



Export av begagnade personbilar

2025-12-18

INNEHÅLL

Sammanfattning	3
1. Inledning	4
1.2 Bakgrund.....	4
1.3 Syfte och frågeställningar	4
1.4 Metod.....	4
1.5 Disposition	5
2. Historisk kontext	6
2.1 Historisk export av svenska personbilar	6
2.2 Minskad export under 2024 och 2025	6
2.3 Till vilka länder exporteras svenska personbilar?	7
3. Utvecklingen av utbudet på Personbilsmarknaden	13
3.1 Leasing.....	13
3.2 Prisutveckling	15
3.3 Hur export av fordon går till och hur marknaden har utvecklats.....	16
4. Den svenska ekonomin.....	19
4.1 Den svenska kronkursen	19
4.2 Konjunkturer och hushållens köpkraft.....	20
5. Policyinstrumentens inverkan på svensk export	22
5.1 Elektrifieringen som drivkraft	22
5.2 Drivmedelskostnader	23
6. Slutsatser och rekommendationer	25
6.1 Slutsatser	25
6.2 Framtida prognostisering av exporten av begagnade bilar	26
7. Referenser	28
Bilaga 1. Bearbetning av SCB:s exportdata.....	30
Bilaga 2. Intervjuer och Intervjufrågor	31
7.1 Intervjuer	31
7.2 Intervjufrågor	31

SAMMANFATTNING

Den svenska exporten av begagnade personbilar har sedan 2015 genomgått en strukturell förändring. Exportvolymerna har mer än tredubblats, en utveckling som går djupare än att enbart vara en konsekvens av en försvagad växelkurs. Denna kartläggning, som bygger på statistik, litteraturstudier samt djupgående insikter från aktörer på fordonsmarknaden i Sverige, visar att nya drivkrafter på både utbuds- och efterfrågesidan har etablerat exporten som en permanent och integrerad del av den svenska fordonsmarknaden.

Valutakursen är den enskilda faktor som har haft störst inverkan på hur exporten har utvecklats. Den svaga kronan utgjorde under några år en gynnsam grundförutsättning för export, och dess roll var ännu mer avgörande för de nyare och dyrare bilarna, vilket framför allt gäller elbilar och laddhybrider. I kombination med att ett stort utbud av just den typen av bilar har skapats under samma period, så växte exporten mycket under ett antal år.

En annan av de mest centrala faktorerna bakom exporten är tillväxten av leasing som en dominerande ägandeform för nya bilar i Sverige. Denna trend har skapat ett stort och kontinuerligt flöde av relativt nya, ofta upp till cirka tre år gamla, och välskötta bilar som återlämnas till marknaden. Leasingtrenden gör också att den inhemska efterfrågan på dessa begagnade fordon minskar, eftersom hushåll som tidigare köpte en begagnad bil nu ofta istället väljer att leasa en ny efter en första leasingperiod. Detta skapar ett strukturellt överskott på den svenska begagnatmarknaden som, förstärkt av höga nybilspriser och en pressad köpkraft hos hushållen, inte kan absorberas nationellt och därmed pressas mot export.

Till det strukturella utbudsöverskottet adderas ekonomiska och politiska incitament som gör exporten särskilt attraktiv. Den tidigare klimatbonusen för nya bilar skapade ett system som gjorde det möjligt att tjäna pengar på prisskillnader, en form av arbitrage, där en bil kunde köpas med subvention, ägas i så lite som sex månader och därefter säljas med vinst på exportmarknaden. Detta fenomen förstärks av att många EU-länder har egna subventioner som ökar efterfrågan på elektrifierade bilar och gynnar import av elbilar, vilket skapar ytterligare prisskillnader mellan Sverige och övriga Europa.

En ökad internationell efterfrågan på svenska bilar har gett upphov till att fordonshandlare har arbetat fram inarbetade metoder och processer för försäljning av dessa bilar. Företag som specialiserat sig på just export av begagnade bilar har vuxit fram. Transparenta digitala handelsplattformar och välfungerande administration och logistik har sänkt trösklarna för export. Detta, i kombination med de administrativa fördelarna inom EU:s inre marknad med dess harmoniserade regelverk, har gjort det enklare än någonsin för utländska köpare att handla i Sverige.

Sammantaget är den mest väsentliga konsekvensen av denna utveckling att ett stort antal relativt nya, och ofta eldrivna, bilar permanent försvinner från den svenska fordonsflottan.

Både statistik och intervjuer med branschaktörer tyder på att de höga svenska exportnivåerna kommer att bestå på kort sikt. Handelsmönstren är dock föränderliga, både nationella och internationella policyinstrument samt makroekonomiska händelser kommer att forma den europeiska marknaden för begagnade bilar. En avgörande faktor blir hur dessa styr takten i omställningen till eldrivna fordon i olika länder. Denna utveckling är en central men osäker variabel för den svenska exportens långsiktiga volym. Sammantaget är exporten en etablerad del av den svenska fordonsmarknaden, men dess framtida omfattning är beroende av dessa dynamiska förutsättningar.

1. INLEDNING

1.2 Bakgrund

Den svenska fordonsmarknaden har genomgått betydande förändringar under det senaste decenniet. En av de mest framträdande utvecklingstrenderna är den kraftigt ökade exporten av begagnade fordon. Sedan 2015 har exportvolymerna vuxit till en nivå där de överstiger antalet fordon som årligen skrotas i Sverige. Exporten av elbilar och laddhybrider har varit särskilt stor på senare år. Exporten är så pass omfattande att den har en märkbar inverkan på tillväxttakten för den laddbara fordonsflottan i Sverige.

Flera samverkande faktorer bedöms ligga bakom den ökade exporten. Den lågt värderade svenska kronan har gjort svenska begagnade bilar attraktiva på den internationella marknaden, samtidigt som marknaden för begagnade fordon har blivit alltmer globaliserad. För elbilar specifikt kan dock inte den låga kronkursen ensamt förklara utvecklingen. Här tycks andra faktorer, såsom ett stort utbud av begagnade elbilar i Sverige och en hög efterfrågan i andra länder, vara mer avgörande. En annan viktig aspekt är den höga andelen leasingbilar, som efter avtalsperiodens slut ofta blir tillgängliga för export.

