

# Skatteväxling

**- underlag vid eventuellt  
ändrat huvudmannskap  
för kollektivtrafiken  
juni 2009**

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning och slutsatser.....	2
1. Bakgrund och uppdrag .....	3
2. Vad innebär en skatteväxling? .....	4
3. Skatteväxlingens påverkan på det statliga utjämningsystemet .....	5
4. Alternativa avgränsningar av ansvarsnivån i en eventuell skatteväxling.....	6
5. Beräkningar på ekonomiska effekter av en skatteväxling utifrån några alternativa avgränsningar.....	9
6. Beskrivning av de ekonomiska effekterna för olika kommuner.....	12
7. Mellankommunal utjämning i Västra Götaland.....	21
8. Bilagor .....	21

## **Sammanfattning och slutsatser**

En skatteväxling handlar i första hand inte om ekonomi utan om politiska överväganden om vem som ska vara huvudman för vilka ansvarsfrågor. Den fortsatta diskussion om alternativen och det val av ansvarsnivå som slutligen eventuellt kommer att göras bör därför präglas mer av innehållet än det ekonomiska utfallet.

Denna rapport visar att en skatteväxling bör vara hanterbar med alla fyra alternativ. Sannolikt kommer en mellankommunal utjämning att behövas. Det är en fråga för kommunerna gemensamt att avgöra om och i så fall hur den ska utformas. Erfarenheten har visat att det inte är rimligt att göra en utjämning på för lång tid (max 8 år) eftersom omvärlden förändras. Möjligheten finns dock att i en skatteväxling ta hänsyn till framtida förändringar av ambitionsnivå.

Om Västra Götalandsregionen och kommunerna kommer överens om att genomföra en överföring av ansvaret och skatteväxla bör en noggrann kvalitetssäkring genomföras av siffrorna. Dessutom måste ansvarsfördelningen tydligt specificeras så man vet i detalj vad som ingår i skatteväxlingen.

Det är fortfarande osäkert om och hur den negativa effekten i inkomstutjämningsystemet kan hanteras som innebär att främst Västra Götalandsregionen riskerar förlora pengar till övriga landet vid en skatteväxling.

Noteras bör att utredningen av en ny lagstiftning för kollektivtrafiken kan komma att påverka den framtida organisationen. En proposition väntas komma under hösten 2009 och då kan den nya lagstiftningen börja gälla tidigast 1 januari 2012.

Göteborg 10/6 2009

Skatteväxlingsgruppen

*Ordf. Rolf Thor*

*Sek. Maria Larsson*

## **1. Bakgrund och uppdrag**

Kommuner och region har under det senaste året diskuterat ägarstruktur för kollektivtrafiken. Två huvudsakliga strukturer har varit aktuella; Västra Götalandsregionen som ensam ägare alternativt fortsatt 50 ägare men med ny ekonomisk fördelningsmodell. Om Västra Götalandsregionen tar över ansvaret har en juridisk utredning visat att Västtrafik ska vara en förvaltning inom regionen. Olika sätt att lösa ekonomin har utretts och om regionen tar över ansvaret kan det regleras genom att det sker en skatteväxling.

I våras inleddes ett arbete med att översiktligt belysa konsekvenser av en ev skatteväxling. I slutet av förra året beslutade ägarrådet att skatteväxling bör utredas vidare med beräkningar på kommunnivå. En arbetsgrupp bildades med Västra Götalandsregionen samt kommunala representanter från VästKom och de fyra delregionala kommunalförbunden.

Regionala ägarrådet gav följande uppdrag:

- att fördjupa utredningen av konsekvenser av en eventuell skatteväxling om kommunerna skulle lämna över sitt huvudmannaskap för kollektivtrafiken till Västra Götalandsregionen. I uppdraget ingår att utreda alternativa avgränsningar av trafikansvaret med Västra Götalandsregionen som huvudman.

Uppdraget omfattar bl a att:

1. Utreda alternativa avgränsningar av vilken kostnadsmassa och ansvarsnivå som skatteväxlingen kan ske på.
2. Beräkna och beskriva ekonomiska effekter av en skatteväxling utifrån några alternativa avgränsningar.
3. Skissera på ett kompensationsystem/ utjämningsystem.
4. Följa upp hanteringen av den negativa effekten i inkomstutjämningsystemet som VästKom och Västra Götalandsregionen har påtalat för regeringen.

### **En ny lagstiftning för kollektivtrafiken**

I maj redovisade utredaren Ulf Lundin sitt delbetänkande (SOU 2009:39) i Utredningen om en ny kollektivtrafiklag. Enligt direktivet ska utredaren ur ett resenärsperspektiv se över och ge förslag till en ny reglering av den lokala och regionala kollektivtrafiken.

Förslaget innebär i korthet att det ska finnas en lokal kollektivtrafikansvarig myndighet i varje län. I Västra Götaland och Skåne föreslås myndigheten vara de två befintliga självstyrelseorganen och det naturliga är enligt utredningen att en skatteväxling görs mellan kommunerna och regionen/landstinget. Det ska dock vara möjligt för en kommun att lämna ekonomiskt bidrag till kollektivtrafiken även om Västra Götalandsregionen är ansvarig.

Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska enligt utredningen svara för färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor. I de fall landstinget är myndigheten måste kostnaderna för färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjuts beaktas vid en skatteväxling. Även om ansvaret att anordna skolskjutsar ligger på myndigheten så säger utredningen att det är upp till varje region att avgöra om dessa ska ingå i en ev skatteväxling.

Enligt utredningen bör det statliga kommunalekonomiska utjämningsystemet justeras vid en skatteväxling. Regeringen har tillsatt en parlamentarisk kommitté för att utvärdera och utreda systemet för kommunalekonomisk utjämning. Betänkande

ska lämnas den 30 april 2011 och skulle då kunna träda ikraft 2013. I det uppdraget ingår bla att ta ställning till om och i så fall hur skatteväxlingar ska beaktas inom ramen för utjämningen. Dessutom ska skolskjutsfrågan hanteras i utredningen. I kostnadsutjämningsystemet finns kostnader för skolskjuts med i delmodellen för grundskola och förskoleklass. Det innebär att vissa justeringar i utjämningsystemet är nödvändiga om det sker en skatteväxling. Däremot ingår inte kostnader för färdtjänst/ riksfärdtjänst i utjämningsystemet. Ulf Lundin föreslår i sin utredning om ny lagstiftning för kollektivtrafiken att utredningen för kommunalekonomisk utjämning får ett tilläggsdirektiv kring skatteväxling och att detta helst ska redovisas senast 30 juni 2010.

Västra Götalandsregionen har fått delbetänkandet om en ny lagstiftning för kollektivtrafiken på remiss med svar senast 18 september. Enligt planeringen ska det komma en proposition senare under hösten och det innebär att den nya lagstiftningen skulle kunna träda ikraft 1 januari 2012.

## **2. Vad innebär en skatteväxling?**

En skatteväxling innebär att ett ansvarsområde överförs från en part till en annan och att det regleras ekonomiskt via en sänkning respektive höjning av skattesatsen. I det fall som utreds här skulle kommunerna lämna ifrån sig ansvaret för kollektivtrafiken (eventuellt inkl skolskjuts och/eller färdtjänst) till Västra Götalandsregionen.

Den totala kostnadsmassan bestämmer hur många öre som Västra Götalandsregionen då behöver höja sin skatt för att täcka de kostnader som det nya ansvarsområdet för med sig. Motsvarande ska varje kommun sänka sin skatt med samma öre. Skatteväxlingen blir på så vis neutral gentemot medborgarna i länet.

Nivån på skatteväxling kan ske utifrån aktuell kostnadsbild men kan också kompletteras med hänsyn tagen till framtida förändringar av ambitionsnivå.

### **3. Skatteväxlingens påverkan på det statliga utjämningsystemet**

Vid en skatteväxling påverkas både bidrag och avgifter för kommunerna och landstingen i både inkomst- och kostnadsutjämningsystemet.

Förändringarna uppkommer genom att den länsvisa skattesatsen ändras och att landsting och kommuner har skilda utjämningsnivåer i inkomstutjämningsystemet (110 respektive 115 procent av medelskattkraften). Vid en skatteväxling för kollektivtrafiken påverkas också siffrorna för kollektivtrafikfaktorn i kostnadsutjämningsystemet.

#### **Inkomstutjämningsystemet**

Inkomstutjämningsystemet påverkas genom de skilda utjämningsnivåerna och det gör att en skatteväxling inte blir neutral mellan kommunkollektivet och landstinget. Om en skatteväxling skulle ske i Västra Götaland från kommunerna till Västra Götalandsregionen så innebär det att kommunerna får en minskning av bidraget som är större än vad regionen får i ökat bidrag. Totalt sett innebär detta att Västra Götaland som län får ett lägre bidrag än tidigare. Detta drabbar i huvudsak Västra Götalandsregionen som förlorar mellan 50 och 100 miljoner om skatteväxlingen sker i storleksordningen 40 till 70 öre.

Det bidrag som länet förlorar hamnar som en regleringspost som alla kommuner i Sverige får dela på inklusive kommunerna i Västra Götaland. Västra Götalandsregionen har tillsammans med VästKom skrivit om denna effekt till Finansdepartementet. Vid en eventuell skatteväxling innan denna fråga har behandlats nationellt så bör en diskussion föras om hur detta ska hanteras, om det tex är möjligt att få ett statsbidrag från regeringen eller om det är möjligt att ta ett gemensamt finansieringsansvar i Västra Götaland.

