

Avdragsrätt för ingående moms vid inköp och leasing av lätta lastbilar

Förenklingsförslag från Förenklingsrådet

2025-03-11

Diarienummer: FR 2025-7 (Tillväxtverket)

Sammanfattning

Förenklingsrådet föreslår att 2 kap. 17 § mervärdesskattelagen (2023:200) ändras så att företag ska kunna göra avdrag för ingående moms vid inköp eller leasing av alla typer av lätta lastbilar, oavsett karosserityp. Idag är avdragsrätten begränsad till lätta lastbilar där förarhytten utgör en separat karosserienhet, vilket bland annat innebär att många av de vanligaste skåpbilarna inte medges avdragsrätt. Anledningen till nuvarande begränsning har i förarbeten angetts vara att lätta lastbilar med en separat karosserienhet med lägre sannolikhet skulle användas för privat bruk jämfört med lätta lastbilar utan en separat karosserienhet.

Rätten till momsavdrag är central i momssystemet. Momsavdraget säkerställer att en beskattning kan ske av mervärdet i varje led, att skatten kan överföras till konsument och bli neutral för företaget som uppbördsman. Nuvarande avdragsbegränsningar leder till en form av dold dubbelbeskattning eftersom företagen först måste betala moms vid inköp/leasing av fordon och därefter lägga på moms på sina tjänster till slutkunden. Effekten av detta blir att den slutliga kostnaden faller på kunden, som i praktiken får betala ett högre pris på grund av avdragsbegränsningarna. Begränsningarna innebär även ett avsteg från den grundläggande neutralitetsprincipen i momssystemet.

Genom att ge möjlighet till momsavdrag skulle företag, särskilt mikro- och småföretag, kunna minska sina kostnader för fordonsanskaffning, vilket stärker deras ekonomiska flexibilitet och konkurrenskraft. Det skulle också skapa en mer konkurrensneutral marknad för lätta lastbilar, där företagens fordonsval baseras på verksamhetsbehov i stället för momsregler. Fordonsflottan för lätta lastbilar har genomgått en omfattande utveckling under de senaste årtiondena, och numera är skåpbilar av den typen som inte medges avdrag för ingående moms en central del av affärsmodellen för flertalet branscher inom exempelvis bygg, service, installation, lokalvård och fastighets- och skogsförvaltning. Från 1995 till 2024 har antalet skåpbilar i trafik som ägs eller leasas av juridiska personer ökat från ca 70 000 till ca 385 000.

Nedanstående tabell visar merkostnaden på företagsnivå och på total nivå som företag idag behöver betala i och med de avdragsbegränsningar som för närvarande gäller. Av tabellen framgår att den totala merkostnaden för företagen uppskattas till ca 1,4 miljarder kronor årligen.

Tabell 1. Beräknad merkostnad per år som en följd av avdragsbegränsningar vid inköp och leasing av lätta lastbilar utan separat karosserienhet¹

	Antal skåpbilar, 2024	Merkostnad moms per investerat fordon per år, kr	Merkostnad moms på total nivå per år, kr
Skåpbilar som är inköpta	3 115 nyreg.	70 000	218 000 000
Skåpbilar som är leasade	166 055 i trafik, varav 18 728 nyreg.	År 1: 11 511 År 2 och 3: 6 261	1 138 000 000
Total uppskattad merkostnad			1 356 000 000

Källa: SCB/Trafikanalys 2025 och egna beräkningar

De argument som framförts i bland annat förarbeten till mervärdesskattelagen om att lätta lastbilar med separat karosserienhet skulle vara mindre sannolika att användas för privat bruk än andra lätta lastbilar saknar grund i studier eller dokumenterade observationer från genomförda kontroller. De ändringar av karosserikoderna i fordonsregistret som infördes 2009 har därtill lett till att varken Skatteverket eller företag med enkelhet kan få klarhet i vilka fordon som omfattas av möjligheten till momsavdrag. Detaljerade regler om själva karossens utformning vid förvärvet varken tillför eller hindrar någon näringsidkare från att senare kunna använda eventuella fordon för privat bruk. För att beivra detta finns andra regelverk kopplat till bland annat förmånsbeskattning, som har bättre träffsäkerhet i fråga om prevention avseende skatteundandragande och där Skatteverket har en möjlighet till kontroll över tid.

Förslaget uppskattas medföra en belastning på statens finanser med ca 1,4 miljarder kronor per år, vilket kan motiveras både utifrån behovet av att hantera nuvarande brister i konkurrensneutralitet och att möjligheten till momsavdrag på längre sikt väntas få en positiv effekt på företagens konkurrenskraft, tillväxt och gröna omställning, allt annat lika. Förslaget träffar i mycket hög utsträckning mikro- och småföretag.

Förslaget föreslås träda i kraft 1 januari 2026 och utöver förslagets offentligfinansiella effekter bedöms genomförbarheten vara god.

¹ Se avsnitt 6.6.4 för kommentar avseende beräkningsgrunder.

Innehåll

1	Inledning	6
2	Författningsförslag.....	7
	2.1 Förslag till lag om ändring i mervärdesskattelagen (2023:200)	7
3	Bakgrund och gällande rätt.....	8
	3.1 Svensk rätt.....	8
	3.2 EU-rätt.....	10
	3.3 Motsvarande regelverk i andra länder	11
	3.4 Tidigare riksdagsbehandling av frågan	12
4	Vad är problemet med dagens reglering?.....	13
	4.1 Bakgrund och utgångspunkter	13
	4.2 Förändringar i företagens användning av fordon.....	14
	4.3 Karosserityp som verktyg för att minska privat bruk.....	17
	4.4 Övriga identifierade problem med dagens reglering.....	18
5	Överväganden och förslag	20
	5.1 Medge avdrag för ingående moms vid inköp och leasing av samtliga lätta lastbilar	20
	5.2 Ikraftträdelse.....	21
6	Konsekvensutredning.....	22
	6.1 Inledning	22
	6.2 Problemet och den eftersträvade förändringen	22
	6.3 Konsekvenser om ingen åtgärd vidtas.....	22
	6.4 Alternativ samt fördelar respektive nackdelar	23
	6.5 Det valda alternativet.....	24
	6.6 Konsekvenser för företag.....	24
	6.6.1 Avgränsningar och utgångspunkter för konsekvensutredningen.....	24
	6.6.2 Branscher och uppräkningsbas.....	26
	6.6.3 Uppskattade kostnader per investerat fordon	27
	6.6.4 Uppräkning på total nivå.....	29
	6.6.5 Känslighetsanalys	29
	6.6.6 Påverkan på företagens intäkter	29
	6.6.7 Särskilt om små- och medelstora företag.....	30
	6.6.8 Övriga konsekvenser för företag	30

6.6.9	Samlad bedömning av kostnader och nyttor för företag.....	31
6.7	Konsekvenser för staten	32
6.7.1	Offentligfinansiella effekter för staten	32
6.7.2	Övriga konsekvenser för staten	32
6.8	Andra konsekvenser.....	32
6.9	Åtgärder som vidtagits för att begränsa förslagets kostnader	33
6.10	Bedömning av särskilda hänsyn för tidpunkten för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser	33
6.11	Beskrivning av hur och när konsekvenserna kan utvärderas.....	33
6.12	Bedömning av förslagets genomförbarhet.....	34
7	Författningskommentar	36
7.1	Förslag till lag om ändring i mervärdeskattelagen (2023:200)	36
	Bilaga 1 – Metod för kartläggning av regelkostnader	37
	Bilaga 2. Antal lätta lastbilar i trafik per näringsgren.....	40

1 Inledning

Förenklingsrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket. Enligt förordning (2009:145) med instruktion för Tillväxtverket har Förenklingsrådet i uppgift att verka för att minska företagens regelbörda och administrativa kostnader och andra fullgörandekostnader som företagen har till följd av tillämpliga regler.

Förenklingsrådet ska inom identifierade områden lämna välmotiverade, konkreta och genomarbetade förslag till regeringen på förenklingsåtgärder som minskar företagens regelbörda och administrativa kostnader eller på annat sätt underlättar för företag att följa befintliga regelverk. Arbetet ska syfta till att främja svensk konkurrenskraft, innovation och nya affärsmodeller.

Förenklingsrådets förslag ska innehålla en bedömning av hur företagens administrativa kostnader påverkas av förslaget, en konsekvensutredning enligt förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar samt en redogörelse av förslagets genomförbarhet. I de fall det är aktuellt ska även författningsförslag lämnas. Förenklingsrådets uppdrag innebär en generell möjlighet att pröva och utreda om en alternativ utformning av ett givet regelverk kan bidra till ett mer effektivt eller ändamålsenligt regelverk där kostnaderna för företagen kan minskas. De resurser som företagen spenderar på att uppfylla olika regelverk har en tydlig alternativ användning och genom att minska kostnaderna kan resurserna i stället spenderas på att utveckla verksamheten, öka lönsamheten och stärka konkurrenskraften. Samtidigt måste Förenklingsrådet beakta att åtgärderna inte äventyrar måluppfyllelse och berättigade skyddsintressen inom regelområdet på ett otillbörligt sätt. I vissa ärenden är det ofrånkomligt att det uppstår målkonflikter som i slutändan får bli föremål för politisk beredning och beslut.

Det förenklingsförslag som är föremål för denna rapport har inkommit till Förenklingsrådet och därefter valts ut för fördjupad utredning och analys. Utredning och beredning av förslaget har genomförts av särskilda utredare på Tillväxtverket, och i arbetet har det även i olika omfattning förts dialog med företag, näringslivsorganisationer och berörda myndigheter.

Detta förenklingsförslag har beslutats på Förenklingsrådets sammanträde 5 mars 2025.

2 Författningsförslag

2.1 Förslag till lag om ändring i mervärdesskattelagen (2023:200)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 17 § mervärdesskattelagen (2023:200) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.
17 §²

Med personbil avses även lastbil med skåpkarosseri och buss, om fordonets totalvikt är högst 3 500 kilogram. Detta gäller dock inte om lastbilens förarhytt utgör en separat karosserienhet.

Med personbil avses även buss, om fordonets totalvikt är högst 3 500 kilogram.

Med personbil avses i 5 kap. 31 §, 7 kap. 25 §, 8 kap. 7 § och 13 kap. 20-23 §§ dock inte fordon som är personbil klass II enligt 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och har en totalvikt som

1. överstiger 3 500 kilogram, eller
2. är högst 3 500 kilogram, om fordonets förarhytt utgör en separat karosserienhet.

Med personbil avses i 5 kap. 31 §, 7 kap. 25 §, 8 kap. 7 § och 13 kap. 20-23 §§ dock inte fordon som är personbil klass II enligt 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och har en totalvikt som

1. överstiger 3 500 kilogram, eller
2. är högst 3 500 kilogram, om fordonets förarhytt utgör en separat karosserienhet.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026.

² Senaste lydelse 2023:200.

3 Bakgrund och gällande rätt

3.1 Svensk rätt

Rätten till avdrag för ingående moms är central i moms-systemet. Momsavdraget säkerställer att en beskattning kan ske av mervärdet i varje led, att skatten kan överföras till konsument och bli neutral för företaget som uppbördsman. Reglerna för avdragsrätt för moms avseende lätta lastbilar har varit gällande sedan 1968. Vid denna tidpunkt omfattade definitionen av personbil även lastbilar med skåpkarosseri och bussar, förutsatt att fordonens totalvikt inte översteg 3 500 kg.³ Avdrag för moms var därmed inte möjlig för någon typ av fordon som klassificerades som personbil, med undantag för om de användes för yrkesmässig persontransport, återförsäljning eller uthyrning.

En ny mervärdesskattelag (1994:200), infördes 1994 där ett undantag från avdragsbegränsningen infördes för lastbilar vars förarhytt utgör en separat karosserienhet.⁴ Att undantaget från klassificeringen av personbil endast avsåg lätta lastbilar med en separat karosserienhet, motiverades med att den typen av bilar – i motsats till bilar med en integrerad kaross utan särskild förarhytt – inte på samma sätt kan förväntas användas för privat bruk.⁵ Vid revideringen av mervärdesskattelagen 2013 gjordes ytterligare ändringar, vilka har kvarstått i den senaste revideringen av lagen som trädde i kraft 2023.⁶ I samband med dessa ändringar klargjordes att fordon som klassificeras som personbil klass 2 enligt lagen om vägtrafikdefinitioner inte omfattas av definitionen av personbil, under förutsättning att fordonet antingen (1) har en totalvikt som överstiger 3 500 kg, eller (2) har en totalvikt på högst 3 500 kg och en förarhytt som utgör en separat karosserienhet.

Den gällande regleringen återfinns i mervärdesskattelagen (2023:200), ML, 2 kap. 17 §. Den utökade definition av personbil som regleras i paragrafen är den enda avvikelser som görs i förhållande till de definitioner som finns i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och som i övrigt används vid tillämpningen av ML. I lagen om vägtrafikdefinitioner definieras personbil som en bil som är försedd med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen och antingen är inrättad huvudsakligen för personbefordran eller som husbil, med en uppdelning i klass I (alla personbilar som inte är klass II) och klass II (husbilar). I lagen definieras lastbil som en bil som är inrättad huvudsakligen för godsbe- fordran eller en annan bil som inte är att anse som en personbil eller en buss, med en uppdelning i lätt lastbil (totalvikt på högst 3,5 ton) och tung lastbil (totalvikt över 3,5 ton).

