

Kommunstyrelsen 2015-08-26
Yttrande (KD)
Ärende 4:3
Dnr 1124/15

Remiss från Finansdepartementet - Promemorian Särskilda bestämmelser om undantag från trängselskatt i Backområdet i Göteborg - två modeller (Fi2014/2227). Backaundantaget

Västsvenska paketet är en samverkanslösning på stora trafikproblem i Västsverige och Göteborg. Inom ramen för paketet har trängselskatten utretts och genomförts. Tämligen omgående efter införandet uppstod uppenbara problem med zonens omfattning på Östra Hisingen. Ett gemensamt utredningsarbete mellan staten och staden initierades. Olika alternativa lösningar arbetades fram. Under våren/försommaren 2014 fattade både kommunstyrelsen och kommunfullmäktige i Göteborg beslut i ett ärende där staten och kommunen arbetat tillsammans. Ett drygt år efter dessa beslut är någon förändring fortfarande inte genomförd.

Vi vill erinra om vårt yttrande med anledning av ärendet, daterat 2014-04-30.

Kommunstyrelsen 2014-04-30
Ärende 2.1.2
Dnr 0714/14
Yttrande (KD)

Hemställan om ändring av Trängselskattesystemet i Göteborg

Strygruppen för Västsvenska infrastrukturpaketet har beslutat förorda de ingående parterna att hemställa hos regeringen om en förändring av trängselskattesystemet på Östra Hisingen.

Det förslag som kommunstyrelsen i Göteborg ska ta ställning till innebär att undantag från trängselskatt på Östra Hisingen kommer att göras utifrån vilken adress ägaren av bilen har vid passagetillfället. Undantagen avser passage vid någon av betalstationerna vid Tagenevägen, Skälltorpsvägen, Backadalen, Tingstadsmotet avfart E6 eller Tingstadsvägen.

De undantagsadresser som föreslås ringas in med det geografiska området som begränsas av Bohusbanan, Norrleden, Göta Älv och E6.

Kristdemokraterna har drivit att uppfattningen att trängselskattesystemet på Östra Hisingen behöver förändras. I sin nuvarande utformning bidrar systemet till en mängd oönskade effekter. Men förändringar av systemet, oavsett var det görs, behöver vara enkla, tydliga, långsiktiga och applicerbara på hela systemet.

Vi ser inte att undantag beroende av bostad passar in i ovan nämnda principer. De föreslagna åtgärderna är enligt vår uppfattning vare sig enkla eller tydliga eftersom de medför nya gränsdragningsproblem. Vi förordar istället en fysisk ändring av betalzonen så att gränsen dras närmare älvsnittet. En sådan förändring är mer långsiktig. Ett undantag kan i jämförelse relativt snabbt förändras eller helt tas bort.

Kristdemokraterna står bakom det Västsvenska infrastrukturpaketet men vi kommer fortsätta att ha synpunkter på trängselskattesystemet, zonens omfattning, på enskilda betalstationer eller andra liknande frågor.

Yttrande ang Remiss från finansdepartementet – promemorian ”Särskilda bestämmelser om undantag från trängselskatt i Backaområdet i Göteborg – två modeller. Backaundantaget”

Sverigedemokraterna tycker det är mycket positivt att staden erkänt att det blivit fel med trängselskatten på vissa ställen, och i synnerhet att de styrande visar på att den går att ta bort. Sverigedemokraterna ansåg, och anser fortfarande att folkomröstningsresultatet i frågan skulle respekteras fullt ut. Det är vår och göteborgarnas mening att trängselskatten helt och hållet avvecklas å det snaraste.



Göteborgs Stad

Stadsledningskontoret

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2015-08-11
Diarienummer 1124/15
Repronummer 205/15

Stadsutveckling

Hans Linderstad, Ylva Löf
Telefon 031-368 04 63
E-post: fornamn.efternamn@stadshuset.goteborg.se

Remiss från Finansdepartementet: Promemoria ”Särskilda bestämmelser om undantag från trängselskatt i Backaområdet – två modeller”

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen:

1. Kommunstyrelsen vidhåller att en förändring av trängselskattesystemet bör göras genom att fordon registrerade inom ett angivet område i Backa undantas från skattskyldighet vid betalstationerna 17-21.(alt H)
2. Yttrande enligt bilaga 3 betr Promemoria ”Särskilda bestämmelser om undantag från trängselskatt i Backaområdet i Göteborg – två modeller” översändes till Finansdepartementet

Sammanfattning

Finansdepartementet har skickat en promemoria ”Särskilda bestämmelser om undantag från trängselskatt i Backaområdet i Göteborg – två modeller” på remiss till bland annat Göteborgs Stad.

Departementet remitterade 2014 det av Göteborgs Stad och Trafikverket föreslagna alternativ H till en rad instanser för att få in synpunkter. Alternativ H var det som staden och Styrgruppen för Västsvenska paketet hade förordat och innebär att bilar med hemadress i Backa slipper betala trängselskatt vid vissa betalstationer. Finansdepartementet konstaterar nu att det finns invändningar från Skatteverket och Transportstyrelsen om att undantag införs, men skriver att det trots detta finns skäl till att vidta åtgärder för att begränsa beskattningen för Backaområdet. Ett undantag bör således införas. Departementet anser dock att även det som kallas alternativ G har fördelar. G-alternativet innebär att det endast är genomfartstrafik genom Backa som betalar trängselskatt i området. Detta åstadkommes genom att s.k. kontrollstationer uppförs och om man passerat enbart en av betal-/kontrollstationerna slipper man betala trängselskatt. Den som före eller efter passagen av en betalstation också passerat en kontrollstation, dvs. åkt igenom området, ska däremot betala.

Skillnaden mellan alternativen är främst att alternativ G medför tillgänglighetsförbättring även för besökare till Backaområdet. G-alternativt är också svårare att informera om. Därmed riskerar den att inte att få de beteendeförändringar som trängselskattesystemet avser att skapa.

I förslaget till svar från Staden vidhålls att H-alternativet fortfarande är att föredra. G-alternativet är tekniskt elegant men svårförståeligt och också onödigt dyrt. Staden tror

att administrationen av H-alternativet går att effektivisera till exempel genom att ändra de sex gränsöverskridande postnummerområdena.

Vikten av att snabbt genomföra ett undantag för Backa betonas även.

Ekonomiska konsekvenser

Finansdepartementet har beräknat kostnaderna till följande:

Alternativ	Initial anpassningskostnad av system	Bedömd infrastrukturinvestering	Årlig system- och administrationskostnad	Intäktsbortfall
H	1 500 000	0	4-5 000 000	15 000 000
G	1 500 000	15 000 000	2 000 000	15 000 000

Om låneränta och diskonteringsränta är ungefär i samma nivå tar det fem till åtta år innan G-alternativets högre investeringskostnad har ätits upp av H-alternativets högre administrationskostnad.

Om förändringen genomförs bedöms hushåll och företag i området kunna få en viss sänkning av sina månatliga trängselskatter.

Intäktsbortfallet i systemet bedöms vara i storleksordningen 15 miljoner kronor per år, givet ungefär nuvarande trängselskattenivåer. Detta bortfall föreslås kompenseras genom en beräknad förlängning av den tidsperiod då nettointäkterna från trängselskattesystemet i Göteborg i sin helhet behöver gå till Västsvenska paketet. Förlängningen beräknas omfatta mellan en och tre månader.

Barnperspektivet

Både alternativ G och H behåller den minskning av genomfartstrafiken, som dagens system innebär. Något som är positivt för barnens närmiljö. Vid dialogmöten med backa-borna, har framkommit att nuvarande system har negativ inverkan på föreningsverksamheten då föräldrarnas transport av barn försvåras. Både alternativ G och H bör minska den inverkan.

Jämställdhets- och mångfaldhetsperspektiven

Både alternativ G och H innebär att boende i Backa kan ta sig norrut samt till målpunkter öster om E6 utan att betala trängselskatt. Boende i Kärra kan ta sig till kommunal och annan service, föreningsliv och handel vid exempelvis Selma Lagerlöfs Torg. Den föreslagna förändringen bör gynna samtliga boende i området.

Miljöperspektivet

Båda de aktuella förändringarna bör medföra en tillräcklig förbättring för boende i Backa utan att samtidigt medföra att trängsel, miljö och intäkter påverkas i sådan grad att de övergripande målen med trängselskattesystemet äventyras. Önskad genomfartstrafik i området kommer att fortsatt motverkas på samma vis som idag.

Trafiken på Litteraturgatan bedöms minska, vilket underlättar för planerad stadsutveckling. Förväntad trafikminskning på Gamla Böneredsvägen bedöms dock vara så marginal att den sannolikt ligger inom felmarginalen.

Omvärldsperspektivet

I Stockholm finns fram till 7 september 2015 ett undantag för Lidingö. Eftersom Lidingö har sin enda åtkomst till fastlandet genom det trängselskattebelagda området, har resor till eller från Lidingö undantagits, under förutsättning att fordonet passerar någon av betalstationerna vid Ropsten (de vid Gasverksvägen, Lidingövägen, Norra Hamnvägen) samt ytterligare en betalstation inom 30 minuter. Genom att Norra länken nu öppnas tas detta undantag bort, eftersom Lidingöborna därmed kan nå det övergripande vägnätet utan att betala trängselskatt.

