

Skatteväxlingsunderlag

jan 2010

1. Ändrat huvudmannaskap för kollektivtrafiken i Västra Götalandsregionen – Skatteväxlingar och ekonomiska konsekvenser, SKL
2. Justering av underlag för skatteväxling och värdering av tillköp, Gillenius

I denna underlagsrapport samlas det utredningsunderlag som handlar om en eventuell skatteväxling mer tekniska aspekter.

Rapporten består av två delar

1. Ändrat huvudmannaskap för kollektivtrafiken i Västra Götalandsregionen – Skatteväxlingar och ekonomiska konsekvenser, SKL

*Utredningen har gjorts av SKLs ekonomer Derk de Beer och Björn Sundström och beskriver de konsekvenser som en skatteväxling innebär. Den förklarar också hur dessa konsekvenser är kopplade till de nationella inkomst- och kostnadsutjämningsystemen. De beräkningar som presenteras utgår från en justerad ägarersättning utifrån Västtrafiks bokslut 2008. Redan 2009 har standardkostnaden i utjämningsystemet förändrats relativt kraftigt. Det har också skett förändringar i trafikutbudet och skatteunderlaget. Beräkningen som baseras på 2008 års siffror ska därför **endast ses som ett exempel och en ögonblicksbild**. För en mer rättvisande bild behöver vi invänta det år som en eventuell skatteväxling ska baseras på, dvs utfall för 2010. En generell slutsats, som kan dras utifrån utredningen, är att kostnadsutjämningsystemet har en avgörande betydelse för de ekonomiska effekterna för kommunerna vid en skatteväxling, och att dessa effekter kommer aktualiseras oavsett vilken modell man väljer att gå vidare med.*

Denna utredning har i oktober 2009 sänts ut till kommunerna och Västra Götalandsregionen, samt informerats om vid fyra delregionala informationsträffar.

2. Justering av underlag för skatteväxling och värdering av tillköp, Gillenius

Inför de beräkningar som gjordes av SKL var det inte rimligt att göra en fullständig genomlysning av vilka justeringar som kan komma att bli aktuella i ”skarpt läge”. Bl a återstod frågan om skolresornas finansiering. Inför regionala ägarrådets rekommendation har därför rapporten från SKLs ekonomer kompletterats med fördjupad genomgång av kostnadsmassan för att se om ytterligare justeringar är motiverade. För arbetet har konsulten Hans Gillenius anlåtats, och samråd har förts med den grupp bestående av region- och kommuntjänstemän (skatteväxlingsgruppen) som är utsedd att utreda dessa frågor. I utredningen föreslås att de principer som användes för att justera bokslutet 2008 inför SKLs beräkningar kan användas även vid en mer noggrann genomlysning, förutom ytterligare en justering för Göteborgs skolkort, samt att man inte justerar för omlottzoner eller tätortszoner. Förändringen påverkar endast den totala kostnadsmassan marginellt. Slutsatsen att inga ytterligare justeringar krävs baseras på det förslag till principmodeller och ansvarsfördelning som presenteras i underlagsrapporten ”Ansvarsfördelning och samverkansformer”.

Ändrat huvudmannskap för kollektivtrafiken i Västra Götalandsregionen?

Skatteväxlingar och ekonomiska effekter

**Björn Sundström
Derk de Beer**

2009-10-16

Förord

Skatteväxlingsgruppen i Västra Götalandsregionen har uppdragit åt Sveriges Kommuner och Landsting att belysa de ekonomiska konsekvenserna av en eventuell överföring av den kollektivtrafik som kommunerna i länet finansierar, exklusive spårvägstrafiken i Göteborg till regionen.

Resultatet av analysen som utförts av undertecknade ekonomer på Sveriges Kommuner och Landsting redovisas i denna promemoria.

Sveriges Kommuner och Landsting har som organisation varken sett eller tagit ställning till promemorians innehåll.

Stockholm den 5 oktober 2009

Björn Sundström

Derk de Beer

Innehåll

1	Bakgrund.....	5
2	Utjämningsystemet med tonvikt på kollektivtrafiken.....	5
3	Kollektivtrafikkostnader, bidrag och avgifter i Västra Götaland	8
4	Ett ändrat huvudmannaskap kräver skatteväxling	11
5	Ekonomiska effekter vid olika skatteväxlingsalternativ.....	12
6	Inomregional utjämning	16
7	Övrigt.....	16
Bilagor 1 – 7		

1 Bakgrund

Kommunerna och regionen i Västra Götaland har under det senaste året diskuterat huvudmannaskapet för kollektivtrafiken. Tre huvudsakliga strukturer har hittills varit aktuella;

1. Västra Götalandsregionen som ensam huvudman för kollektivtrafiken i länet.
2. Ett fortsatt delat huvudmannaskap mellan kommunerna och regionen men med en ny ekonomisk fördelningsmodell.
3. Västra Götalandsregionen som ensam huvudman för all kollektivtrafik i regionen exklusive spårtrafiken i Göteborgs stad.

I slutet av 2008 beslutade ägarrådet att den skatteväxling som blir nödvändig som en följd av ett ändrat huvudmannaskap bör utredas vidare och inkludera beräkningar på kommunnivå. En arbetsgrupp (Skatteväxlingsgruppen) bildades med representanter för Västra Götalandsregionen, VästKom och de fyra delregionala kommunalförbunden.

Skatteväxlingsgruppen som påbörjade sitt arbete våren 2009 har i sin tur uppdragit åt SKL att biträda gruppen. Resultatet av SKL:s analyser redovisas i det följande.

2 Utjämningsystemet med tonvikt på kollektivtrafiken

I Sverige har det sedan länge funnits en bred politisk uppslutning kring tanken att medborgarna bör ha tillgång till likvärdiga välfärdstjänster oavsett var i landet de bor. Men förutsättningarna att leva upp till denna målsättning är olika och i vissa fall mycket olika mellan kommunerna. För det första finns skillnader i beskattningsbara inkomster, vilket påverkar skatteintäkterna. För det andra finns skillnader i åldersstruktur, social och geografisk struktur, vilket påverkar behoven och kostnaderna.

Det nuvarande systemet för kommunalekonomisk utjämning kan delas upp i fem olika delar: *inkomstutjämning*, *kostnadsutjämning*, *strukturbidrag*, *införandebidrag* och *regleringsbidrag/avgift*, varav strukturbidraget numera ligger utanför det egentliga utjämningsystemet.

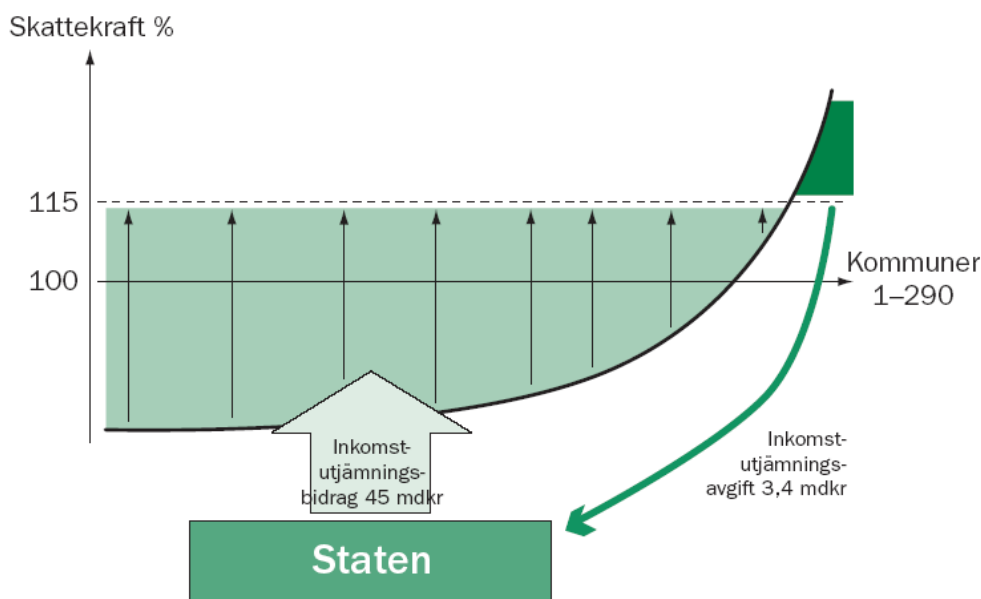
Statligt bidrag utjämnar för skillnader i skatteinkomster

För att utjämna för skillnader i skatteinkomster får de allra flesta kommuner och landsting ett statligt inkomstutjämningsbidrag. Bidraget beräknas utifrån skillnaden mellan den egna beskattningsbara inkomsten per invånare och ett skatteutjämningsunderlag som motsvarar 115 procent av medelskattekraften i riket (för landstingen 110 procent).

Kommuner vars beskattningsbara inkomster överstiger 115 procent av medelskattekraften får betala en inkomstutjämningsavgift till staten (för landstingen gäller 110 procent).

För bidragsberättigade kommuner beräknas bidragen genom att multiplicera skillnaden mellan den egna och den garanterade skattekraften med 95 procent av medelskattesatsen i riket år 2003. För avgiftsskyldiga kommuner beräknas avgiften på motsvarande sätt utifrån 85 procent av medelskattsatsen, se figur 1.

Figur 1 Inkomstutjämnning för kommuner, principskiss



Vid beräkningen av bidraget eller avgiften tas också hänsyn till att uppgiftsfördelningen mellan kommuner och landsting i respektive län eftersom den varierar mellan länen. Huvudmannaskapsförändringarna under 1990-talet har främst handlat om att kommunerna har övertagit ansvaret från landstingen för flera verksamheter, t.ex. äldreomsorgen. Förändringar i motsatt riktning, t.ex. beträffande kollektivtrafiken, har också förekommit. Detta har reglerats ekonomiskt med skatteväxlingar som inneburit att kommunerna har sänkt och landstinget höjt skatten på ett sätt som gjort huvudmannaskapsförändringen neutral för skattebetalarna.

