

Yrkande	M, L, C
Särskilt yttrande	KD
2022-01-26	2.2.10

---

## **Återremissyrkande angående – Redovisning av uppdrag att i samverkan med personalberedningen och berörda nämnder och bolag ta fram ett beslutsunderlag för att avskaffa eller minimera p-avgifter på personalparkeringar i ytterområden**

### **Förslag till beslut**

I kommunstyrelsen

1. Redovisning av kommunstyrelsens uppdrag 2021-03-31 § 272 till stadsledningskontoret, att i samverkan med personalberedningen och berörda nämnder och bolag ta fram ett beslutsunderlag för att avskaffa eller minimera p-avgifter på personalparkeringar i ytterområden, förklaras ej fullgjort.
2. Beslutsunderlaget för att avskaffa eller minimera p-avgifter på personalparkeringar i ytterområden återremitteras till Stadsledningskontoret i syfte att komplettera utredningen med en mer omfattande kartläggning av personalparkeringar, dess marknadsvärden samt antal parkeringar i ytterområden som bedöms ligga i nära anslutning till gratisparkeringar för att få en bild av kostnader utifrån eventuell förmånsbeskattning samt minskade intäkter utifrån lägre avgifter för personalparkeringar i definierade ytterområden.
3. Beslutsunderlaget för att avskaffa eller minimera p-avgifter på personalparkeringar i ytterområden återremitteras till Stadsledningskontoret för att komplettera den ekologiska bedömningen i beslutsunderlaget med Miljö- och klimatprogrammets strategi: ”Vi driver på utvecklingen av hållbara transporter” för att även beakta Göteborgs stads arbete för ett elektrifierat transportsystem, fossilfria drivmedel och laddinfrastruktur.

### **Yrkandet**

Kommunstyrelsen beslutade 2021-03-31 § 272 att ge stadsledningskontoret i uppdrag att i samverkan med personalberedningen och berörda nämnder och bolag ta fram ett beslutsunderlag för att avskaffa eller minimera p-avgifter på personalparkeringar i ytterområden. Detta uppdrag har nu återredovisats men med alternativ som ställer krav på en mer omfattande kartläggning av personalparkeringar och dess marknadsvärden. Detta motiveras genom att två av de tre föreslagna alternativen till framtida

inriktning kan leda till eventuella kostnader utifrån förmånsbeskattning alternativt minskade intäkter utifrån lägre avgifter.

Göteborgs stad ska vara en konkurrenskraftig arbetsgivare och erbjuda arbetsplatser där människor trivs. En del av att vara en konkurrenskraftig arbetsgivare är att ha löneförmåner som är attraktiva för arbetstagaren men också att det går att bo i en del av staden men att arbeta i en annan. För detta krävs en väl utbyggd infrastruktur så att det går att röra sig snabbt, smidigt och enkelt i staden oavsett trafikslag i enlighet med uppsatta mål. Detta innebär att den ekologiska bedömningen i beslutsunderlaget behöver redovisa hur Göteborgs stad arbetar för ett elektrifierat transportsystem, fossilfria drivmedel och laddinfrastruktur då detta ej gjorts och är en väsentlig del i Miljö- och klimatprogrammets strategi: ” Vi driver på utvecklingen av hållbara transporter”.

Grunden i kommunal styrning och ledning är dock att säkerställa att gediget beslutsunderlag finns på plats för att inte riskera kostnader och negativa konsekvenser som hade gott att undvika. Det gynnar ingen. Därför är det angeläget att säkerställa de ekonomiska konsekvenserna fullt ut innan ett alternativ väljs. Vi vill därför återremittera beslutsunderlaget i syfte att komplettera utredningen med en mer omfattande kartläggning av personalparkeringar och dess marknadsvärden för att få en bild av kostnader utifrån eventuell förmånsbeskattning samt minskade intäkter utifrån lägre avgifter för personalparkeringar i definierade ytterområden. För att kunna erbjuda avgiftsfria personalparkeringar i Göteborgs Stads ytterområden krävs dessutom att marknadsvärdet bedömas för respektive parkeringsplats, för att säkerställa en korrekt förmånsbeskattning.

**Yrkande**

D, S

2022-01-12

Ärende 2.2.8

## **Yrkande angående Redovisning av uppdrag att i samverkan med personalberedningen och berörda nämnder och bolag ta fram ett beslutsunderlag för att avskaffa eller minimera p-avgifter på personalparkeringar i ytterområden**

### **Förslag till beslut**

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Parkeringsbolaget och andra berörda nämnder får i uppdrag att avskaffa p-avgifter på personalparkeringar i ytterområden där det finns andra parkeringsplatser (ofta på/längs gata) i området eller motsvarande lägen som är avgiftsfria, vilket undviker risk för förmånsbeskattning.

I kommunstyrelsen:

2. Redovisning av kommunstyrelsens uppdrag 2021-03-31 § 272 till stadsledningskontoret, att i samverkan med personalberedningen och berörda nämnder och bolag ta fram ett beslutsunderlag för att avskaffa eller minimera p-avgifter på personalparkeringar i ytterområden, förklaras fullgjort.

