

Lagrådsremiss

Särskilda bestämmelser om undantag från trängselskatt för Backaområdet i Göteborg

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 19 maj 2016

Magdalena Andersson

Christoffer Andersson Calafatis
(Finansdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås att särskilda bestämmelser om undantag från trängselskatt för Backaområdet i Göteborg införs. Det förslag som lämnas i lagrådsremissen innebär att beskattning vid betalstationerna Södra Tagenevägen, Skälltorpsvägen, Backadalen, Tingstadsmotet avfart E6 eller Tingstadsvägen endast sker vid genomfartstrafik genom Backaområdet.

Förslaget föranleder en ändring i bilaga 2 till lagen (2004:629) om trängselskatt samt vissa följdändringar i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), kameraövervakningslagen (2009:460) och lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullsystem. Det föreslagna undantaget bör träda i kraft så snart som möjligt. Det är dock i nuläget inte klart vid vilken tidpunkt nödvändiga förberedelser för ett ikraftträdande kan vara färdiga. I lagrådsremissen föreslås därför att de föreslagna lagarna ska träda i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Innehållsförteckning

1	Beslut	3
2	Lagtext	4
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt	4
2.2	Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)	9
2.3	Förslag till lag om ändring i kameraövervakningslagen (2013:460)	10
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullsystem	12
3	Ärendet och dess beredning	13
4	Särskilda bestämmelser om undantag från trängselskatt för Backaområdet i Göteborg	14
4.1	Behov av åtgärder	14
4.2	Utformningen av bestämmelserna	16
4.3	Kameraövervakning och sekretess m.m.	23
4.4	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	25
5	Offentligfinansiella och andra effekter	26
5.1	Effekter för den enskilde, företagen och miljön	26
5.2	Offentligfinansiella effekter	26
6	Författningskommentar	27
6.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt	27
6.2	Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)	28
6.3	Förslaget till lag om ändring i kameraövervakningslagen (2013:460)	28
6.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullsystem	29
Bilaga 1	Lagförslag avseende hemställan från Göteborgs Stad och Trafikverket om förändringar av trängselskatten i Göteborg	30
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna avseende hemställan	34
Bilaga 3	Lagförslag i promemorian Särskilda bestämmelser om undantag från trängselskatt i Backaområdet i Göteborg- två modeller	35
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanserna avseende promemorian	43

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt,
2. lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400),
3. lag om ändring i kameraövervakningslagen (2013:460),
4. lag om ändring i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullsystem.

2 Lagtext

2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

Härigenom föreskrivs att bilaga 2 till lagen (2004:629) om trängselskatt ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

*Bilaga 2*¹

Göteborgs kommun

1. Karta av vilken det framgår var de skattebelagda betalstationerna ska placeras.



¹ Senaste lydelse 2011:1490.

2. Trängselskatt ska betalas under vardagar utom lördagar under följande tider och med följande belopp vid passage av en sådan betalstation som är markerad på kartan. Dag före helgdag och under juli månad ska dock ingen skatt tas ut. Tidpunkten för passagen ska bestämmas av timmen och den påbörjade minuten.

Tider klockan	Skattebelopp kronor
6.00–6.29	9
6.30–6.59	16
7.00–7.59	22
8.00–8.29	16
8.30–14.59	9
15.00–15.29	16
15.30–16.59	22
17.00–17.59	16
18.00–18.29	9

3. Skatt betalas inte enligt punkten 2 för ytterligare passager av betalstation som sker inom 60 minuter från en passage för vilken skattskyldighet enligt 9 § andra stycket inträtt och trängselskatt ska betalas. Det skattebelopp som ska tas ut för den passage för vilken skattskyldighet inträtt och trängselskatt ska betalas är det högsta belopp som gäller för en enskild gjord passage under denna period.

4. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil ska högst uppgå till 60 kr.

Göteborgs kommun

1. Karta av vilken det framgår var de skattebelagda betalstationerna ska placeras.



2. Trängselskatt ska betalas under vardagar utom lördagar under följande tider och med följande belopp vid passage av en sådan betalstation som är markerad på kartan. Dag före helgdag och under juli månad ska dock ingen skatt tas ut. Tidpunkten för passagen ska bestämmas av timmen och den påbörjade minuten.

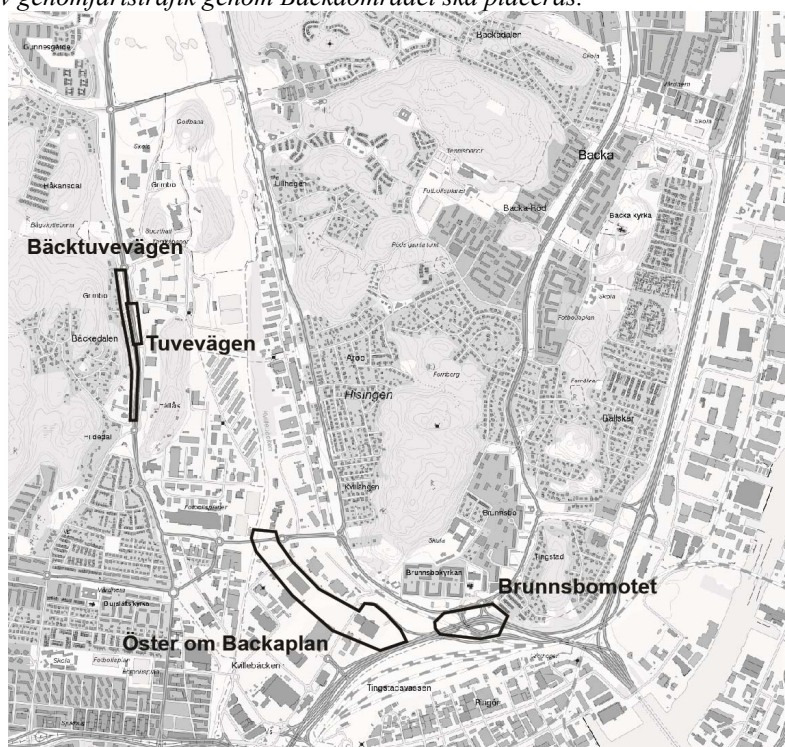
Tider klockan	Skattebelopp kronor
6.00–6.29	9
6.30–6.59	16
7.00–7.59	22
8.00–8.29	16
8.30–14.59	9
15.00–15.29	16
15.30–16.59	22
17.00–17.59	16
18.00–18.29	9

3. Skatt betalas inte enligt punkten 2 för ytterligare passager av betalstation som sker inom 60 minuter från en passage för vilken skattskyldighet enligt 9 § andra stycket inträtt och trängselskatt ska betalas. Det skattebelopp som ska tas ut för den passage för vilken skattskyldighet inträtt och trängselskatt ska betalas är det högsta belopp som gäller för en enskild gjord passage under denna period.

4. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil ska högst uppgå till 60 kr.

5. Vid passage av någon av betalstationerna vid Södra Tagenevägen, Skälltorpsvägen, Backadalen, Tingstadsmotet avfart E6 eller Tingstadsvägen inträder skattskyldighet enligt 9 § andra stycket endast om passage av någon av kontrollpunkterna enligt punkt 6 har skett inom 30 minuter före eller efter passagen av betalstationen.

6. Karta av vilken det framgår var kontrollpunkterna för beskattning av genomfartstrafik genom Backaområdet ska placeras.



1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.
2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för passager av betalstationer som sker före ikraftträdandet.

2.2 Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Härigenom föreskrivs att 27 kap. 6 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) ska ha följande lydelse.

27 kap.

6 §¹

Sekretessen enligt 1 och 3 §§ gäller inte beslut varigenom skatt eller pensionsgrundande inkomst bestäms eller underlag för bestämmande av skatt fastställs. Sekretessen gäller dock om beslutet meddelas i ärende om

1. förhandsbesked i taxerings- eller skattefråga,
2. beskattning av utländska experter, forskare eller andra nyckelpersoner när beslutet har fattats av Forskarskattenämnden,
3. trängselskatt, eller
4. prissättningsbesked vid internationella transaktioner.

I beslut varigenom trängselskatt bestäms eller underlag för bestämmande av sådan skatt fastställs gäller sekretessen dock endast för uppgift om vilken betalstation bilen har passerat och tidpunkten för denna passage.

I beslut varigenom trängselskatt bestäms eller underlag för bestämmande av sådan skatt fastställs gäller sekretessen dock endast för uppgift om vilken betalstation *eller kontrollpunkt* bilen har passerat och tidpunkten för denna passage.

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

¹ Senaste lydelse 2009:1293.

2.3 Förslag till lag om ändring i kameraövervakningslagen (2013:460)

Härigenom föreskrivs att 10 § kameraövervakningslagen (2013:460) ska ha följande lydelse.

