

Datum
2025-06-30

Diarienummer
Utr. 2025/36

Ert diarienummer
Fi2025/01061

Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se

Trafikanalys yttrande över promemorian Slopad fordonsskatt och saluvagnsskatt för vissa släpvagnar

Trafikanalys ställningstagande

Trafikanalys bedömer att promemorians förslag om slopad skatt medför en viss negativ effekt för den övergripande transportpolitiska måluppfyllelsen i den del som avser samhällsekonomisk effektivitet. Om förslaget genomförs förordar Trafikanalys att undantag från fordonsbeskattning begränsas till husvagnar upp till 3 ton. Trafikanalys menar också att det finns risk för högre skatteutgift i framtiden än vad som framgår av promemorian.

Där inget annat anges är uppgifter om fordon i trafik och totalt bestånd hämtade från Trafikanalys: Statistik 2025:3 Fordon 2024.¹

Trafikanalys skäl

Som skäl för förslaget anges i den remitterade promemorian dels att malus togs bort för husbilar från den 1 februari vilket minskade kostnaderna för de hushåll som använder nyare husbilar, dels att förslaget bör genomföras som ett led i arbetet med att underlätta för hushållen.² Trafikanalys är en analysmyndighet inom det transportpolitiska området och promemorians skäl för förslaget, det vill säga att påverka hushållens och företagens ekonomiska ställning, ligger således utanför det politikområde som myndigheten har att följa. Trafikanalys svar utgår således ifrån en analys av förslagets effektivitet, dels i förhållande till de i promemorian angivna skälen (mål), dels i förhållande till påverkan på de transportpolitiska målen.

¹ För analys i detta yttrande har särskilda utdrag från statistiken och egna beräkningar gjorts.

² Finansdepartementet, Skatte- och tullavdelningen, Fi 2025/01061 Slopad fordonsskatt och saluvagnsskatt för vissa släpvagnar. Promemoria, s. 16: "Skälen för förslaget: Den 1 februari 2025 togs malus bort för husbilar vilket minskade kostnaderna för de hushåll som använder nyare husbilar. Som ett led i arbetet med att underlätta för hushållen föreslås att fordonsskatten för vissa släpvagnar, däribland husvagnar, avskaffas. Av förenklingsskäl bör detta gälla för samtliga släpvagnar med skattevikt på maximalt 3 ton."

Samhällsekonomisk effektivitet och det övergripande transportpolitiska målet påverkas negativt

Av 1 § i förordningen (2010:186) med instruktion för Trafikanalys anges bland annat att myndigheten har till huvuduppgift att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Vidare framgår av 6 § i samma förordning att Trafikanalys ska ansvara för analyser av transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till skatte- och avgiftsuttag inom olika delar av den svenska och europeiska transportsektorn. Detta uppdrag redovisas årligen genom att myndigheten publicerar en rapport i vilken det redogörs för internaliseringsgraden av transportsektorns negativa externa effekter i relation till skatte- och avgiftsuttag som ett mått på samhällsekonomisk effektivitet.

Förslaget omfattar släpvagnar vars skattevikt inte överskrider 3 ton. Av redovisningen för 2024 framgår att de bensindrivna personbilarnas negativa externa effekter³ har förhållandevis låg internaliseringsgrad, se tabell 1 nedan.

Tabell 1 Internaliseringsgrad i procent för trafikens externa effekter exkl. trängsel, 2024 års prisnivå⁴

	Landsbygd	Tätort	Vägt genomsnitt
Personbil, bensin	78	34	53
Personbil, diesel	75	25	26
Personbil, el	174	12	32
Lätt lastbil (diesel)	73	22	42

Ett samhällsekonomiskt effektivt utfall uppnås när internaliseringsgraden är 100 procent.⁵

Det övergripande transportpolitiska målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.⁶ Förslaget om slopad fordons- och saluvagnsskatt för vissa släpvagnar innebär att den skattepliktiga andelen av det totala beståndet av släpvagnar 2024 går från 59 procent till 7 procent och att 15 procent av det totala fordonsbeståndet i trafik (alla slags fordon) därmed blir undantaget från fordonsskatt. Detta leder i sin tur till att internaliseringsgraden och den samhällsekonomiska effektiviteten för vägtrafiken, allt annat lika, minskar ytterligare. Detta bedöms bidra negativt till möjligheten att nå det övergripande transportpolitiska målet.

