De modellberäknade resultaten i termer av antal resor har då jämförts med motsvarande uppgifter från undersökningen. Denna jämförelse omfattar resfrekvens, färdmedelsval och destinationsval (på en övergripande områdesnivå). Resultaten av jämförelsen finns vid denna tidpunkt enbart i form av arbetsmaterial men kommer att ingå i den slutliga dokumentationen av TASS-projektet.

## 3.2 Övriga vägtrafikvolymer

Med övriga vägtrafikvolymer menas andra kategorier av vägtrafik än vad som avser regionala personresor. Definitionen av regionala personresor är i detta avseende lika med de resor som omfattades av den regionala resvaneundersökningen i Göteborg. Prognosmodellerna i Fredrik begränsas till att kunna beräkna resor motsvarande de som modellen estimerats på. Utöver den vägtrafik som resulteras av dessa resor används vägsystemet av flera andra kategorier vilka måste beaktas i samband med utvärderingen.

Övrig vägtrafik utgörs av flera olika kategorier vilka har olika egenskaper när det gäller känslighet för kostnader som vägtullar. Av denna anledning är det av stor betydelse att dessa

kategorier behandlas separat vid utvärderingen för att undvika beräkningsfel som kan vara av helt avgörande betydelse för resultaten.

Vid denna utvärdering har trafik från övriga kategorier kunnat beaktas delvis tack vare den struktur som etablerats i TASS-projektet. Nedan redovisas hur dessa kategorier har hanterats i samband med beräkningarna.

### 3.2.1 Långväga personresor

Med långväga personresor menas resor med ett resavstånd längre än 100 km. Banverket har tillsammans med Vägverket utvecklat ett prognossystem som kallas IC-modellen. Modellen är implementerad på en områdesindelning som täcker hela riket och omfattar 504 områden. Med detta prognossystem kan antalet långväga personresor beräknas. Modellen har i princip samma struktur som den ovan redovisade modellen för regionala personresor men beräknar resor fördelade på följande två ärendekategorier:

- Privatresor
- Tjänsteresor

Beräkningar av antalet långväga privata-- och tjänsteresor har skett med IC-modellen. Resultat i form av beräknat antal långväga resor har överförts till den områdesindelning som gäller i TASS. Detta innebär att resor med start- eller målpunkter inom vägregion Väst har disaggregerats till en finare områdesindelning och resor med start- eller målpunkter utanför TASS har aggregerats till en grövre områdesindelning.

Samtliga beräknade långväga personresor som har berört Göteborgsregionen har beaktats i samband med utvärderingarna i detta projekt.

### 3.2.2 Resor till och från Landvetter

Med resor till och från Landvetter menas flygresenärers anslutningsresor via Landvetter som en del av en flygresa. Övriga regionala resor med start eller mål vid Landvetter som tex bostads - arbetsresor ingår i den regionala prognosmodellen Fredrik.

Anslutningsresor till och från Landvetter har sammanställts inom ramen för en flygplatsundersökning som genomfördes under 1994. Detta material har bearbetats och omvandlats till antal bilresor till och från Landvetter vilket beaktats i samband med trafikanalysen.

### 3.2.3 Lastbilar

Vägverket har i samarbete med Banverket utarbetat ett material samt en tillhörande beräkningsmodell för långväga lastbilstrafik baserad på UVAV-undersökningen. Avgränsningen för denna trafik är att den sker med lastbilar med en vikt överskridande 3 500 kg och att transporterna sker mellan kommuner. Transporter med lättare lastfordon eller transporter som sker inom kommuner ingår inte i detta material.

Antalet transporter med lastbil med start och mål inom Göteborg, enligt Vägverkets material baserad på UVAV, har fördelats på olika delområden inom Göteborgsregionen i förhållande till delområdenas bedömda egenskaper när det gäller generering och attraktion av transporter som sker med tunga fordon.

Härigenom har en disaggregerad information erhållits vilken fördelats ut på det regionala vägnätet. Därefter har dessa trafikvolymer jämförts med trafikräkningar där antalet passager av tunga fordon sammanställts. Med hjälp av en statistisk rutin som kallas Gradientmetoden har den beräknade transportvolymen korrigerats så att den i så hög grad som möjligt överensstämmer med trafikräkningarna. Härmed har en korrigerad information erhållits vilken sedan har använts i samband med trafikanalysen.

## 3.3 Emme/2

Emme/2 är en programvara som fördelar resor eller trafik på alternativa resvägar i ett konstruerat trafiknät. I programvaran finns matematiska algoritmer som försöker efterlikna de beslut om val av resvägar som antas gälla i samband med val av resväg i vägnätet och val mellan alternativa kollektivtrafiklinjer i kollektivtrafiknätet. I Emme/2 kan beräkning av resavstånd, restider och antal byten mm beräknas för resor mellan de definierade delområdena.

Programvaran Emme/2 har två funktioner i samband med trafikanalyserna inom TASS-projektet.

- Dels används de i Emme/2-systemet beräknade trafiksystemvariablerna (restider, resavstånd, mm för bilresor och kollektivresor) som variabler i Fredrik. Om restiderna med ett färdmedel ändras i vissa resrelationer påverkar detta konkurrensen mellan olika färdmedel samt antalet resor som genomförs. De algoritmer som tillämpas i Emme/2 är utförligt dokumenterade i programvarans manual samt skilda vetenskapliga dokument.

- Dels fördelas de beräknade resorna och övrig vägtrafik på alternativa resvägar i det konstruerade vägtrafiknätet med hjälp av Emme/2. Vid utvärdering av vägtullars trafikeffekter är beräkningen av olika kategoriers val av resvägar av central betydelse.

Vägtullar innebär en kostnadsbarriär som i många fall kan undvikas genom att en omväg väljs. I valet mellan att betala vägtull eller att välja en omväg är det av stor betydelse att de skilda känsligheter för kostnader beaktas som gäller för olika kategorier. Nedan redovisas hur detta har skett i samband med den genomförda utvärderingen.De beräknade resvägarna i Emme/2 har utarbetats med beaktande av färdtid och färdkostnader i trafiksystemet. Användarna av vägtrafiksystemet har delats upp i sex kategorier där kategoriernas skilda kostnader och känslighet för kostnader beaktats. Nedan redovisas de sex olika klasserna.

*Tabell 3-1 Sammanställning av egenskaper i samband med uppdelning på klasser i Emme/2*

| Trafikkategori | Kostnadsnivå | Tidsvärde Kr/tim o fordon | Beläggnings-grad |
|---|---|---|---|
| Regionala privatresor | personbil | 41 | 1,4 |
| Långväga privatresor | personbil | 124 | 1,6 |
| Långväga tjänsteresor | personbil | 203 | 1,1 |
| Flygresenärer till och från Landvetter | personbil | 203 | --- |
| Regionala tjänsteresor samt regional yrkestrafik | personbil | 203 | 1,1 |
| Lastbilstransporter | tung lastbil | 117 | --- |

Genom det tillämpade förfarandet vid beräkning av resvägsval har de olika kategoriernas skilda kostnadskänslighet kunnat beaktas på ett mer detaljerat sätt än vid tidigare utvärderingar.

## 3.4 Avstämning mot dagens trafikflöden

Som redovisats ovan har resultat från modellen för regionala personresor jämförts med motsvarande data från Göteborgs RVU dels på individnivå samt efter implementering i Fredrik. Som ett ytterligare led i avstämningen har den sammantagna trafikvolymen jämförts med trafikräkningar. För detta ändamål har trafikräkningar sammanställts för ett antal trafiksnitt.

*Tabell 3.2 Jämförelse mellan beräknade och faktiska trafikvolymer, 1 000 fordon per vardagsmedeldygn*

| | Älvsborgs-bron | Göta älvbron-bron | Tingstads-tunneln | Angereds-bron | Summa |
|---|---|---|---|---|---|
| Trafikräkningar | 48 | 29 | 104 | 10 | 191 |
| Modellberäknat | 47 | 32 | 104 | 8 | 192 |
| Skillnad antal | -1 | 3 | 0 | -2 | -1 |
| Skillnad procent | -2% | 10% | 0% | -25% | +0,5% |

Sammanställningen visar att det modellberäknade antalet passager över Götaälvssnittet understiger trafikräkningrarna med ca 1 000, vilket motsvarar ca 0,5 %.

För respektive vägavsnitt över Göta älv varierar skillnaden mellan modellberäknade trafikvolymer och faktiska trafikräkningar i högre grad. De största avvikelserna är vid Angeredsbron, där modellen underskattar antalet fordon med 2 000, och Göta älvbron, där modellen överskattar trafiken med 3 000 fordon.

Förklaringen till denna avvikelse kan vara flera. En förklaring kan vara bristande kvalitet i trafikräkningar. Men det finns även en rad andra faktorer som kan orsakat denna avvikelse. Det datorbaserade trafiknät som använts i projekt är nyligen utvecklat varför det finns risk för att felaktigheter i det detaljerade underlaget ännu inte påträffats.

Avstämningen visar trots avvikelsen för enstaka vägavsnitt på en relativt god överensstämmelse. Under de närmaste månaderna kommer allt underlag i TASS-projektet att granskas så att kvaliteten för beräknade trafikflöden för enstaka vägavsnitt successivt höjs.

## 3.5 Osäkerheter i samband med trafikprognoser

Förutsägelser om människors framtida beteende är alltid förknippade med osäkerheter. Det finns dock olika slags osäkerheter som kan vara av intresse att särskilja. Nedan följer några exempel på osäkerheter som i större eller mindre grad finns i alla prognoser:

Osäkerheter i trafikprognosmodeller

| | |
|---|---|
| Täckningsgrad | Omfattar prognosmodellen samtliga resor som berörs vid geografisk och beteendemässig avgränsning, med beaktande av den utveckling som sker över tiden? |
| Resvanor | Felaktigheter kan uppkomma vid resvaneundersökningar. Har urvalet skett på ett riktigt sätt? Finns det andra systematiska fel i observationsmaterialet? |
| Modellspecifikation | Är modellen rätt specificerad? Är sambanden mellan de i modellen ingående variablerna rätt formulerade ? |

## Osäkerheter vid tillämpning av prognosmodeller

**Kalibreringsdata** När ett prognosmodellsystem har utvecklats sker normalt en kalibrering av de beräknade trafikvolymerna mot faktiska trafikflöden. Det är då av stor vikt att de faktiska trafikvolymerna är av god kvalitet, annars kan felaktig information överföras till prognossystemet.

**Omvärldsutveckling** Prognoser görs för en framtida okänd situation. Det finns en lång rad faktorer vilka har stor betydelse för våra resvanor, och som kommer att förändras fram till den tidpunkt prognosen avser. Exempel på sådana faktorer är ekonomisk tillväxt, skattesystemets utformning och bensinprisets utveckling.

I de fall där prognoser har kunnat jämföras med faktiska utfall har det framkommit att antaganden om omvärldsfaktorernas utveckling är en mycket vanlig orsak till prognosfel.

VBB Samhällsbyggnad

# UTREDNING ANGÅENDE REGIONAL DRIVMEDELSSKATT OCH FORDONSSKATT

# I GÖTEBORGSREGIONEN

juni 1995

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING


| | | |
|---|---|---|
| 1. | **INLEDNING** | 1 |
| 2. | **SYFTE** | 1 |
| 3. | **BESTÄLLARENS DIREKTIV FÖR UTREDNINGEN** | 2 |
| 4. | **METOD** | 3 |
| 4.1 | Tre områdesnivåer | 3 |
| 4.2 | Översiktlig beskrivning av utredningsmetod | 3 |
| 5. | **OMFATTNING** | 4 |
| 6. | **BILBESTÅND, KÖRSTRÄCKOR OCH RESMÖNSTER** | 6 |
| 6.1 | Personbilar | 6 |
| 6.2 | Priselasticitet på bensin | 7 |
| 6.3 | Personbilisternas resmönster | 9 |
| 6.4 | Lastbilar | 10 |
| 6.5 | Bussar | 12 |
| 7. | **DAGENS FÖRSÄLJNING AV DRIVMEDEL** | 14 |
| 7.1 | Bensin | 14 |
| 7.2 | Dieselbrännolja | 15 |
| 8. | **DAGENS FORDONSSKATT** | 16 |
| 8.1 | Fordonsskatt i Sverige | 16 |
| 9. | **FÖRSLAG TILL REGIONAL BESKATTNING** | 17 |
| 9.1 | Zonindelning | 17 |
| 9.2 | Enhetstaxans fördelar | 17 |
| 9.3 | Regional drivmedelsskatt, allmänt | 18 |
| 9.4 | Regional bensinskatt | 19 |
| 9.5 | Regional dieselskatt | 19 |
| 9.6 | Sammanfattning av regional drivmedelsskatt | 20 |
| 9.7 | Regional fordonskatt | 20 |
| 9.8 | Sammanfattning av regionalt skatteuttag i Göteborgsregionen | 22 |
| 9.9 | Utredningsmetodens tillförlitlighet | 23 |
| 9.10 | Kan den regionala beskattningen höjas ytterligare? | 23 |


# BILAGEFÖRTECKNING


Bilaga 4:1, Geografisk avgränsning av Göteborgsregionen och dess närområde.
Bilaga 5:1, Referenser erhållna vid litteratursökning.
Bilaga 6:1, Arbetspendlingsmatris, FoB -90
Bilaga 7:1, Lokalisering av bensinstationer.

# REGIONAL DRIVMEDELS - OCH FORDONSSKATT I GÖTEBORGSREGIONEN

## 1. INLEDNING

Vägtullsutredningens delbetänkande, SOU 1994:142, presenterades i november 1994. Utredningen behandlade förutsättningar för vägtullar i Stockholmsregionen samt förslag till generell lagstiftning för vägtullar. För närvarande arbetar Vägtullsutredningen med förhållanden i Göteborgsområdet. Vid riksdagens behandling av Göteborgsöverenskommelsen anfördes att den tillkallade Vägtullsutredningen skulle ges i uppdrag att bl a undersöka förutsättningarna för alternativ finansiering till vägtullar. Vid regeringssammanträdet den 16 februari 1995 beslutades om tilläggsdirektiv till Vägtullsutredningen avseende utformning av alternativ finansiering till vägtullar i Göteborgsregionen.

I slutet av mars 1995 gav Vägtullsutredningen VBB Trafikplanering i Göteborg i uppdrag att utreda förutsättningarna för en regional drivmedels- och fordonsbeskattning för Göteborgsregionen. Syftet med den regionala beskattningen är att finansiera delar av de i Göteborgsöverenskommelsen ingående projekten.

Under 1994 genomförde VBB Trafikplanering på uppdrag av Göteborgsregionen en förstudie av regional drivmedels- och fordonsbeskattning. Delar av förstudiens resultat har använts i denna utredning.

Beställaren har representerats av generaldirektör Ingemar Skogö och avdelningsdirektör Birger Sjöberg. Uppdragsansvarig inom VBB har varit Lars Hansson och handläggare har varit Jan Efraimsson.

## 2. SYFTE

Syftet med utredningen är att bedöma om det finns något alternativ till vägtullar för att finansiera delar av Göteborgsöverenskommelsen. Det alternativ som skall studeras är en kombination av regional drivmedels- och fordonsbeskattning. Enligt överenskommelsen skall vägtullarna inkassera ca 500 Mkr per år, efter att administrationskostnaderna är avdragna. Utgångspunkten för denna studie är att försöka bedöma vilka beskattningsnivåer som vägtrafiken tål utan att köpbeteende och resmönster ändras alltför mycket. Oönskade effekter som exempelvis ökat trafikarbete skall minimeras.

I uppdraget ingår att, föreslå beskattningsnivåer och att, beräkna storleken på de årliga skatteintäkterna. Det årliga skatteuttaget behöver nödvändigtvis inte uppgå till 500 Mkr per år. Ett lägre uttag resulterar i en förlängd genomförandetid av Göteborgsöverenskommelsen, alternativt en förlängd finansieringstid om delar av projektet skall lånefinansieras.

## 3. BESTÄLLARENS DIREKTIV FÖR UTREDNINGEN

Utredningen skall beskriva beskattningsnivåer, beräknade årliga intäkter, förslag till zonindelning samt en bedömning av vägtrafikanternas reaktion på en regional beskattning. Eventuella oönskade effekter skall minimeras. Zonindelningen behöver nödvändigtvis inte följa de nuvarande administrativa gränserna. Styrande för zonindelningen är istället resmönster, transportmönster, demografiska förutsättningar, bensinstationer och oljedepåernas läge. De vägtrafikfordon som ingår i studien är personbilar, lätta och tunga lastbilar samt bussar.

Förutsättning för denna utredning är att en drivmedelsbeskattning kan tas ut direkt i konsumentledet, dvs av den slutliga förbrukaren av drivmedlet. Den praktiska tillämpningen och administrativa system för upptagning av dessa skatter, jämte vilket lagligt stöd som föreligger, kommer att redovisas i en särskild utredning.

Utgångspunkten för denna utredning är vägtrafikens reaktioner på en regional beskattning. Reaktioner från oljebolag, disributörer och bensinstationsföreståndare behandlas ej.

# 4. METOD

## 4.1 Tre områdesnivåer

I bilaga 4:1 redovisas den geografiska avgränsningen för utredningen.

Göteborgregionen

Vi utgår ifrån att följande kommuner ingår i Göteborgsregionen: Stenungsund, Tjörn, Kungälv, Göteborg, Partille, Härryda, Mölndal, Öckerö, Kungsbacka, Ale, Lerum och Lilla Edet.

Närområdet

Trafikanter från andra kommuner i regionens närområde köper drivmedel i Göteborgsregionen. Dessutom köper Göteborgsregionens bilägare drivmedel i regionens närområde. Närområdet utgörs i första hand av kommunerna: Orust, Uddevalla, Trollhättan, Alingsås, Borås, Mark och Varberg.

Övrigt

Tillfälliga besökare från övriga Sverige och utlandet köper drivmedel i Göteborgsregionen. Denna grupp har särbehandlats.

## 4.2 Översiktlig beskrivning av utredningsmetod

Personbilar

Nedan beskrivs översiktligt beräkningsmetoden för bedömning av vilken påverkan som en drivmedelsskatt har på bilisternas köpbeteende.

Först beräknas den totala drivmedelsförbrukningen för fordon som är registrerade i regionen. Reducering sker för semesterresor och andra långresor utanför Göteborgsregionen och dess närområde. Genom att kartlägga dagens resmönster görs en bedömning av var regionens fordon tankar dels i regionen dels i regionens närområde. Därmed erhålls uppgifter om hur stor volym regionens fordon tankar i regionen.

Närområdets fordon tankar delvis i Göteborgsregionen. Med hjälp av kartlagt resmönster görs en bedömning av denna tankningsvolym.

Därefter sker en beräkning av turisters och tillfälliga besökares tankning i regionen. Vi gör även en bedömning av genomfartstrafikens tankning i regionen.

Ovanstående uppgifter ger en beräknad tankningsvolym per kommun i regionen. Vi jämför den beräknade volymen mot oljeleverantörernas försäljningsvolymer i olika kommuner.

Efter denna kalibrering av beräkningsmodellen mot dagens förhållanden kan modellen användas för analys och konsekvensberäkningar av en regional beskattning på bensin. Vi antar då att bilisterna handlar rationellt. Köpbeteendet anpassas efter nya villkor på bensinmarknaden. De bilister vars resmönster visar på en "rörlighet" i flera zoner, har större benägenhet och möjlighet att inköpa bensin till en lägre prisnivå. De personer som arbetspendlar mellan kommuner eller mellan olika priszoner kommer att välja att tanka i den billigaste zonen. Antaganden görs även beträffande bilisternas extrakörning för att inköpa bensin i en billigare zon eller i regionens närområde.

