

## Motion till riksdagen 2013/14:K348

av **Gunnar Andrén (FP)**

# Personlig integritet och trängselskatt

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att av integritetsskäl införa ett kontantbetalningsalternativ vid betalning av trängselskatt eller trängselavgifter.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa ett förtydligande i 2009 års offentlighets- och sekretesslag 9 och 10 kap. om att utlämnande av uppgift om beslut i trängselskatteärende till annan myndighet inte är tillåtet.

## Motivering

Riksdagen har med beslut vid riksmötena 2004, 2006 och 2010 möjliggjort införandet av trängselskatt med början i Stockholms kommun den 3 januari 2006, permanent från den 1 januari 2007, och i Göteborgs stad den 1 januari 2013.

Skatteuttaget, möjligen i framtiden omvandlad till avgift, torde bli en omfattande finansieringskälla för infrastrukturinvesteringar efter att ha införts som miljöskatt.

Det kan inte heller uteslutas – utan snarast hållas för troligt trots den tydliga ändamålsglidningen i motiveringen för införandet 2004 – att denna statliga finansieringskälla, redan använd för att finansiera Förbifart Stockholm i Stockholms län och Västpaketet i Västra Götalandsregionen – och aviserad som finansiering av den blivande tunnelbanan till Nacka och Barkarby – kan komma att införas på många fler ställen i vårt land.

Närmast på tur tycks stå avgift för att åka över den nya bron över Sundsvallsfjärden, att passera den nybyggda bron över Motala ström i Motala kommun eller bron över Skurusundet i Nacka stad; att den skatten – eller avgiften – skulle kunna motiveras av trängselskäl i dessa fall faller på sin egen orimlighet.

## Fel! Okänt namn på

Också den nya Skurubron över Skurusundet inom Nacka stad, tycks bli finansierad med skatt eller avgift. Där kompliceras dock införandet av att boende i delar av Nacka stad, bortom Skurusundet, liksom samtliga vägresenärer i Värmdö kommun, som saknar annan landförbindelse med Stockholm än via Skurusundet, kan få betala två skatter och/eller avgifter för att komma till eller från hemkommunen.

Sedan 1 juli 2000 tas ju avgifter också ut för nyttjande av Öresundsbron, dock är det ingen skatt och ingen fordonsregistrering förekommer heller därstädes.

Beslutet att med avgifter under 20 år från 1993 finansiera Rödöbron i Jämtland pågick åren 1993–1999, alltså sex år, innan regeringen upphävde beslutet. Avgiften blev ett ekonomiskt fiasko, finansieringen med direkta trafikskattemedel blev nödvändig eftersom bron kom att ratas av allt fler bilister. Registrering av passerande fordon förekom inte.

Sannolikheten talar nu för att så kallad trängselskatt eller trängselavgifter kan komma att införas på fler ställen i landet. Närmast i tur kan tänkas ligga flygplatsen Arlanda i Sigtuna kommun, med det uttalade syftet att minska koldioxidutsläppen. Huruvida ett fordon som åker till och från Arlanda skall registreras, kan komma att bli en intressant integritetsfråga i framtiden.

Hur det än blir, så är det uppenbart att skattebeslut eller avgifter i trafiken inte bara är en finansieringsfråga utan också en integritetsfråga.

Det är alltså uppenbart att en ändamålsförskjutning för trängselskatten inträffat.

Det motiverar i hög grad att riksdagen – och i synnerhet dess konstitutionsutskott, som avslagit alla tidigare motionsyrkanden i denna riktning utan motivering (senast 3 maj 2012, motionen 2012/13:T477 har ännu inte behandlats av det arbetstygda konstitutionsutskottet som i februari 2013 fick överta den från trafikutskottet) – noga överväger integritetsaspekterna i fråga om trängselskatter.

De miljöskäl som, utöver rent partipolitiska maktöverväganden, motiverade införandet 2004 av områdesskatten i Stockholm har alltså vid riksdagsbeslutet 2010 avseende Göteborg förbyts till att bli en ren finansieringskälla för ett stort trafikprojekt. Av Västpaketet skall 17 miljarder finansieras genom statsbidrag, 14 miljarder via trängselskatt och knappt 3 miljarder av Göteborgs stad samt Västra Götalandsregionen.

Denna ändamålsglidning blev tydlig i Stockholm redan 2007 då riksdagen träffade beslut om att nettointäkterna från trängselskatten i Stockholm ograve-rat skall tillföras trafikprojektet Förbifart Stockholm – som i huvudsak passerar genom och under andra kommuner än Stockholm, främst Solna stad, Ekerö och Botkyrka.