Kostnadsutjämnningen är mellankommunal

Kostnadsutjämnningen utjämnar för skillnader i åldersstruktur, etnicitet samt socioekonomiska och geografiska förhållanden. Den byggs enligt dagens system upp av tio delmodeller för kommunerna och fyra för landstingen varav de flesta avser verksamheter som till exempel barnomsorg, äldreomsorg och hälso- och sjukvård.

Kollektivtrafiken hanteras i en gemensam utjämningsmodell för kommuner och landsting.

För varje verksamhet som omfattas av utjämnningen beräknas en standardkostnad för varje kommun/landsting. Summan av kommunens/landstingets standardkostnader blir kommunens/landstingets strukturstandardkostnad.

Om strukturkostnaden är högre än genomsnittet för riket får kommunen/landstinget ett bidrag motsvarande skillnaden mot riksgenomsnittet. Om strukturkostnaden är lägre än genomsnittet för riket anses kommunen/landstinget ha en gynnsam struktur och betalar därmed en avgift på motsvarande sätt. Kostnadsutjämnningen är således till sin konstruktion helt mellankommunal.

Av tabellerna 1 och 2 framgår vilka verksamheter som för närvarande ingår i kostnadsutjämnningen samt storleken på omfördelningen i de olika modellerna.

Tabell 1 • Omfördelning samt antal bidrags- respektive avgiftskommuner i kostnadsutjämnningens delmodeller år 2008

Delmodell	Mdkr	Antal kommuner med	
		tillägg	avdrag
Barn med utländsk bakgrund	0,47	25	265
Löner	0,68	42	248
Befolkningsförändring	0,91	153	137
Bebyggelsestruktur	0,96	77	213
Kollektivtrafik	1,07	59	231
Gymnasieskola	1,96	245	45
Grundskola	3,97	205	85
Barnomsorg	4,27	59	231
Individ- o familjeomsorg	4,29	30	260
Äldreomsorg	6,50	206	84
Totalt, netto	5,20	150	140

Källa: Statistiska centralbyrån.

Äldreomsorgen är den verksamhet som kostar mest och där skillnaderna mellan kommunerna är störst, varför modellen för äldreomsorg också omfördelar mest pengar.

Beträffande kollektivtrafiken är det 231 kommuner som betalar till 59. Betalningsströmmarna går huvudsakligen från landsbygdskommuner till storstäder och större städer. Från Haparanda i norr till Tomelilla i söder får små kommuner bidra till tunnelbanan i Stockholm och spårvagnarna i Göteborg eftersom dessa städer har ett strukturellt behov av mer kollektivtrafik för att arbetspendlingen ska kunna fungera på ett tillfredsställande sätt.

Tabell 2 • Omfördelning samt antal bidrags- respektive avgiftslandsting¹ i kostnadsutjämningsens delmodeller år 2008

Delmodell	Mdkr	Antal landsting med	
		tillägg	Avdrag
Befolkningsförändring	0	0	0
Löner	0,21	3	18
Hälso- o sjukvård	1,22	10	11
- därav glesbygdstillägg	0,49	13	8
Kollektivtrafik	1,36	1	20
Totalt , netto	1,36	6	15

Källa: Statistiska centralbyrån

Som framgår av tabell 2 är det bara ett landsting, Stockholm, som får tillägg medan alla andra får avdrag.

Utjämningsmodellen för kollektivtrafik

Standardkostnaden för kollektivtrafiken beräknas länsvis med hjälp av variablerna gleshet, arbetspendling och tätortsstruktur. Därefter fördelas 50 procent till kommunerna och 50 procent till landstingen. För Stockholms län gäller dock att 60 procent av den beräknade kollektivtrafikkostnaden tillfaller landstinget.

Inom respektive län ska fördelningen mellan kommunerna ske efter kommunernas andel av de totala kollektivtrafikkostnaderna i länet 2002².

Som utjämningsystemet är uppbyggt bör således alla kommuner i respektive län ha samma nettokostnad (korrigerad för avvikande ambitionsnivå) för kollektivtrafik efter bidrag och avgifter. Detta är inte fallet i Västra Götaland, se vidare avsnittet om standardkostnadsfördelningen nedan.

3 Kollektivtrafikkostnader, bidrag och avgifter i Västra Götaland

Kostnader och kostnadsfördelning

I tabell 3 redovisas 2008 års nettokostnader för kollektivtrafiken i Västra Götalands län för den kommun med lägst kostnader, median- och maxkommunen exklusive Göteborgs stad samt för kommunkollektivet som helhet och regionen. I bilaga 1 redovisas motsvarande uppgifter för samtliga kommuner.

¹ Till landsting i detta sammanhang räknas även Gotland som är en landstingsfri kommun

² Kommunerna i Västra Götaland och Jämtland har fått uppdaterade andelar efter ansökning till regeringen.

Tabell 3 • Kollektivtrafikkostnader (tkr) samt procentuell fördelning av kostnaderna år 2008

Kommun	Korrigerad ägarersättning	Procentuell fördelning	Kostnad (kr/inv.)
Min	48	0,00	9
Median	5 679	0,47	570
Max exkl Göteborg	81 107	6,69	803
Göteborg	742 327	61,23	1 504
Samtliga kommuner	1 212 270	100,00	783
Kommunkollektivet	1 212 270	53,53	783
VGR	1 052 505	46,47	680
VG	2 264 775	100,00	1 464

Av tabellen framgår att kostnaderna för Göteborgs stad uppgår till drygt 61 procent av kommunkollektivets totala kostnader samt att regionens totala andel av kostnaderna i länet endast uppgår till 46,5 procent, enligt gällande avtal, medan utjämningsystemets tänkta fördelning är 50/50 mellan kommunerna och landstinget i länet.

Standardkostnadsfördelningen

Som ovan redovisats är det tänkt att standardkostnadsfördelningen mellan kommunerna ska ske efter kommunernas andel av kommunkollektivets kostnader i länet.

Frågan är om detta stämmer överens med dagens verklighet. I tabell 4 ges besked. Kommunerna är rangordnade efter största vinnare respektive största förlorare med gällande fördelning. I bilaga 2 redovisas motsvarande uppgifter för samtliga kommuner.

Tabell 4 • Standardkostnader, standardkostnadernas respektive kostnadernas procentuella fördelning samt aktuell differens

Kommun	Standard-kostnads-fördelning (%)	Faktisk kostnads-fördelning (%)	Differens i procent	Differens i tkr	Skillnad (utdeb. kr/skkr)
Störst vinnare	2,78	2,23	0,55	5 271	0,048
Median	0,72	0,71	0,01	73	0,003
Störst förlorare	1,63	2,39	-0,76	-7 290	-0,072
Göteborg	60,60	61,23	-0,63	-6 050	-0,006
Samtliga kommuner	100,00	100,00	0,00	0	0,000

En bidragande orsak till att standardkostnadsfördelningen inte stämmer överens med den faktiska kostnadsfördelningen är att gällande fördelning beträffande standardkostnaderna inte bygger på enhetligt redovisade kostnadsuppgifter. Vissa

kommuner har nämligen inkluderat både kostnader för färdtjänst och skolskjutsar i redovisade kostnader för kollektivtrafik.

Standardkostnader kontra faktiska kostnader

Det är dock inte bara den faktiska kostnadsfördelningen jämfört med standardkostnadsfördelningen som är intressant i utjämnings-sammanhang. Lika intressant är hur de faktiska kostnaderna korresponderar mot den ersättning standardkostnaden ger. Om standardkostnaden är lägre än den faktiska är kommunen, kommunkollektivet eller regionen underkompenserad. Den bristfälliga kompensationen kan dels bero på eftersläpningseffekter i kostnadsutjämnningen och felaktigheter i kostnadsfördelningen mellan kommunerna i länet men också på att den enskilda huvudmannen själv har valt en sådan hög service-/ambitionsnivå som systemet varken förmår eller ska kompensera för. Det kan heller inte uteslutas att systemet missat att fånga upp strukturella merkostnader som är specifika för regionen.

År 2008 uppgick den snittkostnad som utjämnningen för kollektivtrafik grundar sig på till 600 kronor per invånare vad gäller primärkommunerna. Som kompensation för ett större behov av kollektivtrafik erhåller kommunkollektivet i storstads-länen ett tillägg för beräknade merkostnader som betalas med motsvarande avdrag från övriga län. Till kommunkollektivet i Västra Götalands län svarar tillägget mot 21 kronor per invånare år 2008. Om detta tillägg hade korresponderat mot regionens faktiska merkostnader och kostnadsfördelningen mellan kommunerna hade gjorts på rätt sätt hade systemet fungerat fullt ut så som det är tänkt. Alla kommuner hade haft en total nettokostnad för kollektivtrafik på 600 kronor per invånare inklusive bidrag och avgifter, se tabell 5 och bilaga 3. Men ett stort problem i sammanhanget är att den faktiska nettokostnaden är 162 kronor högre än standardkostnaden vilket i huvudsak drabbar kommuner som har högre nettokostnader än standardkostnaden, t.ex. Göteborg och Tjörn. Kommuner som har lägre kostnader än snittkostnaden i riket slipper att bidra till länets faktiska merkostnad.

Tanken bakom utjämnningssystemet är som tidigare nämnts att alla kommuner skulle ha betalat minst 600 kronor per invånare år 2008³ för kollektivtrafik. Endast merkostnader som beror på en högre ambitionsnivå än vad som svarar mot de strukturella behoven skulle ha betalats av den enskilde huvudmannen. Till en hög ambitionsnivå räknas inte tunnelbanan i Stockholm eller spårvägstrafiken i Göteborg. Till storstädernas särskilda behov av kollektivtrafik ska alla kommuner vara med och betala enligt utjämnningssystemets intentioner. Det gäller såväl Pajala i Norrbotten som Sotenäs i Västra Götaland.