Den utökade definitionen av personbil i ML har betydelse för bland annat omfattningen på avdragsrätten för ingående skatt vid inköp eller leasing. Av 13 kap. 20

³ Lag (1968:430) om mervärdesskatt.

⁴ Mervärdesskattelag (1994:200).

⁵ Prop. 1993/94:225, sid. 21 f.

⁶ Prop. 2013/14:27, sid 25 ff.

§ framgår att den som köper en personbil som huvudregel inte får dra av den ingående skatten som hänförs till leveransen, det unionsinterna förvärvet eller importen av fordonet, om inte fordonet förvärvas eller importeras för återförsäljning, uthyrning, persontransporter enligt taxitrafiklagen (2012:211), transport av avlidna eller körkortsutbildning som omfattas av skatteplikt. I 13 kap. 21 § finns motsvarande huvudregel även vid hyra av fordon, med motsvarande undantag.

Till stöd för tillämpningen av undantaget från övriga vägtrafikdefinitioner infördes en ny karosserikod i dåvarande centrala bilregistret.⁷ Karosserikoden fick beteckningen 30 och har därefter definierats av Transportstyrelsen enligt följande.

Tabell 2. Definition i fordonsregistret av karosserikod 30 som gällde fram till 2009 då den ersattes av nya EU-gemensamma karosserikoder

Kod	Karosseri	Närmare föreskrifter
30	Skåp, separat karosserienhet	Anges för lastbil med totalvikt ≤ 3 500 kg där förarhytten utgör en separat karosserienhet i förhållande till skåpkarosseriet (lastutrymme med fasta sidor och tak). Karosseriet ska vid behov specificeras genom textkod T17C och karosserikoderna 21 – 28 eller genom fri text.

Källa: Transportstyrelsen⁸

Som kommentar till karosserikoden framgår bland annat att det som grundläggande krav ska finnas en luftspalt som sträcker sig oändligt i bredd och höjd mellan förarhytt och skåp, samt att bilen ska vara körduglig även om skåpet nedmonteras.⁹

De gamla karosserikoderna har sedan 2009 ersatts av nya EU-gemensamma karosserikoder som inte gör någon uppdelning mellan skåpbilar med separat karosserienhet och andra skåpbilar, utan i stället finns den samlade beteckningen BB för skåpbil som definieras som en lastbil där förarutrymme och lastutrymme finns inom samma enhet.¹⁰

Skatteverket har i sitt rättsliga ställningstagande *Personbilsbegreppet i mervärdesskattelagen - skåpkarosseri med separat förarhytt och lätta lastbilar med dubbelhytt*¹¹ gjort bedömningen att definitionen av separat karosserienhet i ML överensstämmer med den tidigare definitionen av karosserikod 30 i fordonsregistret. Enligt Skatteverket är det avgörande för bedömningen att förarhytten på fordonet utgör en avskild enhet med bakre vägg, och att skåpet med fyra egna väggar och tak

⁷ Se bland annat prop. 1993/94:225 s. 22 och Vägverkets föreskrifter VVFS 1993:3 med ändringar i VVFS 1994:23.

⁸ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/forдон/fordonsregler/koder-for-fordonsuppgifter/karosserikoder/Lastbil/>.

⁹ Vägverkets föreskrifter VVFS 1993:3 med ändringar i VVFS 1994:23.

¹⁰ Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2009:9.

¹¹ Skatteverkets ställningstagande, *Personbilsbegreppet i mervärdesskattelagen - skåpkarosseri med separat förarhytt och lätta lastbilar med dubbelhytt*, 2006 (dnr. 131 25302-06/111).

ska vara en annan avskild enhet som är monterad på chassiet. Mellan de två enheterna ska det finnas ett större eller mindre mellanrum (s.k. luftspalt), men storleken på avståndet mellan enheterna saknar egentlig betydelse. Skatteverket anger vidare att det är karakteristiskt för fordonstypen att det återstår ett körbart chassi med sluten förarhytt om skåpet tas ned. Andra lätta skåplastbilar, där förarhytten enbart är avskild mot skåpet med t.ex. en enklare plåtvägg, anses inte ha en separat karosserienhet. Däremot anses lätta lastbilar med flak, inräknat även sådana med godslåda (s.k. pickup), inte vara personbilar enligt ML. Skatteverkets uppfattning av syftet med den utökade personbilsdefinitionen i lagens förarbeten är att dessa bilar, genom att förarhytt och skåp utgör separata karosserienheter, som är avskilda med egna väggar, blir mindre lämpade för persontransporter och ombyggnad för sådant ändamål. Det är emellertid inte avgörande för bedömningen hur många sittplatser fordonet har, utan även fordon med förlängda eller dubbla förarhytter med plats för flera passagerare kan falla utanför personbilsdefinitionen i ML under förutsättning att fordonet har en separat karosserienhet.

Av inkomstskattelagen (1999:1229) 61 kap. 5–11 §§ och dess förarbeten följer att skattepliktig bilförmån uppkommer när en person för privat bruk i mer än ringa omfattning använder en bil som personen får använda på grund av anställning, uppdragsförhållande eller annan liknande grund.¹² Som bil räknas i inkomstskattelagen även lätta lastbilar som kan användas för personbefordran. Av rättspraxis från Högsta förvaltningsdomstolen följer att dispositionsrätten till en bil är en stark presumtion för att bilen också har använts privat i skattepliktig omfattning. Den skattskyldiga måste i det läget för att undgå förmånsbeskattning göra sannolikt att bilen inte använts privat eller att så har skett endast i ringa omfattning.¹³

3.2 EU-rätt

EU-rätten innehåller inte några harmoniserade avdragsförbud för ingående skatt som hänför sig till personbilar eller andra fordon. Medlemsstaterna i unionen får i stället, till dess att Europeiska rådet enhälligt på kommissionens förslag beslutar om EU-gemensamma förbud, behålla nationella avdragsförbud som gällde den 1 januari 1979 eller, för de stater som anslutit sig till unionen efter den dagen, dagen för deras anslutning (jfr artikel 176 i mervärdesskattedirektivet, den s.k. *stand still*-klausulen).¹⁴ De aktuella reglerna i ML med den utökade personbilsdefinitionen är således inte något som följer av bakomliggande EU-rätt, utan något som Sverige valt att införa och behålla i nationell lagstiftning.

¹² Skatteverkets rättsliga vägledning, Grunderna för bilförmån, 2025, <https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2025.1/321422.html>.

¹³ RÅ 2001 ref. 22 I och II, samt Skatteverkets rättsliga vägledning, Bevisfrågor vid bilförmån, 2025,

<https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2025.1/321423.html>.

¹⁴ Prop. 2013/14:27 s. 26.

Av EU-domstolens rättspraxis framgår att ändringar i existerande och tillåtna avdragsförbud godtas om de medför att medlemsstaten minskar tillämpningsområdet för avdragsförbudet. Domstolen har även fastslagit att utökningar av tillämpningsområdet för sådana förbud inte är tillåtet. Vidare har domstolen uttalat att inte bara lagbestämmelser i egentlig mening utan även administrativa rättsakter, t.ex. förvaltningspraxis som utvecklats av offentliga myndigheter, ska beaktas vid tillämpning av artikel 176 (dom den 11 december 2008 i mål C-371/07, Danfoss A/S och AstraZeneca A/S mot Skatteministeriet, REG 2008, s. I-9549).¹⁵ Detta innebär att om en medlemsstat gör lättnader i nationella avdragsförbud, exempelvis vad avser en utökad personbilsdefinition, finns det inte möjlighet att vid senare skede återgå till mer restriktiva avdragsförbud.

3.3 Motsvarande regelverk i andra länder

Det har inte inom ramen för denna utredning funnits möjligheter att göra någon mer omfattande genomgång av motsvarande regelverk i andra länder, men vid en översiktlig kartläggning kan det konstateras att momsen på inköp och leasing av lätta lastbilar skiljer sig åt mellan olika länder.

När det gäller inköp av lätta lastbilar saknas generell avdragsrätt både i Sverige och Norge oavsett syfte eller köpare. I Danmark, Finland och Storbritannien gäller däremot som huvudregel att avdragsrätt för moms medges om den lätta lastbilen köps in av en momspliktig verksamhet. Om fordonet inte köps av en momspliktig verksamhet finns således ingen rätt till avdrag för moms i dessa länder. I Tyskland och Nederländerna finns inga specifika momsregler gällande lätta lastbilar utan den ingående momsen är avdragsgill enligt generella regler.

Vid leasing är halva momsen avdragsgill i Sverige vid operationell leasing och fram till 2024 har den även varit det för finansiell leasing. Liknande gäller i Danmark, där 33 % av momsen är avdragsgill. Norge har däremot inget momsavdrag när det gäller leasing. Storbritannien har en tidsaspekt vid definiering av momsavdrag för leasing där leasing i längre än tio dagar ger rätt att dra av hälften av den ingående momsen, medan leasing i färre än tio dagar ger full avdragsrätt. I Finland är det samma regler för leasing som vid inköp av en lätt lastbil, det vill säga ingen avdragsrätt om den lätta lastbilen köps in av en icke-momspliktig verksamhet. Köps den däremot in av en momspliktig verksamhet är det full avdragsrätt. I Tyskland och Nederländerna gäller samma regler som vid inköp av lätt lastbil, det vill säga det finns inga specifika momsregler gällande leasing av lätta lastbilar utan generella regler kring avdragsrätt appliceras.¹⁶

¹⁵ Prop. 2013/14:27 s. 26.

¹⁶ Unum Tax, 2023, Compilation of Input VAT Deduction for Cars.

3.4 Tidigare riksdagsbehandling av frågan

Reglerna kring begränsad avdragsrätt har behandlats i riksdagen vid flera tillfällen, även på senare tid. 2024 lämnades motion 2024/25:2109 av Lars Beckman (M) in som föreslog att det behöver ske en översyn av dagens momsregler för företagsbilar. Motionen bereds för närvarande i utskott. Under 2021–2022 valde Skatteutskottet att avslå motionen 2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) om en översyn av bestämmelserna för vad som ska klassas som en personbil och anförde följande: ”Mervärdesskattelagen innehåller särskilda avdragsregler för köp och hyra av personbilar, vilket innefattar bussar och lastbilar med skåpkarosseri utan en separat förarhytt i de fall totalvikten är högst 3 500 kilo, och särskilda avdragsregler finns också för driftskostnader för sådana bilar. Reglerna ska ses mot bakgrund av att bilarna kan användas för privat bruk. Utskottet noterar att fordonets vikt och utseende används som kriterier för att på ett enkelt sätt kunna bedöma vilka bilar som bör omfattas i mervärdesskattedirektivet. Regelverket begränsar också möjligheterna att utforma ett nytt regelverk på detta område som både är enkelt att tillämpa och svårt att kringgå av de mer förmånliga reglerna för lastbilar och vilka som bör hänföras till personbilkategorin. Mot denna bakgrund är utskottet inte berett att stödja motionsförslag om att se över reglerna för vad som ska klassas som personbil enligt mervärdesskattelagen, och avstyrker motion 2021/22:3637 (M) yrkande 6.”¹⁷

¹⁷ Skatteutskottets betänkande 2021/22:SkU16.

4 Vad är problemet med dagens reglering?

4.1 Bakgrund och utgångspunkter

Mervärdesskatten ska som allmän konsumtionsskatt genom prisökning övervältras från företagen, de så kallade beskattningsbara personerna, på konsumenterna. I företagssektorn ska mervärdesskatt således inte vara en belastning och den ska fungera så neutralt som möjligt vad gäller konkurrensen mellan företag. Rätten till momsavdrag är således central. Om exempelvis ett sätt att producera en vara eller tjänst är skattemässigt missgynnat jämfört med ett annat produktionssätt, är det inte givet att de förstnämnda producenterna kan övervältra hela skatten på konsumenten till exempel på grund av konkurrensskäl.¹⁸

Skillnaden vad gäller avdragsrätt för moms för olika typer av lätta lastbilar har dock delvis ett annat syfte. Vid lagstiftningens utarbetande infördes skillnaden i avdragsrätt som ett sätt att hantera privat användande.¹⁹ Resonemanget utgick från att skillnaden var så pass liten mellan en "vanlig" personbil och en skåpbil utan luftspalt mellan förarhytt och lastutrymme att det inte gick att utesluta att en sådan bil enbart eller huvudsakligen användes för privat bruk. Att detta är ett uttalat syfte med lagstiftningens utformning har också bekräftats vid kontakt med Skatteverket inom ramen för denna utredning.

I nedanstående figur redovisas hur dagens momsregler påverkar avdragsrätten för olika typer av lastbilar vid förvärv och leasing samt för efterföljande driftskostnader. Den grupp av fordon som är föremål för denna utredning är markerade med en inramning nedan.