Den omfattande exporten får konsekvenser för den inhemska marknaden och för politisk styrning. Ett minskat utbud av relativt nya begagnade bilar kan leda till att fler konsumenter väljer att köpa en ny bil istället för en begagnad. Samtidigt har exporten blivit en kritisk variabel för att kunna göra träffsäkra prognoser över fordonsflottans utveckling. Detta gör ett fördjupat kunskapsunderlag avgörande för att kunna utforma effektiva och relevanta transportpolitiska åtgärder.

Denna rapport syftar därför till att skapa en djupare förståelse för de mekanismer och drivkrafter som ligger bakom den svenska personbils exportens utveckling under de senaste åren.

1.3 Syfte och frågeställningar

Trafikanalys har som årligt uppdrag att presentera en korttidsprognos för vägfordonsflottans utveckling. Exporten av begagnade personbilar har ökat kraftigt sedan 2015, och överstiger nu antalet skrotade personbilar. Eftersom prognosmetoden bygger på att prognostisera inflödet (nyregistrerade fordon) och utflödet (avregistrerade fordon) får exporten stor betydelse för prognosarbetet. Syftet med den här studien är att presentera ett kunskapsunderlag som förklarar hur marknaden för begagnade lätta fordon har förändrats de senaste åren, varför den har förändrats och drivkrafter bakom de exportmönster av begagnade fordon som vi idag kan observera.

Ett särskilt syfte med studien har varit att, genom inhämtning av kunskap och insikter från intervjuer med ledande fordonsexportörer, beskriva branschens egen bild av exportens drivkrafter, utmaningar och utveckling.

Den övergripande frågeställningen handlar om vad det finns för förklaringsfaktorer till att exporten av begagnade fordon har ökat så mycket i Sverige sedan 2015.

Övriga delfrågor handlar om inom vilka segment som export av begagnade fordon är extra vanligt och till vilka länder den svenska exporten går. En delfråga handlar om varför det är så vanligt med export av leasingbilar. Vi vill också utreda hur export av begagnade fordon går till i praktiken.

Delfrågor handlar också om vilka andra marknadsförutsättningar, omvärldsfaktorer och styrmedel (både för import och export) som har en inverkan på exporten av begagnade bilar i Sverige.

1.4 Metod

Uppdraget har genomförts med en kombination av kvalitativa och kvantitativa metoder för att säkerställa en bred och tillförlitlig analys. Arbetet baserades på tre huvudsakliga metodsteg: litteraturstudie, statistiksammanställning och djupintervjuer. Genom att kombinera dessa tre metodansatser har analysen kunnat vila på både etablerad kunskap, aktuella data och branschaktörernas egna erfarenheter, vilket stärker underlagets tillförlitlighet och giltighet.

Litteraturstudie

Genomgång av tillgängliga rapporter, vilket främst omfattade rapporter från Trafikanalys. Utöver det har information inhämtats från branschens egna analyser, från diverse nyhetskällor och annan aktuell branschinformation.

Statistiksammanställning

Tillgänglig statistik från Trafikanalys, SCB, branschorganisationer och internationella databaser samlades in och analyserades. Syftet var att belysa trender, volymer och förändringar över tid inom svensk fordonsexport. Statistiken användes även för att stödja och jämföra resultat från litteraturen och intervjuerna.

En metodologisk utmaning i rapporten har varit bristen på heltäckande statistik. Det saknas en systematisk registrering av export- och importland för enskilda fordon, vilket omöjliggör en exakt kartläggning av exportflödena. Som en approximativ metod har därför data över varuexport från SCB och Tullverket använts, men det bör noteras att denna data har begränsningar i sin träffsäkerhet. Ytterligare en databrist är avsaknaden av ett tillförlitligt underlag för att följa prisutvecklingen på begagnade bilar.

Det finns även skillnader mellan exportstatistiken som publicerats av SCB och Trafikanalys på grund av hur data samlats in och bearbetats. SCB registrerar inte varuexport från företag vars årliga varutillförsel till EU är mindre än 12 miljoner kronor ingår vilket gör att en del av den faktiska exporten inte registreras och skapar en skillnad från SCB:s och Trafikanalys statistik över exporten.

Djupintervjuer

För att komplettera den skriftliga informationen genomfördes semistrukturerade djupintervjuer med representanter från några av Sveriges största fordonsexportörer. Intervjuerna syftade till att fånga företagets egna perspektiv, erfarenheter och utmaningar kopplade till exportverksamheten. Intervjupersonerna valdes ut baserat på deras betydelse i branschen och deras insyn i relevanta processer. Intervjувaren analyserades tematiskt för att identifiera återkommande mönster och branschspecifika insikter.

Inför intervjuerna skickades ett underlag till respondenterna med intervjufrågorna och utvald relevant statistik för att möjliggöra för dem att förbereda sig och sätta sig in i frågeställningen. Intervjupersonerna fick också chans att justera och godkänna mötesanteckningarna i efterhand. Intervjuunderlaget finns bifogat i bilaga 2.

1.5 Disposition

Kapitel 2: Historisk kontext: Beskriver en översikt av exportens utveckling under 2000-talet, förändringar i drivlinor över tid, belyser utvecklingen av exporten under 2024 och 2025. Beskriver även vilka mottagarländerna av Sveriges export är och hur styrmedel i importländerna kan påverka efterfrågan på begagnade svenska bilar.

Kap 3: Utvecklingen på personbilsmarknaden: Beskriver leasingmarknadens roll, prisutveckling samt exportprocessen.

Kapitel 4: Den svenska ekonomin. Beskriver den svenska ekonomins påverkan på exporten genom analys av kronkursen och hushållens köpkraft.

Kapitel 5: Policyinstruments inverkan på svensk export. Beskriver svenska styrmedel och hur de kan påverka export av begagnade bilar.