#### **Kostnadsutjämningsystemet**

I Västra Götaland har vi en egen modell för vilka kostnader för kollektivtrafiken som ligger i kostnadsutjämningsystemet. Modellen bygger på att ägarnas verkliga kostnader finns i systemet och uppdateras med jämna mellanrum. Vid en skatteväxling bör kostnaderna för kollektivtrafiken ändras till samma standardkostnad per invånare för alla kommunerna. Så gjorde man bland annat Skåne när man skatteväxlade på kollektivtrafiken i samband med regionbildningen.

Vi har inte i det här skedet tagit hänsyn till att det sker en utjämning av skolskjutskostnaderna i andra delar av kostnadsutjämningsystemet. Om skolskjutsar ska ingå i en skatteväxling bör en diskussion föras om det ska beaktas på något sätt.

## **4. Alternativa avgränsningar av ansvarsnivån i en eventuell skatteväxling**

Vid en skatteväxling måste kommunerna och Västra Götalandsregionen komma överens om vilket ansvarsområde som kollektivtrafiken ska omfatta och det styrnivån på en skatteväxling. För att en överföring av ansvaret ska vara genomförbar enligt dagens lagstiftning måste den godkännas och accepteras av alla parter.

Diskussioner har förts om tex spårvagnstrafiken kan ligga utanför en skatteväxling. Frågan om spårvagnstrafiken bör diskuteras med Göteborgs stad mer ingående i det fortsatta utredningsarbetet.

### **4.1 Fyra ansvarsnivåer**

Regionala ägarrådet gav skatteväxlingsgruppen den 5 mars 2009 i uppdrag att ta fram beräkningsunderlag utifrån fyra nivåer och genomföra beräkningarna med hjälp av SKL. Beräkningarna är gjorda för 2008.

Vid ett eventuellt skarpt läge med skatteväxling bör en noggrann kvalitetssäkring genomföras och en tydlig definition av ansvarsfördelningen sättas.

<b>A.</b>	<b>Ägarersättning</b>
<b>B.</b>	<b>Ägarersättning + kostnader för skolskjutsar (exkl. skolkort)</b>
<b>C.</b>	<b>Ägarersättning + kostnader för färdtjänst</b>
<b>D.</b>	<b>Ägarersättning + kostnader för skolskjutsar + kostnader för färdtjänst</b>

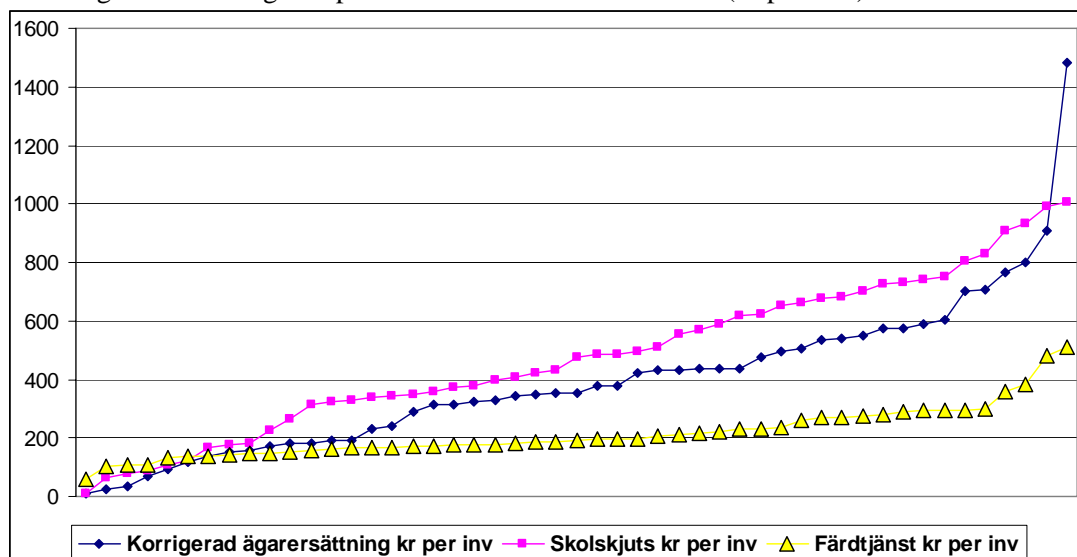
Beroende på vilka kostnader kommunerna har idag för kollektivtrafiken, färdtjänst och skolskjuts kommer en skatteväxling att innebära olika utfall för respektive kommun och alternativ.

Göteborg har i särklass högst ägarersättning per invånare. Andra kommuner som har relativt hög ägarersättning är kustkommuner med båttrafik, kommuner med tätortstrafik samt ett antal ytstora kommuner med en liten folkmängd. Låg ägarersättning har kommuner med liten folkmängd, framförallt i Skaraborg.

Generellt har kommuner med låg folkmängd och är stora till ytan höga kostnader för skolskjuts. Låga kostnader har generellt sett större kommuner med tätortstrafik samt kranskommunerna till Göteborg. Dessa kommuner köper ofta skolkort för ordinarie linjetrafik och dessa kostnader ingår inte i alternativ B.

Vad gäller färdtjänst finns inget tydligt mönster utifrån typkommuner. Det finns ändå ett visst samband med folkmängd. De största kommunerna i Västra Götaland har generellt höga kostnader för färdtjänst. Men även ett antal kommuner med liten folkmängd har höga kostnader.

Underlag för beräkningarna per kommun och ansvarsområde (kr per inv.)



### Alternativ A: Ägarersättning

I ägarersättningen ingår för kommunernas del kostnaden för de lokala resorna som görs av de egna invånarna. Därutöver finns avvikelser, tex rabatter mm i ett antal kommuner som också ingår i ägarersättningen samt en del kostnader som faktureras vid sidan av. Inför beräkningen har dessa korrigerats med hjälp av Västtrafik. Korrigeringarna är nödvändiga utifrån likabehandlingsprincipen och en skatteväxling måste ske på samma ansvar för alla kommuner.

Ägarersättningen har ökat med följande:	Ägarersättningen har minskats med följande:
Tilläggsstrafik som har beställts under året utöver budget och som ska in i budget under nästa år. Det berör Alingsås, Lidköping, Skövde och Tidaholm	Göteborgs sänkning av periodladdningen 30 dagar
Åldersrabatter i Borås, Karlsborg-Tibro-Hjo, Skövde och Göteborg som faktureras vid sidan av	Flextrafiken räknas som en del i kommunernas ansvar för färdtjänst och har därför räknats bort från ägarersättningen. Det berör Götene, Tibro, Mariestad, Skara, Tidaholm, Falköping, Uddevalla, Göteborg, Öckerö och Lerum (det har lagts till i alternativ C för berörda kommuner)
En korrigerigering har även gjorts för Mölndal pga slopad flerzon	

### Alternativ B: Ägarersättning + kostnader för skolskjutsar

I alternativ B sker skatteväxlingen på kollektivtrafik och skolskjutsar. Uppgifterna om kommunernas kostnader för skolskjuts har samlats in av en konsult.

Kommunernas kostnad för skolkort är inte inkluderat utan förutsätts även i fortsättningen köpas av kommunerna. Det är stor skillnad mellan kommunerna hur mycket av sin skoltrafik som man har integrerat i Västtrafiks ordinarie utbud. En del kommuner köper skolkort och hänvisar de flesta eleverna till linjetrafiken medan andra kommuner till stor del bedriver skoltrafik i egen regi.

Kommunerna är enligt lag skyldiga att sörja för att eleverna i grundskolan anordnas kostnadsfri skolskjuts där det behövs. Reglerna för skolskjutsar skiljer sig delvis

mellan kommunerna. Ofta är avståndet mellan bostad och skola samt ålder avgörande för om man får skolskjuts. Skoltrafik är i många delar av regionen basen för den allmänna kollektivtrafiken och skapar det nödvändiga underlaget som behövs för att motivera att trafiken bedrivs.

Skolskjutstrafiken organiseras och kombineras på fyra olika sätt i Västra Götaland:

1. Kommuner köper skolkort till eleverna som åker i ordinarie linjeutbud
2. Kommuner handlar upp egna skolskjutsar
3. Kommuner har gett Västtrafik i uppdrag att upphandla, teckna avtal med entreprenörer, administrera och förvalta skolskjutstrafiken (16 kommuner).
4. Kommuner kör egna skolskjutsar med egna fordon

Med nuvarande lagstiftning kan kommuner ge trafikhuvudmannen i uppdrag att upphandla och samordna avtal om skolskjutsar. Däremot är det inte möjligt att lämna över myndighetsutövningen inom ramen för dagens lagstiftning, dvs beslutanderätten om man får skolskjuts eller inte. En skatteväxling sker i så fall på ekonomin och utförandet medan beslutanderätten ligger kvar hos kommunerna. I det perspektivet riskerar skolskjutsarna att bli en ”fri nyttighet” för kommunerna och det kan finnas en risk att verksamheten blir kostnadsdrivande.

Skolskjutsar är en lokal fråga och många gånger en komplex trafik med många olika fordon. Det finns flera frågetecken kring hur det skulle gå till att föra över ansvaret till en regional myndighet som behöver utredas om det blir aktuellt. En fråga att se närmare på om det blir aktuellt är skolskjutsar för särskoleelever.

### **Alternativ C: Ägarersättning + kostnader för färdtjänst**

Alternativ C beräknas utifrån att skatteväxlingen sker på ägarersättningen och kommunernas kostnad för färdtjänst. I detta alternativ ligger skolskjutsar kvar hos kommunerna medan kollektivtrafiken, sjukresor och färdtjänst samlas hos Västra Götalandsregionen. Uppgifterna om kommunernas kostnader för färdtjänst är lämnade av respektive kommun till en konsult.