³ År 2009 är standardkostnaden för riket 673 kr/inv.

Tabell 5 • Kommunernas faktiska nettokostnader för kollektivtrafik jämfört med utjämningsystemets intentioner

Dagsläget (systemet kompenserar inte kommunerna fullt ut)						Om systemet kompenserat kommunerna fullt ut		
<i>Standardkostnad riket</i>						<i>600</i>		
Kommun	Standardkostnad	Avgift(+)/ Bidrag (-)	Netto- kostnad	Total netto- kostnad	Diff mot tänkt fördelning	Standard- kostnad	Avgift(+)/ Bidrag (-)	Total netto- kostnad
Min	315	285	188	473	-127	188	412	600
Median	277	323	316	639	39	316	284	600
Max exkl Göteborg	311	289	589	878	278	589	11	600
Göteborg	1 180	-580	1 504	924	324	1 504	-904	600
Samtliga kommuner	621	-21	783	762	162	783	-183	600

4 Ett ändrat huvudmannaskap kräver skatteväxling

Vid en eventuell förändring av huvudmannaskapet för kollektivtrafiken i Västra Götaland ställs krav på ett antal överenskommelser mellan kommunerna och regionen samt krav på skatteväxling och justeringar i såväl inkomst- som kostnadsutjämnningen. Arbetsgången kan sammanfattas i följande punkter.

1. Bestämma hur gränssnittet ska se ut.
2. Beräkna hur stor skatteväxling som krävs för att kompensera regionen för övertagna kostnader inklusive justering för effekten av förändrade länsvisa skattesatser i inkomstutjämnningen.
3. Visa vilka justeringar som krävs i utjämningsystemet. Både inkomst- och kostnadsutjämnningen berörs.
4. Redovisa de ekonomiska konsekvenserna för berörda parter av föreslagna förändringar.
5. Vid behov föreslå ett inomregionalt utjämningsystem som under en begränsad tidsperiod mildrar omfördelningseffekterna.

Gränssnittet

Det finansiella gränssnittet mellan Västra Götalandsregionen (VGR) och kommunerna i länet måste vara enhetligt. I princip finns tre tänkbara varianter beträffande gränssnittet för kollektivtrafiken.

- a) Precis som idag delas huvudmannaskapet mellan kommunerna och VGR.
- b) Regionen blir ensam ansvarig för all kollektivtrafik i länet (den modell som tillämpas i Stockholms län och Skåne-regionen).
- c) Ansvaret för spårvägstrafiken läggs på primärkommunerna medan VGR övertar ansvaret för all annan kollektivtrafik.

Skatteväxling

Vid den skatteväxling som behövs för att kompensera VGR ekonomiskt för över- tagen verksamhet ska växlingssatsen baseras på faktiskt överförd kostnad, den uppräknade medelskattekraften i länet samt de ekonomiska effekter som föränd- ringar i den länsvisa skattesatsen för med sig eftersom inkomstutjämningsbidragen reduceras för kommunerna när den länsvisa skattesatsen sjunker.

Om VGR övertar ansvaret för all kollektivtrafik i länet blir växlingssatsen 0,39 procent räknar på 2008 års kostnader och intäkter (0,45 procent utan hänsyn tagen till effekterna i inkomstutjämningsbidragen).

Om VGR övertar ansvaret för all kollektivtrafik exklusive spårvägstrafiken blir växlingssatsen 0,29 procent (0,34 procent utan hänsyn tagen till effekterna i in- komstutjämningsbidragen).

I sammanhanget bör vidare påpekas att länet förlorar ekonomiskt på att skatte- växla från kommunerna till regionen om inte effekterna justeras av staten. Detta hänger samman med att den länsvisa skattesatsen som är styrande för inkomst- utjämningsbidragen inte ger ett lika stort tillskott i inkomstutjämningsbidragen för lands- ting eftersom garantinivån är lägre, 110 procent jämfört med 115 procent för kommunerna, se tabell 6

Tabell 6 • Tillskott i inkomstutjämningsbidragen i landstings- respektive kommunsystemet

	VGR	Kommunkollektivet	Differens
Eget uppräknat skatteunderlag	268 247 538 390	268 247 538 390	0
Underlag för tillskott (110 resp. 115 %)	30 097 170 954	43 658 294 110	-13 561 123 156
Tillskott (kr) vid en växling på 0,29 %	87 281 796	126 609 053	-39 327 257
Tillskott (kr) vid en växling på 0,39 %	117 378 967	170 267 347	-52 888 380

Som framgår av tabellen drabbas länet av ett inkomstbortfall på knappt 40 miljo- ner kronor om växlingen sker på 0,29 procent. Om växlingen sker på 0,39 procent, dvs. för all kollektivtrafik i länet, uppgår inkomstbortfallet till knappt 53 miljoner kronor.

Problemet med skilda garantinivåer är för närvarande en uppgift att lösa för den parlamentariska kommitté, *Utjämningskommittén.08*, som har till uppgift att se över det nuvarande utjämningsbidragssystemet. Uppdraget ska slutredovisas i april 2011. Vid en eventuell växling före 2012-2013 krävs således att länet kompenseras av staten i särskild ordning.

5 Ekonomiska effekter vid olika skatteväxlingsalternativ

Ekonomiska effekter om all kollektivtrafik överförs till VGR

I tabell 7 nedan redovisas det ekonomiska utfallet för kommunkollektivet, största vinnare och förlorare, Göteborgs stad samt Västra Götalandsregionen om huvud- mannaskapet för att kollektivtrafik i länet överförs till VGR. I bilaga 4 redovisas utfallet per kommun. Beräkningarna förutsätter att de drygt 50 miljoner kronor

som faller bort på grund av skilda garantinivåer i inkomstutjämningsen för kommuner respektive landsting återförs till länet.

Tabell 7 • Ekonomisk utfall om VGR blir ensam huvudman för kollektivtrafiken

Kommun	Nuvarande kostnad (kr/inv.)	Standard-kostnad (kr/inv)	Avgift/bidrag (kr/inv)	Netto-kostnad (kr/inv)	Kostnad efter växling (kr/inv.)	Utdebiterings-effekt (kr/inv.)	Ny standard-kostnad (kr/inv)	Avgift/bidrag (kr/inv)	Ny netto-kostnad (kr/inv)	Skillnad (kr/inv)	Skillnad (utdeb. kr/skkr)
Störst vinnare exkl.											
Göteborgs stad	589	311	289	878	0	783	621	-21	762	-116	-0,070
Median	436	397	203	639	0	783	621	-21	762	123	0,072
Störst förlorare	541	661	-61	480	0	783	621	-21	762	282	0,188
Göteborgs stad	1504	1180	-580	924	0	783	621	-21	762	-162	-0,094
Samtliga kommuner	783	621	-21	762	0	783	621	-21	762	0	0,000
VGR	680	618	80	760	1 464	-783	618	80	761	0	0,000

Som framgår av tabellen kommer den kommun som förlorar mest på ett ändrat huvudmannaskap jämfört med utfallet i dagens system att gå miste om 282 kronor per invånare motsvarande 18,8 öre på skatten.

Störst vinnare blir Göteborgs stad och Tjörns kommun som kommer att tjäna 162 respektive 116 kronor per invånare, vilket ligger i nivå med vad mediankommunen i länet förlorar.

Det är dock inte helt rättvisande att tala om vinnare och förlorare i detta sammanhang eftersom dagens kostnadsutjämningsen inte fångar upp de strukturella kostnads-skillnaderna mellan kommunerna i länet på ett korrekt sätt. I princip skulle ingen kommun i landet ha kommit undan med mindre än en total nettokostnad för kollektivtrafiken på 600 kronor per invånare år 2008 inklusive avgifter till utjämnings-systemet. I Västra Götaland var det flera kommuner som kom undan med en lägre kostnad år 2008.

Ekonomiska effekter om all kollektivtrafik exklusive spårtrafiken överförs till VGR i enlighet med utjämnings-systemets intentioner

I tabell 8 nedan redovisas det ekonomiska utfallet för kommunkollektivet exklusive Göteborgs stad, största vinnare och förlorare, Göteborgs stad samt Västra Götalandsregionen om huvudmannaskapet för att kollektivtrafik exklusive spår-vägtrafiken i länet överförs till VGR och att alla kommuner i länet får samma nettokostnad efter utjämningsen i enlighet med utjämnings-systemets intentioner. I bilaga 5 redovisas utfallet per kommun. Beräkningarna förutsätter att de knappt 40 miljoner kronor som faller bort på grund av skilda garantinivåer i inkomstutjämningsen för kommuner respektive landsting återförs till länet.

Tabell 8 • Ekonomisk utfall om Göteborgs stad behåller spårtrafiken

Kommun	Nuvarande kostnad (kr/inv.)	Standard-kostnad (kr/inv)	Avgift/bidrag (kr/inv)	Netto-kostnad (kr/inv)	Kostnad efter växling (kr/inv.)	Utdebiterings-effekt (kr/inv.)	Ny standard-kostnad (kr/inv)	Avgift/bidrag (kr/inv)	Ny netto kostnad (kr/inv)	Skillnad (kr/inv)	Skillnad (utdeb. kr/skkr)
Störst vinnare exkl.											
Göteborgs stad	589	311	289	878	0	590	428	172	762	-116	-0,070
Median	436	397	203	639	0	590	428	172	762	123	0,072
Störst förlorare	541	661	-61	480	0	590	428	172	762	282	0,188
Kommunerna exkl Gbg.	446	359	241	687	0	590	428	172	762	75	0,044
Göteborgs stad	1504	1180	-580	924	607	590	1035	-435	762	-162	-0,094
Samtliga kommuner	783	621	-21	762	193	590	621	-21	762	0	0,000
VGR	680	618	80	760	1 270	-590	618	80	760	0	0,000

Som framgår av tabellen blir utfallet om Göteborgs stad behåller huvudmannskapet för spårvägstrafiken närmast identiskt med utfallet för alternativet ”all kollektivtrafik till regionen” om justeringen görs på ett sätt som överensstämmer med utjämningsystemets intentioner.