¹⁸ Mervärdesskatt: en introduktion, Melz och Kristoffersson, Iustus, 2023, samt Beräkningskonventioner 2025, Finansdepartementet, sid. 147.

¹⁹ Prop. 1993/94:225, sid. 21 f.

Figur 1. Omfattning och definitioner enligt mervärdesskattelagen för olika typer av lastbilar²⁰

Typ av lastbil/typ av inköp	Förvärv	Leasing	Driftkostnader
Tung lastbil Lastbil med en totalvikt som överstiger 3 500 kg. (ML 2 kap. 17 § första stycket)	100% avdrag Företag som köper lastbilar för användning av en beskattningsbar person får enligt huvudregeln dra av hela den ingående momsen. (ML 13 kap. 6 §)	100% avdrag Företag som leasar lastbilar för användning av en beskattningsbar person får enligt huvudregeln dra av hela den ingående momsen. (ML 13 kap. 6 §)	100% avdrag Företag får dra av den ingående momsen enligt huvudregel. (ML 13 kap. 6 §)
Lätt lastbil med separat karosserienhet Lastbil med en totalvikt som är högst 3 500 kg, om fordonets förarhytt utgör en separat karosserienhet. (ML 2 kap. 17 § 1 st. andra meningen)			
Lätt lastbil med skåpkarosseri Lastbil med en totalvikt som är högst 3 500 kg med skåpkarosseri definieras som personbil enligt Mervärdesskattelagen. (ML 2 kap. 17 § första stycket)	0% avdrag Företag som köper eller importerar en personbil har inte rätt att dra av ingående moms. (ML 13 kap. 20 § första stycket)	50% avdrag Företag med avdragsgilla transaktioner får dra av hälften av ingående momsen på hyran om bilen används mer än ringa i verksamheten. (ML 13 kap. 22 §)	100% avdrag Företag med avdragsgilla transaktioner får dra av moms på personbilens driftkostnader. (ML 13 kap. 23 §)
Undantag med full avdragsrätt Undantag inkluderar återförsäljning, uthyrning, persontransporter enligt taxitrafiklagen, transport av avlidna och körkortsutbildning som omfattas av skatteplikt. (ML 13 kap. 20 § andra stycket)	100% avdrag Avdragsförbudet gäller inte om fordonet används inom specificerade områden som är undantagna. (ML 13 kap. 20 § andra stycket)	100% avdrag Avdragsbegränsning gäller inte om fordonet används för de undantagna områdena. (ML 13 kap. 21 § andra stycket)	100% avdrag Företag med avdragsgilla transaktioner får dra av moms på personbilens driftkostnader. (ML 13 kap. 23 §)

4.2 Förändringar i företagens användning av fordon

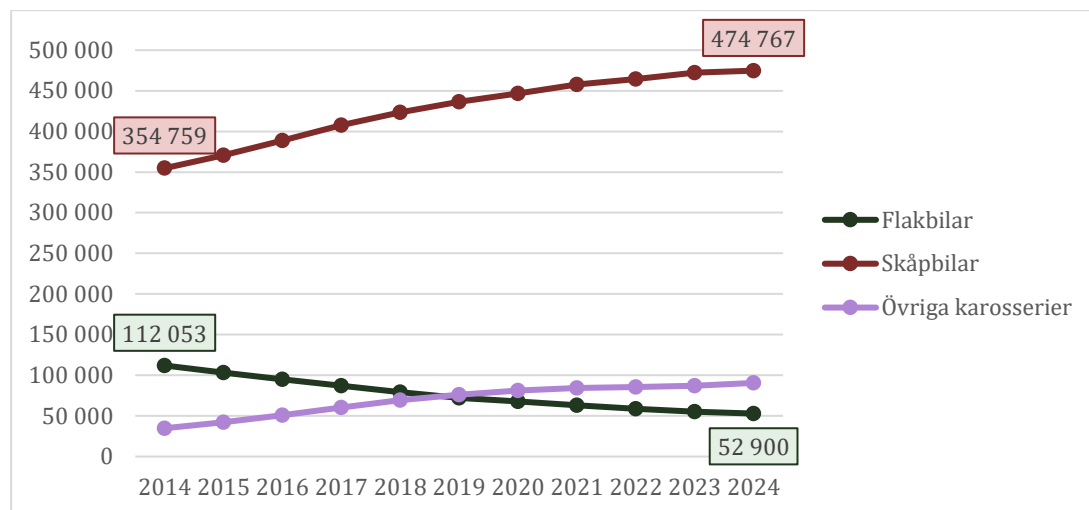
Såväl fordonsflottan som användandet av lätta lastbilar/skåpbilar har dock förändrats sedan lagstiftningen ursprungligen utarbetades. Fordonstypen skåpbil utan separat karosserienhet är idag en etablerad fordonstyp som för många branscher är helt avgörande för att kunna bedriva en effektiv verksamhet. Skåpbilar har flera fördelar för företag genom att de bland annat ger enkel åtkomst till verktyg. De används också för att utföra uppdrag på plats, vilket kan ställa krav på åtkomst till en bils övriga funktioner som värme eller ljus på ett sätt som inte kan uppfyllas om lastdelen är åtskild. För flera branscher kopplat till bland annat bygg, installation och service är skåpbilen numera en integrerad del av affärsmodellen och en central komponent i de anställdas arbetsmiljö.

Vid en analys av statistik över utvecklingen av totalt antal lätta lastbilar i trafik kan det konstateras att antalet skåpbilar, som normalt har avdragsförbud för moms, har ökat med ca 3 % per år i genomsnitt mellan åren 2014–2024, medan flakbilar, som normalt har avdragsrätt för moms, har minskat med ca 7 % i genomsnitt per år under samma

²⁰ Fram till 2024 har företag kunnat dra av 50 % av ingående moms vid finansiell leasing. Skatteverket har dock förtydligat att om ett leasingavtal klassas som ett avbetalningsköp medges ingen avdragsrätt, baserat på en EU-dom från 2019. Domen slog fast att finansiella leasingavtal under vissa förutsättningar kan likställas med avbetalningsköp. Det råder fortsatt osäkerhet kring vad som gäller, utredningen har utgått från att 50 % avdragsrätt medges som tidigare. Källa: Skatteverkets ställningstagande, Finansiell leasing, mervärdesskatt, 2024 (dnr. 8-2815541).

period. För lätta lastbilar med övriga karosserier, har antalet ökat med 10 % i genomsnitt per år mellan 2014–2024. Utvecklingen för perioden 2014 till 2024 illustreras i figuren nedan.

Figur 2. Totalt antal lätta lastbilar i trafik efter typ av karosseri och utvecklingen mellan åren 2014–2024²¹



Källa: SCB/Trafikanalys 2025.

Av de totalt 474 767 skåpbilarna i trafik 2024 var ca 385 000 skåpbilar registrerade på juridiska personer, och av dessa är ca 370 000 av sådan typ som i dagsläget inte medges avdrag för ingående moms (se tabeller i bilaga 2).²² Antalet skåpbilar registrerade på juridiska personer kan jämföras med ca 235 000 skåpbilar år 2009 och ca 70 000 skåpbilar år 1995. Sedan 1995 har fordonstypens användning bland företag således ökat med ca 440 %.²³

Om man tittar mer specifikt på de tio branscher som idag omfattas av avdragsbegränsningar och där skåpbilar är vanligast förekommande, och jämför utvecklingen för perioden 2009–2024, kan det konstateras att de flesta branscher numera använder betydligt fler fordon av typen skåpbilar inom ramen för den näringsverksamhet som bedrivs. Av tabellen nedan framgår att de 10 branscher som använder flest skåpbilar innefattar olika typer av verksamheter inom bland annat bygg, service, installation, lokalvård samt fastighets- och skogsförvaltning, vilket gör att nuvarande begränsningar i avdragsrätten för ingående moms på lätta lastbilar påverkar val kring anskaffning av fordon för flera olika typer av företag och verksamheter.

²¹ Totalt antal registrerade fordon, både privatägda och ägda av juridiska personer.

²² I och med de undantag som beskrivs i 13 kap. 20 § ML, har fordon inom följande näringsgrenar exkluderats: Handel med motorfordon utom motorcyklar (SNI-kod 45.1) och Uthyrning och leasing av motorfordon (SNI-kod 77.1).

²³ SCB 2025 och Trafikanalys 2025.

Tabell 3. Antalet skåpbilar i trafik fördelat över tid och på de tio branscher som använder dessa mest.²⁴

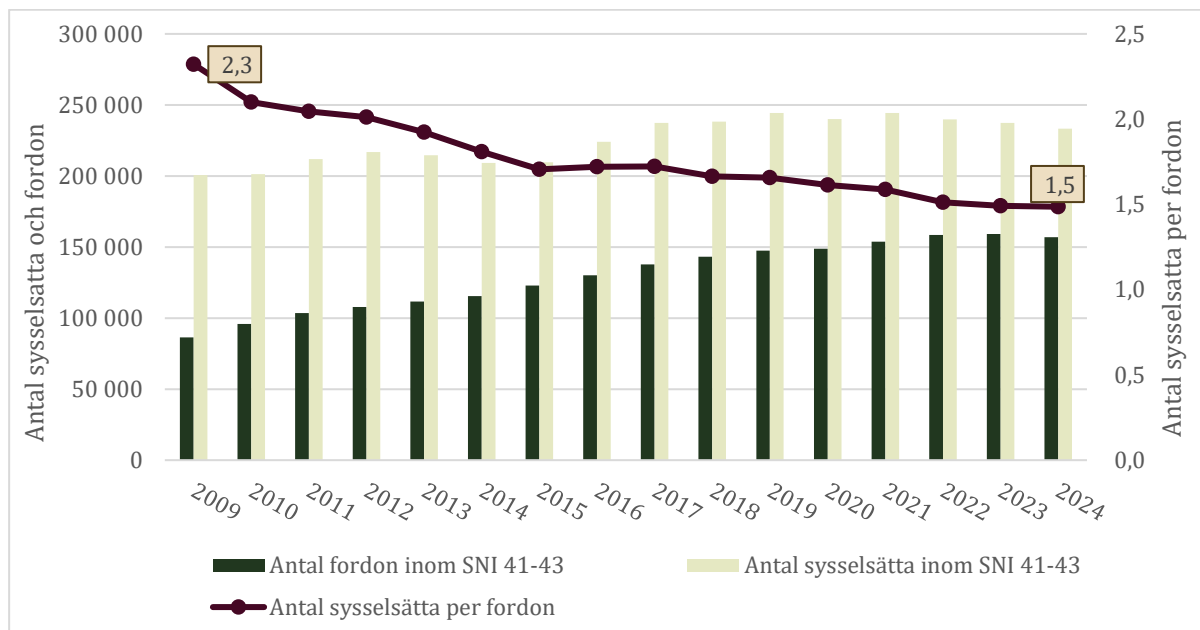
	SNI	Bransch	2009	2015	2018	2021	2024	Föränd- ring 2009- 2024
1.	432	Elinstallationer, VVS-arbeten och andra bygginstallationer	34 008	41 182	46 718	48 666	51 489	51 %
2.	433	Slutbehandling av byggnader	18 825	29 219	33 492	36 287	35 550	89 %
3.	412	Byggande av bostadshus och andra byggnader	17 053	26 041	29 745	31 882	30 344	78 %
4.	431	Rivning av hus samt mark- och grundarbeten	6 214	11 169	15 100	16 972	18 354	195 %
5.	439	Annan specialiserad bygg- och anläggningsverksamhet	7 768	11 375	13 282	14 307	14 479	86 %
6.	494	Vägtransport, godstrafik och flyttjänster	8 754	10 370	12 145	14 120	13 972	60 %
7.	812	Rengöring och lokalvård	6 432	8 664	10 416	11 081	11 903	85 %
8.	682	Uthyrning och förvaltning av egna eller arrenderade fastigheter	6 529	9 300	10 302	10 877	11 305	73 %
9.	021	Skogsförvaltning och skogsskötsel	5 045	6 871	7 684	8 568	9 052	79 %
10.	881	Öppna sociala insatser för äldre och funktionshindrade personer	2 394	3 339	3 752	6 184	7 285	204 %

Källa: SCB/Trafikanalys 2025.

²⁴ I och med de undantag som beskrivs i 13 kap. 20 § ML, har fordon inom följande näringsgrenar exkluderats: Handel med motorfordon utom motorcyklar (SNI-kod 45.1) och Uthyrning och leasing av motorfordon (SNI-kod 77.1).

Sett till de branscher som använder flest skåpbilar, går det av statistiken även att utläsa att den aktuella fordonstypen blivit en integrerad och viktig insatsvara i verksamheten. Från figur 3 nedan kan konstateras att inom exempelvis området byggverksamhet (SNI-huvudgrupp 41–43) så finns det ett tydligt mönster där antalet lätta skåpbilar ökat stadigt över tid och där antalet sysselsatta per fordon minskat från 2,3 under 2009 till 1,5 under 2024. Utvecklingen ger stöd för att tillgången till skåpbil spelar en allt viktigare roll i hur arbetet bedrivs och organiseras, och att fordonet och dess utformning utgör ett centralt verktyg i en effektiv produktion av byggtjänster.