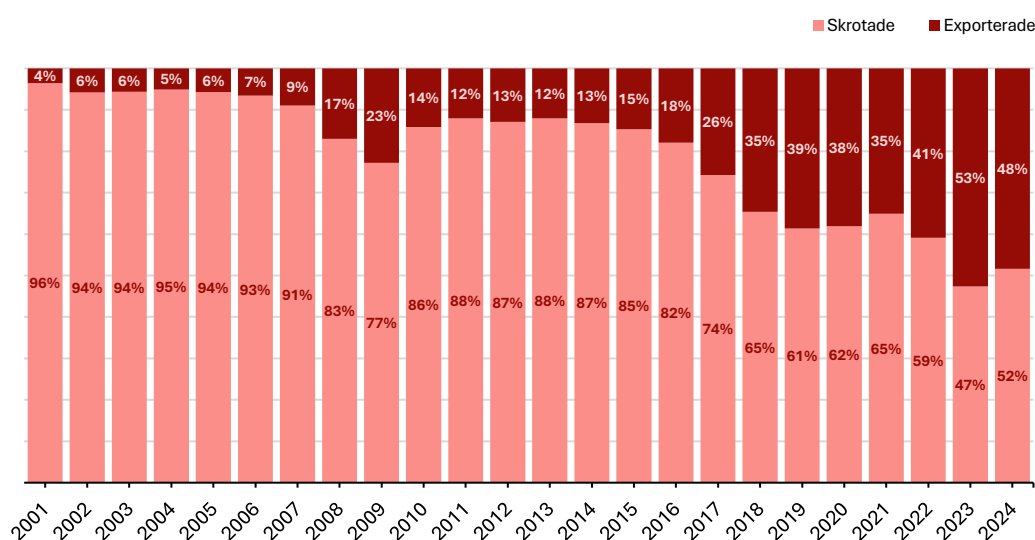
Kapitel 6: Slutsatser och rekommendationer. Sammanfattning av de viktigaste insikterna och förslag på indikatorer att följa (valutakurs, konjunktur, leasing, styrmedel).

2. HISTORISK KONTEXT

2.1 Historisk export av svenska personbilar

Exporten av svenska personbilar har ökat kraftigt de senaste åren. Statistik från Trafikanalys visar att andelen exporterade personbilar har ökat från 15 procent av alla avregistreringar år 2015, till hela 48 procent år 2024. I Figur 1 nedan illustreras relationen mellan skrotade och exporterade personbilar mellan 2001 – 2024.¹ Figuren visar att exporten ökar kraftigt runt 2016 och sedan dess har legat på relativt höga nivåer jämfört med perioden innan 2016. Figur 2 visar att exporten har ökat från att ha legat runt 30 000 exporterade bilar per år vid 2015, till att etableras på över 100 000 exporterade bilar årligen från år 2018.

Aktörer som intervjuats inom ramen för den här utredningen beskriver att de upplever att exporten har ökat i takt med att den svenska kronan tappat i värde mot euron under de senaste åren. Fordonsexportörerna menar även att den ökade exporten har sammanfallit med den växande leasingmarknaden då de sett att allt fler av de personbilar som exporteras är sådana som tidigare varit leasingbilar. Detta stärks av analyser från Trafikanalys (2025) som menar att möjliga förklaringsfaktorer till den ökade exporten till stor del är den lågt värderade svenska kronan tillsammans med en allt mer internationell marknad för begagnade personbilar.



Figur 1. Andelen skrotade (administrativt och reellt) samt exporterade personbilar av totalt antal avregistrerade personbilar per år i Sverige mellan 2001 – 2024. Källa: Trafikanalys.

2.2 Minskad export under 2024 och 2025

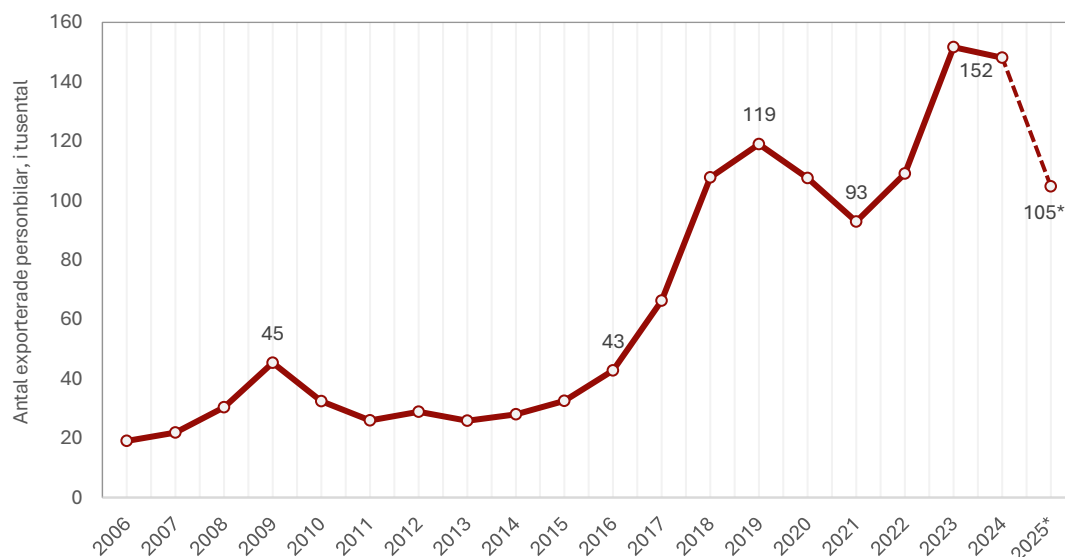
Den generella uppfattningen hos fordonsexportörer som intervjuats är att exporten av begagnade bilar har minskat något det senaste året, vilket är ett trendbrott jämfört med de föregående åren. Statistik visar att exporten minskade under 2024 efter flera år av en uppåtgående trend, se Figur 2 nedan. Under 2025 visar preliminär statistik från Trafikanalys att exporten av begagnade personbilar fortsatt har en nedåtgående trend.²