Lastbilar och bussar

Ovan beskrivs beräkningsmetoden för personbilstrafiken. Delar av metoden har använts även för lastbilstrafiken och busstrafiken. Metoden har kompletterats med en intervjudel. Åkeriföreningen i Göteborgs och Bohuslän samt företrädare för åkerinäringen och de företag som har egna lastbilar, har intervjuats. För busstrafiken har intervjuer skett med GLAB, Stadstrafiken och bussföretagen.

## 5. UTREDNINGENS OMFATTNING

Demografiska gränser istället för administrativa gränser

Den tidigare genomförda förstudien förutsatte en geografisk indelning i zoner baserat på kommungränser. I den studie som här redovisas har hänsyn även tagits till demografiska förutsättningar, pendlingsmönster etc.

Även en kartläggning av bensinstationer och åkeridepåer (lastbilar och bussar) inom och i anslutning till regionen har genomförts. Lasbilstransporterna utförs med både företagsägda fordon och av åkerier. De större åkeriernas tankningsförhållanden har kartlagts översiktligt.

Erfarenheter av genomförda lokala/regionala drivmedelsbeskattningar.

En litteratursökning av genomförda lokala/regionala drivmedelsskatter har genomförts hos VTI (Roadline databas). Det fanns dock ej några referenser som visade på erfarenheter eller forskning inom lokal/regional drivmedelsbeskattning.

Priselasticitet på bensin

Hur påverkar bensinprishöjningar vårt beteende? En litteratursökning hos VTIs databas, Roadline, har genomförts och priselastciteten på bensin har kartlagts. Ungefär 100 referenser erhölls i första sökningen. Ett 20-tal rapporter har studerats inom ramen av detta projekt, se bilaga 5:1. Flera rapporter visar likvärdiga uppgifter om priselasticitetens storlek.

Dagens drivmedelsförbrukning

Beräkning av drivmedelsförbrukningen har genomförts för regionens fordon. Antalet fordon för olika kategorier inom respektive kommun har erhållits från länstyrelsens bilregister. Uppgifter om medelkörsträckor erhölls bl a från ovan nämnda litteratursökningar. Uppgifter om fordonens fördelning på körsträckeklasser i olika kommuner insamlades hos försäkringsbolagen.

Resmönstret i Göteborgsregionen

En lokal/regional drivmedelsbeskattning har med stor sannolikhet en påverkan på vårt köpbeteende. Bilisterna kommer att passa på att tanka när de befinner sig i en zon med lägre bensinpris eller befinner sig utanför regionen.

Dagens resmönster i Göteborgsregionen har kartlagts med hjälp av pendlingsuppgifter från Folk- och Bostadsräkning, FoB -90. Vi har utgått ifrån att arbetspendlingen avspeglar även resandet för andra ärendekategorier. Resrelationer med stor arbetspendling kännetecknas av ett stort resande även för andra ärendegrupper. Arbetspendlingens start och målpunkter utgjorde underlag för bedömning av bilisternas benägenhet och möjlighet att tanka i billigare zoner eller tanka utanför regionen. Exempelvis en person som bor i Göteborg och arbetar i Borås kommer med stor sannolikhet att efter en bensinprishöjning tanka utanför regionen och kommer därmed inte att generera några regionala skatteintäkter.

Utöver arbetspendlingen har avstämning gjorts mot den lokala resvaneundersökningen i Göteborg, RVU -89.

Turister och andra tillfälliga besöksresor till Göteborg

Turister och andra besökare tankar sina fordon i Göteborgsregionen. Omfattningen av besökarnas bensinköp har beräknats och denna grupp har särbehandlats vad gäller bedömningen av förändrat beteende med anledning av en drivmedelsbeskattning. Informationskällorna har utgjorts av följande:

- Utdrag ur Turist- och Resedatabasen gällande resor till Göteborgsregionen som är längre än 10 mil.
- Inkvarteringsuppgifter för Göteborg, från Statistiska centralbyrån i Örebro.
- Erfarenhetsvärden från Oslos bomring, sällanbesökarna utgör ca 7 %.

Avstämning mot oljebolagens försäljning

Samlade uppgifter om oljebolagens drivmedelsförsäljning till respektive kommun har erhållits från Svenska petroliuminstitutet, SPI. Tillförlitligheten på dessa uppgifter är högst för bensin och lägre för dieselförsäljningen.

Benägenheten att registrera fordon på annan ort

En regional fordonsbeskattning kan resultera i att vissa fordonsägare kommer att registrera sina fordon på annan ort utanför regionen eller i en billigare zon i regionen. Jämförelse kan göras med bilförsäkringar.

Idag är försäkringspremierna för bilförsäkringar lägre för landsbygd än i tätort. Kontakter har tagits med försäkringsbolagen för att kontrollera om dessa har information angående registrering på annan ort med lägre premie, kontakterna har ej givit något resultat.

## 6. BILBESTÅND, KÖRSTRÄCKOR OCH RESMÖNSTER

### 6.1 Personbilar

Inom Göteborgsregionen finns ca 290 000 personbilar i trafik. Ungefär hälften av bilarna finns i registrerade i Göteborgs kommun. Lägst andel har Öckerö, med ca 1,3% av bilparken.

Ungefär 16% av fordonen ägs av företag, dvs fordon som är registrerade på en juridisk person. De företagsägda bilarna utgörs dels av tjänstebilar dels av bilar som används enbart i företagens verksamhet. För huvuddelen av tjänstebilarna står arbetsgivaren för bensinen, dvs den som kör upplever att bensin är fri och är därmed sannolikt mindre känslig för en prishöjning. Ungefär 10% av bilparken i Göteborgsregionen bedöms vara tjänstebilar eller s k förmånsbilar (för riket gäller 5% enligt bilindustriföreningen).

Personbilarnas medelkörsträcka uppgår till 1500 mil/år. Medelkörsträckan har varit konstant i Sverige under de senaste decennierna. Däremot har biltätheten ökat och därmed har hushållens trafikarbete ökat. Bl a har hushållen ökat sitt bilinnehav, tvåbilshushållen har ökat. Dessutom har bl a fler pensionärer tillgång till personbil.

Medelkörsträckan för fordon i olika kommuner varierar. Längst medelkörsträcka har Lerums kommun, ca 1650 mil/år. Göteborgs kommun har lägst medelkörsträcka, ca 1440 mil/år.

De privata bilarna rullar ca 1400 mil och de företagsägda bilarna ca 2000 mil/år.

Av bilarna i Göteborgsregionen utför de företagsägda bilarna ca 25% av trafikarbetet. I tabell 6.1 nedan framgår en skattning av trafikarbetets fördelning på privatbilar och företagsägda bilar samt fördelning på olika typer av resor.

*Tabell 6.1 Trafikarbetets fördelning på privatbilar och företagsägda bilar samt på olika typer av resor (för hela Sverige)*

| typ av resa | med privat bil | med företagsägd bil | summa |
|---|---|---|---|
| privat resa på egen bekostnad | 53% | | 53% |
| avdragsgilla resor till/från arbetet | 15% | | 15% |
| privat resa på arbetsgivarens bekostnad | | 7% | 7% |
| resa i tjänsten | 10% | 15% | 25% |
| summa | 78% | 22% | 100% |

Källa: Finansdepartementet Ds 1994:55, Bensinskatteförändringars effekter, Jan Owen Jansson/Rickard Wall

Av ovanstående tabell kan utläsas att 53% av det totala trafikarbetet bekostas i sin helhet av privatpersoner. Ungefär 47% av trafikarbetet delfinansieras av privatpersoner, företag och samhället. Ca 25 % utgörs av arbetsgivarnas transportbehov. Detta är en förklaring till varför elasticiteten för bilinnehav, körsträcka och trafikarbete med avseende på bensinpriset är relativt lågt i Sverige.

Under 1980-talet har energisnåla fordon slagit igenom så att den totala genomsnittliga specifika bränsleförbrukningen har börjat minska för hela bilparken. Detta har medfört att drivmedlen tar en allt mindre andel av bilanvändarens totala konsumtionsutgifter i anspråk. Denna utveckling tenderar också till att göra bilanvändare mindre bensinpriskänsliga.

## 6.2 Priselasticitet på bensin

En höjning av bensinpriset påverkar efterfrågan på bensin genom att följande tre faktorer förändras:

- bilinnehavet minskar
- genomsnittlig körsträcka minskar
- bensinförbrukning per km minskar

Priselasticiteten är lägre på kort sikt (1 år) och högre på lång sikt (5-10år). På lång sikt anpassar bilinnehavarna sitt beteende kraftfullare. Man kör kortare sträckor, avstår från "onödiga" resor, anskaffar till storleken mindre och

bensinsnålare bilar. Man planerar sitt resande bättre. Även biltillverkarna upplever på lång sikt att efterfrågan på bensinsnåla bilar ökar.

I tabell 6.2 framgår konsekvenser av en bensinprishöjning på 1 krona respektive 50 öre.

*Tabell 6.2 Effekter av en bensinprishöjning på 1 krona respektive 50 öre. Effekterna avser lång sikt 5-10 år.*

| | priselasticitet | höjning 1 krona | höjning 50 öre |
|---|---|---|---|
| Bilinnehav | -0,10 | -1,3% | -0,7% |
| Medelkörsträcka | -0,20 | -2,6% | -1,3% |
| Trafikarbete | -0,30 | -3,9% | -2,0% |
| Bensinförbrukning per km | -0,41 | -5,2% | -2,6% |
| Bensinefterfrågan | -0,71 | -9,1% | -4,6% |

En höjning av bensinpriset med exempelvis 50 öre innebär att bensinefterfrågan skulle minska med 4-5% på lång sikt, förutsatt att samtliga omgivande faktorer är oförändrade. Bensinskatten som styrmedel för att minska trafikarbetet är relativt begränsad. Om det av miljöpolitiska skäl är önskvärt att styra över en del av personresorna till kollektivt resande är bensinskatten ett föga verksamt styrmedel i det avseendet. Av miljöhänsyn är dock en reducering av den totala bensinförbrukningen viktig. En bensinprishöjning har större effekt på bensinefterfrågan än på trafikarbetet vilket också kan utläsas av tabell 6.2. Detta är intressant med avseende på hur en framtida försäljningsvolym av drivmedel påverkas av en prishöjning (eller egentligen av en beskattning på drivmedlet).

En generell beskattning över hela riket har en större påverkan på bensinefterfrågan än en regional beskattning. Tabell 6.2 visar effekterna av en generell beskattning. En regional beskattning innebär att vissa bilister har möjlighet att tanka i en billigare zon eller tanka utanför regionen. Priselasticiteten (-0,71, bensinefterfrågan) är således något för hög för en regional beskattning. Vi har använt -0,71 som bas och korrigerat för åtkomligheten av billigare bensin i angränsande områden.

### 6.3 Personbilisternas resmönster

Göteborgsregionens befolkning uppgår till ca 763 000 invånare. Befolkningen utför ca 1,17 miljoner bilförflyttningar per dag. Förflyttningarna sker med ca 1 miljon bilturer, dvs en medelbeläggning på 1,17 personer per bil. Detta är uppgifter från den lokala resvaneundersökningen i Göteborgsregionen (RVU-89). I genomsnitt utför befolkningen således 1,6 bilförflyttningar per person och dag - sett över hela befolkningen. Ungefär 3,5% sker ut ur Göteborgsregionen.

Ungefär en tredjedel av förflyttningarna utgörs av resor till/från arbetet. Erfarenheter visar att resrelationer som är tunga och omfattande för arbetspendling också är omfattande för andra ärendegrupper. Vi har låtit arbetspendlingen i Göteborgsregionen och dess närområde avspegla det allmänna resmönstret med bil. Arbetspendlingen enligt FoB -90 ligger till grund för vår beskrivning av resmönstret med bil.

Antalet arbetspendlare med bil i Göteborgsregionen uppgår till ca 200 000. Antalet inpendlare från närområdet till Göteborgsregionen med bil uppgår till ca 10 000. För Göteborgsregionen gäller att ungefär 60% av de sysselsatta är verksamma inom sin egen hemkommun. Resterande 40% arbetspendlar till annan kommun. Göteborg och Mölndals kommuner har ett pendlingsöverskott, dvs en större inpendling än utpendling. För resterande kommuner gäller det omvända. I tabell 6.3 redovisas aggregerade uppgifter om arbetspendling och i bilaga 6.1 redovisas en arbetspendlingsmatris för regionen och arbetspendling till/från regionens närområde.

*Tabell 6.3 Arbetspendling med bil, regionens befolkning*

| | antal arb.pendlare | % |
|---|---|---|
| inom hemkommunen | 118 000 | 61% |
| utpendling till annan kommun i regionen | 71 500 | 37% |
| utpendling till närområdet | 4 300 | 2% |
| summa | 193 800 | 100% |

Följande kommuner har en begränsad sysselsättning inom den egna kommunen, dvs en utpendling som är större än antalet sysselsatta i hemkommunen: Partille, Härryda, Öckerö, Kungsbacka, Ale och Lerum. Dessa kommuninvånare har en omfattande och kontinuerlig rörlighet och resutbyte med andra kommuner, bland annat genom sin arbetspendling.

De flesta kommuner runt Göteborg har ett omfattande resutbyte med Göteborg. Vi vill nämna att det finns andra resrelationer som är viktiga och omfattande för vissa kommuner. Tjörns kommun har en stor andel av resorna till Stenungsunds

kommun. Lilla Edet kommuns resmönster är tudelat med ungefär lika stort resande till Göteborg som mot Tvåstad. Kungsbacka har en omfattande arbetspendling till Mölndals kommun. Stenungsund har omfattande pendling till Kungälvs kommun. Vidare skiljer sig Öckerö från de övriga kommunerna med en i särklass kraftig dragning till Göteborg, vilket är naturligt med tanke på de geografiska förutsättningarna.

Som ett räkneexempel visas här effekter av en differentierad taxesättning där beskattningsnivån är högst i en inre zon, dvs i Göteborgs tätort och en avtagande zontaxa med avståndet från Göteborg. Enligt tätortsbegreppet är den sammanhängande tätorten Göteborg, Partille och Mölndals tätorter. Dessa borde då utgöra den inre zonen. Av det totala resandet för befolkningen i den inre zonen bedöms ca 22% av resorna ske från denna inre zon ut till övriga regionen. Vi utgår ifrån att tankningen av dessa bilar som ägs av befolkningen i den inre zonen, kommer att ske utanför. Sannolikt ligger nivån mellan 30-40 % när samtliga ärenden inräknas. Naturligtvis är prisdifferensens storlek mellan zonerna utslagsgivande på benägenheten att tanka utanför den inre zonen.

Resmönstret i regionen pekar på en omfattande rörlighet hos befolkningen. Utöver möjlighet att tanka i samband med arbetspendling, kan tankning ske vid inköpsresor, besöksresor mm. Vissa hushåll kommer sannolikt att välja nya inköpsställen och samtidigt tanka under inköpsresan. Tvåbilshushållen har särskilt hög flexibilitet genom möjligheten att tillfälligt byta bil inom hushållet, och därmed, i större utsträckning än enbilshushållen, kunna tanka i en billigare zon med båda bilarna.

Resmönstret och de demografiska förutsättningarna i Göteborgsregionen pekar på att en regional beskattning bör göras med en enhetstaxa för regionen eller möjligen två zoner där Göteborgs tätort, Partille och Mölndals tätort utgör en inre zon. Dessutom bör beskattningsnivån hållas relativt låg så att inte oönskade effekter uppstår i allt för stor omfattning.

## 6.4 Lastbilar

Inom Göteborgsregionen finns ca 23 500 lastbilar registrerade i trafik. Dessutom finns ständigt ett antal lastbilar som är tillfälligt avregistrerade. Det saknas idag en samlad information som ger en översikt av lastbiltransporterna i Göteborgregionen. Inom ramen för detta projekt har intervjuer skett med olika företrädare inom åkerinäringen. Intervjuerna avsåg transportmönster, tankningsförhållanden, körsträckor och dieselförbrukning, storlek på fordonen mm. Vi vill poängtera att många av uppgifterna i detta avsnitt baseras på uppskattningar gjorda av företrädare i branschen.

Lastbilarna kan indelas i åkeriägda och företagsägda fordon samt i lätta och tunga lastbilar. Gränsen går vid en totalvikt på 3,5 ton. Dessutom har vi, för respektive grupp, bedömt hur stor andel av lastbilarna som har köruppdrag inom respektive utanför regionen, samt hur trafikarbetet kan fördelas inom respektive utanför regionen. De företagsägda lastbilarna kallas nedan för

firmabilar.

Åkeriägda lastbilar

De åkeriägda lastbilarna är ca 4000 st. Åkerierna fungerar som transportörer för olika beställare. Många av fordonen i de transportsäljande åkeriföretagen har ett mer varierande transportmönster än firmabilarna. Många av fordonen ägs av enbilsåkare eller mindre åkerier och är ofta anslutna till en lastbilscentral som förmedlar transporterna. Dessutom finns några stora transportförmedlingsföretag. De största är Bilspedition, ASG, Fraktarna och BGF Bilgodsförmedling.

Många av lastbilscentralerna och enskilda åkerier har egna dieseltankar för eget bruk och ibland förekommer viss försäljning. Denna verksamhet finns idag inte registrerad hos någon myndighet. Därmed saknas en samlad dokumentation över regionens dieseltankar. En stor del av transportverksamheten ingår i bygg- och anläggningssektorn där åkerier och lastbilscentraler har arbetsmaskiner (grävmaskiner, traktorer mm). Det finns en hel del mobila rörliga dieseltankar som följer med arbetsmaskinerna mellan de olika byggarbetsplatserna.

Huvuddelen av åkeriernas fordon är tunga, dvs över 3,5 ton. En tredjedel av fordonen har uppdrag utanför regionen. Trafikarbetet för dessa fordon utgör ca 60% av de åkarbilarnas trafikarbete. Ungefär 75 % av tankningen bedöms idag ske inom regionen och ca 25 % utanför regionen.

Åkerinäringens geografiska rörlighet tyder på att en regional dieselbeskattning, med många zoner, får ett relativt begränsat genomslag för stora delar av åkeriverksamheten. För andra delar av verksamheten som skulle belastas av en regional dieselbeskattning upplever branschen att konkurrenssituationen skulle bli snedvriden, när vissa åkerier blir belastade med en regional beskattning och andra inte, när åkerierna delvis är verksamma på samma marknad.

Firmabilar

Antalet registrerade firmabilar uppgår till 19 500, varav ca 7500 är bensindrivna små bilar, dvs i stort sett personbilar. De resterande 12000 firmabilarna är dieseldrivna.

Huvuddelen av det totala lastbilsbeståndet i Göteborgsregionen ägs av företag (firmabilar). De större företagen i regionen som har egna lastbilar är bl a Pågens bröd, Renhållningsverket, Arla, Pripps bryggerier och ICA. Sannolikt har dessa lastbilar ett något stabilare transportmönster, med rutter, än de åkeriägda lastbilarna. Många av de större företagen har egna dieseltankar.

Till skillnad från åkerierna är huvuddelen av fordonsparken, ca 9000, lätta fordon, dvs mindre än 3,5 ton. Ungefär 85% av köruppdragen för dessa fordon sker inom Göteborgsregionen och 15% utanför regionen. Antalet tunga lastbilar uppgår till ca 3000, varav ca 2000 bedöms ha köruppdrag inom regionen och 1000 utanför regionen.

Om de bensindrivna fordonen frånräknas har ungefär 20% av firmabilarna sina köruppdrag utanför regionen. Trafikarbetet för dessa fordon utgör ca 40%. Ungefär 75 % av tankningen för de interregionala transporterna bedöms ske i regionen och 25 % utanför regionen.

De firmaägda lastbilarnas rörlighet är mer begränsad än åkeriernas, varför en regional dieselbeskattning skulle få större genomslag för denna grupp. Sannolikt erhålls störst genomslag om man tillämpar en enhetstaxa för hela regionen.