Konflikten mellan bevarandet av personlig integritet och kostnadsmässig effektiv indrivning av trängselskatt (eller trängselavgift), oavsett var i landet och hur skatterna eller avgifterna kan komma att användas i framtiden, likaså om utlandsregistrerade fordon eller ej kan komma att omfattas, är emellertid en realitet.

Konflikt mellan skyddet av personlig integritet, att få resa vart man vill utan att bli registrerad med mindre att man bryter mot trafiklagstiftningen, och

behovet av ett snabbt, smidigt och betalningssäkert betalningssystem, aktualiserar behovet av ett kompletterande kontantbetalningsalternativ – utan varje form av teknisk registrering av fordonspassage.

Riksdagens beslut 2004 att införa trängselskatten i Stockholm var ett tidsbegränsat beslut medan 2006 års beslut innebar att den infördes permanent i Stockholm från 1 januari 2007. Beslutet 2010 om införande av trängselskatt i Göteborg, innebär att skatten utgår permanent från 1 januari 2013.

Den 9 april 2008 aktualiserade jag i en riksdagsdebatt frågan om den personliga integriteten vid betalning av trängselskatt.

Det vore att kraftigt överdriva att påstå att engagemanget i frågan utifrån den aspekt jag ansåg viktig, integriteten, var noterbart. Principer är stundom svåra att debattera.

Bakgrunden var den olustkänsla som infunnit sig hos många, men säkert inte alla, över att den personliga integriteten träds förnär då beslut om debitering av trängselskatt bygger på total registrering av registreringsnummer hos alla fordon som passerar en vägtull, skattepliktiga fordon eller inte.

Mot den bakgrunden anser jag att ett kontantalternativ, utan varje form av registrering, måste införas. Det behöver självfallet inte användas av alla – men bör finnas.

Frågan blev under 2008 även publikt aktuell sedan en tidning genom att begära ut skattebeslut – en offentlig handling – kartlagt en på sin ort välkänd persons, en kommunstyrelseordförande, resor; vederbörande är sedan 2006 ledamot av Sveriges riksdag. Även kommunstyrelseordföranden eller riksdagsledamöter, annars med rätta väl bevakade för sina förtroendeuppdrags fullgörande, äger rätt till personlig integritet.

Den omedelbara nyttan med kartläggning av vissa fordons eller dess innehavares rörelser kan säkert ifrågasättas. Men snart nog kan man tänka sig systematiska undersökningar om hur och när exempelvis statsrådsfordon och andra publika fordon liksom polismyndigheten tillhöriga bilar rör sig, till men för bland annat personsäkerheten.

Undersökningen från en lokal tidning 2008 gav stor lokal publicitet, den aktuella tidningen diskuterade på ledarplats ingående den uppenbara motsättningen mellan kravet på vidsträckt personlig integritet, som är något som skall omfatta alla medborgare, och den viktiga journalistiska uppgiften att ingående bevaka folkvaldas arbete och i förlängningen deras vandel i utövan- det av sina uppdrag.

Frågan är om kartläggning av resor till och från arbetet kan i och för sig sägas ingå i en sådan granskning om vederbörande yrkar avdrag enligt inkomstskattelagen för kostnader för intäkternas förvärvande; det blir då en offentlig uppgift, i den kan kostnaden för erlagd trängselskatt ingå.

Frågan om andra trängselskattebeslut också skall bli tillgängliga publikt är måhända inte lika aktuell, men redan registreringen inbjuder uppenbart till möjligheten att nyttja sådana registreringar till kartläggning av resor.

Ett beslut i samma riktning togs – säkert i god avsikt – av regeringen 2011. Den beslutade då på framställan från Rikspolisstyrelsen att ge polisen tillgång till alla de uppgifter som registrerats under en viss tid vid en trängselskatte- station i samband med ett grovt rån. Platsen för det allvarliga brottet var Li-

## Fel! Okänt namn på

dingö och trängselskattestationen var belägen på Stockholmsidan av Lidin-  
göbron.

Självfallet skall grova rån – liksom mord, dråp, misshandel, inbrott, cykel-  
stölder och vilka brott det vara må – lösas. Brottslighet skall med kraft och  
konsekvens bekämpas, straffen för förövarna skall vara sådana att den pre-  
ventiva effekten för envar skall vara tydlig.

Men alla mål helgar icke medlen.

Regeringens beslut att använda skattebeslut vid trängselskattestationer för  
brottsbekämpning har andra implikationer. Allra viktigast är att tilltron till  
lagstiftarens utfästelser naggats i kanten; de flesta kanske inte bryr sig, jag,  
som var med redan 2004, finner det oacceptabelt.