10 §¹

Tillstånd till kameraövervakning krävs inte

1. vid övervakning som sker med en övervakningskamera som för säkerheten i trafiken eller arbetsmiljön är uppsatt på ett fordon, en maskin eller liknande för att förbättra sikten för föraren eller användaren,

2. vid övervakning som bedrivs av Trafikverket

a) i form av vägtrafikövervakning,

b) vid en betalstation som avses i bilagorna till lagen (2004:629) om trängselskatt och som sker för att samla in endast uppgifter som behövs för att beslut om trängselskatt ska kunna fattas och för att kontrollera att sådan skatt betalas, eller

b) vid en betalstation *eller kontrollpunkt* som avses i bilagorna till lagen (2004:629) om trängselskatt och som sker för att samla in endast uppgifter som behövs för att beslut om trängselskatt ska kunna fattas och för att kontrollera att sådan skatt betalas, eller

c) vid en betalstation på allmän väg som används vid uttag av infrastrukturavgifter enligt lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg och som sker för att samla in endast uppgifter som behövs för att beslut om infrastrukturavgift ska kunna fattas och för att kontrollera att sådan avgift betalas,

3. vid sådan trafikövervakning i en vägtunnel som avses i lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar och som bedrivs av någon annan tunnelhållare än Trafikverket,

4. vid övervakning som Polismyndigheten bedriver vid automatisk hastighetsövervakning,

5. vid övervakning som sker för att skydda en byggnad, en annan anläggning eller ett område som enligt 4 § 4, 5 § 1–4 eller 6 § första stycket skyddslagen (2010:305) har förklarats vara skyddsobjekt, om övervakningen endast omfattar skyddsobjektet eller ett område i dess omedelbara närhet,

6. vid övervakning som Försvarsmakten bedriver från fordon, fartyg eller luftfartyg som ett led i en militär insats eller militär övning eller som behövs för att prova utrustning för sådan övervakning, eller

7. vid övervakning i ett kasino som avses i kasinolagen (1999:355), om övervakningen har till syfte att förebygga, avslöja eller utreda brott eller lösa tvister om spel mellan spelare och den som anordnar spelet.

Undantaget från tillståndsplikten i första stycket 5 gäller inte för sådana byggnader, andra anläggningar och områden som används för eller är avsedda för fredstida krishantering enligt 4 § 4 skyddslagen.

¹ Senaste lydelse 2014:634.

Vid övervakning enligt första stycket 7 får inte avlyssning eller upptagning av ljud ske utan tillstånd.

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

2.4 Förslag till lag om ändring i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullsystem

Härigenom föreskrivs att 20 § i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullsystem ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

20 §

Om en betalningsförmedlare får kännedom om att en godkänd färdvägsdeklaration saknas för ett fordon's passage av en betalstation, ska betalningsförmedlaren informera den berörda väganvändaren om bristen och ge denne möjlighet att reglera sin skuld innan indrivning får ske.

Om en betalningsförmedlare får kännedom om att en godkänd färdvägsdeklaration saknas för ett fordon's passage av en betalstation eller kontrollpunkt, ska betalningsförmedlaren informera den berörda väganvändaren om bristen och ge denne möjlighet att reglera sin skuld innan indrivning får ske.

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

3 Ärendet och dess beredning

Med stöd av lagen (2004:629) om trängselskatt kan tids- och platsrelaterade skatter tas ut i Stockholm och Göteborg. I bilaga 2 till lagen framgår var de skattebelagda betalstationerna i Göteborg är placerade. Passage vid en sådan betalstation under vissa tidpunkter på vardagar utom lördagar föranleder skattskyldighet med de belopp som anges i bilagan, dock inte dag före helgdag och under juli månad. Syftet med en trängselskatt i Göteborg är att förbättra framkomligheten och miljön i Göteborg, men även att bidra till finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg, bl.a. Västlänken och en ny älvförbindelse vid Marieholm.

Beslut om att införa trängselskatt i Göteborg fattades 2010 (prop. 2009/10:189, bet. 2009/10:SkU39, rskr. 2009/10:294, SFS 2010:1023) men bestämmelserna började tillämpas först från och med den 1 januari 2013. Under 2011 beslutades en ändring av bestämmelserna. Bland annat förändrades placeringen av betalstationerna och en flerpasagereregul infördes (prop. 2010/11:133, bet. 2010/11:SkU34, rskr. 2010/11:297, SFS 2011:1490). Genom den beslutade ändringen av betalstationernas placering gjordes tillämpningsområdet på Hisingen betydligt mindre. För att begränsa möjligheten att använda lokalgatunätet på Hisingen för att undvika trängselskatt, kompletterades det minskade tillämpningsområdet på Hisingen med betalstationer väster om E6-Kungälvsleden mellan Tingstadsmotet och Bäckeboismotet. De ändringar som gjordes vad gäller betalstationerna trädde i kraft den 1 januari 2012 och tillämpades direkt när trängselskatten började tas ut den 1 januari 2013.

I juni 2013 beslutade styrgruppen för det västsvenska paketet om en särskild utredning av hur man genom fysiska eller administrativa förändringar av trängselskatten på östra Hisingen skulle kunna mildra de negativa bieffekterna för lokaltrafiken i området. Den partssammansatta utredningen om trängselskatt i Backa slutrapporterade den 6 februari 2014 efter en omfattande dialog med de berörda, både boende, besökande, verksamma och näringsidkare på östra Hisingen. Efter en lokal beslutsprocess under februari till april 2014 var avtalsparterna överens om att en hemställan till regeringen skulle göras om att ändra i lagen om trängselskatt i syfte att mildra de negativa effekterna för boende och verksamma på östra Hisingen. En hemställan från Göteborgs kommun och Trafikverket inkom till Finansdepartementet den 13 juni 2014.

Hemställan remitterades i september 2014 tillsammans med ett lagtextförslag framtaget inom Finansdepartementet med utgångspunkt i hemställan. Lagtextförslaget finns i *bilaga 1*. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Hemställan och remissvaren finns tillgängliga i Finansdepartementet (dnr Fi2014/2227).

I en promemoria från Finansdepartementet i maj 2015 bedömdes det finnas anledning att även utreda möjligheterna att genomföra åtgärder för Backaområdet på annat sätt än genom den lösning som föreslogs i hemställan från Göteborgs stad och Trafikverket. Detta för att uppnå ett bättre beslutsunderlag avseende hur ett undantag från trängselskatt i

Backaområdet i Göteborg borde utformas. I promemorian lämnades mot denna bakgrund ett förslag till alternativ lösning för undantag från trängselskatt för Backaområdet. Förslaget innebar att beskattning vid betalstationerna Södra Tagenevägen, Skälltorpsvägen, Backadalen, Tingstadsmotet avfart E6, Tingstadsvägen och Ringömotet endast sker vid genomfartstrafik genom Backaområdet. I promemorian ingick även förslaget från Göteborgs kommun och Trafikverket. Detta för att möjliggöra en samlad bedömning av utformningen av undantaget från trängselskatt i Backaområdet och därmed tillförsäkra en bred belysning av frågan och bästa möjliga beslutsunderlag. Promemorian remitterades i maj 2015. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 3*. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*. Promemorian och remissvaren finns tillgängliga i Finansdepartementet (dnr Fi2014/2227).

I denna lagrådsremiss föreslås att särskilda bestämmelser om undantag från trängselskatt för Backaområdet i Göteborg ska införas i enlighet med det alternativa förslaget i promemorian från maj 2015. I lagrådsremissen föreslås även följändringar i 27 kap. 6 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), 10 § kameraövervakningslagen (2013:460) och 20 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullsystem. Följdändringarna har beretts underhand med Skatteverket, Trafikverket och Transportstyrelsen samt, vad gäller kameraövervakningslagen, med Datainspektionen.

4 Särskilda bestämmelser om undantag från trängselskatt för Backaområdet i Göteborg

4.1 Behov av åtgärder

Regeringens bedömning: Ett undantag från trängselskatt bör införas i Backaområdet i Göteborg.
--

Hemställans förslag: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna vid remittering av hemställans förslag: Skatteverket och Transportstyrelsen avstyrker förslaget att införa ett undantag.

Motormännen stöder förslaget.

Kammarrätten i Stockholm, Domstolsverket, Förvaltningsrätten i Stockholm, Trafikanalys och *Datainspektionen* har inga invändningar mot förslaget.

Promemorians bedömning: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna vid remittering av promemorian:

Skatteverket har anfört att de inte har någon uppfattning vad avser frågan om det bör införas ett undantag från trängselskatt i Göteborg.

Transportstyrelsen anför att de inte tar ställning till huruvida ett undantag bör genomföras eller inte.

Göteborgs kommun, vars yttrande stöds av *Västra Götalandsregionen* och *Region Halland*, konstaterar att det inte finns någon oenighet mellan Finansdepartementet och dem vad gäller att ett undantag bör införas.

Göteborgsregionens kommunalförbund anser att ett undantag för de boende i Backa bör genomföras snarast.

Motormännen ser positivt på en förändring av trängselskatten i Backaområdet.