### **Yrkandet**

Göteborgs Stad har många verksamheter som är belägna i ytterområden där kollektivtrafiken inte är ett fungerande alternativ för många av medarbetarna. I dagsläget tas en enhetlig p-avgift ut oberoende om verksamheten är centralt placerad eller ligger i ytterområden. Vi anser det varken rimligt eller önskvärt att ta ut en avgift om 400 kr i månaden för personalparkeringar som ligger i stadens ytterområden. Särskilt inte då det finns andra parkeringsplatser i närområdet som är utan avgift.

Vi vill därför helt ta bort p-avgifter på alla personalparkeringar i ytterområden såvida det inte finns en uppenbar risk för förmånsbeskattning. Det finns till exempel ingen uppenbar risk för förmånsbeskattning om det finns andra parkeringsplatser (ofta på gatan) i området eller motsvarande lägen som är avgiftsfria.

Det är bra när man har möjlighet att gå, cykla, eller åka kollektivt till jobbet, men en god personalpolitik bör även ge stadens medarbetare inom bland annat förskolan, grundskolan, äldreomsorg och funktionsstöd rimliga villkor för att kunna pendla med bil till arbetsplatsen när så behövs. För att inte bristen på tillräcklig kollektivtrafik och de kommunala verksamheternas geografiska spridning ska innebära att kommunal personal - som saknar andra alternativ - ska tvingas till orimliga ekonomiska kostnader eller att

potentiell personal aktivt väljer bort stadens arbetsplatser i ytterområden bedömer vi det som rimligt att personalparkeringsavgifterna, i just ytterområden där förmånsbeskattning kan undvikas, avvecklas helt. Rätt genomfört menar vi att förslaget både skulle kunna mildra rekryteringssvårigheterna till välfärdsverksamheterna och förbättra välfärdspersonalens privatekonomi – samtidigt.

## Yrkande redovisning av uppdrag att ta fram ett beslutsunderlag för att avskaffa eller minimera p-avgifter på personalparkeringar i ytterområden

### Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige

1. Enligt alternativ 3 i tjänstutlåtandet om ingen förändring utifrån nuvarande avgift för personalparkering
2. Parkeringsbolaget får i uppdrag att utreda på vilka sätt regelverket för parkeringstillstånd för personal kan förbättras, i syfte att minska biltrafiken i linje med trafikstrategin och klimatpåverkan enligt miljö- och klimatprogrammet.
3. Redovisning av kommunstyrelsens uppdrag 2021-03-31 § 272 till stadsledningskontoret, att i samverkan med personalberedningen och berörda nämnder och bolag ta fram ett beslutsunderlag för att avskaffa eller minimera p-avgifter på personalparkeringar i ytterområden, förklaras fullgjort.

### Yrkande

I redovisningen av uppdraget från S och D om gratis personalparkering i ytterområden framkommer att all personal inom Göteborg stad har möjligheten att få ett parkeringstillstånd till en kostnad av 400 kronor/månad. Parkeringstillståndet gäller på Parkeringsbolagets parkeringar under alla tider på dygnet med undantag av vissa regleringar av till exempel skolgårdar.

Kostnaden för parkeringstillstånden är beräknad efter kostnaden att parkera i stadens ytterområden men gäller även på centralt belägna parkeringar, där marknadspriset för parkering är betydligt högre. I nuläget erbjuder Parkeringsbolaget parkeringar både i stadens ytterområden och i centrala lägen. Enligt trafiknämndens riktlinjer för bedrivande av parkeringsverksamhet, som antogs i kommunfullmäktige i februari 2016 framgår att prissättning för personalparkering ska sättas i relation till marknadspriset. Det enhetliga priset på 400 kronor följer därmed inte dessa riktlinjer, utan kan ses som att staden subventionerar parkering för anställda.

Enligt miljö- och klimatprogrammet ska Göteborgs utsläpp av klimatgaser vara nära noll år 2030 och i trafikstrategin finns tydliga mål om att biltrafiken ska minska. Det innebär att det kan finnas målkonflikter mellan att ha förmåner för anställda som riskerar att stimulera ökad biltrafik och möjligheten att nå klimat- och trafikmålen. Vi vill därför ge parkeringsbolaget i uppdrag att utreda på vilka sätt bolaget kan bidra till att stadens mål om minskad biltrafik och minskad klimatpåverkan kan uppnås. För att fler anställda ska ha möjlighet att resa kollektivt vill vi också särskilt lyfta vikten av ett utbyggt pendlingscykelnät och att kollektivtrafiken byggs ut samt är tillförlitlig och effektiv.



**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2021-11-19

Diarienummer 0553/21

**Handläggare**

Kristina Linderberg, Magnus Junsäter, Neda Sherafat

Telefon: 031-365 00 00

E-post: fornamn.efternamn@stadshuset.goteborg.se

## **Redovisning av uppdrag att i samverkan med personalberedningen och berörda nämnder och bolag ta fram ett beslutsunderlag för att avskaffa eller minimera p-avgifter på personalparkeringar i ytterområden**

### **Förslag till beslut**

I kommunstyrelsen:

Redovisning av kommunstyrelsens uppdrag 2021-03-31 § 272 till stadsledningskontoret, att i samverkan med personalberedningen och berörda nämnder och bolag ta fram ett beslutsunderlag för att avskaffa eller minimera p-avgifter på personalparkeringar i ytterområden, förklaras fullgjort.