Enligt de intervjuade aktörerna beror minskningen av exporten till allra största del på att den svenska valutan stärkts under 2024 och 2025. Detta bekräftas av en artikel från fordonsanalytikerna Vroom (2025) som menar att möjliga förklaringsfaktorer till den minskade exporten kan vara den stärkta kronkursen i kombination med en mer stabil inhemsk efterfrågan och mättnad, eller på en förändring i regelverk på den europeiska marknaden. Fordonsexportörer berättar även de att de märkt av en större inhemsk efterfrågan på begagnade bilar, vilket gör att de inte behöver gå till export. En möjlig förklaring kan vara att optimism kring privatekonomin ökat något den senaste tiden vilket blivit ett trendbrott mot de senaste årens lågkonjunktur, vilken gjorde nya (och dyra) bilar för dyra. De fordonsexportörer vi pratat med anser inte

¹ När ett fordon tas bort från vägtrafikregistret sker det oftast för att det har gått till skrotning, men det är också vanligt att avregistreringen beror på att fordonet har sålts och förts ut ur landet

² Trafikanalys statistik för 2025 innehåller exportstatistik fram till november 2025.

att export har något självändamål, snarare tvärtom. De beskriver att det finns fördelar att sälja bilen till den svenska marknaden, eftersom det exempelvis skapar affärsmöjligheter kring fortsatt reparation av bilarna om de stannar i landet. Däremot tror inte fordonsexportörerna att exporten kommer gå tillbaka till de låga nivåer som exporten låg på för tio år sedan och innan dess. Andra marknadsförutsättningar så som en mer globaliserad och digitaliserad marknad, där svenska bilar fått ett gott rykte, har gjort att exporten har etablerat sig på en stabilt högre nivå.



Figur 2. Antal exporterade personbilar 2006–2025. Källa: Trafikanalys. * Preliminär siffra nov 2025

2.3 Till vilka länder exporteras svenska personbilar?

För att förstå mekanismer bakom den svenska exporten är det av intresse att förstå mekanismen bakom importen av begagnade bilar i andra länder. För att göra det behöver vi förstå till vilka länder som svenska personbilar exporteras till. Detta kan exempelvis vara relevant för att förstå hur och om styrmedel i andra länder påverkar efterfrågan. Uppgiften om exportländer registreras inte i Transportstyrelsens Vägtrafikregister, vilket gör det svårt att statistiskt sammanställa hur många bilar som exporteras till olika länder. I denna rapport har en lösning på detta problem varit att titta på Sveriges varuexport av begagnade fordon som SCB och Tullverket samlar in.³

Under intervjuerna fick vi uppfattningen att fordonsexportörerna inte prioriterar djupgående, landspecifika analyser av sina mottagarmarknader. Istället fokuserar de på den övergripande efterfrågan och köpkraften, oavsett var den finns, även om observationer av omvärldsfaktorer och landspecifika regelverk görs i viss utsträckning. Det kan bero på att den europeiska marknaden är så pass enhetlig att gränsöverskridande handel är nästan lika smidig som inhemsk, samtidigt som det öppna svenska utbudet gör det enkelt för utländska kunder att själva hitta rätt utan riktade insatser. För den enskilda exportören är framgången på en specifik marknad också beroende av personliga nätverk, gott rykte och styrkan hos deras europeiska samarbetspartners.

Svenska bilar har ett rykte om att vara välutrustade och i gott skick, vilket gör dem attraktiva på exportmarknaden. Detta rykte stärks av transparensen i det svenska systemet, som ger försäkring om tillförlitliga mätarställningar och motverkar manipulation. Dessutom bidrar faktorer, som Sveriges lägre hastighetsgränser jämfört med Tyskland, till en uppfattning om att bilarna är mindre slitna. Sammantaget gör dessa egenskaper att svenska bilar ses som ett högkvalitativt val på marknader som värdesätter tillförlitlighet och gott skick.

Fordonsexportörerna berättar i intervjuerna vilka mottagarländerna för deras export är, och hur detta förändrats över tid. De betonar att efterfrågan är starkt segmenterad geografiskt, där bilens modell, drivlina och skick avgör dess attraktivitet

³ Uppgifter avseende Sveriges varuhandel med andra EU-länder samlas in av SCB via undersökningen Intrastat medan varuhandel med länder utanför EU (Extrastat) kommer från Tullverket och hämtas direkt från företagens import- och exportdeklarationer (SCB, 2025). Vilka företag som ska ingå i datainsamlingen (Intrastat) bestäms av ett tröskelvärde där endast företag som har en årlig varutillförsel till EU om minst 12 miljoner kronor ingår. För att ta fram antalet, samt värdet på exporterade begagnade personbilar i SCB:s data, har KN-varukoder identifierats, vilka framgår i Bilaga A. Tröskelvärdet för inrapportering till Intrastat har dock fr.o.m. år 2025 höjts från 4,5 miljoner kronor till 12,0 miljoner kronor vilket gör att inte all export representeras i SCB:s statistik.

