

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Enheten för mervärdesskatt och punktskatter

Vår referens/dnr:
2026-132

Er referens/dnr:
Fi2026/01574

2026-09-24

Remiss av promemorian Utökade möjligheter för Transportstyrelsen att fatta och rätta beslut

Föreningen Svenskt Näringsliv har beretts tillfälle att avge yttrande över rubricerad promemoria och lämnar synpunkter i enlighet med vad som anges nedan.

Grunder för förslagen

Förfarandereglerna för beslut om fordonsskatt, saluvagnsskatt, trängselskatt och vägavgift innebär att Transportstyrelsen för Skatteverkets räkning fattar beslut genom automatiserad behandling. För att åstadkomma en enklare och mer ändamålsenlig handläggning föreslår promemorian, med anledning av skrivelse från Skatteverket¹, att Transportstyrelsen ska få utökade möjligheter att fatta beslut om vägtrafikskatt och vägavgift. De föreslagna ändringarna bedöms leda till effektivare och kortare handläggning av ärenden om fordonsskatt, saluvagnsskatt och vägavgift.

I promemorian föreslås att Transportstyrelsen får utökade möjligheter att fatta och rätta beslut. Nedan sammanfattas de viktigaste förslagen.²

- **Beslut på annat sätt än genom automatiserad behandling.** Transportstyrelsen föreslås få möjlighet att i vissa situationer fatta beslut om fordonsskatt, och saluvagnsskatt och vägavgift på annat sätt än genom automatiserad behandling, exempelvis genom manuellt handläggarbeslut. Möjligheten ska gälla när det tekniskt inte är möjligt att besluta automatiserat eller när ett automatiserat beslut inte fattades som avsett till följd av misstag i samband med den automatiserade behandlingen.

¹ Skrivelsen Fi2022/02037 från den 20 juni 2022.

² Promemorian innehåller förslag till ändringar i tre lagar: vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon samt lagen (2004:629) om trängselskatt.

- **Tidsfrist för beslutsfattande.** En ny paragraf i vägtrafikskattelagen³ föreslås som anger att beslut enligt de utökade befogenheterna senast ska meddelas under andra året efter utgången av det kalenderår under vilket skatteåret eller skatteperioden gått ut.
- **Utökad rättelseskyldighet.** Transportstyrelsens skyldighet att rätta uppenbart felaktiga beslut om fordonsskatt, saluvagnsskatt, trängselskatt och tilläggsavgift utvidgas till att även omfatta misstag "i de manuella förstegen till" den automatiserade behandlingen, inte bara fel "vid" automatiserad behandling. Terminologin moderniseras även från "oriktig" till "felaktig".
- **Rättelse av förbiseendefel.** Transportstyrelsen föreslås få rätta beslut om fordonsskatt, saluvagnsskatt och trängselskatt som innehåller uppenbara felaktigheter till följd av skrivfel, räknfel eller liknande förbiseende, i enlighet med 36 § förvaltningslagen (2017:900), FL. I dag är denna bestämmelse undantagen.
- **Betalningsfrister.** Fordonsskatt och saluvagnsskatt föreslås betalas inom 30 dagar från beslutsdagen i de fall skatten beslutats på annat sätt än automatiserat, genom rättelse, eller av Skatteverket som första instans, samt när det finns särskilda skäl vid automatiserade beslut.
- **Omprövning och överklagande.** Transportstyrelsens samtliga beslut om fordonsskatt och saluvagnsskatt, oavsett om de fattats automatiserat eller manuellt, ska kunna överklagas av den skattskyldige efter omprövning av Skatteverket.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 februari 2028. Ändringarna beräknas inte medföra några offentligfinansiella effekter.

Synpunkter

Tillstyrkan av förslagen

Svenskt Näringsliv är positiv till promemorians förslag och tillstyrker föreslagna ändringar. Förslagen åtgärdar brister i nuvarande regelverk som har förorsakat onödig ineffektivitet för såväl de berörda myndigheterna som företag och enskilda fordonsägare.