Övriga synpunkter på promemorians skäl för förslaget

Hög kostnad i förhållande till nyttan för målgruppen för ändringen och begränsad träffsäkerhet

Andelen husvagnar som är avställda hela eller en del av året är högre än den genomsnittliga andelen avställda släpvagnar i andra kategorier⁷ vilket innebär att den effektiva skatteinbetalningen från en husvagnsägare i praktiken ofta är lägre än vad som anges i

³ Beräkningen avser internaliserad marginalkostnad för trafikens externa effekter uttryckt i kr/personkm respektive kr/tonkm.

⁴ Se Trafikanalys 2025-03-31: Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader 2024. Rapport: 2025:1 <https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2025/rapport-2025-1-transportsektorns-samhallsekonomiska-kostnader-2024.pdf>, samt Trafikanalys 2025-03-31: Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader 2024 - bilagor PM: 2025:3. https://www.trafa.se/globalassets/pm/2025/pm-2025_3-transportsektorns-samhallskostnader-2024---bilagor.pdf Siffrorna avser

⁵ Som framgår av tabellen uppnås detta för personbilar för elbilar under landsbygdskörning.

⁶ Prop. 2008/09:93 Mål för framtidens resor och transporter.

⁷ Se avsnitt Trafikanalys synpunkter på konsekvensanalysen nedan.

promemorian (360 – 569 kr per år).⁸ Baserat på uppgiften i det remitterade förslaget om en skatteutgift på 190 miljoner kr under 2026 och på uppgifter om det totala beståndet (2024) av släpvagnar i skatteviktclasser som berörs av förslaget, uppgår den genomsnittliga skatteinbetalningen per släp och år till cirka 292 kr.⁹ Baserat enbart på de fordon som är i trafik är motsvarande siffra cirka 216 kr per år och släp.¹⁰

Av de släpvagnar i trafik 2024 som berörs av förslaget ägs 58 procent av hushållen vilket innebär att juridiska personer tillgodogör sig 42 procent av undantaget från beskattning. Av de släpvagnar i trafik 2024 som berörs av förslaget utgör husvagnar knappt 19 procent.

Med beaktande av ovanstående bedömer Trafikanalys att träffsäkerheten för förslaget är begränsad samtidigt som att den nytta som uppstår för hushåll och företag till följd av förslaget får betraktas som relativt låg. Trafikanalys bedömer sammanfattningsvis att det föreslagna undantaget att den samhällsekonomiska effektiviteten minskar samtidigt som den nytta som förslaget medför för hushållen bedöms bli begränsad. Därmed finns det också potential att utforma förslaget mer effektivt i förhållande till de skäl som anges i promemorian.

En alternativ utformning bör övervägas om förslaget genomförs

Om förslaget trots allt genomförs förordar Trafikanalys att ytterligare differentiering i stället görs i bestämmelserna om utökat undantag så att enbart husvagnar omfattas. Trafikanalys instämmer i att en sådan lösning visserligen, som det uttrycks i promemorian, skulle fragmentera fordonsskattesystemet ytterligare, men det skulle också ge ett mer effektivt utfall med avseende på de skäl som angivits för förändringen och vara mer i linje med det övergripande målet för transportpolitiken. En sådan ändring kan genomföras utan att nya uppgifter behöver inhämtas som grund för beskattning och påverkar inte heller den nuvarande klassificeringen av fordon i olika skatteviktclasser.¹¹ Eftersom husvagnar används en begränsad tid av året blir skatteutgiften också lägre än vad som är fallet om alla släpvagnar inkluderats och den samhällsekonomiska effektiviteten skulle också påverkas mindre negativt av samma skäl.

