

Infrastrukturdepartementet  
103 33 Stockholm

## Promemoria Genomförande av direktivet om elektroniska vägtullssystem

I2021/01052

### 1 Sammanfattning

Skatteverket anser att:

- en ny bestämmelse i lagen (2004:629) om trängselskatt bör införas som överför rätten till omprövning och överklagande från den skattskyldige till EETS-väganvändaren
- återbetalning av trängselskatt ska göras till den betalningsskyldige
- vid omprövning på Skatteverkets eget initiativ bör omprövningsbeslut ställas till bilens ägare och skickas till betalningsförmedlaren.

I klargörande syfte önskar Skatteverket förtydliganden av:

- kriterierna lämplig finansiell ställning och gott anseende,
- vad konsekvenserna av utebliven betalning blir när en betalningsförmedlare brister i betalning,
- vilka möjligheter det finns att begära anstånd med betalning av trängselskatt,
- fordringsförhållandet i stort mellan avgiftsupptagaren, betalningsförmedlaren och väganvändaren samt om och i vilka fall Skatteverket är borgenärsföreträdare,
- bedömningen att det inte föreligger något behov av reglering som förhindrar utlämnande av uppgifter avseende den enskilde väganvändaren,
- huruvida Transportstyrelsens verksamhet avseende påförande av trängselskatt omfattas av den skattesekretess som följer av 27 kap. 1 § första stycket offentlighets- och sekretesslagen (2009:400),
- huruvida och i vilken omfattning uppgifter om företagna passager etc. omfattas av sekretess till förmån för den EETS-väganvändare som företagit passagererna i de fall där fordonets ägare (d.v.s. den skattskyldige) är en annan person.

Skatteverket lämnar även synpunkter på lagtext av teknisk natur vad avser:

- lag (2004:629) om trängselskatt,
- lag (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem,
- vägtrafikdataförordningen (2019:382).

Förslagen bedöms medföra engångskostnader för Skatteverket om sammanlagt cirka 750 000 kronor samt löpande kostnader om cirka 2 500 000 kronor per år fr.o.m. 2022.

## 2 Skatteverkets synpunkter

### 2.1 Ny bestämmelse i lagen om trängselskatt

I promemorian föreslås att betalningsskyldigheten för trängselskatten flyttas från den skattskyldige i de fall det finns en EETS-väganvändare som har ett avtal med en EETS-betalningsförmedlare samtidigt som rätten att begära omprövning och överklaga ligger kvar hos den skattskyldige. Förslagen skapar bl.a. följande problem:

- När det gäller utländska bilar kommer varken EETS-betalningsförmedlaren, avgiftsupptagaren (Transportstyrelsen) eller Skatteverket att ha uppgift om vem som är skattskyldig.
- EETS-väganvändaren, som är den som mest troligt åker i området med trängselskatt, får fakturan från samt betalar till EETS-betalningsförmedlaren men har inte rätt att begära omprövning av den trängselskatt som uppkommit. Omvänt innebär det en olägenhet för den skattskyldige som kan behöva begära omprövning och överklaga åt EETS-väganvändaren alternativt utfärda en fullmakt åt denne.
- Om den skattskyldige är okänd finns ingen möjlighet att veta vem som har rätt att begära omprövning. Krav kan ställas på den som inkommer med begäran att styrka att hen är skattskyldig eller att hen har en fullmakt från den som är skattskyldig (här behövs även något som styrker vem som är skattskyldig). Om Skatteverket däremot omprövar på eget initiativ och den skattskyldige är okänd för såväl Skatteverket som avgiftsupptagaren och EETS-betalningsförmedlaren vet Skatteverket inte vem beslutet ska ställas till och således inte vem det ska skickas till.

För att komma till rätta med vissa av problemen föreslår Skatteverket att en ny bestämmelse med följande formulering förs in i lagen (2004:629) om trängselskatt:

*Det som sägs om den skattskyldige i 15 a §, 15 b §, 18 §, 19 och 20 §§ i denna lag ska tillämpas på EETS-väganvändaren när en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig enligt 17 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem.*

För att lösa problemen som uppstår när Skatteverket fattar omprövningsbeslut på eget initiativ föreslår Skatteverket att det förtydligas i den fortsatta beredningen att dessa omprövningsbeslut ska ställas till bilens ägare och skickas till betalningsförmedlaren på samma sätt som gäller för grundbesluten.