Övriga remissinstanser har främst uttalat sig kring de olika alternativa utformningarna av undantaget.

Skälen för regeringens bedömning: Det grundläggande syftet med den nuvarande utformningen av trängselskatten i Backaområdet är att undvika genomfartstrafik. Detta syfte har uppnåtts men har samtidigt lett till att passager in och ut ur området beskattas.

Göteborgs kommun och Trafikverket har i en hemställan föreslagit att ett undantag från trängselskatt ska införas vid passage genom betalstationerna 17–21 i Backaområdet. I hemställan anges att motiven till förslaget bl.a. är följande. Trängselskattesystemet i Göteborg är uppbyggt av en centralring med tre skaft ut från ringen. Skaften ligger i Skår (östra sidan av centralringen), på Älvsborgsbron (västra sidan av ringen) samt i Backa (norr om ringen). Skaften i Skår och i Backa är till för att undvika att stora mängder pendlingsbilister väljer att köra genom bostadsområden för att undvika trängselskatt på de stora lederna. Skaftet i Backa, som består av betalstationerna 17–21 enligt Transportstyrelsens numrering, är mycket omtvistat. Skaftet minskar inte bara pendlingsbilisters intresse för att åka genom Backa. Det skapar samtidigt barriäreffekter med bland annat höga trängselskatteutgifter för boende och verksamma i Backaområdet. Det finns ett starkt lokalt missnöje med dessa effekter i Backaområdet. I Göteborg är det också en allmän uppfattning att stadsdelen Backa drabbats av särskilt negativa lokala effekter av nuvarande trängselskattesystems utformning. Göteborgs kommuns och Trafikverkets målsättning med den föreslagna förändringen är att minska det nuvarande trängselskattesystemets negativa effekter på den lokala tillgängligheten inom stadsdelen Backa, vilket i sin tur påverkar lokalmiljön, de lokala företagens konkurrensmöjligheter och den sociala sammanhållningen i området.

Mot bakgrund av vad som anförts i hemställan från Göteborgs kommun och Trafikverket finns det anledning att överväga att vidta åtgärder avseende trängselskattens utformning vid Backaområdet. Det kan konstateras att trängselskatten utgör en del av finansieringen av infrastruktursatsningarna i Västsvenska paketet. Samtidigt som intäkterna från trängselskatten är nödvändiga för att kunna investera i infrastrukturen ska skatteuttaget ske på ett effektivt och legitimt sätt. Det bedöms inte motiverat ur ett trängselperspektiv att boende i Backa eller andra med ärende dit betalar trängselskatt för passage in och ut i området. Syftet med trängselskatteportalerna längs Backa har varit att förhindra oönskad genomfartstrafik inom Backaområdet, inte att i övrigt ta ut trängselskatt vid passage in och ut i området.

Det finns anledning att framhålla att det är värdefullt att skattebestämmelser i möjligaste mån utformas enhetligt och att en försiktig hållning iakttas vad gäller införandet av undantag. I detta fall har dock framkommit att trängselskatten i Göteborg har kommit att få en

utformning som innebär en belastning för boende i Backaområdet som inte är motiverad. Regeringen finner därför att det finns skäl att vidta åtgärder för att begränsa beskattningen av passager in och ut ur Backaområdet.

4.2 Utformningen av bestämmelserna

Regeringens förslag: Trängselskatt vid passage av betalstationerna vid Backaområdet i Göteborg ska betalas endast vid genomfartstrafik. Skattskyldighet vid passage av någon av betalstationerna Södra Tagenevägen, Skälltorpsvägen, Backadalen, Tingstadsmotet avfart E6 eller Tingstadsvägen ska inträda endast om en kontrollpunkt för beskattning av genomfartstrafik genom Backaområdet passerar inom 30 minuter före eller efter passagen av betalstationen.

Regeringens bedömning: Nuvarande bestämmelser avseende flerpassageregler och maximibelopp per dygn behöver inte ändras.

Hemställans förslag: Överensstämmer inte med regeringens förslag. I hemställan föreslås att bestämmelserna ska utformas på sådant sätt att undantag medges vid passage av betalstationerna vid Tagenevägen, Skälltorpsvägen, Backadalen, Tingstadsmotet avfart E6 eller Tingstadsvägen för den som har sin adress enligt vägtrafikregistret inom ett område som avgränsas i öster av Göta älv, i söder av E6 Kungälvsleden, i väster av Bohusbanan och i norr av E6.20 Norrliden.

Remissinstanserna vid remittering av hemställans förslag:

Skatteverket avstyrker förslaget och anför bl.a. följande. De grundläggande bestämmelserna om t.ex. skattskyldighetens inträde bör vara samma, oavsett var trängselskatt tas ut i landet eller var den som är skattskyldig har sin adress. Det är viktigt att lagstiftningen är enkel att tillämpa och administrera. Ett undantag försvårar hanteringen både för Skatteverket och för enskilda. Det geografiska område som föreslås medföra att skattskyldighet inte inträder kan inte identifieras direkt av de uppgifter som finns i vägtrafikregistret. Att i ett automatiserat beslutssystem införa undantagsregler som innebär att de som ska omfattas av ett undantag inte direkt kan identifieras, riskerar att generera felaktiga beslut om trängselskatt och därmed ett antal omprövningar för Skatteverket.

Transportstyrelsen avstyrker förslaget och anför bl.a. följande. Det framlagda förslaget strider mot likabehandlings-, likformighets- samt skatteneutralitetsprincipen. En tydlig definition av vilka uppgifter i vägtrafikregistret som ska ligga till grund för undantaget från trängselskatt saknas. Förslaget medför ökade driftskostnader för systemet, ökade administrationskostnader för handläggning av trängselskatt samt legala gränsdragningsproblem, som i sin tur skulle innebära ökat antal begärda omprövningar och överklaganden av påförd trängselskatt.

Motormännen stöder förslaget.

Kammarrätten i Stockholm, Domstolsverket, Förvaltningsrätten i Stockholm, Trafikanalys och *Datainspektionen* har inga invändningar mot förslaget.

Promemorians förslag: Promemorian innehöll, utöver hemställans förslag, även ett alternativt förslag. Det alternativa förslaget överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Det alternativa förslaget innehåller dock en beskrivning i text av kontrollpunkternas placering.

Remissinstanserna vid remittering av promemorian: *Kammarrätten i Göteborg* har inga invändningar mot det alternativa förslaget. Kammarrätten instämmer i de skäl som anförs mot hemställans förslag.

Förvaltningsrätten i Göteborg anser att ett undantag i enlighet med hemställan skulle stå i strid med bl.a. likabehandlingsprincipen. Vidare anser förvaltningsrätten att hemställans förslag kan medföra gränsdragningsproblem som i sin tur kan leda till ett ökat antal överklaganden och omprövningar. Förvaltningsrätten anser att det förslag till alternativ lösning som presenteras i promemorian framstår som ändamålsenligt och mest lämpligt.

Kammarrätten i Stockholm har inte något att erinra mot förslagen.

Förvaltningsrätten i Stockholm tillstyrker, mot bakgrund av de synpunkter Skatteverket och Transportstyrelsen har framfört, även det alternativa förslaget.

Skatteverket anför att det är viktigt att lagstiftningen är enkel att tillämpa och administrera och om ett undantag införs bör det utformas i enlighet med det alternativa förslaget.

Trafikverket anför bl.a. följande. Enligt deras bedömning uppfyller båda de föreslagna modellerna i stort uppställda mål vad avser de effekter som trängselskattesystemet avser att uppnå, samtidigt som åtgärder vidtas för att uppnå önskad begränsning av beskattningen i Backaområdet. Samtidigt vill verket särskilt framhålla vikten av att beakta att det förslag som lämnats av Göteborgs kommun och Trafikverket är resultatet av en omfattande demokratisk process och dialog med berörda medborgare i området. Mot den bakgrunden finns det goda skäl att anta att valet av modell för ett undantag kan bli avgörande för invånarnas och trafikanternas acceptans och förtroende för systemet.

Transportstyrelsen vidhåller sitt avstyrkande av hemställans förslag. Transportstyrelsen anför bl.a. följande. Vad gäller det alternativa förslaget är de i huvudsak positiva. Förslaget svarar bättre upp mot principerna gällande likabehandling, likformighet och skatteneutralitet. Att det initialt krävs ökade investeringar i form av nya portaler, kompenseras väl av en årlig minskad administrativ kostnad.

Trafikanalys anför bl.a. att de i tidigare yttrande inte hade något att invända mot hemställans förslag. Då det onekligen är en fördel om samma handlande behandlas skatterättsligt på samma sätt samt att lösningen verkar medföra minst administrativ belastning för Transportstyrelsen tillstyrker Trafikanalys nu den alternativa lösningen.