Bilaga 1 Sammanfattning av Finansdepartementets promemoria

Bilaga 2 Mer information om alternativ G och H

Bilaga 3 Förslag till yttrande till Finansdepartementet

inkl Referat från möte med backaborna 27 maj 2015

Ärendet

Finansdepartementet har skickat en promemoria ”Särskilda bestämmelser om undantag från trängselskatt i Backaområdet i Göteborg – två modeller” på remiss till bland annat Göteborgs Stad. Departementet önskar svar senast 31 augusti 2015.

Stadsledningskontoret har därför bildat en arbetsgrupp med representanter från trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret och SDF Norra Hisingen. En utställning och möte med backaborna har också gjorts under remisstiden.

Bakgrund

Sedan 1 januari 2013 har trängselskatt tagits ut i Göteborg med stöd av lagen (2004:626) om trängselskatt. I en bilaga till lagen framgår var de skattebelagda betalstationerna i Göteborg är placerade. Beslut om att införa trängselskatt i Göteborg fattades av riksdagen redan 2010. Då var betalstationerna föreslagna norr om Backaplansområdet, vilket innebar kritik från boende om att de stängdes av från sitt närköpcentrum (då låg gränsen så att man dock kunde nå Bäckebo utan trängselskatt). Under 2011 beslutades därför om vissa ändringar av bestämmelserna för att bland annat tillgodose detta och som öppnade möjlighet att färdas till Backaplan utan passage av zongränsen. För att motverka genomfartstrafik och begränsa möjligheten att använda lokalgatunätet i Backa för att undvika trängselskatten, kompletterades det minskade tillämpningsområdet med betalstationer väster om E6-Kungälvsleden mellan Tingstadsmotet och Bäckeboismotet. Detta innebar i sin tur att resa till Bäckeboområdet medförde trängselskatt, vilket väckte kritik.

Styrgruppen för det västsvenska paketet beslöt i juni 2013 om en särskild utredning för att se på möjligheter att genom fysiska eller administrativa förändringar av trängselskatten på östra Hisingen skulle kunna mildra de negativa bieffekterna av den valda utformningen för boende i Backa. Utredningen slutrapporterades 6 februari 2014 efter en omfattande dialog med de berörda boende, besökande, verksamma och näringsidkare. Efter en lokal beslutsprocess hemställde avtalsparterna till regeringen om vissa ändringar i lagtexten och rekommenderade ett undantag där bilar hemmahörande i Backa slapp betalskyldighet vid passage av betalstationerna 17 – 21 (alternativ H). Hemställan remitterades under september 2014 av Finansdepartementet till en rad olika instanser, dock ej Göteborgs Stad. Flertalet instanser tillstyrkte medan Skatteverket och Transportstyrelsen avstyrkte förslaget.

Skatteverket anförde bland annat att de grundläggande bestämmelserna om t.ex. skattskyldighetens inträde bör vara samma, oavsett var trängselskatten tas ut i landet eller var den skattskyldige har för adress. Skatteverket ansåg att det är viktigt att lagstiftningen är enkel att tillämpa och administrera. Ett undantag försvårar hanteringen för både Skatteverket och för enskilda. Det geografiska område som föreslås medföra att skattskyldigheten inte inträder kan inte definieras 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 att man påförts trängselskatt.

Mer om förslagen G och H

Alternativen G och H finns presenterade i den utredningsrapport som togs fram i februari 2014 inför framställan till regeringen om ett särskilt backaundantag. Det är denna rapport som ligger till grund för Finansdepartementets analys att alternativ G är intressant om nu alternativ H har de nackdelar som Skatteverket och Transportstyrelsen anger. Delar av de invändningar som Skatteverket och Transportstyrelsen har mot alternativet H är även gällande mot alternativet G – Skatteverket är generellt negativt inställt till alla undantag.

Alternativ H innebär att en bil vars ägare (såväl privatperson som juridisk person) har sin adress i Brunnsbo, Backa, Skälltorp, Kärra och Skogome är automatiskt undantagen trängselskatt vid passage genom betalstationerna 17 – 21 (de ligger längs E 6 norr). Undantaget fastställs genom samkörning av vägtrafikregistrets uppgift om bilens hemadress och betalstationspassagen.

Alternativ G innebär att ett antal kontrollstationer uppförs på Lillhagsvägen och Tuvevägen. Men det är endast då bilen passerat både en sådan kontrollstation och en betalstation längs E 6, som trängselskatt tas ut. Regeln om undantag gäller således alla bilar och någon samkörning med bilregistret behövs inte. I stället krävs en omprogrammering inom det befintliga betastationssystemet för att kontrollen om passagera ska tas fram. I grunden inte olik den kontroll som redan idag görs för att kontrollera den s.k. flerpassageregeln.

Som framgår av tabellen i bilaga 2 är skillnaden mellan alternativen när man ska betala förhållandevis liten. En betydelsefull skillnad är dock att alternativet G gäller alla fordon oberoende om hemadress eller var de startat i staden. Skillnaden mellan alternativen är således främst att alternativ G medför tillgänglighetsförbättring även för besökare till Backaområdet.

Finansdepartementets analys

Finansdepartementet konstaterar att det visserligen finns invändningar från Skatteverket och Transportstyrelsen om att undantag införs, men skriver att det också finns skäl till att vidta åtgärder för att begränsa beskattningen för Backaområdet. Ett undantag bör således införas.

Departementet ansåg dock att det finns behov av att ta fram ytterligare underlag innan beslut fattas om hur ett undantag från trängselskatt i Backaområdet bör utformas. Därför går finansdepartementet nu ut på en ny remissomgång med frågan: Kan vi genomföra alternativ G istället för H? Om inte, vad är det för fel på G?

Den remiss som departementet skickat ut under 2014 avsåg att få in synpunkter på det av Göteborgs Stad och trafikverket föreslagna alternativ H. Departementet anser dock att även det som kallas alternativ G har fördelar och också är intressant. G-alternativet syftar till att endast genomfartstrafik genom Backa betalar trängselskatt genom att s.k. kontrollstationer uppförs. Den som före eller efter passagen av en betalstation även passerat en kontrollstation ska betala trängselskatt, om man passerat enbart en av betal-/kontrollstationen slipper man. Man har därför utarbetat ett lagförslag även kring detta

alternativ för att få en samlad bedömning av utformningen av undantaget från trängselskatt i Backaområdet.

Stadsledningskontorets analys

Förankring och förståelse

Göteborgs Stad har liksom övriga avtalsparter i det västsvenska paketet tagit ställning för att trängselskattesystemet behöver ändras för att mildra de negativa konsekvenserna för vardagslivet i Backaområdet. Kommunfullmäktige i Göteborg tog den 8 maj 2014 ställning för att införa ett lokalt undantagsområde där boende och näringsliv automatiskt skulle undantas skatteplikt vid passager genom betalstationerna nummer 17-21. Detta beslut föregicks av en partsgemensam lokal beslutsprocess där sammanlagt 16 olika förändringsförslag som tagits fram i en gemensam utredning granskades. Det ”vinnande” förslaget kallades i utredningen och i den lokala beslutsprocessen för alternativ H. I slutskedet av den lokala beslutsprocessen stod två alternativ mot varandra, alternativen G och H. Den 10 april förordade styrgruppen för det västsvenska paketet alternativ H. I beslutsunderlagen lyftes följande motiv fram:

- Alternativ H ger möjlighet för bilägande privatpersoner och företagare i Backa-, Bäckeboles-, Tagene- och Kärraområdena att färdas med bil inom stadsdelen utan att betala trängselskatt. Bland annat kan boende i Backa åka skattefritt till och från målpunkter norr om stadsdelen och öster om E6. Alternativ H leder därmed till likartade förbättringar för de berörda i dessa områden som alternativ G
- Alternativ H bedöms som lättare att förklara och förstå jämfört med alternativ G och kan därmed vara lättare att kommunicera och få acceptans för, åtminstone på kort sikt
- Alternativ H bedöms i ha större möjlighet att motverka den upplevda orättvisan i Backa än alternativ G, åtminstone på kort sikt
- Alternativ H kräver inga investeringar i ytterligare betalstationer på Hisingen

I juni 2014 genomfördes en andra telefonundersökning med boende på Norra Hisingen – den första gjordes under hösten 2013 som en förmätning av opinioner inför den stundande utredningen. I förmätningen hittades en opinionsbalans¹ på minus 70 för påståendet ”Jag tycker att placeringen av betalstationerna i Backa är bra.” I mätningen sommaren 2014 hittades en opinionsbalans på plus 58 för påståendet ”Jag tycker att slutförslaget för trängselskatt i Backa verkar bli bättre än så som det är idag”. Vidare hittades en opinionsbalans på plus 44 för påståendet ”Jag tycker att slutförslaget för trängselskatt i Backa är bra”. Göteborgs stad tolkar detta som ett relativt starkt lokalt stöd för alternativ H. Staden har inte gjort motsvarande undersökningar för alternativ G.