### 6.5 Bussar

Inom Göteborgsregionen finns ca 940 bussar i trafik. Med buss avses fordon som är utrustat för personbefordran av fler än 8 passagerare utöver föraren.

De allra flesta bussarna går i linjetrafik för GLAB, Stadstrafiken i Göteborg och för kommunerna (viss skolskjutstrafik). Linjetrafiken utförs med kontrakterade bussentreprenörer. Exempel på entreprenörer är Swebus, Linjebuss, Kållereds-bussarna, Landvetterbuss, Tjörns Omnibuss mfl.

Övriga bussar i regionen trafikerar i beställningstrafik, exempelsvis turistbussar och färdtjänstfordon.

De 940 bussarna kan indelas i följande grupper:

*Tabell 6.4 Bussar i Göteborgsregionen*

| | Antal bussar |
|---|---|
| Linjetrafik, GLAB | 370 |
| Linjetrafik, Stadstrafiken | 205 |
| Linjetrafik , Älvsborgstrafiken | 10 |
| Kommunala skolskjutsar | 100 |
| Turistbusstrafik | 100 |
| Färdtjänst, mindre bussar | 155 |
| Summa | 940 |

Huvuddelen av Stadstrafikens bussar trafikerar inom Göteborgs kommun. Inom Stadstrafiken trafikeras idag 26 naturgasbussar. Kommunens ambition är att bussparken successivt skall bytas ut till gasbussar fram till år 2000. Ledbussarna kan ta något längre tid att byta ut än normalbussarna. En dieselbeskattning får därmed ett relativt litet genomslag på Stadstrafikens verksamhet, åtminstone på längre sikt.

Rörligheten för den övriga linjetrafiken, som utförs för GLAB, är så stor att om Göteborgs tätort skulle utgöra egen zon (med den högsta taxan) skulle tankning av bussarna kunna ske i andra kommuner med lägre taxa. Bussarnas körplaner och omlopp medger att bussarna tillfälligt kan bytas ut och trafikera till en zon med lägre dieselpris. Bussarnas depåer finns bla i Mölndal, Partille, Stenungsund, Kungälv, Älvängen, Sjövik, Floda, Göteborg, Mölnlycke, Kungsbacka och Öckerö.

Flexibiliteten och rörligheten i den kommunala skolskjutstrafiken är sannolikt mer begränsad. Bussarna trafikerar ofta ett begränsat trafikområde.

En enhetstaxa med regional dieselbeskattning för hela regionen skulle sannolikt få större genomslag än tillämpning av flera zoner. Bussföretagens möjlighet och åkomlighet av lägre beskattad diesel är annars stor.

# 7. DAGENS FÖRSÄLJNING AV DRIVMEDEL

## 7.1 Bensin

Under 1993 levererade oljebolagen ca 463 miljoner liter bensin till ungefär 240 bensinstationer i Göteborgsregionen. I tabell 7.1 redovisas försäljningen per kommun samt hur många bensinstationer som finns i respektive kommun. I bilaga 7:1 redovisas lokaliseringen av bensinstationer i regionen och i regionens närhet.

*Tabell 7.1 Oljebolagens försäljning 1993 samt bensinstationer.*

| | Försäljning milj. liter | antal bensinstationer |
|---|---|---|
| Stenungsund | 16,3 | 12 |
| Tjörn | 9,1 | 8 |
| Kungälv | 23,6 | 19 |
| Göteborg | 249,4 | 114 |
| Partille | 17,6 | 10 |
| Härryda | 18,4 | 11 |
| Mölndal | 47,2 | 18 |
| Öckerö | 2,6 | 2 |
| Kungsbacka | 35,7 | 15 |
| Ale | 16,1 | 15 |
| Lerum | 21,2 | 8 |
| Lilla Edet | 5,5 | 5 |
| Summa | 462,7 | 237 |

Vi har delat in "bensinförbrukarna" i några olika kategorier. Regionens fordon tankar både i regionen och utanför. Dessutom tankar främmande bilar inom regionen. Förbrukningen bedöms ha följande fördelning på olika bilanvändare, enligt den modell som är uppbyggd i projektet.

| | milj liter/år |
|---|---|
| - förbrukning, regionens bilar | 391 |
| - regionens bilars tankning under långresor mm | 21 |
| - regionens bilars tankning i regionens närområde | 13 |
| - regionens bilars tankning i regionens närområde | 378 |
| - inpendlare från närområdet som tankar i regionen | 27 |
| - sällanbesökares tankning i regionen | 24 |
| - genomfartstrafikens tankning i regionen | 10 |

Ovanstående redovisning finns även nedbruten på de 12 kommunerna i Göteborgsregionen. Då resmönstret ingår i modellen, finns även uppgifter om kommunernas bilar som tankar i andra kommuner än i den egna hemkommunen.

## 7.2 Dieselbrännolja

Tankningsförhållanden för dieseldrivna lastbilar är en mer komplex uppgift att beskriva, än motsvarande uppgifter för personbilar. Andelen av köruppdragen och trafikarbetet som sker inom respektive utanför regionen har beräknats. Lastbilarnas rörlighet är påfallande stor. De lastbilar som har verksamhet utanför Göteborgsregionen har dels längre körsträckor, dels är de större till storleken. Detta resulterar i att en stor del av lastbilarnas tankningsbehov skulle kunna klaras genom tankning utanför regionen.

*Tabell 7.2 Lastbilarnas uppdrag, trafikarbete och tankning utanför regionen*

| | andel utanför regionen |
|---|---|
| köruppdrag | 24% |
| trafikarbete | 38% |
| tankning idag | 12% |
| möjlig tankning | 40-50% |

Oljebolagens försäljning av dieselbrännolja i regionen uppgick under 1993 till 186 miljoner liter. Ungefär 125 miljoner liter eller 2/3 av denna försäljning gick till vägtrafiken och 1/3 till arbetsfordon. Av vägtrafikens del levererade oljebolagen 25% till bensinstationer och 75% till företag med egna dieseltankar. En omfattande del av försäljningen har dessutom skett som "avhämtat", där den slutliga destinationspunkten är okänd eller oregistrerad.

Av de 125 miljoner liter diesel som säljs till vägtrafiken bedöms den teoretiska potentialen för dieselinköp utanför Göteborgsregionen ligga på 40-50 % om en regional drivmedelsbeskattning förverkligas.

# 8. DAGENS FORDONSSKATT

## 8.1 Fordonsskatt i Sverige

För budgetåret 94/95 uppgår den prognostiserade fordonsskatten i Sverige till 3,98 miljarder kronor. Fordonsskatten för en enskild region eller län finns ej bokförd hos länstyrelsen, Vägverket, Riksskatteverket eller Riksrevisionsverket. Det finns endast samlade uppgifter för riket. Vi har gjort en uppskattning av hur stor del av Sveriges fordonsskatt som genereras av fordon registrerade i Göteborgsregionen.

*Tabell 8.1 Uppskattning av fordonsskattens storlek för fordon registrerade i Göteborgsregionen, Mkr budgetåret 94/95*

| | Uppskattad fordons-skatt Mkr/år | % |
|---|---|---|
| Personbilar | 172 | 58% |
| Lastbilar | 80 | 27% |
| Släpfordon | 25 | 9% |
| Bussar | 4 | 1% |
| Traktorer | 16 | 5% |
| Motorcyklar | 0,5 | 0% |
| Summa | 297 | 100% |

En regional fordonsskatt för Göteborgsregionen kan innebära att vissa företag kommer att skriva över sina fordon på kontor/filialer/dotterbolag utanför regionen. Vi vill poängtera att bilregistrets fordonsstatistik enbart visar var fordonen är registrerade och således inte var de är verksamma. Några av de större företagen i Göteborg har verksamheter spridda i andra delar av Sverige, men fordonen kan vara registrerade i Göteborg. Även det omvända förekommer, dvs fordon som är verksamma i Göteborgsregionen kan vara registrerade exempelvis i Malmö. För majoriteten av både personbilar och lastbilar överensstämmer bilregistrets uppgifter med fordonens verksamhetsområde. Det är intressant att detta förekommer redan idag. Då är frågan hur en regional fordonsbeskattning kommer att påverka, i första hand företagens, fordonsregistrering på annan ort.

Det är i första hand de stora företagen som kommer att omregistrera fordon till annan ort utanför regionen, dvs de företag som redan idag har kontor och verksamhet utanför regionen. Sannolikt kommer inte privatpersoner att mantalsskriva sig på annan adress, och ej heller genom ägarbyte skriva bilen på annan person.

# 9. FÖRSLAG TILL REGIONAL BESKATTNING

## 9.1 Zonindelning

Två alternativ till zonindelning har studerats. Det är viktigt att zonindelningen ej orsakar alltför stor förändring av drivmedelsinköpen. Det är också önskvärt att trafikmönstret ej förändras i allt för stor omfattning. Särskilt viktigt är det att trafikarbetet ej ökas med anledning av en regional beskattning.

Lastbilstrafiken är mer rörlig än personbilstrafiken, så tillvida att denna oftare trafikerar utanför sin egen baskommun. Åkerinäringen och större företag har därmed fler möjligheter att vidta åtgärder än privatbilister. Åtgärderna kan vara registrering av fordonen till annan ort. Möjlighet att förändra tankningsbeteendet och tanka utanför baskommunen. En regional beskattning påverkar också konkurrensförhållandet mellan åkerier.

Alternativ a)

Alternativ a) omfattar två zoner - en inre och en yttre zon. Den geografiska avgränsningen redovisas i bilaga 9:1. Göteborgs tätort, Partille tätort och Mölndals tätort utgör en inre zon. Övriga delar i Göteborgsregionen utgör den yttre zonen.

Alternativ b)

För alternativ b) gäller enhetstaxa i hela regionen.

Vi vill påpeka att den genomförda litteratursökningen inte har givit några besked om tröskelnivåer, vad gäller en drivmedelsbeskattning. De nivåer som föreslås i denna rapport baseras på utredarens subjektiva bedömning samt på indikationer som framkommit under intervjuer med företrädare för lastbilssidan.

## 9.2 Enhetstaxans fördelar

Den regionala beskattningen avser en kombinerad beskattning av drivmedel och fordon i regionen. Då både lastbilar och personbilar är relativt rörliga är sannolikt en enhetstaxa för hela regionen det bästa alternativet, dvs alternativ b). Det är vår bedömning att en zontaxa med flera zoner har stora negativa sidor. Spekulation, irritation och ett ökat trafikarbete, åtminstone förändrat resbeteende och köpbeteende skulle uppstå. För privatbilismen tror vi att det är i första hand inköpsresorna som kommer att förändras.

En differentierad beskattning med högre taxa i en inre zon skulle sannolikt resultera i att konkurrensvillkoren förändras för enskilda företag och åkerier som är verksamma i den inre zonen. En enhetstaxa kan tillämpas med en lägre beskattningsnivå, vilket gör att oönskade effekter kan minimeras.

### 9.3 Regional drivmedelsskatt

I alternativ a) beskattas drivmedlet, i den inre zonen, med 50 öre per liter och den yttre zonen med 30 öre per liter. Skillnaden mellan zonpriserna bör ej vara för stor. I alternativ b) beskattas drivmedlet i hela regionen med 40 öre per liter. De beräknade årsintäkterna blir ungefär lika i alternativ a) och b). En regional beskattning av drivmedel innebär bl a följande:

- en reducering av oljebolagens drivmedelsförsäljning i Göteborgsregionen.

- tankning av sällanbesökare och genomfartstrafik kommer att minska mer än tankningen av regionens fordon.

- befolkningen i regionens ytterkanter kommer i viss omfattning att tanka utanför regionen.

- när Göteborgsregionens bilister lämnar regionen för exempelvis semesterresor eller andra långresor kommer tankning i större omfattning att ske utanför regionen.

- Efterfrågan på bensin till regionens bilar för resor i regionen bedöms minska med 4% på lång sikt (5-10 år). Trafikarbetet i regionen bedöms minska med 2%. Priselasticiteten redovisas bl a i tabell 6.2. Benägenheten att jaga billig bensin är låg för alternativ b), dvs enhetstaxa i regionen. "Gränshandeln" blir låg pga att det är få människor som bor eller är verksamma nära regiongränsen. Antalet bensinstationer som är lokaliserade alldeles utanför gränsen är idag relativt få.

  I alternativ a) (två zoner) är risken större att prisskillnaden genererar ett ökat trafikarbete i området utmed zongränsen. Fler människor är verksamma nära eller i anslutning till denna gräns. Prisskillnaden mellan de två zonerna bör därmed hållas låg.

- lastbilsåkerier och firmabilar som utför transporter till regionen kommer endast i undantagsfall tanka i regionen.

- Göteborgsregionens lastbilar som utför fjärrtransporter kommer att tanka utanför regionen i relativt stor omfattning.

- Göteborgsregionens lastbilar som utför transporter till regionens närområde kommer till stor del att tanka utanför regionen.

## 9.4 Regional bensinskatt

Tabell 9.1 Beräknad försäljning av bensin och regional bensinskatt i alternativen a) och b).

| kategori | tankning idag, milj l/år | tankning **alt a** milj l/år | tankning **alt b** milj l/år | skatteut-tag **alt a** Mkr/år | skatteuttag **alt b** Mkr/år |
|---|---|---|---|---|---|
| ***Tankning utanför regionen*** | | | | | |
| *regionens utpendling till närområdet* | *13* | *26* | *26* | *0* | *0* |
| *regionens långresor, semester mm* | *21* | *30* | *30* | *0* | *0* |
| **Tankning i regionen** | | | | | |
| regionens bilar som tankning i Göteborgs tätort 1) | 266 | 163 | 240 | 81 | 96 |
| regionens bilar som tankning i övriga regionen | 112 | 179 | 101 | 54 | 40 |
| inpendlarna från närområdet | 27 | 5 | 5 | 2 | 2 |
| sällanbesökarna till regionen | 24 | 10 | 10 | 3 | 3 |
| genomfartstrafik | 10 | 2 | 2 | 1 | 1 |
| övrigt 2) | 23 | 23 | 23 | 9 | 9 |
| **totalt i regionen** | **462** | **382** | **381** | **150** | **151** |

1) Göteborg, Partille och Mölndals tätorter
2) Övrigt utgörs av en differens mellan SPIs försäljningsuppgifter och vår beräknade bensinförbrukning.

Vi bedömer att det regionala skatteuttaget för bensin blir ungefär lika stort, ca 150 Mkr per år, i de båda alternativen. I alternativ a), dvs differentierad taxesättning bedöms att tankningsvolymen i den inre zonen bli ungefär lika stor i den den yttre, vilket också framgår av tabell 9.1

## 9.5 Regional dieselskatt

För beräkning av en framtida försäljning av dieselbrännolja används uppgifter bl a från avsnitten 6.4 och 7.2. Lastbilstrafikens transportmönster visar en påtaglig rörlighet ut ur regionen, där lägre beskattad diesel blir åtkomlig för förbrukarna. De fordon som trafikerar ut ur regionen kännetecknas av långa körsträckor och relativt stor fordonsstorlek. Dessa interregionala transporter står för en omfattande del av dieselförbrukningen i regionen. Införandet av en regional dieselskatt innebär sannolikt att dessa fordon till stor del kommer att tanka utanför regionen. Vår bedömning är att regionens framtida försäljning skulle sjunka med ca 40-50 % om en regional dieselskatt införs. Den regionala dieselskatten har beräknats till 30 Mkr/år.

## 9.6 Sammanfattning regional drivmedelsskatt

I tabell 9.2 redovisas dagens försäljningsvolym, bedömd framtida försäljningsvolym samt beräknad regional drivmedelsskatt per år.

*Tabell 9.2 Beräknad försäljningsvolym (milj liter/år) och beräknad årlig regional skatteintäkt (Mkr/år) för alternativ a) och b).*

| | försäljning 1993 | bedömd framtida försäljning | regional drivmedelsskatt Mkr/år |
|---|---|---|---|
| bensin | 465 | 380 | 152 |
| dieselbrännolja | 125 | 75 | 30 |
| summa | 590 | 455 | 182 |

## 9.7 Regional fordonsskatt

Fordonsskatten föreslås omfatta följande fordonsslag: personbilar, lastbilar, släpfordon, bussar, traktorer och motorcyklar. Alternativ a) och b) genererar ungefär lika stora årliga skatteintäkter.

Alternativ a), två zoner

Nedan framgår förslag till nivå på den regionala fordonsskatten. Jämförelser görs mot dagens ordinarie fordonsskatt.

*Tabell 9.3 Förslag till regional fordonsskattsnivå, jämfört med dagens ordinarie fordonsskatt*

| | inre zon | yttre zon |
|---|---|---|
| Personbil, lätt lastbil mm | 60% | 40% |
| Tung lastbil/buss | 30% | 20% |

Alternativ b)

Beräkningarna utgår från att den regionala fordonsskatten uppgår till 50% av ordinarie fordonsskatt med undantag för tunga lastbilar och bussar som höjs med 25%.

En personbil som idag har en fordonsskatt på ca 800 kr kommer då att få betala en regional fordonsskatt på 400 kr. En stor lastbil som idag har en fordonsskatt på 20 000 kr får betala en regional fordonsskatt på 5 000 kr.

En regional fordonsskatt i Göteborgsregionen kan resultera i att fordonsägarna väljer att registrera fordonet utanför regionen. Det är i första hand fordon som ägs av juridiska personer som har denna möjlighet.

För att registrera privatägda fordon på annan adress krävs att vederbörande antingen ändrar sin mantalskrivningsadress eller genom ägarbyte meddelar länstyrelsens bilregister ny adress, exempelvis till någon släkting som är bosatt utanför regionen. Det är vår bedömning att större företag och åkerier kommer att tillämpa adressändring till dotterbolag, filialkontor etc. och därigenom kommer dessa ej att generrera någon regional fordonsskatt.

*Tabell 9.4 Bedömning av regional fordonsskatt, Mkr/år*

| | Beräknad fordonsskatt 1994 | Bedömning av framtida överföring till annan ort | Framtida fordonsskatt i Göteborgs-regionen | **Bedömd framtida regional fordonsskatt** |
|---|---|---|---|---|
| Personbilar | 172 | 17 | 155 | **77** |
| Lätta lastbilar | 26 | 6 | 19 | **10** |
| Tunga lastbilar | 54 | 13 | 41 | **10** |
| Släpfordon | 25 | 10 | 15 | **4** |
| Bussar | 4 | 2 | 2 | **<1** |
| Traktorer | 16 | 4 | 12 | **6** |
| Total | 297 | 52 | 244 | **108** |

De fordon som är registrerade och dessutom verksamma i Göteborgsregionen beräknas generera en fordonsskatt på ca 105 - 110 miljoner kronor per år. Vi vill poängtera att företagens benägenhet att registrera fordonen på annan ort är svårbedömd. Det som redovisas i tabell 9.4 är utredarens subjektiva bedömning.

## 9.8 Sammanfattning av regionalt skatteuttag i Göteborgsregionen

Nedan redovisas en sammanfattning av det beräknade regionala skatteuttaget, vilket bedöms bli ungefär lika i de båda alternativen a) och b).

*Tabell 9.5 Beräknade bruttointäkter/år för a) och b)*

| | regionalt skatteuttag Mkr/år |
|---|---|
| drivmedelsskatt | 182 |
| fordonsskatt | 108 |
| summa regional skatt | 290 |

Tabellen visar en hög precision, dvs ett exakt belopp, vilket ger ett intryck av att utredningsmetoden ger en exakt föreställning av individers beteende. För att beskriva metodens tillförlitlighet vill vi att resultatet uppfattas så att det beräknade **regionala skatteuttaget uppgår till 260-320 Mkr/år**, dvs med en felmarginal på ca plus/minus 10% från det beräknade resultatet. Se avsnitt 9.9 nedan.