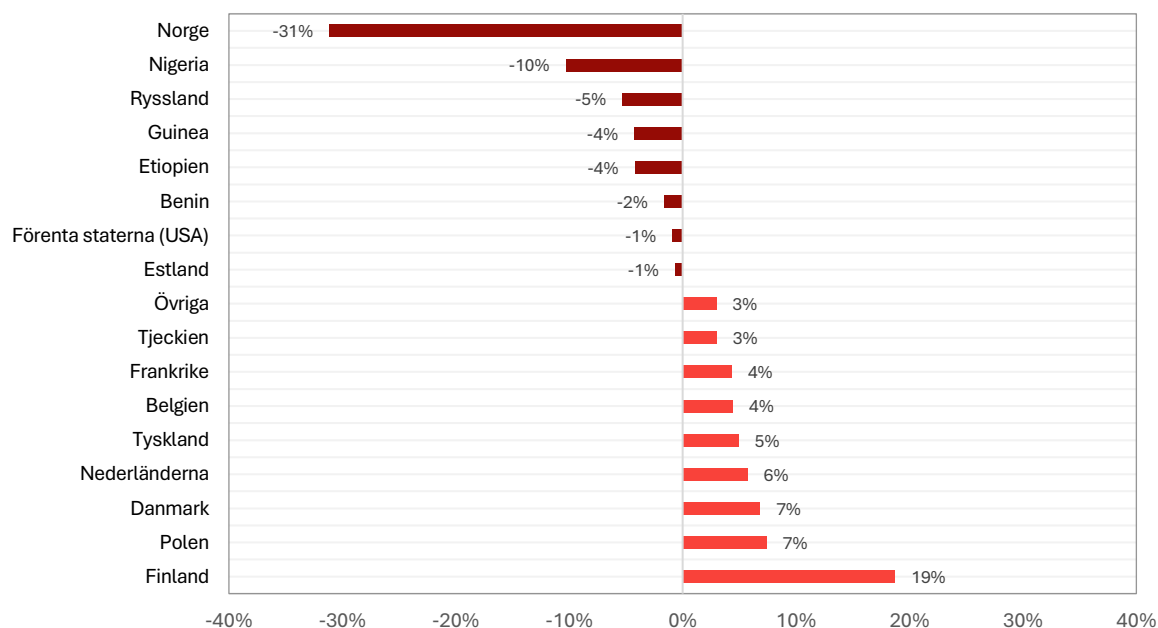
på en specifik marknad. Exempelvis kunde en fordonsexportör peka på att exporten till både Polen och Estland de senaste fem åren bestod till 95 procent av diesel- och bensinbilar, medan exporten till Danmark under samma tidsperiod bestod av 58 procent elbilar och statistik visar att motsvarande siffra för Finland var 15 procent. Den ökade efterfrågan på elbilar härleder fordonsexportörerna till en mognad för elfordon i respektive mottagarland bland annat driven av nationella styrmedel för elektrifiering av fordonsflottan.

2.3.2 Exporten av personbilar har ökat till länder i Europa

Baserat på SCB:s statistik är det tydligt att exporten av svenska begagnade personbilar har minskat till länder utanför EU och samtidigt ökat till länder inom EU. I Figur 3 nedan visas förändringen i exporten av begagnade personbilar fram till 2024 i olika länder med året 2016 som brytpunkt, detta eftersom el- och hybridbilar dyker upp i SCB:s exportstatistik först år 2017. De länder som importerade störst volymer mellan 1995–2015 bestod primärt av länder utanför Europa som Bolivia, USA, Benin, Guinea, Etiopien och Nigeria där exporten till dessa länder har minskat efter 2016. Det land dit exporten har minskat allra mest är dock Norge, där exporten har minskat med cirka 30 procent jämfört med perioden efter 2016.

För åren efter 2016 har de 20 mest populära länderna skiftat. Allt fler bilar exporteras nu från Sverige till andra länder inom EU. Endast 3 av 20 länder är länder utanför Europa och endast ett land återfinns i Afrika. Länder som blivit alltmer populära är bland annat Finland, Danmark, Nederländerna, Belgien, Frankrike och Österrike.

Genom de intervjuer som har genomförts med aktörer på personbilsmarknaden är denna förändring något även de har upplevt. Både bilhandlare och exportföretag uppger att exporten under de senaste åren främst har riktat sig till länder inom EU. Länder som Danmark, Polen, Estland, Finland och Nederländerna nämns ofta som de största mottagarländerna, vilket är i linje med SCB:s exportstatistik. Vad som ligger bakom att just dessa länder dominerar som mottagare är en central fråga, och detta undersöks närmare i nästa avsnitt där importerande länders styrmedel som drivkraft bakom exportutvecklingen analyseras.



Figur 3. Förändringen i de vanligaste exportländerna för begagnade personbilar efter år 2016, i procentenheter. Källa: SCB.

2.3.3 Importerande länders styrmedel och påverkan på import av begagnade bilar

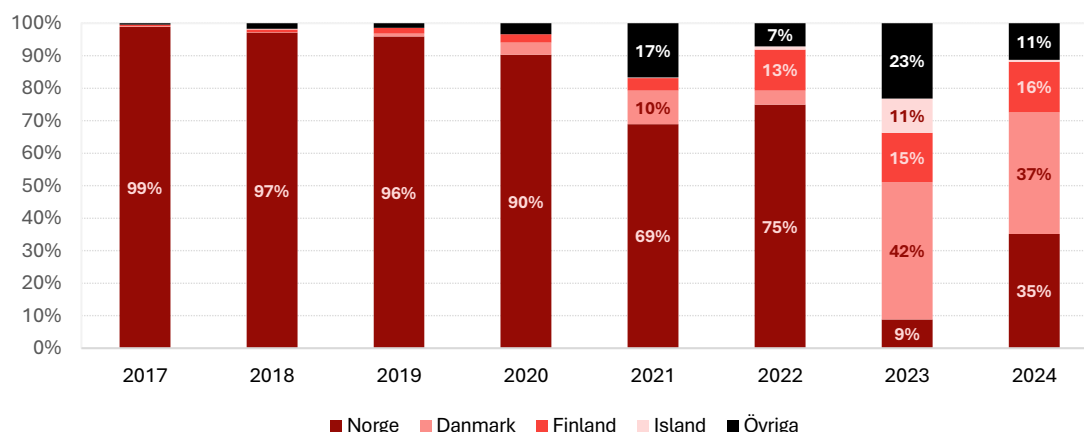
De intervjuade exportörerna beskriver att politiken i importländerna har en inverkan på exportmönstren. De observerar skillnader i efterfrågan beroende på ett lands system av ekonomiska incitament och styrmedel för en elektrifierad fordonsflotta. Få aktörer analyserar styrmedel systematiskt som ett sätt att identifiera nya marknader eller för att öka försäljningen till specifika länder, utan det används mer för att förstå omvärlden och efterfrågan i breda drag.