Figur 3. Antal lätta skåpbilar och sysselsatta inom SNI 41–43 byggverksamhet, 2009–2024



Källa: SCB/Trafikanalys 2025 och egna beräkningar.

Sammantaget kan det konstateras att fordonsflottans utveckling med en ökad användning och ett ökat beroende av fordonstypen skåpbil innebär att mervärdesskattelagstiftningens begränsningar i avdragsrätten idag påverkar ett betydligt större antal företag inom fler branscher jämfört med när reglerna i fråga infördes.

4.3 Karosserityp som verktyg för att minska privat bruk

Huruvida reglerna för avdragsrätt för moms och reglerna kopplat till utformningen av karossen på berörda fordon medverkar till skatteundandragande eller inte är en central fråga eftersom det har följt med som en utgångspunkt sedan 1994 när reglerna infördes. Begränsningar i avdragsrätten ansågs enligt förarbetena till lagstiftningen vara ett verktyg för att hindra och minska förutsättningarna för en privat användning

av dessa fordon.²⁵ Om och i vilken utsträckning näringsidkare hänför kostnader som är privata till sin näringsverksamhet är en fråga som Skatteverket bevakat i sin kontrollverksamhet under lång tid.²⁶ Utnyttjande av fordon för privata ändamål är en del i en större kontext kopplat till frågan om avdragsrätt inom näringsverksamhet och vad som ska hänföras till privata omkostnader.

Det har emellertid inte gått att hitta några studier eller observationer från genomförda kontroller som kan styrka att just uppdelningen utifrån karosserityp skulle innebära en lägre risk för skatteundandragande vad avser användning för privat bruk. Såsom separat karosserienhet definieras enligt gällande rätt spelar det exempelvis ingen roll för bedömningen om fordonet har enkel- eller dubbelhytt. Det betyder att bland annat fyrsitsiga pickuper, en fordonstyp som blivit alltmer populär för privat bruk, medges avdrag för ingående moms, medan en tvåsitsig skåpbil som inrättats för godstransport inte medges avdrag. Att det skulle vara mer sannolikt att en företagare skulle använda den tvåsitsiga skåpbilen än den fyrsitsiga pickupen för privat bruk är ytterst tveksamt. En företagare vars avsikt är att använda en företagsbil för privat bruk kommer sannolikt göra detta oavsett karosserityp eller vilka avdragsregler för moms som gäller för den aktuella biltypen. Enligt gällande inkomstskatteregler finns det dessutom en presumtion för förmånsbeskattning av alla lätta lastbilar som en skatteskyldig har dispositionsrätt till på grund av anställning, uppdragsförhållande eller annan liknande grund, oavsett vilken karosserityp det är frågan om (se avsnitt 3.1).

De nya karosserikoder som infördes år 2009 har vidare medfört att Skatteverket inte längre genom uppgifter i fordonsregistret har kunskapen om vilka fordon som är utformade enligt den ursprungliga karosserikoden 30, då alla skåpbilar numera tilldelas karosserikod BB (se avsnitt 3.1). Det går alltså inte längre att genom karosserikoden urskilja om en skåpbil är utformad med förarhytt som är en separat karosserienhet. Detta medför att Skatteverket från 2009 fått allt sämre möjligheter till uppföljning och kontroll, då kännedom om vilka företag som äger lätta lastbilar med eller utan separat karosserienhet saknas. Avsaknaden av en specifik karosserikod innebär även problem för företag som vill ha en förutsägbarhet kring vilka fordon som omfattas av möjlighet till momsavdrag. Detta gäller särskilt nya fordonstyper som inte tidigare varit föremål för någon vägledande bedömning avseende tolkning av huruvida luftspalt mellan förarutrymme och lastutrymme anses föreligga.

4.4 Övriga identifierade problem med dagens reglering

Reglerna kring moms vid inköp och leasing av lätta lastbilar innebär således att vissa typer av lätta lastbilar som används i näringsverksamhet medges momsavdrag medan andra inte gör det. Gränsdragningen upplevs av berörda företag som använder den typen av fordon som arbiträr med oavsiktliga konsekvenser. I intervjuer med företrädare för näringslivsorganisationer och enskilda företag, framkommer det att dagens regler innebär att deras medlemmar inte får göra avdrag för den typ av

²⁵ SOU 1993/94:225, s.74.

²⁶ Skatteverkets rapport, Skattefelsrapport 2022, 2023 (8-2196645).

arbetsfordon som är mest ändamålsenliga att köpa in.²⁷ Branschorganisationen Installatörsföretagen pekar exempelvis på utmaningar med att avdrag får göras för pickuper med flak, som inte är anpassade för verksamheten, men inte för de mer ändamålsenliga och flexibla skåpbilarna. Pickuper är ofta dessutom både tyngre och mindre miljövänliga.²⁸ Om ett enskilt företag gör prioritering utifrån användbarhet i stället för utifrån avdragsrätt för ingående moms, kan detta innebära högre kostnader, då de lätta lastbilar som är ändamålsenliga för verksamheten inte alltid medges avdrag för ingående moms. Företag inom samma bransch kan därmed få olika konkurrensförutsättningar utifrån verksamhetens behov av arbetsredskap/bil, om fordonsvalet görs utifrån exempelvis behov av tillgång till värme och ljus i skåpet, i stället för möjligheten till momsavdrag. Merkostnaden kan teoretiskt sett läggas på priset för tjänsten och därmed belasta slutkund, även om konkurrensen dock torde vara så pass hög i de flesta branscher att detta inte är troligt i högre utsträckning. Företaget kommer därför i de flesta fall i stället själv behöva absorbera merkostnaden.²⁹

Nuvarande regler kan också påverka företagens omställning till en mer klimativänlig och hållbar fordonsflotta. I intervjuer har det framkommit att företag behåller befintliga bilar under en längre period för att kompensera för de merkostnader som avdragsförbudet innebär. År 1998 var den genomsnittliga åldern på lätta lastbilar 8,7 år, medan motsvarande siffra 2024 är 9,8 år.³⁰ Det finns en risk att nuvarande regelverk medför att berörda företag väljer bort mer miljövänliga alternativ eftersom dessa oftare är dyrare i inköp jämfört med ett fordon med traditionell förbränningsmotor. Reglerna påverkar även begagnatmarknaden, där nuvarande avdragsbegränsningar leder till att det finns färre och sämre begagnade bilar tillgängliga på marknaden, vilket riskerar att få en påverkan på miljö och säkerhet.

Vidare har det även i genomförda intervjuer framförts att dagens avdragsregler för lätta lastbilar strider mot rättsprinciperna inom mervärdesskattesystemet, där till exempel skatteneutralitetsprincipen innebär att all ekonomisk aktivitet ska beskattas på ett neutralt sätt.³¹ Att på ett alltför arbiträrt sätt göra en uppdelning av lätta lastbilar utifrån karosserityp, utan att på sakliga och objektiva grunder kunna motivera varför en sådan uppdelning görs, kan åtminstone sägas vara tvivelaktigt ur ett neutralitetsperspektiv, särskilt mot bakgrund av att det här rör sig om en nationell inskränkning av huvudregeln om att företag ska medges avdrag för ingående moms på inköp till verksamheten.

²⁷ Se även artikel <https://www.tn.se/article/38018/momsregler-hindrar-smaforetag-att-bli-miljovanligare/>.

²⁸ Se även artikel <https://www.vlt.se/2024-06-30/ett-pappersark-avgor-om-foretagare-kan-kopa-ny-bil/>.

²⁹ Vid beräkning/jämförelse mellan avdragsrätt och inte avdragsrätt för ett mindre hantverksföretag uppstår i exemplet en skillnad på 4 procentenheter i vinstmarginal mellan det företag som kan dra av momsen för en bil och en som inte kan det.

³⁰ SCB 2025 och Trafikanalys 2025.

³¹ Skatteverkets rättsliga vägledning, Mervärdesskatten och EU, Rättsprinciper, 2025, <https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2025.1/394033.html>.

5 Överväganden och förslag

5.1 Medge avdrag för ingående moms vid inköp och leasing av samtliga lätta lastbilar

Förslag: Medge avdrag för moms vid inköp och leasing av samtliga lätta lastbilar i verksamhet med mervärdesskattepliktiga transaktioner genom att ta bort delar av den utökade definitionen av personbil i 2 kap. 17 § ML. Konsekvensen blir att samtliga typer av tunga och lätta lastbilar behandlas på samma sätt i momshänseende, det vill säga med full avdragsrätt för moms.

Skälen till förslaget: Såsom redovisats i avsnitt 3.1 så gäller för närvarande som huvudregel enligt 2 kap. 17 § ML att lätta lastbilar under 3 500 kg inte medges avdrag för ingående moms vid inköp och leasing, såvida inte förarhytten utgör en separat karosserienhet. Mervärdesskattelagens uppdelning av lätta lastbilar utifrån karosseri skapar bland annat konkurrensnackdelar för företag som saknar möjlighet att köpa fordon med separat karosserienhet av till exempel arbetsmiljöskäl eller andra skäl kopplat till det aktuella företagets arbetssätt. Fordonstypen lätta lastbilar utan separat karosserienhet har ökat stadigt sedan 1995 från ca 70 000 fordon³² till dagens ca 370 000 fordon som berörs av avdragsbegränsningar, och utgör numera en central del i affärsmodellen för bland annat företag som erbjuder installations-, service- och hantverkstjänster, där skåpbilen är avgörande för att kunna säkerställa en funktionell arbetsmiljö, effektiv verksamhet och god service till kund. Uppdelningen kan också innebära hinder, framför allt för mindre företag, att genomföra en omställning mot en mer hållbar och klimatvänlig verksamhet, då möjligheten till momsavdrag kan leda till att företagen väljer tyngre fordon eller andra fordonstyper med större storlek eller lastkapacitet än vad man egentligen har behov av i verksamheten.

Att enligt förslaget avskaffa avdragsbegränsningarna för moms vid inköp och leasing av samtliga typer av lätta lastbilar skulle bidra till ökad konkurrensneutralitet genom att möjliggöra för företag inom samma bransch att konkurrera på lika villkor, oavsett hur företaget väljer att lägga upp sitt arbetssätt eller fordonens storlek och lastkapacitet. Vidare skulle företagens överväganden vid inköp förenklas genom att inte behöva ta hänsyn till mervärdesskatteregler vid anskaffning av nya lätta lastbilar. Förslaget skulle även innebära en ökad förutsägbarhet vid tillämpningen av mervärdesskattereglerna, då nuvarande uppdelning i ML av lätta lastbilar utifrån karosserienhet inte längre har någon motsvarighet i de karosserikoder som används av Transportstyrelsen i fordonsregistret. De saknas således förutsättningar både för företag och tillsynsansvarig myndighet att i dagsläget med enkelhet kontrollera om en viss fordonstyp omfattas av möjligheten till momsavdrag eller inte. En ytterligare

³² Inkluderar fordon som ägs av företag som medges avdrag som specificeras i ML då det inte går att bryta ner per SNI kod år 1995, dvs. sannolikt är det något lägre antal.

effekt av förslaget skulle sannolikt bli en ökad modernisering av företagens fordonsflotta, då företag av kostnadsskäl inte behöver behålla befintliga fordon längre än nödvändigt för att kompensera för den högre kostnaden som avsaknad av momsavdrag innebär. På längre sikt kan förslaget således bidra till ökad hållbarhet genom att underlätta övergången till mer klimatvänliga alternativ, såsom el- och hybridfordon.

En möjlig nackdel med förslaget, som även i förarbeten lyfts fram som den huvudsakliga anledningen till den utökade definitionen av personbil i ML, är att lätta lastbilar som införskaffats för momspliktig verksamhet teoretiskt sett skulle kunna användas i högre utsträckning även för privata ändamål. Då fler fordonstyper, och således fler fordon, medges möjlighet till avdrag för ingående moms, ökar följaktligen risken att även fler fordon kan komma att användas otillbörligt utanför den momspliktiga verksamheten. Även om en sådan ökad risk föreligger, går det dock inte att se något tydligt stöd för att just uppdelningen i olika karosserityper skulle medföra någon skillnad i risken för privat användning. Med nuvarande reglering medges exempelvis momsavdrag för fyrsitsiga pickup-bilar, en fordonstyp som ökat kraftigt i popularitet under senare år för privat användning³³, men inte avdrag för en tvåsitsig skåpbil som huvudsakligen inrättats för godstransport. Den uppdelning som görs utifrån karosserienhet blir således alltför arbiträr och inte tillräckligt träffsäker om ändamålet är att komma till rätta med risken för skatteundandragande. Här finns det i stället andra mer ändamålsenliga och träffsäkra verktyg att ta till för att komma till rätta med problematiken, bland annat utökad användning och kontroll av körjournaler för att säkerställa korrekt förmånsbeskattning av privat bruk. Bevisbördan vid dispositionsrätt till företagsbil ligger redan idag på den skatteskyldige som ska göra sannolikt att denne inte har använt bilen privat eller att så har skett endast i ringa omfattning.³⁴

Genomförbarheten av förenklingsförslaget bedöms som god baserat på de slutsatser som framkommit i föreliggande utredning. Bortsett från offentligfinansiella effekter, det vill säga minskade skatteintäkter, har inga andra faktorer identifierats som bedöms kunna påverka genomförbarheten negativt.