Om förslagen i promemorian ändå genomförs måste Skatteverkets tillgång till uppgift om skattskyldig för utlandsregistrerade bilar som omfattas av avtal med EETS-betalningsförmedlare säkerställas. Detta för att verket ska kunna hantera omprövningar och överklaganden som avser dessa bilar.

### 2.2 Betalningsskyldighet (avsnitt 3.3 och 3.12.1)

#### 2.2.1 EETS-betalningsförmedlare

Enligt förslaget kommer EETS-betalningsförmedlaren vara en viktig del av det föreslagna systemet kring vägtullar etc. Enligt den föreslagna 5 § i lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem ska en juridisk person efter ansökan kunna registreras som EETS-betalningsförmedlare om den juridiska personen bl.a. innehar föreskriven certifiering, har kompetens i fråga om elektroniska vägtullssystem, har lämplig finansiell ställning och har ett

gott anseende. Det saknas dock helt en beskrivning av vad dessa kriterier innebär. Exempelvis behöver lämplig finansiell ställning enligt bestämmelsen punkt 4 närmare beskrivas eftersom begreppet inte är ett vedertaget begrepp i Sverige. Pågående indrivningsuppdrag hos Kronofogdemyndigheten skulle kunna vara en omständighet som påverkar denna bedömning. Skatteverket anser även att kraven som en juridisk person ska uppfylla för att erhålla nämnda certifiering behöver konkretiseras. Det är viktigt att innebörden av dessa kriterier i motiveringen (avsnitt 3.3) utvecklas i det vidare lagstiftningsarbetet. Ett alternativ skulle kunna vara att skriva om lagregeln och till exempel knyta kriteriet till att det inte ska finnas pågående indrivningsuppdrag hos Kronofogden eller annan kontrollerbar omständighet.

### **2.2.2 Obetalda belopp**

Av promemorian framgår att om en EETS-väganvändare har anlitat en EETS-betalningsförmedlare, är denne senare betalningsskyldig för trängselskatt och infrastrukturavgifter som väganvändaren förorsakat. Det betyder att ägaren av en skattepliktig bil alltså är att se som skattskyldig eller avgiftsskyldig.

#### **Möjlighet till restföring till Kronofogdemyndigheten?**

Det är inte uttryckt i promemorian men Skatteverket tolkar det ändå som att obetalda belopp ska överlämnas till Kronofogden för indrivning i enlighet med 23 § lagen (2004:629) om trängselskatt, LTS, eller 19 § lag (2014:52) om infrastrukturavgift på väg, även när det är en betalningsförmedlare som brister i betalning på samma sätt som när en fordonsägare själv är betalningsskyldig för trängselskatt eller infrastrukturavgift. Skatteverket anser att detta bör klargöras i motiveringen (avsnitt 3.3) så att konsekvenserna av utebliven betalning står klart för en betalningsförmedlare. Det framgår inte heller huruvida eventuella fordringar som överlämnats till Kronofogdemyndigheten kommer att verkställas såsom ett allmänt mål eller ett enskilt mål.

### **2.2.3 Uteblivna sanktionsmöjligheter gentemot en EETS-betalningsförmedlare**

Förslaget är att en EETS-betalningsförmedlare ska undantas från reglerna om tilläggsavgift i 14 § lagen (2004:629) om trängselskatt. Därmed saknas det ett lagreglerat påtryckningsmedel för att betalning ska ske på rätt sätt, i rätt tid. Genom förslaget att sanktioner, när åtaganden inte fullföljs i förhållande till avgiftsupptagaren, istället bör regleras i parternas avtal saknas det även tydlighet och transparens samt eventuellt likabehandling mellan personer och aktörer. Det framstår därför som möjligt att företelesen inte regleras alls alternativt regleras utifrån olika scenario. En sådan ordning kan resultera i att betalningsförmedlaren kan komma i ett bättre läge än en person som inte är en betalningsförmedlare. Betalningsförmedlaren kan på så sätt även göra en viss ekonomisk vinning genom att fordonsägaren betalar sin skatt i tid till betalningsförmedlaren. Det är önskvärt med ett lagreglerat påtryckningsmedel även mot betalningsförmedlaren så som möjligheten att påföra tilläggsavgift.