## 9.9 Utredningsmetodens tillförlitlighet

Beräkningarna i detta utredningsuppdrag baseras på några antaganden. Vi har bl a förutsatt att arbetsresandet avspeglar det totala resandet med bil. Inom ramen av detta projekt har vi utvecklat en modell som med hjälp av resmönstret i, samt till/från, regionen beräknar bensinförbrukningen och tankningen i regionens olika kommuner. I utredningsmetodiken förutsätts att vägtrafikanterna handlar rationellt, dvs att vid en regional beskattning kommer de att köpa drivmedel i den zon som är billigast (om de har valmöjlighet).

Vidare har vi antagit att resutbytet med regionens närområde, exempelvis arbetspendling till Borås eller Boråsarnas arbetspendling till Göteborg, endast till ringa del kommer att generera regionala skatteintäkter på bensin. Vid dessa resor kommer tankning till stor del att ske utanför regionens gränser.

Vi har också utgått ifrån att sällanbesökare och genomfartsresande har kunskap om den regional drivmedelsbeskattningen och endast i begränsad omfattning kommer att tanka inom regionen.

Företagens benägenhet att registrera fordonen på annan ort är svårbedömd. Vi har förutsatt att det i första hand är fordon som ägs av juridiska personer som kommer att registrera fordon på annan ort utanför regionen. Grundprincipen har varit att det är de större företagen, dvs de som har många fordon, som kommer att utnyttja denna möjlighet.

För bedömning av minskat trafikarbete har vi utnyttjat de priselasticitetstal som framkommit vid litteratursökningen. För att beskriva tillförlitligheten i utredningsresultatet vill vi redovisa ett intervall. Det är vår bedömning att det regionala skatteuttaget kommer att uppgå till 260-320 Mkr/år med de beskattningsnivåer som beskrivs i denna rapport. Felmarginalen blir därmed ca plus/minus 10%.

## 9.10 Kan den regionala beskattningen höjas ytterligare?

Inom ramen för denna utredning har vi eftersökt om det finns några tröskelnivåer för den regionala drivmdels- och fordonsskatten. Litteratursökningarna har dock ej visat några nivåer som är särskilt känsliga. De beskattningsnivåer som redovisas i denna rapport är enligt utredarens subjektiva uppfattning en rimlig nivå. För att beskriva detta ytterligare vill vi poängtera att sannolikt erhålls ej oönskade effekter i någon större omfattning vid denna beskattningsnivå.

Tidigare genomförda vägtullsstudier i Göteborgsregionen visar att inkasseringsbehovet för att finansiera Göteborgspaketet uppgår till ett nettobelopp på ca 500 Mkr/år.

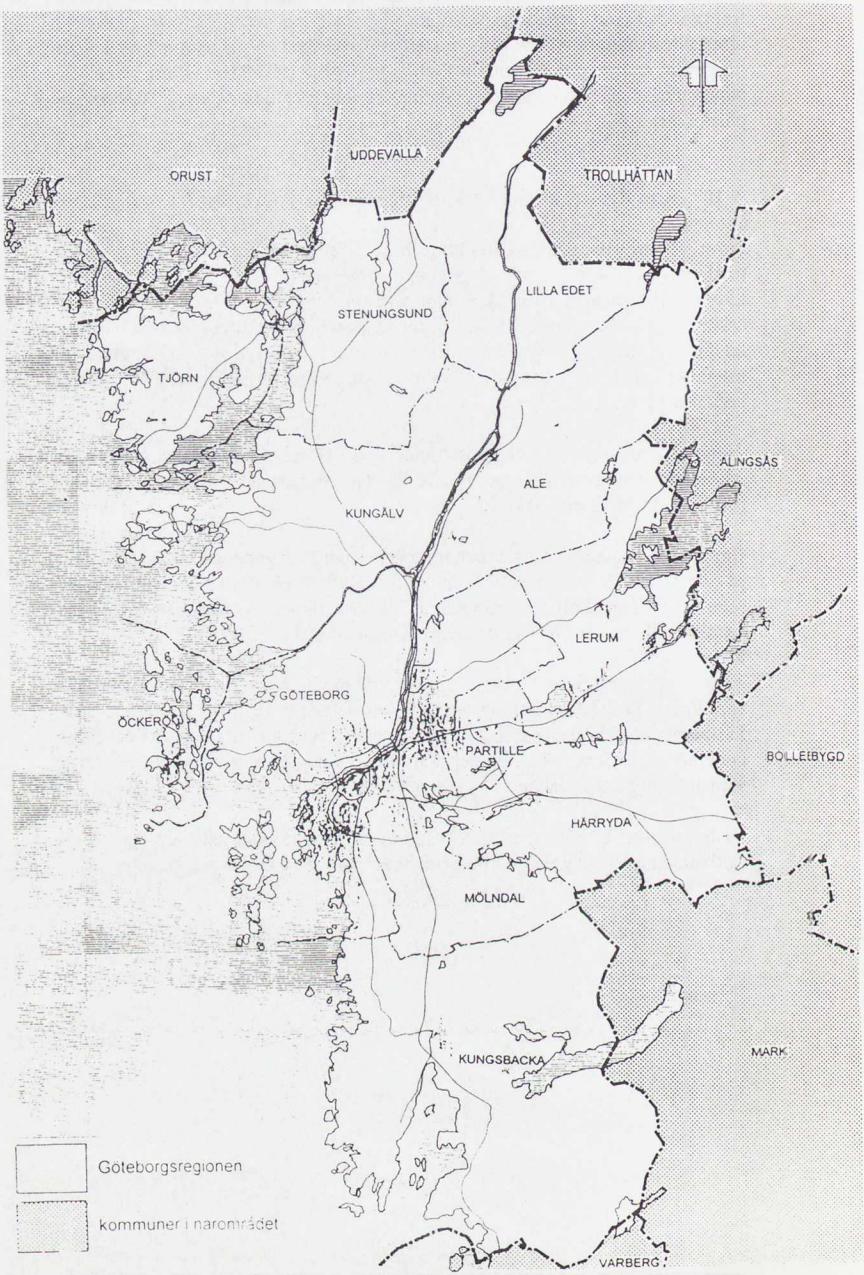
Om den regionala drivmedels- och fordonsskatten skall generera ett nettobelopp på ca 500 Mkr/år krävs sannolikt en drivmedelsskatt på 80 öre per liter samt en regional fordonsskatt som motsvarar dagens ordinarie fordonskatt (för tunga lastbilar och bussar 50% av ordinarie fordonsskatt).

Vi tror att vägtrafiken kommer uppfatta denna beskattningsnivå som en stor uppoffring. Troligtvis kommer vägtrafiekns beteende att förändras ytterligare. Lastbilsnäringen kommer troligtvis att uppfatta detta som att samhället påverkar konkurrensvillkoren mellan åkerier och mellan olika företag- särskilt de företag som är transportintensiva.

Vi hoppas att utredningen, och resultatet av denna, kan ge underlag för ett slutbetänkande vad gäller en framtida finansiering av Göteborgspaketet.

## GEOGRAFISK AVGRÄNSNING AV GÖTEBORGSREGIONEN OCH NÄROMRÅDET

BILAGA 4:



# BILAGA 5:1

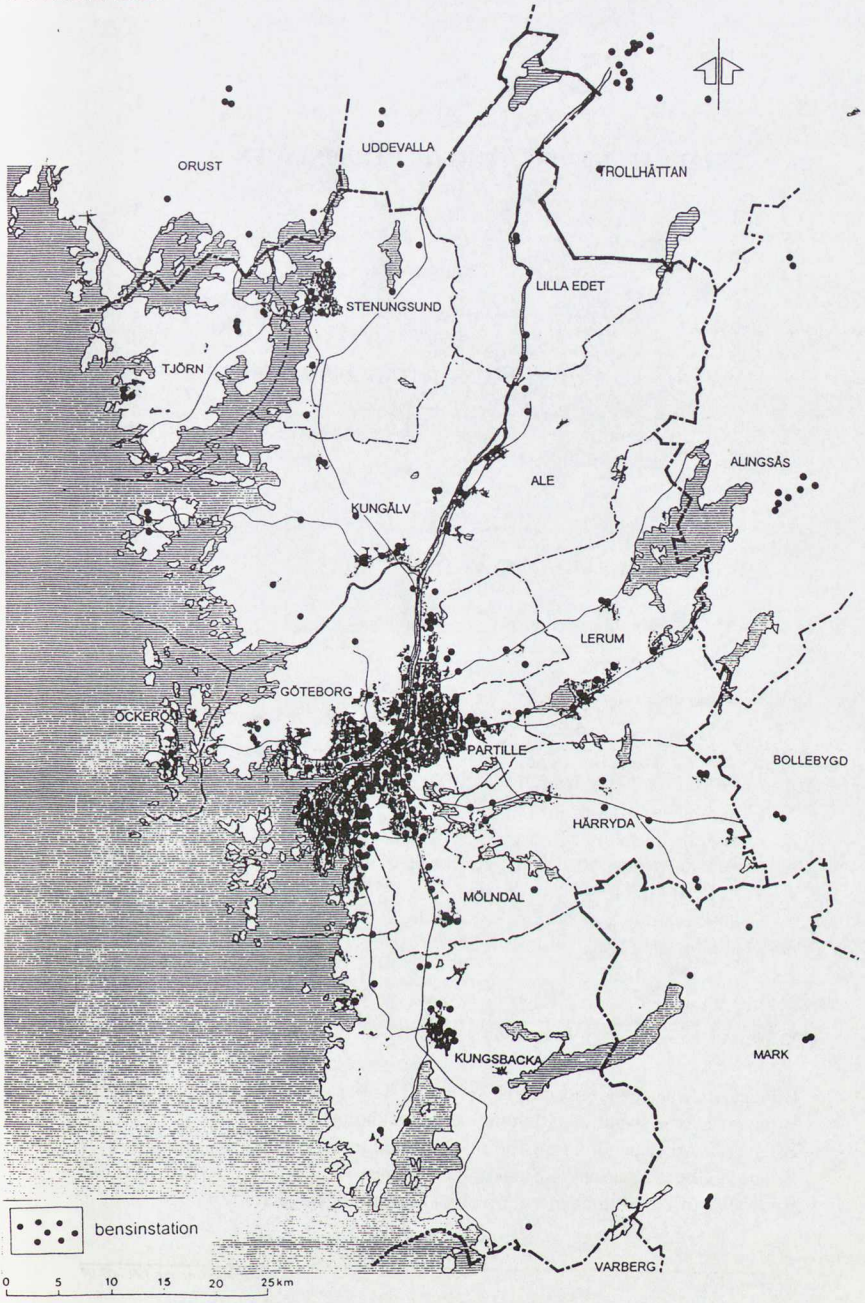
## REFERENSER VID LITTERATURSÖKNING


- Bensinskatteförändringars effekter, Jan Owen Jansson, Rickard Wall, 1994
- Measuring Long-Run Automobile Demand: Separate Estimations of Vehicle Stock, Mean Intensity, and Distance Driven per Car per Year, Olof Johansson, Lee Schipper, 1994
- Gasoline demand, a comparison of models, Mikael Franzén
- Koldioxid med ekobonus, ett system för återföring av intäkterna från transportsektorn, Per Kågeson, 1995
- Bensinpris, trafikutveckling och trafiksäkerhet: Reviderad version av VTI Notat T 51, Peter Wretling, 1993
- Bilhushålls vilja att reducera bilresandet för olika syften, Tommy Gärling, 1992
- Storstadstrafik och miljö: Möjligheter och hinder för den regionala och lokala trafikplaneringen i de nordiska länderna, Nordiska vägtekniska förbundet, 1992
- Analysing gasoline demand elasticities: A survey, Carol Dahl, Thomas Sterner, 1991
- Bilanvändningens bestämningsfaktorer, Rickard Wall, 1991
- Alternative avgiftssystemers effekt på bilhold, bilutskiftning og utslipp, Knut S Eriksen, Kjell W Johansen, 1991
- The pricing of and demand for gasoline: A survey of models, C Dahl, Thomas Sterner, 1990
- The pricing of and demand for gasoline, Thomas Sterner, 1990
- Styrmedel inom transportsektorn, Christer Ekström, 1988
- Evidence on car and public transport demand elasticities 1980 - 1988. Second draft, PB Goodwin, 1988
- Bensinpris, trafikutveckling och trafiksäkerhet, Göran Nilsson, 1989
- Faktorer som styr drivmedelsförbrukningen för personbilar, Haide Backman, Ilja Cordi, Åke Wernelind, 1987
- Effect of fuel price on fuel use and travel patterns, BH Bland, 1984

| Arbetspendlare i regionen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Hushållens bilägenhet | Arbetsplatsens belägenhet | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Stenungs. | Tjörn | Kungälv | Göteborg | Partille | Härryda | Mölndal | Öckerö | Kungsb. | Ale | Lerum | Lilla Edet | Summa 1 | Orust | Uddev. | Trollh. | Vänersb. | Alingsås | Borås | Mark | Varberg | Summa 2 | Summa 3 |
| Stenungsund | 3603 | 161 | 526 | 1656 | 60 | 27 | 104 | | 5 | 84 | 9 | 34 | 6269 | 71 | 159 | 48 | | | | | | 278 | 6547 |
| Tjörn | 1152 | 2132 | 133 | 963 | 39 | 10 | 74 | 2 | 4 | 12 | 2 | 7 | 4530 | 99 | 55 | | | | | | | 154 | 4684 |
| Kungälv | 266 | 27 | 4937 | 5126 | 115 | 60 | 302 | 12 | 28 | 400 | 17 | 29 | 11319 | | | | | | | | | 0 | 11319 |
| Göteborg | 323 | 67 | 991 | 78234 | 1440 | 1383 | 5242 | 106 | 834 | 504 | 466 | 55 | 89645 | 55 | 200 | 220 | 90 | 360 | 400 | 140 | 200 | 1665 | 91310 |
| Partille | 18 | 5 | 58 | 5839 | 2358 | 204 | 480 | 4 | 51 | 48 | 122 | 2 | 9189 | | | | | | | | | 0 | 9189 |
| Härryda | 20 | | 24 | 4518 | 202 | 3110 | 1035 | 1 | 66 | 21 | 44 | 3 | 9044 | | | | | | 196 | 64 | | 260 | 9304 |
| Mölndal | 27 | 8 | 68 | 8053 | 186 | 407 | 6207 | 7 | 361 | 40 | 22 | 3 | 15389 | | | | | | | | | 0 | 15389 |
| Öckerö | 3 | 1 | 37 | 1770 | 23 | 66 | 95 | 928 | 11 | 5 | 5 | 1 | 2945 | | | | | | | | | 0 | 2945 |
| Kungsbacka | 12 | 3 | 32 | 8442 | 121 | 179 | 2083 | 4 | 8353 | 17 | 32 | 6 | 19284 | | | | | | | 75 | 380 | 455 | 19739 |
| Ale | 46 | 2 | 600 | 3844 | 87 | 35 | 216 | | 17 | 2769 | 62 | 123 | 7801 | | | 72 | | 30 | | | | 102 | 7903 |
| Lerum | 12 | 3 | 36 | 6065 | 570 | 148 | 423 | 3 | 38 | 38 | 3517 | 7 | 10860 | | | | | 337 | 68 | | | 405 | 11265 |
| Lilla Edet | 94 | 3 | 98 | 838 | 19 | 4 | 46 | | 10 | 231 | 5 | 1839 | 3207 | | 84 | 847 | 84 | | | | | 1015 | 4222 |
| Summa | 5576 | 2412 | 7540 | 125348 | 5220 | 5633 | 16307 | 1067 | 9778 | 4189 | 4303 | 2109 | 189482 | 225 | 498 | 1187 | 174 | 727 | 664 | 279 | 580 | 4334 | 193816 |
| Orust | 20 | 100 | | 675 | | | 68 | | | | | | 863 | | | | | | | | | | |
| Uddevalla | 100 | 20 | | 500 | | | 50 | | | | | 20 | 690 | | | | | | | | | | |
| Trollhättan | 20 | | | 350 | | | 35 | | | 30 | | 200 | 635 | | | | | | | | | | |
| Vänersborg | | | | 170 | | | 17 | | | 10 | | 20 | 217 | | | | | | | | | | |
| Alingsås | | | | 2000 | | | 200 | | | 30 | 500 | | 2730 | | | | | | | | | | |
| Borås | | | | 1600 | | 40 | 160 | | | | 50 | | 1850 | | | | | | | | | | |
| Mark | | | | 1100 | | 10 | 110 | | 100 | | | | 1320 | | | | | | | | | | |
| Varberg | | | | 800 | | | 80 | | 125 | | | | 1005 | | | | | | | | | | |
| Summa 2 | 140 | 120 | 0 | 7195 | 0 | 50 | 720 | 0 | 225 | 70 | 550 | 240 | 9310 | | | | | | | | | | |
| Summa 3 | 5716 | 2532 | 7540 | 132543 | 5220 | 5683 | 17026.5 | 1067 | 10003 | 4259 | 4853 | 2349 | 198792 | | | | | | | | | | |

BENSINSTATIONERNA I GÖTEBORGSREGIONEN OCH I NÄROMRÅDET

BILAGA 7:1



# INNEHÅLLSFÖRTECKNING


| | | |
|---|---|---|
| 1. | **INLEDNING** | 1 |
| 2. | **SYFTE** | 1 |
| 3. | **BESTÄLLARENS DIREKTIV FÖR UTREDNINGEN** | 2 |
| 4. | **METOD** | 3 |
| 4.1 | Tre områdesnivåer | 3 |
| 4.2 | Översiktlig beskrivning av utredningsmetod | 3 |
| 5. | **OMFATTNING** | 5 |
| 6. | **BILBESTÅND, KÖRSTRÄCKOR OCH RESMÖNSTER** | 7 |
| 6.1 | Personbilar | 7 |
| 6.2 | Priselasticitet på bensin | 9 |
| 6.3 | Personbilisternas resmönster | 10 |
| 6.4 | Lastbilar | 12 |
| 6.5 | Bussar | 14 |
| 7. | **DAGENS FÖRSÄLJNING AV DRIVMEDEL** | 16 |
| 7.1 | Bensin | 16 |
| 7.2 | Dieselbrännolja | 16 |
| 7.3 | Oljedepåer i Stockholm | 17 |
| 8. | **DAGENS FORDONSSKATT** | 18 |
| 8.1 | Fordonsskatt i Sverige | 18 |
| 9. | **FÖRSLAG TILL REGIONAL BESKATTNING** | 19 |
| 9.1 | Framtida bensinförsäljning | 19 |
| 9.2 | Framtida dieselförsäljning | 21 |
| 9.3 | Sammanfattning av regional drivmedelsskatt | 22 |
| 9.4 | Regional fordonsskatt | 22 |
| 9.5 | Sammanfattning av regionalt skatteuttag | 24 |
| 9.6 | Utredningsmetodens tillförlitlighet | 25 |


# BILAGEFÖRTECKNING


Bilaga 6:1 Arbetspendlingsmatris
Bilaga 6:2 Arbetspendling i delområden, Stockholms län
Bilaga 6:3 Arbetspendling Stckholm - Närområdet
Bilaga 7:1 Bensinstationer i Stockholmsregionen
Bilaga 9:1 Influensområden vid tre olika beskattningsnivåer

# REGIONAL DRIVMEDELS - OCH FORDONSSKATT I STOCKHOLMS LÄN

## 1. INLEDNING

Under 1994 utreddes förutsättningarna för vägtullar i Stockholmsregionen samt utarbetades förslag till en generell lagstiftning för vägtullar. Den s k Vägtullsutredningens delbetänkande, SOU 1994:142, presenterades i november 1994.

Vid regeringssammanträde den 19 maj 1995 beslutade regeringen ge Vägtullsutredningen tilläggsdirektiv för att utreda förutsättningarna för en tillfällig lokal/regional beskattning för att finansiera Dennispaketet i avvaktan på att vägtullssystemet kan tas i drift. Avsikten är att stärka finansieringen av Dennnispaketet och därmed begränsa upplåningsbehovet.