Den 27 maj genomförde Göteborgs Stads trafikkontor (på uppdrag av stadsledningskontoret) en snabbinsatt dialog för att informera om departementspromemorian och för att be de berörda om synpunkter på Regeringens promemoria. Ungefär 200 personer besök-

¹ Opinionsbalans är ett mått som används för att beskriva resultat av attitydfrågor där man kan ange sitt svar i en graderad skala om hur mycket man håller med ett givet påstående. I detta fall var skalan sjugradig där en etta betyder ”instämmer inte alls” och en sju betyder ”instämmer helt”. Opinionsbalansen beräknas som summan procentenheter för graderna fem, sex och sju minus summan procentenheter för graderna tre, två och ett. Opinionsbalansen kan variera mellan minus hundra och plus hundra. En opinionsbalans på minus sjuttio bör nog anses som extremt negativ i förhållande till påståendet.

te dialogutställningen på Selma Center under de sex timmar som dialogmötet varade. En sammanfattning av resultatet finns i bilaga 3. Mer om dialogprocessen finns på <http://trangskattibacka.se/>

Huvudintrycket från dialogen avseende den specifika sakfrågan kan sammanfattas i följande

”Backabornas favoritalternativ är fortfarande alternativ B, dvs ta bort stationerna 17-21 helt, liksom delen av station 22 som reglerar trafiken på Lundbyleden. Av de två alternativen anser många Backabor att G egentligen är det bästa alternativet, men eftersom det kommer att ta lång tid och kostar mycket, så är det bättre att genomföra alternativ H. Till saken hör att många backabor inte lutar på att kontrollstationerna i alternativ G inte på sikt omvandlas till vanliga betalstationer. H anses dessutom vara mycket lättare att förstå.”

Utredningsprocessen under vintern 2014 var en ovanlig process som präglades av en ömsesidig vilja till medskapande, där även de berörda i Backa fick möjlighet lämna förslag. Därför har de sexton förändringsförslagen som utredningen lade fram i sin slutrapport olika grader av medskapande. Det finns en betydande skillnad i graden av medskapande i alternativen H och G. Varianter av H-alternativet fördes fram spontant av hundratal deltagare i dialogprocessen inom utredningen och har också haft en stark förankring hos företrädare för många andra perspektivföreträdare. G-alternativet är framtaget av trängselskatteexperter, som med hjälp av de berördas vittnesmål om hur trängselskattesystemet påverkar deras vardagsliv, har designat en lösning som borde kunna ge de önskade lättnaderna men på ett annat sätt än alternativ H.

Totalt deltog cirka 1300 personer i dialogprocessen.

Alternativ H är fortfarande att föredra

Till att börja med är det värt att notera följande:

Finansdepartementet är fortsatt tydliga med att *”Ett undantag från trängselskatt bör införas i Backaområdet”*. Om detta finns det alltså ingen oenighet mellan Regeringen och Göteborgs Stad och de övriga parterna inom det västsvenska paketet.

Stadsledningskontoret bedömer liksom arbetsgruppen att H-alternativet fortfarande är att föredra.

Alternativ H är det alternativ som kommunfullmäktige rekommenderade i maj 2014. Stadsledningskontoret bedömer att om kommunstyrelsen skulle välja rekommendera alternativ G i remissväret, att frågan bör behandlas av kommunfullmäktige.

Det är också viktigt att förändringarna genomförs snabbt, något som framkom tydligt vid mötena med Backaborna i maj. Även detta talar för att välja alternativ H.

Arbetsgruppen tycker visserligen att G-alternativet är en tekniskt elegant lösning som ger fler berörda de efterfrågade skattelättnaderna. Arbetsgruppen ser också att lösningen bättre möter Transportstyrelsens och Skatteverkets kritik och att den lättförståeligare rimmar med de rättsbärande principerna om likabehandling, skatteneutralitet och likformighet.

Alternativet G lider dock av svårigheten att på ett lättfattligt sätt informera om vilken trängselskatt som bilisten kan få betala. Systemet är byggt för att bilisterna inte ska behöva stanna vid stationerna utan passagen ska automatiskt registreras och genom vind-

rutan ska bilisten kunna få den information man behöver om kostnaden. Alternativ G kombinerar två sorters stationer och en tidsregel med systemets övriga stationer och flerpassageundantag med sin tidsregel. Det är då i stort sett omöjligt att i ett friflödessystem förklara vilken avgiften blir. Därmed riskerar den 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. Dessutom, om det är något som man inte förstår, så är man av naturliga skäl negativ till detta .

Stadsutvecklingen i närområdet kommer troligen att kräva en förändring av skatteområdet. Då framstår G-alternativet också som onödigt dyrt med sina 15 miljoner kronor i investeringskostnad. Arbetsgruppen tror att administrationen av H-alternativet går att effektivisera, till exempel genom att ändra de sex gränsöverskridande postnummerområdena.

Det är också viktigt att förändringarna genomförs snabbt, något som framkom tydligt vid mötena med backaborna i maj. Även detta talar för att välja alternativ H.

Arbetsgruppen tolkar Transportstyrelsens och Skatteverkets kritik på följande vis: det föreslagna H-alternativet är varken olagligt eller tekniskt omöjligt, enligt dessa myndigheter är det dock juridisk olämpligt och ganska dyrt att administrera. Stadsledningskontoret anser dock att det finns en rad invändningar mot Transportstyrelsens och Skatteverkets analys.

Juridiska aspekter

Transportstyrelsen har i sitt remissvar anfört att Göteborgs Stads och Trafikverkets förslag strider mot likabehandlings-, likformighets- och skatteneutralitetsprincipen. Transportstyrelsen har inte närmare utvecklat grunderna för detta ställningstagande utöver att myndigheten anfört att ett undantagande av ett visst område från trängselskatt strider mot principen om likabehandling samt att positiv särbehandling av boende i ett visst område inte får förekomma med hänsyn till likformighetsprincipen och likabehandlingsprincipen. Stadsledningskontoret vill avseende dessa invändningar ändå anföra följande.

Likformighetsprincipen innebär att likartade fall ska beskattas på ett likartat sätt. Neutralitetsprincipen innebär att beskattningen ska vara utformad på ett sådant sätt att den är neutral i förhållandet mellan olika handlingsalternativ. Enligt denna princip ska beskattningen således inte styra hur den enskilde rangordnar olika handlingsalternativ.

Likformighetsprincipen eller likabehandlingsprincipen är en av de grundläggande principerna i det svenska rättssystemet. I kommunallagen kommer denna princip till uttryck genom den s.k. likställighetsprincipen som säger att kommuner ska behandla sina medlemmar lika om det inte finns sakliga skäl för något annat. Vad avser trängselskattens effekter kan Stadsledningskontoret inte se frågan på annat sätt än att boende i Backaområdet drabbats av särskilt höga trängselskatteavgifter på grund av trängselskattesystemets utformning jämfört med boende i andra stadsdelar såsom beskrivits i skrivelse daterad 2014-06-02. Därmed har likformighetsprincipen redan i nuläget ställts åt sidan. Staden anser således att det finns sakliga skäl att i detta hänseende behandla de boende i Backa på annat sätt än övriga trängselskattebetalare. 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. Staden anser mot denna bakgrund inte heller att det är fråga om en positiv särbehandling av boende i Backaområdet.

Vad avser skatteneutralitetsprincipen har Transportstyrelsen vare sig närmare förklarat hur myndigheten anser att skatteneutralitetsprincipen ska definieras i förhållande till trängselskatten och Backa-undantaget eller på vilket sätt myndigheten anser att undantaget bryter mot denna princip. Som staden uppfattar det är emellertid skatteneutralitetsprincipen främst tillämplig på skatter som enbart har ett fiskalt syfte, dvs enbart syftar till att generera inkomster till det allmänna. Trängselskatten är till sin natur en interventionistisk skatt som fränsett att bidra till finansieringen av infrastrukturprojekt även syftar till att förbättra miljön och minska trängsel. Detta innebär att den i sig avser att påverka den enskildes handlande och därmed inte är neutral. Staden har därmed svårt att se relevansen av detta argument mot Backa-undantaget.

Trafiktekniska aspekter

Arbetsgruppen bedömer att finansdepartementets bearbetning av G-alternativet i promemorian är ett steg framåt avseende möjligheten att förstå och kommunicera funktionen. Trots det bedömer arbetsgruppen att den fundamentala svårigheten att kommunicera alternativ G huvudsaklig kvarstår.

Arbetsgruppen tolkar promemorians kostnadsuppgifter på följande sätt (kronor):

Alternativ	Initial anpassnings-kostnad av system	Bedömd infrastruktur-investering	Årlig system- och administrations-kostnad	Intäktsbortfall
H	1 500 000	0	4-5 000 000	15 000 000
G	1 500 000	15 000 000	2 000 000	15 000 000

Om detta stämmer och om låneränta och diskonteringsränta är ungefär i samma nivå tar det ungefär fem till åtta år innan G-alternativets högre investeringskostnad har ätits upp av H-alternativets högre administrationskostnad.