### **2.2.4 Konsekvenser för en väganvändare som anlitat en EETS-betalningsförmedlare**

Som framgår av promemorian ligger betalningsskyldigheten för skatt hos betalningsförmedlaren om väganvändaren väljer att använda en sådan för betalning av skatt. Det saknas dock en beskrivning av de övriga konsekvenser som ordningen för med sig.

Exempelvis är det oklart om den skattskyldige kommer kunna ansöka om anstånd hos Skatteverket vid betalningssvårigheter eftersom det är betalningsförmedlaren som är betalningsskyldig gentemot Transportstyrelsen. Möjligheten till anstånd eller uppskjuten betalning mellan väganvändaren och betalningsförmedlaren tas inte upp i promemorian. Det framgår dock att ett beslut att betala trängselskatt och infrastrukturavgift fortsatt kommer gälla direkt genom att man påtalar att en begäran om omprövning eller ett överklagande av ett beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift inte inverkar på skyldigheten att betala skatten eller avgiften. Mot bakgrund av detta är det viktigt att klargöra vem som kan begära anstånd och under vilka omständigheter det kan göras, särskilt mot bakgrund av att det är betalningsförmedlaren som är betalningsskyldig för skatten och/eller avgiften.

Om en väganvändare underlåter att betala fakturerad trängselskatt eller infrastrukturavgift till betalningsförmedlaren kan fordran komma att behöva överlämnas till Kronofogdemyndigheten för indrivning. Det framgår dock inte om fordran till betalningsförmedlaren fortsatt är att se som skatt eller avgift och om densamma i så fall ska verkställas så som en allmän eller enskild fordran. Det har även betydelse för Skatteverkets roll som borgenär. Skatteverket är borgenärsföreträdare för trängselskatt som Transportstyrelsen överlämnar till Kronofogdemyndigheten för indrivning. Det är vidare oklart hur man ska se på fordringsförhållandet t.ex. om väganvändaren uppfyller sin betalningsskyldighet men inte betalningsförmedlaren eller omvänt. Det är endast betalningsförmedlaren som är betalningsskyldig enligt lag. Av promemorian framgår inte om Skatteverket ska ha en roll som borgenärsföreträdare i samtliga eller i någon av dessa fall varför det behöver klargöras i det fortsatta lagstiftningsarbetet.

### **2.2.5 Återbetalning till den skatt- eller avgiftsskyldige**

Promemorian föreslår att en eventuell återbetalning av skatt eller avgift bör göras till den skatt- eller avgiftsskyldige, inte till EETS-betalningsförmedlaren. Som skäl för detta uppges att en begäran om omprövning eller ett överklagande av ett beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift inte inverkar på skyldigheten att betala skatten eller avgiften. Eftersom en EETS-betalningsförmedlare alltså kommer att behöva betala skatten eller avgiften i avvaktan på den slutliga prövningen, är det rimligt att tro att förmedlaren även kommer att kräva betalt av sin kund.

Skatteverkets uppfattning är att förslaget om återbetalning leder till praktiska problem och frågeställningar. Den som enligt lag är skatt- eller avgiftsskyldig behöver inte vara samma person som EETS-väganvändaren vilket kan leda till problem vid återbetalning. Som ovan nämnts utgår man från att betalningsförmedlaren kommer att betala skatten och i sin tur kräva sin kund på betalning men att betalning sker i alla led och i en specifik ordning är inte självklart.

Vidare är det oklart hur en återbetalning ska ske till skattskyldiga i utlandet. Avgiftsupptagaren har i normalfallet inte uppgift om vem den skattskyldige är när skattebeslut sänds till betalningsförmedlaren. De uppgifter som Skatteverket får in vid en omprövning är troligen inte tillräckliga för att avgiftsupptagaren ska kunna genomföra en återbetalning till utlandet.

Om en betalningsförmedlare ännu inte har betalt avgiftsupptagaren, för skatt som är föremål för omprövning, så kommer en nedsättning av skatten ske i samband med att Skatteverket beslutar om omprövning till fördel för den skattskyldige. Skatteverket ser inget skäl till

varför hanteringen bör vara annorlunda när det gäller återbetalning utan nedsättning och återbetalning bör hanteras på samma sätt.