När fordonsexportörerna blickar framåt är det dock tydligt att elektrifieringen och efterfrågan på laddbara fordon är en faktor som kommer forma exportmarknaden. Enligt de intervjuade är en ökad efterfrågan på elbilar från ett land nästan

alltid en effekt av nationella styrmedel som gynnar elektrifierade bilmodeller. Danmark lyfts fram som det främsta exemplet, där förmånliga skatteregler har gjort landet till en nyckelmarknad på senare år. Även Nederländerna och Finland nämns som länder där politiska beslut har drivit på efterfrågan. Motsatt effekt syns i Norge, där förändrade styrmedel har lett till att importen av begagnade bilar nästan helt har upphört efter att ha varit en stor marknad under många år. Medan Tyskland och Litauen också är viktiga destinationer, är kunskapen om deras specifika regelverk mer begränsad bland de intervjuade.

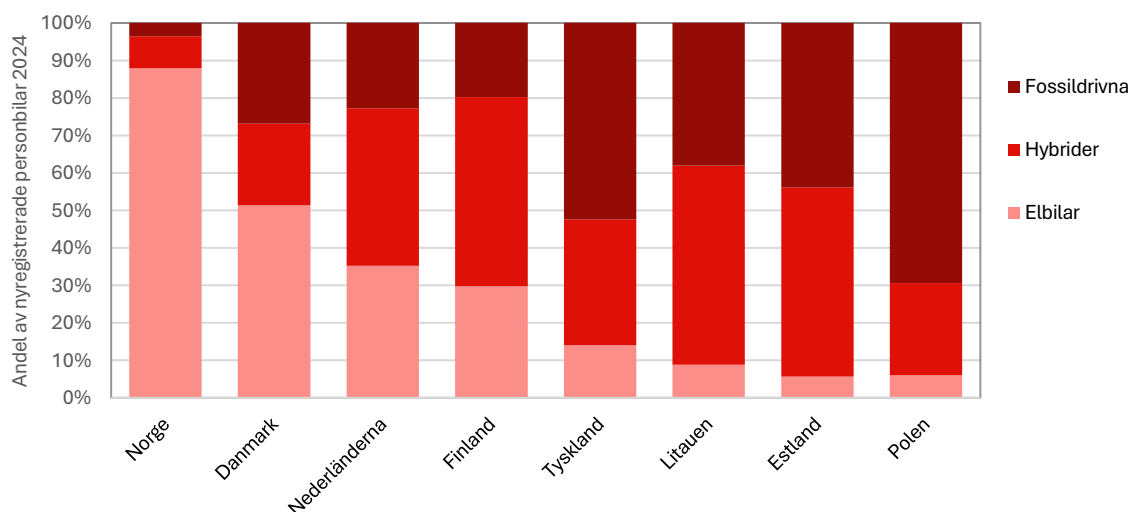
Enligt varuhandelsstatistiken har exporten av begagnade elbilar ökat under de senaste åtta åren men utgör alltså en relativt liten andel av den totala exporten. Genom att undersöka vilka länder som elbilarna exporteras till framkommer ett par intressanta observationer, se Figur 4. Elbilar har till stor del hamnat i Norge, som stod för mer än 90 procent av all elbilsexport mellan 2017 – 2020. Därefter har andelen elbilar som exporterats till Norge minskat kraftigt och ökat till länder som Danmark och Finland.

Exporten av begagnade elbilar har till stor del gått till Norge och övriga nordiska länder



Figur 4. Andelen exporterade begagnade personbilar efter exportland, elbilar mellan 2017 – 2024. Källa: SCB

Statistiken visar att länder som satsar på elektrifiering genom utbyggd laddinfrastruktur och direkta subventioner vid anskaffning ökar sin import av svenska elbilar. Detta stöds också av en rapport från en europeisk bilhandlare (Auto1, 2023) som visar att efterfrågan på begagnade elbilar korrelerar starkt med tillgången på laddinfrastruktur i mottagarländerna. Figur visar fördelningen av drivlinor bland nyregistrerade bilar på viktiga svenska exportmarknader. Det ger en bild av både lokal efterfrågan och hur långt länderna kommit i elektrifieringen. Det finns ett tydligt omvänt samband mellan efterfrågan på elbilar och fossildrivna bilar. Det verkar inte finnas ett lika tydligt samband för efterfrågan på hybrider vilka verkar bytas ut mot elbilar först när andelen fossildrivna fordon redan är mycket låg, vilket kan tolkas som att de är en övergångslösning på vägen mot en helt eldriven fordonsflotta.



Figur 5. Andel nyregistrerade fordon 2024 fördelat på drivmedel. Elbilar inkluderar även vätgasbilar, även kallade bränslecellsbilar. Källa: Eurostat

2.3.4 Landexempel

I intervjuerna framkom, som tidigare nämnt, att efterfrågan på olika drivlinor skiljer sig åt mellan de största importländerna men att fordonsexportörerna i varierande grad har kunskap om styrmedlen i dessa länder, vilket kan ligga bakom skillnaderna. Därför har vi valt att göra en bredare litteraturstudie för att förstå hur styrmedel och incitament i importländer kan ha påverkat den svenska exporten av begagnade bilar.

Övergripande kan vi se att de länder som importerar flest elbilar från Sverige är de som använder ekonomiska styrmedel som premierar inköp av dessa, både nya och begagnade. Exempel på sådana åtgärder är sänkt registreringsavgift vilket har tillämpats i bland annat Norge, Danmark, Finland och Nederländerna. Dessa fyra länder har många likheter vad gäller styrmedel och ambitioner om elektrifiering, men ligger i olika faser, vilket går att förstå i Figur ovan. Därför har vi valt att studera dessa länder närmare. Vi har även valt att studera Polen som exempel på ett land dit fossildriven export går.