Arbetsgruppen har inte under sommaren kunnat få en utförligare analys av kostnadsbedömningarna för initial systemanpassning och årlig system- och administrationskostnad. Vi tycker spontant att de senare verkar väldigt höga. Vi bedömer också att intäktsbortfallet för G-alternativet med hög sannolikhet borde bli högre än för H-alternativet eftersom det är fler berörda som får skattelättnaden i G-alternativet än i H-alternativet. Den tidigare bedömning att båda alternativen ligger inom intervallet 5-15 miljoner kronor kvarstår men att G-alternativet har en högre sannolikhet för att ligga högt i inom det intervallet än vad H-alternativet har. Det räcker att H-alternativets intäktsbortfall är cirka 2 miljoner kronor lägre än G-alternativets för att G-alternativets totalkostnad ska förbli högre på lång sikt än H-alternativet.

Centrala Hisingen (Östra Kvillebäcken, Backaplan och Frihamnen) håller på att inkluderas i Göteborgs innerstad. Inom tio år kommer dessa områden att vara tät innerstad. Det finns generellt en hög acceptans för att sådana stadsmiljöer ska ligga inne i trängselskatteområdet och det finns också starka funktionella skäl för det. Arbetsgruppen vill därför flagga för att trängselskatteområdet och dess betalstationsplaceringar inom ett decennium behöver ändras så att centrala Hisingen ingår i trängselskatteområdet. Då går

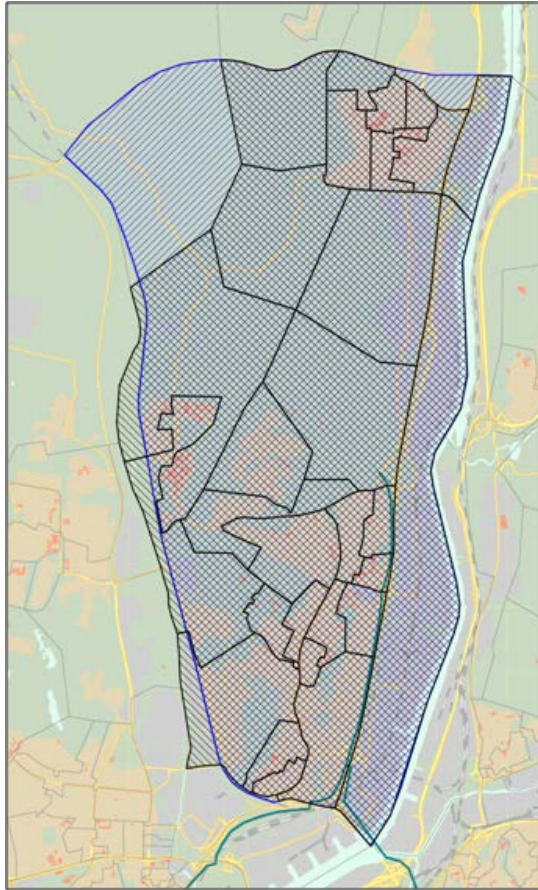
det att ompröva behovet av det så kallade backa-skäftet (betalstationerna nummer 17-21). I ljuset av detta resonemang tycker arbetsgruppen att en investering på cirka 15 miljoner kronor i ytterligare betalstationsliknande utrustning (de s.k. kontrollstationerna) i området framstår som en väl kostsam lösning.

Inom ett par tre år kommer trafiksystemanpassningarna kopplade till bygget av Marieholmsförbindelsen att leda till att Brunnsbomotet stängs och permanent avvecklas. Investeringen i en kontrollstation i Brunnsbomotet kommer därmed att bli extremt kostnadsineffektiv.

Arbetsgruppen tolkar Transportstyrelsen som att de anser att för att ett H-alternativ ska bli effektivt att administrera och så rättssäkert som möjligt, så måste undantaget kunna administreras med de uppgifter som Transportstyrelsen redan håller i register inom Vägtrafikregistret (VTR). Vi delar den uppfattningen. Den bästa funktionaliteten ges troligen om undantagsrätten går att avgöra med hjälp av postnummeruppgiften i VTR. Vissa postnummer ger automatiskt undantag medan alla andra postnummer inte berörs. En något sämre funktionalitet nås troligen om undantagsrätten kopplas till gatuadress. Bedömningsskillnaden bygger på en större risk för att någon inom systemet vid något tillfälle stavar en gatuadress fel än att man skriver in ett felaktigt postnummer. Inom området finns idag 6147 olika gatuadresser. Antalet postnummerområden är 31.

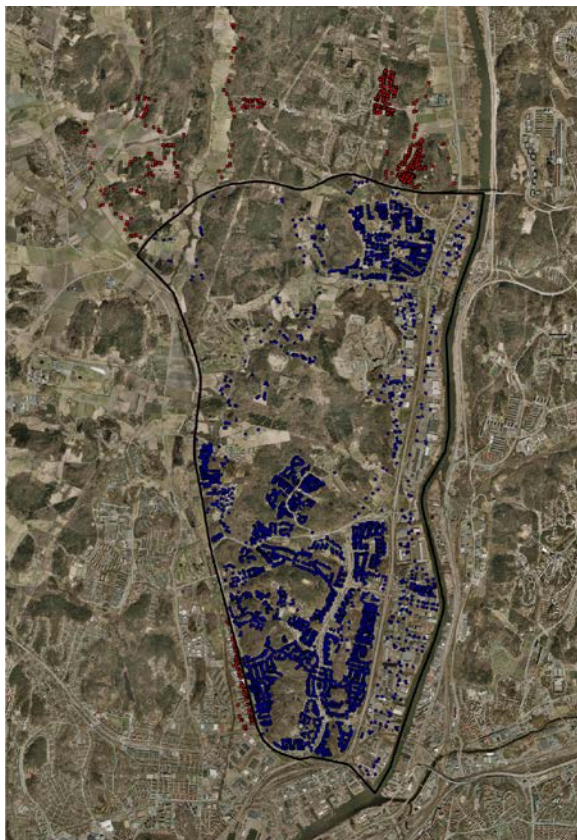
Trafikkontoret och Stadsbyggnadskontoret har under hösten 2014 tagit på sig att ”för all framtid” förse Transportstyrelsen med en exakt och aktuell lista med gatuadresser inom undantagsområdet. Två leveranser av sådana listor har skett till dags dato. Denna tjänst kan självklart göras tydligare genom ett avtal.

Kartan nedan visar hur liten skillnaden är mellan undantagsområdet och aktuell postnummerindelning.



Figur 1 Karta som visar skillnad mellan undantagsförslaget (blå streck) och postnummerområden (svarta streck).

Ungefär 500 gatuadresser utanför undantagsområdet delar postnummer med gatuadresser inom området. Postnumren som idag går över den föreslagna områdesgränsen är 42243, 42249, 42250, 42371 och 42565. Arbetsgruppen tycker att det skulle vara värt att utreda om dessa sex postnummerområden kunde ändras så att överensstämmelsen mellan postnummerområden och undantagsområden stämmer exakt. Göteborgs Stad, Transportstyrelsen eller Skatteverket har möjlighet att ansöka om mindre justering av dessa gränser hos Postnummerrådet, om man vill underlätta sin administration av undantaget.



Figur 2 Adresser inom undantagsområdet i blått och adresser utanför undantagsområdet med postnummer som både finns inom och utom området i rött.

Det tycks inte finnas någon befintlig svensk lagstiftning som använder postnummer som definierande metod för att variera en lag. De geografiska variationerna av exempelvis energiskatt och fordonsskatt definieras av kommunindelning. Emellertid används postnummersystemet som styrparameter i många av samhällets tillämpningar. Lagrådet har i remissvar på den förra regeringens förslag om så kallade nystartszoner öppnat för att skattelagstiftning kan medge skatteundantag med en geografisk indelning av betydligt mer instabil karaktär än postnummer (s.k. Sams-områden som är en statisk indelning som administreras av SCB).

Exempelvis Post- och Telestyrelsen kan ges i uppdrag att bevaka att postnummersystemet inte ändras så att Transportstyrelsens användning av postnummer som styrparameter inte skadas.

Arbetsgruppen anser att det skulle vara värt att utreda hur de årliga system- och administrationskostnaderna för H-alternativet påverkas om Transportstyrelsen kunde använda postnummersystemet som styrparameter för undantaget.

Sammantaget bedömer Arbetsgruppen att H-alternativet fortfarande är att föredra. Om behovet av undantag är övergående med att stadsutvecklingen i närområdet ändå kommer att kräva en förändring av skatteområdet så framstår G-alternativet inte bara som svårförståeligt utan också onödigt dyrt. Arbetsgruppen tror att administrationen av H-alternativet går att effektivisera ex genom att ändra de sex gränsöverskridande postnummerområdena.

Specifika synpunkter på departementspromemorian

I lagtextförslaget på sidan sju, under punkten fem nämns att betalstationen vid Ringömotet ska ingå i undantagshanteringen. Det måste vara ett skrivfel. Om inte, så motsätter sig Göteborgs Stad detta kraftigt. Betalstationen vid Ringömotet är en av de viktigaste i hela trängselskattesystemet då den beskattar resor både på Lundbyleden och genom Tingstadstunneln, två av de mest trängseldrabbade vägsträckorna i Västsverige. Lundbyleden behöver i detta område särskilt skydd framöver då det utöver dagens trafikmängder inom några år tillkommer ytterligare trafik genom tillkomsten av Marieholmsförbindelsen. Vidare innebär regeringens skrivning att man öppnar ett hål in i trängselkatteområdet så att det blir möjligt att norrifrån ta sig in till centrala Göteborg utan att betala trängselskatt. Vår bedömning är att detta leder till allvarliga effekter på trängsel, miljö, trafiksäkerhet och intäktsgenerering.