Trafikanalys synpunkter på konsekvensanalysen

I promemorian har konsekvensanalysen enbart tagit hänsyn till antal släpvagnar i trafik. Trafikanalys vill framhålla att det i sammanhanget också är relevant att beakta uppgifter om det totala beståndet av släpvagnar där även avställda släpvagnar ingår. Det totala beståndet av släpvagnar som berörs av förslaget uppgick 2024 till 36 procent fler än de som var i trafik. För 2024 var det totala antalet husvagnar 69 procent högre än antalet husvagnar i trafik.¹² Om fordonsskatten avskaffas för dessa fordon kommer antalet fordon i trafik antagligen att stiga eftersom incitamenten att ställa av fordonet då minskar. Detta ger visserligen sannolikt inga nämnvärda offentligfinansiella effekter, men det kan komma att ändra människors beteende. Medan minskad avställningsgrad sannolikt inte leder till ökad användning i motsvarande utsträckning, kan det ändå komma att leda till en viss ökad användning vilket i sin tur kan ha negativa effekter på den samhällsekonomiska effektiviteten med avseende på internalisering av trafikens negativa externa effekter.

⁸ Som exempel kan nämnas att för en husvagn som står avställd sex månader om året och som ligger i högsta skatteklassen för de släpvagnar som omfattas av förslaget (dvs. totalvikt på 3 ton) uppgår till 284 kr per år eller i genomsnitt 47 kr per månad när bilen är i trafik. Källa: Skatteverket: Fordonsskattetabeller, uppdaterade 2025-02-01, tabell 15. Släpvagnar - skattevikt över 750 kg men högst 3 000 kg.

⁹ Medan fordon inte beskattas för den tid de är avställda så är antal fordon i trafik högre än faktiska antalet fordon i trafik. Detta har betydelse om incitamenten att avställa fordon minskar.

¹⁰ Det bör noteras att uppgiften om antalet avställda fordon i fordonstatistiken avser avställda fordon vid årets slut och det finns tydliga säsongsvariationer för olika slags fordon.

¹¹ Den mer begränsade utformningen av förslaget medför dock behov av vissa följdändringar.

¹² Jämförelsen avser skillnad mellan antal i beståndet och antal i trafik i slutet av året. Det kan också tilläggas att skillnaden är mer än dubbelt så stor för husvagnar jämfört med näst högsta skillnad bland släpvnagskategorier efter karosstyp.

I promemorian anges vidare att antalet släpfordon i de aktuella viktklasserna har varit relativt konstant de senaste åren och att antalet fordon vid årsskiftet 2023/24 därför bedöms vara en rimlig bedömning av skattebasen för 2026 och en bedömning av skatteutgiften fram till och med 2028 och den varaktig effekten därefter. Trafikanalys delar inte denna bedömning. Under en tioårsperiod fram till 2024 har det totala antalet släpvagnar som berörs av förslaget ökat med 13 procent. I tabell 2 nedan anges ökning över tid för de olika släpvnagskategorierna i de viktklasserna som berörs av förslaget.

Tabell 2 Förändring av antal släpvagnar med en totalvikt över 750 kg men högst 3 000 kg i det totala beståndet av släpvagnar efter karosseri från 2015 till 2024 i antal och procent

Karosseri	Förändring 2015 till 2024 i %	Förändring av antal 2015 till 2024	Andel av totala beståndet 2024
Husvagnar	1%	2 332	31%
Påhängsvagnar*	182%	20	0%
Båttrailers	31%	12 739	6%
Djursläp	14%	9 894	9%
Flak och skåp	15%	57 771	49%
Övriga släpvagnar	74%	15 789	4%
Totalt	13%	98 545	100%

** 2015 uppgick antalet påhängsvagnar till totalt 11 och antalet ökade till 31 under den valda tidsperioden och det låga antalet ger därför avvikande resultat i sammanställningen.*

Som framgår av tabellen ovan har den största kategorin av släpvagnar (efter karosseri) ökat med 15 procent och medan antalet husvagnar, som utgör den näst största kategorin av släpvagnar inte har förändrats nämnvärt, är trenden för släpvagnar ökande. Bortom 2026 kan den varaktiga skatteutgiften därför förväntas vara högre än vad som anges i promemorian.

Trafikanalys bedömer vidare att det i det här fallet hade varit relevant att inom ramen för promemorians konsekvensanalys beakta förslagets effekter på jämställdheten då det i funktionsmålet för transportpolitiken anges att transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Elisa Abascal Reyes. I beredningen av ärendet har också Anette Myhr och avdelningschef Anna Ullström deltagit.

Mattias Viklund

Generaldirektör