Göteborgs kommun uppger att de fortfarande föreslår hemställans förslag. Göteborgs kommun anför bl.a. följande. Det är viktigt att förändringarna genomförs snabbt, något som framkom tydligt vid mötena med Backaborna i maj vilket talar för att välja hemställans förslag. Göteborgs kommun tycker visserligen att det alternativa förslaget är en tekniskt elegant lösning som ger fler berörda de efterfrågade skattelättnaderna. Göteborgs kommun ser också att lösningen bättre möter Transportstyrelsens och Skatteverkets kritik och att den

lättförståeligare rimmar med de rättsbärande principerna om likabehandling, skatteneutralitet och likformighet. Det alternativa förslaget lider dock av svårigheten att på ett lättfattligt sätt informera om vilken trängselskatt som bilisten kan få betala. Den bearbetning av utredningens förslag som gjorts i promemorian är ett steg framåt avseende möjligheten att förstå och kommunicera funktionen. Trots det kvarstår huvudsakligen den fundamentala svårigheten att kommunicera alternativet. Därmed riskerar det att inte att få de trafikala effekter och beteendeförändringar som trängselskattesystemet avser att skapa. Risken är också stor att Transportstyrelsen skulle få en stor mängd överklaganden att behandla. Göteborgs kommun delar inte uppfattningen att hemställans förslag strider mot likformighetsprincipen eller likabehandlingsprincipen. Staden anser att det finns sakliga skäl att behandla de boende i Backa på annat sätt än övriga trängselskattbetalare. Stadsutvecklingen i närområdet kommer troligen att kräva en förändring av skatteområdet. Då framstår det alternativa förslaget som onödigt dyrt. Göteborgs kommun tror att administrationen av hemställans förslag går att effektivisera, till exempel genom att ändra de sex gränsöverskridande postnummerområdena. Göteborgs kommun anför vidare att intäktsbortfallet för det alternativa förslaget med hög sannolikhet borde bli högre än för hemställans förslag eftersom det är fler berörda som får skattelättnaden med det alternativa förslaget än med hemställans förslag. Göteborgs kommun har även påtalat att det i promemorians förslag till lagtext nämns att betalstationen vid Ringömotet ska ingå i undantagshandlingen. Det måste enligt Göteborgs kommun vara ett skrivfel. Detta skulle leda till allvarliga effekter för trängsel, miljö, trafiksäkerhet och intäktsgenerering.

Västra Götalandsregionen och *Region Halland* anför att de stöder Göteborgs kommun.

Göteborgsregionens kommunalförbund anför bl.a. följande. De anser att ett undantag för de boende i Backa bör genomföras snarast i enlighet med Backautredningen. Detta dels då lokal acceptans bland de boende finns för ett beslut som ger ett undantag för lokala resor som utförs av boende i Backaområdet, dels då reglerna för skatteuttag i det alternativa förslaget är svåra att kommunicera i den verkliga trafiksituationen.

Motormännen anför bl.a. följande. De har tidigare ställt sig positiva till hemställan från Göteborgs kommun och Trafikverket och stöder fortfarande det förslaget före det alternativa förslag som presenteras i promemorian. Innan man kan ta ställning till det alternativa förslaget måste de nya kontrollpunkterna presenteras och en förklaring lämnas till hur man kommit fram till just 30 minuters tidsintervall mellan placeringspunkterna. De kan även se vissa fördelar med det alternativa förslaget.

Datainspektionen har inte några invändningar i sak men understyrker vikten av att skyddet för den personliga integriteten beaktas och att den utökade behandlingen av personuppgifter sker inom ramarna för befintligt regelverk.

Konkurrensverket och *Domstolsverket* har inte några synpunkter.

Justitieombudsmannen, *Regelrådet*, *Svenskt näringsliv* och *Sveriges Kommuner och Landsting* har avstått från att yttra sig

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Remitterade förslag

Två olika alternativ till utformning av undantag för Backaområdet har remitterats, dels förslaget i hemställan från Göteborgs kommun och Trafikverket, dels det alternativa förslaget i promemorian från Finansdepartementet.

Göteborgs kommun och Trafikverket föreslår i hemställan att ett undantag från trängselskatt ska införas som omfattar bilar som ägs av personer med adress inom ett geografiskt område i Göteborgs kommun som avgränsas av Göta älv, E6 Kungälvleden, Bohusbanan och E6.20 Norrleden. Detta förslag är en variant av de förslag i slutrapporten från den underliggande utredningen som benämns alternativ H.

Vad avser det alternativa förslaget som presenterades i promemorian baseras detta på ett annat av de förslag som övervägdes enligt slutrapporten från den underliggande utredningen, benämnt alternativ G. Detta alternativ innebär att trängselskatt endast tas ut vid genomfart i området som sker inom ett visst tidsintervall (30 minuter). Därmed kan såväl boende som andra som har anledning att vistas i området åka in och ut ur området utan att betala trängselskatt, så länge det inte är fråga om en direkt genomfart.

Bedömning av vilket alternativ som bör ligga till grund för ett undantag i Backaområdet.

Det kan konstateras att det bland remissinstanserna finns olika uppfattningar vad avser vilket av alternativen som bör föranleda vidare lagstiftningsåtgärder. Ett flertal remissinstanser har uttalat sig positivt angående det alternativa förslaget. Bland annat anser *Förvaltningsrätten i Göteborg* att det förslag till alternativ lösning som presenteras i promemorian framstår som ändamålsenligt och mest lämpligt. *Skatteverket* har anfört att om ett undantag införs bör det utformas i enlighet med det alternativa förslaget. *Transportstyrelsen* anser att det alternativa förslaget svarar bättre upp mot principerna gällande likabehandling, likformighet och skatteneutralitet. Även *Trafikanalys* tillstyrker den alternativa lösningen. *Kammarrätten i Göteborg* instämmer i de skäl som anförs mot hemställans förslag.

Andra remissinstanser har å andra sidan uttalat sig för hemställans förslag. *Göteborgs kommun*, vars yttrande stöds av *Västra Götalandsregionen* och *Region Halland*, uppger att de fortfarande föreslår hemställans förslag. Även *Göteborgsregionens kommunalförbund* och *Motormännen* har förordat hemställans förslag.

Trafikverket har anfört att de bedömer att båda de föreslagna modellerna i stort uppfyller uppställda mål vad avser de effekter som trängselskattesystemet avser att uppnå, samtidigt som åtgärder vidtas för att uppnå önskad begränsning av beskattningen i Backaområdet. Samtidigt har verket framhållit vikten av att beakta att det förslag som lämnats av Göteborgs kommun och Trafikverket är resultatet av en omfattande demokratisk process och dialog med berörda medborgare i området.

Vad avser hemställans förslag har vissa principiella invändningar framförts rörande likabehandlings-, likformighets- samt skatte-

neutralitetsprincipen från *Transportstyrelsen*. Detta har även fått stöd från *Kammarrätten i Göteborg* och *Förvaltningsrätten i Göteborg*. Även *Skatteverket* har tagit upp frågan om likabehandling. *Göteborgs kommun* har i yttrande över promemorian anfört en annan uppfattning vad avser frågan om likformighetsprincipen, likabehandlingsprincipen samt skatteneutralitetsprincipen. Staden anser att likformighetsprincipen redan i nuläget ställts åt sidan och att det finns sakliga skäl att i detta hänseende behandla de boende i Backa på annat sätt än övriga trängsel-skattebetalare. Detta kommer enligt stadens uppfattning att leda dels till att likartade fall beskattas på ett likartat sätt då samtliga boende i Backaområdet behandlas lika, dels att de boende i Backa i högre grad än i nuläget kommer att beskattas på likartat sätt som övriga berörda, i vart fall de som är boende i staden. Vad avser skatteneutralitetsprincipen har staden svårt att se relevansen av detta argument mot Backa-undantaget.

Regeringen konstaterar vad gäller de principiella synpunkterna att de nämnda principerna grundar sig på utgångspunkten att samma handlande bör leda till samma beskattning oavsett vem som är skattskyldig. Det kan i vissa fall finnas skäl att avvika från en sådan grundprincip men detta bör föranleda särskilda överväganden. I detta fall innebär hemställans förslag att den som är folkbokförd i Backaområdet skulle komma att behandlas på ett annat sätt än övriga som passerar de aktuella portalerna. Vad Göteborgs kommun har anfört om att Backaborna har drabbats av särskilt höga kostnader för trängselskatt och att de genom ändringen kommer att beskattas på ett mer likartat sätt utgör enligt regeringens uppfattning en annan fråga och påverkar inte det faktum att samma handlande genom hemställans förslag medför olika konsekvenser beroende på fordonsägarens folkbokföring.

Såväl Skatteverket som Transportstyrelsen har vidare anfört att reglerna kommer att bli svåra att tillämpa och att det bl.a. finns en risk för felaktiga beslut och ett ökat antal omprövningar. Det har framkommit, såväl genom remissynpunkterna som genom underhandskontakter med berörda myndigheter, att det föreligger problem kring avgränsningen av det föreslagna undantaget. Detta gäller bl.a. uppdatering och hantering av de adressuppgifter som undantaget baseras på, avgränsningen av de fysiska och juridiska personer som ska omfattas av undantaget och adressändringar. Det finns därvid en betydande risk att bestämmelserna orsakar osäkerhet och omprövningar.