I lagtextförslaget på sidan sju, under punkten sex nämns att en av kontrollpunkterna skulle hamna på Lillhagsvägen, vid Brunnsbomotet. Formuleringen är olycklig. Göteborgs stad föreslår istället att denna kontrollpunkts placering formuleras ”Brunnsbomotet påfart västerut E6.21”, i likhet med placeringsbenämningarna för betalstationerna 20, 28 och 29.

Stadsledningskontoret

Hans Linderstad
Planeringsledare

Ylva Löf
Avdelningschef

Bilaga 1

Sammanfattning av finansdepartementets promemoria ”Särskilda bestämmelser om undantag från trängselskatt i Backaområdet i Göteborg – två modeller”.

Regeringen har skickat promemorian till 27 remissinstanser och vill ha instansernas svar på den frågan senast den 31 augusti 2015. Regeringen konstaterar att det förslag till undantag för Backaområdet som Göteborgs Stad och Trafikverket tagit fram och som finansdepartementet i höstas gjorde om till ett lagtextförslag har stött på tung kritik från två i sammanhanget tunga myndigheter. Detta har fått regeringen att tveka och finansdepartementet har därför gått tillbaka till den utredning som gjordes lokalt om trängselskatten i Backa under vintern 2014. Där hittade de alternativ G som de anser både ger fler berörda de önskade skattelättnaderna samtidigt som de bättre möter de kritiserande myndigheternas önskemål. Därför går finansdepartementet nu ut på en ny remissomgång med frågan: Kan vi genomföra alternativ G istället för H? Om inte, vad är det för fel på G?

I september 2014 skickade Finansdepartementet ut ett lagtextförslag på remiss. Förslaget var baserat på den hemställan som Göteborgs Stad och Trafikverket hade gjort tre månader tidigare. Motormännen stödde förslaget medan Kammarrätten i Stockholm, Domstolsverket, Förvaltningsrätten i Stockholm, Trafikanalys och Datainspektionen inte hade något att erinra mot förslaget. Dock avstyrkte Skatteverket och Transportstyrelsen förslaget. De två verken anger ungefär samma motiv för detta. Verken anför principiella skäl att det är olämpligt att införa undantag i skattelagstiftning då det strider mot grundläggande rättsprinciper om likabehandling mm. Vidare anför verken ett antal praktiska skäl. Undantagsförslaget kommer att kosta pengar att administrera och då de förslagna gränserna inte direkt går att översätta till uppgifter som redan finns i vägtrafikregistret finns risker för gränsdragningsproblem och av det efterföljande omprövningsprocesser.

Finansdepartementet konstaterar dock: *”Det finns anledning att, mot bakgrund av vad myndigheterna anfört, 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. 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.”*

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

Förutsättning för att inte skattskyldighet inträffar är att passage av någon kontrollpunkt har skett inom 30 minuter före eller efter passagen Därför uppförs nya s.k. kontrollpunkter som placeras på

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

Förändringen i systemet innebär att ny paragraf införs i lagen (2004:624) om trängselskatt. I övrigt gäller alltså samma regelsystem som idag.

I promemorian finns också lagförslaget kring tidigare förslag (alternativ H), där tilläggsparagrafen innebär att skattskyldigheten inte inträder vid de utpekade betalstationerna längs E6 norr för bil 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.

Promemorian i sin helhet finns att hämta via följande länk

<http://trangelskattibacka.se/wp-content/uploads/2015/05/Promemoria.pdf>.

Utredningen om trängselskatt i Backa finns att hämta från följande länk:

http://www2.trafikkontoret.goteborg.se/resourcelibrary/Backa_slutrapport_TRYCKDO_K_print_140217.pdf

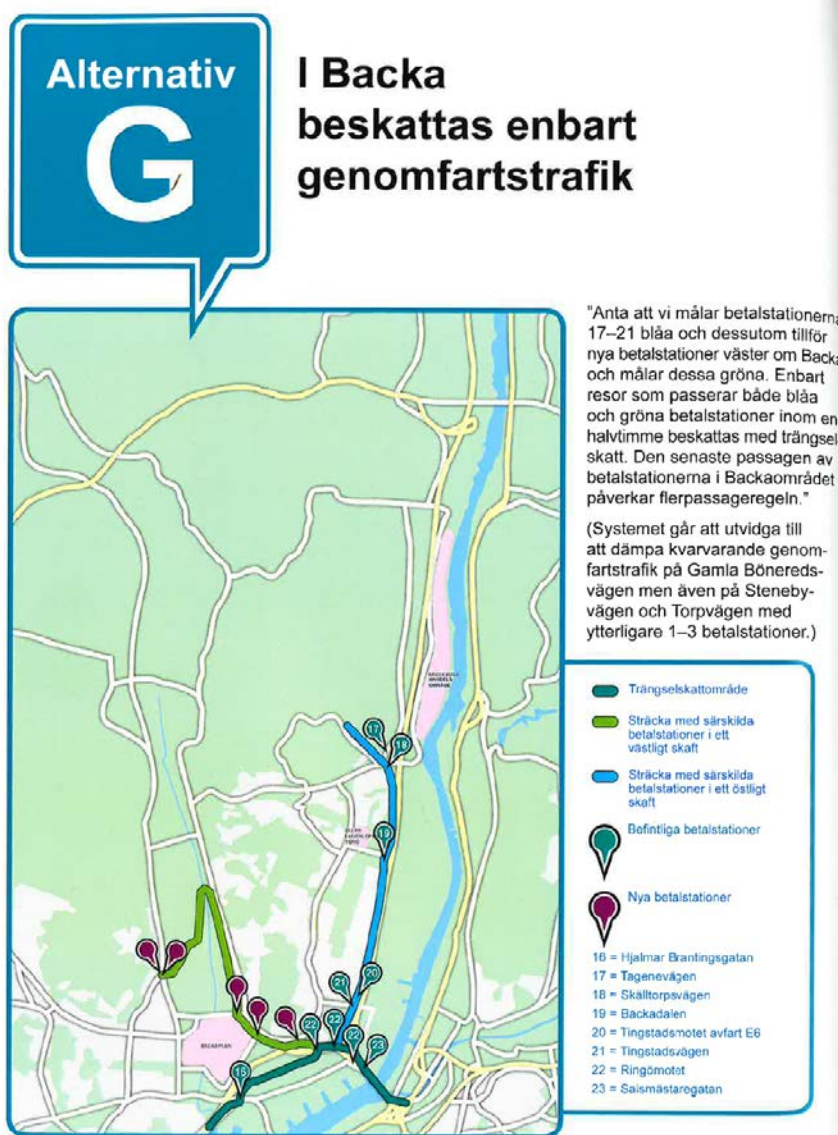
Bilaga 2

Mer information om alternativ G och H

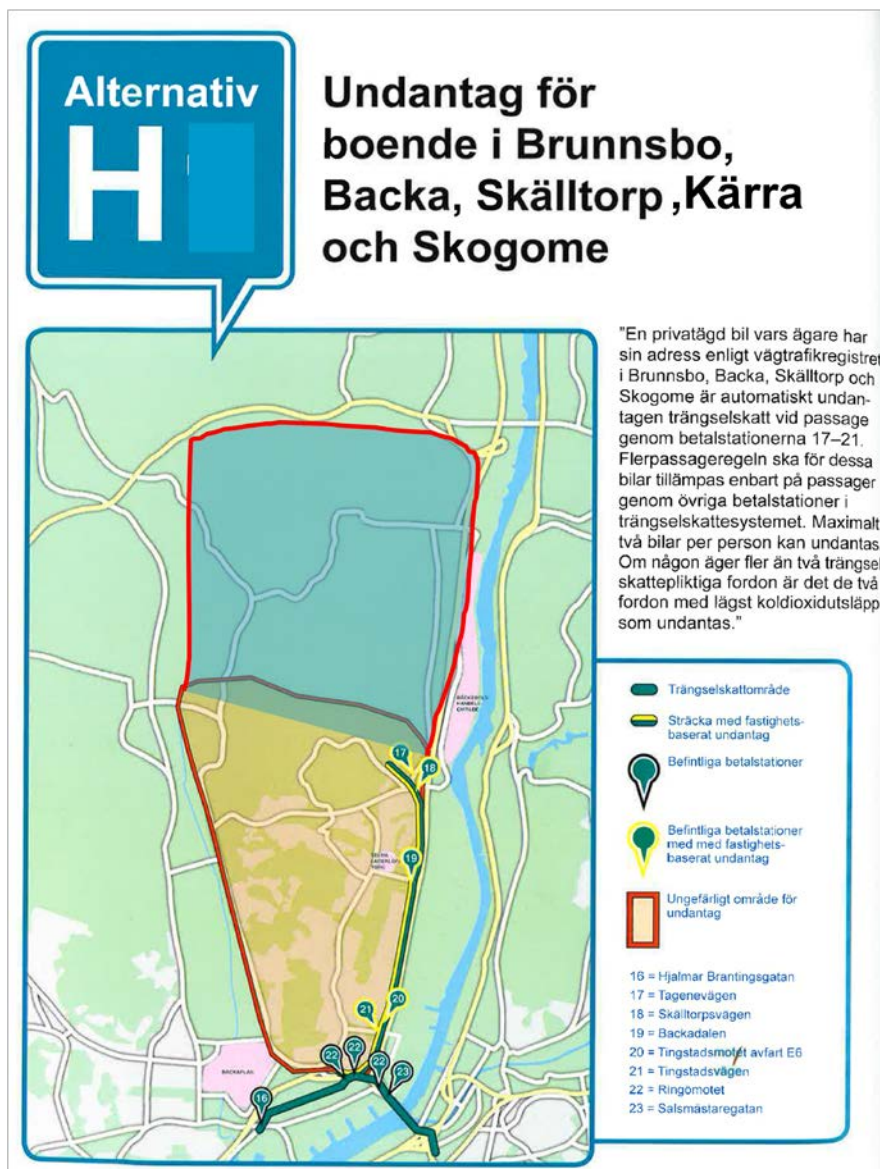
Styrgruppen för Västsvenska paketet tog under hösten 2013 fram en utredning ”Trängselskatt i Backa – går den att förbättra?” med förslag på hur man genom fysiska eller administrativa åtgärder kunde minska trängselskattens negativa effekter för boende och näringsidkare i Backa och Bäckebo.