Reglerna för vem som får färdtjänst skiljer sig åt mellan kommunerna. I Skaraborg har man dock enats om ett enhetligt reglemente. Idag har närmare 40 kommuner lämnat över administration och upphandling av färdtjänst till Västtrafik. Det är möjligt enligt nuvarande lagstiftning att också lämna över myndighetsutövningen till trafikhuvudmannen gällande färdtjänst, till skillnad från skolskjuts.

### **Alternativ D: Ägarersättning + kostnader för skolskjutsar och färdtjänst**

Alternativ D innebär att en skatteväxling sker på kollektivtrafiken, skolskjutsar och färdtjänst. Alla former av kollektivtrafik samlas då hos Västra Götalandsregionen.

## 5. Beräkningar på ekonomiska effekter av en skatteväxling utifrån några alternativa avgränsningar

Beräkningarna har gjorts av SKL i maj 2009. De grunddata som har levererats in finns i bilagan. Hänsyn är tagen till det nationella utjämningsystemet.

### Ingångsvärden i beräkningarna:

- Resultat för 2008 för ägarersättningen till Västtrafik inklusive korrigeringar.
- En konsult har ringt runt till samtliga 49 kommuner och varje kommun har fått lämna uppgifter om sina kostnader för skolskjutsar (kostnader utöver ägarersättning och skolkort) respektive färdtjänst.
- Kollektivtrafikfaktorn i kostnadsutjämningsystemet har ändrats till lika standardkostnad per invånare

### 5.1 Skatteväxlingsnivå

Resultatet av beräkningen visar att en skatteväxling på respektive nivå skulle ske med följande öre:

A: Ägarersättning	<b>39 öre</b>
B: Ägarersättning + kostnader för skolskjutsar (exkl. skolkort)	<b>53 öre</b>
C: Ägarersättning + kostnader för färdtjänst	<b>53 öre</b>
D: Ägarersättning + kostnader för skolskjutsar + kostnader för färdtjänst	<b>66 öre</b>

### 5.2 Beräkningar enligt fyra nivåer

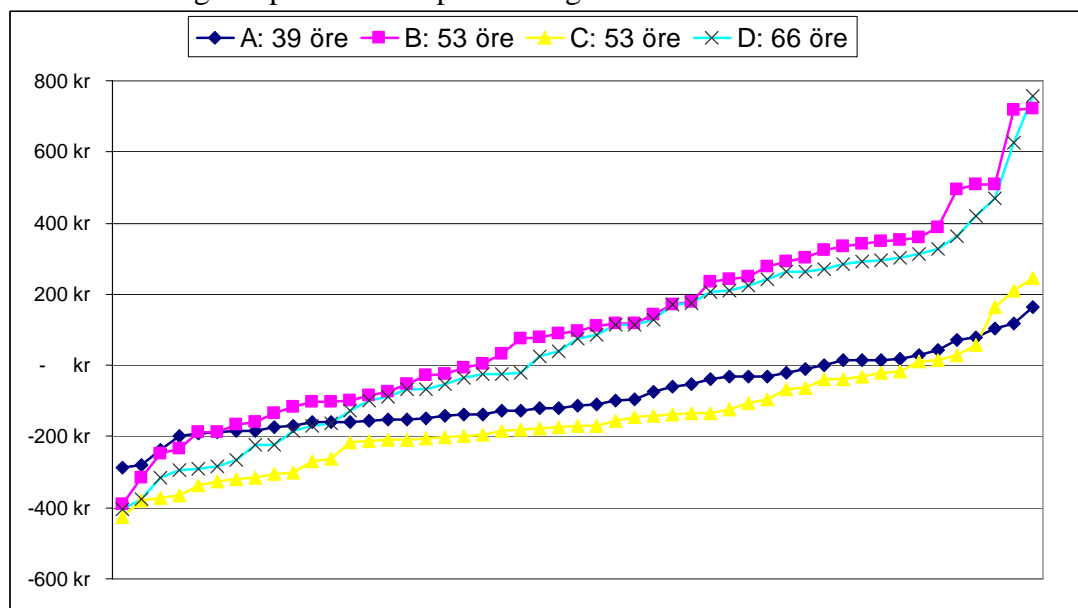
Principiellt ska skatteväxlingen ske på den nivå så att Västra Götalandsregionen täcker kostnaderna för den ansvarsförändringen som sker. Men Västra Götalandsregionen riskerar att förlora gentemot alla kommuner i landet pga olika utjämningsnivå i inkomstutjämningsystemet om inte systemet ändras.

Följande förlust skulle ske årligen för Västra Götalandsregionen enligt nuvarande system:

A: Ägarersättning	<b>– 49 miljoner</b>
B: Ägarersättning + kostnader för skolskjutsar	<b>– 59 miljoner</b>
C: Ägarersättning + kostnader för färdtjänst	<b>– 63 miljoner</b>
D: Ägarersättning + kostnader för skolskjutsar + kostnader för färdtjänst	<b>– 103 miljoner</b>

För kommunerna kommer skatteväxlingen att innebära antingen en negativ eller en positiv nettoförändring. Diagrammet visar intervallet på de fyra nivåerna i kr per invånare. Alternativ A och C innebär att fler kommuner hamnar på minussidan medan alternativ B och D innebär att fler hamnar på plussidan.

## Nettoförändring i kr per invånare per växlingsnivå

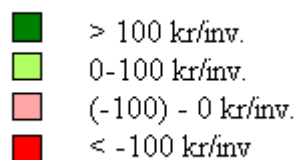
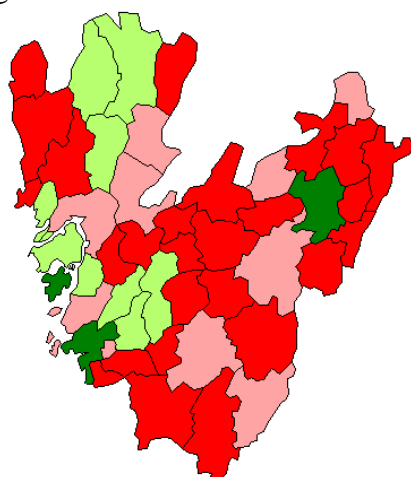


Alternativ A ger den minsta differensen mellan kommunerna medan alternativ D och B ger den största differensen.

Alternativ	Högsta	Lägsta	Differens
A	166	-287	453
B	724	-392	1116
C	246	-425	671
D	758	-404	1162

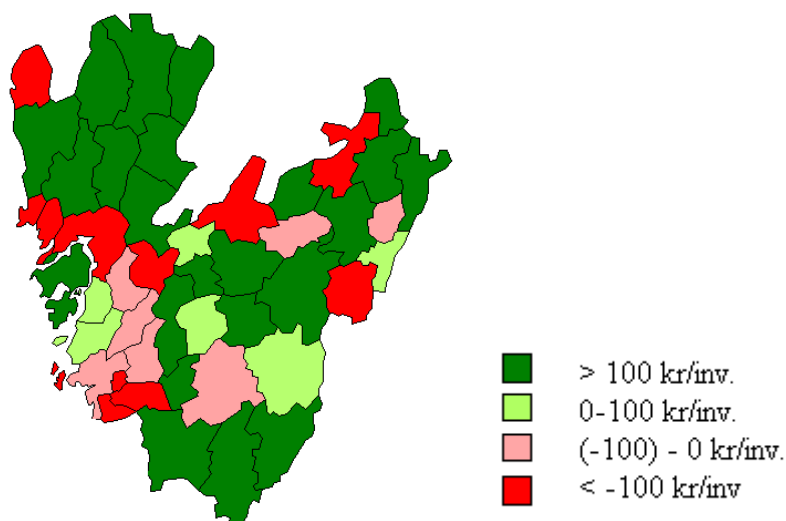
### A. Ägarersättning

I alternativ A är det 12 kommuner som får en positiv nettoförändring och 37 en negativ.



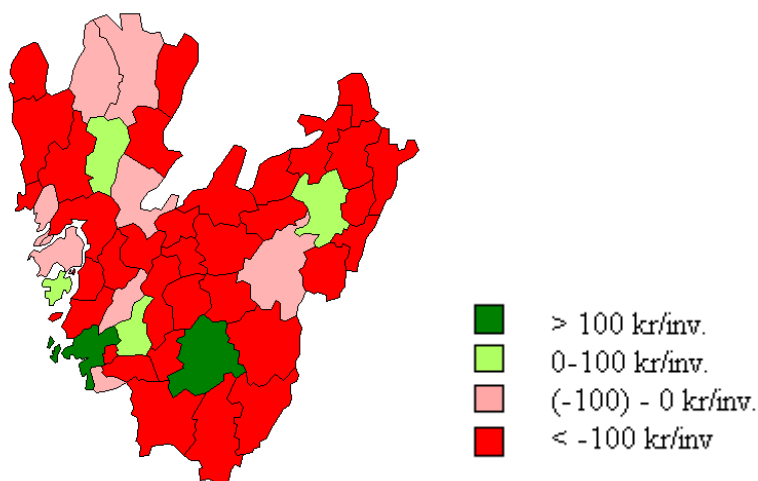
## B. Ägarersättning + kostnader för skolskjutsar

I alternativ B är det 30 kommuner som får en positiv nettoförändring och 19 en negativ.