Norge

Norge var länge den största importören av svenska begagnade bilar, och importerade till stor del begagnade elbilar. Detta mycket tack vare en mycket ambitiös, tidig och långsiktig politik för elektrifiering. Landets strategi har inte bara fokuserat på inköpstillfället utan även på att göra ägandet och brukandet av elbilar attraktivt vilket stärkte tilltron till elbilen som en säker och långsiktig investering. Fordonsexportörerna betonar den historiska vikten av Norge som importörer men berättar även att exporten till Norge i princip upphört de senaste åren.

I Norge har alla elbilar länge varit befriade från moms (25%) och en hög engångsavgift vid registrering. Utöver de starka ekonomiska incitamenten har Norge implementerat en rad bruksförmåner. Dessa har inkluderat kraftigt reducerade väg- och färjeavgifter, gratis eller subventionerad parkering och tillgång till kollektivtrafikfiler. Parallellt har en omfattande utbyggnad av laddinfrastrukturen genomförts för att göra elbilen till ett praktiskt alternativ i hela landet (Jonsson, et al., 2020).

Kombinationen av dessa styrmedel skapade en stor efterfrågan och en hög betalningsvilja för elbilar i Norge. För svenska exportörer uppstod dessutom under några år en möjlighet att tjäna pengar på prisskillnader när en ny elbil kunde köpas i Sverige med svensk klimatbonus och sedan exporteras till Norge och säljas utan norsk moms och utan norsk registreringsavgift. Resultatet blev en betydande vinstmarginal för exportören, även utan att räkna med fördelaktiga valutakurser.

Från och med 2023 har Norge börjat fasa ut de generösa subventionerna på grund av de höga kostnaderna för staten. Detta har, precis som fordonsexportörerna belyser, lett till att exporten från Sverige till Norge har minskat dramatiskt under 2023, men sen återhämtat sig delvis under 2024. Exemplet Norge visar hur direkt beroende handelsflödena varit av de norska subventionerna.

Danmark

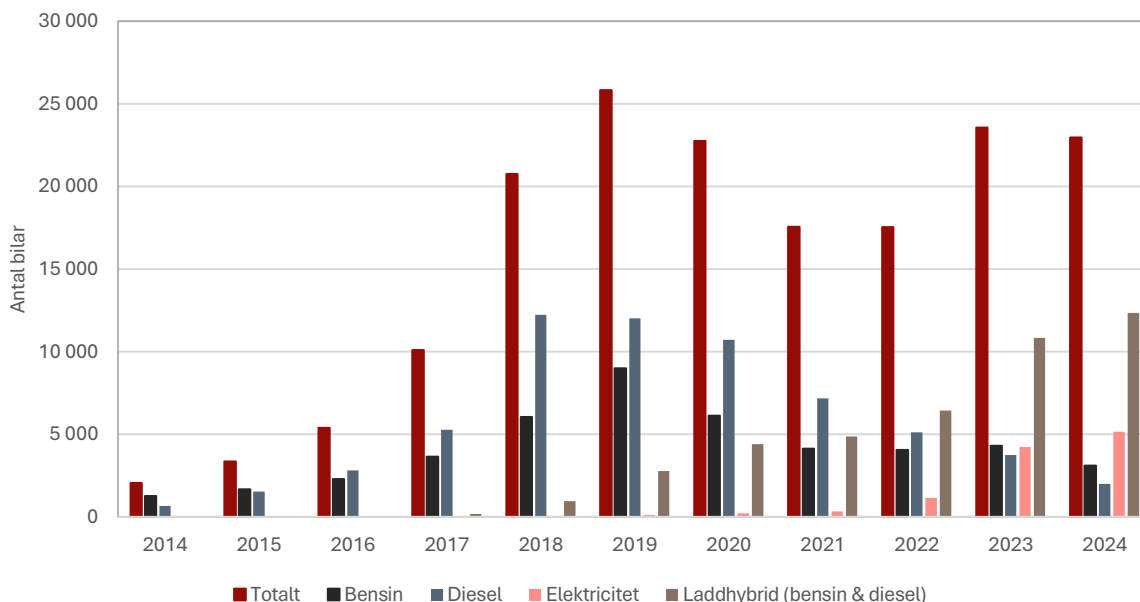
I takt med att exporten till Norge har minskat lyfter fordonsexportörerna fram Danmark som en av de numera viktigaste importörerna av begagnade elbilar från Sverige. Denna utveckling sammanfaller med Danmarks ökade satsningar på att elektrifiera sin fordonsflotta.

Det huvudsakliga danska styrmedlet är den, sedan 2021, kraftigt subventionerade registreringsavgiften. För fossildrivna fordon kan den uppgå till 150 procent av bilens värde. Systemet är komplext och baseras på bilens värde, batteristorlek och utsläppsnivå men kan i praktiken innebära att registreringsavgiften för en elbil blir mycket låg eller helt elimineras (Gustavsson Binder & Svedberg, 2023). I oktober 2025 beslutades att den planerade höjningen av registreringsavgiften för elbilar, som skulle ha skett 2026, har skjutits upp med ett år. Detta betyder att de regler och avgiftsnivåer som gällde för 2025 fortsätter att gälla under 2026. (Mobility Denmark, 2025). Den löpande beskattningen, en koldioxidbaserad årlig fordonsskatt, gynnar också laddbara fordon. Elbilar och lågutsläppsbilar har också sedan 2013 fått olika former av skattereduktioner, exempelvis batteriavdrag och elskattereduktion för laddning av elfordon (omEV, 2025).

Kombinationen av en undviken hög registreringsavgift och lägre löpande kostnader skapar en stark efterfråga på elfordon på den danska marknaden. Avgörande för effekten på den svenska exporten är att lättnaderna och subventionerna även gäller för importerade begagnade, vilket skapar direkta incitament att importera elbilar från Sverige, speciellt i kombination med den svenska miljöbonusen. För svenska exportörer innebär detta en möjlighet att sälja elfordon till ett högre pris än vad den svenska marknaden kan erbjuda, vilket skapar en lönsam exportaffär.