Vad gäller det alternativa förslaget har en snarlik regel tillämpats vid Lidingö i Stockholm och fungerat i stort problemfritt. Förslaget till alternativ lösning innebär, till skillnad från hemställans förslag, att det inte görs någon skillnad på person, utan alla med samma rörelsemönster behandlas lika. Även exempelvis kunder till företag i Backa, eller andra som har anledning att vistas området eller besöka området, kommer därmed att omfattas av undantaget. Alternativet medför dels att de av remissinstanserna framförda invändningarna kring likabehandling faller bort, dels att de problem som har uppmärksammats kring avgränsningar av vilka fysiska och juridiska personer som ska omfattas samt risken för problem vid hantering av adressändringar inte längre är aktuella. Alternativet bedöms vidare ge utrymme för en mer rättssäker tillämpning eftersom det inte bedöms medföra risk för felaktiga beslut i samma

omfattning som uppmärksammades av remissinstanserna gällande hemställans förslag.

Göteborgs kommun har anfört att den alternativa lösningen visserligen är en tekniskt elegant lösning som ger fler berörda de efterfrågade skattelättnaderna. Göteborgs kommun ser också att lösningen bättre möter Transportstyrelsens och Skatteverkets kritik och att den lättförståeligare rimmar med de rättsbärande principerna om likabehandling, skatteneutralitet och likformighet. Enligt Göteborgs kommun lider den alternativa lösningen dock av svårigheten att på ett lättfattligt sätt informera om vilken trängselskatt som bilisten kan få betala. Risken är också stor att Transportstyrelsen skulle få en stor mängd överklaganden att behandla.

Regeringen noterar att Göteborgs kommun är angelägen om att det på ett enkelt sätt ska gå att på en skylt vid betalstationer och kontrollpunkter förklara effekten för den enskilde bilisten av den föreslagna lösningen. Regeringen konstaterar dock att den information som i dag presenteras vid betalstationerna är begränsad och att vad avser närmare information kring flerpassageregeln och maxbeloppet finns mer information tillgänglig via Trafikverkets hemsida och informationstavlor vid rastplatser. På liknande sätt kan information om undantaget göras tillgänglig. Det kan vidare antas att ett stort antal av de som passerar betalstationerna vid Backa regelbundet reser in, ut eller genom området. Dessa kan antas i stor uträkning nås av information vid införandet av undantaget om att trängselskatt tas ut endast om passage sker av en kontrollpunkt och en av betalstationerna vid Backa inom 30 minuter. Förhållandet till flerpassageregeln berörs mer utförligt nedan, men det kan konstateras att genom den föreslagna utformningen kommer flerpassageregeln, precis som i dag, att bedömas utifrån tidpunkten för passagen av betalstationen. Bedömningen av flerpassageregeln blir således inte annorlunda mot vad den är i dag. Regeringen konstaterar att kommunikation och information kring undantaget givetvis kommer att bli en viktig uppgift i samband med införandet av undantaget.

Göteborgs kommun har vidare anfört att kommande stadsutveckling av Norra Hisingen kan medföra ändringar i trängselskatteområdet och även påverka behovet av ett undantag för Backaområdet. Regeringen konstaterar att det ligger i sakens natur att ett system som trängselskattesystemet måste ses över i samband med mer betydande stadsutveckling. Regeringen delar dock inte bedömningen att detta skulle medföra att det alternativa förslaget inte bör genomföras.

Vad gäller kostnaderna för de två förslagen har Göteborgs kommun anfört att det alternativa förslaget bedöms onödigt dyrt. Det kan konstateras att det är riktigt som Göteborgs kommun anför att det alternativa förslaget kräver vissa investeringar. Regeringen gör dock bedömningen att de offentligfinansiella effekterna för förslaget i lagrådsremissen och hemställans förslag sammantaget är i stort desamma. De möjligheter att effektivisera hemställans förslag som förs fram i yttrandet från Göteborgs kommun bedöms svåra att genomföra ur ett juridiskt perspektiv.

Sammantaget bedömer regeringen att det finns starka skäl som talar mot att utforma undantaget i enlighet med hemställans förslag. Genom det alternativa förslaget kan i princip samma resultat åstadkommas, dvs.

att det endast är genomfartstrafik genom Backa som beskattas, men utan de problem kring principiella frågor och praktiska frågor som har framförts. Regeringen finner därför att det alternativa förslaget bör ligga till grund för de ändrade bestämmelserna.

Närmare om undantagets utformning

Trängselskattesystemet i Göteborg är uppbyggt av en centralring med tre skift ut från ringen. Skiftet i Backa (norr om ringen) består av betalstationerna 17–21 enligt Transportstyrelsens numrering (Södra Tagenevägen, Skälltorpsvägen, Backadalen, Tingstadsmotet avfart E6 och Tingstadsvägen).

Förslaget innebär att nya portaler placeras väster om Backa. Endast om passage sker av såväl en av betalstationerna längs E6 som en av de nya portalerna ska trängselskatt tas ut. Placeringen av de nya portalerna bör, på motsvarande sätt som i dag gäller för betalstationerna, framgå av en karta som tas in i bilaga 2 till lagen. Enligt uppgift från Trafikverket pågår ombyggnationer av gatunätet i området fram till ca år 2021. Trafikverket har tagit fram en karta över kontrollpunkters placering vilken kan täcka in sådana provisoriska lösningar för kontrollpunkterna som kan bli aktuella under ombyggnationen. I den mån permanenta portaler ska placeras på platser som inte överensstämmer med placeringen enligt den nu föreslagna kartan får detta hanteras i senare lagstiftningsärendet.

Förslaget till alternativ G som presenterades i slutrapporten från utredningen från Backaprojektet utgick från att de nya portaler som skulle uppföras på andra sidan Backaområdet skulle utgöra betalstationer för trängselskatt. Den senaste passagen av betalstationerna längs E6 respektive de nya betalstationerna skulle vara grund för beskattning och tillämpning av flerpassageregeln.

I förhållande till utredningens förslag föreslår regeringen en viss ändring. De nya portaler som föreslås på motsatt sida av Backa mot nuvarande betalstationer längs E6 har endast som syfte att möjliggöra undantag för Backa. Någon avsikt att genom dessa portaler utvidga det beskattade området föreligger inte. Det föreslås därför att dessa portaler inte utgör egentliga betalstationer utan i stället benämns kontrollpunkter för beskattning av genomfartstrafik i Backa. Detta påverkar inte den tekniska utformningen av portalerna. Däremot medför detta en enklare utformning av bestämmelsen eftersom skattskyldighet endast kan vara aktuell vid passage av betalstationerna längs E6 och tidpunkten för denna passage därmed alltid är den som ligger till grund för skattenivån och tillämpningen av flerpassageregeln.

I dag är huvudregeln vid passage av betalstationerna vid Backa att beskattning sker. Endast om flerpassageregeln är tillämplig eller om maximibeloppet är uppnått är passagen skattefri under de tidpunkter när trängselskatt tas ut. Förslaget innebär att huvudregeln vid passage av portalerna vid Backa, dvs. Södra Tagenevägen, Skälltorpsvägen, Backadalen, Tingstadsmotet avfart E6 och Tingstadsvägen, kommer vara att dessa passager är fria från trängselskatt. Endast den som före eller efter passagen av betalstationen passerar en av kontrollpunkterna på andra sidan området kommer att beskattas. Den som t.ex. bor i

Backaområdet och reser ut från området eller den som reser in i Backa för att besöka en boende eller ett företag i området kommer därmed inte att beskattas.

Såsom Göteborgs kommun har påpekat har det i promemorians förslag till lagtext även tagits med betalstationen vid Ringömotet vilken inte ingick i den ursprungliga hemställan. Regeringen kan konstatera att avsikten inte varit att utvidga undantaget utöver vad som ingått i hemställan utan att fråga är om ett förbiseende.

Beskattning föreslås vidare förutsätta att passage har skett av kontrollpunkten och betalstationen inom en viss tidsperiod. I slutrapporten från utredningen föreslås en tidsperiod om 30 minuter. En motsvarande tidsperiod föreslogs därför i promemorian. Det har inte framkommit anledning att göra någon annan bedömning än den som gjordes i den ursprungliga utredningen. Det föreslås därför att passage av kontrollpunkt och betalstation ska ha skett inom 30 minuter för att beskattning ska ske. Detta innebär även att passager av kontrollpunkterna som sker inom 30 minuter före kl. 06.00 och efter kl. 18.30 kommer att registreras för att skattskyldighet vid betalstationen ska kunna bedömas.

Bestämmelserna om att beskattning ska ske endast vid genomfartstrafik gäller bara vid passage av de nämnda betalstationerna vid Backa. Vid passage av andra betalstationer i trängselskattesystemet ska trängselskatt betalas som vanligt.