### **Sammanfattning**

Kommunstyrelsen beslutade 2021-03-31 § 272 att ge stadsledningskontoret i uppdrag att i samverkan med personalberedningen och berörda nämnder och bolag ta fram ett beslutsunderlag för att avskaffa eller minimera p-avgifter på personalparkeringar i ytterområden.

Stadsledningskontoret har avgränsat uppdraget till parkeringsplatser som Göteborgs Stads Parkering AB (Parkeringsbolaget) har rådighet över och som är belägna på kvartersmark. Privata parkeringar har inte inkluderats. Kontoret har inhämtat underlag från trafikkontoret, Parkeringsbolaget och Skatteverket.

Stadsledningskontoret bedömer att uppdraget behöver sättas i relation till stadens förhållningssätt, inriktningar och mål gällande bilparkering i styrande dokument. Hänsyn behöver även tas till regleringar i rådande lagstiftning. Kontoret har utrett frågan utifrån tre alternativ:

1. Avgiftsfri personalparkering i definierade ytterområden
2. Differentierad avgift för personalparkering i ytterområden
3. Ingen förändring utifrån nuvarande avgift för personalparkering

Stadsledningskontoret bedömer att nuvarande parkeringsavgift i ytterområden kan anses vara skäligen och att staden därmed redan har en låg avgift för personalparkering i ytterområden utifrån rådande regleringar. Därav förordar kontoret alternativ 3.

## Bedömning ur ekonomisk dimension

Konsekvenser utifrån en ekonomisk dimension gällande alternativ 1 och 2 i detta tjänsteutlåtande ställer krav på en mer omfattande kartläggning av personalparkeringar och dess marknadsvärden. Detta för att kunna få en bild av eventuella kostnader utifrån förmånsbeskattning alternativt minskade intäkter utifrån lägre avgifter. Gällande alternativ 3 innebär det ingen förändring utifrån nuvarande avgifter och därmed inte några ekonomiska konsekvenser.

## Bedömning ur ekologisk dimension

Stadens styrning med koppling till parkering, genom exempelvis miljö- och klimatprogrammet, trafikstrategin och parkeringspolicyn, är att uppmuntra fler att välja att resa med kollektivtrafik och/eller cykel framför bil. En minimering eller avskaffande av avgiften för personalparkeringar i ytterområden kan ses som en uppmuntran till det motsatta.

I stadens miljö- och klimatprogram finns delmål för att nå målet att Göteborgs klimatavtryck ska vara nära noll. En del av delmålen och dess indikatorer har kopplingar till stadens parkeringspolicy, bland annat gällande buller och utsläpp av växthusgaser. Programmet innehåller även strategin ”Vi driver på utvecklingen av hållbara transporter”, som bland annat innebär att staden kontinuerligt utvecklar och använder olika typer av styrmedel, som till exempel reglering av parkering för att uppnå målet. I parkeringspolicyn ingår reglering genom exempelvis avgifter för parkering som en metod för att minska arbetspendling med bil. Enligt parkeringspolicyn behöver efterfrågan på parkering vid arbetsplatser minskas för att kunna nå uppsatta mål kring kollektivtrafikresande och cyklism. Detta ska dock göras med hänsyn till den totala tillgängligheten.

## Bedömning ur social dimension

En minskning av avgifter för personalparkeringar kan, för de medarbetare som berörs, innebära ett något större ekonomiskt utrymme för den enskilde. Utifrån eventuell förmånsbeskattning eller marknadsmässiga prissättning kan det dock se olika ut beroende på var den enskilde har sin arbetsplats. En annorlunda hantering från dagens enhetliga avgift kan medföra att medarbetare inom samma organisation, verksamhetsområde och yrkesgrupp kan ha olika förmåner utifrån tjänstens geografiska placering. Detta går emot den strävan som finns att likrikta personalförmåner inom staden.

Stadsledningskontoret har avgränsat uppdraget till att handla om de personalparkeringar som ägs av Parkeringsbolaget och är belägna på kvartersmark. Det kan finnas aspekter gällande tillgänglighet till och från arbetsplatser för personer med funktionsnedsättning. Det kan röra sig om förmåga att resa med allmänna kommunikationer eller personalparkeringars tillgänglighet. I fall där det rör sig om svårigheter att resa med kollektivtrafik finns annan lagstiftning som kan möjliggöra transport till och från arbete, lag (1997:736) om färdtjänst. Det finns även möjligheter att ansöka om parkeringstillstånd för rörelsehindrade enligt 10 kap 8 § Trafikförordning (1998:1276).

## Samverkan

Ärendet har varit en informationspunkt i central samverkansgrupp (CSG) 2021-11-04.