5.2 Ikraftträdelse

Förslag: Bestämmelserna träder i kraft den 1 januari 2026.

Skälen för förslaget: Det bedöms vara angeläget att bestämmelserna kan träda i kraft så snart som möjligt. Den 1 januari 2026 bedöms vara en lämplig tidpunkt.

Något behov av övergångsbestämmelser har inte identifierats.

³³ Trafikanalys 2025.

³⁴ Skatteverkets rättsliga vägledning Bevisfrågor vid bilförmån, 2025, <https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2025.1/321423.html>.

6 Konsekvensutredning

6.1 Inledning

Av 19a § i förordningen (2009:145) med instruktion för Tillväxtverket följer att Förenklingsrådets förslag ska innehålla en konsekvensutredning enligt förordning (2024:183) om konsekvensutredningar, samt en redogörelse av förslagets genomförbarhet. I nedanstående avsnitt redovisas de konsekvenser och effekter som är relevanta att belysa utifrån kraven i aktuell förordning och det förslag som här lämnas. Rubrikerna i konsekvensutredningen följer för tydlighetens skull den systematik som ställs upp i förordningen, men i vissa fall hänvisas till tidigare avsnitt där olika aspekter av konsekvensutredningens innehåll redan behandlats.

6.2 Problemet och den eftersträvade förändringen

Problemet med nuvarande reglering är att den begränsade avdragsrätten för ingående moms för lätta lastbilar där förarhytten inte utgör en separat karosserienhet innebär en snedvridning av konkurrensen för företag där verksamhetens behov ställer krav på fordon som inte medges momsavdrag. Utvecklingen av fordonsflottan under de senaste årtiondena och avsaknaden av karosserikoder som möjliggör uppföljning och förutsägbarhet kring möjligheten till momsavdrag bidrar till att regelverket bör ändras så att den nuvarande alltför arbiträra uppdelningen utifrån karosserityp tas bort, och samtliga lätta lastbilar medges momsavdrag på lika villkor. Problemet och den eftersträvade förändringen redogörs för i detalj i avsnitten 4 och 5.1.

6.3 Konsekvenser om ingen åtgärd vidtas

Om nuvarande regler för momsavdrag för fordon bibehålls innebär det att företag fortsatt inte kan göra momsavdrag på lätta lastbilar som används i momspliktig verksamhet utan specifika utformningar. Detta innebär att en konkurrensnackdel kvarstår för framför allt de mindre företag som skulle ha bättre förutsättningar att investera i fordon om momsavdrag medgavs. Det skulle även innebära att företag inom samma bransch kan få olika konkurrensförutsättningar utifrån verksamhetens behov av arbetsredskap/bil, om fordonsvalet görs utifrån exempelvis behov av tillgång till värme och ljus i skåpet, i stället för möjligheten till momsavdrag. Merkostnaden kan teoretiskt sett läggas på priset för tjänsten och därmed belasta slutkund, även om konkurrensen dock torde vara så pass hög i de flesta branscher att detta inte är troligt i högre utsträckning. Företaget kommer därför i de flesta fall i stället själv behöva absorbera merkostnaden.

Om ingen åtgärd vidtas kan det även få konsekvenser för företagens omställning till en mer klimatvänlig och hållbar fordonsflotta. I intervjuer har det framkommit att företag behåller befintliga bilar under en längre period för att kompensera för de merkostnader som avdragsförbudet innebär. År 1998 var den genomsnittliga åldern

på lätta lastbilar 8,7 år, medan motsvarande siffra 2024 är 9,8 år.³⁵ Det finns en risk att nuvarande regelverk medför att berörda företag väljer bort mer miljövänliga alternativ eftersom dessa oftare är dyrare i inköp jämfört med ett fordon med traditionell förbränningsmotor.

Den nuvarande avsaknaden av en specifik karosserikod för lätta lastbilar där förarhytten utgör en separat karosserienhet får som konsekvens att Skatteverket har begränsade möjligheter till uppföljning och kontroll, då kännedom om vilka företag som äger lätta lastbilar med eller utan separat karosserienhet saknas. Avsaknaden av en specifik karosserikod innebär även i nuläget problem för företag som vill ha en förutsägbarhet kring vilka fordon som omfattas av möjlighet till momsavdrag.

Sammantaget innebär en utebliven ändring av reglerna att de befintliga ekonomiska, konkurrensmässiga och miljömässiga nackdelarna kvarstår för små företag och att omställningen till mer hållbara transportlösningar bromsas.

6.4 Alternativ samt fördelar respektive nackdelar

En av de utmaningar som identifierats med nuvarande reglering är att den uppdelning som görs mellan olika typer av lätta lastbilar utifrån karosserityp inte längre är ändamålsenlig, bland annat beroende på att den inte har anpassats till den utveckling av företagens fordonsflotta som skett under de senaste årtiondena. Att försöka definiera någon alternativ uppdelning som på ett tillräckligt objektivt, tydligt och konkurrensneutralt sätt skulle kunna ringa in eventuella lätta lastbilar som utifrån en evidensbaserad bedömning skulle ha en större benägenhet att användas för privat bruk har inte varit genomförbart inom ramen för denna utredning. Det faktum att karosserikoderna ändrats på sådant sätt att det inte längre i fordonsregistret görs någon uppdelning mellan olika typer av lätta lastbilar med skåpkarosseri är ytterligare ett tydligt skäl till att det inte går att göra någon alternativ uppdelning som blir tillräckligt tydlig, förutsägbar och objektiv för både de företag och den ansvariga tillsynsmyndighet som ska förhålla sig till en sådan reglering.

De alternativ som övervägts i utredningen är således att antingen bibehålla nuvarande reglering (se avsnitt 6.3 för en bedömning av konsekvenser för detta alternativ), medge avdrag för moms för samtliga lätta lastbilar oavsett karosseri (det alternativ som Förenklingsrådet valt att gå vidare med, se avsnitt 6.5), eller att undanta samtliga lätta lastbilar oavsett karosseri från möjlighet till momsavdrag.

Det senare alternativet skulle innebära att Sverige utökar omfattningen på det nationella avdragsförbudet i förhållande till mervärdesskattedirektivet, då fler typer av lätta lastbilar skulle undantas från möjligheten till avdrag för ingående moms. Mot bakgrund av *stand still*-klausulen i artikel 176 i det sjätte mervärdesskattedirektivet (se avsnitt 3.2), får inte medlemsstater göra mer långtgående undantag från huvudregeln om att avdrag ska medges för ingående mervärdesskatt än vad som gällde nationellt innan direktivet trädde i kraft. Ett alternativ som innebär en utökad

³⁵ SCB 2025 och Trafikanalys 2025.

omfattning av det nationella undantaget från huvudregeln skulle således inte vara förenlig med bakomliggande EU-rätt, och har av den anledningen heller inte beaktats vidare i utredningen.

Mot bakgrund av ovanstående har inga andra tydliga alternativ, utöver det förslag som presenteras i utredningen, identifierats och därmed övervägts vidare i utredningsarbetet.

6.5 Det valda alternativet

Det valda alternativet innebär att definitionen av personbil i 2 kap. 17 § ML ändras så att alla typer av lätta lastbilar med en totalvikt på upp till 3500 kg medges möjlighet till momsavdrag. Förslaget redogörs för i detalj i avsnitt 5.1.

6.6 Konsekvenser för företag

6.6.1 Avgränsningar och utgångspunkter för konsekvensutredningen

En lätt lastbil anskaffas antingen genom ett köp, det vill säga att det aktuella företaget äger fordonet, eller som leasing, det vill säga att fordonet ägs av ett leasingbolag och en leasingavgift betalas för att utnyttja fordonet. Det finns idag två huvudtyper av leasing, finansiell leasing och operationell leasing.

- *Finansiell leasing*: har karaktären av ett avbetalningsköp, där den formella äganderätten kvarstår hos leasinggivaren under avtalets löptid. Samtidigt överförs de ekonomiska riskerna och fördelarna till leasingtagaren. Vid avtalets slut erbjuds leasingtagaren ofta möjligheten att förvärva äganderätten genom att köpa loss produkten till ett överenskommet restvärde.
- *Operationell leasing*: kan liknas med ett traditionellt hyresavtal där äganderätten förblir hos leasinggivaren under hela avtalets löptid. När perioden avslutas återlämnas produkten till leasinggivaren. I detta upplägg bär leasinggivaren den ekonomiska risken, och avtalet inkluderar ofta tjänster som service, reparationer och försäkringar.

Konsekvensutredningen utgår i det fortsatta arbetet från att all leasing av lätta lastbilar sker genom finansiell leasing, vilket är den typ av leasing som enligt intervjuer och vid andra avstämningar konstaterats vara vanligast förekommande.³⁶

³⁶ Fram till 2024 har företag kunnat dra av 50 % av ingående moms vid finansiell leasing. Skatteverket har dock förtydligat att om ett leasingavtal klassas som ett avbetalningsköp medges ingen avdragsrätt, baserat på en EU-dom från 2017. Domen slog fast att finansiella leasingavtal under vissa förutsättningar kan likställas med avbetalningsköp. Det råder fortsatt osäkerhet kring vad som gäller, utredningen har utgått från att 50 % avdragsrätt medges som tidigare.

Konsekvensutredningen bygger framför allt på kvalitativa datainsamlingsmetoder där data har samlats in under perioden augusti 2024 till och med februari 2025. De primära datakällor som har använts är intervjuer med företag, ansvarig myndighet och branschorganisationer³⁷, dokumentstudier, registerdata samt analys av befintlig lagstiftning och riktlinjer. Inom ramen för utredningen har ett möte med Skatteverket genomförts för att bekräfta tolkningen av den nuvarande lagstiftningen och för att få en förståelse för Skatteverkets syn på frågan och behovet av förenkling.

Genom intervjuer med företag har de processer och kostnader som respektive krav medför för enskilda företag inom de olika berörda branscherna identifierats. Slutligen har en uppräknings av resultaten till en indikativ kostnad på total nivå för den aktuella lagstiftningen genomförts.

Konsekvensutredningen tar sin utgångspunkt i den så kallade Standardkostnadsmodellen (SKM), en metod som tidigare använts såväl inom Sverige som internationellt för att slå fast administrativa men även andra fullgörandekostnader. En mer detaljerad beskrivning av metoden finns i bilaga 1.

Nedan följer en översiktsbild över utgångspunkterna för den genomförda konsekvensutredningen avseende företag. Enbart lätta lastbilar med skåpkarosseri enligt karosserikod BB omfattas av utredningen, då det är denna fordonstyp som förslaget berör (se bland annat avsnitt 3.1, 4 och 5.1).

Figur 4. Utgångspunkter för bedömning av konsekvenser för företag

Typ av lastbil/typ av inköp	Förvärv	Leasing	Driftkostnader
Tung lastbil Lastbil med en totalvikt som överstiger 3 500 kg. (ML 2 kap. 17 § första stycket)	100% avdrag Företag som köper lastbilar för användning av en beskattningsbar person får enligt huvudregeln dra av hela den ingående momsen. (ML 13 kap. 6 §)	100% avdrag Företag som leasar lastbilar för användning av en beskattningsbar person får enligt huvudregeln dra av hela den ingående momsen. (ML 13 kap. 6 §)	100% avdrag Företag får dra av den ingående momsen enligt huvudregel. (ML 13 kap. 6 §)
Lätt lastbil med separat karosserienhet Lastbil med en totalvikt som är högst 3 500 kg, om fordonets förarhytt utgör en separat karosserienhet. (ML 2 kap. 17 § 1 st. andra meningen)	100% avdrag Företag som köper eller importerar en personbil har inte rätt att dra av ingående moms. (ML 13 kap. 20 § första stycket)	50% avdrag Företag med avdragsgilla transaktioner får dra av hälften av ingående momsen på hyran om bilen används mer än ringa i verksamheten. (ML 13 kap. 22 §)	100% avdrag Företag med avdragsgilla transaktioner får dra av moms på personbilens driftkostnader. (ML 13 kap. 23 §)
Lätt lastbil med skåpkarosseri Lastbil med en totalvikt som är högst 3 500 kg med skåpkarosseri definieras som personbil enligt Mervärdeskattelagen. (ML 2 kap. 17 § första stycket)	0% avdrag Företag som köper eller importerar en personbil har inte rätt att dra av ingående moms. (ML 13 kap. 20 § första stycket)	50% avdrag Företag med avdragsgilla transaktioner får dra av hälften av ingående momsen på hyran om bilen används mer än ringa i verksamheten. (ML 13 kap. 22 §)	100% avdrag Företag med avdragsgilla transaktioner får dra av moms på personbilens driftkostnader. (ML 13 kap. 23 §)
Undantag med full avdragsrätt Undantag inkluderar återförsäljning, uthyrning, persontransporter enligt taxitrafiklagen, transport av avlidna och körkortsutbildning som omfattas av skatteplikt. (ML 13 kap. 20 § andra stycket)	100% avdrag Avdragsförbudet gäller inte om fordonet används inom specificerade områden som är undantagna. (ML 13 kap. 20 § andra stycket)	100% avdrag Avdragsbegränsning gäller inte om fordonet används för de undantagna områdena. (ML 13 kap. 21 § andra stycket)	100% avdrag Företag med avdragsgilla transaktioner får dra av moms på personbilens driftkostnader. (ML 13 kap. 23 §)

³⁷ Inom utredningen har det förts dialog med branschorganisationerna Svenskt Näringsliv och Installatörsföretagen.