I rapporten presenteras alternativen med noteringar om hur man tolkar inkomna synpunkter från boende och företrädare för olika perspektiv. Trafikeffekter och andra effekter redovisas också.

Bilder (bearbetade) ur ”Trängselskatt i Backa – Går den att förbättra?”



Bilden ur rapporten för alternativ H har bearbetats eftersom lagförslaget innebär att även boende i Kärra ingår i undantagsområdet enligt lagförslaget.



Eftersom förslagets innebörd är svår att se ges i nedanstående tabell exempel på vad alternativen medför när trängselskatt ska betalas:

Resa	Alternativ G	Alternativ H
Från Brunnsbo till Bäcke- bol via Litteraturgatan	Ingen trängselskatt	Ingen trängselskatt
Från Tuve till Bäcke- bol via Skälltorpsvägen	Trängselskatt	Trängselskatt
Från Selma Lagerlöfs torg till Backaplan	Ingen trängselskatt	Ingen trängselskatt
Från Wieselgrensplatsen och Selma Lagerlöfs torg	Ingen trängselskatt	Ingen trängselskatt
Från Wieselgrensplatsen till Bäcke- bol via E 6	Trängselskatt	Trängselskatt
Från Kärra till Selma La- gerlöfs torg via Bäcke- bolsmotet	Ingen trängselskatt	Ingen trängselskatt
Från Kärra till Selma La- gerlöfs torg via Bäcke- bolsmotet med liten firma- bil registrerad i Backa	Ingen trängselskatt	Ingen trängselskatt
Från Kärra till Selma La- gerlöfs torg via Bäcke- bolsmotet med liten firma- bil registrerad i Säve eller Gerrebacka	Ingen trängselskatt	Trängselskatt
Från Nordstan till Backa via Göta älvbron	Trängselskatt	Trängselskatt
Från Mölndal till Tuve	Trängselskatt	Trängselskatt

Bilaga 3

Förslag till yttrande till Finansdepartementet

Finansdepartementet
103 33 STOCKHOLM

e-post:

fi.registrator@regeringskansliet.se

Yttrande kring promemorian ”Särskilda bestämmelser om undantag från trängselskatt i Backaområdet i Göteborg – två modeller”

Göteborgs Stad har ombetts att ge synpunkter på den promemoria som Finansdepartementet tagit fram kring ett undantag från trängselskatt i Backaområdet i Göteborg.

I en bilaga ges ett referat av ett dialogmöte med backaborna 27 maj 2015 kring alternativen.

Göteborgs Stad föreslår fortfarande alternativ H

Till att börja med är det värt att notera följande:

Finansdepartementet är fortsatt tydliga med att ”*Ett undantag från trängselskatt bör införas i Backaområdet*”. Om detta finns det alltså ingen oenighet mellan Regeringen, Göteborgs Stad och de övriga parterna inom det västsvenska paketet.

Göteborgs Stad bedömer tillsammans med Göteborgs Stad att H-alternativet fortfarande är att föredra.

Alternativ H är det alternativ som kommunfullmäktige rekommenderade i maj 2014.

Det är också viktigt att förändringarna genomförs snabbt, något som framkom tydligt vid mötena med Backaborna i maj. Även detta talar för att välja alternativ H.

Göteborgs Stad tycker visserligen att G-alternativet är en tekniskt elegant lösning som ger fler berörda de efterfrågade skattelättnaderna. Göteborgs Stad ser också att lösningen bättre möter Transportstyrelsens och Skatteverkets kritik och att den lättförståeligare rimmar med de rättsbärande principerna om likabehandling, skatteneutralitet och likformighet.

Alternativet G lider dock av svårigheten att på ett lättfattligt sätt informera om vilken trängselskatt som bilisten kan få betala. Systemet är byggt för att bilisterna inte ska behöva stanna vid stationerna utan ska automatiskt registreras och genom vindrutan kunna få den information de behöver om kostnaden. Alternativ G kombinerar två sorters stationer och en tidsregel med systemets övriga stationer och flerpassageundantag med sin tidsregel. Det är då i stort sett omöjligt att i ett friflödessystem förklara vilken avgiften

blir. Därmed riskerar den 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. Dessutom, om det är något som man inte förstår, så är man av naturliga skäl negativ till detta .

Stadsutvecklingen i närområdet kommer troligen att kräva en förändring av skatteområdet. Då framstår G-alternativet också som onödigt dyrt med sina 15 miljoner kronor i investeringskostnad. Göteborgs Stad tror att administrationen av H-alternativet går att effektivisera, till exempel genom att ändra de sex gränsöverskridande postnummerområdena.

Det är också viktigt att förändringarna genomförs snabbt, något som framkom tydligt vid mötena med backaborna i maj. Även detta talar för att välja alternativ H.

Göteborgs Stad tolkar Transportstyrelsens och Skatteverkets kritik på följande vis: det föreslagna H-alternativet är varken olagligt eller tekniskt omöjligt, enligt dessa myndigheter är det dock juridisk olämpligt och ganska dyrt att administrera. Göteborgs Stad anser dock att det finns en rad invändningar mot Transportstyrelsens och Skatteverkets analys.

Juridiska aspekter

Transportstyrelsen har i sitt remissvar anfört att Göteborgs Stads och Trafikverkets förslag strider mot likabehandlings-, likformighets- och skatteneutralitetsprincipen. Transportstyrelsen har inte närmare utvecklat grunderna för detta ställningstagande utöver att myndigheten anfört att ett undantagande av ett visst område från trängselskatt strider mot principen om likabehandling samt att positiv särbehandling av boende i ett visst område inte får förekomma med hänsyn till likformighetsprincipen och likabehandlingsprincipen. Göteborgs Stad vill avseende dessa invändningar ändå anföra följande.

Likformighetsprincipen innebär att likartade fall ska beskattas på ett likartat sätt. Neutralitetsprincipen innebär att beskattningen ska vara utformad på ett sådant sätt att den är neutral i förhållandet mellan olika handlingsalternativ. Enligt denna princip ska beskattningen således inte styra hur den enskilde rangordnar olika handlingsalternativ.

Likformighetsprincipen eller likabehandlingsprincipen är en av de grundläggande principerna i det svenska rättssystemet. I kommunallagen kommer denna princip till uttryck genom den s.k. likställighetsprincipen som säger att kommuner ska behandla sina medlemmar lika om det inte finns sakliga skäl för något annat. Vad avser trängselskattens effekter kan Göteborgs Stad inte se frågan på annat sätt än att boende i Backaområdet drabbats av särskilt höga trängselskatteavgifter på grund av trängselskattesystemets utformning jämfört med boende i andra stadsdelar såsom beskrivits i skrivelse daterad 2014-06-02. Därmed har likformighetsprincipen redan i nuläget ställts åt sidan. Staden anser således att det finns sakliga skäl att i detta hänseende behandla de boende i Backa på annat sätt än övriga trängselskattebetalare. 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. Staden anser mot denna bakgrund inte heller att det är fråga om en positiv särbehandling av boende i Backaområdet.

Vad avser skatteneutralitetsprincipen har Transportstyrelsen vare sig närmare förklarat hur myndigheten anser att skatteneutralitetsprincipen ska definieras i förhållande till trängselskatten och Backa-undantaget eller på vilket sätt myndigheten anser att undantaget bryter mot denna princip. Som staden uppfattar det är emellertid skatteneutralitetsprincipen främst tillämplig på skatter som enbart har ett fiskalt syfte, dvs enbart syftar till att generera inkomster till det allmänna. Trängselskatten är till sin natur en interventionistisk skatt som fränsett att bidra till finansieringen av infrastrukturprojekt även syftar till att förbättra miljön och minska trängsel. Detta innebär att den i sig avser att påverka den enskildes handlande och därmed inte är neutral. Staden har därmed svårt att se relevansen av detta argument mot Backa-undantaget.