Effekter om Göteborgs stad fortsätter med att stå för en större andel av de strukturella merkostnaderna i regionen

I tabell 9 nedan redovisas hur det ekonomiska utfallet blir för Göteborgs stad respektive övriga kommuner i länet blir om Göteborgs stad även fortsättningsvis bara får en standardkostnad som svarar mot den faktiska andelen av totalkostnaden i enlighet med hur utjämningsystemet se ut idag. Som framgår av tabellen blir den totala nettokostnaden inklusive växlingskostnaden 126 kronor högre för Göteborgs stad jämfört med övriga kommuner i länet.

I tabell 10 redovisas det ekonomiska utfallet för kommunkollektivet exklusive Göteborgs stad, största vinnare och förlorare, Göteborgs stad samt VGR med samma fördelningsgrund. Utfallet per kommun redovisas i bilaga 6.

Även med denna fördelningsgrund förutsätter beräkningarna att de knappt 40 miljoner kronor som faller bort på grund av skilda garantinivåer i inkomstutjämningsen för kommuner respektive landsting återförs till länet.

Tabell 9• Ekonomisk utfall om Göteborgs stad behåller spårtrafiken och dagens fördelningsmodell i kostnadsutjämnings behålls

	Göteborgs stad	Övriga kommuner	Kommun- kollektivet
Antal invånare 1/1 2008	493 502	1 053 796	1 547 298
Dagsläget			
Spårvägstrafik (tkr)	299 367	0	299 367
Spårvägstrafik (kr/inv.)	607	0	193
Busstrafik m.m. (tkr)	442 960	469 943	912 903
Busstrafik m.m. (kr/inv)	898	446	590
Totalt (tkr)	742 327	469 943	1 212 270
Totalt (%)	61,23%	38,77%	100%
Totalt (kr/inv.)	1 504	446	783
Avgifter(kr/inv)	-580	241	-21
Totalt (kr/inv. inkl. bidrag/avg)	924	687	762
Efter växling			
Spårvägstrafik (tkr)	299 367	0	299 367
Spårvägstrafik (kr/inv.)	299 367	0	299 367
Busstrafik m.m. (tkr)	0	0	0
Busstrafik m.m. (kr/inv)	0	0	0
Totalt (tkr)	299 367	0	299 367
Totalt (%)	100%	0%	100%
Totalt (kr/inv.)	607	0	193
Växlingskostnad (kr/inv.)	590	590	590
Totalt efter växling (kr/inv)	1 197	590	783
Totalt efter växling (%)	48,71%	51,29%	100,00%
Avgifter(kr/inv)	-348	132	-21
Totalt (kr/inv. inkl. bidrag/avg)	848	722	762

Tabell 10• Ekonomisk utfall för största vinnare resp. förlorare om Göteborgs stad behåller spårtrafiken och dagens fördelningsmodell i kostnadsutjämnings behålls

Kommun	Kostnad efter växling (kr/inv.)	Utdebiterings-effekt (kr/inv.)	Ny standard-kostnad (kr/inv)	Avgift/bidrag (kr/inv)	Ny netto-kostnad (kr/inv)	Skillnad (kr/inv)	Skillnad (utdeb. kr/skkr)
Störst vinnare exkl. Göteborgs stad	0	590	468	132	722	-156	-0,09
Median	0	590	468	132	722	72	0,04
Störst förlorare	0	590	468	132	722	242	0,16
Göteborgs stad	607	590	948	-348	849	-76	-0,04
Samtliga kommuner	193	590	621	-21	762	0	0,00
VGR	1270	-590	618	80	760	0	0,00

6 Inomregional utjämning

Det finns två typer av inomregional utjämning som båda kräver särskilt lagstöd;

- Mellankommunal utjämning som vanligtvis syftar till att utjämna för effekterna av genomförda skatteväxlingar i samband med huvudmannaskapsförändringar. Utjämningen hanteras internt inom kommunsektorn (i regel via länsförbunden).
- Ett landstingsbidrag (kontantstöd) till vissa kommuner.

En mellankommunal utjämning i traditionell mening handlar om att de kommuner som vunnit på en skatteväxling i samband med huvudmannaskapsförändringar (övergångsvis) skall lämna bidrag till de kommuner som förlorat på förändringen.

7 Övrigt

Skolskjutsar och färdtjänst

Inom ramen för skatteväxlingsgruppens uppdrag har det även diskuterats att överföra huvudmannaskapet för skolskjutsarna och färdtjänsten i länet från kommunerna till regionen.

Enligt vår bedömning strider en huvudmannaskapsförändring beträffande ansvaret för skolskjutsarna mot skollagen. Det är kommunen som enligt skollagen är huvudman för grundskolan. Lagen säger vidare att det är elevens hemkommun som ska ombesörja att skolskjuts anordnas.

Kommunen, vårdnadshavarna, eleverna, skolskjutsentreprenören och förarna har ett gemensamt ansvar för eleverna under skolskjutsen samt till och från denna.

Rätten till färdtjänst regleras i färdtjänstlagen. Kommunens uppgifter enligt denna lag fullgörs av den eller de nämnder som kommunfullmäktige bestämmer (4§). Kommunen får, efter överenskommelse med landstinget, om det hör till de läns- trafikansvariga, överlåta sina uppgifter till trafikhuvudmannen i länet. Uppgifterna får överlåtas även om trafikhuvudmannen är ett aktiebolag.

Bilaga 1 Kostnader per kommun (tkr), kommunkollektivet och VGR samt procentuell fördelning av kostnaderna

Kommun	Korrigerad ägarersättning	Procentuell fördelning	Kostnad (kr/inv.)
Härryda	12 645	1,04	384
Partille	10 939	0,90	325
Öckerö	8 598	0,71	702
Stenungsund	14 242	1,17	609
Tjörn	8 802	0,73	589
Orust	11 767	0,97	765
Sotenäs	1 744	0,14	188
Munkedal	4 482	0,37	437
Tanum	6 620	0,55	541
Dals-Ed	3 378	0,28	699
Färgelanda	2 361	0,19	349
Ale	9 668	0,80	357
Lerum	16 636	1,37	441
Vårgårda	3 154	0,26	287
Bollebygd	1 427	0,12	174
Grästorp	193	0,02	33
Essunga	48	0,00	9
Karlsborg	1 059	0,09	155
Gullspång	1 771	0,15	326
Tranemo	5 948	0,49	506
Bengtstors	5 679	0,47	570
Mellerud	2 170	0,18	227
Lilla Edet	1 775	0,15	138
Mark	10 675	0,88	316
Svenljunga	4 375	0,36	419
Herrljunga	1 405	0,12	151
Vara	3 840	0,32	240
Götene	2 402	0,20	184
Tibro	286	0,02	27
Töreboda	1 091	0,09	116
Göteborg	742 327	61,23	1504
Mölnadal	25 931	2,14	436
Kungälv	17 658	1,46	445
Lysekil	13 282	1,10	908
Uddevalle	28 058	2,31	551
Strömstad	5 550	0,46	480
Vänersborg	12 999	1,07	352
Trollhättan	27 056	2,23	498
Alingsås	19 856	1,64	540
Borås	81 107	6,69	803
Ulricehamn	8 598	0,71	381
Åmål	2 267	0,19	180
Mariestad	7 520	0,62	315
Lidköping	13 010	1,07	344
Skara	3 562	0,29	192
Skövde	28 957	2,39	577
Hjo	611	0,05	69
Tidaholm	1 212	0,10	96
Falköping	13 529	1,12	432
S:a kommuner	1 212 270	100,00	783
Kommunkollektivet	1 212 270	53,53	783
VGR	1 052 505	46,47	680
VG	2 264 775	100,00	1 464

Bilaga 2 Standardkostnader, standardkostnadernas respektive kostnadernas procentuella fördelning samt aktuell differens

