



## Finansdepartementet

Skatte- och tullavdelningen  
Ann-Christine Ålander  
Telefon 08-405 15 44

Tillväxtverket	
Regelrådet	
Ank	2015 -05- 25
Dnr	RR 2015-000198

**Promemorian Särskilda bestämmelser om undantag från trängselskatt i Backaområdet i Göteborg – två modeller**

## Remissinstanser:

1. Justitieombudsmannen
2. Kammarrätten i Göteborg
3. Kammarrätten i Stockholm
4. Förvaltningsrätten i Göteborg
5. Förvaltningsrätten i Stockholm
6. Justitiekanslern
7. Domstolsverket
8. Datainspektionen
9. Skatteverket
10. Centrum för transportstudier vid Kungliga Tekniska Högskolan
11. Trafikverket
12. Transportstyrelsen
13. Trafikanalys
14. Konkurrensverket
15. Gröna bilister
16. Göteborgs kommun
17. Göteborgsregionens kommunalförbund
18. Motormännens Riksförbund
19. Regelrådet
20. Region Halland
21. Svensk Handel
22. Svenska Naturskyddsföreningen
23. Svenskt Näringsliv
24. Sveriges kommuner och landsting
25. Västra Götalandsregionen
26. Västsvenska Industri- och Handelskammaren
27. Västtrafik AB

Remissinstanserna inbjuds härmed att lämna synpunkter på innehållet i promemorian. Promemorian innehåller ett förslag till en alternativ


lösning för undantag från trängselskatt i Backaområdet i Göteborg. I promemorian ingår även ett lagförslag i enlighet med en hemställan som givits in av Göteborgs Stad och Trafikverket. Denna hemställan har tidigare remitterats och hemställan samt tidigare remissvar finns tillgängliga i Finansdepartementet i ärende Fi2014/2227.

Remissvaren ska ha kommit in till Finansdepartementet senast den 31 augusti 2015. Finansdepartementet är tacksamt för en kopia av remissvaret i elektronisk form (word-format). Filen ska skickas till [fi.registrator@regeringskansliet.se](mailto:fi.registrator@regeringskansliet.se).

**Myndigheter under regeringen** är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria *Svara på remiss – hur och varför* (SB PM 2003:2). Den kan laddas ner från Regeringskansliets webbplats [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se).

  
Christoffer Andersson Calafatis  
Kansliråd

**Finansdepartementet**  
Skatte- och tullavdelningen

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

Maj 2015

## Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian görs bedömningen att ett undantag bör införas vad gäller trängselskatt i Backaområdet i Göteborg.

Ett förslag till lösning för undantag från trängselskatten i Göteborg har lämnats av Göteborgs Stad och Trafikverket i en hemställan och har tidigare remitterats. Det bedöms nu 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 bör utformas.

I promemorian lämnas mot denna bakgrund ett förslag till alternativ lösning för undantag från trängselskatt för Backaområdet. Förslaget innebär att beskattning vid betalstationerna Södra Tagenevägen, Skälltorpsvägen, Backadalen, Tingstadsmotet avfart E6, Tingstadsvägen och Ringömotet endast sker vid genomfartstrafik genom Backaområdet.

I promemorian ingår även förslaget från Göteborgs Stad 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.

## Innehållsförteckning

1	Lagtext.....	4
1.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt – förslag till alternativ lösning .....	4
1.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt – hemställans förslag.....	8
2	Bakgrund .....	12
3	Förändrade bestämmelser om trängselskatt i Backaområdet.....	13
3.1	Behov av åtgärder .....	13
3.2	Olika förslag till utformning av ett undantag från trängselskatt i Backaområdet .....	16
3.2.1	Förslag till alternativ lösning .....	16
3.2.2	Hemställans förslag.....	18
3.2.3	Ikraftträdande .....	19
4	Offentligfinansiella och andra effekter .....	19
4.1	Effekter för den enskilde, företagen och miljön.....	19
4.1.1	Förslag till alternativ lösning .....	19
4.1.2	Hemställans förslag.....	20
4.2	Offentligfinansiella effekter.....	20
4.2.1	Förslag till alternativ lösning .....	20
4.2.2	Hemställans förslag.....	21
5	Författningskommentar .....	22
5.1	Lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt – förslag till alternativ lösning .....	22
5.2	Lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt – hemställans förslag.....	22
Bilaga 1	Förteckning över remissinstanserna vid tidigare remittering.....	24



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.