Mot bakgrund av problembeskrivningarna ovan och Skatteverkets tidigare förslag i remissvaret om att EETS-väganvändaren ska likställas med den skattskyldiga, anser verket att principen bör vara att den betalningsskyldige (EETS-betalningsförmedlaren) ska ha rätt till eventuell återbetalning. Skatteverket anser att hanteringen bör vara likartad oavsett om trängselskatten har registrerats som betald eller inte hos avgiftsupptagaren vid tidpunkten för Skatteverkets beslut, dvs. oavsett om det leder till nedsättning av obetalt skattebelopp eller till en återbetalning av inbetald skatt. Skatteverkets nedsättning av skatt bör ge en ”kreditering” från avgiftsupptagaren till betalningsförmedlaren. Betalningsförmedlaren i sin tur sätter ned fakturabeloppet eller återbetalar motsvarande belopp till EETS-väganvändaren, beroende på om denne har betalat fakturan eller inte. Skatteverket kommer att underrätta betalningsförmedlaren om sitt beslut i enlighet med föreslagna 3 c § LTS. Det bör vara möjligt för betalningsförmedlaren att reglera betalningen med sin kund (väganvändaren) utifrån Skatteverkets beslut. Detta bör förtydligas i det fortsatta lagstiftningsarbetet.

Trots förslaget kvarstår frågan om hur anståndsmöjligheten ska hanteras då det alltså inte är den skattskyldige som är betalningsskyldig och som därmed har ett intresse av att ansöka om anstånd.

### **2.3 Sekretess och tystnadsplikt hos avgiftsupptagare (avsnitt 3.4.4)**

I promemorian föreslås en bestämmelse i 34 § lagen (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem, LEV, för att förhindra spridning av kommersiella uppgifter avseende EETS-betalningsförmedlare i den mån dessa uppgifter hanteras av privata vägavgiftsupptagare. I samband med förslaget anges att ”*Det är alltså inte uppgifterna om ägare och innehavare som sådana som ska skyddas*” (s. 52). Detta innebär att uppgifter om enskildas väganvändning hos en privat vägavgiftsupptagare inte kommer att omfattas av ett motsvarande skydd som gäller inom trängselskattesystemet, d.v.s. där uppgifter om passage och tidpunkt utifrån dess integritetskänsliga karaktär är avsedda att omfattas av absolut sekretess (se prop. 2003/04 s. 102 f). Skatteverket anser att det hade varit önskvärt om det i promemorian hade redogjorts för grunden för denna bedömning.

### **2.4 Informationsutbyte och sekretess hos den nationella kontaktpunkten (avsnitt 3.10)**

Gällande promemorians beskrivning av tillämpligheten av 27 kap. 1 § första stycket offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), sidan 66, har Skatteverket tidigare framfört att det finns skäl att belysa om bestämmelsen är tillämplig för verksamhet som avser påförande av trängselskatt, jfr uttalanden i prop. 2010/11:166 s. 275.

Mot bakgrund av dessa förarbetsuttalanden, och då det av 2 kap. 1 § p. 5 Skatteförfarandelagen (2011:1261) framgår att skatteförfarandelagen inte ska tillämpas för skatt som tas ut med stöd av lagen om trängselskatt, är det därför önskvärt att det i promemorian även redogörs för och motiveras att Transportstyrelsens verksamhet avseende påförande av trängselskatt omfattas av den skattesekretess som följer av 27 kap. 1 § första stycket OSL. Detta för att uppgifter som tidigare har ansetts vara integritetskänsliga, t.ex. uppgift om passage, kan riskera att inte längre omfattas av det avsedda sekretesskyddet.

Det bör i detta sammanhang även klargöras om och i vilken omfattning uppgifter om företagna passager etc. omfattas av sekretess till förmån för den EETS-väganvändare som företagit passagera i de fall där fordonets ägare (d.v.s. den skattskyldige) är en annan person. Detta bör ses i ljuset av det som framförts i prop. 2003/04:145 s. 103 angående den enskildes integritet.

Skatteverket anser även att det bör klargöras vilken eventuell rätt den skattskyldige har att få del av uppgifter rörande trängselskatt vid en eventuell begäran om omprövning eller vid dennes överklagande utifrån förhållandet att det enligt gällande lagstiftning är den skattskyldige som äger rätt att begära omprövning och att därefter överklaga ett meddelat beslut om trängselskatt (8, 15 a samt 19 §§ lag (2004:629) om trängselskatt).