## **Bilaga**

Kommunstyrelsens protokollsutdrag, 2021-03-31 § 272



## Ärendet

Kommunstyrelsen beslutade 2021-03-31 § 272 att ge stadsledningskontoret i uppdrag att i samverkan med personalberedningen och berörda nämnder och bolag ta fram ett beslutsunderlag för att avskaffa eller minimera p-avgifter på personalparkeringar i ytterområden.

## Beskrivning av ärendet

Av yrkandet som ligger till grund för stadsledningskontorets uppdrag framgår att Göteborgs Stad har många verksamheter som är belägna i ytterområden. Det anges i yrkandet att kollektivtrafiken inte är ett fungerande alternativ för många av medarbetarna. Vidare anges att det i dagsläget tas ut en enhetlig p-avgift om 400 kronor i månaden för personalparkeringar oberoende om verksamheten är centralt placerad eller ligger i ytterområden.

Uppdraget innebär att ta fram beslutsunderlag för att helt ta bort p-avgifter på dessa platser, alternativt minimera avgifterna om skattemässiga eller andra skäl motiverar en viss avgift. Inom uppdraget behöver det tas fram en definition av vilka platser som är lämpliga för undantag från eller minimering av p-avgifterna. Utgångspunkten är att det bör gälla för verksamheter som ligger utanför den tätbebyggda staden och som saknar närhet till kollektivtrafik med hög turtäthet och rimliga pendlingstider från större delen av Göteborg.

## Stadsledningskontorets beredning av uppdraget

I beredningen av detta ärende har stadsledningskontoret inhämtat underlag från trafikkontoret, Göteborgs Stads Parkerings AB (Parkeringsbolaget) och Skatteverket. Ärendet har även varit uppe för information och dialog personalberedningen den 5 oktober 2021, samt för information i CSG den 4 november 2021.

Stadsledningskontoret har i hanteringen av uppdraget fokuserat på parkeringsplatser som staden genom Parkeringsbolaget har rådighet över och som är belägna på kvartersmark. Privata parkeringar har inte inkluderats i utredningen. Stadsledningskontoret har i sin beredning utgått ifrån nedanstående definitioner för kvartersmark och allmän platsmark, ytterområde samt god kollektivtrafik.

### Kvartersmark och allmän platsmark

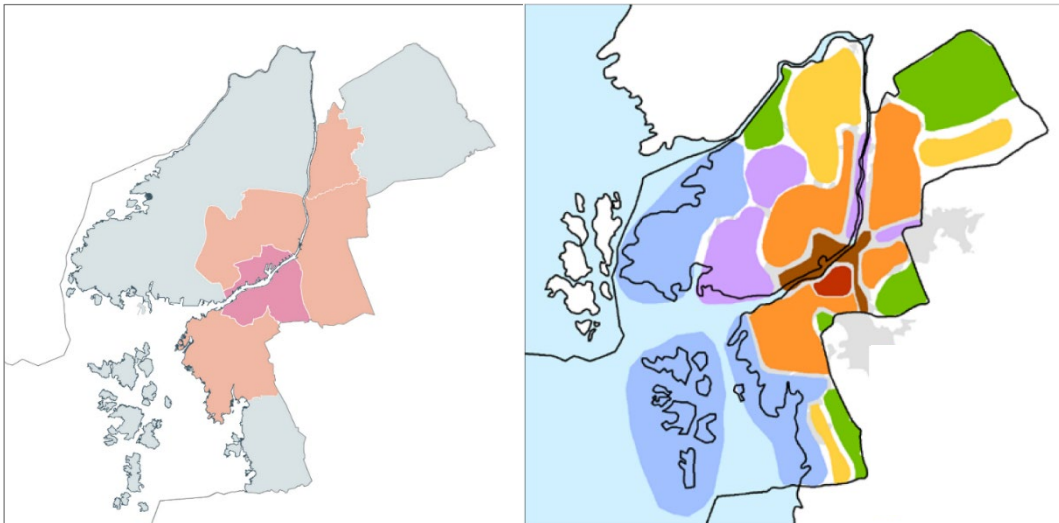
Olika lagstiftning reglerar kvartersmark och allmän platsmark. Kvartersmark ägs av fastighetsägare. Dessa ska kunna visa på att lösa parkeringsbehov på kvartersmarken, och har då rätt att ta ut avgift för parkeringsplatserna. Kvartersmark är marknadsanpassad i sin avgiftssättning.

På allmän platsmark får avgift bara tas ut utifrån vad som krävs för att ordna trafiken. Behövs det hög omsättning på parkeringsplatser för att möjliggöra ordnad trafik är det berättigat att ta ut höga avgifter. Är området inte belastat trafikmässigt är det rimligt med lägre avgifter.

### Ytterområde

Ytterstaden definieras i förslag till ny översiktsplan för Göteborg, granskningshandling mars 2021, som ett område som till stor del utgörs av landsbygd med stora sammanhängande naturområden och jordbruksmark. De större samhällena finns i Torslanda, Kärra och norra Billdal. Här finns tyngdpunkter med en högre täthet av

människor, bostäder och arbetsplatser, service och god kollektivtrafik. I ytterstaden finns också några mindre orter som Olofstorp, Gunnilse, Säve och Björlanda. I många delar av ytterstaden är dock infrastrukturen begränsad och det saknas ofta god kollektivtrafik. Skärgården ingår också i ytterstaden.