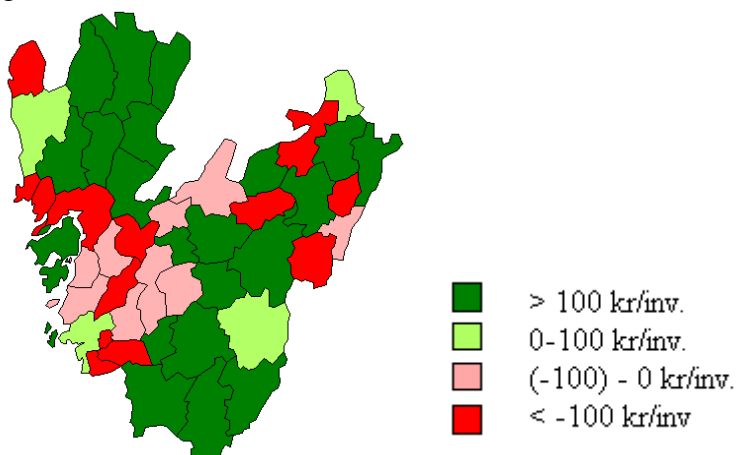
## C. Ägarersättning + kostnader för färdtjänst

I alternativ C är det 7 kommuner som får en positiv nettoförändring och 42 en negativ.



## D. Ägarersättning + kostnader för skolskjutsar + kostnader för färdtjänst

I alternativ D är det 27 kommuner som får en positiv nettoförändring och 22 en negativ.



## 6. Beskrivning av de ekonomiska effekterna för olika kommuner

### 6.1 Ekonomiska effekter i absoluta tal

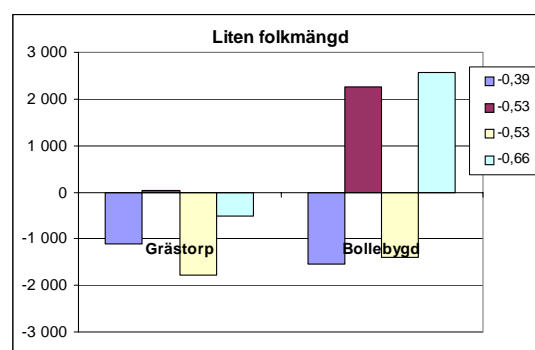
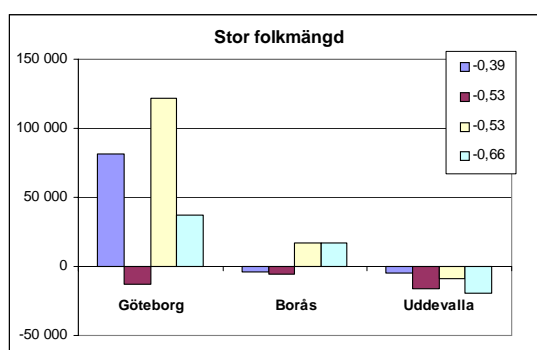
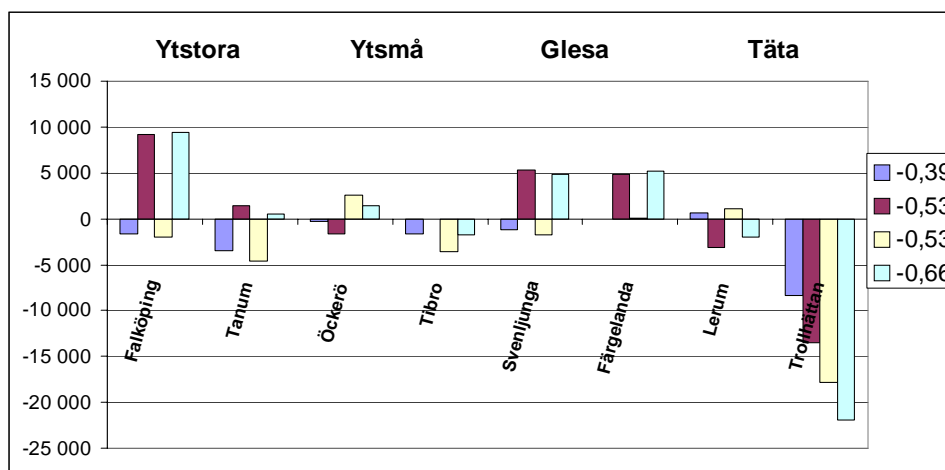
Första tabellen i bilagan visar nettoförändringen per kommun efter hänsyn tagit av förändringarna i det nationella utjämningsystemet. Negativa tal innebär att kommunen har lägre kostnader för respektive ansvarsområde än vad bortfallet blir med skattesänkningen.

Alternativ A ger en stor positiv nettoförändring för både Göteborg och Skövde. Men ett stort antal kommuner får en negativ nettoförändring.

I alternativ B får kommuner med hög kostnad för skolskjuts relativt ägaresättningen en positiv nettoförändring. Exempel på några kommuner är Essunga, Grästorp, Hjo, Åmål, Alingsås och Bollebygd. Motsvarande ger alternativ C en positiv nettoförändring för de kommuner som har höga kostnader för färdtjänsten, tex Öckerö, Borås, Göteborg och Mölndal. För alternativ D slår skolskjutsarna igenom eftersom de flesta kommuner har en högre kostnad för dessa än för färdtjänsten.

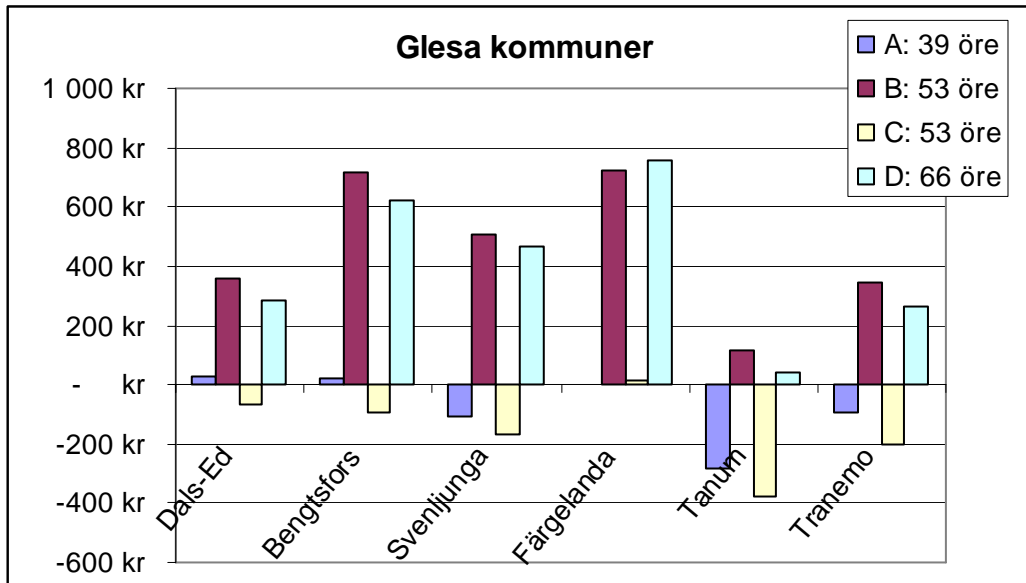
För att underlätta beskrivningen har kommunerna delats in i geografiskt stora och små kommuner, befolkningsmässigt glesa och täta kommuner och kommuner med liten och stor folkmängd.

Ytstora och glesa kommuner får generellt en positiv nettoförändring i alternativ B och D, dvs när kostnaderna för skolskjuts tas med i beräkningarna. Ytsmå och täta kommuner har inte ett lika tydligt mönster men de flesta kommuner tenderar att få en negativ nettoförändring i alla alternativ. Kommuner med stor folkmängd får antingen stor negativ eller stor positiv förändring. Kommuner med en liten folkmängd visar generellt samma mönster som ytstora och glesa kommuner.