Trafiktekniska aspekter

Göteborgs Stad bedömer att finansdepartementets bearbetning av G-alternativet i promemorian är ett steg framåt avseende möjligheten att förstå och kommunicera funktionen. Trots det bedömer Göteborgs Stad att den fundamentala svårigheten att kommunicera alternativ G huvudsaklig kvarstår.

Göteborgs Stad tolkar promemorians kostnadsuppgifter på följande sätt (kronor):

Alternativ	Initial anpassnings-kostnad av system	Bedömd infrastruktur-investering	Årlig system- och administrations-kostnad	Intäktsbortfall
H	1 500 000	0	4-5 000 000	15 000 000
G	1 500 000	15 000 000	2 000 000	15 000 000

Om detta stämmer och om låneränta och diskonteringsränta är ungefär i samma nivå tar det ungefär fem till åtta år innan G-alternativets högre investeringskostnad har ätits upp av H-alternativets högre administrationskostnad.

Göteborgs Stad har inte under sommaren kunnat få en utförligare analys av kostnadsbedömningarna för initial systemanpassning och årlig system- och administrationskostnad. Staden tycker spontant att de senare verkar väldigt höga och bedömer också att intäktsbortfallet för G-alternativet med hög sannolikhet borde bli högre än för H-alternativet eftersom det är fler berörda som får skattelättnaden i G-alternativet än i H-alternativet. Den tidigare bedömning att båda alternativen ligger inom intervallet 5-15 miljoner kronor kvarstår men att G-alternativet har en högre sannolikhet för att ligga högt i inom det intervallet än vad H-alternativet har. Det räcker att H-alternativets intäktsbortfall är cirka 2 miljoner kronor lägre än G-alternativets för att G-alternativets totalkostnad ska förbli högre på lång sikt än H-alternativet.

Centrala Hisingen (Östra Kvillebäcken, Backaplan och Frihamnen) håller på att inkluderas i Göteborgs innerstad. Inom tio år kommer dessa områden att vara tät innerstad. Det finns generellt en hög acceptans för att sådana stadsmiljöer ska ligga inne i trängsel-skatteområdet och det finns också starka funktionella skäl för det. Göteborgs Stad vill därför flagga för att trängsel-skatteområdet och dess betalstationsplaceringar inom ett decennium behöver ändras så att centrala Hisingen ingår i trängsel-skatteområdet. Då går det att ompröva behovet av det så kallade backa-skaftet (betalstationerna nummer 17-21). I ljuset av detta resonemang tycker Göteborgs Stad att en investering på cirka 15

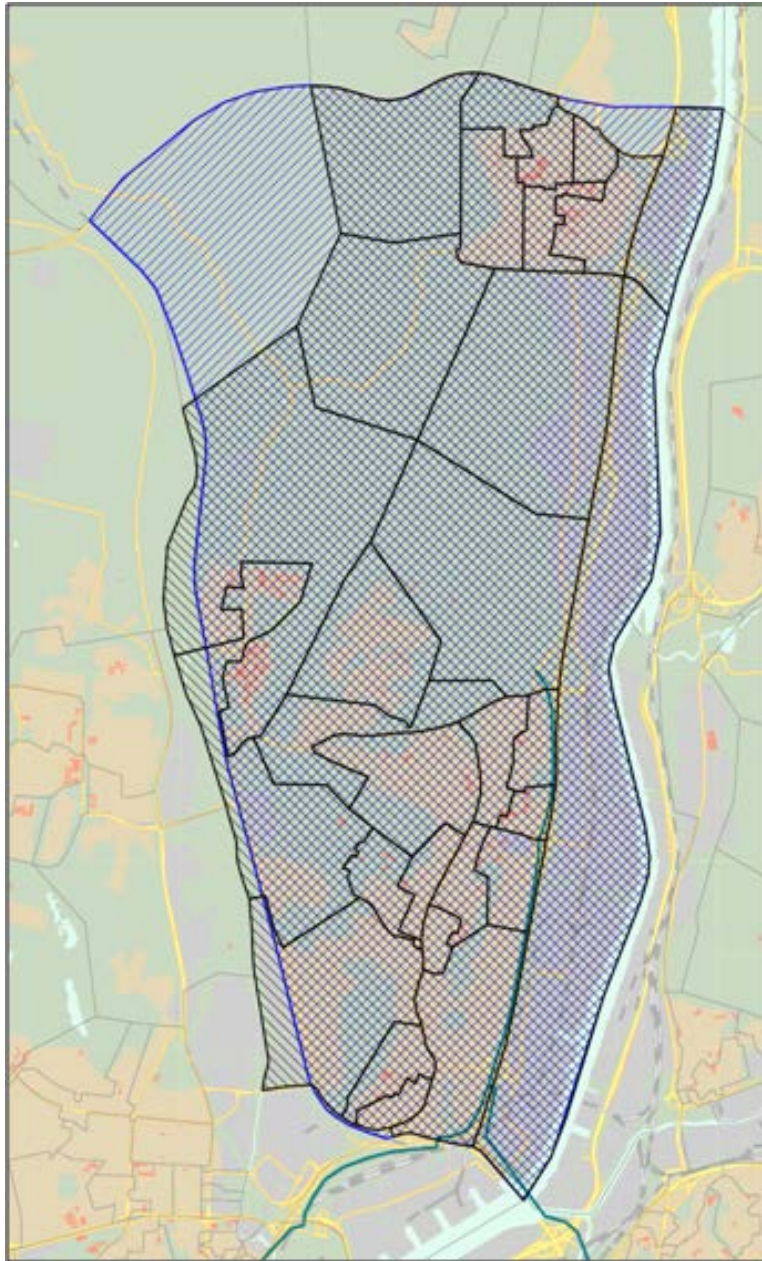
miljoner kronor i ytterligare betalstationsliknande utrustning (de s.k. kontrollstationerna) i området framstår som en väl kostsam lösning.

Inom ett par tre år kommer trafiksystemanpassningarna kopplade till bygget av Marieholmsförbindelsen att leda till att Brunnsbomotet stängs och permanent avvecklas. Investeringen i en kontrollstation i Brunnsbomotet kommer därmed att bli extremt kostnadsineffektiv.

Göteborgs Stad tolkar Transportstyrelsen som att de anser att för att ett H-alternativ ska bli effektivt att administrera och så rättssäkert som möjligt, så måste undantaget kunna administreras med de uppgifter som Transportstyrelsen redan håller i register inom Vägtrafikregistret (VTR). Vi delar den uppfattningen. Den bästa funktionaliteten ges troligen om undantagsrätten går att avgöra med hjälp av postnummeruppgiften i VTR. Vissa postnummer ger automatiskt undantag medan alla andra postnummer inte berörs. En något sämre funktionalitet nås troligen om undantagsrätten kopplas till gatuadress. Bedömningsskillnaden bygger på en större risk för att någon inom systemet vid något tillfälle stavar en gatuadress fel än att man skriver in ett felaktigt postnummer. Inom området finns idag 6147 olika gatuadresser. Antalet postnummerområden är 31.

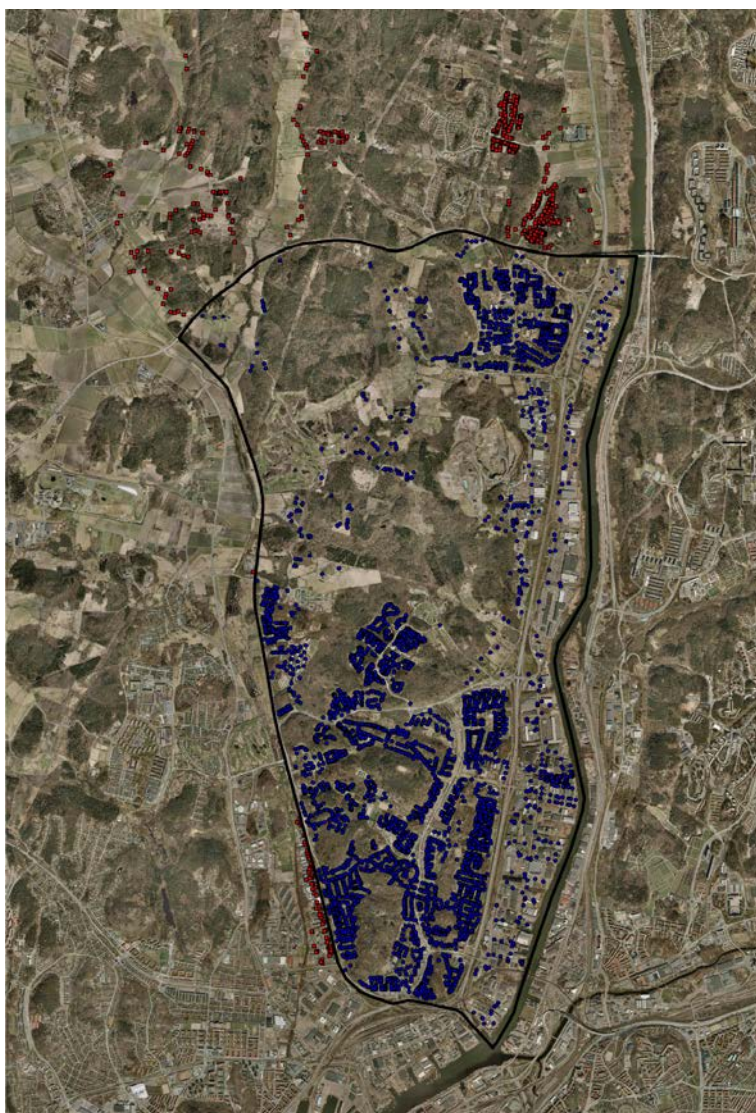
Trafikkontoret och Stadsbyggnadskontoret har under hösten 2014 tagit på sig att ”för all framtid” förse Transportstyrelsen med en exakt och aktuell lista med gatuadresser inom undantagsområdet. Två leveranser av sådana listor har skett till dags dato. Denna tjänst kan självklart göras tydligare genom ett avtal.