I början av juni 1995 gav Vägtullsutredningen VBB Trafikplanering i Göteborg i uppdrag att utreda förutsättningarna för en regional drivmedels- och fordonsbeskattning för Stockholms län. Utredningen har genomförts efter samma princip och utredningsmetod som den tidigare genomförda utredningen för Göteborgsregionen. Erfarenheter som är gjorda i den tidigare utredningen kommer delvis till nytta och några avsnitt i denna rapport är därför i stort sett identiska med Göteborgsutredningen.

Beställaren har representerats av generaldirektör Ingemar Skogö och avdelningsdirektör Birger Sjöberg. Inom VBB har följande personer medverkat:

- Lars Hansson, Göteborg uppdragsansvarig
- Jan Efraimsson, Göteborg, handläggare
- Tommy Olsson, Stockholm, rådgivare
- Fredrik Leijonmarck Stockholm, handläggare

## 2. SYFTE

Syftet med utredningen har varit att bedöma förutsättningarna för en tillfällig regional beskattning för att stärka finansieringen av Dennispaketet innan Vägtullarna kan tas i drift år 2000. Denna beskattning skall utgöras av regional drivmedels- och fordonsskatt.

Utgångspunkten för studien har varit bedöma vägrafikanternas reaktioner på en regional beskattning samt beräkna storleken på skatteuttaget. Det är samtidigt viktigt att finna den nivå på skatteuttaget som ej medför alltför stora

negativa effekter som exempelvis ökat trafikarbete, förändrat köpbeteende och resmönster för personbilstrafikanterna samt förändrat transportmönster för lastbilstrafiken.

## 3. BESTÄLLARENS DIREKTIV FÖR UTREDNINGEN

Utredningen beskriver beskattningsnivåer, beräknade årliga skatteintäkter, samt en bedömning av vägtrafikanternas reaktion på en regional beskattning. Den geografiska avgränsningen behöver nödvändigtvis inte exakt följa länsgränsen. Styrande för avgränsningen är istället resmönster, transportmönster, demografiska förutsättningar, samt bensinstationernas och oljedepåernas geografiska lokalisering. De vägtrafikfordon som ingår i studien är personbilar, lätta och tunga lastbilar samt bussar. Motorcyklar och arbetsfordon och fritidsbåtar ingår ej.

En förutsättning för denna utredning är att en regional drivmedelsbeskattning kan tas ut direkt i konsumentledet, dvs av den slutliga förbrukaren av drivmedlet. Den praktiska tillämpningen och administrativa system för upptagning av dessa skatter, jämte vilket lagligt stöd som föreligger, kommer beställaren att redovisa i en särskild utredning.

Utgångspunkten för denna utredning är vägtrafikens reaktioner på en regional beskattning. Reaktioner från oljebolag, disributörer och bensinstationsföreståndare behandlas ej.

Utredningen har genomförts med samma metodik och angreppssätt som den tidigare genomförda Göteborgsutredningen. Omfattningen blir dock något mindre då resmatriser och förbrukning- och försäljningsstatistik av drivmedel behandlas för länet som helhet och inte som i Göteborgsutredningen för de enskilda kommunerna.

# 4. METOD

## 4.1 Tre områdesnivåer

Utredningsområdet är indelat i tre delområden. Delområdena är anpassade så att analysen skall kunna beskriva olika trafikantgruppers priskänslighet och möjlighet att välja annat försäljningsställe, beroende på i vilken del av länet man uppehåller sig. Trafikanter som kännetecknas av stor rörliget och ofta reser, i närheten av, eller över länsgränsen kommer sannolikt att förändra köpbeteendet i högre grad än trafikanter som ständigt befinner sig i centrala Stockholm.

Följande tre områden har använts i utredningen:

Stockholms län

Majoriteten av fordonsägarna befinner sig långa tider inom länets gränser. Hänsyn tas till att alla fordonsägare någon gång reser långresor, semesterresor etc. Vid dessa resor är lägre beskattat drivmedel åtkomlig för fordonsägarna. Vid beskrivning av arbetspendlingen är Stockholms län indelat i ytterligare fyra delområden.

Länets närområde

Fordonsägare från kommuner i länets närområde köper ibland drivmedel i Stockholms län. Dessutom köper länets fordonsägare drivmedel i länets närområde. Närområdet utgörs av kommunerna: Östhammar, Uppsala, Enköping, Håbo, Eskilstuna, Strängnäs, Gnesta, Trosa, Nyköping, Oxelesund och Västerås.

Övrigt

Tillfälliga besökare från övriga Sverige och utlandet köper drivmedel i Stockholms län. Denna grupp har särbehandlats vad gäller reaktioner på en regional drivmedelsbeskattning. Även genomfartstrafiken har särbehandlats.

## 4.2 Översiktlig beskrivning av utredningsmetod

Personbilar

Nedan beskrivs översiktligt beräkningsmetoden för bedömning av vilken påverkan som en drivmedelsskatt har på bilisternas köpbeteende. Först

beräknas den totala drivmedelsförbrukningen för fordon som är registrerade i länet. Reducering sker för semesterresor och andra långresor utanför Stockholms län och dess närområde. Genom att kartlägga dagens resmönster görs en bedömning av var länets fordon tankar dels i länet dels i länets närområde. Därmed beräknas hur stor volym som länets fordon tankar i länet.

Invånarna i närområdet tankar delvis i Stockholms län. Med hjälp av kartlagt resmönster görs en bedömning av denna tankningsvolym.

Därefter sker en beräkning av turisters och tillfälliga besökares tankning i länet. Även omfattningen av genomfartstrafikens tankning i länet bedöms.

Genom att addera olika trafikantgruppers tankning i länet erhålls den totala tankningsvolymen i länet. Avstämning görs mot oljeleverantörernas försäljningsvolym varvid beräkningsmodellen kalibreras mot dagens förhållanden.

Modellen kan därefter användas för analys och konsekvensberäkningar av en regional beskattning på drivmedel. Vid analysen antas att bilisterna handlar rationellt, dvs att köpbeteendet anpassas efter nya villkor på bensinmarknaden. De bilister vars resmönster visar på en "rörlighet"över länsgränsen, har större benägenhet och möjlighet att inköpa bensin till en lägre prisnivå. De personer som i huvudsak reser inom länet har i stort sett ingen valmöjlighet. Antaganden görs även beträffande bilisternas extrakörning för att inköpa bensin utanför länet.

*Tabell 4:1 Princip för beräkning av tankningsvolym i länet*

| |
|---|
| + beräkning av drivmedelsförbrukning, länets fordon |
| - tankning vid långresor, länets fordon |
| - tankning i länets närområde, länets fordon |
| = tankning i länet, länets fordon [1] |
| + närområdets fordon som tankar i länet |
| + sällanbesökarnas tankning i länet |
| + genomfartstrafikens tankning i länet |
| = beräknad tankning i länet [2] |

[1] Priselsticiteten för bensin vägs in på denna rad

[2] Den beräknade tankningen i länet jämförs med oljebolagens försäljningsvolymer.

En drivmedelsskatt påverkar vårt köpbeteende. Med motsvarande metodik som ovan, görs beräkningarna på nytt, och vi justerar för förändrat köpbeteende med anledning av en införd drivmedelsskatt. Antaganden görs beträffande bilisternas möjlighet och benägenhet att tanka utanför regionen, samt bedömningar av förändrat trafikarbete.

Lastbilar och bussar

Delar av den beräkningsmetod som används för personbilstrafiken har använts även för lastbilstrafik och busstrafik. Metoden har kompletterats med intervjuer av åkeriföreningen i Stockholms län samt företrädare för åkerinäringen och de företag som har egna lastbilar. För busstrafiken har intervjuer skett med SL, färdtjänsten och bussföretag.

## 5. UTREDNINGENS OMFATTNING

Demografiska gränser istället för administrativa gränser

Vid gränsdragningen har hänsyn tagits till demografiska förutsättningar, bilisternas pendlingsmönster samt lastbilarnas transportmönster etc.

Även en kartläggning av bensinstationer och åkeridepåer (lastbilar och bussar) inom och i anslutning till länet har genomförts. Lasbilstransporterna utförs med både företagsägda fordon och av åkerier. De större åkeriernas tankningsförhållanden har kartlagts översiktligt.

Även befolkningens storlek i områden 1 mil respektive 2 mil innanför länsgränsen har beräknats. Denna uppgift behövs för att bedöma möjlighteten och benägenheten att tanka utanför länet, till en lägre prisnivå (gränshandel).

Erfarenheter av genomförda lokala/regionala drivmedelsbeskattningar.

I den tidigare genomförda Göteborgsundersökningen genomfördes en litteratursökning av genomförda lokala/regionala drivmedelsskatter. Studien genomfördes med hjälp av VTI. Det fanns dock ej några referenser som visade på erfarenheter eller forskning inom lokal/regional drivmedelsbeskattning.

Priselasticitet på bensin

Hur påverkar bensinprishöjningar vårt beteende? Här används information som inhämtades i den tidigare genomförda Göteborgsutredningen. Priselasticiteten tillämpas enbart på länets fordon och dess tankning i länet. Priselasticiteten tillämpas ej på fordonens tankningen utanför länets gränser.

Dagens drivmedelsförbrukning

Beräkning av drivmedelsförbrukningen har genomförts för länets fordon. Antalet fordon har erhållits från länstyrelsens bilregister. Uppgifter om medelkörsträckor har erhållits från ovan nämnda litteratursökningar samt från företrädare inom lastbilsnäringen. Uppgifter om fordonens fördelning på körsträckeklasser har erhållits av försäkringsbolagen. Vissa kommunjämförelser har skett.

Resmönstret i Stockholms län

En lokal/regional drivmedelsbeskattning påverkar med stor sannolikhet vårt köpbeteende. Bilisterna kommer sannolikt att passa på att tanka när de befinner sig utanför länsgränsen. Benägenheten för detta ökar i takt med prisdifferensen.

Dagens resmönster i har kartlagts med hjälp av pendlingsuppgifter från Folk- och Bostadsräkning, FoB -90, och med antagande att arbetspendlingen avspeglar resandet för andra ärendekategorier. Arbetspendlingens start och målpunkter avspeglar därmed bilisternas benägenhet och möjlighet att tanka utanför länet. Exempelvis en person som bor i Upplands-Väsby och arbetar i Uppsala kommer med stor sannolikhet - efter en regional drivmedelsbeskattning - att tanka utanför länet och kommer därmed inte att generera några regionala skatteintäkter.

För bedömning av resmönstret har avstämning gjorts mot den lokala resvaneundersökningen i Stockholm, RVU -86/87.

Turister och andra tillfälliga besöksresor till Stockholm

Turister och andra besökare tankar ibland sina fordon i länet. Omfattningen av besökarnas bensininköp har beräknats och särbehandlats vad gäller bedömningen av förändrat köpbeteende med anledning av en drivmedelsbeskattning. Informationskällorna har varit följande:

- Utdrag ur Turist- och Resedatabasen gällande resor till Stockholms län som är längre än 10 mil och övernattningsresor där Stockholm är det huvudsakligaste resmålet för resan.

- Erfarenhetsvärden från Oslos bomring, sällanbesökarna utgör ca 7 %.

Avstämning mot oljebolagens försäljning

Samlade uppgifter om oljebolagens drivmedelsförsäljning till respektive kommun har erhållits från Svenska petroliuminstitutet, SPI. Tillförlitligheten på dessa uppgifter är högst för bensin och lägre för dieselförsäljningen.

Benägenheten att registrera fordon på annan ort

En regional fordonsbeskattning kan resultera i att vissa fordonsägare kommer att registrera sina fordon på annan ort utanför länet. Vi har här antagit att de större företagen kommer att registrera sina fordon på dotterbolag, filialkontor etc som är lokaliserade utanför länet.

## 6. BILBESTÅND, KÖRSTRÄCKOR OCH RESMÖNSTER

### 6.1 Bensindrivna fordon

Inom Stockholms län finns ca 578 000 personbilar, 40 000 bensindrivna lastbilar och 230 bensindrivna bussar registrerade i trafik. Av personbilarna är 123 000 eller 21% ägda av juridiska personer. Sannolikt är denna grupp överrepresenterad i Stockholms stad med omnejd. Flera större svenska företag har sitt säte i Stockholm och mycket talar för att flera företag har registrerat sina bilar på huvudkontoret trots att dessa används ute i landet. Vi har gjort en korrigering för denna överrepresentation.

De företagsägda bilarna utgörs dels av tjänstebilar dels av bilar som används enbart i företagens verksamhet. För huvuddelen av tjänstebilarna står arbetsgivaren för bensinen, dvs den som kör upplever att bensinen är fri och är därmed sannolikt mindre känslig för en prishöjning. Ungefär 10%-12% av länets bilpark bedöms vara tjänstebilar eller s k förmånsbilar (för riket gäller 5% enligt bilindustriföreningen).

Personbilarnas medelkörsträcka uppgår till 1500 mil/år, dock något lägre i de

centrala delarna av länet. Medelkörsträckan har varit konstant i Sverige under de senaste decennierna. Däremot har biltätheten ökat och därmed har hushållens trafikarbete ökat. Bl a har hushållen ökat sitt bilinnehav, tvåbilshushållen har ökat. Dessutom har bl a fler pensionärer tillgång till personbil.

De privata bilarna rullar ca 1400 mil och de företagsägda bilarna ca 2000 mil/år. Av personbilarna utför de företagsägda bilarna ca 25% av trafikarbetet i Sverige. I tabell 6.1 nedan framgår en skattning av trafikarbetets fördelning på privatbilar och företagsägda bilar samt fördelning på olika typer av resor.

*Tabell 6.1 Trafikarbetets fördelning på privatbilar och företagsägda bilar samt på olika typer av resor (för hela Sverige)*

| typ av resa | med privat bil | med företagsägd bil | summa |
|---|---|---|---|
| privat resa på egen bekostnad | 53% | | 53% |
| avdragsgilla resor till/från arbetet | 15% | | 15% |
| privat resa på arbetsgivarens bekostnad | | 7% | 7% |
| resa i tjänsten | 10% | 15% | 25% |
| summa | 78% | 22% | 100% |

Källa: Finansdepartementet Ds 1994:55, Bensinskatteförändringars effekter, Jan Owen Jansson/Rickard Wall

Av ovanstående tabell kan utläsas att 53% av det totala trafikarbetet bekostas i sin helhet av privatpersoner. Ungefär 47% av trafikarbetet delfinansieras av privatpersoner, företag och samhället. Ca 25 % föranleds av arbetsgivarnas transportbehov, dvs tjänsteresor. Detta är en förklaring till varför elasticiteten för bilinnehav, körsträcka och trafikarbete med avseende på bensinpriset är relativt lågt i Sverige.

Under 1980-talet har energisnåla fordon slagit igenom så att den totala genomsnittliga specifika bränsleförbrukningen har börjat minska för hela bilparken. Detta har medfört att drivmedlen tar en allt mindre andel av bilanvändarens totala konsumtionsutgifter i anspråk. Denna utveckling tenderar också till att göra bilanvändare mindre bensinpriskänsliga.

## 6.2 Priselasticitet på bensin

En höjning av bensinpriset påverkar efterfrågan på bensin genom att följande tre faktorer förändras:

- bilinnehavet minskar
- genomsnittlig körsträcka minskar
- bensinförbrukning per km minskar

Priselasticiteten är lägre på kort sikt (ca 1 år) och högre på lång sikt (5-10år). På lång sikt anpassar bilinnehavarna sitt beteende kraftfullare. Man kör kortare sträckor, avstår från "onödiga" resor, anskaffar till storleken mindre och bensinsnålare bilar. Man planerar sitt resande bättre. Även biltillverkarna upplever på lång sikt att efterfrågan på bensinsnåla bilar ökar.

I tabell 6.2 framgår konsekvenser av en bensinprishöjning på 1 krona respektive 50 öre, som ett räkneexempel på kort sikt. Här redovisas konsekvenser på "kort sikt" med anledning av att den regionala beskattningen avser att stärka finansieringen av Dennispaketet, endast till dess att vägtullarna kan tas i bruk.

*Tabell 6.2 Effekter av en bensinprishöjning på 1 krona respektive 50 öre. Effekterna avser kort sikt 1-2 år, räkneexempel.*

| | priselasticitet | höjning 1 krona | höjning 50 öre |
|---|---|---|---|
| Bilinnehav | -0,05 | -0,65% | -0,35% |
| Medelkörsträcka | -0,15 | -1,95% | -1,00% |
| Trafikarbete | -0,20 | -2,6% | -1,35% |
| Bensinförbrukning per km | -0,11 | -1,40% | -1,65% |
| Bensinefterfrågan | -0,31 | -4,00% | -2,00% |

En höjning av bensinpriset med exempelvis 50 öre innebär att bensinefterfrågan skulle minska med 2% på ca 1 års sikt, förutsatt att samtliga omgivande faktorer är oförändrade. Bensinskatten som styrmedel för att minska trafikarbetet är relativt begränsad. Om det av miljöpolitiska skäl är önskvärt att styra över en del av personresorna till kollektivt resande är bensinskatten ett föga verksamt styrmedel i det avseendet. Av miljöhänsyn är dock en reducering av den totala bensinförbrukningen viktig. En bensinprishöjning har större effekt

på bensinefterfrågan än på trafikarbetet vilket också kan utläsas av tabell 6.2. Detta är intressant med avseende på hur Stockholms framtida försäljningsvolym av drivmedel påverkas av en prishöjning (eller egentligen av en beskattning på drivmedlet).

En generell beskattning över hela riket har en större påverkan på enskilda bilisters bensinefterfrågan än en regional beskattning. Tabell 6.2 visar effekterna av en generell beskattning. En regional beskattning i Stockholm innebär att fler bilister kommer att tanka utanför länet. Priselasticiteten (-0,31) bensinefterfrågan) är således något för hög, sett som ett medelvärde för hela personbilsparken. Vi har använt -0,31 som bas och korrigerat för åtkomligheten av billigare bensin utanför länet.

## 6.3 Personbilisternas resmönster

Länets befolkning uppgår till ca 1 686 000 invånare. Befolkningen utför totalt ca 2,3 miljoner bilresor per vardag. Förflyttningarna sker med ca 1,75 milj. bilturer, dvs en medelbeläggning på 1,3 personer per bil. Detta är uppgifter som är uppräknade utifrån den lokala resvaneundersökningen i Stockholm (RVU-86/87). I genomsnitt utför befolkningen således 1,36 bilresor per person och vardag - sett över hela befolkningen. Denna nivå ligger något under många svenska och nordiska städer, vilket bl a beror på att Stockholm har ett relativt effektivt kollektivtrafiksysytem. Ungefär 3 % av bilresorna under en vardag uppskattas ske ut ur länet. Av länsbefolkningens totala arbetspendling sker ungefär 1% till länets närområde.

Ungefär en tredjedel av länets bilresor utgörs av resor till/från arbetet. Erfarenheter visar att resrelationer som är tunga och omfattande för arbetspendling också är omfattande för andra ärendegrupper. Vi har låtit arbetspendlingen i länet samt till/från dess närområde avspegla det allmänna resmönstret med bil. Arbetspendlingen enligt FoB -90 ligger till grund för vår beskrivning av resmönstret med bil.

I utredningsarbetet används tre områdesnivåer enligt avsnitt 4.1. För att beskriva arbetspendlingen har vi dock delat in Stockholms län i ytterligare fyra delområden. I bilaga 6.1 redovisas en arbetspendlingsmatris.