<u>Tider</u> <u>klockan</u>	<u>Skattebelopp</u> <u>kronor</u>
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.





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.

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

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.

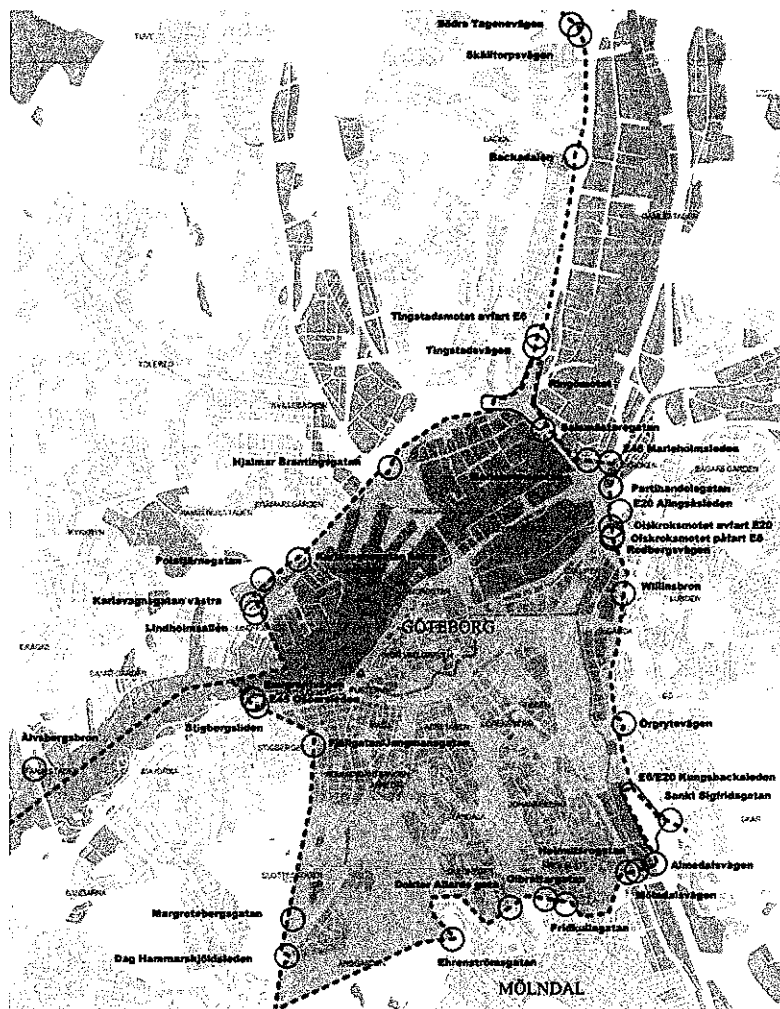
4. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil ska högst uppgå till 60 kr.

*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. *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.

## 2 Bakgrund

Med stöd av lagen (2004:629) om trängselskatt kan tids- och platsrelaterade skatter tas ut i Stockholm samt 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 flerpasagereregulering 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-Kungälvsvägen 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 sådan hemställan inkom till Finansdepartementet den 13 juni 2014.

Hemställan remitterades 8-19 september 2014 tillsammans med ett lagtextförslag framtaget inom Finansdepartementet med utgångspunkt i hemställan. Förslaget till lagtext återfinns i denna promemoria och remitteras därigenom återigen i detta sammanhang. En förteckning över de tidigare tillfrågade remissinstanserna finns i *bilaga 1*. Hemställan och remissvaren finns tillgängliga i Finansdepartementet (dnr Fi2014/2227).