Kartan nedan visar hur liten skillnaden är mellan undantagsområdet och aktuell postnummerindelning.



Figur 1 Karta som visar skillnad mellan undantagsförslaget (blå streck) och postnummerområden (svarta streck).

Ungefär 500 gatuadresser utanför undantagsområdet delar postnummer med gatuadresser inom området. Postnumren som idag går över den föreslagna områdesgränsen är 42243, 42249, 42250, 42371 och 42565. Göteborgs Stad tycker att det skulle vara värt att utreda om dessa sex postnummerområden kunde ändras så att överensstämmelsen mellan postnummerområden och undantagsområden stämmer exakt. Göteborgs Stad, Transportstyrelsen eller Skatteverket har möjlighet att ansöka om mindre justering av dessa gränser hos Postnummerrådet, om man vill underlätta sin administration av undantaget.



Figur 2 Adresser inom undantagsområdet i blått och adresser utanför undantagsområdet med postnummer som både finns inom och utom området i rött.

Det tycks inte finnas någon befintlig svensk lagstiftning som använder postnummer som definierande metod för att variera en lag. De geografiska variationerna av exempelvis energiskatt och fordonsskatt definieras av kommunindelning. Emellertid används postnummersystemet som styrparameter i många av samhällets tillämpningar. Lagrådet har i remissvar på den förra regeringens förslag om så kallade nystartszoner öppnat för att skattelagstiftning kan medge skatteundantag med en geografisk indelning av betydligt mer instabil karaktär än postnummer (s.k. Sams-områden som är en statisk indelning som administreras av SCB).

Exempelvis Post- och Telestyrelsen kan ges i uppdrag att bevaka att postnummersystemet inte ändras så att Transportstyrelsens användning av postnummer som styrparameter inte skadas.

Göteborgs Stad anser att det skulle vara värt att utreda hur de årliga system- och administrationskostnaderna för H-alternativet påverkas om Transportstyrelsen kunde använda postnummersystemet som styrparameter för undantaget.

Sammantaget bedömer Göteborgs Stad att H-alternativet fortfarande är att föredra. Om behovet av undantag är övergående med att stadsutvecklingen i närområdet ändå kommer att kräva en förändring av skatteområdet så framstår G-alternativet inte bara som svårförståeligt utan också onödigt dyrt. Göteborgs Stad tror att administrationen av H-alternativet går att effektivisera ex genom att ändra de sex gränsöverskridande postnummerområdena.

Specifika synpunkter på departementspromemorian

I lagtextförslaget på sidan sju, under punkten fem nämns att betalstationen vid Ringömotet ska ingå i undantagshanteringen. Det måste vara ett skrivfel. Om inte, så motsätter sig Göteborgs Stad detta kraftigt. Betalstationen vid Ringömotet är en av de viktigaste i hela trängselskattesystemet då den beskattar resor både på Lundbyleden och genom Tingstadstunneln, två av de mest trängseldrabbade vägsträckorna i Västsverige. Lundbyleden behöver i detta område särskilt skydd framöver då det utöver dagens trafikmängder inom några år tillkommer ytterligare trafik genom tillkomsten av Marieholmsförbindelsen. Vidare innebär regeringens skrivning att man öppnar ett hål in i trängselskatteområdet så att det blir möjligt att norrifrån ta sig in till centrala Göteborg utan att betala trängselskatt. Vår bedömning är att detta leder till allvarliga effekter på trängsel, miljö, trafiksäkerhet och intäktsgenerering.

I lagtextförslaget på sidan sju, under punkten sex nämns att en av kontrollpunkterna skulle hamna på Lillhagsvägen, vid Brunnsbomotet. Formuleringen är olycklig. Göteborgs stad föreslår istället att denna kontrollpunkts placering formuleras "Brunnsbomotet påfart västerut E6.21", i likhet med placeringsbenämningarna för betalstationerna 20, 28 och 29.

För Göteborgs kommunstyrelse

Bilaga

Sammanfattning av de synpunkter som kom fram vid dialogmötet med backaborna den 27 maj 2015

Bakgrund

Den 22 maj kom det till Göteborg Stads kännedom att Regeringen dagen innan skickat ut en departementspromemoria om trängselskatten i Backa på remiss. Tolkningen av remissen från vår sida är följande: ”Regeringen fick i höstas kritik för sitt lagförslag om trängselskatteundantag i Backa av två tunga instanser. För att möta den kritiken har Regeringen gått tillbaka till det lokala utredningsmaterialet och funnit att G-alternativet skulle kunna fungera bättre än det föreslagna H-alternativet. Nu frågar Regeringen i ny remiss frågan ”vad är det för fel på G-alternativet, och varför skulle vi inte kunna genomföra det istället för H?”

För att informera om detta, men också för att be de berörda om synpunkter på Regeringens fråga genomförde Göteborgs Stads trafikkontor (på uppdrag av stadsledningskontoret) en snabbinsatt dialog redan fem dagar senare, den 27 maj.

Ungefär 200 personer besökte dialogutställningen på Selma Center under de sex timmar vi genomförde dialogen.

Sammanfattning av synpunkter som framkom vid dialogen

Som underlag till denna sammanfattning finns en anteckning som återger de anteckningar som fördes på plats vid samtalsborden av de neutrala samtalsledarna, och renskrivna dagen eller dagarna efter. Struktur och detaljeringsgrad varierar.

Om alternativ H

Fördelar

- Vi har vant oss med tanken.
- Är enkelt att förstå
- Bör kunna införas snabbt
- Alternativ H har en starkare lokal förankring.

Nackdelar

- Ger ej lättnader för våra besökare och ej för boende i Tuve och Gerrebacka,
- Risk för att det inte kan genomföras, pga juridiken.
- Kanske genererar ett genomförande av H nya krav på undantag för andra delar av staden, vilket till slut undergräver hela systemet.

Om alternativ G

Fördelar

- Ger faktiskt lättnader för fler.
- Låt regeringen få som de vill – det viktiga är att det blir en förändring.

Nackdelar

- Verkar väldigt dyrt att införa.
- Det är väldigt svårt att förstå hur G är tänkt att fungera
- Det tar säkert ett år extra att införa.
- Risk för att trafiken ökar inne i Backa, då förslaget öppnar för en ”smitväg norr-ifrån” till Volvo-Tuve mm.
- Vi litar inte på att kontrollstationerna inte omvandlas till vanliga betalstationer.

Övriga perspektiv

- Vårt favoritalternativ är fortfarande alternativ B, dvs ta bort stationerna 17-21 helt.
- Av de två alternativen är G egentligen det bästa alternativet, men eftersom det kommer att ta lång tid och kostar mycket, så är det bättre att genomföra alternativ H.
- Detta får inte ta mer tid än det redan gjort. Ta ett beslut NU. Denna process går för långsamt och nu när alternativ G kommer in i bilden tar det bara ännu mera tid. Det fanns ett LÖFTE om att det skulle ske vid årsskiftet. Jag är rädd för att G alternativet skulle ta väldigt lång tid och det vore mycket olyckligt.
- ”Alla är ju överens om att nuvarande lösning är orättvis och fel, till Backabornas nackdel. När den nya rättvisare lösningen börjar gälla måste Backaborna retroaktivt få tillbaka den skatt man betalat ”felaktigt” sedan trängselskattens införande.”
- ”Lika inför lagen? Vi är inte lika inför lagen så som det är nu med diskrimineringen av Backaområdet. Detta med trängselskatten i Backa är en ren klassfråga. Annars borde det finnas lika många stationer söder om staden...
- Ta hit finansdepartementet, de verkar inte förstå. De behöver komma hit och träffa oss. Varför kan inte Göteborgs stad ha beslutsmakt över dessa frågor? Det borde de ha. Stockholm vet ju inte hur läget är här.
- ”Jag pratar inte för mig själv – jag har råd att betala – utan för andra Backabor som inte har råd och som då blir arga och hittar på djävulskap. Skjutningar och att man slår sönder busskurar hänger samman med detta. Rent psykologiskt har dessa saker med varandra att göra, för man mår mentalt dåligt. Det hänger också ihop med bostadsbrist och trångboddhet.”
- ”Jag vill se kalkyler på varför driftskostnaden för H-alternativet gått upp från 750 tusen kr till fem miljoner per år.”
- Vi litar inte på politikerna och denna process skapar ännu mera av det förakt som vi känner.
- Folkomröstningen ska gälla, punkt!