Bestämmelserna om trängselskatt i Göteborg innehåller en flerpasagerregel. Enligt denna ska skatt inte betalas för ytterligare passager av betalstation som sker inom 60 minuter från en passage för vilken skattskyldighet enligt 9 § andra stycket inträtt och trängselskatt ska betalas. Den sammanlagda skatten per dygn och bil ska vidare uppgå till högst 60 kronor. Av de föreslagna bestämmelserna följer att skattskyldighet vid passage av betalstationerna vid Södra Tagenevägen, Skälltorpsvägen, Backadalen, Tingstadsmotet avfart E6 eller Tingstadvägen endast inträder vid genomfartstrafik. I de fall skattskyldighet inträder hanteras passagen som vilken annan passage som helst vid tillämpning av flerpasagerregeln och maximibeloppet. Den tidpunkt då passage sker av betalstationen kommer därmed att på vanligt sätt bli avgörande för skattebeloppet för passagen och förhållandet till flerpasagerregeln. Någon särskild bestämmelse om detta bedöms inte behövlig.

Lagförslag

Förslaget föranleder införandet av två nya punkter i bilaga 2 lag om trängselskatt, den s.k. Göteborgsbilagan.

4.3 Kameraövervakning och sekretess m.m.

<p>Regeringens förslag: Följdändringar ska göras i offentlighets- och sekretesslagen, kameraövervakningslagen och lagen om elektroniska vägtullsystem så att nuvarande hänvisningar till betalstationer för trängselskatt även omfattar de föreslagna kontrollpunkterna.</p>

Promemorians förslag: Överensstämmer inte med regeringens förslag. Förslaget fanns inte med i promemorian.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* betonar vikten av att fastställa att insamlingen av data för trängselskatteuppbörden görs i enlighet med gällande lagar. Begreppet betalstation finns i andra författningar, bl.a. i kameraövervakningslagen (2013:460). Den fråga som uppkommer är om skrivningen i 10 § i den lagen, om undantag från tillståndsplikten, täcker även de s.k. kontrollpunkterna. Enligt Transportstyrelsen råder liknande oklarheter också i 27 kap. 6 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) samt i 6 a § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

Datainspektionen konstaterar att förslaget kan innebära en utvidgad behandling av uppgifter om hur fordon färdas genom Backaområdet. Datainspektionen vill därför, återigen, understryka vikten av att skyddet för den personliga integriteten beaktas såväl praktiskt som tekniskt vid utvecklingen av Transportstyrelsens centralssystem och att den utökade behandlingen av personuppgifter sker inom ramarna för befintliga regelverk.

Övriga remissinstanser har inte uttalat sig särskilt i denna del.

Skälen för regeringens förslag: I syfte att skydda enskilda från obehörig kartläggning omfattas uppgifter i ett beslut om trängselskatt om vilken betalstation en bil har passerat och om tidpunkten för denna passage av sekretess enligt bestämmelser i 27 kap. 6 § offentlighets- och sekretesslagen. För närmare bakgrund hänvisas till prop. 2003/04:145 s. 103. *Transportstyrelsen* påtalade i sitt remissyttrande att det är oklart om 27 kap. 6 § offentlighets- och sekretesslagen omfattar även de föreslagna s.k. kontrollpunkterna.

Regeringen har, av pedagogiska skäl och för att förenkla lagstiftningen, valt benämningen kontrollpunkter i stället för betalstationer för de nya portaler som används för att skapa ett underlag för tillämpning av Backaundantaget. I praktiken sker dock fotografering och registrering på samma sätt vid en kontrollpunkt som vid en betalstation. På motsvarande sätt bör därför uppgift om vilken kontrollpunkt bilen har passerat och tidpunkten för passagen omfattas av sekretess. Eftersom kontrollpunkterna i lagtexten ges en egen benämning och reglering bör det i lagtexten i 27 kap. 6 § offentlighets- och sekretesslagen förtydligas att bestämmelserna om sekretess för vissa uppgifter i trängselskattebeslut även ska tillämpas på kontrollpunkter. Ett tillägg av ordet kontrollpunkt föreslås därför i den nuvarande bestämmelsen.

Av 10 § kameraövervakningslagen följer att kameraövervakning som bedrivs av Trafikverket vid en betalstation som avses i bilagorna till trängselskattelagen och som sker för att samla in endast uppgifter som behövs för att beslut om trängselskatt ska kunna fattas och för att kontrollera att sådan skatt betalas inte kräver tillstånd till kameraövervakning. För bakgrunden till bestämmelsen hänvisas till prop. 2003/04:145 s. 91 f. Som angetts ovan har de i denna lagrådsremiss aktuella portalerna getts en annan benämning än betalstationer. Den kameraövervakning som sker vid de föreslagna kontrollpunkterna syftar dock, på samma sätt som övervakningen vid betalstationerna, till att samla in uppgifter för att möjliggöra ett korrekt beslut om trängselskatt. Den kommer även att tekniskt ske på motsvarande sätt. Även den övervakning som sker vid de föreslagna kontrollpunkterna bör därmed

omfattas av bestämmelsen i kameraövervakningslagen. Bestämmelsen i 10 § kameraövervakningslagen föreslås därför kompletteras med en hänvisning till kontrollpunkter.

Även i övrigt bör de överväganden som gjorts vad gäller kameraövervakning i samband med trängselskatt gälla även för kontrollpunkterna.

En hänvisning till betalstationer finns även i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullsystem. Denna lag tillämpas inte i dag på trängselskatt men om det i framtiden införs en möjlighet till användande av transponder kan en sådan tillämpning bli aktuell. För att lagen ska vara fullständig bör den underrättelseskyldighet för betalningsförmedlare som i dag finns i 20 § avseende bristande transpondersignaler vid betalstationer även omfatta bristande transpondersignaler vid kontrollpunkter. Även en passage av en kontrollpunkt kan vara avgörande för om skattskyldighet uppkommer eller inte och det kan därför finnas anledning att säkerställa att den enskilde underrättas om den bristande transpondersignalen.

Lagförslag

Förslaget föranleder följdändringar i 27 kap. 6 § offentlighets- och sekretesslagen, 10 § kameraövervakningslagen och 20 § lagen om elektroniska vägtullsystem.

4.4 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Ett undantag för Backaområdet ska träda i kraft så snart som möjligt. Lagarna ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer. Äldre bestämmelser i lagen om trängselskatt ska fortfarande gälla för passager av betalstationer som sker före ikraftträdandet.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Göteborgs kommun* har framhållit att det är viktigt att förändringarna genomförs snabbt.

Skälen för regeringens förslag: Ett undantag för Backaområdet bör träda i kraft så snart som möjligt. Ett sådant undantag förutsätter dock ändringar av de tekniska systemen, bl.a. systemändringar i Transportstyrelsens centrala datasystem, och upphandling av och montering av ny utrustning. Det är inte i detta skede möjligt att säkert säga när detta kan vara klart. Mot denna bakgrund föreslås att regeringen bemyndigas att sätta lagändringarna i kraft den dag regeringen bestämmer.

Äldre bestämmelser i lagen (2004:629) om trängselskatt föreslås fortfarande gälla för passager av betalstationer som sker före ikraftträdandet. Vad avser övriga lagar bedöms det inte föreligga något behov av övergångsbestämmelser.

5 Offentligfinansiella och andra effekter

5.1 Effekter för den enskilde, företagen och miljön

Regeringens förslag, som innebär att trängselskatt för passage av betalstationerna vid Backaområdet endast ska betalas vid genomfartstrafik, minskar de barriäreffekter som har anförts föreligga i dag med bl.a. höga trängselskattkostnader för boende och verksamma i Backaområdet. Förslaget minskar vidare de negativa effekterna på den lokala tillgängligheten inom stadsdelen Backa, vilket i sin tur får en positiv utveckling för de lokala företagens konkurrensmöjligheter och den sociala sammanhållningen i området. Förslaget innebär även viss tillgänglighetsförbättring för besökare som inte passerar igenom Backaområdet. Eftersom genomfartstrafik även fortsättningsvis kommer att beskattas bedöms förslaget inte ge någon negativ effekt på lokalmiljön.

Skillnaderna vad gäller trafikflöden mellan regeringens förslag och hemställans förslag bedöms vara små. Regeringens förslag skiljer sig från hemställans förslag genom att det även medför tillgänglighetsförbättringar för besökare till Backa.

5.2 Offentligfinansiella effekter

Förslaget bedöms medföra 15 miljoner kronor i minskade årliga bruttoskatteintäkter. Anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg inom utgiftsområde 22 Kommunikationer bör således också minskas med motsvarande årliga belopp. Anledningen är att anslagets storlek motsvaras av de skatteintäkter som tas in från trängselskatten. De minskade skatteintäkterna kommer också att öka statens lånebehov med 15 miljoner kronor per år under produktionsfasen av Västsvenska paketet. Det ökade lånebehovet kommer att öka statens framtida räntekostnader. Dessa ökade kostnader finansieras inom ramen för trängselskattesystemet i Göteborg.