Göteborgs kommunfullmäktige beslutade den 19 mars 2015 bl.a. att kommunen ska agera för att regeringen verkställer kommunfullmäktiges hemställan om revidering av trängselskatt i Backa, det s.k. Backaundantaget.

## 3 Förändrade bestämmelser om trängselskatt i Backaområdet

### 3.1 Behov av åtgärder

**Promemorians bedömning:** Ett undantag från trängselskatt bör införas i Backaområdet i Göteborg. Mot bakgrund av de synpunkter som inkom vid den tidigare remitteringen av hemställans förslag finns det nu anledning att överväga om det, utöver det alternativ som har föreslagits av Göteborgs stad och Trafikverket, även finns alternativa sätt att lösa problemen i Backaområdet. Därigenom uppnås ett bättre beslutsunderlag avseende utformningen av undantaget.

**Hemställans förslag:** Undantag från skattskyldighet vid passage av betalstationerna vid Tagenevägen, Skälltorpsvägen, Backadalen, Tingstadsmotet avfart E6 eller Tingstadsvägen föreslås 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 Norrleden.

**Remissinstanserna vid tidigare remittering av hemställans förslag:** Skatteverket och Transportstyrelsen avstyrkte förslaget. Motormännen stödde förslaget. Kammarrätten i Stockholm, Domstolsverket, Förvaltningsrätten i Stockholm, Trafikanalys och Datainspektionen hade inget att erinra mot förslaget.

Skatteverket avstyrkte förslaget och anförde 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. Skatteverket ansåg att 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 avstyrkte förslaget och anförde 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 underhåll och uppdatering av 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. Transportstyrelsen hade även vissa synpunkter på innehållet i den föreslagna bestämmelsen och ansåg att det behövs förtydligande och precisering av den föreslagna bestämmelsen.

Datainspektionen anförde bl.a. att inspektionen vill understryka vikten av att skyddet för den personliga integriteten beaktas såväl praktiskt som

tekniskt vid utvecklingen av Transportstyrelsens centralsystem och att den utökade behandlingen av personuppgifter som följer sker inom ramarna för befintliga regelverk.

### **Skälen för promemorians bedömning**

#### *Behöver uttaget av trängselskatt vid Backaområdet förändras?*

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 Stad 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 pendlingsbilar 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 Stads 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 anfördes i hemställan från Göteborgs stad 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 nödvändig 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.

*Skatteverket och Transportstyrelsen* har avstyrkt att undantag införs från trängselskatt i Backaområdet. Det finns anledning att, mot bakgrund av vad myndigheterna anför, 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



utförning som innebär en belastning för boende i Backaområdet som inte är motiverad. Det bedöms därför finnas skäl att vidta åtgärder för att begränsa beskattningen av passager in och ut ur Backaområdet. Vad myndigheterna har anfört föranleder inte någon annan bedömning angående behovet av ett undantag för Backaområdet.

#### *Hur bör de särskilda bestämmelserna för Backaområdet utformas?*

Göteborgs Stad 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 utgör en variant av de förslag i slutrapporten från den underliggande utredningen som benämns alternativ H. Vad gäller utförningen av undantaget framgår av hemställan att avsikten varit att administrationen av undantaget bör vara automatiserat, utan ett omfattande ansöknings- och beslutsförfarande.

Hemställan från Göteborgs Stad och Trafikverket remitterades den 8-19 september 2014 tillsammans med ett lagtextförslag framtaget inom Finansdepartementet med utgångspunkt i hemställan.

Skatteverket har anfört att de grundläggande bestämmelserna om t.ex. skattskyldighetens inträde bör vara desamma, oavsett var trängselskatt tas ut i landet eller var den som är skattskyldig har sin adress. Transportstyrelsen har anfört att den i hemställan föreslagna lösningen strider mot likabehandlings-, likformighets- samt skatteneutralitetsprincipen. 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.