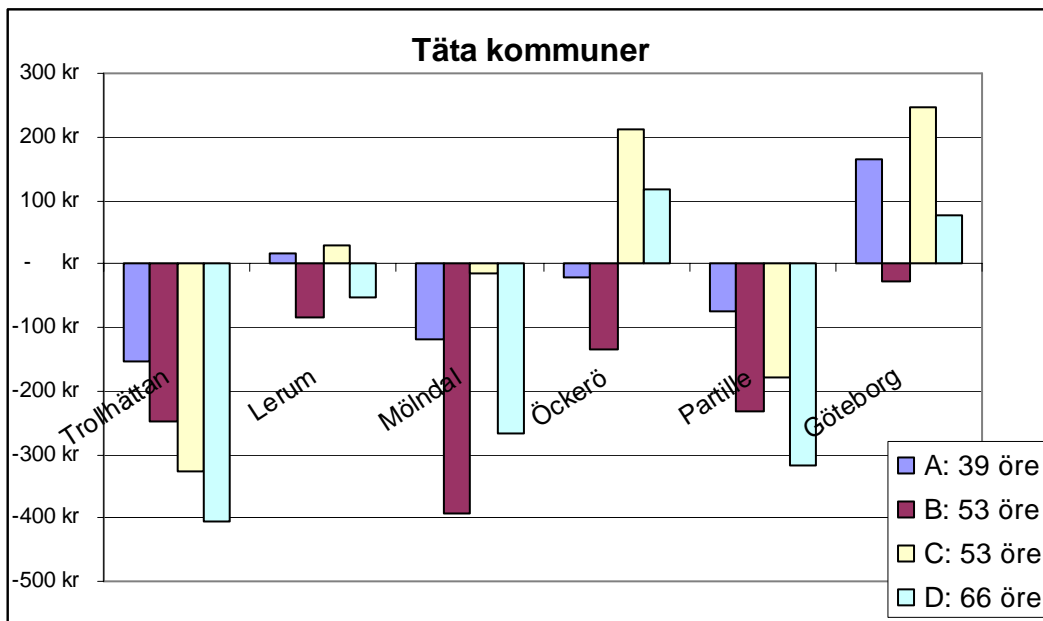


## 6.2 Ekonomiska effekter i kr per invånare

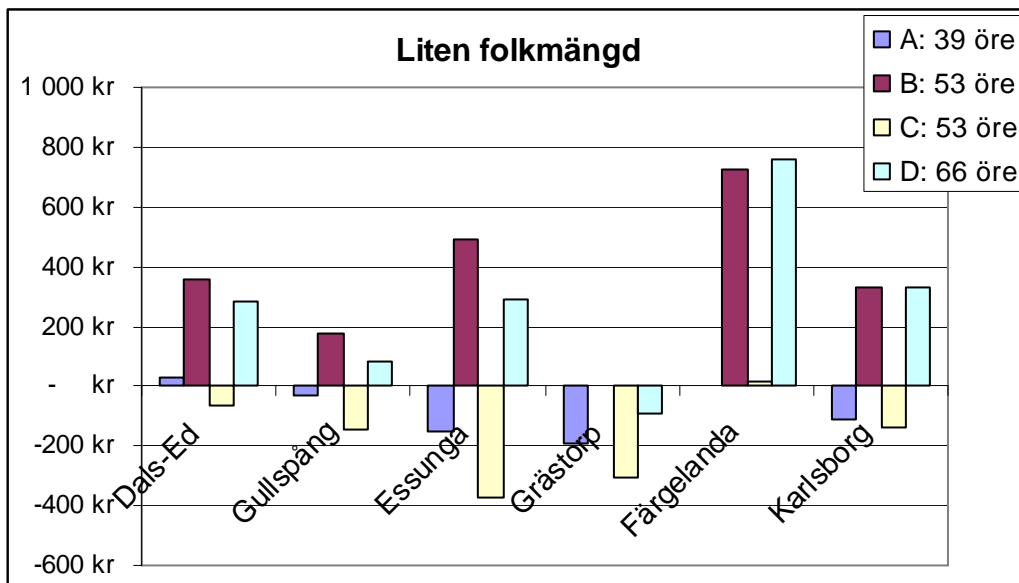
Kommuner med gles befolkningstäthet får generellt en positiv nettoförändring i alternativ B och D, dvs dessa kommuner har ofta höga kostnader för skolskjuts.



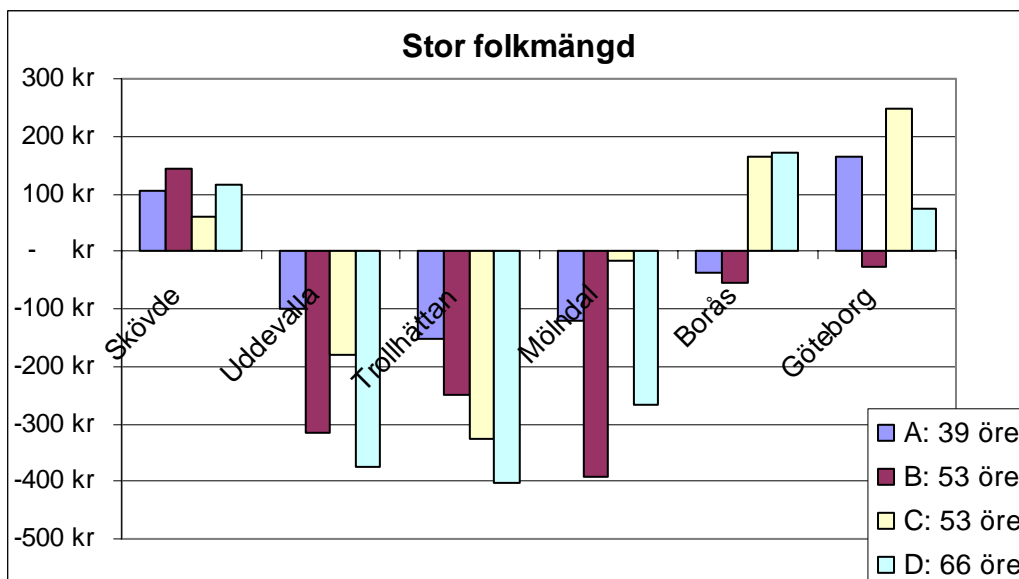
Kommuner med hög befolkningstäthet tenderar att få negativ nettoförändring i alla fyra alternativ. Göteborg och Öckerö följer inte det mönstret eftersom dessa kommuner har höga kostnader för färdtjänst. Göteborg har också hög ägaresättning till kollektivtrafiken idag.



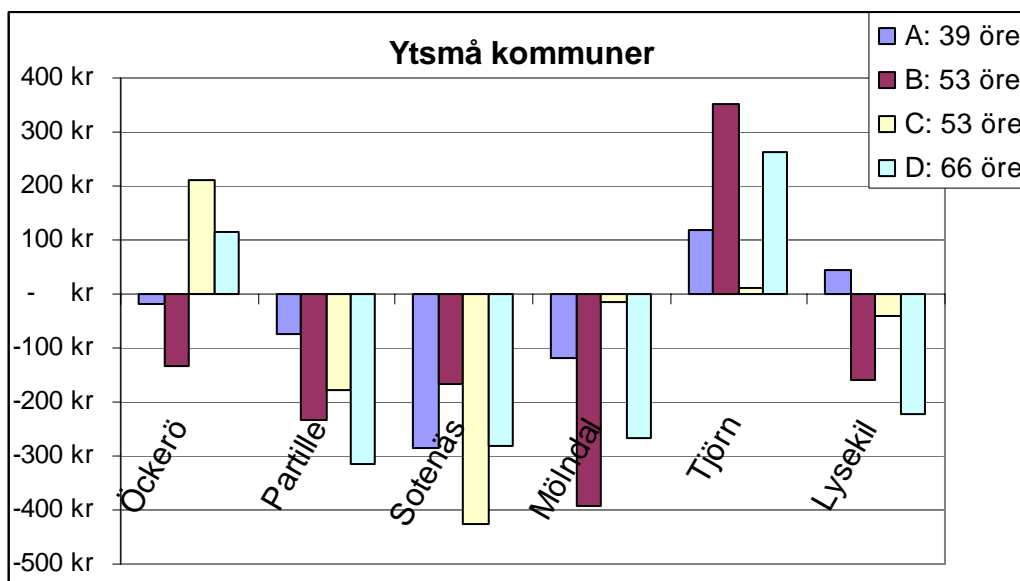
Kommuner med liten folkmängd uppvisar ett tydligt mönster med en positiv nettoförändring i alternativ B och D och en negativ i alternativ A och C.



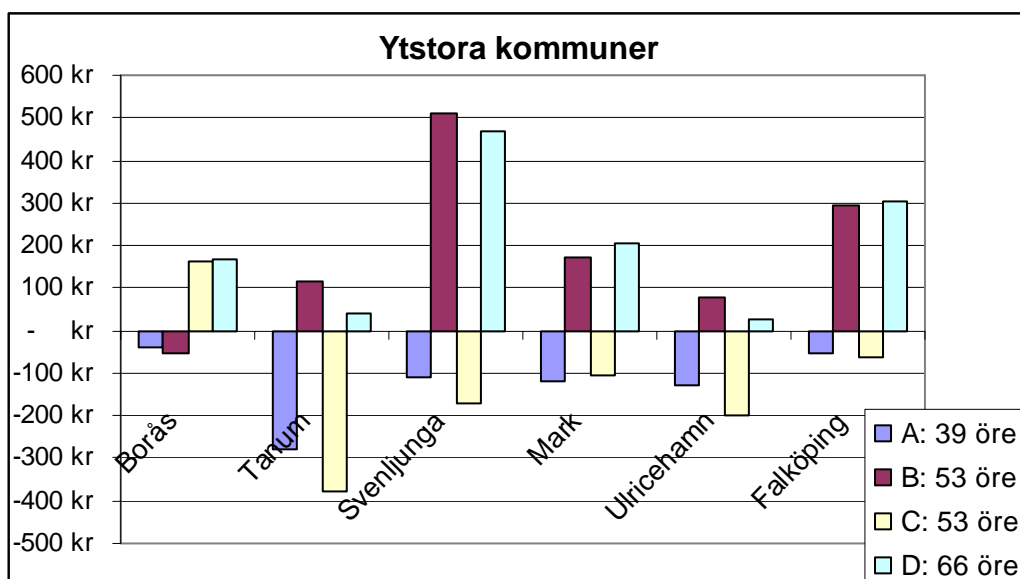
Kommuner med stor folkmängd uppvisar olika resultat. Göteborg, Borås och Skövde får generellt en positiv förändring medan Uddevalla, Trollhättan och Mölndal får kraftigt negativ nettoförändring i alla alternativ.



Kommuner med liten yta får generellt sett en negativ nettoförändring, undantaget Öckerö och Tjörn. Öckerö har relativt höga färdtjänstkostnader vilket påverkar resultatet i alternativ C och D medan Tjörn har höga kostnader för såväl kollektivtrafiken som skolskjuts.



Kommuner som har en stor geografisk yta får generellt en positiv nettoförändring i alternativ B och D, Borås undantaget. Dessa kommuner har höga skolskjutskostnader, sannolikt beroende till en del på geografin.