Om den nu gällande lagstiftningen kommer att anpassas på så sätt att en EETS-väganvändare blir att likställa med skattskyldig i vissa trängselskattesammanhang bör det även klargöras vad som gäller i sekretesshänseende avseende väganvändaren i förhållande till den skattskyldige.

Det förutsätts i detta sammanhang att den väganvändare som anlitat en betalningsförmedlare också är den som företar aktuella resor eller att den som faktiskt företar resorna är medveten om att bilen är anmäld för användning ”inom EETS”.

#### **2.4.1 Underrättelseändamål**

På ett flertal ställen i promemorian används uttrycket ”underrättelseändamål”, se bland annat sidorna 64, 65 och 68.

Detta kan enligt Skatteverkets mening anses vara ett mindre lämpligt ordval då det kan föranleda en uppfattning om att utbyte kan ske i underrättelseverksamhet. Såsom vi uppfattat promemorian är det dock inte avsett.

För att förhindra framtida missuppfattningar eller en felaktig behandling av dessa personuppgifter föreslår Skatteverket att de meningar där detta uttryck har använts skrivs om på så sätt att det där framgår att det som avses är en behandling i syfte att underrätta en enskild väganvändare.

#### **2.5 Synpunkter på lagtext eller författningskommentarer av teknisk natur**

##### **2.5.1 Lag (2004:629) om trängselskatt - LTS**

###### **5 § 3 - Undantag från skatteplikt för vissa bussar**

Bussar med en totalvikt av minst 14 ton är inte skattepliktiga för trängselskatt enligt 5 § 3 LTS. När Transportstyrelsen inhämtar uppgifter om ett fordon från en kontaktpunkt i utlandet via en sökning i Eucaris, kommer uppgift om fordonets totalvikt inte ingå i sökresultatet, enligt bilaga I till EETS-direktivet. Det innebär att undantaget i 5 § 3 LTS kommer att bli svårt att tillämpa för Transportstyrelsen när det gäller utländska fordon, eftersom den nödvändiga uppgiften om bussens totalvikt då saknas.

Om utländska bussar felaktigt debiteras trängselskatt, trots att de omfattas av undantaget, leder det till fler omprövningar av trängselskatt att hantera för Skatteverket. För att

Skatteverket ska kunna pröva ärendet, måste fordonsägaren själv komma in med uppgifter om bussens totalvikt, t.ex. genom en kopia på fordonets registreringsbevis.

## **2.5.2 Lag (2013:1164) om elektroniska vägtullssystem - LEV**

### **8 § - Omprövning av beslut**

I promemorian anges på sidan 75 f (se även s. 95) att det i LEV behöver säkerställas att EETS-väganvändare ges möjlighet att begära omprövning av ett beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift som en EETS-betalningsförmedlars faktura grundas på och att överklaga ett omprövningsbeslut. Av 8 § LEV ska det därför framgå att om en faktura från en EETS-betalningsförmedlare till en EETS-väganvändare baseras på ett myndighetsbeslut om en vägtull, ska fakturan, utöver det som framgår av artikel 2.6 i kommissionens genomförandeförordning, innehålla uppgifter om hur och när myndighetens beslut kan omprövas och överklagas.

Av föreslagen lydelse är svårt att utläsa att en faktura ska innehålla uppgift om "hur" och "när" ett beslut från myndighet kan överklagas och definitivt inte hur och när en begäran om omprövning ska ske. Skatteverket föreslår därför följande lydelse:

Om en faktura från en EETS-betalningsförmedlare till en EETS-väganvändare baseras på en myndighets beslut om vägtull, ska fakturan innehålla uppgifter om *hur myndighetens beslut kan omprövas eller överklagas.*

### **17 § - Betalning**

I 17 § första meningen LEV anges att EETS-betalningsförmedlaren är betalningsskyldig för vägtull istället för EETS-väganvändaren. Det som borde avses är att EETS-betalningsförmedlaren är betalningsskyldig istället för den som är skatt- eller avgiftsskyldig för vägtullen, jämför med föreslagna 8 a § LTS. Även i andra meningen står det om EETS-väganvändaren när det istället borde vara den som är skatt- eller avgiftsskyldig för vägtullen som avses.