Vad gäller Skatteverkets och Transportstyrelsens principiella synpunkter kan det konstateras 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. Det har vidare framkommit, såväl genom remissynpunkterna som 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 föreligger därvid en risk att bestämmelserna orsakar osäkerhet och omprövningar.

Hemställan från Göteborgs stad och Trafikverket har tagits fram efter ett omfattande utredningsarbete och det är angeläget att kommunens inställning till valet av lösning ges stor vikt. Mot bakgrund av remissynpunkterna från den tidigare remitteringen av hemställans förslag och de problem som identifierats med detta, finns det dock nu behov av att ta fram ytterligare underlag innan ett beslut fattas om hur ett undantag från trängselskatt i Backaområdet bör utformas. Det finns därvid anledning att överväga om det även finns andra möjliga lösningar

som skulle kunna uppnå det önskade resultatet, dvs. att endast genomfartstrafik genom Backaområdet beskattas, utan de negativa effekter som lyfts fram av remissinstanserna.

Som framgått ovan har hemställans förslag remitterats tidigare. För att uppnå en samlad bedömning av utformningen av undantaget från trängselskatt i Backaområdet och därmed tillförsäkra bred belysning av frågan och bästa möjliga beslutsunderlag ingår dock hemställans förslag även i denna promemoria.

## 3.2 Olika förslag till utformning av ett undantag från trängselskatt i Backaområdet

### 3.2.1 Förslag till alternativ lösning

**Förslag till alternativ lösning:** Trängselskatt vid passage av betalstationerna vid Backaområdet i Göteborg ska betalas endast vid genomfartstrafik.

#### **Skälen för förslaget till alternativ lösning:**

##### *Förslag till alternativ lösning för undantag för Backaområdet*

För att skapa ett ytterligare beslutsunderlag för regeringen finns det, som nämnts ovan under avsnitt 1.1, anledning att överväga om det utöver hemställans förslag även finns andra alternativa lösningar för att begränsa beskattningen i Backaområdet.

I slutrapporten från den utredning som ligger till grund för hemställan framgår att det, utöver det förslag som lämnades i hemställan, även övervägdes ett flertal andra förslag. Av dessa är det främst ett förslag som bedöms av intresse, i den ursprungliga utredningen benämnt alternativ G. Detta alternativ innebär att trängselskatt endast tas ut vid genomfart i området som sker inom ett visst tidsintervall (30 min). Därmed kan boende och 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. En snarlik regel har 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 uppmärksamats 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 medför risk för felaktiga beslut i samma omfattning som uppmärksammades av remissinstanserna gällande hemställans förslag.

Sammantaget bedöms en sådan lösning kunna utgöra ett enklare och mer robust sätt att se till att det endast är genomfartstrafik som beskattas. Mot denna bakgrund har det i denna promemoria tagits fram ett alternativt förslag i linje med alternativ G i slutrapporten från utredningen i syfte att utreda detta alternativ vidare. Ett lagförslag återfinns i avsnitt 1.2.

#### *Närmare om utformningen av undantaget enligt förslaget till alternativ lösning*

Det alternativa förslaget innebär att nya portaler placeras på motsatt sida av Backa mot de nuvarande betalstationerna. Endast om passage sker av såväl en av betalstationerna längs E6 som en av de nya portalerna ska trängselskatt tas ut. I den föreslagna lagtexten lämnas ett preliminärt förslag till placering av de nya portalerna utifrån slutrapporten för Backaprojektet. Den närmare placeringen av portalerna, och beskrivningen av denna placering, får utredas under den fortsatta beredningen av ärendet.

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

I förhållande till utredningens förslag föreslås i denna promemoria 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 utgör 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 till alternativ lösning i denna promemoria 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 kontrollportalerna 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 skulle därmed inte komma att beskattas.

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. Det

har inte framkommit anledning att göra någon annan bedömning. 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.