Vänster bild: Kartbild ur förslag till ny översiktsplan för Göteborg, granskningshandling mars 2021. De grå partierna är ytterstaden. Höger bild: Kartbild ur Översiktsplan för Göteborg (2009). De gula partierna är ytterstaden.

I stadens gällande översiktsplan (ÖP 2009) definieras ytterstaden som framtida utvecklingsområden. I dessa områden finns stora oexploaterade ytor som utgörs av natur och odlingsmark samt spridd bebyggelse. Ytterstaden i ÖP 2009 omfattar mindre ytor än i förslag till ny översiktsplan.

### God kollektivtrafik

Varken Göteborgs Stad eller Västtrafik har någon formell definition av vad som kan anses vara god kollektivtrafik. I riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad (byggnadsnämnden 2018) finns dock uppsatta kriterier med utgångspunkt i vad som kan anses vara god kollektivtrafik:

- 10-minuterstrafik under högtrafik (vardagar 06:00-08:30 samt 15:00-18:00). Utöver detta bör annan kollektivtrafik finnas som komplement.
- Direkt närhet, i form av verkligt gångavstånd på högst 500 meter, från en verksamhet till en hållplats.

Enligt Göteborgs Stads översiktsplan (2009) definieras den så kallade mellanstaden som det område inom tätorten som har god kollektivtrafik (där de boende når 50 procent av Göteborgs arbetsplatser inom 45 minuter). Mellanstaden är de partier som är markerade i orange i högra kartbilden ovan. Allt utanför mellanstaden är utifrån ÖP 2009 utpekade områden där kollektivtrafiken bedöms vara bristfällig eller dåligt utbyggd. En viktig aspekt är att kollektivtrafiken är dynamisk, och ändringar sker på årsbasis.

### Skatteregler avseende parkering vid arbetet

Huvudregeln enligt 11 kap. 1 § inkomstskattelagen (1999:1229) är att alla förmåner som den anställde erhåller på grund av sin anställning är skattepliktiga. Beskattning ska inte ske om den anställde betalar fullt pris för den erhållna förmånen. Betalas ett lägre pris för

förmånen ska skillnaden mellan marknadsvärdet, 61 kap. 2 § inkomstskattelagen (1999:1229) och vad som betalats tas upp till beskattning.

Nedan följer en beskrivning av Skatteverkets regler vid parkering i anslutning till arbetsplatsen. Fri parkering för anställda med privat bil utgör enligt huvudregeln en skattepliktig förmån. Anledningen är att den anställde då gör en inbesparing i sina privata levnadskostnader.

Undantag från förmånsbeskattning av fri parkering vid arbete är om den anställde har förmånsbil. Detta gäller oavsett om den anställde använder förmånsbilen i tjänsten eller inte. Ett annat undantag från förmånsbeskattning är när den anställde använder bilen i tjänsten i betydande omfattning. Skattefrihet gäller när den anställde använder den egna bilen i tjänsten i minst 300 mil och minst 160 dagar per år. Om den anställde kör färre dagar än 160 men minst 60 dagar under året och använt bilen i tjänst minst 300 mil, beräknas förmånen av fri parkering till ett värde som motsvarar det antal dagar som bilen inte använts i tjänsten. Utbetalning av skattefri kostnadsersättning för parkeringsutgifter som den anställde haft i samband med tjänsteresa medför ingen förmånsbeskattning.

Om arbetsgivaren äger parkeringsplatsen måste marknadsvärdet beräknas på det sätt som är rimligt i det enskilda fallet. Kostnaden för närliggande parkeringsplatser kan då vara vägledande. Parkeringen ska då vara likvärdig, vilket innebär att en parkering i ett varmgarage inte är jämförbar med en parkeringsplats utomhus. Om det är gratis att parkera på likvärdiga platser i närheten ska den anställde inte förmånsbeskattas för fri parkering. Saknas jämförbar parkering kan förmånen istället beräknas till belopp motsvarande arbetsgivarens egen kostnad för parkeringsplatsen. Arbetsgivarens kostnad kan beräknas antingen till faktisk hyra eller till belopp motsvarande kostnader för el, skötsel och underhåll. Om kringliggande parkeringar som kan nyttjas av anställda under arbetsdagarna har varierande pris och ligger på olika avstånd kan ett medelvärde anses som ett skäligt förmånsvärde. Om arbetsgivaren hyr parkeringsplatsen är marknadsvärdet lika med arbetsgivarens faktiska utgift.

Anställda med privat bil som har en garanterad parkeringsplats i anslutning till sin arbetsplats ska förmånsbeskattas för alla dagar oavsett om bilen står där alla dagar eller inte. De beskattas på grund av dispositionsrätten. Anställda med privat bil som inte har en egen parkeringsplats utan får stå där det finns plats, förmånsbeskattas för de dagar som parkeringsplatsen används.