Att en ändamålsglidning skulle kunna uppstå misstänkte jag redan när det  
första trängselskattebeslutet togs i riksdagen den 16 juni 2004. Då infördes en  
särskild bestämmelse i 1980 års sekretesslag (9 kap.), numera 2009 års offent-  
lighets- och sekretesslag, 9 kap.) som preciserade att besluten om skatt skall  
vara tillgängliga för alla, varmed förstås att ingen dold beskattning skall  
kunna förekomma, men med detta mycket viktiga integritetstillägg, författat  
på vacker kanslisvenska:

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

Alltså: Uppgifterna om vem som passerade när får bara – just bara – an-  
vändas för att fastställa vilken ägare till varje bil som skall beskattas.

När propositionen 2003/04:145 behandlades i skatteutskottet beslöt utskot-  
tet att ge justitieutskottet möjlighet att yttra sig just över integritetsfrågan. Då  
framförde företrädarna för Moderaterna, Folkpartiet, Centerpartiet och Krist-  
demokraterna farhågor just för att integritetskränkningar genom den omfat-  
tande trafikregistreringen skulle kunna inträffa.

Dåvarande riksdagsmajoriteten tog beklagligt nog inte intryck av detta.

Jag följde emellertid upp den oro för kartläggning av enskilda som företrä-  
darna för de nuvarande regeringspartierna givit uttryck för 2004 genom en  
skriftlig fråga 2005 till regeringen, företrädd av dåvarande finansministern  
Pär Nuder (1 september 2005).

Frågan var exakt denna:

”Vilka åtgärder – om några – avser ministern att vidta för att försäkra  
medborgarna om att lagen om trängselskatt inte i något avseende kommer att  
utnyttjas så att den enskildes integritet i rörelsehänseende påverkas eller  
kränks, av enskilda eller av myndigheter?”

Svaret blev: Inga.

Orsak: Det behövs inte eftersom lagstiftningen är heltäckande.

Uppgifter om vem som passerar en betalstation skall inte lämnas ut, bara  
hur mycket enskilda bilägare åläggs betala. Regeringen har emellertid 2011  
uppenbart tolkat lagen som så att polisen kan få tillgång till uppgifterna av  
spaningsskäl. Det har säkert många förståelse för – men vad blir nästa steg?

Offentlighets- och sekretesslagen, som ersatte 1980 års sekretesslag, trädde  
i kraft 2009. 9 kap. 2 § trädde emellertid i ändrad form i kraft så sent som den

## Fel! Okänt namn på

1 juli 2013. I denna paragraf bör ett förtydligande om förbud även om utlämnande av skattebeslut enligt lagen (2004:629) om trängselskatt införas.

Det bör ankomma på utskottet, eller i framställan till regeringen, att formulera det explicita förbudet.

Detta är desto angelägnare som i 2009 års offentlighets- och sekretesslag finns i 10 kap. 27 § en så kallad generalklausul som skapar möjlighet att kringgå förbudet från 2004 att utlämna skattebeslut i fråga om trängselskatt. Generalklausuler är ett otyg och vittnar endast om lagstiftarens oförmåga att via lag förebygga framtida missbruk.

Det är den springande frågan:

– Var befinner vi oss, är vi på väg mot Orwellsamhället 1984?

Denna gång ett allvarligt rån, nästa gång något annat behjärtansvärt späningsändamål: först en silversked, sedan hela silverskålen.

Kontroll av yrkade avdrag för resor till eller från arbetet? Kan det också vara skäl att få ut uppgifter om när ett visst fordon passerat en betalstation? Eller kanske en ”känd” person?

Man skall kunna åka båt, bil, buss, traktor, cykel, moped, motorcykel, tåg, spark eller flyg eller annat mekaniserat färdsmätt i detta land utan att annan än möjligen det företag som utför transporten, och som behöver veta vem passageraren är, skall känna till detta.

Den konflikt som nu finns mellan att uppbära trängselskatt kostnadsmissigt effektivt och att bevara den personliga integriteten är ingalunda löst, tvärtom har den förvärrats efter vad som inträffade 2008 och 2011.

Därför bör regeringen på nytt se över integritetsfrågorna och bl.a. låta belysa möjligheten av införa ett kontantalternativ utan varje form av registrering samt omarbete 2009 års offentlighets- och sekretesslag enligt vad som ovan föreslås i 9 och 10 kap.

Stockholm den 2 oktober 2013

*Gunnar Andrén (FP)*