*Tabell 6.3 Arbetspendling med bil som berör Stockholms län*

| | antal arb.pendlare | % |
|---|---|---|
| inom länet | 310 000 | 94% |
| utpendling till närområdet | 17 000 | 5% |
| inpendling från närområdet | 3 000 | 1% |
| summa | 330 000 | 100% |

Bilaga 6.2 visar internpendlingen inom de fyra delområdena och bilaga 6.3 arbetspendlingen mellan Stockholm och närområdet. Av länets arbetspendling med bil sker hela 68 % inom område 1, dvs inom centrala Stockholm. Resandet mellan område 3 och 4 är begränsat vilket framgår av bilaga 6.2. Mälaren utgör en barriär i landskapet, vilket innebär att vägtrafikanterna i nord/sydliga resrelationer tvingas till en omväg via E4:an i Stockholms stad.

Resmönstret inom länet pekar på en omfattande rörlighet. Det dagliga resandet över länsgränsen är dock begränsat. Utöver möjlighet att tanka i samband med arbetspendling, kan tankning ske vid inköpsresor, besöksresor mm. En regional beskattning skulle sannolikt resultera i att vissa kommer att välja nya inköpsställen och samtidigt tanka under inköpsresan. Vissa tvåbilshushåll har särskilt hög flexibilitet genom möjligheten att tillfälligt byta bil inom hushållet, och därmed, i större utsträckning än enbilshushållen, kunna tanka utanför länet.

Länets resutbyte med Östhammars kommun är relativt begränsat. Viss trafik förekommer mellan Östhammars och Norrtälje kommun. Det finns en relativt omfattande trafik mellan Uppsala kommun och Stockholms område 1 och 3. Även Enköping och Håbo kommuner har en relativt omfattande trafik till/från Stockholmsområdena 1 och 3. Västerås kommun har både en stor befolkning och en omfattande arbetsmarknad men avståndet är för långt för att arbetspendlingen med bil skall bli tillräckligt intressant. Ungefär 700 arbetspendlare reser dagligen i denna resrelation. Resutbytet med kommunerna Strängnäs och Eskilstuna är störst till/från Stockholmsområdena 1 och 4. I nästan alla jämförelser är Stockholms stad med närmaste omgivning (område 1) dominerande. Dock ej för kommunerna Gnesta, Trosa, Nyköping och Oxelesund som har en något större dragning till Stockholms område 4, dvs Nynäshamn och Södertälje kommuner.

## 6.4 Lastbilar

I Stockholms län finns 56 000 lastbilar i trafik. Av dessa är ungefär 44 000 lätta och 12 000 tunga lastbilar. Gränsen går vid en totalvikt på 3,5 ton. Vi har justerat SCBs fordonsstatistik som gäller för den 31/12 1994. Årsmedeltalet ligger nämligen något högre, pga att fler lastbilar avställda den 31 december än under övriga året.

För att skapa en god bild av lastbilsnäringen i Stockholms län har intervjuer genomförts med företrädare för Stockholms läns åkeriföreningen och ett antal större transportintensiva företag med egna lastbilar. Dessa intervjuer har givit oss upplysningar och information som inte kan återfinnas i offentliga register. Exempel på sådan information är uppskattningar av hur många av fordonen som passerar eller har köruppdrag i nära anslutning till länsgränsen, var man normalt tankar, vilken typ av fordon som används och vilka marknadens ledande aktörer är.

För att kunna uppskatta den totala försäljningen av drivmedel har lastbilarna delats in i två grupper efter totalvikt. Ungefär 90 % av de lätta lastbilarna körs på bensin. Dessa fordon har ett transport- och tankningsmönster som liknar personbilarnas, dock med något längre medelkörsträcka per år. De tunga lastbilarna körs nästan uteslutande på diesel och har ett annorlunda transportmönster än de lätta lastbilarna. De kör oftare längre sträckor och oftare ut ur länet och har därmed en större åtkomlighet av diesel utanför länet.

Lastbilarna har även indelats i åkeribilar (transportsäljande företag) och firmabilar som ägs av företag som exempelvis ICA, Dagab, KF och Pripps. I Stockholms län finns ca 7 000 åkeribilar och 49 000 firmabilar. För att beräkna drivmedelsförbrukningen för olika kategorier har alla bensindrivna lastbilar behandlats som bensindrivna personbilar och beräkningarna på lastbilssidan avser enbart dieseldrivna lastbilar.

*Tabell 6:4 Antal dieseldrivna lastbilar fördelade på lätta och tunga samt åkeribilar och firmabilar. Gränsen går vid totalvikt 3,5 ton.*

| | lätta lastbilar | tunga lastbilar | Summa |
|---|---|---|---|
| Åkeribilar | 187 | 4 880 | 4 880 |
| Firmabilar | 3 549 | 6 185 | 9 734 |
| Summa | 3 736 | 11 065 | 14 801 |

Åkeriägda bilar

Åkerinäringen är en småföretagarbransch och för att utöva yrkesmässig trafik fodras som regel trafiktillstånd. Åkerierna utför alla typer av transporter och en stor andel av lastbilarna används inom bygg- och anläggningssektorn vilken dock har minskat kraftigt under de senaste årens lågkonjunktur. Många av åkarna är anslutna till någon lastbilscentral. Dessutom finns transportförmedlande företag som exempelvis Bilspedition, ASG, Fraktarna och BFG Bilgodsförmedling.

Åkeribilarnas körsträckor varierar mellan 4 000-5 000 mil för lätta lastbilar och mellan 4 000-12 000 mil per år för tunga lastbilar. Försäljning av diesel till tunga lastbilar sker till 85 procent till s.k. farmartankar och 15 procent till stationer för allmän försäljning. Hälsovårdsmyndigheten har inte lika stränga krav på dieselhantering som på bensinhantering och det finns inget register över farmartankar. En omfattande del av åkerinäringen har uppdrag i bygg- och anläggningssektorn. En del åkeriföretag har dessutom arbetsmaskiner och mobila tankar som används både för lastbilar och arbetsmaskiner. För dessa tankar är det sannolikt svårt att få en offentlig insyn och kontroll.

Åkeriernas företrädare har uppskattat att ungefär 25 procent av lastbilarna har köruppdrag i nära anslutning till, eller som passerar över länsgränsen och skulle därmed ha möjlighet att tanka på andra sidan. I dagsläget sker nästan all tankning innanför länsgränsen.

Firmabilar

De dieseldrivna firmabilarna ägs av företag som anser att det finns fördelar att äga lastbilarna istället för att beställa transporterna av ett transportsäljande företag. Fördelarna kan vara bättre kontroll, kvalitet, färre mellanled, kanske kortare leveranstider och en bättre ekonomi. Exempel på företag som äger egna lastbilar inom Stockholmsområdet är Arla, Dagab, ICA, KF, Pripps m.m. Dessa företag äger ungefär 30-50 lastbilar per företag direkt samt indirekt ett 10-tal via s.k. menyföretag.

De dieseldrivna firmabilarna tankas i stor utsträckning vid egna bränsledepåer. Företagen har relativt fasta rutter och fast körmönster som inte lämmnar plats för improviserde tankningar, utan är istället starkt reglerade. Som exempel kan nämnas att i Årsta har Shell en stor anläggning vid vilken de många firmabilar tankar som har ärende där. Uppskattningsvis finns det mellan 50 till 100 tankningsdepåer för diesel i Stockholm län.

Företrädare för firmabilarna bedömer att ca 15% av lastbilarna passerar länsgränsen under sina köruppdrag och resterande 85% trafikerar i sin helhet

inom länet. Detta är naturligtvis en generalisering. Verkligheten är inte så strikt indelad. De stora företagen med egna bilar har sin transportverksamhet organiserad efter marknadsförutsättningar. Administrativa gränser såsom länsgränser, påverkar inte på något sätt transportmönstret. Varorna distribueras till en del inom länet och ibland till ett eller flera andra län. De större livsmedelsdistributörerna ligger idag alla inom länet och kommer därför att bli likvärdigt drabbade av en regional beskattning.

Firmabilarna är mindre rörliga än åkeribilarna vilket betyder att de har mindre möjlighet att undvika en eventuell regional dieselskatt. Branschens företrädare är av naturliga skäl mycket negativa till förslag där konkurrensvillkoren skulle sättas ur spel. En regional beskattning föder negativ uppfinningsrikedom för att undvika skatt.

Stockholms län har ett relativt stort transportutbyte genom sjöfarten, främst via färjorna mellan Stockholm och Finland. Under en vardag ankommer ca 800 fullastade långtradare eller treaxlade lastbilar med varor som till 30% är destinerade till Stockholms län. I Hargshamn, strax norr om länet, ankommer ca 200 lastbilar per vardag som sannolikt passerar genom länet och har därmed möjlighet att tanka i länet.

## 6.5 Bussar

I Stockholms län finns ca 2200 bussar i yrkesmässig trafik. Med buss avses fordon som är utrustat för personbefordran av fler än 8 passagerare utöver föraren.

Bussarna kan indelas i följande trafikformer.

*Tabell 6.5 Bussar i Stockholms län*

| | Antal bussar |
|---|---|
| SL-trafik | 1750 |
| Färdtjänst, mindre bussar | 170 |
| Flygbusstrafiken | 60 |
| Turistbusstrafik | 150 |
| Övrigt | 70 |
| Summa | 2200 |

Bussbolagen utgörs av SL-buss, Swebus, Linjebuss samt ett antal mindre bussbolag. De större bussbolagen har egna depåer, medan de mindre bussbolagen har ett tankningsavtal - antingen med ett större bussbolag eller med ett raffinaderi (ofta Shell). Bussar som kommer utifrån tankar oftast i sin hemdepå.

Ett 25-tal depåer finns spridda i länet. Koncentrationen av depåer är störst där invånarantalet och därmed trafiken är störst. För en mycket stor del av busstrafiken i Stockholm skulle det vara olönsamt att åka över länsgränsen och tanka lägre beskattad dieselolja.

Trafikarbetet med buss i Stockholm har uppskattats till 13 miljoner mil per år.

# 7. DAGENS FÖRSÄLJNING AV DRIVMEDEL

## 7.1 Bensin

Under 1993 levererade oljebolagen ca 865 miljoner liter bensin till ungefär 370 bensinstationer i Stockholms län. Bensinstationernas lägen redovisas på karta i bilaga 7:1. Flertalet av bensinstationerna ligger i Stockholm stad med omgivningar. Ett antal stationer ligger ute i kustbandet och fungerar även som marina bensinstationer. Det finns en svårighet att särskilja bensinförsäljning till båttrafik och vägtrafik. Det är relativt få bensinstationer som är lokaliserade alldeles innanför länsgränsen. De som ligger närmast finns i Sigtuna, Märsta, Bro och Edsbro. Vägavståndet till länsgränsen är alltid mer än 5 km.

Även bensinstationerna strax utanför länsgränsen har kartlagts. Här finns ett 20-tal bensinstationer lokaliserade till Trosa, Vagnhärad, Gnesta, Mariefred, Bålsta och Knivsta. Vägavståndet till länsgränsen är 0,5-4 km. Dessa stationer kan komma att öka sin försäljning om en regional drivmedelsbeskattning införs.

## 7.2 Dieselbrännolja

Enligt statistik från svenska petroleuminstitutet, SPI, har det under 1993 sålts 259 miljoner liter dieselbrännolja. Ungefär en tredjedel har sannolikt förbrukats av arbetsmaskiner, jordbruksmaskiner eller skogsbruksmaskiner. Det innebär att 173 miljoner liter har förbrukats av lastbilar med anknytning till Stockholms län.

Företrädare för lastbilsnäringen har i samband med intervjuerna markerat sin oro över en regional dieselskatt. Man anser bl a att transportmarknaden har ett ansträngt kostnadsläge och är därmed relativt känslig för kostnadsökningar. Om en regional beskattning införs skulle dieselförsäljningen i länet minska drastiskt. Redan vid en regional beskattning på 50 öre per liter ger ett förändrat tankningsmönster. Orsaken till detta är att uppoffringen för att tillgodogöra sig skattelättnaderna är relativt liten. Sannolikt får detta mindre konsekvenser på körmönstret inom länet, men om den regionala drivmedelsskatten blir över 1 kr per liter kommer sannolikt även körmönstret att förändras till bättre utnyttjande och mindre tomkörning. Detta är uppgifter som framkommit vid intervjuerna.

Nedan visas hur dagens trafik fördelar sig inom och utanför länets gränser. Den möjliga tankningen utanför länet i tabell 7:1, ger en indikation på lastbilsnäringens möjligheter att komma åt lägre beskattad diesel utanför länets gränser om en regional beskattning införs.

*Tabell 7.1 Fördelning av dagens köruppdrag, trafikarbete och tankningsförhållanden inom och utanför länet, (länets lastbilar).*

| | inom länet | utanför länet | total |
|---|---|---|---|
| köruppdrag | 75% | 25% | 100% |
| trafikarbete | 64% | 36% | 100% |
| tankning idag | 90% | 10% | 100% |
| möjlig tankning | 60-90% | 10-40 % | 100% |

## 7.3 Oljedepåer i Stockholm Län och i dess Närhet

Oljehamnarna i Stockholms län lossar årligen ca 1 925 miljoner liter oljeprodukter, av vilket den största delen sannolikt konsumeras inom länet till främst transporter och uppvärmning. I Stockholms län finns 5 större oljedepåer. Dessa är koncentrerade till Stockholms centralare delar, nämligen i Loudden/Värtan, Finnberget/Kvarnholmen, Nacka och Södertälje. Loudden/Värtan är störst.

I närheten av Stockholm län finns hamnar i Oxelösund, Norrköping, Västerås och Gävle. Västerås och Oxelösund ligger närmast Stockholm och möjligen kan man förmoda att dessa hamnar får en ökad försäljning om en regional drivmedelsskatt införs i Stockholms län.

# 8. DAGENS FORDONSSKATT

## 8.1 Fordonsskatt i Sverige

Totalt i Sverige uppgår fordonsskatten till knappt 4 miljarder kronor för budgeåret 1994/95. Fordonsskatten finns inte regionalt registrerad hos någon myndighet. Därför har vi gjort en uppskattning av fordonsskattens storlek i Stockholms län. Tabell 8:1 visar resultatet av denna uppskattning.

*Tabell 8.1 Uppskattning av fordonsskattens storlek för fordon registrerade i Stockholms län, Mkr budgetår 94/95*

| Typ av fordon | Uppskattad fordonsskatt | Procent |
|---|---|---|
| Personbilar | 378 | 58% |
| Lastbilar | 176 | 27% |
| Släpfordon | 58 | 9% |
| Bussar | 8 | 1% |
| Traktorer | 32 | 5% |
| Motorcyklar | 1 | 0% |
| Totalt | 653 | 100% |

En regional fordonsskatt kommer sannolikt att medföra att en del fordon skrivs över på annan ägare eller på något sätt adressändras för att undvika den regionala fordonsskatten. Detta beteende blir marginellt för de privatägda fordonen och fordon som ägs av enskild firma. För andra organisationsformer som exempelvis aktiebolag, kan effekten av en regional skatt bli att fordon skrivs över på orter utanför länet.

# 9. FÖRSLAG TILL REGIONAL BESKATTNING

## 9.1 Framtida bensinförsäljning

Den tidigare genomförda litteratursökningen angående drivmedelsbeskattningen har inte givit några besked om tröskelnivåer som är speciellt känsliga och där köpbeteendet förändras speciellt mycket. De nivåer som redovisas i denna rapport skall ses som räkneexempel och inte förslag. Regionalt skatteuttag har beräknats för följande tre skattenivåer:

- 40 öre/liter bensin och diesel
- 70 öre/liter bensin och diesel
- 1 kr/liter bensin och diesel

*Tabell 9.1 Beräknad försäljning av bensin (milj liter/år)*

| kategori | tankning idag | tankning **vid 40 öre** | tankning **vid 70 öre** | tankning **vid 1 kr** |
|---|---|---|---|---|
| ***Tankning utanför länet*** | | | | |
| *länets långresor, länets fordon* | *40* | *60* | *60* | *60* |
| *länets utpendling till närområdet, länets fordon* | *11* | *20* | *20* | *20* |
| *överflyttad tankning, utanför länsgränsen* [1] | *0* | *2* | *21* | *44* |
| **Tankning i länet** | | | | |
| tankning i länet, länets fordon | 760 | 718 | 690 | 660 |
| inpendlarna från närområdet | 60 | 10 | 5 | 3 |
| sällanbesökarna till länet | 30 | 12 | 7 | 5 |
| genomfartstrafiken | 10 | 3 | 2 | 1 |
| **totalt i länet** | **860** | **743** | **704** | **669** |

[1] Överflyttad tankning är en form av gränshandel som kan uppstå för boende eller andra som uppehåller sig strax innanför länsgränsen.

Tabellen visar beräknad försäljningsvolym både inom Stockholms län och utanför länet. Rad tre i den övre delen av tabellen, "överflyttad tankning", visar möjlig överflyttning av tankning till grannlänen. Benägenheten att resa över gränsen ökar i takt med prisdifferensen. Vi har här enbart räknat med bilens rörliga kostnader. Den egna tiden är ej medräknad. Influensområdet för de tre beskattningsnivåerna redovisas på karta i bilaga 9:1. Kartan visar hur långt

ifrån länsgränsen man kan bo och ändå tanka i grannlänet. Ytterligheten är att samtliga boende inom respektive influensområde utnyttjar denna möjlighet fullt ut, dvs att handla billigare bensin på andra sidan länsgränsen. Det är denna ytterlighet som redovisas i tabell 9 :1.

En regional bensinskatt resulterar i en minskad framtida bensinförsäljning i länet. Minskningen kompenseras dock med nästan motsvarande ökning utanför länet. Priselasticiteten får litet genomslag på kort sikt 1,5-3,5 % av fordonens bensinförbrukning i länet. Trafikarbetet för länets fordon bedöms minska med 1,2-2,6%, beroende på vilken av de tre beskattningsnivåerna som avses.

En regional beskattning av drivmedel innebär bl a följande:

- en reducering av oljebolagens drivmedelsförsäljning i Stockholms län.
- tankning av sällanbesökare och genomfartstrafik kommer att minska mer än tankningen av länets fordon.
- Endast en begränsad del av länets befolkning kommer att få ekonomiska incitament för att åka över länsgränsen och för att tanka.
- när länets bilister lämnar länet för exempelvis semesterresor eller andra långresor kommer tankning i större omfattning att ske utanför länet.
- Efterfrågan på bensin till länets bilar för resor i länet bedöms minska med 1,5-3,5%, beroende på vilken beskattningsnivå som avses. "Gränshandeln" blir låg, pga att det är få människor som bor eller är verksamma nära länsgränsen. Ett 20-tal bensinstationer är lokaliserade strax utanför länsgränsen.
- lastbilsåkerier och firmabilar som utför transporter till länet kommer endast i undantagsfall tanka i länet.
- Länets lastbilar som utför fjärrtransporter kommer att tanka utanför regionen i relativt stor omfattning.
- Länets lastbilar som utför transporter till regionens närområde kommer till stor del att tanka utanför regionen.

## 9.2 Framtida dieselförsäljning

Lastbilstrafikens transportmönster visar en påtaglig rörlighet ut ur regionen, där lägre beskattad diesel blir åtkomlig. De fordon som trafikerar ut ur länet kännetecknas av långa körsträckor och relativt stor fordonsstorlek. Dessa interregionala transporter står för en omfattande del av dieselförbrukningen i länet. Införandet av en regional dieselskatt innebär sannolikt att dessa fordon till stor del kommer att tanka utanför länet.

Tabell 9:2 nedan är baserad på uppskattningar och kalibrering av försäljningsresultat m.a.p. den totala försäljningen som också är en uppskattning. Dessa resultat får därför ses som indikation på vad som kan förväntas vid införandet av regional dieselskatt. Vi uppskattar att länets försäljning kommer att uppgå till ungefär 100 miljoner liter per år om en regional skatt införs. Ungefär 40 % av länets dieselförsäljning bedöms flyttas ut till försäljningsdepåer utanför länet om en regional beskattning införs.