Kommun	Antal inv. 1/1 2008	Standardkostn. (kr/inv)	Standardkostn. (tkr)	Standardkostn. (fördeln. i %)	Kostnadsförd. (procent)	Skillnad (procent)	Skillnad (utdeb. kr/skkr)
Härryda	32 969	364	12 001	1,25	1,04	0,21	0,030
Partille	33 699	240	8 088	0,84	0,90	-0,06	-0,009
Öckerö	12 256	562	6 888	0,72	0,71	0,01	0,003
Stenungsund	23 389	434	10 151	1,06	1,17	-0,12	-0,024
Tjörn	14 944	311	4 648	0,48	0,73	-0,24	-0,077
Orust	15 373	527	8 102	0,84	0,97	-0,13	-0,040
Sotenäs	9 280	315	2 923	0,30	0,14	0,16	0,082
Munkedal	10 256	447	4 584	0,48	0,37	0,11	0,050
Tanum	12 246	661	8 095	0,84	0,55	0,30	0,115
Dals-Ed	4 835	510	2 466	0,26	0,28	-0,02	-0,022
Färgelanda	6 770	186	1 259	0,13	0,19	-0,06	-0,045
Ale	27 092	127	3 441	0,36	0,80	-0,44	-0,077
Lerum	37 711	266	10 031	1,04	1,37	-0,33	-0,042
Värgårda	10 988	326	3 582	0,37	0,26	0,11	0,049
Bollebygd	8 193	202	1 655	0,17	0,12	0,05	0,032
Grästorp	5 831	66	385	0,04	0,02	0,02	0,020
Essunga	5 638	1	6	0,00	0,00	0,00	-0,003
Karlsborg	6 850	105	719	0,07	0,09	-0,01	-0,009
Gullspång	5 425	199	1 080	0,11	0,15	-0,03	-0,030
Tranemo	11 750	441	5 182	0,54	0,49	0,05	0,020
Bengtsfors	9 957	390	3 883	0,40	0,47	-0,06	-0,031
Mellerud	9 553	98	936	0,10	0,18	-0,08	-0,041
Lilla Edet	12 835	121	1 553	0,16	0,15	0,02	0,006
Mark	33 729	277	9 343	0,97	0,88	0,09	0,013
Svenljunga	10 431	370	3 859	0,40	0,36	0,04	0,019
Herrljunga	9 304	176	1 638	0,17	0,12	0,05	0,028
Vara	16 008	240	3 842	0,40	0,32	0,08	0,025
Götene	13 056	84	1 097	0,11	0,20	-0,08	-0,031
Tibro	10 611	26	276	0,03	0,02	0,01	0,002
Töreboda	9 376	111	1 041	0,11	0,09	0,02	0,009
Göteborg	493 502	1180	582 332	60,60	61,23	-0,63	-0,006
Mölnadal	59 430	397	23 594	2,46	2,14	0,32	0,025
Kungälv	39 649	296	11 736	1,22	1,46	-0,24	-0,028
Lysekil	14 633	706	10 331	1,08	1,10	-0,02	-0,007
Uddevalla	50 921	490	24 951	2,60	2,31	0,28	0,026
Strömstad	11 558	558	6 449	0,67	0,46	0,21	0,088
Vänersborg	36 939	225	8 311	0,86	1,07	-0,21	-0,027
Trollhättan	54 300	492	26 716	2,78	2,23	0,55	0,048
Alingsås	36 739	366	13 446	1,40	1,64	-0,24	-0,031
Borås	100 985	682	68 872	7,17	6,69	0,48	0,023
Ulricehamn	22 542	350	7 890	0,82	0,71	0,11	0,024
Åmål	12 589	146	1 838	0,19	0,19	0,00	0,002
Mariestad	23 871	340	8 116	0,84	0,62	0,22	0,045
Lidköping	37 773	334	12 616	1,31	1,07	0,24	0,030
Skara	18 544	170	3 152	0,33	0,29	0,03	0,009
Skövde	50 197	312	15 661	1,63	2,39	-0,76	-0,072
Hjo	8 809	81	714	0,07	0,05	0,02	0,013
Tidaholm	12 651	96	1 214	0,13	0,10	0,03	0,010
Falköping	31 311	325	10 176	1,06	1,12	-0,06	-0,009
S:a kommuner	1 547 298	621	960 868	100,00	100,00	0,00	0,000

Bilaga 3 Kommunernas faktiska nettokostnader för kollektivtrafik jämfört med utjämningsystemets intentioner

Dagsläget (systemet kompenserar inte kommunerna fullt ut)						Om systemet kompenserat kommunerna fullt ut		
Standardk. Riket						600		
Kommun	Standardkostnad	Avgift(+)/Bidrag (-)	Nettokostnad	Total nettokostnad	Diff mot tänkt fördelning	Standardkostnad	Avgift(+)/Bidrag (-)	Total nettokostnad
Härryda	364	236	384	620	20	384	216	600
Partille	240	360	325	685	85	325	275	600
Öckerö	562	38	702	740	140	702	-102	600
Stenungsund	434	166	609	775	175	609	-9	600
Tjörn	311	289	589	878	278	589	11	600
Orust	527	73	765	838	238	765	-165	600
Sotenäs	315	285	188	473	-127	188	412	600
Munkedal	447	153	437	590	-10	437	163	600
Tanum	661	-61	541	480	-120	541	59	600
Dals-Ed	510	90	699	789	189	699	-99	600
Färgelanda	186	414	349	763	163	349	251	600
Ale	127	473	357	830	230	357	243	600
Lerum	266	334	441	775	175	441	159	600
Vårgårda	326	274	287	561	-39	287	313	600
Bollebygd	202	398	174	572	-28	174	426	600
Grästorp	66	534	33	567	-33	33	567	600
Essunga	1	599	9	608	8	9	591	600
Karlsborg	105	495	155	650	50	155	445	600
Gullspång	199	401	326	727	127	326	274	600
Tranemo	441	159	506	665	65	506	94	600
Bengtsfors	390	210	570	780	180	570	30	600
Mellerud	98	502	227	729	129	227	373	600
Lilla Edet	121	479	138	617	17	138	462	600
Mark	277	323	316	639	39	316	284	600
Svenljunga	370	230	419	649	49	419	181	600
Herrljunga	176	424	151	575	-25	151	449	600
Vara	240	360	240	600	0	240	360	600
Götene	84	516	184	700	100	184	416	600
Tibro	26	574	27	601	1	27	573	600
Töreboda	111	489	116	605	5	116	484	600
Göteborg	1180	-580	1504	924	324	1504	-904	600
Mölnadal	397	203	436	639	39	436	164	600
Kungälv	296	304	445	749	149	445	155	600
Lysekil	706	-106	908	802	202	908	-308	600
Uddevalla	490	110	551	661	61	551	49	600
Strömstad	558	42	480	522	-78	480	120	600
Vänersborg	225	375	352	727	127	352	248	600
Trollhättan	492	108	498	606	6	498	102	600
Alingsås	366	234	540	774	174	540	60	600
Borås	682	-82	803	721	121	803	-203	600
Ulricehamn	350	250	381	631	31	381	219	600
Åmål	146	454	180	634	34	180	420	600
Mariestad	340	260	315	575	-25	315	285	600
Lidköping	334	266	344	610	10	344	256	600
Skara	170	430	192	622	22	192	408	600
Skövde	312	288	577	865	265	577	23	600
Hjo	81	519	69	588	-12	69	531	600
Tidaholm	96	504	96	600	0	96	504	600
Falköping	325	275	432	707	107	432	168	600
S:a kommuner	621	-21	783	762	162	783	-183	600
Kommunerna exkl Gbg	359	241	446	687	87	446	154	600
Göteborgs stad	1 180	-580	1504	924	324	1504	-904	600

Bilaga 4 Ekonomisk utfall per kommun om VGR blir ensam trafik huvudman

Kommun	Nuvarande kostnad (kr/inv.)	Standardkostnad (kr/inv)	Avgift/bidrag (kr/inv)	Nettokostnad (kr/inv)	Kostnad efter växling (kr/inv.)	Utdebiterings-effekt (kr/inv.)	Ny standardkostnad (kr/inv)	Avgift/bidrag (kr/inv)	Ny nettokostnad (kr/inv)	Skillnad (kr/inv)	Skillnad (utdeb. kr/skkr)
Härryda	384	364	236	620	0	783	621	-21	762	142	0,085
Partille	325	240	360	685	0	783	621	-21	762	77	0,046
Öckerö	702	562	38	740	0	783	621	-21	762	22	0,015
Stenungsund	609	434	166	775	0	783	621	-21	762	-13	-0,007
Tjörn	589	311	289	878	0	783	621	-21	762	-116	-0,070
Orust	765	527	73	838	0	783	621	-21	762	-76	-0,053
Sotenäs	188	315	285	473	0	783	621	-21	762	289	0,187
Munkedal	437	447	153	590	0	783	621	-21	762	172	0,110
Tanum	541	661	-61	480	0	783	621	-21	762	282	0,188
Dals-Ed	699	510	90	789	0	783	621	-21	762	-27	-0,017
Färgelanda	349	186	414	763	0	783	621	-21	762	-1	0,000
Ale	357	127	473	830	0	783	621	-21	762	-68	-0,037
Lerum	441	266	334	775	0	783	621	-21	762	-13	-0,008
Värgårda	287	326	274	561	0	783	621	-21	762	201	0,127
Bollebygd	174	202	398	572	0	783	621	-21	762	190	0,119
Grästorp	33	66	534	567	0	783	621	-21	762	195	0,102
Essunga	9	1	599	608	0	783	621	-21	762	154	0,095
Karlsborg	155	105	495	650	0	783	621	-21	762	112	0,062
Gullspång	326	199	401	727	0	783	621	-21	762	35	0,019
Tranemo	506	441	159	665	0	783	621	-21	762	97	0,058
Bengtstors	570	390	210	780	0	783	621	-21	762	-18	-0,011
Mellerud	227	98	502	729	0	783	621	-21	762	33	0,019
Lilla Edet	138	121	479	617	0	783	621	-21	762	145	0,089
Mark	316	277	323	639	0	783	621	-21	762	123	0,078
Svenljunga	419	370	230	649	0	783	621	-21	762	113	0,077
Herrljunga	151	176	424	575	0	783	621	-21	762	187	0,123
Vara	240	240	360	600	0	783	621	-21	762	162	0,085
Götene	184	84	516	700	0	783	621	-21	762	62	0,037
Tibro	27	26	574	601	0	783	621	-21	762	161	0,084
Töreboda	116	111	489	605	0	783	621	-21	762	157	0,094
Göteborg	1504	1180	-580	924	0	783	621	-21	762	-162	-0,094
Möln dal	436	397	203	639	0	783	621	-21	762	123	0,072
Kungälv	445	296	304	749	0	783	621	-21	762	13	0,007
Lysekil	908	706	-106	802	0	783	621	-21	762	-40	-0,025
Uddevalla	551	490	110	661	0	783	621	-21	762	101	0,066
Strömstad	480	558	42	522	0	783	621	-21	762	240	0,156
Vänersborg	352	225	375	727	0	783	621	-21	762	35	0,022
Trollhättan	498	492	108	606	0	783	621	-21	762	156	0,102
Alingsås	540	366	234	774	0	783	621	-21	762	-12	-0,007
Borås	803	682	-82	721	0	783	621	-21	762	41	0,025
Ulricehamn	381	350	250	631	0	783	621	-21	762	131	0,076
Åmål	180	146	454	634	0	783	621	-21	762	128	0,090
Mariestad	315	340	260	575	0	783	621	-21	762	187	0,114
Lidköping	344	334	266	610	0	783	621	-21	762	152	0,094
Skara	192	170	430	622	0	783	621	-21	762	140	0,092
Skövde	577	312	288	865	0	783	621	-21	762	-103	-0,066
Hjo	69	81	519	588	0	783	621	-21	762	174	0,101
Tidaholm	96	96	504	600	0	783	621	-21	762	162	0,103
Falköping	432	325	275	707	0	783	621	-21	762	55	0,030
S:a kommuner	783	621	-21	762	0	783	621	-21	762	0	0,000
Kommunkollektivet	783	621	-21	762	0	783	621	-21	762	0	0,000
VGR	680	618	80	760	1 464	-783	618	80	761	0	0,000