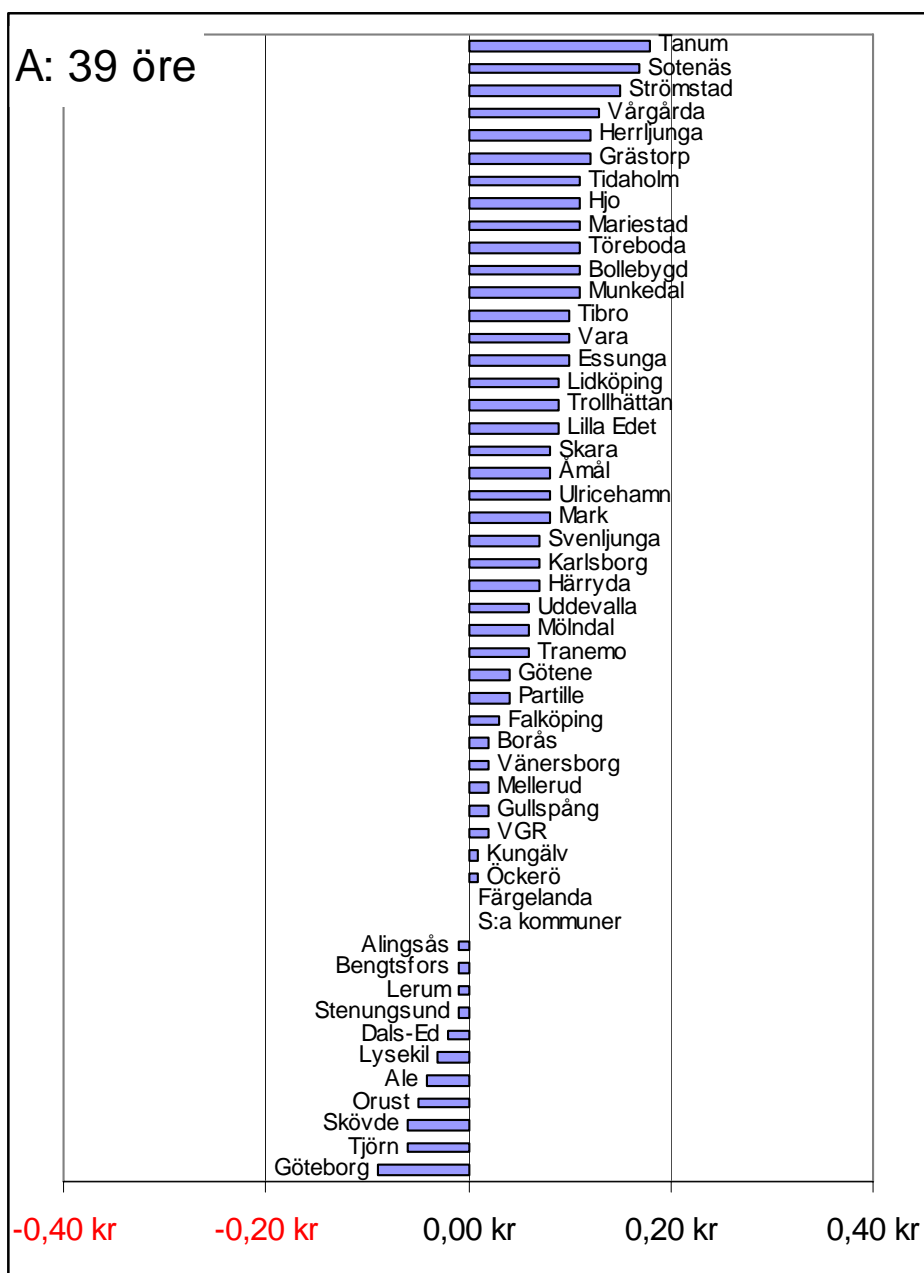
### **6.3 Utdebitering**

Utdebiteringssiffrorna visar skillnaderna mellan förändrad skatteintäkt och kostnadsmassa. Det ska jämföras med den förändrade skatteintäkt kommunerna får. För de kommuner som ligger till höger i diagrammen blir intäktsminskningen större än kostnadsavlastningen.

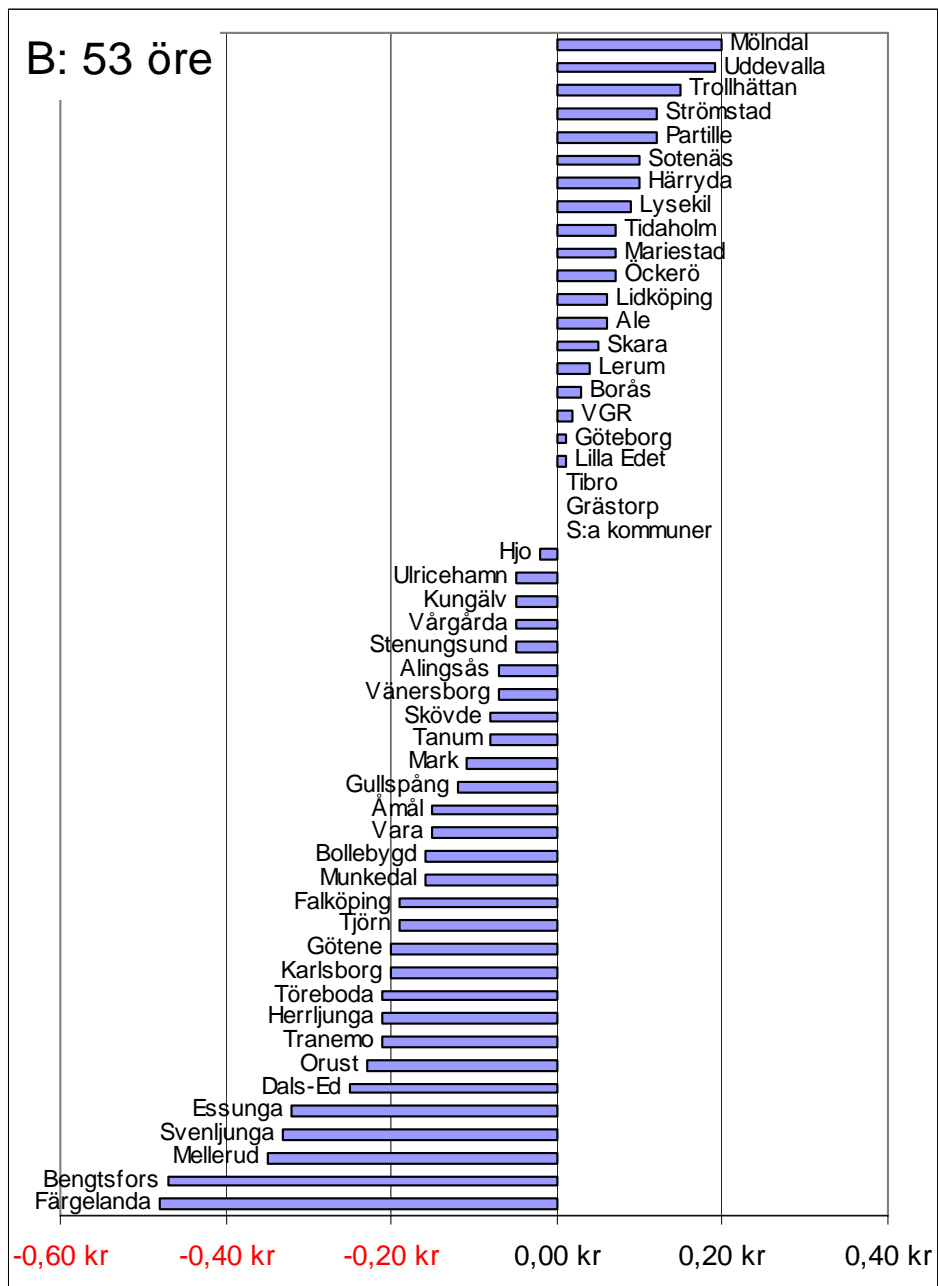
Arbetsgruppen har gjort bedömningen att en hanterbar nivå för kommunerna bör ligga på max 10 öre i utdebitering, vilket talar för att det krävs en mellankommunal utjämning.

Samtliga alternativ visas varsitt diagram på följande sidor. I diagrammen framgår även utdebiteringseffekten för Västra Götalandsregionen till följd av de olika utjämningsnivåerna mellan kommunerna och landstingen (110 respektive 115 procent).

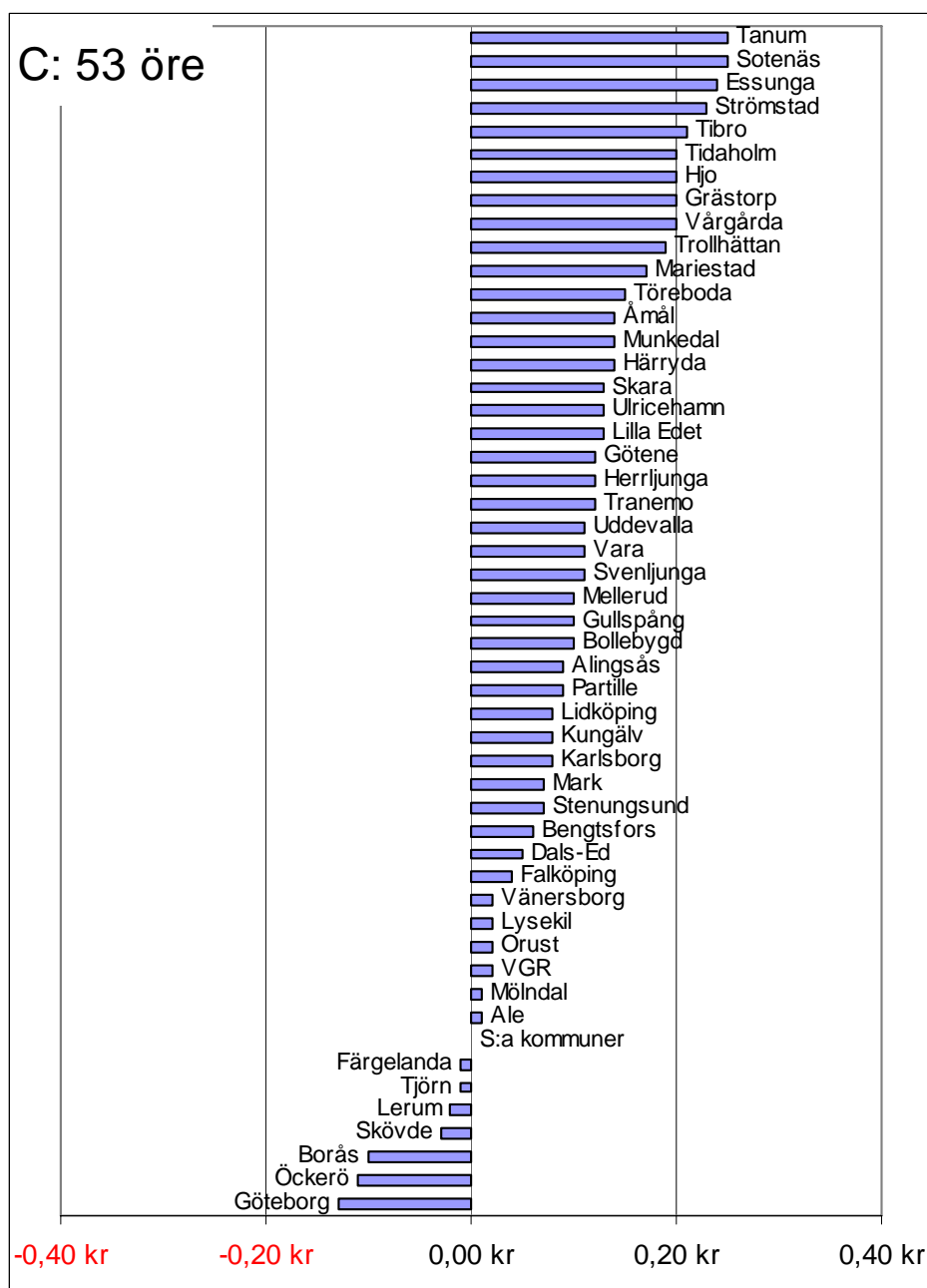
I alternativ A får de flesta kommunerna en större intäktsminskning än vad avlastningen av kostnaderna ger.