6.6.2 Branscher och uppräkningsbas

Byggbranschen är den bransch som står för den största andelen skåpbilar som är i trafik, och står för ca 40 % av totalt antal skåpbilar i trafik som ägs av juridiska personer.³⁸ I bilaga 2 redovisas antalet skåpbilar per näringsgren.

Olika typer av lätta lastbilar kan kategoriseras i skåpbilar, flakbilar och övriga fordon. I föreliggande utredning har det antagits att samtliga skåpbilar omfattas av avdragsbegränsningar, medan flakbilar och övriga fordon antas innebära avdragsrätt och därmed exkluderats från analysen. Tabellen nedan redovisar antalet berörda skåpbilar i trafik som ägs av juridiska personer samt nyregistrerade skåpbilar. I och med de undantag som beskrivs i 13 kap. 20 § ML, har även fordon inom följande näringsgrenar exkluderats:

- Handel med motorfordon utom motorcyklar (näringsgrenskod 45.1)
- Uthyrning och leasing av motorfordon (näringsgrenskod 77.1)

Fordon som används för persontransporter enligt taxitrafiklagen (2012:211) samt för körkortsutbildning som omfattas av skatteplikt har inte undantagits, då det inte varit möjligt att särskilja dessa utifrån insamlad statistik. Det bedöms dock vara ett begränsat antal skåpbilar som används inom dessa branscher. Vidare har det inte varit möjligt att undanta skåpbilar som används för transporter av avlidna, då inte heller dessa fordon kan särskiljas utifrån Statistiska centralbyråns register över näringsgrenskoder.

Tabell 4. Antal skåpbilar som ägs av juridiska personer, 2024

	Antal skåpbilar i trafik 2024	Varav nyregistrerade skåpbilar 2024
Antal skåpbilar som köpts in	203 120	3 115
Antal skåpbilar som leasas	166 055	18 728
Totalt antal fordon i trafik	369 175	21 843

Källa: SCB/Trafikanalys 2025

Vid inköp av skåpbilar används antal nyregistrerade skåpbilar som uppräkningsbas då dessa kan antas vara nyinköpta. Vid uppräknings av leasade skåpbilar används antal nyregistrerade skåpbilar för att beräkna besparingspotential för år ett, det vill säga när en förhöjd avgift ska betalas. Vid uppräknings av leasade fordon som redan är i trafik och månatligen betalar en leasingavgift används antal leasade skåpbilar i trafik.

Antalet berörda företag som omfattas av förslaget är svårt att uttala sig om mer specifikt, då det saknas förutsättningar att göra den sortens koppling mellan

³⁸ Med byggverksamhet omfattas till exempel specialiserad bygg- och anläggningsverksamhet, rivning av hus samt mark- och grundarbeten, elinstallationer, VVS-arbeten och andra bygginstallationer.

fordonsregistret och företagsregistret. Det går således inte utan mer omfattande utredningsarbete att få fram exakt hur många företag som äger sådana skåpbilar som förslaget tar sikte på. I den totala redovisade siffran ingår även ett antal juridiska personer inom den offentliga sektorn. Mot bakgrund av de uppgifter som finns om antalet skåpbilar som ägs av juridiska personer är det dock inte i det här fallet nödvändigt för beräkningarna av företagens enskilda och totala kostnader att ha kännedom om det totala antalet berörda företag. Sett till de branscher som har flest skåpbilar kan det dock konstateras att de domineras av mikro- och småföretag (se avsnitt 6.6.6.).

6.6.3 Uppskattade kostnader per investerat fordon

Administrativa kostnader

För företag som behöver tillhandahålla tjänstebilar till sina anställda utgör inköp av tjänstebil en betydande kostnad, främst på grund av fordonens inköpspris. Det innebär att företaget kan förväntas utreda vilken typ av fordon som är mest funktionellt och lämpligt för den anställdes arbetsuppgifter i relation till de tjänster företaget erbjuder sina kunder. Med tanke på kostnaden för att köpa in fordon kan företaget även behöva göra en översyn av sin ekonomiska situation och fastställa hur mycket som kan avsättas för investering i ett eller flera fordon.

Processen inför ett beslut om inköp eller leasing innebär framför allt inslag av bedömning utifrån företagets egna behov. Baserat på intervjuer med berörda företag kommer detta arbete kvarstå även om avdragsbegränsningarna skulle avskaffas. Den bedömning som görs av respektive företag har inte heller varit möjlig att standardisera, då de intervjuade företagen hanterat detta på helt olika sätt. Någon administrativ tid kopplad till lagstiftningen har därför inte varit möjlig att slå fast.

Finansiella kostnader

Inköp av skåpbil – När ett företag köper in en skåpbil som omfattas av reglerna för avdragsförbud kan företaget inte dra av den ingående momsen på inköpet. Detta innebär att kostnaden för fordonet blir högre än om momsen hade kunnat dras av. För att uppskatta hur stor den extra kostnaden blir är inköpspriset för skåpbilen en central faktor. Utifrån intervjuer samt prislistor hos bilhandlare bedöms inköpspriset variera mellan 250 000 och 800 000 kr inklusive moms beroende på fordonets typ och användningsområde. I beräkningarna har ett inköpspris på 350 000 kr inklusive moms använts som utgångspunkt.

Vid inköp av en skåpbil med ett inköpspris på 350 000 kr inklusive moms (momssats 25 %) innebär det en merkostnad på 70 000 kr med nuvarande lagstiftning om avdragsrätt inte medges.

Leasing av skåpbil – vid finansiell leasing av en motsvarande skåpbil fördelas kostnaden över en längre period. Kostnad per ny investering har utgått från följande antaganden:

- Inköpspris: 350 000 kr inklusive moms
- Leasingperiod: 36 månader
- Nuvarande avdragsrätt: 50 %

- Förhöjd leasingavgift: 15 %
- Ränta till leasingföretaget: 6 %
- Restvärde: 126 000 kr år 3

Utifrån de antaganden som görs ovan blir den månatliga leasingavgiften 5 217 kr per månad baserat på annuitetsmodellen. Under den första månaden ska dock en förhöjd leasingavgift betalas, motsvarande 52 500 kr. Under det första året innebär det en total leasingavgift om 115 108 kr, vilket i sin tur innebär en momskostnad om 11 511 kr med 50 % avdragsrätt. Resterande två år betalas enbart den månatliga leasingavgiften, det vill säga 5 217 kr per månad, vilket motsvarar 62 608 kr per år och innebär 6 261 kr i momskostnad per år efter 50 % avdragsrätt. Efter att leasingperioden är slut enligt avtal får normalt leasingtagare ett erbjudande att köpa ut skåpbilen till överenskommet restvärde. Det varierar mellan bolagen om de faktiskt köper ut fordonet efter leasingperiodens slut eller om de byter fordon och därmed påbörjar en ny leasingperiod. I föreliggande utredning görs antagandet att fordonet inte köps ut till motsvarande restvärdet.

Sammanfattningsvis innebär leasingalternativet en total merkostnad om 24 033 kr per investerat fordon under en period om 36 månader. Tabellen nedan illustrerar hur merkostnaden fördelas under 36 månader.

Tabell 5. Sammanställning, kostnad per investerat fordon under en leasingperiod om 36 månader

	Månad 1	Månad 1-12	Månad 13-24	Månad 25-36
Leasingavgift, kr per månad	52 500	5 217	5 217	5 217
Leasingavgift, kr per år		115 108	62 608	62 608
Kostnad för moms som inte är avdragsgill, kr per år		11 511	6 261	6 261

Det bör noteras att kalkylen för leasing inte inkluderar andra kostnader som kan uppstå, såsom registreringsavgifter hos Transportstyrelsen eller aviavgifter, då dessa kostnader är en konsekvens av annan lagstiftning.

Materiella kostnader

Driftskostnader som kan hänföras till ett fordon som ägs av företag medges full avdragsrätt. Som driftkostnad räknas kostnad för bland annat service, reparation, underhåll, besiktning med mera. Enligt intervjuade företag är det vanligt att fordon leasas under de första tre åren. Efter denna period förekommer att fordonen köps ut till ett motsvarande restvärde, vilket möjliggör fortsatt användning under ytterligare några år. Detta medför dock ökade driftkostnader i form av servicekostnader från och med det fjärde året, vilka uppskattas till ca 20 000 kr per fordon och år. I och med antagandet att en bil inte köps ut efter leasingperioden, har dessa kostnader dock inte inkluderats i den totala kostnaden.

6.6.4 Uppräkning på total nivå

Genom att en standardiserad kostnad tagits fram per fordon är det möjligt att ge en indikativ bild av hur stora de totala kostnaderna är för alla berörda företag i Sverige i de delar som utredningen omfattar. Företagens finansiella kostnader bedöms uppgå till ca 1,4 miljarder kronor per år på total nivå. Fördelning per typ av investering framgår i tabellen nedan.

Tabell 6. Beräknad merkostnad per år som en följd av avdragsbegränsningar vid inköp och leasing av lätta lastbilar utan separat karosserienhet*

	Antal skåpbilar, 2024	Merkostnad moms per investerat fordon per år, kr	Merkostnad moms på total nivå per år, kr
Skåpbilar som är inköpta	3 115 nyreg.	70 000	218 000 000
Skåpbilar som är leasade	166 055 i trafik, varav 18 728 nyreg.	År 1: 11 511 År 2 och 3: 6 261	1 138 000 000
Total uppskattad merkostnad			1 356 000 000

Källa: SCB/Trafikanalys 2025 och egna beräkningar

* Den standardiserade årliga kostnaden per fordon vid leasing är 11 511 kr för det första året av leasing och 6 261 kr per år för resterande två. Vid beräkning på total nivå har kostnaden för det första året av leasing (11 511 kr) multiplicerats med antalet nyregistrerade fordon som leasats (dvs. 18 728 st), medan kostnaden för år 2 och 3 (6 261 kr) har multiplicerats med det totala antalet skåpbilar i trafik som leasats, exkluderat nyregistrerade (dvs. 147 327 st). Detta för att få en total kostnad per år både för de fordon som påbörjar en ny leasingperiod (och därmed har en förhöjd avgift i år 1) och de som har en löpande leasingkostnad.

6.6.5 Känslighetsanalys

Uppräkningen av kostnaderna på total nivå bygger till del på antaganden baserade på genomförda intervjuer. För att få en uppfattning om hur dessa antaganden slår på den totala kostnaden har en översiktlig känslighetsanalys genomförts:

- Vid ökning/minskning av pris för inköp och leasing om 20 %, det vill säga 280 000 kr alternativt 420 000 kr, ökar/minskar den totala uppskattade kostnaden med 20 %, det vill säga ca 270 mnkr.
- Vid ökning/minskning av antagen ränta för leasing med 1 procentenhet, ökar/minskar den totala kostnaden på samhällsnivå med ca 1 %, det vill säga ca 15 mnkr.

6.6.6 Påverkan på företagens intäkter

I vilken utsträckning och hur en utökad avdragsrätt skulle förstärka framtida resultat och rörelsemarginaler i berörda företag beror på en rad i allt väsentligt okända faktorer. Förslaget kommer medföra att kapitalstocken – allt annat lika – ökar med ca 1,4 mdkr och i vilken mån dessa medel återinvesteras i företagen, tas ut som vinst eller

skulle medverka till att påverka prisbilden på de tjänster som erbjuds går inte på förhand att uttala sig om, utan kan bara här betraktas som möjliga utfall.

6.6.7 Särskilt om små- och medelstora företag

De branscher som i huvudsak använder sig av skåpbilar består i mycket hög grad av mikroföretag och småföretag. Inom SNI-huvudgrupp 43, där 4 av de 5 branscher med flest skåpbilar återfinns 2024 (se tabell 3, avsnitt 4), är andelen företag med upp till 20 anställda över 97 %.³⁹ Det innebär att de kostnader som redogörs för i konsekvensutredningen i mycket hög utsträckning träffar mikro- och småföretagare.