Det nuvarande systemet, där Transportstyrelsen uteslutande kan fatta beslut om fordonsskatt och saluvagnsskatt genom automatiserad behandling, har i praktiken inneburit att fel som uppstår i eller kring det automatiserade systemet, inklusive i de manuella förstegen, inte kan hanteras av den myndighet som bär ansvaret för

³ Se 4 kap. 1 a § vägtrafikskattelagen, VSL.

systemet. I stället har hanteringen behövt hänskjutas till Skatteverket för omprövning, vilket försenar rättelser och belastar båda myndigheterna i onödan. Att Transportstyrelsen, i linje med vad Skatteverket föreslagit, nu ges ett mer ändamålsenligt mandat är ett välkommet steg.

Förslaget att göra 36 § förvaltningslagen tillämplig, och därigenom ge Transportstyrelsen möjlighet att rätta uppenbara skriv- och räknepel i sina beslut, är praktiskt viktigt. Det har förekommit att fordonsskatten i sig beslutats korrekt men att felaktiga uppgifter, exempelvis felaktiga datum, förekommit i den handling som också utgör inbetalningskortet. Sådana fel kan skapa osäkerhet hos enskilda och leda till onödiga kontakter med myndigheten. Att nu möjliggöra rättelse är en rimlig och proportionell anpassning till förvaltningslagens normalordning.

Förslaget om en 30-dagarsfrist för betalning vid manuella beslut och rättelsebeslut är viktigt ur rättssäkerhetssynpunkt. Utan en sådan frist riskerar skattskyldiga att drabbas av dröjsmålsavgifter eller användningsförbud till följd av omständigheter som helt legat utanför deras kontroll.

Sammantaget innebär förslagen en modernisering av regelverket och de stärker rättssäkerheten för företag och enskilda utan att rubba den grundläggande ansvarsfördelningen mellan Transportstyrelsen och Skatteverket.

Ikraftträdandet bör tidigareläggas

Dock anser Svenskt Näringsliv att det föreslagna ikraftträdandet den 1 februari 2028 bör tidigareläggas med hänsyn till förslagets karaktär och till den tidsåtgång som förflutit sedan behovet av dessa ändringar identifierades.

Det har gått mer än fyra år från det att problemen med nuvarande reglering formellt anmälades av Skatteverket, till att lagändringarna föreslås träda i kraft. Under denna tid har myndigheterna och de enskilda fordonsägarna behövt verka under ett regelverk som med promemorians egna ord lett till "en ineffektiv ansvarsfördelning" och "ineffektivitet i handläggningen."

Promemorian motiverar det sena ikraftträdandet med att tid krävs för myndigheternas implementering, i synnerhet anpassning av Transportstyrelsens IT-system. Svenskt Näringsliv ifrågasätter rimligheten i den överdrivet tilltagna tidpunkten för ikraftträdande, särskilt med beaktande av att det i promemorian konstateras att konsekvenserna av förslagen är "små", att förslagen "innebär initiala, men begränsade, utvecklingskostnader" och att dessa kostnader förväntas "hanteras inom befintliga ekonomiska ramar." Det framstår som oförenligt med bedömningen att ändringarna ändå kräver drygt 1,5 år från remisstidens utgång för att genomföras.

Flertalet av de föreslagna ändringarna kräver inte heller några omfattande it-anpassningar. Möjligheten att rätta förbiseendefel (36 § FL) är en processuell förändring. Ändringarna avseende omprövning, överklagande och betalningsfrister

är i allt väsentligt lagtekniska förtydliganden. Det är rimligt att skilja dessa delar, som kan träda i kraft snabbt, från de ändringar som möjligen kräver viss systemanpassning.

Svenskt Näringsliv förordar ett ikraftträdande den 1 januari 2027 för de delar av förslagen som inte kräver IT-anpassning, och att ett samlat ikraftträdande för resterande delar bör snarast, dock senast den 1 juli 2027. Regeringen bör vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att Transportstyrelsen och Skatteverket får tydliga instruktioner att genomföra eventuell systemanpassning inom denna tidsram.

En snabbare implementering är angelägen inte minst för det svenska transportnäringslivet där felaktiga myndighetsbeslut kan få omedelbara ekonomiska konsekvenser. Närmast berörda branschorganisationer m.fl. torde närmare kunna utveckla vilka eventuella effekter ändringarna kan bedömas få för de specifika branscherna.

SVENSKT NÄRINGSLIV

Johan Fall

Robert Lönn