Förslag till ny formulering av 17 § första stycket:

En EETS-betalningsförmedlare som har träffat avtal med en EETS-väganvändare om att utföra vägtullstjänster är, i stället för *den skatt- eller avgiftsskyldige*, betalningsskyldig för en vägtull som avser ett fordon som omfattades av avtalet den dag då skattskyldigheten eller avgiftsplikten för vägtullen inträdde. Om en färdvägsdeklaration inte har skickats, är dock EETS-betalningsförmedlaren och den *skatt- eller avgiftsskyldige* solidariskt betalningsskyldiga för vägtullen.

### **20 § - Information som ska framgå i beslut/faktura**

I föreslagna 20 § LEV framgår att viss information ska lämnas i samband med att vägtull tas ut för fordon som är registrerade i andra länder inom EU/EES. I föreslagna 8 § FEV specificeras vilken information som ska ingå. På sida 60 f. i promemorian (avsnitt 3.6) beskrivs att bakgrunden till kravet på viss information är artikel 24 i EETS-direktivet. Artikel 24 är placerad i ett kapitel som handlar om utbyte mellan medlemsstaternas kontaktpunkter.

Det är tydligt att 20 § LEV omfattar beslut om vägtull som skickas direkt till den skatt- eller avgiftsskyldige för vägtullen. Om kravet på viss information även gäller när en EETS-betalningsförmedlare är betalningsskyldig för vägtullen är dock oklart. Skatteverket önskar

därför ett förtydligande huruvida både avgiftsupptagarens beslut om vägtull till betalningsförmedlaren och betalningsförmedlarens faktura till väganvändaren omfattas av 20 § LEV och 8 § FEV.

Mycket talar för att avsikten är att bestämmelsen endast ska användas när information om fordonet och dess ägare har inhämtats via informationsutbyte med en utländsk kontaktpunkt, men det framgår inte av paragrafens ordalydelse eller placering. Om avsikten är att 20 § LEV inte ska tillämpas när en betalningsförmedlare är betalningsskyldig för vägtullen, bör detta förtydligas i bestämmelsen.

### **2.5.3 Vägtrafikdataförordningen (2019:382) - VTDF**

#### **Bilaga 1 – Uppgift om avtalets upphörande i vägtrafikregistret**

I promemorians förslag till ändring i VTDF framgår att uppgift om EETS-betalningsförmedlare, med angivande av datum för avtalets tecknande, ska registreras i vägtrafikregistret. När ett avtal med en betalningsförmedlare av någon orsak upphör att gälla, så innebär det att den skatt- eller avgiftsskyldige blir betalningsskyldig för vägtull som avser passager efter den dagen. För att det ska vara möjligt för berörda myndigheter att avgöra från och med vilken dag som betalningsskyldigheten för vägtullen har gått tillbaka till den skatt- eller avgiftsskyldige behöver även ett eventuellt datum för avtalets upphörande (slutdatum) registreras i vägtrafikregistret.

Detta bör rimligen göras genom att det i bilaga 1 till VTDF anges att datum för när ett avtal med en betalningsförmedlare upphör ska föras in.

## **3 Konsekvenser för Skatteverket**

Förslagen bedöms medföra engångskostnader om sammanlagt cirka 750 000 kronor för att bland annat bygga upp administrativa rutiner, ta fram information samt rättslig styrning och stöd.

Det löpande arbetet med ökad ärendehantering bedöms medföra ökade kostnader om cirka 2 500 000 kronor per år fr.o.m. 2022. Den ökade ärendemängden beror på att den nya möjligheten till informationsutbyte inom EU/EES innebär att betydligt fler utländska fordon än tidigare kommer att kunna debiteras trängselskatt, vilket i sin tur medför fler omprövningar och andra ärenden till Skatteverket.

Detta remissvar har beslutats av generaldirektören Katrin Westling Palm och föredragits av rättsliga experten Anna Ljung. Vid den slutliga handläggningen har också följande deltagit: överdirektören Fredrik Rosengren, rättschefen Michael Erliksson, enhetschefen Eva Mårtensson och sektionschefen Lena Hiort af Ornäs Leijon.

Katrin Westling Palm