**Tillfällig lag gällande förmån av fri parkering i anslutning till arbetsplats**

Med anledning av pandemin beslutade riksdagen under våren 2020 att införa en tillfällig skattefrihet för förmån av fri parkering i anslutning till arbetsplatsen. Syftet var att förhindra smittspridning genom att de anställda skulle ta bilen till och från arbetet istället för att åka kollektivt. Skattefriheten gällde under perioden april till december 2020. Därefter tog riksdagen ett nytt beslut att förlänga den tillfälliga lagen om skattefri parkering vid arbetsplatsen. Skattefri parkering vid arbetsplatsen gäller under hela 2021. För den anställde innebär det att vid gratis parkering eller parkering till subventionerat pris vid sin arbetsplats utgår ingen förmånsbeskattning.

## Personalparkering i Göteborgs Stad

### Skatteverkets granskning av personalparkeringar

Skatteverket påbörjade i december 2011 en granskning av Göteborg Stads förmåner. I granskningen ingick Göteborgs Stads personalparkeringar. Skatteverkets syfte var att bedöma om personalparkeringar hyrts ut till marknadspris. Personalparkeringar inom Göteborg Stad betalades genom nettolöneavdrag eller förmånsbeskattning för de anställda som nyttjade personalparkering. Respektive förvaltning hanterade personalparkeringen och granskningen visade att det saknades enhetliga sätt att redovisa förmånen och göra löneavdrag. Dessutom konstaterade Skatteverket att Göteborgs Stad i de flesta fall tillhandahållit personalparkeringar till pris som understeg marknadsvärdet. Göteborg Stad hade inte redovisat arbetsgivaravgifter på skillnaden mellan marknadsvärdet och erlagt pris. Skatteverket beslutade 2013 efter genomförd granskning att ta ut skattetillägg avseende arbetsgivaravgifter samt mervärdesskatt avseende 2011.

### Styrdokument som berör personalparkering

Den 31 januari 2013 fick trafiknämnden i uppdrag av kommunfullmäktige att i samverkan med berörda förvaltningar och bolag ta fram en riktlinje som berör parkeringsövervakning och samordning av regler och taxestruktur. Samtidigt fick Parkeringsbolaget via sitt ägardirektiv i uppdrag att ”medverka till att samordna parkeringserbjudanden som stadens förvaltningar och bolag har för att skapa en likabehandling av kunden oavsett var på kommunal tomtmark man parkerar”. Behov fanns av gemensamma riktlinjer för att ge vägledning och råd till den som tillhandahåller parkering inom Göteborg Stad.

Trafikkontoret har i enlighet med uppdraget, tagit fram ett förslag till riktlinjer för bedrivande av parkeringsverksamhet, som beslutades i trafiknämnden i september 2015 och antogs i kommunfullmäktige i februari 2016. I riktlinjen framgår bland annat att taxsystemet ska vara sammanhållet och enkelt för alla parkeringsändamål. Det ska vara lätt att förstå och förklara samt innehålla få nivåer. Prissättning för personalparkering ska sättas i relation till marknadspriset. Administration av parkeringstillstånd ska säkerställa korrekt hantering av förmånsbeskattning för anställda i Göteborg Stad.

Sedan tidigare framgår det även i stadens parkeringspolicy (kommunfullmäktige 2009) att kommunen bör ”vara förebild i parkeringsfrågan och ska därför fortsätta att reducera parkeringen för kommunalt anställda där den totala tillgängligheten ger utrymme för det”.

### Parkeringstillstånd för personal

Anställda inom stadens förvaltningar som använder privat bil har möjlighet att beställa parkeringstillstånd hos Parkeringsbolaget. Parkeringstillståndet gäller på parkeringsplatser märkta med ”Parkeringstillstånd erfordras, Göteborgs Stads Parkering”, oavsett var den anställda har sin arbetsplats. Antalet utfärdade parkeringstillstånd var, i mars 2021, 1 829 till antalet. Detta kan jämföras med mars 2019, då antalet utfärdade parkeringstillstånd var 1 118. Ökningen av antalet parkeringstillstånd från mars 2019 till mars 2021 kan antas bero på de restriktioner avseende kollektivt resande som förelåg under perioden.

Kostnaden för ett parkeringstillstånd är 400 kronor i månaden. Prissättningen på det enhetliga tillståndet ska återspegla parkeringskostnaden i mindre centrala områden där merparten av personalparkeringen finns. Parkeringsbolaget har vid prissättning tillämpat

en räknemodell med utgångspunkt i gatumarkstaxa på 5 kronor per timma, vilket är representativt för områden utanför centrala Göteborg.

Innan tillämpning av enhetlig taxa för personalparkeringar användes en differentierad taxemodell. Detta innebar att personalparkeringar var uppdelade på tre olika avgiftszoner, med olika parkeringstillstånd för respektive avgiftszon. Anställda i staden som arbetade på olika arbetsplatser, exempelvis vikariepool inom skola, fick ökade omkostnader om de blev tvungna att använda bilen mellan olika avgiftszoner. Av administrativa skäl samt utifrån beskriven problematik med olika arbetsplatser gjorde parkeringsbolaget bedömningen att en differentierad taxa inte var ändamålsenlig.