#### *Förhållandet till flerpassageregeln och maximibeloppet per kalenderdygn*

Bestämmelserna om trängselskatt i Göteborg innehåller en flerpassageregeln. 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 kr.

Av de föreslagna bestämmelserna följer att skattskyldighet vid passage av betalstationerna vid Södra Tagenevägen, Skälltorpsvägen, Backadalen, Tingstadsmotet avfart E6 eller Tingstadsvägen endast inträder vid genomfartstrafik. I de fall skattskyldighet inträder hanteras passagen som vilken annan passage som helst vid tillämpning av flerpassageregeln och maximibeloppet. Den tidpunkt då passage sker av betalstationen kommer därmed att på vanligt sätt bli avgörande för skattebeloppet för passagen och förhållandet till flerpassageregeln. Någon särskilt bestämmelse om detta bedöms inte behövlig.

#### *Lagförslag*

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

### **3.2.2 Hemställans förslag**

**Hemställans förslag:** Trängselskatt vid passage av betalstationerna vid Backaområdet betalas inte av den som 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.

#### **Skälen för hemställans förslag:**

Skälen för och utformningen av hemställans förslag har redan berörts i avsnitt 3.1. Här lämnas därför endast en kort beskrivning av utformningen av undantaget. I hemställan från Göteborgs Stad och Trafikverket föreslås 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. Ett sådant undantag

innebär att den som är folkbokförd i Backaområdet eller, om det är fråga om en juridisk person, har sin adress i området inte betalar trängselskatt vid passage av betalstationerna 17-21 i Göteborg, dvs. betalstationerna längs E.6.

För mer information om skälen för och utformningen av hemställans förslag hänvisas till hemställan, vilken tidigare remitterats i ärendet Fi2014/2227. Den lagtext som återfinns i avsnitt 1.2 överensstämmer med den som ingick i tidigare remiss förutom vad avser ikraftträdandet.

#### *Lagförslag*

Hemställans förslag föranleder införandet av en ny punkt i bilaga 2 i lagen om trängselskatt, den s.k. Göteborgsbilagan.

### **3.2.3 Ikraftträdande**

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, beroende på alternativ, montering av ny utrustning. Det är inte i detta skede möjligt att säkert säga när detta kan vara klart. Mot denna bakgrund föreslås i denna promemoria att regeringen bemyndigas att sätta lagändringarna i kraft den dag regeringen bestämmer.

## **4 Offentligfinansiella och andra effekter**

### **4.1 Effekter för den enskilde, företagen och miljön**

Skillnaderna vad gäller trafikflöden mellan förslaget till alternativ lösning och hemställans förslag bedöms vara små. Förslaget till alternativ lösning skiljer sig från hemställans förslag genom att förslaget till alternativ lösning även medför tillgänglighetsförbättringar för besökare till Backa.

#### **4.1.1 Förslag till alternativ lösning**

Förslaget till alternativ lösning, som innebär att endast genomfartstrafik ska betala trängselskatt vid passage av betalstationerna vid Backaområdet i Göteborg, 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.

#### **4.1.2 Hemställans förslag**

Hemställans förslag innebär ett undantag från skattskyldighet vid passage av de portaler som finns vid Backaområdet för juridiska och fysiska personer som har sin adress inom ett visst geografiskt avgränsat område i Backa. Förslaget minskar de barriäreffekter som har anförts föreligga i dag med bl.a. höga trängselskatteskostnader för boende och verksamma i Backaområdet. Vidare minskas 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. Besökare får även fortsättningsvis betala trängselskatt för att ta sig till olika platser i Backa. Eftersom boende och verksamma utanför Backaområdet fortsättningsvis kommer att beskattas bedöms förslagen inte ge någon negativ effekt på lokalmiljön.