Bilaga 5 Ekonomisk utfall om Göteborgs stad behåller spårtrafiken

Kommun	Nuvarande kostnad (kr/inv.)	Standard-kostnad (kr/inv.)	Avgift/bidrag (kr/inv.)	Netto-kostnad (kr/inv.)	Kostnad efter växling (kr/inv.)	Utdebiterings-effekt (kr/inv.)	Ny standard-kostnad (kr/inv.)	Avgift/bidrag (kr/inv.)	Ny netto kostnad (kr/inv.)	Skillnad (kr/inv.)	Skillnad (utdeb. kr/skkr)
Härryda	384	364	236	620	0	590	428	172	762	142	0,085
Partille	325	240	360	685	0	590	428	172	762	77	0,046
Öckerö	702	562	38	740	0	590	428	172	762	22	0,015
Stenungsund	609	434	166	775	0	590	428	172	762	-13	-0,007
Tjörn	589	311	289	878	0	590	428	172	762	-116	-0,070
Orust	765	527	73	838	0	590	428	172	762	-76	-0,053
Sotenäs	188	315	285	473	0	590	428	172	762	289	0,187
Munkedal	437	447	153	590	0	590	428	172	762	172	0,110
Tanum	541	661	-61	480	0	590	428	172	762	282	0,188
Dals-Ed	699	510	90	789	0	590	428	172	762	-27	-0,017
Färgelanda	349	186	414	763	0	590	428	172	762	-1	0,000
Ale	357	127	473	830	0	590	428	172	762	-68	-0,037
Lerum	441	266	334	775	0	590	428	172	762	-13	-0,008
Vårgårda	287	326	274	561	0	590	428	172	762	201	0,127
Bollebygd	174	202	398	572	0	590	428	172	762	190	0,119
Grästorp	33	66	534	567	0	590	428	172	762	195	0,102
Essunga	9	1	599	608	0	590	428	172	762	154	0,095
Karlsborg	155	105	495	650	0	590	428	172	762	112	0,062
Gullspång	326	199	401	727	0	590	428	172	762	35	0,019
Tranemo	506	441	159	665	0	590	428	172	762	97	0,058
Bengtstors	570	390	210	780	0	590	428	172	762	-18	-0,011
Mellerud	227	98	502	729	0	590	428	172	762	33	0,019
Lilla Edet	138	121	479	617	0	590	428	172	762	145	0,089
Mark	316	277	323	639	0	590	428	172	762	123	0,078
Svenljunga	419	370	230	649	0	590	428	172	762	113	0,077
Herrljunga	151	176	424	575	0	590	428	172	762	187	0,123
Vara	240	240	360	600	0	590	428	172	762	162	0,085
Götene	184	84	516	700	0	590	428	172	762	62	0,037
Tibro	27	26	574	601	0	590	428	172	762	161	0,084
Töreboda	116	111	489	605	0	590	428	172	762	157	0,094
Göteborg	1504	1180	-580	924	607	590	1035	-435	762	-162	-0,094
Mölnådal	436	397	203	639	0	590	428	172	762	123	0,072
Kungälv	445	296	304	749	0	590	428	172	762	13	0,007
Lysekil	908	706	-106	802	0	590	428	172	762	-40	-0,025
Uddevalla	551	490	110	661	0	590	428	172	762	101	0,066
Strömstad	480	558	42	522	0	590	428	172	762	240	0,156
Vänersborg	352	225	375	727	0	590	428	172	762	35	0,022
Trollhättan	498	492	108	606	0	590	428	172	762	156	0,102
Alingsås	540	366	234	774	0	590	428	172	762	-12	-0,007
Borås	803	682	-82	721	0	590	428	172	762	41	0,025
Ulricehamn	381	350	250	631	0	590	428	172	762	131	0,076
Åmål	180	146	454	634	0	590	428	172	762	128	0,090
Mariestad	315	340	260	575	0	590	428	172	762	187	0,114
Lidköping	344	334	266	610	0	590	428	172	762	152	0,094
Skara	192	170	430	622	0	590	428	172	762	140	0,092
Skövde	577	312	288	865	0	590	428	172	762	-103	-0,066
Hjo	69	81	519	588	0	590	428	172	762	174	0,101
Tidaholm	96	96	504	600	0	590	428	172	762	162	0,103
Falköping	432	325	275	707	0	590	428	172	762	55	0,030
S:a kommuner	783	621	-21	762	193	590	621	-21	762	0	0,000
Kommunerna exkl Gbg.	446	359	241	687	0	590	428	172	762	75	0,044
Göteborgs stad	1504	1180	-580	924	607	590	1035	-435	762	-162	-0,094
Kommunkollektivet	783	621	-21	762	193	590	621	-21	762	0	0,000
VGR	680	618	80	760	1 270	-590	618	80	760	0	0,000

Bilaga 6 Ekonomisk utfall för vinnare resp. förlorare om Göteborgs stad behåller spårtrafiken och dagens fördelningsmodell i kostnadsutjämnings behålls

Kommun	Kostnad efter växling (kr/inv.)	Utdebiterings-effekt (kr/inv.)	Ny standard kostnad (kr/inv.)	Avgift/bidrag (kr/inv.)	Ny netto kostnad (kr/inv.)	Skillnad mot nuv. kostnad (kr/inv.)	Skillnad (utdeb. kr/skkr)
Härryda	0	590	468	132	722	102	0,061
Partille	0	590	468	132	722	37	0,022
Öckerö	0	590	468	132	722	-18	-0,012
Stenungsund	0	590	468	132	722	-53	-0,030
Tjörn	0	590	468	132	722	-156	-0,094
Orust	0	590	468	132	722	-116	-0,080
Sotenäs	0	590	468	132	722	249	0,162
Munkedal	0	590	468	132	722	132	0,085
Tanum	0	590	468	132	722	242	0,162
Dals-Ed	0	590	468	132	722	-67	-0,043
Färgelanda	0	590	468	132	722	-41	-0,027
Ale	0	590	468	132	722	-108	-0,059
Lerum	0	590	468	132	722	-53	-0,033
Vårgårda	0	590	468	132	722	161	0,102
Bollebygd	0	590	468	132	722	150	0,094
Grästorp	0	590	468	132	722	155	0,081
Essunga	0	590	468	132	722	114	0,070
Karlsborg	0	590	468	132	722	72	0,040
Gullspång	0	590	468	132	722	-5	-0,003
Tranemo	0	590	468	132	722	57	0,034
Bengtstors	0	590	468	132	722	-58	-0,036
Mellerud	0	590	468	132	722	-7	-0,004
Lilla Edet	0	590	468	132	722	105	0,065
Mark	0	590	468	132	722	83	0,053
Svenljunga	0	590	468	132	722	73	0,050
Herrljunga	0	590	468	132	722	147	0,096
Vara	0	590	468	132	722	122	0,064
Götene	0	590	468	132	722	22	0,013
Tibro	0	590	468	132	722	121	0,063
Töreboda	0	590	468	132	722	117	0,070
Göteborg	607	590	948	-348	849	-76	-0,044
Mölnadal	0	590	468	132	722	83	0,049
Kungälv	0	590	468	132	722	-27	-0,015
Lysekil	0	590	468	132	722	-80	-0,051
Uddevalla	0	590	468	132	722	61	0,040
Strömstad	0	590	468	132	722	200	0,130
Vänersborg	0	590	468	132	722	-5	-0,003
Trollhättan	0	590	468	132	722	116	0,076
Alingsås	0	590	468	132	722	-52	-0,028
Borås	0	590	468	132	722	1	0,001
Ulricehamn	0	590	468	132	722	91	0,053
Åmål	0	590	468	132	722	88	0,062
Mariestad	0	590	468	132	722	147	0,090
Lidköping	0	590	468	132	722	112	0,069
Skara	0	590	468	132	722	100	0,066
Skövde	0	590	468	132	722	-143	-0,092
Hjo	0	590	468	132	722	134	0,078
Tidaholm	0	590	468	132	722	122	0,078
Falköping	0	590	468	132	722	15	0,008
S:a kommuner	193	590	621	-21	762	0	0,000
Kommunkollektivet exkl Göteborg	0	590	468	132	722	35	0,021
Göteborg	607	590	948	-348	849	-76	-0,044
VGR	1 270	-590	618	80	760	0	0,000

Bilaga 7 Avvikelse mellan redovisad nettokostnad i RS och den korrigerade ägarersättningen