### **Pandemins påverkan på resor till och från arbete**

Den rådande pandemin har påverkat och fortsätter troligtvis att påverka trafikutvecklingen och behovet av bilparkering i Göteborg. Under det första halvåret 2021 var biltrafiken, enligt trafiknämndens delårsrapport per augusti (2021-09-23 § 419), ungefär 2 procent lägre än motsvarande period 2020. Kollektivtrafikresor har minskat med 21 procent och cykelresor med cirka 15–20 procent. Det är svårt att redan nu dra några definitiva slutsatser utifrån statistiken. Det ligger dock nära till hands att förstå trafikutvecklingen som en direkt effekt av pandemin och att bilism, arbetspendling och behov av parkering kan komma att se annorlunda ut framöver. Troligtvis beror den förhållandevis mindre nedgången i biltrafiken, jämfört med kollektivtrafik och cykel, på restriktioner som har gällt under perioden. Under pandemin har de som haft möjlighet, arbetat hemifrån och det finns indikationer på att arbetslivet kommer att se annorlunda ut framöver med anledning av pandemin.

### **Stadsledningskontorets bedömning**

Stadsledningskontoret bedömer att uppdraget behöver sättas i relation till stadens förhållningssätt, inriktningar och mål gällande bilparkering i styrande dokument samt regleringar i rådande lagstiftning. Kontoret har utrett frågan utifrån tre alternativ:

1. Avgiftsfri personalparkering i definierade ytterområden
2. Differentierad avgift för personalparkering i ytterområden
3. Ingen förändring utifrån nuvarande avgift för personalparkering

När det gäller alternativ 1 och 2 ställer de krav på fortsatt utredning för att kunna ta fram ett beslutsunderlag som kan redovisa berörda personalparkeringar, ekonomiska konsekvenser samt administrativ hantering. Nedan beskrivs de tre alternativen mer ingående.

#### **Alternativ 1 – Avgiftsfri personalparkering i definierade ytterområden**

För att kunna erbjuda avgiftsfria personalparkeringar i ytterområden behöver marknadsvärdet bedömas för respektive parkeringsplats. Detta för att säkerställa att det sker en korrekt förmånsbeskattning i förhållande till marknadsvärdet. Vidare behöver det definieras vilka verksamheter i ytterområden som ska innefattas av att vara avgiftsfria, detta med grund i geografisk placering och tillgänglighet utifrån begreppet ”god kollektivtrafik”. Det behöver också vara tydligt om möjlighet till avgiftsfri parkering ställer krav på vissa kriterier, exempelvis avstånd från hemadress till verksamhetens adress, alternativa färdvägar och dylikt. Det behöver även vara tydligt om de avgiftsfria parkeringarna ska innefattas av det parkeringstillstånd som gäller för övriga personalparkeringar i staden, likväl om de som har parkeringstillstånd för avgiftsfri

personalparkering kan stå på avgiftsbelagd personalparkering. Det finns även administrativa aspekter att ta hänsyn till, exempelvis vem som tar kostnad för inköp av personalparkering från Parkeringsbolaget och hur förmånsbeskattningen ska hanteras.

### **Alternativ 2 – Differentierad avgift för personalparkering i ytterområden**

Detta alternativ skiljer sig från alternativ 1 på sådant sätt att avgiften för parkeringsplatsen i ytterområdet sätts utifrån marknadsvärdet för respektive område. Det innebär att varje parkeringsplats behöver bedömas utifrån marknadsvärde, men i detta fall rör det sig om att sätta en avgift för respektive parkering som inte innebär en förmånsbeskattning. I ytterområde kan uppskattat marknadsvärde skilja sig mellan 200 och 500 kronor, vilket skulle innebära att avgiften för ett visst antal parkeringsplatser i ytterområde skulle kunna minskas. Det kvarstår dock vissa frågor, likt alternativ 1, gällande om ett parkeringstillstånd då endast ska vara specifikt för verksamheten eller även gälla andra personalparkeringar. Vilka verksamheter som ska ha en differentierad avgift behöver även definieras i relation till geografisk placering och tillgänglighet utifrån ”god kollektivtrafik”.

### **Alternativ 3 – Ingen förändring utifrån nuvarande avgift för personalparkering**

Den rådande prismodellen för personalparkeringar i Göteborgs Stad är en enhetlig taxa oavsett var någonstans i Göteborg som personalparkeringen är belägen. Att Göteborgs Stad tillämpar en enhetlig taxa innebär att personal som arbetar på olika adresser, exempelvis medarbetare i vikariepool, inte behöver skaffa olika parkeringstillstånd beroende på var deras tjänster behövs. En enhetlig taxa har också medfört enklare administration av personalparkeringar. Att ta ut avgift om 400 kronor i månaden för parkering i ett ytterområde bedöms inte som oskäligt utifrån marknadspris, vilken ska vara rådande enligt Göteborgs Stads riktlinje för bedrivande av parkeringsverksamhet (kommunfullmäktige 2019).