Förslaget bedöms preliminärt medföra ökade system- och administrationskostnader för Trafikverket och Transportstyrelsen om ca 3,5 miljoner kronor per år samt engångskostnader om ca 1,5 miljoner kronor för bl.a. systemanpassningar och informationsinsatser för Transportstyrelsen. Sådana tillkommande kostnader får rymmas inom anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg.

Förslaget bedöms dessutom kräva att ungefär 7 nya kontrollpunkter behöver sättas upp i och runt Backaområdet. Detta beräknas preliminärt innebära en investeringskostnad om ca 24 miljoner kronor, vilket får finansieras med anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg eller med lån i Riksgäldskontoret. Anslag 1:14 används även för att betala räntor och amorteringar på eventuella lån i Riksgäldskontoret. Kapitalkostnaderna till följd av en sådan investering beräknas till ca 2,4 miljoner kronor per år under 10 år. Kostnaderna avser investering för ungefär 7 kontrollpunkter i ett färdigställt gatunät. Det pågår dock ombyggnationer av gatunätet i området fram till ca år 2021 och tills dess

behövs sannolikt ett antal provisoriska lösningar för kontrollpunkterna. Tillkommande kostnader för dessa är avhängigt när undantaget i Backaområdet kommer att träda i kraft och byggnationernas framskridande - inget av detta är ännu fastställt. Enligt Trafikverket är det rimligt att anta att 4–6 stycken provisoriska kontrollpunkter kommer att behöva etableras om undantaget i Backaområdet ska träda ikraft innan ombyggnationen förväntas vara färdigställd. Enligt en preliminär uppskattning av Trafikverket kan kostnaden för hanteringen av dessa provisoriska kontrollpunkter uppgå till ca 10 miljoner kronor. Kapitalkostnaden till följd av investering i provisoriska kontrollpunkter beräknas till ca 1 miljon kronor per år under 10 år. Denna tillkommande kostnad får finansieras med anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg eller med lån i Riksgäldskontoret. Anslag 1:14 används även för att betala räntor och amorteringar på eventuella lån i Riksgäldskontoret.

Eventuellt tillkommande kostnader för domstolarna till följd av förslaget bedöms rymmas inom det befintliga särskilda anslaget för trängselskatt i Göteborg.

Alla ökade administrativa kostnader som följer av förslaget finansieras inom befintliga ramar på anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg. Konsekvensen blir att överskottet från trängselskattesystemet minskar vilket i sin tur minskar de medel som avsätts för infrastrukturinvesteringar i enlighet med Västsvenska paketet.

6 Författningskommentar

6.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

Bilaga 2

Punkt 5

Av punkten 5, som är ny, följer att trängselskatt vid betalstationerna vid Södra Tagenevägen, Skälltorpsvägen, Backadalen, Tingstadsmotet avfart E6 och Tingstadsvägen endast tas ut för genomfartstrafik i Backaområdet. För att skattskyldighet ska inträda vid passagen av betalstationen ska passage ha skett av någon av kontrollpunkterna enligt den nya punkten 6 inom trettio minuter före eller efter passagen.

Om det i bestämmelsen angivna villkoret brister kommer passagen av betalstationerna vid Södra Tagenevägen, Skälltorpsvägen, Backadalen, Tingstadsmotet avfart E6 eller Tingstadsvägen att vara skattefri.

I de fall skattskyldighet inträder för passagen av de nämnda betalstationerna ska övriga bestämmelser om trängselskatt tillämpas som vanligt. Detta innebär att, på samma sätt som vid passage av andra betalstationer, tidpunkten för passagen av den aktuella betalstationen vid E6 blir avgörande för vilket skattebelopp som ska tillämpas och tillämpningen av flerpassageregeln och maximibeloppet.

I de fall skattskyldighet inte inträder för passagen kommer den däremot inte att beaktas vid tillämpning av flerpassageregeln. Detta innebär t.ex.

att en sådan passage inte beaktas vid fastställande av skattebelopp enligt andra meningen i punkt 3.

Punkt 6

I den nya *punkten 6* anges platsen för de nya kontrollpunkterna för beskattning av genomfartstrafik genom Backaområdet genom en karta på motsvarande sätt som i dag gäller för betalstationerna. Passage av dessa kontrollpunkter kommer att registreras på samma sätt som passage av en betalstation för trängselskatt. Någon skattskyldighet utlöses däremot aldrig vid passagen av kontrollpunkterna utan passagen utgör endast underlag för att bedöma om skattskyldighet inträder vid passage av betalstationerna vid Södra Tagenevägen, Skälltorpsvägen, Backadalen, Tingstadsmotet avfart E6 eller Tingstadsvägen.

6.2 Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

27 kap.

6 §

Ändringen i *andra stycket* utgör en följd av att det i bilaga 2 till lagen (2004:629) om trängselskatt införs det nya begreppet kontrollpunkt. I praktiken är det samma sorts uppgifter som registreras vid passage av en kontrollpunkt som vid passage av en betalstation, dvs. uppgift om att ett fordon med ett visst registreringsnummer har passerat och tidpunkten för denna passage. För att säkerställa att även uppgifter om passager av kontrollpunkter och tidpunkt för sådana passager omfattas av samma skydd som uppgifter om passager av betalstationer förs begreppet kontrollpunkt in i lagtexten.

6.3 Förslaget till lag om ändring i kameraövervakningslagen (2013:460)

10 §

Ändringen i *punkt 2 b* utgör en följd av att det i bilaga 2 till lagen (2004:629) om trängselskatt införs det nya begreppet kontrollpunkt. I praktiken är det samma sorts kameraövervakning som sker vid passage av en kontrollpunkt som vid passage av en betalstation och syftet är på motsvarande sätt att tillhandahålla ett underlag för beslut om och kontroll av trängselskatt. För att säkerställa att samma bestämmelser gäller vid fotografering av passager av kontrollpunkter som av betalstationer förs begreppet kontrollpunkt in i lagtexten.

6.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullsystem

20 §

Enligt bestämmelsen har betalningsförmedlare en underrättelseskyldighet i fråga om bristande transpondersignaler. För att säkerställa att samma bestämmelser gäller vid bristande transpondersignaler vid passage av en kontrollpunkt förs begreppet kontrollpunkt in i lagtexten.

Lagförslag avseende hemställan från Göteborgs Stad och Trafikverket om förändringar av trängselskatten i Göteborg

Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

Härigenom föreskrivs att bilaga 2 till lagen (2004:629) om trängselskatt ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*⁴

Bilaga 2

Göteborgs kommun

1. Karta av vilken det framgår var de skattebelagda betalstationerna ska placeras.

⁴ Lydelse enligt SFS 2011:1490 vilken trädde i kraft den 1 januari 2012. För passager av betalstationer under perioden 1 januari 2013 till och med den 31 december 2014 gäller dock punkt 2 i sin äldre lydelse.



2. Trängselskatt ska betalas under vardagar utom lördagar under följande tider och med följande belopp vid passage av en sådan betalstation som är markerad på kartan. Dag före helgdag och under juli månad ska dock ingen skatt tas ut. Tidpunkten för passagen ska bestämmas av timmen och den påbörjade minuten.

Tider klockan	Skattebelopp kronor
6.00–6.29	9
6.30–6.59	16
7.00–7.59	22
8.00–8.29	16
8.30–14.59	9
15.00–15.29	16
15.30–16.59	22
17.00–17.59	16
18.00–18.29	9

3. Skatt betalas inte enligt punkten 2 för ytterligare passager av betalstation som sker inom 60 minuter från en passage för vilken skattskyldighet enligt 9 § andra stycket inträtt och trängselskatt ska betalas. Det skattebelopp som ska tas ut för den passage för vilken skattskyldighet inträtt och trängselskatt ska betalas är det högsta belopp som gäller för en enskild gjord passage under denna period.

4. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil ska högst uppgå till 60 kr.

Föreslagen lydelse

Bilaga 2

Göteborgs kommun

1. Karta av vilken det framgår var de skattebelagda betalstationerna ska placeras.



2. Trängselskatt ska betalas under vardagar utom lördagar under följande tider och med följande belopp vid passage av en sådan betalstation som är markerad på kartan. Dag före helgdag och under juli

månad ska dock ingen skatt tas ut. Tidpunkten för passagen ska Bilaga 1 bestämmas av timmen och den påbörjade minuten.

Tider klockan	Skattebelopp kronor
6.00–6.29	9
6.30–6.59	16
7.00–7.59	22
8.00–8.29	16
8.30–14.59	9
15.00–15.29	16
15.30–16.59	22
17.00–17.59	16
18.00–18.29	9

3. Skatt betalas inte enligt punkten 2 för ytterligare passager av betalstation som sker inom 60 minuter från en passage för vilken skattskyldighet enligt 9 § andra stycket inträtt och trängselskatt ska betalas. Det skattebelopp som ska tas ut för den passage för vilken skattskyldighet inträtt och trängselskatt ska betalas är det högsta belopp som gäller för en enskild gjord passage under denna period.

4. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil ska högst uppgå till 60 kr.

5. Skattskyldigheten enligt 9 § inträder inte om en bil passerar någon av betalstationerna vid Tagenevägen, Skälltorpsvägen, Backadalen, Tingstadsmotet avfart E6 eller Tingstadsvägen och den som skulle ha varit skattskyldig enligt 8 § vid passagetillfället har sin adress enligt vägtrafikregistret inom ett område som avgränsas i öster av Göta älv, i söder av E6 Kungälvleden, i väster av Bohusbanan och i norr av E6.20 Norrleden.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015.

2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för passager av betalstationer som sker före ikraftträdandet.

Förteckning över remissinstanserna avseende hemställan

Efter remiss har yttranden över hemställan från Göteborgs Stad och Trafikverket samt bifogat författningsförslag avseende förslaget i hemställan från Göteborgs Stad och Trafikverket om förändringar av trängselskatten i Göteborg framtaget inom Finansdepartementet lämnats av Kammarrätten i Stockholm, Förvaltningsrätten i Stockholm, Domstolsverket, Datainspektionen, Skatteverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys och Motormännens Riksförbund.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att yttra sig: Västsvenska Industri- och Handelskammaren, Centrum för transportstudier vid Kungliga Tekniska Högskolan, Regelrådet, Sveriges kommuner och landsting och Västtrafik AB.

Lagförslag i promemorian Särskilda bestämmelser om undantag från trängselskatt i Backaområdet i Göteborg- två modeller

Bilaga 3

Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt – förslag till alternativ lösning

Härigenom föreskrivs att bilaga 2 till lagen (2004:629) om trängselskatt ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Bilaga 2

Göteborgs kommun

1. Karta av vilken det framgår var de skattebelagda betalstationerna ska placeras.



2. Trängselskatt ska betalas under vardagar utom lördagar under följande tider och med följande belopp vid passage av en sådan betalstation som är markerad på kartan. Dag före helgdag och under juli månad ska dock ingen skatt tas ut. Tidpunkten för passagen ska bestämmas av timmen och den påbörjade minuten.

Tider klockan	Skattebelopp kronor
6.00–6.29	9
6.30–6.59	16
7.00–7.59	22
8.00–8.29	16
8.30–14.59	9
15.00–15.29	16
15.30–16.59	22
17.00–17.59	16
18.00–18.29	9

3. Skatt betalas inte enligt punkten 2 för ytterligare passager av betalstation som sker inom 60 minuter från en passage för vilken skattskyldighet enligt 9 § andra stycket inträtt och trängselskatt ska betalas. Det skattebelopp som ska tas ut för den passage för vilken skattskyldighet inträtt och trängselskatt ska betalas är det högsta belopp som gäller för en enskild gjord passage under denna period.

4. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil ska högst uppgå till 60 kr.

Föreslagen lydelse

Bilaga 2

Göteborgs kommun

1. Karta av vilken det framgår var de skattebelagda betalstationerna ska placeras.



2. Trängselskatt ska betalas under vardagar utom lördagar under följande tider och med följande belopp vid passage av en sådan betalstation som är markerad på kartan. Dag före helgdag och under juli månad ska dock ingen skatt tas ut. Tidpunkten för passagen ska bestämmas av timmen och den påbörjade minuten.

Tider klockan	Skattebelopp kronor
6.00–6.29	9
6.30–6.59	16
7.00–7.59	22
8.00–8.29	16
8.30–14.59	9
15.00–15.29	16
15.30–16.59	22
17.00–17.59	16
18.00–18.29	9

3. Skatt betalas inte enligt punkten 2 för ytterligare passager av betalstation som sker inom 60 minuter från en passage för vilken skattskyldighet enligt 9 § andra stycket inträtt och trängselskatt ska betalas. Det skattebelopp som ska tas ut för den passage för vilken skattskyldighet inträtt och trängselskatt ska betalas är det högsta belopp som gäller för en enskild gjord passage under denna period.

4. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil ska högst uppgå till 60 kr.

5. Vid passage av någon av betalstationerna vid Södra Tagenevägen, Skälltorpsvägen, Backadalen, Tingstadsmotet avfart E6, Tingstadsvägen eller Ringömotet inträder skattskyldighet enligt 9 § andra stycket endast om passage av någon av kontrollpunkterna enligt punkt 6 har skett inom 30 minuter före eller efter passagen.

6. Kontrollpunkter för beskattning av genomfartstrafik genom Backaområdet ska placeras på

- a) Minelundsvägen, vid Lillhagsvägen,
- b) Backavägen, vid Lillhagsvägen,
- c) Tuvevägen, vid Wieselgrensgatan, och
- d) Lillhagsvägen, vid Brunnsbomotet.

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för passager av betalstationer som sker före ikraftträdandet.

Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt – hemställans förslag

Bilaga 3

Härigenom föreskrivs att bilaga 2 till lagen (2004:629) om trängselskatt ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Bilaga 2

Göteborgs kommun

1. Karta av vilken det framgår var de skattebelagda betalstationerna ska placeras.



2. Trängselskatt ska betalas under vardagar utom lördagar under följande tider och med följande belopp vid passage av en sådan betalstation som är markerad på kartan. Dag före helgdag och under juli

månad ska dock ingen skatt tas ut. Tidpunkten för passagen ska bestämmas av timmen och den påbörjade minuten.

Tider klockan	Skattebelopp kronor
6.00–6.29	9
6.30–6.59	16
7.00–7.59	22
8.00–8.29	16
8.30–14.59	9
15.00–15.29	16
15.30–16.59	22
17.00–17.59	16
18.00–18.29	9

3. Skatt betalas inte enligt punkten 2 för ytterligare passager av betalstation som sker inom 60 minuter från en passage för vilken skattskyldighet enligt 9 § andra stycket inträtt och trängselskatt ska betalas. Det skattebelopp som ska tas ut för den passage för vilken skattskyldighet inträtt och trängselskatt ska betalas är det högsta belopp som gäller för en enskild gjord passage under denna period.

4. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil ska högst uppgå till 60 kr.

Göteborgs kommun

1. Karta av vilken det framgår var de skattebelagda betalstationerna ska placeras.



2. Trängselskatt ska betalas under vardagar utom lördagar under följande tider och med följande belopp vid passage av en sådan betalstation som är markerad på kartan. Dag före helgdag och under juli månad ska dock ingen skatt tas ut. Tidpunkten för passagen ska bestämmas av timmen och den påbörjade minuten.

Tider klockan	Skattebelopp kronor
6.00–6.29	9
6.30–6.59	16
7.00–7.59	22
8.00–8.29	16
8.30–14.59	9
15.00–15.29	16
15.30–16.59	22
17.00–17.59	16
18.00–18.29	9

3. Skatt betalas inte enligt punkten 2 för ytterligare passager av betalstation som sker inom 60 minuter från en passage för vilken skattskyldighet enligt 9 § andra stycket inträtt och trängselskatt ska betalas. Det skattebelopp som ska tas ut för den passage för vilken skattskyldighet inträtt och trängselskatt ska betalas är det högsta belopp som gäller för en enskild gjord passage under denna period.

4. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil ska högst uppgå till 60 kr.

5. *Skattskyldigheten enligt 9 § inträder inte om en bil passerar någon av betalstationerna vid Tagenevägen, Skälltorpsvägen, Backadalen, Tingstadsmotet avfart E6 eller Tingstadsvägen och den som skulle ha varit skattskyldig enligt 8 § vid passagetillfället har sin adress enligt vägtrafikregistret inom ett område som avgränsas i öster av Göta älv, i söder av E6 Kungälvleden, i väster av Bohusbanan och i norr av E6.20 Norrleden.*

-
1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för passager av betalstationer som sker före ikraftträdandet.

Förteckning över remissinstanserna avseende promemorian

Bilaga 4

Efter remiss har yttranden över promemorian Särskilda bestämmelser om undantag från trängselskatt i Backaområdet i Göteborg – två modeller lämnats av Kammarrätten i Göteborg, Kammarrätten i Stockholm, Förvaltningsrätten i Göteborg, Förvaltningsrätten i Stockholm, Domstolsverket, Datainspektionen, Skatteverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Konkurrensverket, Göteborgs kommun, Göteborgsregionens kommunalförbund, Motormännens Riksförbund, Region Halland och Västra Götalandsregionen.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att yttra sig: Justitieombudsmannen, Justitiekanslern, Centrum för transportstudier vid Kungliga Tekniska Högskolan, Gröna Bilister, Regelrådet, Svensk Handel, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenskt Näringsliv, Sveriges kommuner och landsting, Västsvenska Industri- och Handelskammaren och Västtrafik AB.