	Brutto- kostnad	Brutto- intäkt	Netto- kostnad (RS)	Procentuell fördelning	Korrigerad ägarersättning	Procentuell fördelning	Diff (tkr)	Diff (%)
Härreda	28 344	11 099	17 245	1,15%	12 645	1,04%	4 600	0,11%
Partille	13 110	13	13 097	0,88%	10 939	0,90%	2 158	-0,03%
Öckerö	9 903	24	9 879	0,66%	8 598	0,71%	1 281	-0,05%
Stenungsund	14 401	0	14 401	0,96%	14 242	1,17%	159	-0,21%
Tjörn	8 457	0	8 457	0,57%	8 802	0,73%	-345	-0,16%
Orust	12 038	0	12 038	0,80%	11 767	0,97%	271	-0,17%
Sotenäs	1 769	0	1 769	0,12%	1 744	0,14%	25	-0,03%
Munkedal	4 700	0	4 700	0,31%	4 482	0,37%	218	-0,06%
Tanum	6 963	0	6 963	0,47%	6 620	0,55%	343	-0,08%
Dals-Ed	819	0	819	0,05%	3 378	0,28%	-2 559	-0,22%
Färgelanda	2 156	0	2 156	0,14%	2 361	0,19%	-205	-0,05%
Ale	10 893	-2	10 895	0,73%	9 668	0,80%	1 227	-0,07%
Lerum	23 681	0	23 681	1,58%	16 636	1,37%	7 045	0,21%
Vårgårda	3 411	0	3 411	0,23%	3 154	0,26%	257	-0,03%
Bollebygd	1 778	0	1 778	0,12%	1 427	0,12%	351	0,00%
Grästorp	746	64	682	0,05%	193	0,02%	489	0,03%
Essunga	411	0	411	0,03%	48	0,00%	363	0,02%
Karlsborg	1 137	0	1 137	0,08%	1 059	0,09%	78	-0,01%
Gullspång	2 023	0	2 023	0,14%	1 771	0,15%	252	-0,01%
Tranemo	6 255	0	6 255	0,42%	5 948	0,49%	307	-0,07%
Bengtstors	5 658	0	5 658	0,38%	5 679	0,47%	-21	-0,09%
Mellerud	1 746	0	1 746	0,12%	2 170	0,18%	-424	-0,06%
Lilla Edet	2 295	0	2 295	0,15%	1 775	0,15%	520	0,01%
Mark	11 188	0	11 188	0,75%	10 675	0,88%	513	-0,13%
Svenljunga	4 749	400	4 349	0,29%	4 375	0,36%	-26	-0,07%
Herrljunga	1 538	-3	1 541	0,10%	1 405	0,12%	136	-0,01%
Vara	4 852	66	4 786	0,32%	3 840	0,32%	946	0,00%
Götene	6 625	3 975	2 650	0,18%	2 402	0,20%	248	-0,02%
Tibro	306	0	306	0,02%	286	0,02%	20	0,00%
Töreboda	2 013	0	2 013	0,13%	1 091	0,09%	922	0,04%
Göteborg	1 635 054	647 828	987 226	65,98%	742 327	61,23%	244 899	4,75%
Mölnådal	31 212	418	30 794	2,06%	25 931	2,14%	4 863	-0,08%
Kungälv	19 650	-69	19 719	1,32%	17 658	1,46%	2 061	-0,14%
Lysekil	13 380	0	13 380	0,89%	13 282	1,10%	98	-0,20%
Uddevalla	30 097	0	30 097	2,01%	28 058	2,31%	2 039	-0,30%
Stömstad	5 309	35	5 274	0,35%	5 550	0,46%	-276	-0,11%
Vänersborg	12 396	0	12 396	0,83%	12 999	1,07%	-603	-0,24%
Trollhättan	29 066	0	29 066	1,94%	27 056	2,23%	2 010	-0,29%
Alingsås	19 686	2 071	17 615	1,18%	19 856	1,64%	-2 241	-0,46%
Borås	87 339	0	87 339	5,84%	81 107	6,69%	6 232	-0,85%
Ulricehamn	9 770	404	9 366	0,63%	8 598	0,71%	768	-0,08%
Åmål	3 550	74	3 476	0,23%	2 267	0,19%	1 209	0,05%
Mariestad	7 608	0	7 608	0,51%	7 520	0,62%	88	-0,11%
Lidköping	13 260	253	13 007	0,87%	13 010	1,07%	-3	-0,20%
Skara	3 736	0	3 736	0,25%	3 562	0,29%	174	-0,04%
Skövde	30 779	0	30 779	2,06%	28 957	2,39%	1 822	-0,33%
Hjo	1 227	0	1 227	0,08%	611	0,05%	616	0,03%
Tidaholm	1 226	0	1 226	0,08%	1 212	0,10%	14	-0,02%
Falköping	14 589	0	14 589	0,98%	13 529	1,12%	1 060	-0,14%
S:a kollektivtafik	2 162 899	666 650	1 496 249	100,00%	1 212 270	100,00%	283 979	0,00%

2010-01-21

Hans Gillenius

Justering av underlag för skatteväxling och värdering av tillköp

Allmänt

Förutsättningarna för kollektivtrafik varierar kraftigt mellan regionens kommuner. Det finns också stora skillnader i kollektivtrafikens omfattning mellan kommuner med likartade förutsättningar. Att i en skatteväxling likställa alla kommuner för att åstadkomma en fullständig "rättvisa" låter sig därför inte göras utan stora förändringar som riskerar att bryta upp fungerande system.

I vissa fall finns dock överenskommelser om trafik eller subventionering som grundas på lokala politiska ambitioner eller särskilda historiska omständigheter och som är av väsentlig principiell eller ekonomisk betydelse. I de fall sådana överenskommelser i dag finansieras helt eller delvis över kommunens ägarersättning, och skatteväxlingsgruppen bedömt att VGR rimligtvis inte kan ta över ansvaret inom ramen för den allmänna kollektivtrafiken, föreslås att underlaget för skatteväxlingen justeras. Om kommunen så önskar, och VGR anser det är motiverat, kan man efter en skatteväxling komma överens om att den tidigare tilläggstjänsten eller subventionen fortsätter i form av "tillköp".

Nedan redogörs för existerande avvikelser, uppskattade kostnader samt om och i så fall i vilken omfattning skatteväxlingsgruppen anser att kostnaderna bör beaktas i underlaget för skatteväxling.

Sammanfattning av föreslagna justeringar

Skatteväxlingen föreslås utgå från ägarersättning enligt Västtrafiks reviderade räkenskaper för 2010, samt beslutade verksamhetsförändringar för 2011. Intäkter och kostnader enligt räkenskaperna räknas upp med tillämpliga index till 2012 års nivå. För trafik kostnader används indexsammansättning enligt avtal med entreprenörer.

Korrigerings ska vidare göras för kostnader som inte kommer att övertas av VGR. Beloppen kan endast uppskattas, då såväl trafiken som omfattning av kommunernas tillköp ständigt förändras. Alla belopp i det följande baseras på den senast tillgängliga tolv månaders perioden, december 2008 till och med november 2009.

Jämfört med de korrigeringar som gjordes vid beräkningen av skatteväxlingseffekter våren 2009 saknas framför allt tillköpt trafik och kompensation för omlottzoner eller tätortszoner. Tillkommit har justering för skolkort i Göteborg med 16 miljoner. Tillköpt trafik är relativt små belopp och varierar från år till år. Beroende på utfall 2010 får hänsyn eventuellt tas vid den slutliga beräkningen. Beträffande avvikande zoner är det svårt att fastställa något slags normalläge, varför justeringar för avvikelser tenderar att bli godtyckliga. Beloppen är också relativt små.

Preliminära korrigeringar

Tillköp eller subvention	Ägarersättningen minskas	Ägareersättningen ökas
Skolkort till alla elever i grundskolan i Göteborg	Ca 16 mnkr	
Flextrafik i tio kommuner	Ca 7,5 mnkr	
Fria resor i Skara för 65+ och färdtjänstberättigade	Utreds < 0,6 mnkr	
Fria resor i Borås för färdtjänstberättigade		Del av 4,5 mnkr
Fria resor för 65+ i Göteborg		Ca 110 mnkr
Tillköpt trafik		Enligt utfall 2010
Prissänkning 100 kr 30-dagar Göteborg	ca 80 mnkr	

Skoltrafik

Kommunerna ansvarar för skoltrafiken. Alternativa sätt att utföra den är

- 1 Kommun driver trafiken i egen regi eller upphandlar själv.
- 2 Kommunen uppdrar åt Västtrafik att upphandla skoltrafik enligt kommunens anvisningar.
- 3 Kommunen köper periodladdningar (skolkort) till eleverna som åker med linjelagd trafik.

I fall 1 och 2 svarar kommunen för hela kostnaden och ingen del finansieras över ägarersättningen till Västtrafik. I fall 3 täcks den andel av underskottet, som hänförs sig till skolresor inom den egna kommunen, genom ägarersättningen till Västtrafik.

Omfattningen av skoltrafik är betydande och utgör för Västtrafik totalt ca 20 % av verksamheten.

Kostnader för skolresor (dec 08 - nov 09)	Mkr	Ägartillskott till skolresor			Tillköp skol- linjer	Skolkort (konsum- tion)	Summa
		Kom- muner	VGR	Summa			
Regiontrafik mm			9	9		9	18
Sjuhärad		31	15	46		25	71
Skaraborg		31	33	64	5	36	105
Fyrbodol		46	21	67	76	30	173
Göteborg stadstrafik		160	18	178		231	409
Göteborgs regiontrafik (exkl Kba)		73	39	112		81	193
Summa		341	135	476	81	412	969

En strikt tillämpning av principen att kommunen ska svara för kostnaden för skoltrafik, eller i vart fall för grundskolelevernas skolresor, skulle alltså innebära en väsentlig justering av underlaget för skatteväxling. Följden skulle kunna bli att incitamentet för att samordna skoltrafiken med den allmänna kollektivtrafiken skulle minska, med stora konsekvenser för trafikutbudet i glesbygd. Skillnaderna i omfattning av skolresor i kollektivtrafiken mellan regionens 49 kommuner är också stora.

Skoltrafikens andel av ägarersättning

Antal kommuner	Sju- härad	Skara- borg	Fyrbo- dal	Göte- borg stads- trafik	Göte- borgs region- trafik	Summa kommuner
90 - 100 %			1		2	3
80 - 89 %			1			1
70 - 79 %		3				3
60 - 69 %	2	2	1		1	6
50 - 59 %	3	1	1			5
40 - 49 %	1	1	1		3	6
30 - 39 %		2	4	1	3	10
20 - 29 %		3	1	2		6
10 - 19 %	1	1	3		2	7
0 - 9 %		1	1			2
Antal kommuner	7	14	14	3	11	49

Det finns inget tydligt samband mellan kommunens storlek eller lokalisering och andel skoltrafik av ägarersättningen. De tre kommunerna med över 90 % andel skoltrafik är relativt små (Dals Ed, Lilla Edet och Vårgårda) liksom de med lägst andel (Mellerud och Essunga). Göteborgs andel är ca 25 %.