*Tabell 9:2 Tankning av dieselbrännolja idag och efter en regional dieselbeskattning, (miljoner liter per år) vid 40 öre/liter*

| | inom länet | utanför länet |
|---|---|---|
| **Idag** | | |
| köruppdrag inom länet | 104 | 10 |
| köruppdrag utanför länet | 69 | 0 |
| summa | 173 | 10 |
| **Efter regional dieselskatt** | | |
| köruppdrag inom länet | 100 | 0 |
| köruppdrag utanför länet | 0 | 83 |
| summa | 100 | 83 |

## 9.3 Sammanfattning av regional drivmedelsskatt

I tabell 9.3 redovisas dagens försäljningsvolym, bedömd framtida försäljningsvolym samt beräknad regional drivmedelsskatt per år.

*Tabell 9.3 Beräknad årlig regional skatteintäkt (Mkr/år).*

| | vid 40 öre/liter | vid 70 öre/liter | vid 1 kr/liter |
|---|---|---|---|
| bensin | 297 | 492 | 669 |
| dieselbrännolja | 40 | 68 | 91 |
| summa | 337 | 560 | 760 |

## 9.4 Regional fordonsskatt

Personbilar

För personbilarna föreslås en regional skatt som höjer den årliga fordonsskatten från i genomsnitt 800 kr till 1200 kr - en höjning med 50 procent. Sannolikheten att flytta ut sin bil från länet, genom ägarbyte eller att på något annat sätt undvika skatten, bedöms vara låg kanske mindre än 5%. Jämförelser har gjorts med försäkringsbolagen som har olika premier efter fordonets hemvist.

Lastbilar

De lätta lastbilarna blir belastade med en regional fordonskatt på 50 procent och de tunga lastbilarna och bussarna med 25 procent. Det skulle i praktiken innebära att en större lastbil som idag betalar 20 000 kr per år i fordonsskatt skulle bli beskattad med ytterligare 5 000 kr.

För att införskaffa kunskap om hur åkeriföretag och firmor reagerar på en regional fordonsskatt har intervjuer genomförts med företrädare för de båda grupperna. Enligt företrädarna kommer alla som har möjlighet att ändra till fordonsadress utanför länet att göra det. Eftersom åkeribranschen i allmänhet har ett pressat kostnadsläge bedöms också att stark vilja och viss uppfinningsrikedom föreligger för att undvika ny beskattning. De större företagen kommer sannolikt att ändra adress för fordonen men deras samarbetspartners de, s.k menyföretagen, skulle få problem men säkert lösa detta på något sätt. Till detta kan också sägas att företrädare för både åkeribranschen och firmabilarna är starkt negativa till åtgärder som ekonomiskt belastar företag olika - att det

geografiska läget är avgörande. Samhället påverkar därmed företagens konkurrensvillkor, vilket upplevs som orättvist.

Kalkylförutsättningarna för att beräkna en framtida regional fordonsskatt i denna studie är att de större företagen med många fordon kommer att vidta åtgärder, dvs byta adress för fordonen. Därmed genereras ingen regional fordonsskatt. Skatteuttaget kommer att ske från privatpersoner och från de mindre företagen.

*Tabell 9.4 Bedömning av antalet registrerade lastbilar i länet före och efter en regional fordonsskatt*

| | lätta **idag** | tunga **idag** | lätta **efter beskattn.** | tunga **efter beskattn.** |
|---|---|---|---|---|
| firmabilar | 42 017 | 6 763 | 35 000 | 3 500 |
| åkeribilar | 2 203 | 5 011 | 1 000 | 4 500 |
| summa | 44 220 | 11 774 | 36 000 | 8 000 |

En grov bedömning är att ungefär 8000 lätta och 4000 tunga lastbilar kommer att registreras på ort utanför Stockholms län, se tabell 9.4. Detta är utredarens subjektiva bedömning. Det finns idag ingen metod för att beräkna omregistreringens storlek.

Beräknad regional fordonsskatt

Totalt skulle intäkterna av en regional fordonsskatt kunna uppgå till 233 Mkr per år om den infördes idag. Fordonsskatten skulle öka med i genomsnitt 35 procent för fordon som är registrerade i Stockholms län idag. Det skall framhållas att detta är uppskattningar och att säkerheten för dessa skattningar är högst vad gäller privatägda fordon och lägst för fordon som ägs av juridiska personer.

I tabell 9:5 redovisas beräknad fordonsskatt för 1994/95 samt hur stor del som bedöms föras över till andra län (genom adressändring) om en regional fordonsskatt införs. Tabellen visar också beräknad framtida regional fordonsskatt, totalt 233 Mkr/år.

*Tabell 9:5 Uppskattning av regional fordonsskatt i Stockholms län, Mkr/år*

| typ av fordon | uppskattad fordonsskatt 1994/95 | bedömd framtida överföring till andra län | framtida fordonsskatt i länet | uppskattad regional fordonsskatt |
|---|---|---|---|---|
| personbilar | 378 | 38 | 340 | 170 |
| lätta lastbilar | 57 | 14 | 43 | 21 |
| tunga lastbilar | 119 | 38 | 81 | 20 |
| släpfordon | 58 | 23 | 35 | 9 |
| bussar | 8 | 4 | 4 | 1 |
| traktorer | 32 | 8 | 24 | 12 |
| motorcyklar | 1 | 0 | 1 | <1 |
| **totalt** | **653** | **125** | **528** | **233** |

## 9.5 Sammanfattning av regionalt skatteuttag

Nedan redovisas en sammanfattning av det beräknade regionala skatteuttaget.

*Tabell 9.6 Beräknat regionalt skatteuttag*, Mkr/år

| | vid 40 öre | vid 70 öre | vid 1kr |
|---|---|---|---|
| drivmedelsskatt | 337 | 560 | 760 |
| fordonsskatt | 233 | 233 | 233 |
| summa regional skatt | 570 | 793 | 993 |

Tabellen visar en hög precision, dvs exakta belopp, vilket ger ett intryck av att utredningsmetoden ger en exakt föreställning av individers beteende. För att

beskriva metodens tillförlitlighet vill vi att resultatet uppfattas så att det beräknade regionala skatteuttaget har en felmarginal på ca plus/minus 10% från det beräknade resultatet. Se avsnitt 9.6 nedan.

Det beräknade skatteuttaget avser prisnivåer som vägtrafikanter och fordonsägare får betala. De regionala skatteintäkterna gäller exklusive eventuellt avdrag för mervärdesskatt. Det återstår således att utvärdera och belysa momsens eventuella påverkan på de regionala skatteintäkterna.

### 9.6 Utredningsmetodens tillförlitlighet

Beräkningarna i detta utredningsuppdrag baseras på några antaganden. Vi har bl a förutsatt att arbetsresandet med bil avspeglar det totala resandet med bil. Inom ramen av detta projekt har vi utvecklat en modell som med hjälp av resmönstret i, samt till/från, länet beräknar bensinförbrukningen och tankningen i länet. I utredningsmetodiken förutsätts att vägtrafikanterna handlar rationellt, dvs att vid en regional beskattning kommer de att köpa drivmedel utanför länet (om de har valmöjlighet).

Vidare har vi antagit att resutbytet till/från länets närområde, exempelvis arbetspendling till Uppsala eller Uppsalabornas arbetspendling till Stockholms län, endast till ringa del kommer att generera regionala skatteintäkter på bensin. Bensininköp i samband med dessa resor kommer till stor del att ske utanför länets gränser.

Vi har också utgått ifrån att sällanbesökare och genomfartsresande har kunskap om den regionala drivmedelsbeskattningen och endast i begränsad omfattning kommer att tanka inom länet.

Företagens benägenhet att registrera fordonen på annan ort är svårbedömd. Vi har förutsatt att det i första hand är fordon som ägs av juridiska personer som kommer att registrera fordon på annan ort utanför länet. Grundprincipen har varit att det är de större företagen, dvs de som har många fordon, som kommer att utnyttja denna möjlighet.

För bedömning av minskat trafikarbete har vi utnyttjat de priselasticitetstal som framkommit vid den tidigare genomförda litteratursökningen. För att beskriva tillförlitligheten i utredningsresultatet skall detta tolkas som ett intervall med en felmarginal på plus/minus 10%.

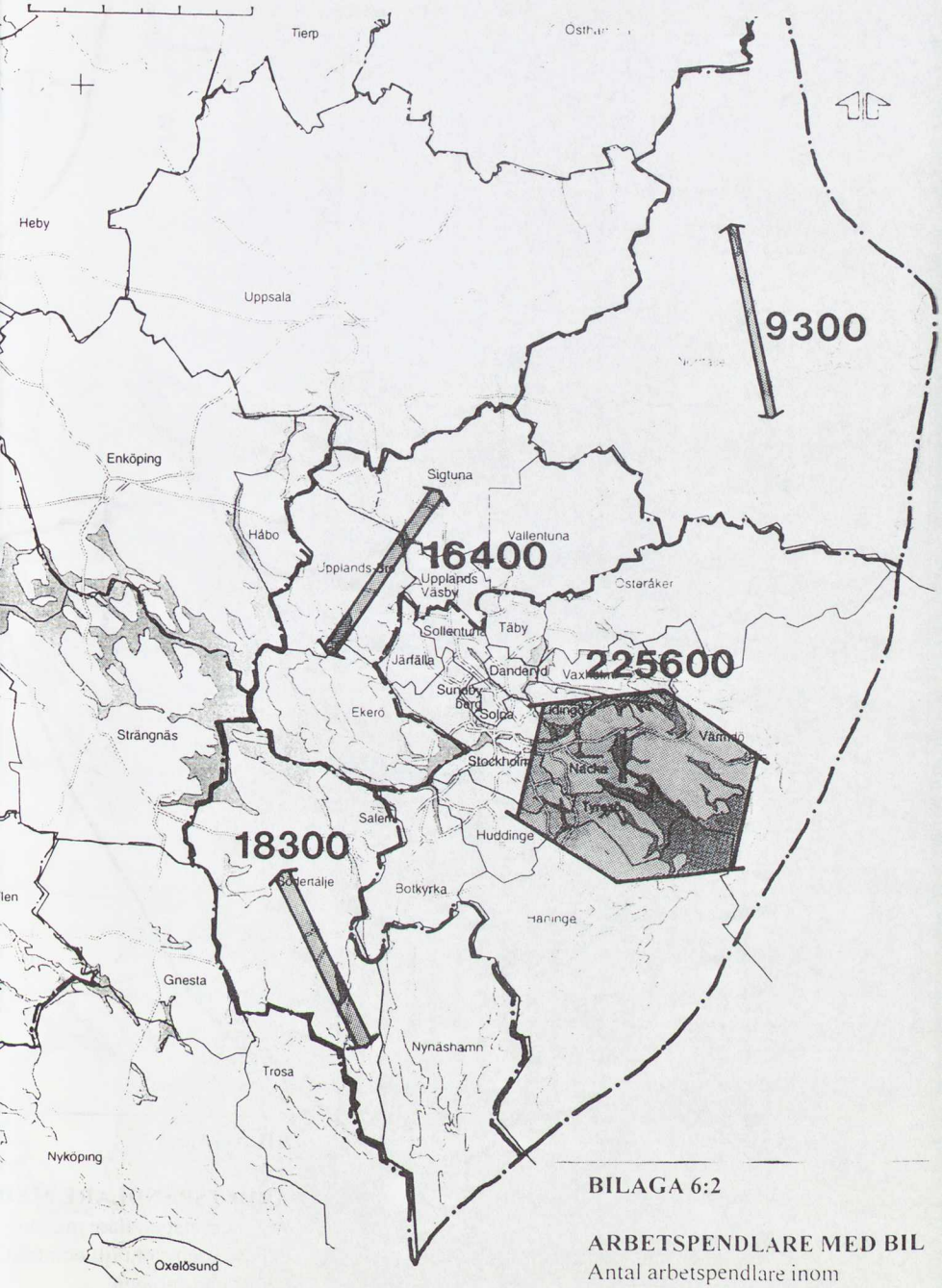
Vi hoppas att utredningen, och resultatet av denna, kan ge underlag för att bedöma om en regional beskattning är en bra form för att stärka finansieringen av Dennispaketet.

33030042 alt finans Dennis
1995-06-15/JE
Statistiska centralbyrån 1995-06-09 Sid 1.1 (1.1)

Förvärvsarbetande befolkning 16- år med bostad i regionen (nattbefolkning) 1990, där färdsätt=Bil, efter bostadens belägenhet och arbetsplatsens belägenhet.

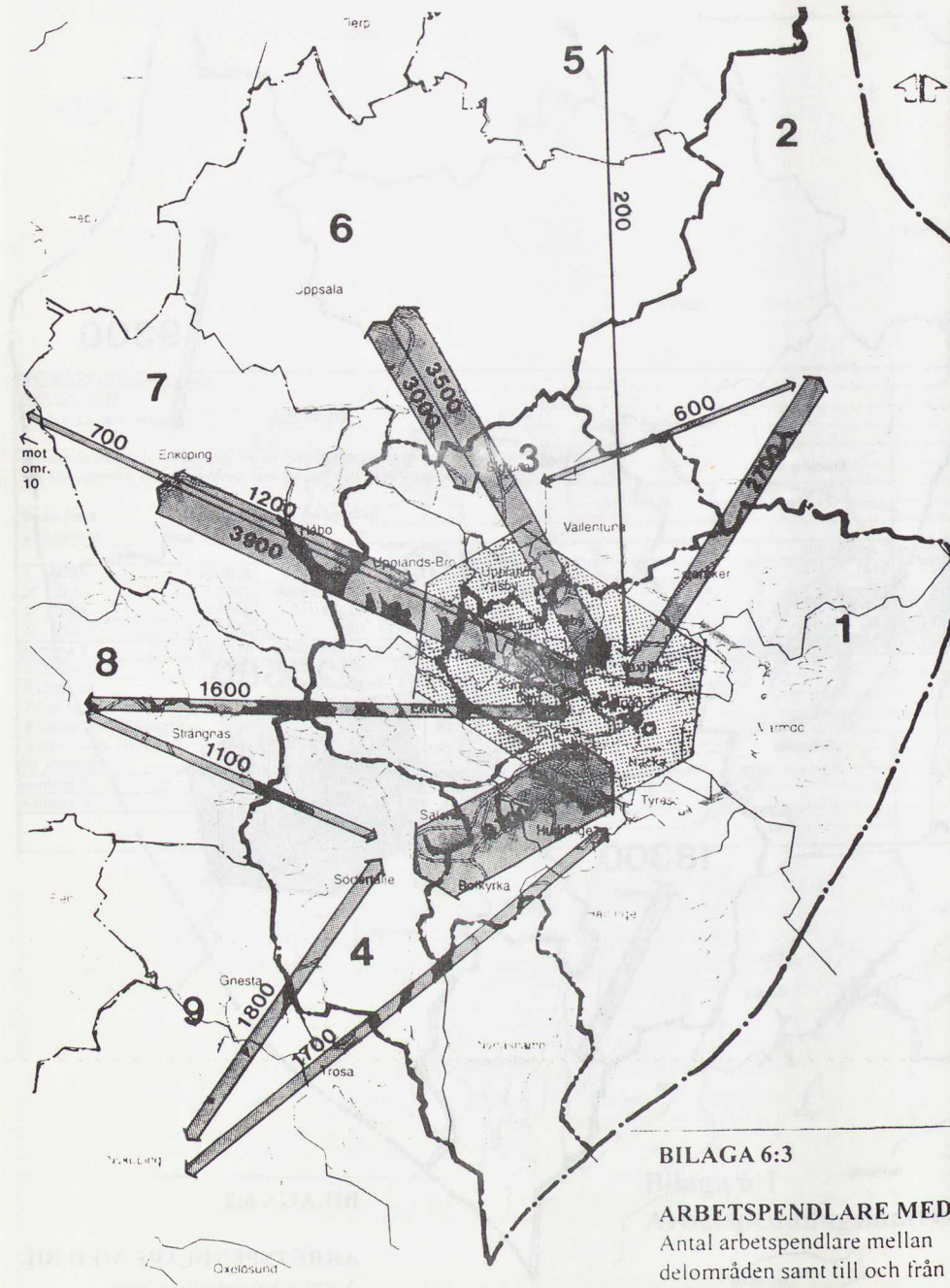
| Bostadens belägenhet | Arbetsplatsens belägenhet | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | summa 1 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | summa 2 | summa |
| 1 Sthlm | 225632 | 325 | 6481 | 2708 | 235146 | 32 | 723 | 235 | 291 | 185 | 151 | **1617** | 236 |
| 2 Sthlm | 2327 | 9258 | 531 | 15 | 12131 | 77 | 231 | 13 | 4 | 5 | 11 | **341** | 12 |
| 3 Sthlm | 17695 | 94 | 16425 | 72 | 34286 | 3 | 508 | 199 | 21 | 12 | 28 | **771** | 35 |
| 4 Sthlm | 6956 | 3 | 80 | 18332 | 25371 | 1 | 29 | 10 | 115 | 72 | 18 | **245** | 25 |
| **summa 1** | **252610** | **9680** | **23517** | **21127** | **306934** | **113** | **1491** | **457** | **431** | **274** | **208** | **2974** | **309** |
| 5 Östhammar | 180 | 102 | 65 | 2 | 349 | | | | | | | | |
| 6 Uppsala | 2806 | 138 | 2495 | 31 | 5470 | | | | | | | | |
| 7 Enköping, Håbo | 3703 | 10 | 1022 | 25 | 4760 | | | | | | | | |
| 8 Eskilstuna, Strängnä | 1330 | 8 | 51 | 1001 | 2390 | | | | | | | | |
| 9 Gne, Tros, Nyköp, O | 1493 | 2 | 51 | 1717 | 3263 | | | | | | | | |
| 10 Västerås | 579 | 9 | 59 | 21 | 668 | | | | | | | | |
| **summa 2** | **10091** | **269** | **3743** | **2797** | **16900** | | | | | | | | |
| **summa 3** | **262701** | **9949** | **27260** | **23924** | **323834** | | | | | | | | |

## Bilaga 6:1
## Arbetspendlingsmatris




**BILAGA 6:2**

**ARBETSPENDLARE MED BIL**
Antal arbetspendlare inom respektive delområde.



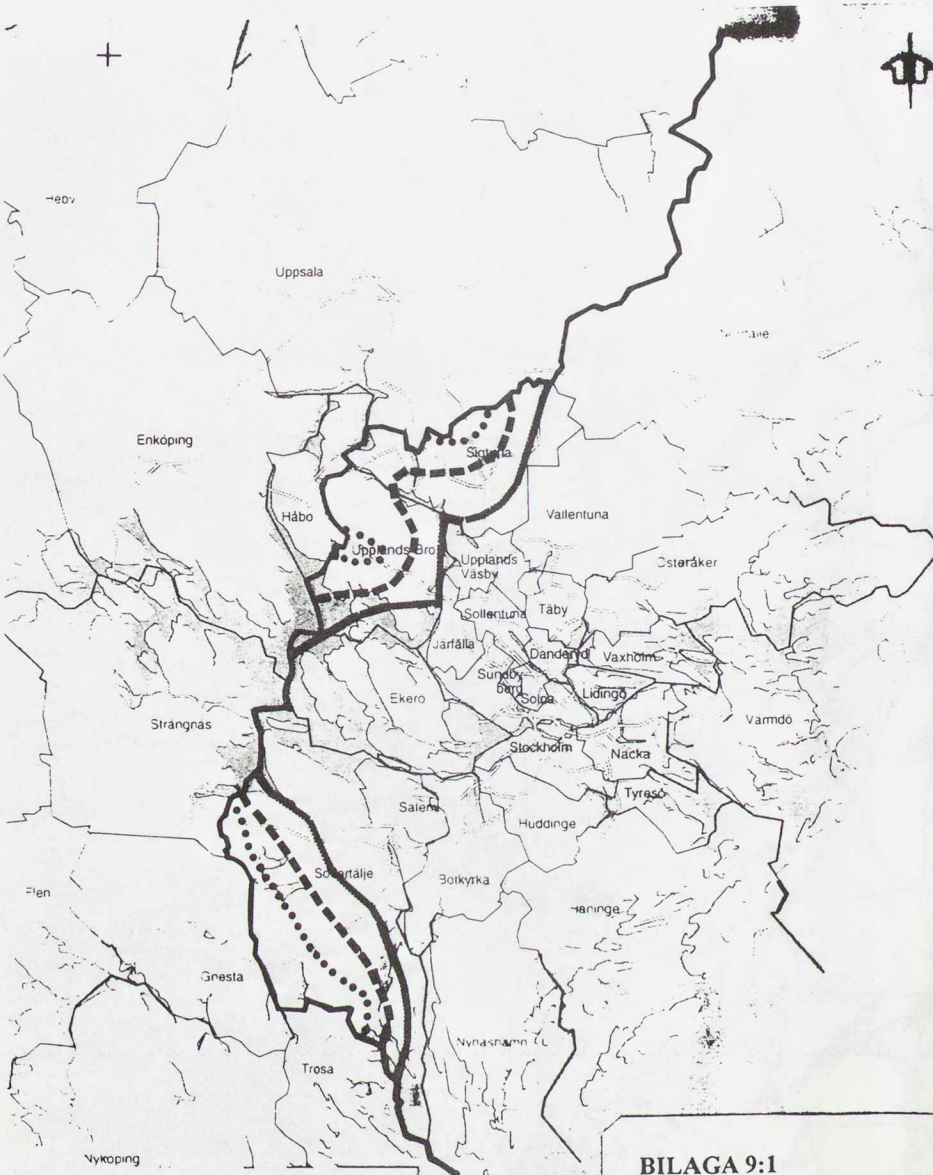

**BILAGA 6:3**

**ARBETSPENDLARE MED**

Antal arbetspendlare mellan delområden samt till och från länets närområden.