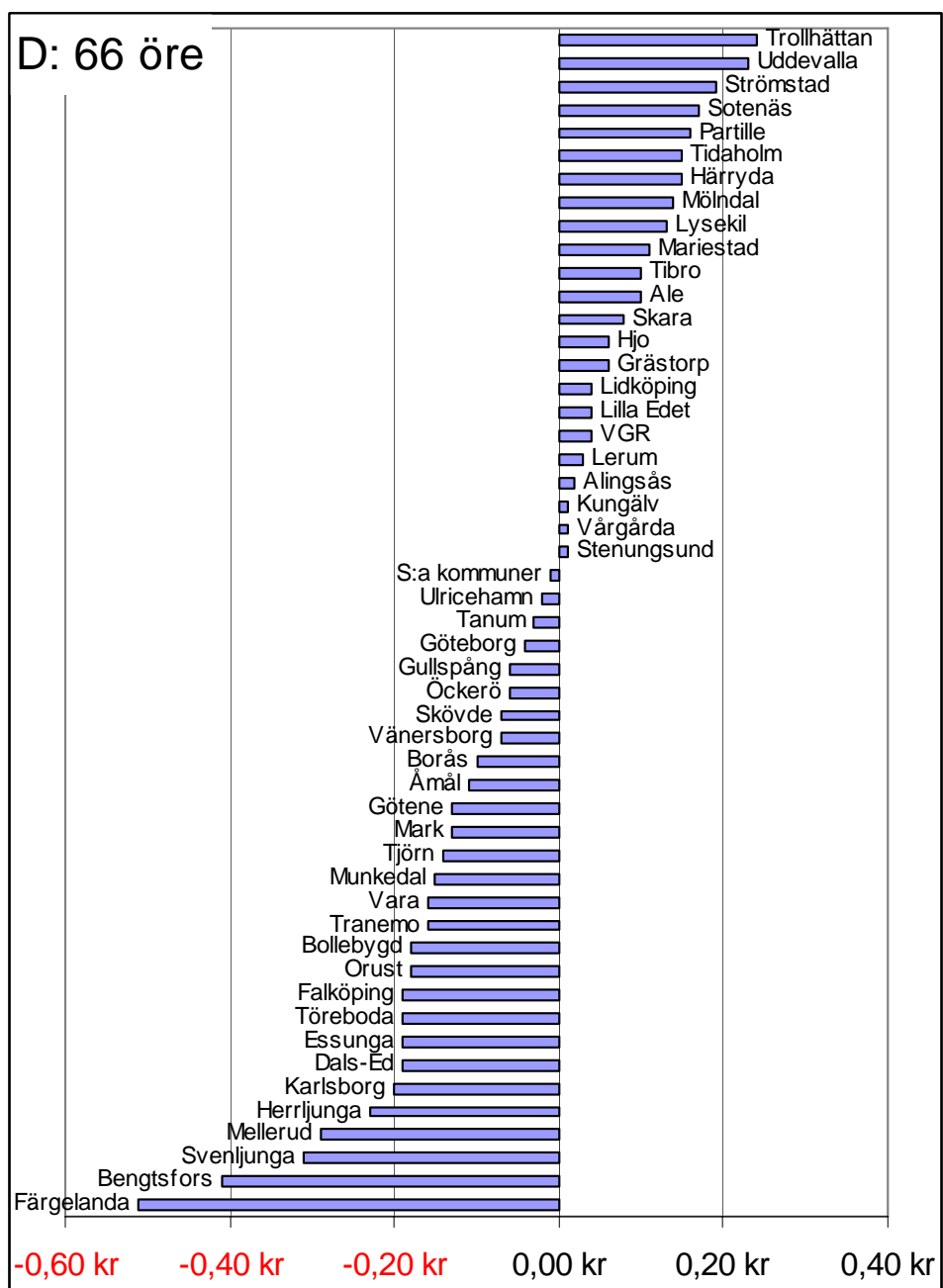
I alternativ B är det betydligt färre kommuner än i alternativ A som får en större intäktsminskning än avlastning av kostnader. Kommuner med höga skolskjutskostnader hamnar långt till vänster.



Alternativ C är det alternativ som flest kommuner får en större intäktsminskning än avlastning av kostnader.



Alternativ D följer i stort sett samma mönster som alternativ B med drygt hälften av kommunerna till vänster i nollstrecket.



## **7. Mellankommunal utjämning i Västra Götaland**

Vid en förändring av huvudmannskapet avseende kollektivtrafiken i länet och därmed åtföljande skatteväxling, kan ett regionalt utjämningsystem, länets kommuner emellan, bli aktuellt. Detta med hänsyn till de ekonomiska effekter som kan uppstå vid en likvärdig skatteväxling, som är neutral för invånarna, men som kan få stora effekter för enskilda kommuner.

Sådana utjämningsystem har funnits vid de skatteväxlingar som genomfördes under 1990-talet och kan ha olika längd i tid beroende på skatteväxlingens effekter. Historiskt har utjämningsmodeller i Västra Götaland varit från 3 år upp till 8 år. Erfarenheten har visat att det inte är rimligt med modeller på för lång tid.

Enligt den arbetsordning som kommunkollektivet i Västra Götaland antagit så är det VästKoms styrelse som hanterar denna fråga i samråd med de fyra delregionala kommunförbunden och dess medlemmar. Det styrelsebeslut som VästKom då fattar kommer att rekommenderas de 49 kommunerna och att de sedan fattar samma beslut. En förutsättning för ett utjämningsystem är nämligen att samtliga 49 kommuner godkänner förslaget. Det är varje enskild kommun som måste fatta detta beslut.

## **8. Bilagor**

- Resultat av beräkningar av skatteväxling på fyra olika ansvarsnivåer i tusen kr
- Resultat av beräkningar av skatteväxling på fyra olika ansvarsnivåer i kr per invånare
- Utdebiteringsnivå på fyra olika ansvarsnivåer
- Inrapporterade siffror till SKL

Resultat av beräkningar av **skatteväxling** på fyra olika ansvarsnivåer baserat på bokslut 2008 i tusen kr. Skatteutjämningsystemen är medräknade. Negativa siffror betyder negativ nettoförändring jämfört med idag.

	<b>A: 39 öre</b> <b>Ägarersättning</b>	<b>B: 53 öre</b> <b>A + skolskjuts</b>	<b>C: 53 öre</b> <b>A + färdtjänst</b>	<b>D: 66 öre</b> <b>A + skolskjuts + färdtjänst</b>
Västra Götalandsregionen	-48 595	-59 060	-63 098	-103 480
Summa kommuner	4 945	-876	3 162	28 671
Härryda	-4 581	-6 169	-8 569	-9 534
Partille	-2 528	-7 852	-5 974	-10 623
Öckerö	-247	-1 639	2 577	1 420
Stenungsund	368	2 263	-2 923	-539
Tjörn	1 776	5 233	191	3 939
Orust	1 224	5 953	-490	4 557
Sotenäs	-2 665	-1 531	-3 942	-2 625
Munkedal	-1 744	2 566	-2 224	2 292
Tanum	-3 453	1 440	-4 650	491
Dals-Ed	135	1 733	-319	1 374
Färgelanda	14	4 909	109	5 145
Ale	1 913	-2 671	-605	-4 631
Lerum	615	-3 132	1 081	-1 938
Vårgårda	-2 167	838	-3 450	-232
Bollebygd	-1 536	2 264	-1 389	2 579
Grästorp	-1 122	25	-1 785	-520
Essunga	-860	2 788	-2 107	1 656
Karlsborg	-766	2 285	-931	2 251
Gullspång	-178	958	-785	458
Tranemo	-1 120	4 085	-2 338	3 104
Bengtsfors	183	7 190	-959	6 237
Mellerud	-303	4 869	-1 330	4 018
Lilla Edet	-1 838	-304	-2 673	-880
Mark	-4 026	5 760	-3 539	6 938
Svenljunga	-1 147	5 306	-1 776	4 897
Herrljunga	-1 707	3 155	-1 698	3 356
Vara	-2 562	3 767	-2 766	3 868
Götene	-782	4 208	-2 528	2 722
Tibro	-1 688	-55	-3 557	-1 717
Töreboda	-1 450	2 842	-1 950	2 530
Göteborg	81 732	-13 177	121 500	36 997
Mölnadal	-7 135	-23 248	-948	-15 876
Kungälv	-369	3 491	-5 613	-959
Lysekil	625	-2 337	-582	-3 269
Uddevalla	-5 041	-16 014	-9 156	-19 103
Strömstad	-2 748	-2 159	-4 215	-3 401
Vänersborg	-1 227	4 118	-1 366	4 677
Trollhättan	-8 320	-13 545	-17 789	-21 931
Alingsås	535	4 261	-5 713	-1 260
Borås	-3 834	-5 431	16 651	17 110
Ulricehamn	-2 882	1 807	-4 535	580
Åmål	-1 589	3 063	-2 700	2 198
Mariestad	-4 424	-2 825	-6 464	-4 365
Lidköping	-5 625	-3 912	-5 036	-2 547
Skara	-2 560	-1 402	-3 868	-2 349
Skövde	5 265	7 154	2 958	5 802
Hjo	-1 520	282	-2 834	-865
Tidaholm	-2 027	-1 274	-3 814	-2 807
Falköping	-1 666	9 189	-2 014	9 447