Skatteväxlingsgruppens slutsats blir att ingen justering för skoltrafik bör göras vid en skatteväxling. Intäkter från skolresenärer betraktas som vilka andra intäkter som helst och regionen står för underskottstäckningen av linjen.

Om en linje inte når upp till de krav som ställs på täckningsgrad och antal resenärer bör linjen dock ses över och eventuellt förändras. Enligt Västtrafiks modell för analys av lågfrekventa linjer aktualiseras en översyn när kostnadstäckningen är mindre än 1/3. Om en linje med lägre kostnadstäckning än 1/3 bedöms angelägen, exempelvis för att tillgodose behovet av skolskjutsar, kan en av möjliga alternativa åtgärder vara att kommunen erbjuder medfinansiera linjen. Det är dock viktigt att notera att andra åtgärder också ska prövas och att medfinansiering inte är den givna lösningen.

För att belysa omfattningen av sådana linjer och därmed potentiella framtida krav på medfinansiering har vi beräknat det tillskott, som skulle krävas för att uppnå 1/3 kostnadstäckning för alla linjer med t ex minst 50 % intäkter från skolresor. Beräkningen tar alltså ingen hänsyn till linjer med lägre kostnadstäckning och mindre andel intäkter från skolresor. Totalt visar beräkningarna, som ska ses som ett räkneexempel, på ett tillskott på knappt 30 miljoner kronor med fördelning.

- Skaraborg 4 miljoner
- Sjuhärad 4 miljoner
- Fyrbodal 10 miljoner
- Göteborg Stadstrafik 3 miljoner
- Göteborg Regiontrafik 8 miljoner

Beloppet är alltså inte betydande sett mot hela skatteväxlingen, samtidigt som variationerna är stora mellan kommunerna. Generellt gäller att behovet av tillskott är större i kommuner med hög andel skoltrafik i den allmänna kollektivtrafiken. Detta indikerar att den "orättvisa" som blir följd av skillnader i andelen skoltrafik vid skatteväxlingen efterhand, kommer att minska när linjer med låg kostnadstäckning omprövas.

Göteborgs stad skiljer sig från övriga kommuner såväl vad gäller tilldelning av skolkort som prissättning. Genom att underskotten för linjer i Göteborg väsentligen täcks av Göteborgs Stad och i någon mån av VGR, har det funnits möjlighet att träffa särskilda överenskommelser som varit anpassade till stadstrafiken. En generös tilldelning av skolkort har endast inneburit marginella merkostnader.

Samtliga elever inom Göteborgs skolor får därför fria skolkort. För årskurs 6 till och med gymnasiet är giltigheten till kl 22, övriga årskurser till kl 19. För gymnasiets kort betalar staden enligt prislista, för grundskolan faktureras ett schablonbelopp på 28,5 miljoner per år. Detta bedöms motsvara kostnaden enligt prislista för skolkort till elever med skolväg längre än två kilometer, vilket är ett relativt fåtal.

Värdet på kort som levereras till Göteborg utan att faktureras är enligt prislista ca 135 miljoner kronor. Västtrafik har i princip inga extra kostnader för trafik hänförliga till dessa grundskoleelevers resor. Däremot finns det ett bortfall av intäkter. Det saknas statistiskt underlag för att bedöma storleken på bortfallet. Utifrån rimliga antagen har intäktsbortfallet uppskattats till 16 miljoner kronor. Den uteblivna intäkten motsvarar därmed Västtrafiks kostnad för tillköpet. Ägarersättningen bör alltså inför skatteväxlingen minskas med ca 16 miljoner kronor.

Efter ägarförändringen bör Göteborg stad faktureras motsvarande belopp utöver dagens 28,5 miljoner för skolkort till elever i grundskolan.

Under vårterminen 2010 genomför Ale ett pilotprojekt där eleverna erbjuds skolkort med utökad giltighet. Kommunen betalar 350 kronor per kort. Eventuellt får underlaget för skatteväxling justeras beroende på utfallet.

Flextrafik

Flextrafiken är en del av färdtjänsten och därmed ett kommunalt ansvar. Det är endast Göteborg som har väsentliga belopp, men där faktureras färdtjänsten för den statistiskt beräknade andelen (f.n. 2/3) färdtjänstresenärer. Kvar att finansieras genom ägarersättning blir 1/3 som anses vara allmänresenärer. Totalt belopp ca 33 mnkr per år. Ingen justering behövs inför skatteväxling.

Följande kommuner finansierar flextrafik genom ägarersättning. Efter skatteväxling kommer motsvarande kostnader att faktureras kommunerna separat.

Kommun	Belopp tkr/år
Götene	24
Tibro	7
Mariestad	133
Skara	2
Tidaholm	26
Falköping	27
Uddevalla	2 309
Öckerö	1 492
Tjörn	106
Lerum	3 325
Summa	7 451

Inför skatteväxlingen bör alltså ägarersättningen minskas med ca 7,5 miljoner avseende flexlinjer.

I Skara får alla med färdtjänstillstånd samt personer över 65 år resa gratis på "mjuka linjer" (linjerna 30020 och 30022). För 65+ krävs inget färdbevis, utan det räcker med legitimation. Fram till 2005 fakturerades Skara kommun 625 tkr per år för denna tjänst, men därefter har merkostnaden finansierats genom ägarersättningen. Beloppet är sett mot den totala skatteväxlingen litet, men om VGR blir ensam ägare bör hanteringen ses över och överenskommelse om ersättning träffas med Skara kommun.

I Borås har alla färdtjänstberättigade fria resor i stadstrafiken. Resorna sker mot uppvisande av ett särskilt ej viseringsbart kort. För 2009 debiteras ca 4,5 mnkr som minskar ägarersättningen. Prissättningen baseras på fullt pris för kommunladdning, vilket sannolikt är väsentligt högre än Västtrafiks merkostnad. Hanteringen bör ses över inför ägarskifte och ny överenskommelse träffas med Borås kommun. I den slutliga beräkningen av underlaget för skatteväxling kan justering göras beroende på hur denna överenskommelse ser ut.

Fria resor till äldre

Göteborgs stad erbjuder alla som är äldre än 65 år fria resor inom Göteborg under lågtrafik. De som tackar ja till erbjudandet får ett viseringsbart kort och kommunen debiteras fullt pris enligt prislista. Totalt fakturerar Västtrafik ca 170 miljoner per år för dessa kort. Västtrafiks kostnad bedöms till ca 60 miljoner helt hänförligt till förlorade biljettintäkter. Vid beräkning av underlaget för skatteväxling ska alltså ägarersättningen ökas med mellanskillnaden 110 miljoner. Göteborg bör efter skatteväxlingen faktureras 60 miljoner per år för nuvarande volym.

Karlsborg, Tibro, Skövde och Hjo har under 2009 erbjudit personer 75+ samt yngre med färdtjänstillstånd fria resor inom den egna kommunen vid alla tidpunkter när trafik går. Från och med 1 januari 2010 tillkommer Götene, Skara och Trollhättan samt från den 1 april 2010 även Ale. Samtidigt förändras principen för prissättning.

Västtrafik debiterar från och med 2010 beställande kommun

- en administrationsavgift på 100 kronor per kort
- beräknat bortfall av biljettintäkter baserat på senaste RUS
- ökade trafik kostnader, i praktiken endast resandeincitament till entreprenörer.

Resenärerna får ett viseringsbart kommunkort och kommunerna faktureras i efterskott för kostnaden, som alltså reducerar ägarersättningen. Om principen för prissättning accepteras även efter ett ägarskifte behöver ingen justering göras av underlaget för skatteväxling.

Subventionerade priser - Göteborgs prissänkning 2007

Hösten 2007 begärde Göteborgs stad att kommunladdning Göteborg skulle sänkas med 100 kronor. Sänkningen skulle från och med 2008 helt finansieras över ägarersättningen. Enligt den första kalkylen skulle intäktsbortfallet bli ca 100 miljoner per år. Genom ökat resande har bortfallet netto blivit lägre och bedöms för 2009 till ca 80 miljoner per år. Samtidigt uppstod oönskade effekter i det totala prissystemet, vilket medförde att zonsystemet i Göteborgsregionen fick anpassas. De minskade intäkter som förändringarna utanför Göteborg medförde har inte beaktats.

Om underlaget för skatteväxling ska minskas med de minskade intäkter som prisjusteringen medförde bör staden även i fortsättningen ersätta VGR/Västtrafik för intäktsbortfallet. Därmed uppstår ett avtalsmässigt åtagande där Göteborg subventionerar resbevis för sina invånare och VGR ska bibehålla en lägre relativ prisnivå. Efterhand som förutsättningarna förändras genom exempelvis nya taxezoner, omreglering genom ny lagstiftning etc kan det dock bli allt svårare att relatera prisnivån till förhållandena vid växlingstillfället. Med nuvarande utformning avser subventionen kommunladdningar i Göteborg, även om de köps av andra än kommuninvånare.

Ett alternativ är att inte justera underlaget för skatteväxlingen utan acceptera nuvarande prisstruktur och att VGR åtar sig att inte väsentligt förändra den relativa prisnivån för lokala resor i Göteborg, eller i vart fall särskilt samråda i prissättningsfrågor.

Innan definitiv ställning tas till hanteringen av den sänkta prisnivån i Göteborg bör de juridiska aspekterna belysas.

I flera kommuner har smärre justeringar av priserna gjorts genom omlottzoner, införande av tätortszon eller sammanläggning av zoner. Att justera för sådana åtgärder bedömer vi som opraktiskt, då det är svårt att fastställa ett "normalläge". Det innebär också en låsning av framtida taxesystem om kommunerna även i fortsättningen ska ersätta sådana arrangemang separat.