**Bilaga 7:1**
**Bensinstationer i Stockholmsregionen**




Regional drivmedelsbeskattning

- 40 öre
- 70 öre
- 1 krona

**BILAGA 9:1**

**INFLUENSOMRÅDEN**

Vid en regional drivmedelsbeskattning på 40 öre, 70 öre respektive 1 krona

KOMMUNALFÖRBUNDET GR

Protokollsutdrag

Protokoll fört vid sammanträde i ledningsgruppen för trafik i GöteborgsRegionen fredagen den 30 juni 1995

---

10 §

---

Bakgrund:

Den särskilda utredaren Ingemar Skogö har på uppdrag av regeringen (dir. 1995:17) övervägt andra finansieringsformer än vägtullar för vägobjekten i Göteborgsöverenskommelsen. Denna utredning har initierats av GöteborgsRegionen.

Under utredningsarbetet har för ledningsgruppen bl.a. redovisats en finansieringslösning varigenom ett vägtullsalternativ kompletteras med en regional fordonsskatt. Enligt förslaget skall den regionala fordonsskatten läggas på en sådan nivå att den tillsammans med nettointäkterna från vägtullssystemet genererar en årlig intäkt i den storleksordningen att intentionerna i överenskommelsen kan uppnås.

1995-06-30
DC notering med
original inlagt

KOMMUNALFÖRBUNDET GR

---

Beslut:

Det beslöts att Ledningsgruppen för egen del accepterar den av Vägtullsutredningen övervägda kompletterande finansieringen i form av en regional fordonsskatt.

Protokollet förklarades omedelbart justerat.

---

Jan Gustafsson

Rätt utdraget intygas

1995-06-30

Förslag till lag om vissa vägtullar

Härigenom föreskrivs följande.

1§ Vägtull skall betalas till staten för att med bil passera gränsen till ett tullbelagt område (betalgräns). Vägtull tas endast ut vid färd in i ett tullbelagt område. Vad som utgör tullbelagt område framgår av bilaga 1 till denna lag.

2§ Intäkterna från vägtullarna får endast användas till sådana ändamål som framgår av bilaga 2 till denna lag.

3§ Med bil avses i denna lag detsamma som i 3 § fordonskungörelsen (1972:595).

4§ Bilens ägare svarar för att vägtullen betalas.
Som bilens ägare anses
1. den som vid tidpunkten för passagen av en betalgräns var antecknad som ägare i bilregistret eller motsvarande utländska register eller i det militära fordonsregistret eller den som senare har antecknats i registren som ägare vid tidpunkten för passagen
2. i fråga om bilar som brukas med stöd av saluvagns-, turistvagns-, exportvagns- eller interimslicens, den som vid ovan angiven tidpunkt innehade licensen.

5§ Vägverket är uppbördsmyndighet för vägtullen.

6§ Vägtull skall tas ut med belopp som framgår av bilaga 3 till denna lag. Tullbeloppen anpassas till det allmänna prisläget vid denna lags ikraftträdande och skall därefter årligen från den 1 januari till kalenderårets utgång tas ut med belopp som efter årlig omräkning motsvarar de i bilagan angivna tullbeloppen multiplicerade med det jämförelsetal som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i

oktober månad året före det år beräkningen avser och 1 januari 1995.

Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade tullbelopp som enligt denna lag skall tas ut under påföljande kalenderår.

Beloppen avrundas till hela kronor.

7§ Från vägtull undantas passage med bilar som enligt lagen (1976:661) om immunitet och priviligier i vissa fall är undantagna från skatteplikt samt utryckningsfordon.

8§ Har föreskriven vägtull inte betalts inom tid som anges i utsänd betalningsanmaning påförs i stället förhöjd vägtull med 500 kr.

Förhöjd vägtull skall betalas senast inom en månad från dagen för beslutet om förhöjd vägtull.

Om vägtull betalts för sent men innan den förhöjda vägtullen påförts skall den förhöjda vägtullen jämkas med inbetalt belopp.

9§ Vägverket får medge befrielse från vägtull och förhöjd vägtull om det med hänsyn till omständigheterna framstår som uppenbart oskäligt att ta ut sådan tull.

10§ Vägverkets beslut enligt denna lag får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Överklagandet skall ha kommit in inom två månader från dagen för beslutet.

Om den klagande gör sannolikt att han inte fått kännedom om beslutet inom den tid som anges i första stycket skall hans överklagande ändå tas upp till prövning. Sådant överklagande skall ha kommit in inom två månader från den dag klaganden fick kännedom om beslutet.

Prövningstillstånd krävs för överklagande till kammarrätten.

11§ Om den förhöjda vägtullen inte betalas inom föreskriven tid skall den lämnas för indrivning enligt lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Vid indrivning får verkställighet ske enligt

utsökningsbalken.

Överklagande inverkar inte på skydlighet att betala föreskriven vägtull.

Denna lag träder i kraft den.....

Bilaga 1

En bilaga som utmärker det tullbelagda området för Stockholm kan upprättas när gränsen för området med säkerhet kan fastställas.

Bilaga 2.

Vägtullsintäkterna från Stockholmsområdet skall, sedan avdrag gjorts för kostnaderna för tullsystemet, i sin helhet användas till investeringar i Ringleden runt Stockholms innerstad och i Yttre tvärleden,inom, söder, väster och norr om Stockholms kommun, drift och underhåll av dessa trafikleder, miljöförbättrande åtgärder i trafiksystemet i Stockholmsregionen, framkomlighetsförbättrande åtgärder i Stockholms kommun samt för infartsparkeringar.

**Vägtullstaxa för Stockholmsområdet**

| Betalsätt | Bil med totalvikt av högst 3,5 ton | Bil med totalvikt över 3,5 ton |
|---|---|---|
| Automatisk debitering vid passage av betalgräns * | | |
| per passage | 20 kr | 60 kr |
| månadskort | 600 kr | 1 800 kr |
| årskort | 7 000 kr | 21 000 kr |
| fakturering, per passage | 25 kr | 65 kr |
| Kontant betalning vid passage av betalgräns | | |
| per passage | 25 kr | 65 kr |
| Betalning i förskott eller efter passage av betalgräns | | |
| senast fyra dygn efter passagen, per passage | 25 kr | 65 kr |
| Efter fyra dygn efter passagen, per passage | 35 kr | 75 kr |

* Om passage av en betalgräns med bil som har en totalvikt av högst 3,5 ton medför att vägtull kan debiteras automatiskt tas inte vägtull ut för den andra passagen av en betalgräns under ett och samma dygn om den första passagen medförde att vägtull debiterades automatiskt.

KUNGL BIBLIOTEKET STOCKHOLM

# Statens offentliga utredningar 1995

## Kronologisk förteckning

1. Ett renodlat näringsförbud. N.
2. Arbetsföretag – En ny möjlighet för arbetslösa. A.
3. Grön diesel – miljö- och hälsorisker. Fi.
4. Långtidsutredningen 1995. Fi.
5. Vårdens svåra val.
   Slutbetänkande av Prioriteringsutredningen. S.
6. Muskövarvets framtid. Fö.
7. Obligatoriska arbetsplatskontakter för arbetslösa. A.
8. Pensionsrättigheter och bodelning. Ju.
9. Fullt ekonomiskt arbetsgivaransvar. Fi.
10. Översyn av skattebrottslagen. Fi.
11. Nya konsumentregler. Ju.
12. Mervärdesskatt – Nya tidpunkter för redovisning och betalning. Fi.
13. Analys av Försvarsmaktens ekonomi. Fö.
14. Ny Elmarknad + Bilagedel. N.
15. Könshandeln. S.
16. Socialt arbete mot prostitutionen i Sverige. S.
17. Homosexuell prostitution. S.
18. Konst i offentlig miljö. Ku.
19. Ett säkrare samhälle. Fö.
20. Utan el stannar Sverige. Fö.
21. Staden på vatten utan vatten. Fö.
22. Radioaktiva ämnen slår ut jordbruk i Skåne. Fö.
23. Brist på elektronikkomponenter. Fö.
24. Gasmoln lamslår Uppsala. Fö.
25. Samordnad och integrerad tågtrafik på Arlandabanan och i Mälardalsregionen. K.
26. Underhållsbidrag och bidragsförskott, Del A och Del B. S.
27. Regional framtid + bilagor. C.
28. Lagen om vissa internationella sanktioner – en översyn. UD.
29. Civilt bruk av försvarets resurser – regelverken, erfarenheter, helikoptrar. Fö.
30. Alkylat och Miljöklassning av bensin. M.
31. Ett vidareutvecklat miljöklassystem i EU. M.
32. IT och verksamhetsförnyelse inom rättsväsendet. Förslag till nya samverkansformer. Ju.
33. Ersättning för ideell skada vid personskada. Ju.
34. Kompetens för strukturomvandling. A.
35. Avgifter inom handikappområdet. S.
36. Förmåner och sanktioner - en samlad redovisning. Fi.
37. Vårt dagliga blad - stöd till svensk dagspress. Ku.
38. Yrkeshögskolan - Kvalificerad eftergymnasial yrkesutbildning. U.
39. Some reflections on Swedish Labour Market Policy. A.
    Några utländska forskares syn på svensk arbetsmarknadspolitik. A.
40. Älvsäkerhet. K.
41. Allmän behörighet för högskolestudier. U.
42. Framtidsanpassad Gotlandstrafik. K.
43. Sambandet Redovisning – Beskattning. Ju.
44. Aktiebolagets organisation. Ju.
45. Grundvattenskydd. M.
46. Effektivare styrning och rättssäkerhet i asylprocessen. A.
47. Tvångsmedel enligt 27 och 28 kap. RB samt polislagen. Ju.
48. EG-anpassade körkortsregler. K.
49. Prognoser över statens inkomster och utgifter. Fi.
50. Kunskapsläget på kärnavfallsområdet 1995. M.
51. Elförsörjning i ofred. N.
52. Godtrosförvärv av stöldgods? Ju.
53. Samverkan för fred. Den rättsliga regleringen. Fö.
54. Fastighetsbildning – en gemensam uppgift för stat och kommun. M.
55. Ett samlat verksamhetsansvar för asylärenden. A.
56. Förmåner och sanktioner – utgifter för administration. Fi.
57. Förslag om ett internationellt flygsäkerhetsuniversitet i Norrköping-Linköping. U.
58. Kompetens och kunskapsutveckling – om yrkesroller och arbetsfält inom socialtjänsten. S.
59. Ohälsoförsäkring och samhällsekonomi – olika aspekter på modeller, finansiering och incitament. S.
60. Kvinnofrid. Del A+B. S.
61. Myndighetsutövning vid medborgarkontor. C.
62. Ett renat Skåne. M.
63. Översyn av skattereglerna för stiftelser och ideella föreningar. Fi.
64. Klimatförändringar i trafikpolitiken. K.
65. Näringslivets tvistlösning. Ju.
66. Polisens användning av övervakningskameror vid förundersökning. Ju.
67. Naturgrusskatt, m.m. Fi.
68. IT-kommissionens arbetsprogram 1995-96. SB.
69. Betaltjänster. Fi.
70. Allmänna kommunikationer – för alla? K.
71. Behörighet och Urval. Förslag till nya regler för antagning till Universitet och högskolor. U.
72. Svenska insatser för internationell katastrof- och flyktinghjälp. Kartläggning, analys och förslag. Fö.
73. Ett aktiebolag för service till universitet och högskolor m.m. U.
74. Lägenhetsdata. Fi.
75. Svensk flyktingpolitik i globalt perspektiv. A.
76. Arbete till invandrare. A.

# Statens offentliga utredningar 1995

## Kronologisk förteckning

77. Röster om EU:s regeringskonferens
    - hearing med organisationsföreträdare, debattörer och forskare. UD.
78. Den svenska rymdverksamheten. N.
79. Vårdnad, boende och umgänge. JU.
80. EU om regeringskonferensen 1996
    - institutionernas rapporter
    - synpunkter i övriga medlemsländer. UD.
81. Ny rättshjälpslag och andra bestämmelser om rättsligt bistånd. Ju.
82. Finansieringslösningar för Göteborgs- och Dennisöverenskommelserna. K.
83. EU-kandidater – 12 länder som kan bli EU:s nya medlemmar. UD.
84. Kulturpolitikens inriktning. Ku.
84. Kulturpolitikens inriktning – i korthet. Ku.
85. Tjugo års kulturpolitik 1974-1994. Ku.

# Statens offentliga utredningar 1995

# Systematisk förteckning


## Statsrådsberedningen

IT-kommissionens arbetsprogram 1995-96. [68]

## Justitiedepartementet

Pensionsrättigheter och bodelning. [8]
Nya konsumentregler. [11]
IT och verksamhetsförnyelse inom rättsväsendet. Förslag till nya samverkansformer. [32]
Ersättning för ideell skada vid personskada. [33]
Sambandet Redovisning - Beskattning. [43]
Aktiebolagets organisation. [44]
Tvångsmedel enligt 27 och 28 kap. RB samt polislagen. [47]
Godtrosförvärv av stöldgods? [52]
Näringslivets tvistlösning. [65]
Polisens användning av övervakningskameror vid förundersökning. [66]
Vårdnad, boende och umgänge.[79]
Ny rättshjälpslag och andra bestämmelser om rättsligt bistånd. [81]

## Utrikesdepartementet

Lagen om vissa internationella sanktioner - en översyn. [28]
Röster om EU:s regeringskonferens - hearing med organisationsföreträdare, debattörer och forskare. [77]
EU om regeringskonferensen 1996 - institutionernas rapporter - synpunkter i övriga medlemsländer. [80]

## Försvarsdepartementet

Muskövarvets framtid. [6]
Analys av Försvarsmaktens ekonomi. [13]
Ett säkrare samhälle. [19]
Utan el stannar Sverige. [20]
Staden på vatten utan vatten. [21]
Radioaktiva ämnen slår ut jordbruk i Skåne. [22]
Brist på elektronikkomponenter. [23]
Gasmoln lamslår Uppsala. [24]
Civilt bruk av försvarets resurser - regelverken, erfarenheter, helikoptrar. [29]
Samverkan för fred. Den rättsliga regleringen. [53]
Svenska insatser för internationell katastrof- och flyktinghjälp. Kartläggning, analys och förslag. [72]

## Socialdepartementet

Vårdens svåra val.
Slutbetänkande av Prioriteringsutredningen. [5]
Könshandeln. [15]
Socialt arbete mot prostitutionen i Sverige. [16]
Homosexuell prostitution. [17]
Underhållsbidrag och bidragsförskott, Del A och Del B. [26]
Avgifter inom handikappområdet. [35]
Kompetens och kunskapsutveckling - om yrkesroller och arbetsfält inom socialtjänsten. [58]
Ohälsoförsäkring och samhällsekonomi - olika aspekter på modeller, finansiering och incitament. [59]
Kvinnofrid. Del A+B. [60]

## Kommunikationsdepartementet

Samordnad och integrerad tågtrafik på Arlandabanan och i Mälardalsregionen. [25]
Älvsäkerhet. [40]
Framtidsanpassad Gotlandstrafik. [42]
EG-anpassade körkortsregler. [48]
Klimatförändringar i trafikpolitiken. [64]
Allmänna kommunikationer - för alla? [70]
Finansieringslösningar för Göteborgs- och Dennisöverenskommelserna. [82]

## Finansdepartementet

Grön diesel - miljö- och hälsorisker. [3]
Långtidsutredningen 1995. [4]
Fullt ekonomiskt arbetsgivaransvar. [9]
Översyn av skattebrottslagen. [10]
Mervärdesskatt - Nya tidpunkter för redovisning och betalning. [12]
Förmåner och sanktioner - en samlad redovisning. [36]
Prognoser över statens inkomster och utgifter. [49]
Förmåner och sanktioner - utgifter för administration. [56]
Översyn av skattereglerna för stiftelser och ideella föreningar. [63]
Naturgrusskatt, m.m. [67]
Betaltjänster. [69]
Lägenhetsdata. [74]

## Utbildningsdepartementet

Yrkeshögskolan - Kvalificerad eftergymnasial yrkesutbildning. [38]
Allmän behörighet för högskolestudier. [41]
Förslag om ett internationellt flygsäkerhetsuniversitet i Norrköping-Linköping. [57]

# Statens offentliga utredningar 1995

# Systematisk förteckning


Behörighet och Urval. Förslag till nya regler för antagning till Universitet och högskolor. [71]
Ett aktiebolag för service till universitet och högskolor m.m. [73]

## Arbetsmarknadsdepartementet

Arbetsföretag - En ny möjlighet för arbetslösa. [2]
Obligatoriska arbetsplatskontakter för arbetslösa. [7]
Kompetens för strukturomvandling. [34]
Some reflections on Swedish Labour Market Policy. [39]
Några utländska forskares syn på svensk arbetsmarknadspolitik. [39]
Effektivare styrning och rättssäkerhet i asylprocessen. [46]
Ett samlat verksamhetsansvar för asylärenden. [55]
Svensk flyktingpolitik i globalt perspektiv. [75]
Arbete till invandrare.[76]

## Kulturdepartementet

Konst i offentlig miljö. [18]
Vårt dagliga blad - Pstöd till svensk dagspress.[37]

## Näringsdepartementet

Ett renodlat näringsförbud. [1]
Ny Elmarknad + Bilagedel. [14]
Elförsörjning i ofred. [51]
Den svenska Rymdverksamheten. [78]

## Civildepartementet

Regional framtid + bilagor. [27]
Myndighetsutövning vid medborgarkontor. [61]

## Miljödepartementet

Alkylat och Miljöklassning av bensin. [30]
Ett vidareutvecklat miljöklassystem i EU. [31]
Grundvattenskydd. [45]
Kunskapsläget på kärnavfallsområdet 1995. [50]
Fastighetsbildning - en gemensam uppgift för stat och kommun. [54]
Ett renat Skåne. [62]