6.6.8 Övriga konsekvenser för företag

Vid intervjuutifrågningarna med företagen har kompletterande frågor ställts gällande moms- och skattstiftningens tillämpning och konsekvenser ur ett företagsperspektiv. De konsekvenser som framkommit vid intervjuerna är inte möjliga att kvantifiera i de olika kostnadstyper som redogjorts för ovan, men bidrar ändå med värdefulla kvalitativa observationer kring möjliga konsekvenser ur ett företagsperspektiv.

Förslaget möjliggör en omställning till miljövänligare bilar – I och med att avdrag för moms inte är möjlig med nuvarande reglering, samt att inköpspriset för eldrivna fordon generellt sett är högre, tenderar företag att välja alternativ med lägre kostnad, vilket ofta innebär fossildrivna fordon. Det är även vanligt att företag skjuter upp investeringar i nya fordon genom att exempelvis köpa loss leasade fordon till restvärdet och använda dem under ytterligare några år. Följaktligen uppstår hinder för branscher, till exempel byggbranschen och hantverkare, som är beroende av servicebilar, att investera i nya fordon och övergå till en mer miljövänlig verksamhet. Genom förslaget skapas bättre förutsättningar för företagen att investera i mer miljövänliga bilar med relativt sett högre kostnad än fossildrivna motsvarigheter.

Mer renodlad hantering av privat användning genom förmånsbeskattning – Privat användning av företagsbilar hanteras normalt genom förmånsbeskattning, vilket innebär att den anställde eller företagsägaren beskattas för det privata nyttjandet av bilen. Förmånen beräknas baserat på bilens värde och den privata användningens omfattning, och den anställde eller företagsägaren får betala skatt på detta belopp. De intervjuade företagen har svårt att förstå varför moms- och skattstiftningen används för att hantera den privata användningen när detta redan regleras genom andra regelverk. De intervjuade företagen anser vidare att det är svårt att förstå argumentet att en flakbil, exempelvis av pickup-modell, skulle användas i privat syfte i mindre omfattning än en skåpbil. Genom förslaget blir hanteringen av den privata användningen av lätta lastbilar mer renodlad, neutral och lättare att förstå för företagen.

Lättare att göra momsavdrag vid leasing – Företag upplever att administrationen kring att förstå villkoren för att få göra ett 50-procentigt avdrag vid leasing är

³⁹ Statistiska centralbyrån, Företagsregistret, Antal arbetsställen november 2023 fördelat på näringsgren (SNI-kod) och storleksklass.

tidskrävande, vilket leder till att vissa företag ibland avstår från att utnyttja möjligheten att dra av 50 % av den ingående moms. Genom att samtliga lätta lastbilar genom förslaget ges möjlighet till fullt avdrag så blir det lättare för företagen att utnyttja möjligheten till momsavdrag även vid leasing.

Företag kan välja skåpbil utifrån verksamhets- och arbetsmiljörelaterade behov –

Beroende på vilka arbetsuppgifter som utförs finns det olika typer av lätta lastbilar som kan vara mer eller mindre lämpliga ur ett arbetsmiljöperspektiv. I vissa verksamheter utförs till exempel delar av arbetet inne i själva skåpbilen. För att säkerställa en god arbetsmiljö behöver sådana skåpbilar ha tillräckligt med värme, särskilt under årets kallare perioder, varför en variant med separat skåp då inte är aktuell. Genom förslaget kan verksamhetsbehov i högre grad styra valet av lätt lastbil för berörda företag.

Löser problematiken med dubbelmoms – Nuvarande avdragsbegränsningar leder till en form av dold dubbelbeskattning eftersom företagaren först måste betala moms vid inköp/leasing av fordon och därefter lägga på moms på sina tjänster till slutkunden. Effekten av detta blir att den slutliga kostnaden faller på kunden, som i praktiken får betala ett högre pris på grund av avdragsbegränsningarna. Detta är dock inte alltid möjligt ur ett konkurrensperspektiv. Alternativet är att företagen själva tar merkostnaden vilket då i stället innebär en lägre vinstmarginal. Genom den möjlighet till momsavdrag som följer av förslaget hanteras problematiken med dubbelmoms.

En neutral och likabehandlande reglering i linje med mervärdesskattesystemets grundprinciper – Rätten till momsavdrag är central i momssystemet. Momsavdraget säkerställer att en beskattning kan ske av mervärdet i varje led, att skatten kan överföras till konsument och bli neutral för företaget som uppbördsman. De nuvarande avdragsreglerna för lätta lastbilar strider mot mervärdesskattesystemets grundprinciper, särskilt neutralitetsprincipen och likabehandlingsprincipen. Principerna syftar till att säkerställa rättvis konkurrens, och kräver att liknande ekonomiska aktiviteter beskattas på ett enhetligt sätt. Nuvarande regler medför konkurrensnackdelar för företag som är i behov av en lätt lastbil med integrerat lastutrymme och hytt, vilket strider mot principens syfte att förhindra diskriminering mellan konkurrerande varor och tjänster.⁴⁰ Genom förslaget åstadkoms en mer neutral och likabehandlande reglering i linje med grundprinciperna.

6.6.9 Samlad bedömning av kostnader och nyttor för företag

Införandet av momsavdrag för samtliga lätta lastbilar ger sänkta kostnader för företag med behov av dessa bilar då kostnader för fordonsanskaffning minskar, vilket i sin tur skulle frigöra kapital för andra investeringar. Med ovanstående antagande om ett inköpspris på 350 000 kr innebär det en kostnadsbesparing om 70 000 kr per inköpt skåpbil, om avdrag på den ingående moms medges. Samma typ av skåpbil med motsvarande inköpspris, som istället finansieras via leasing, skulle få en

⁴⁰ Skatteverkets rättsliga vägledning, Mervärdesskatten och EU, Rättsprinciper, 2025, <https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2025.1/394033.html>.

kostnadsbesparing på 24 033 kr under en leasingperiod på 36 månader om momsavdrag medges och kunden inte köper ut skåpbilen efter leasingperiodens slut.

Förändringen bidrar till konkurrensneutralitet genom att fler företag får möjlighet att konkurrera på lika villkor, oavsett fordonsstorlek, lastkapacitet eller arbetssätt/förhållanden. Särskilt mindre företag, som inte har ekonomiska resurser att investera i mer kostsamma fordon, gynnas av detta.

Förenklingen bidrar till ökad hållbarhet och underlättar omställningen till mer klimatvänliga alternativ. Företag får också generellt bättre förutsättningar att anpassa sin fordonsflotta och verksamhet till en mer hållbar affärsmodell.

6.7 Konsekvenser för staten

6.7.1 Offentligfinansiella effekter för staten

Det aktuella förslaget kommer medföra en minskning av statens skatteintäkter till följd av en utökad möjlighet till avdrag för moms för lätta lastbilar som tidigare undantagits möjligheten. Såsom redogjorts för i avsnitt 6.6.4 så bedöms de totala kostnaderna för förslaget uppgå till ca 1,4 miljarder kronor per år, vilket vid ett genomförande av förslaget skulle innebära att statens skatteintäkter minskas med motsvarande belopp.

Den möjlighet till skatteavdrag som förslaget innebär väntas samtidigt innebära positiva effekter på företagens konkurrenskraft och tillväxt, vilket på längre sikt kan väntas bidra till ökade skatteintäkter. Förslaget träffar i mycket hög utsträckning mikro- och småföretag och bedöms ha en hög precision på de berörda företagen.

6.7.2 Övriga konsekvenser för staten

På grund av den *stand still*-klausul i mervärdesskattedirektivet och tillhörande rättspraxis som redogörs för närmare i avsnitt 3.2, blir ytterligare en konsekvens för staten att Sverige inte kan återgå till nu gällande avdragsregler för lätta lastbilar om förslaget genomförs. Detta följer av att Sverige då skulle gå från mer tillåtande regler avseende avdrag av ingående moms till mer restriktiva regler, vilket inte är tillåtet enligt direktivet.

6.8 Andra konsekvenser

Allt annat lika leder lägre kostnader och enklare regler för svenska företag till positiva effekter för svensk konkurrenskraft, innovation och nya affärsmodeller.

Förslaget kan förväntas få konsekvenser för miljö och klimat eftersom transporter och val av fordon har betydande påverkan på utsläpp av växthusgaser, luftföroreningar, energiförbrukning samt infrastruktur. I den mån förslaget bidrar till att ställa om företagens fordonsanvändning till mer energieffektiva och miljövänliga fordon förväntas förslaget genom detta ha positiva effekter för miljö och klimat. En ökad efterfrågan på lätta lastbilar kan även bidra till innovation inom fordonsindustrin, vilket kan stimulera investeringar mot mer energieffektiva och miljövänliga alternativ

och därmed stödja klimatomställningen i transportsektorn. Förändringen kan även medföra att fler företag väljer att använda lättare fordon under 3 500 kg, vilket skulle kunna ge mindre vägslitage och miljöpåverkan.

För kommuner, regioner, kommunalförbund och samordningsförbund (hädanefter kommuner) innebär förslaget att de, likt företagen, ges möjlighet till avdrag för ingående moms för samtliga lätta lastbilar. Någon momsersättning från staten utgår inte till kommuner för inköp eller leasing av lätta lastbilar, då det rör sig om en avdragsbegränsning som följer av momslagen och som därigenom är undantagen möjligheten till momsersättning.⁴¹ Det har inte varit möjligt att inom utredningen göra en nedbrytning på exakt hur många skåpbilar som ägs av kommuner, varvid det är svårt att mer precist bedöma vilken påverkan förslaget får på deras kostnader. Mot bakgrund av den genomgång av de branscher och SNI-koder som har flest skåpbilar (se bland annat tabeller i bilaga 2), är det dock inte sannolikt att det rör sig om några betydande mängder skåpbilar per kommun. Förslagets påverkan på kommunernas kostnader bedöms därmed vara begränsad.

Det har inte identifierats några påtagliga kostnader eller intäkter andra enskilda förutom företag som följd av förslaget.

6.9 Åtgärder som vidtagits för att begränsa förslagets kostnader

De kostnader som förslaget innebär är enbart av finansiell karaktär i form av minskade skatteintäkter för staten. Utredningen har inte visat på några särskilda åtgärder som skulle kunna vidtas för att begränsa förslagets kostnader, utan de finansiella kostnader som uppstår är en naturlig följd av att möjligheten till momsavdrag utökas i förhållande till gällande reglering.

6.10 Bedömning av särskilda hänsyn för tidpunkten för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

I den aktuella utredningen har inget framkommit som tyder på att särskild hänsyn behöver tas till tidpunkten för ikraftträdandet eller att det behövs särskilda informationsinsatser.

6.11 Beskrivning av hur och när konsekvenserna kan utvärderas

Vid ett införande av förenklingsförslaget om att medge fullt avdrag för ingående moms vid inköp och leasing av lätta lastbilar bör en uppföljning och utvärdering av förslaget genomföras för att säkerställa att regeländringen inte medför oönskade konsekvenser. Utredningen föreslår att en utvärdering genomförs fem år efter att förslaget trätt i kraft. Fem år anses rimligt för att kunna identifiera effekter i och med att en lätt lastbil

⁴¹ 4 § lagen (2005:807) om ersättning för viss mervärdesskatt för kommuner, regioner, kommunalförbund och samordningsförbund.

normalt byts ut efter 3–5 år. Denna utvärdering bör omfatta en analys av förändringar i investeringar i lätta lastbilar under perioden, bland annat genom att titta på:

- fördelningen mellan inköp och leasing,
- vilka typer av fordon som ökat respektive minskat,
- total utveckling av antalet lätta lastbilar,
- regelefterlevnaden vad gäller privat bruk av lätta lastbilar,
- företags upplevelse av hur lätt det är att följa regelverket, och
- utvecklingen av fossilfria fordon för att se hur den gröna omställningen påverkas.

Skatteverket bör som ansvarig myndighet ges detta uppdrag. Uppdraget bör ges redan vid förslagets ikraftträdande för att kunna kartlägga utgångsläget för att på ett ändamålsenligt sätt kunna kartlägga effekterna av de genomförda ändringarna.

Då det inte längre med enkelhet går att särskilja lätta lastbilar med olika skåpkarosseri utifrån karosserikod i fordonsregistret kan det innebära vissa utmaningar i uppföljningen, vilket behöver tas i beaktande vid planering och genomförande av utvärderingen.

6.12 Bedömning av förslagets genomförbarhet

Enligt 19a § i förordningen (2009:145) med instruktion för Tillväxtverket ska Förenklingsrådet, utöver en konsekvensutredning av förslaget, även redogöra för förslagets genomförbarhet.

Förenklingsrådet har i det här sammanhanget tolkat genomförbarhet som en sammanvägning av flera olika parametrar, till exempel vad avser:

- förslagets kostnad, exempelvis om förslaget får stor påverkan på de offentliga finanserna och kräver särskild finansiering genom statsbudgeten, eller om förslagets effekter har låg eller svårbedömd träffsäkerhet,
- förslagets komplexitet, exempelvis om det isolerade förenklingsförslaget är en djupt integrerad del i ett bredare regelsystem, med stor risk för följdpåverkan på andra delar, eller om förslaget rör svårändrade regelverk såsom grundlag eller inskränkningar av kommunalt självstyre,
- förslagets kontext, exempelvis om det finns flera pågående utredningar eller lämnade förslag som angränsar till förenklingsförslaget, eller om det finns en pågående översyn av bakomliggande EU-rättsligt regelverk, och
- förslagets implementering, exempelvis om förslaget skulle kräva omfattande utveckling av it-system eller stödverksamhet, eller ställa krav på större förändringar i hur den offentliga förvaltningen organiserar sig.