Resultat av beräkningar av **skatteväxling** på fyra olika ansvarsnivåer baserat på bokslut 2008 i **kr per invånare**. Skatteutjämningsystemen är medräknade.

	<b>A: 39 öre</b> Ägarersättning	<b>B: 53 öre</b> A + skolskjuts	<b>C: 53 öre</b> A + färdtjänst	<b>D: 66 öre</b> A + skolskjuts + färdtjänst
Västra Götalandsregionen	-31	-38	-41	-67
Summa kommuner	3	-1	2	19
Härryda	-140	-188	-261	-290
Partille	-75	-233	-178	-316
Öckerö	-20	-134	210	116
Stenungsund	16	97	-125	-23
Tjörn	119	351	13	264
Orust	80	388	-32	297
Sotenäs	-287	-165	-425	-283
Munkedal	-170	250	-217	223
Tanum	-281	117	-379	40
Dals-Ed	28	358	-66	284
Färgelanda	2	724	16	758
Ale	71	-99	-22	-171
Lerum	16	-83	29	-51
Vårgårda	-198	77	-315	-21
Bollebygd	-188	276	-170	315
Grästorp	-192	4	-306	-89
Essunga	-152	493	-373	293
Karlsborg	-112	333	-136	328
Gullspång	-33	176	-145	84
Tranemo	-95	347	-199	264
Bengtsfors	18	719	-96	624
Mellerud	-32	509	-139	420
Lilla Edet	-143	-24	-208	-69
Mark	-120	171	-105	206
Svenljunga	-110	509	-170	470
Herrljunga	-184	340	-183	362
Vara	-160	235	-173	242
Götene	-60	322	-194	208
Tibro	-159	-5	-335	-162
Töreboda	-154	302	-207	269
Göteborg	166	-27	246	75
Mölnadal	-120	-392	-16	-268
Kungälv	-9	88	-142	-24
Lysekil	43	-160	-40	-224
Uddevalla	-99	-315	-180	-376
Strömstad	-238	-187	-364	-294
Vänersborg	-33	112	-37	127
Trollhättan	-153	-250	-328	-404
Alingsås	15	116	-156	-34
Borås	-38	-54	165	170
Ulricehamn	-128	80	-201	26
Åmål	-126	243	-214	174
Mariestad	-185	-118	-271	-183
Lidköping	-149	-104	-133	-68
Skara	-138	-76	-208	-127
Skövde	105	142	59	116
Hjo	-172	32	-321	-98
Tidaholm	-160	-101	-302	-222
Falköping	-53	294	-64	302

Växlingsnivå	-0,39	-0,53	-0,53	-0,66
	A: Ägarersättning, 39 öre	B: A+skolskjuts, 53 öre	C: A+färdtjänst, 53 öre	D: A+skolskjuts+ färdtjänst, 66 öre
	<b>Utdebitering</b>	<b>Utdebitering</b>	<b>Utdebitering</b>	<b>Utdebitering</b>
	A	B	C	D
Västra Götalandsregionen	0,02	0,02	0,02	0,04
Summa kommuner	-0,00	0,00	-0,00	-0,01
Härryda	0,07	0,10	0,14	0,15
Partille	0,04	0,12	0,09	0,16
Öckerö	0,01	0,07	-0,11	-0,06
Stenungsund	-0,01	-0,05	0,07	0,01
Tjörn	-0,06	-0,19	-0,01	-0,14
Orust	-0,05	-0,23	0,02	-0,18
Sotenäs	0,17	0,10	0,25	0,17
Munkedal	0,11	-0,16	0,14	-0,15
Tanum	0,18	-0,08	0,25	-0,03
Dals-Ed	-0,02	-0,25	0,05	-0,19
Färgelanda	-0,00	-0,48	-0,01	-0,51
Ale	-0,04	0,06	0,01	0,10
Lerum	-0,01	0,04	-0,02	0,03
Vårgårda	0,13	-0,05	0,20	0,01
Bollebygd	0,11	-0,16	0,10	-0,18
Grästorp	0,12	-0,00	0,20	0,06
Essunga	0,10	-0,32	0,24	-0,19
Karlsborg	0,07	-0,20	0,08	-0,20
Gullspång	0,02	-0,12	0,10	-0,06
Tranemo	0,06	-0,21	0,12	-0,16
Bengtsfors	-0,01	-0,47	0,06	-0,41
Mellerud	0,02	-0,35	0,10	-0,29
Lilla Edet	0,09	0,01	0,13	0,04
Mark	0,08	-0,11	0,07	-0,13
Svenljunga	0,07	-0,33	0,11	-0,31
Herrljunga	0,12	-0,21	0,12	-0,23
Vara	0,10	-0,15	0,11	-0,16
Götene	0,04	-0,20	0,12	-0,13
Tibro	0,10	0,00	0,21	0,10
Töreboda	0,11	-0,21	0,15	-0,19
Göteborg	-0,09	0,01	-0,13	-0,04
Möndal	0,06	0,20	0,01	0,14
Kungälv	0,01	-0,05	0,08	0,01
Lysekil	-0,03	0,09	0,02	0,13
Uddevalla	0,06	0,19	0,11	0,23
Strömstad	0,15	0,12	0,23	0,19
Vänersborg	0,02	-0,07	0,02	-0,07
Trollhättan	0,09	0,15	0,19	0,24
Alingsås	-0,01	-0,07	0,09	0,02
Borås	0,02	0,03	-0,10	-0,10
Ulricehamn	0,08	-0,05	0,13	-0,02
Åmål	0,08	-0,15	0,14	-0,11
Mariestad	0,11	0,07	0,17	0,11
Lidköping	0,09	0,06	0,08	0,04
Skara	0,08	0,05	0,13	0,08
Skövde	-0,06	-0,08	-0,03	-0,07
Hjo	0,11	-0,02	0,20	0,06
Tidaholm	0,11	0,07	0,20	0,15
Falköping	0,03	-0,19	0,04	-0,19

<b>Inrapporterade siffror till SKL för beräkning</b>	A. Korrigerad ägarersättning tkr	B. Ägarersättning inkl. skolskjuts tkr	C. Ägarersättning inkl. färdtjänst tkr	D. Ägarersättning inkl. färdtjänst och skolskjuts tkr
Härryda	12645	20245	17845	25445
Partille	10939	15039	16917	21017
Öckerö	8598	10638	14854	16894
Stenungsund	14242	22698	17512	25968
Tjörn	8802	16443	11401	19042
Orust	11767	20803	14360	23396
Sotenäs	1744	5481	3070	6807
Munkedal	4482	11672	6882	14072
Tanum	6620	14950	8860	17190
Dals-Ed	3378	6330	4278	7230
Färgelanda	2361	9161	4361	11161
Ale	9668	12668	14734	17734
Lerum	16636	23436	27649	34449
Vårgårda	3154	9225	4937	11008
Bollebygd	1427	7527	3874	9974
Grästorps	193	2979	1169	3955
Essunga	48	5283	388	5623
Karlsborg	1059	6030	2814	7785
Gullspång	1771	4429	2686	5344
Tranemo	5948	14448	8025	16525
Bengtstors	5679	15480	7331	17132
Mellerud	2170	10016	3817	11663
Lilla Edet	1775	6906	4537	9668
Mark	10675	29899	20600	39824
Svenljunga	4375	13757	6675	16057
Herrljunga	1405	8868	4015	11478
Vara	3840	14640	8107	18907
Götene	2402	11049	4313	12960
Tibro	286	4890	1388	5992
Töreboda	1091	8020	3228	10157
Göteborg	742327	785935	920612	964220
Mölnadal	25931	26431	48731	49231
Kungälv	17658	32605	23501	38448
Lysekil	13282	14414	16169	17301
Uddevalla	28058	31330	38188	41460
Strömstad	5550	9380	7324	11154
Vänersborg	12999	28668	23184	38853
Trollhättan	27056	37056	32812	42812
Alingsås	19856	33856	23882	37882
Borås	81107	107825	129907	156625
Ulricehamn	8598	19587	13245	24234
Åmål	2267	10451	4688	12872
Mariestad	7520	15820	12181	20481
Lidköping	13010	25306	24182	36478
Skara	3562	9918	7452	13808
Skövde	28957	44904	40708	56655
Hjo	611	4883	1767	6039
Tidaholm	1212	5506	2966	7260
Falköping	13529	33143	21940	41554