### **Slutsatser**

När det gäller alternativ 1 och till viss del alternativ 2 kan stadsledningskontoret konstatera att dessa inte harmoniserar med den inriktning som finns i stadens parkeringspolicy (kommunfullmäktige 2009) och trafikstrategi (trafiknämnden 2014). Detta då det kan uppfattas som att arbetsgivaren uppmuntrar till att använda bil istället för att välja alternativa färdmedel. I parkeringspolicyn står det att kommunen ska ”fortsätta att reducera parkeringen för kommunalt anställda där den totala tillgängligheten ger utrymme för det”. Policyn pekar på vikten av att tillgängliggöra andra färdmedel än bilen, såsom kollektivtrafik, gång och cykel. Vidare slår policyn fast att avgifter vid sidan om tidsbegränsad parkering ska användas för att nå uppsatta mål om att minska arbetspendling med bil. Trafikstrategin utgår ifrån parkeringspolicyn och innehåller styrning gällande reduktion av parkeringsplatser på gator och torg och att priset ska spegla kostnaden för att bygga nya parkeringsplatser på attraktiv mark.

En annan aspekt är frågan om hänsyn ska tas till var den anställda bor utifrån avstånd till arbetsplatsen och om kollektivtrafiken anses vara god mellan dessa platser utifrån den anställdes arbetstider. Personal som har sin arbetsplats inom olika områden i Göteborg Stad behöver också beaktas. Genom att låta personal i ytterområden parkera gratis eller till reducerat pris medför detta ett avsteg från stadens nuvarande enhetliga förhållningssätt till anställda avseende personalparkering.

De fördelar som kan lyftas fram genom alternativ 1 respektive alternativ 2, exempelvis att minska kostnader för enskilda anställda som behöver ta bil till arbete i ytterområde samt det mervärde det kan medföra för att vara attraktiv arbetsgivare, behöver vägas emot de nackdelar som finns i form av utökad administration, differentierade avgiftsmodeller, förmånsbeskattning, likabehandling samt miljöpåverkan.

Stadsledningskontoret bedömer att parkeringsavgiften i ytterområden kan anses vara skälig och att staden därmed redan har en låg avgift för personalparkering i ytterområden utifrån rådande regleringar. Därav förordas alternativ 3, ingen förändring utifrån nuvarande avgift för personalparkering.

Jonas Kinnander

Eva Hessman

Direktör Ärende och utredning

Stadsdirektör

## Reviderat yrkande från D och S angående personalparkering i ytterområden

### § 272, 0553/21

#### Beslut

Enligt yrkande från D och S:

Stadsledningskontoret får i uppdrag att i samverkan med personalberedningen och berörda nämnder och bolag ta fram ett beslutsunderlag för att avskaffa eller minimera p-avgifter på personalparkeringar i ytterområden.

#### Tidigare behandling

Bordlagt den 17 mars 2021, § 223.

#### Handlingar

Yrkande från D och S den 25 mars 2021.

Tilläggsyrkande från SD den 24 mars 2021.

Yttrande från M, L, C och KD den 30 mars 2021.

#### Yrkanden

Jonas Attenius (S), ordföranden Axel Josefson (M) och Jessica Blixt (D) yrkar bifall till yrkande från D och S den 25 mars 2021. Vidare yrkar Jonas Attenius (S) och Axel Josefson (M) avslag på tilläggsyrkande från SD den 24 mars 2021.

Jörgen Fogelklou (SD) yrkar bifall till yrkande från D och S den 25 mars 2021 och tilläggsyrkande från SD den 24 mars 2021.

Tjänstgörande ersättaren Jenny Broman (V) yrkar avslag på yrkande från D och S den 25 mars 2021 och tilläggsyrkande från SD den 24 mars 2021.

#### Propositionsordning

Ordföranden ställer först propositioner på bifall respektive avslag på yrkandet från D och S och finner att det bifallits. Omröstning begärs.

#### Omröstning

Godkänd voteringsproposition: ”Ja för bifall och Nej för avslag på yrkandet från D och S.”

Blerta Hoti (S), Axel Darvik (L), Martin Wannholt (D), Hampus Magnusson (M), Marina Johansson (S), Jessica Blixt (D), Jörgen Fogelklou (SD), Emmyly Bönfors (C), Jonas Attenius (S) och ordföranden Axel Josefson (M) röstar Ja (10).





Karin Pleijel (MP), Grith Fjeldmose (V) och tjänstgörande ersättaren Jenny Broman (V) röstar Nej (3).

### **Propositionsordning**

Ordföranden ställer härefter propositioner på bifall respektive avslag på tilläggsyrkandet från SD och finner att det avslagits.

### **Protokollsanteckningar**

Elisabet Lann (KD) antecknar följande till protokollet: Om jag hade haft rätt att rösta hade jag röstat Ja.

Representanterna från M, L, C och KD antecknar som yttrande en skrivelse från den 30 mars 2021.

### **Reservation**

Jörgen Fogelklou (SD) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

### **Protokollsutdrag skickas till**

Stadsledningskontoret

### **Dag för justering**

2021-04-23

### **Vid protokollet**

#### **Sekreterare**

Mathias Sköld

#### **Ordförande**

Axel Josefson

#### **Justerande**

Karin Pleijel