Den kanske enskilt viktigaste faktorn för förslagets genomförbarhet är den politiska viljan att driva igenom förslaget, och att prioritera förenklingsperspektivet i förhållande till andra eventuella skyddsintressen som den berörda regeln representerar. Den politiska dimensionen har emellertid konstaterats alltför svår att förhålla sig till i en genomförbarhetsbedömning från Förenklingsrådets sida, varför

den lämnas till regeringen att ta ställning till i den fortsatta behandlingen av det lämnade förslaget.

Vad gäller förenklingsförslaget i fråga så är Förenklingsrådets sammanvägda bedömning att genomförbarheten är god. Även om momsregelverket i sig är komplext, rör det sig här om en isolerad fråga utan större juridisk komplexitet och med begränsade följdkonsekvenser för regelverket i övrigt. Något pågående arbete inom utredningar eller Regeringskansliet med bäring på förslaget i fråga tycks inte heller föreligga, och det skulle inte heller kräva någon större anpassning eller utveckling från berörda myndigheter. En utmaning ur ett genomförbarhetsperspektiv är förslagets offentligfinansiella effekter, då det kan komma att kräva särskild finansiering i regeringens kommande budgetar. Samtidigt är förslagets träffsäkerhet god, och den möjlighet till skatteavdrag som förslaget medför för huvudsakligen mikro- och småföretagare kan förväntas stimulera tillväxt och konkurrenskraft, vilket på längre sikt kan leda till ökade skatteintäkter.

7 Författningskommentar

7.1 Förslag till lag om ändring i mervärdesskattelagen (2023:200)

2 kap.

17 §

I *första stycket* tydliggörs att lätta lastbilar inte omfattas av lagens utökade personbilsdefinition, oavsett fordonets totalvikt eller om lastbilens förarhytt utgör en separat karosserienhet. Förändringen innebär att samtliga lastbilar, oavsett fordonets totalvikt eller karosserityp, behandlas på samma sätt i mervärdesskattelagen, vilket innebär att avdrag av ingående skatt som huvudregel medges.

Bilaga 1 – Metod för kartläggning av regelkostnader

Utredningen tar sin utgångspunkt i den så kallade Standardkostnadsmodellen (SKM). Metoden är internationellt vedertagen för att mäta framför allt administrativa kostnader och har utvecklats i Nederländerna där den har använts sedan 1994. I Sverige har metoden framför allt använts vid mätningar av olika lagstiftningars administrativa kostnader av Nutek/Tillväxtverket. Metoden går i korthet ut på att genom kvalitativa intervjuer med berörda parter kartlägga processen kring hur företagen arbetar för att följa lagstiftningen samt uppskatta vilka resurser som krävs och därmed vilka administrativa kostnader det medför. SKM kan även användas för att mäta andra fullgörandekostnader såsom materiella och finansiella kostnader. I föreliggande utredning mäts finansiella kostnader, det vill säga den kostnad som uppstår när företaget inte ges möjlighet att göra avdrag på den ingående moms. Trots att utredningen huvudsakligen analyserar finansiella kostnader baseras den på SKM då denna metod möjliggör fastställandet av en standardiserad kostnad per fordon som företaget investerar i.

Ett centralt begrepp i SKM är "normaleffektivt företag". Detta innebär att de företag som intervjuas varken ska vara mer eller mindre effektiva än ett genomsnittligt företag, att de har normal kännedom om regelverk samt normala processer och IT-stöd för att fullgöra lagstiftningens krav. I praktiken kan kravet på "normaleffektivitet" inte bedömas förrän efter företaget har intervjuats.

Ytterligare ett centralt begrepp är "standardisering". Standardisering innebär att en generell process, tidsåtgång och/eller kostnad för ett normaleffektivt företag för att uppfylla det aktuella kravet analyseras och slås fast genom att en tid och kostnad sätts för de aktiviteter som behöver genomföras för att uppfylla kravet.

Vid mätning av administrativa kostnader är en avgörande faktor också vilken roll den individ har som genomför aktiviteten eller det specifika arbetet. Som stöd i detta används SCB:s lönekostnader för ett antal yrkesgrupper som tillsammans har identifierats i samband med företagsintervjuerna. Lönekostnaderna kompletteras enligt SKM med sociala avgifter, pensionskostnader samt ett schabloniserat påslag avseende ett genomsnittligt företags overhead (OH)-kostnader.

SKM ger en bild av vilka kostnader som uppstår samt var de uppstår när företagen följer lagstiftningen. Genom kartläggningen kan möjliga effektiviseringar identifieras och utgöra en grund för förbättringar och/eller förenklingar av lagstiftningen. I och med att en kostnad för ett företag slås fast, kan resultatet också användas för att ge en indikativ bild av lagstiftningens totala kostnad på total nivå. Som ett avslutande steg räknas därför det standardiserade resultatet upp med antal företag, eller i detta fall antal berörda skåpbilar.

Komplettering av modellen med ytterligare kostnadsslag

I det aktuella förslaget om avdragsrätt vid inköp och leasing av skåpbil har utgångspunkten varit att den absolut största kostnadsbördan ligger i de finansiella kostnaderna, det vill säga att avdrag för ingående moms inte får göras. För att få en komplett bild av den kostnadsmassan lagstiftningen ger upphov till, har denna utredning därför fokuserat på att mäta just finansiella kostnader. De administrativa- och materiella kostnader som regelverket medför har bedömts vara obefintliga eller mycket små och beskrivs därför endast kvalitativt.

För att beräkna finansiella kostnader har en beräkningskalkyl tagits fram för att bedöma hur mycket företag skulle spara om de hade rätt till momsavdrag vid inköp och leasing av skåpbil. Beräkningarna har delats upp i inköpta respektive leasade skåpbilar.

Hur modellen har tillämpats i föreliggande utredning

Genomförandet av utredningen följer de steg som omfattas av SKM:

1. Kartläggning av lagstiftning, det vill säga vilket lagrum som respektive administrativt krav ska hänföras till.
2. Slå fast de företagssegment/berörda aktörer som ska utgöra utgångspunkt för utredningen och genomförande av intervjuer.
3. Genomförande av intervjuer för att slå fast tid för att kartlägga de resurser samt kostnader som respektive administrativt krav innebär.
4. Standardisering av respektive administrativt krav, inklusive att slå fast kostnaden för ett normaleffektivt företag.
5. Uppräkning till en indikativ administrativ kostnad på total nivå för lagstiftningen.

Kartläggning av lagstiftning

I ett första steg har en kartläggning och nedbrytning av lagstiftningen gjorts för att identifiera de krav som regelverket medför. Den föreliggande utredningen tar sin utgångspunkt i mervärdesskattelagen (2023:200) och lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Identifiera företagssegment

I ett nästa steg har kostnader beräknats utifrån antalet fordon som rapporterats av Trafikanalys. Eftersom kostnaden avser varje enskilt fordon har företagssegment inte varit relevant i denna analys. Däremot har som nämnts ovan en uppdelning gjorts baserat på finansieringsmetod, det vill säga om fordonet har köpts direkt eller finansierats genom leasing.

Genomförande av intervjuer

I ett nästa steg har djupintervjuer genomförts. Utredningen har tagit hjälp av organisationerna Svenskt Näringsliv och Installatörsföretagen för att identifiera bolag som både har tillräcklig kunskap och som snabbt kan ställas till förfogande för intervjuer. Intervjuerna har genomförts på ett sådant vis som säkerställer att urvalet inte påverkar resultatet. Detta har gjorts genom att ett standardiserat intervjuunderlag tagits fram och använts som utgångspunkt för alla intervjuer, anonymitet har också garanterats för att minska risken för att de anpassar sina svar för att passa förväntningar. Svaren har också granskats för att säkerställa att de är jämförbara.

Efter att företaget accepterade medverkan i utredningen tillhandahölls ett underlag bestående av en kort beskrivning av projektet, förväntningar på intervjun samt ett antal frågor att utgå från vid intervjun. Företagen har på så sätt haft möjlighet att läsa igenom intervjuunderlaget samt analysera kostnader för de olika kraven och aktiviteterna i förväg. Intervjuerna har dokumenterats och efter intervjutillfället stämts av med företaget för att säkerställa att allt uppfattats korrekt.

Totalt har 5 intervjuer genomförts vilket utifrån SKM och utredningens omfattning bedöms som tillräckligt för ett tillförlitligt resultat i och med att utredningen fokuserar på finansiella kostnader där standardiserade variabler fastställts genom intervjuer, men även genom research och prislistor från bilåterförsäljare.

Standardisering

Intervjuerna har sammanställts för att få en överblick av samtliga intervjuresultat. Intervjuresultaten har därefter använts för att standardisera kostnaderna.

I och med att den föreliggande utredningen inte har någon administrativ tid som går att hänföra direkt till nuvarande lagstiftning har det inte varit relevant att räkna upp någon tid med en lönekostnad. Den eventuella administrativa tiden beskrivs därmed utifrån ett kvalitativt perspektiv.

För att beräkna de finansiella kostnaderna för företag som köper in lätta lastbilar med avdragsbegränsningar har två kalkyler tagits fram, en för inköp av lätta lastbilar och en för leasing av lätta lastbilar. För företag som köper fordon handlar det om att beräkna vad det innebär i kostnader om ett företag skulle ha möjlighet att göra avdrag på den ingående momsen.

Standardiserade parametrar vid kalkyl vid inköp av lätta lastbilar:

- Inköpspris inklusive moms för skåpbilar
- Generell momssats 25 %
- Avdragsrätt 0 %

Standardiserade parametrar vid kalkyl vid leasing av lätta lastbilar:

- Inköpspris inklusive moms
- Värdeminskning under de 3 första åren
- Restvärde baserat på värdeminskning
- Kontantinsats
- Generell momssats 25 %
- Avdragsrätt 50 %
- Antal månader för leasingperiod

Uppräkning och bas för uppräkning

För att beräkna samhällskostnaden räknas kostnaderna upp med det antal fordon som berörs. Konkret innebär det att de kostnader som standardiserats multipliceras med antalet fordon som kan hänföras till respektive krav. Statistiken som uppräkningsbasen baseras på kommer från SCB och avser 2024.⁴²

⁴² SCB/Trafikanalys 2025

Bilaga 2. Antal lätta lastbilar i trafik per näringsgren

I tabellen nedan redovisas antal skåpbilar per näringsgren i trafik och nyregistrerade, där Handel med motorfordon utom motorcyklar samt Uthyrning och leasing av motorfordon är exkluderade på grund av de undantag som redovisas i ML (se tabell 8).

Tabell 7. Antal skåpbilar i trafik per näringsgren, 2024

Ägarens näringsgrenstillhörighet	Antal skåpbilar i trafik	Varav, antal nyregistrerade skåpbilar
Byggverksamhet	156 884	8 624
Handel; reparation av motorfordon och motorcyklar	35 713	2 376
Uthyrning, fastighetservice, resetjänster och andra stödtjänster	28 296	1 781
Jordbruk, skogsbruk och fiske	26 621	292
Transport och magasinering	25 153	1 796
Tillverkning	24 503	1 103
Fastighetsverksamhet	15 786	1 040
Verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik	13 018	987
Vård och omsorg; sociala tjänster	11 177	1 032
Finans- och försäkringsverksamhet	5 382	1 277
Hotell- och restaurangverksamhet	5 248	164
Annan serviceverksamhet	4 192	254
Kultur, nöje och fritid	2 969	71
Utbildning	2 933	333
Informations- och kommunikationsverksamhet	2 922	214
Vattenförsörjning; avloppsrening, avfallshantering och sanering	2 900	188
Försörjning av el, gas, värme och kyla	2 106	152
Övrigt	1 549	35
Offentlig förvaltning och försvar; obligatorisk socialförsäkring	1 270	99
Utvinning av mineral	551	24
Verksamhet vid internationella organisationer, utländska ambassader o.d.	2	1
Totalt	369 175	8 624

Källa: SCB/Trafikanalys 2025.

Tabell 8. Antal skåpbilar i trafik per näringsgren som har exkluderats då de redan är berättigade avdrag, 2024

Ägarens näringsgrenstillhörighet	Näringsgrenskod	Antal skåpbilar i trafik	Varav, antal ny-registrerade skåpbilar
Uthyrning, fastighetservice, resetjänster och andra stödtjänster	77.1 Uthyrning och leasing av motorfordon	8 800	2 103
Handel; reparation av motorfordon och motorcyklar	45.1 Handel med motorfordon utom motorcyklar	6 911	7 362
Totalt		15 711	9 465

Källa: SCB/Trafikanalys 2025.