#### **4.2 Offentligfinansiella effekter**

De sammantagna offentligfinansiella effekterna för förslaget till alternativ lösning och hemställans förslag bedöms i stort vara desamma. Båda alternativen bedöms preliminärt medföra 15 miljoner kronor i minskade årliga bruttoskatteintäkter. Transportstyrelsens ökade system- och administrationskostnader för hemställans förslag har av myndigheten preliminärt beräknats till 4-5 miljoner kronor årligen, dvs. ca 2-3 miljoner mer än för det alternativa förslaget. Engångskostnaderna för bl.a. systemanpassningar och informationsinsatser bedöms vara lika höga i bägge alternativen, Hemställans förslag kräver dock inte några investeringar i nya portaler eller kontrollpunkter.

##### **4.2.1 Förslag till alternativ lösning**

Förslaget till alternativ lösning bedöms preliminärt 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 till alternativ lösning bedöms preliminärt medföra ökade system- och administrationskostnader för Transportstyrelsen om ca 2 miljoner kronor per år. Sådana tillkommande kostnader för Transportstyrelsen ska rymmas inom det särskilda anslaget för trängselskattesystemet i Göteborg. Till det kommer engångskostnader om ca 1,5 miljoner kronor för bl.a. systemanpassningar och informationsinsatser. Även det ska rymmas inom nämnda anslag.

Det alternativa förslaget bedöms dessutom kräva att 4-5 nya kontrollpunkter behöver sättas upp i och runt Backaområdet. Detta beräknas preliminärt innebära en investeringskostnad om ca 20 miljoner kronor, vilket får finansieras med anvisade anslag eller med lån i Riksgäldskontoret. De årliga kapitalkostnaderna till följd av en sådan investering beräknas till ca 2 miljoner kronor per år.

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 i denna promemoria 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.

#### **4.2.2 Hemställans förslag**

Hemställans förslag bedöms preliminärt 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 medföra ökade system- och administrationskostnader för Transportstyrelsen, vilka Transportstyrelsen preliminärt har beräknat till ca 4-5 miljoner kronor årligen. Sådana tillkommande kostnader för Transportstyrelsen ska rymmas inom det särskilda anslaget för trängselskattesystemet i Göteborg. Till det kommer engångskostnader om ca 1,5 miljoner kronor för bl.a. systemanpassningar och informationsinsatser. Även det ska rymmas inom nämnda anslag.

Förslaget kräver inte några investeringar i nya portaler eller kontrollpunkter.

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 i denna promemoria 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.

## 5 Författningskommentar

### 5.1 Lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt – förslag till alternativ lösning

#### *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 genom 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. Passage av dessa portaler kommer att registreras på samma sätt som passage av en betalstation för trängselskatt. Någon skattskyldighet utlöses däremot aldrig vid passagen av kontrollpunkterna utan dessa utgör endast underlag för att bedöma om skattskyldighet inträder vid passage av betalstationerna vid Södra Tagenevägen, Skälltorpsvägen, Backadalen, Tingstadsmotet avfart E6 eller Tingstadsvägen.

### 5.2 Lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt – hemställans förslag

#### *Bilaga 2*

Genom *punkten 5*, som är ny, införs ett undantag från trängselskatt i vissa fall. 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.

Med Bohusbanan avses här järnvägen mellan Marieholmsbron och Kvillebangården (bandelsnummer 601) samt mellan Kvillebangården och norrut mot passagen under E6.20 (bandelsnummer 625).

Genom hänvisningen till 8 § kommer den definition av ägare som annars gäller enligt lagen om trängselskatt att tillämpas även i dessa fall.

## Förteckning över remissinstanserna vid tidigare remittering

Kammarrätten i Stockholm, Förvaltningsrätten i Stockholm, Domstolsverket, Datainspektionen, Skatteverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Regelrådet, Sveriges kommuner och landsting och Motormännens Riksförbund.

Västsvenska Industri- och Handelskammaren, Centrum för transportstudier vid Kungliga Tekniska Högskolan och Västtrafik AB har beretts tillfälle att yttra sig, men har inte avhörtts.