Finland

Fordonsexportörerna beskriver Finland som en marknad dit svensk export ökat de senaste åren, och att exporten av elbilar särskilt har ökat. I Figur 6 redovisas den finska importen av svenska begagnade personbilar fördelat på drivlinor mellan åren 2014 och 2024. Den totala importen ökade kraftigt fram till toppnoteringen 2019 och bestod då nästan uteslutande av fossildrivna fordon. Efter år 2019 ser vi att den totala importen varierat något men har hållits relativt stabil. Variationen kan förklaras av att efterfrågan på fossildrivna bilar minskat och var under 2024 tillbaka på nivåer som liknar de år 2014. Sedan år 2019 har importen av laddhybrider och elbilar i stället ökat och är idag de två mest förekommande drivlinorna i den finska importen av svenska begagnade bilar.



Figur 6. Finsk import av svenska begagnade personbilar efter drivlina för åren 2017–2025. Källa: Traficom

Även i Finland har styrmedel använts för att elektrifiera fordonsflottan. Landet har gått från direkt inköpsstöd, likt den svenska miljöbonusen, till att fokusera på skattelättnader och utbyggnad av infrastruktur. (Hytti, et al., 2023; Konjunkturinstitutet, 2023)

I Finland, likt i Danmark, är det centrala styrmedlet för att premiera fordon med låga utsläpp att erbjuda avdrag på en annars hög engångsskatt på nya bilar. När en ny bil köps i Finland beräknas bilskatten på bilens fulla nypris, vilket kan leda till en mycket hög kostnad för konsumenten. Vid import av en begagnad bil beräknas bilskatten istället, enligt EU:s direktiv om icke-diskriminering, på ett likvärdigt nytt fordonens värde, men med avdrag för bilens faktiska värdeminskning. Eftersom bilars värde sjunker snabbast under de första åren, kan en finsk köpare importera en bil där den största värdeminskningen redan har skett i ett annat land (som Sverige). Det finska skattesystemet skapar en efterfrågan på relativt nya, begagnade bilar.

Det finns dock ingen tydlig koppling mellan implementering av styrmedel i Finland och att importen av svenska bilar ökat. Inte heller de intervjuade fordonsexportörerna har någon tydlig analys på vad den ökade exporten till Finland kan bero på. En av aktörerna vi intervjuat menar att det kan handla om att köpkraften mer generellt har ökat i Finland och säger att "Länder som Finland har fått starkare ekonomi och efterfrågar fler bilar."

Nederländerna

Fordonsexportörerna nämner att en allt större del av exporten går till Nederländerna. Nederländerna har numera en av Europas mest utvecklade elbilsmarknader och är nettoimportör av begagnade laddbara fordon. Landets framgång bygger på en kombination av starka incitament och Europas tätaste laddinfrastruktur (European Commission, 2025a).

Nederländerna har använt en bred palett av styrmedel, inklusive sänkt registreringsskatt och nedsatta förmånsvärden för bilar med låga eller inga utsläpp. Intressant är att man i Nederländerna mellan 2020 och 2025 erbjöd en miljöbonus inte bara för nya, utan även för *begagnade* elbilar. Detta, tillsammans med en kraftigt reducerad ägandeskatt och lokala

incitament som förtur till parkering, har skapat en robust andrahandsmarknad och en stark efterfrågan på import av bilar med låga eller inga utsläpp (European Commission, 2025b).

Med ett mål om att all nybilsförsäljning ska vara eldriven 2030, intensifierar Nederländerna sina ansträngningar. Fokus ligger på företagsbilssegmentet, och en betydande skattehöjning planeras för företag med fossildrivna tjänstebilar. Intressant nog diskuteras även åtgärder för att *motverka exporten* av elbilar från Nederländerna, exempelvis genom sänkt skatt för äldre elbilar, för att behålla dem i landet (Goldmann, 2025). Även Kina, dominerande på elbilsmarknaden, kommer att implementera striktare övervakning och åtgärder för att förhindra att nya elbilar exporteras som begagnade fordon (Investing.com, 2025). Detta visar en förståelse för de problem som kan uppstå när subventionerade bilar lämnar den inhemska marknaden.

Polen

Polen är en av de största mottagarna av svenska begagnade bilar. Till skillnad från de andra länderna som redovisats ovan gäller exporten till Polen nästan uteslutande fordon med förbränningsmotorer. Andelen elfordon i Polen är bland de lägsta i Europa, trots att landet har infört styrmedel för att påskynda elektrifieringen som i teorin liknar andra länders.

Polen har ett bonussystem för nya elbilar ("Mój elektryk", ersatt av "NaszEauto" 2025) och de är undantagna från den punktskatt som annars tas ut vid köp, även vid import av begagnade bilar (European Commission, 2025c). Trots detta har effekten på elektrifieringen varit marginell. Det beror delvis på att utbyggnaden av laddinfrastruktur släpar efter kraftigt. Med cirka 10 000 publika laddpunkter 2025 (jämfört med Sveriges ca 47 000) är det praktiska användandet av en elbil fortfarande en utmaning (Power Circle, 2025); (European Commission, 2025c)). Det finns också svaga incitament för att byta bil eftersom Polen har bland de lägsta punktskatterna på fossila drivmedel i EU, vilket minskar det ekonomiska incitamentet för konsumenter att byta till eldrift.

Intervjuer med fordonsexportörer bekräftar denna bild och framhåller att exporten till Polen i princip uteslutande gäller fossildrivna fordon. Fallet Polen illustrerar tydligt att enskilda finansiella styrmedel inte är tillräckliga för elektrifiering. För att skapa en verklig efterfrågan på elbilar krävs en bredare och mer sammanhängande strategi som inkluderar massiv utbyggnad av infrastruktur och en politik som konsekvent gör det dyrare att köra fossildrivna fordon.

2.3.5 Hur påverkar importländers styrmedel den svenska exporten?

Sammantaget kan vi se att nationella styrmedel kan ha en tydlig effekt på sammansättningen av drivlinor i den nationella fordonsflottan. Den generella trenden av elektrifiering i Europa får en direkt effekt genom att den ackumulerade efterfrågan på elbilar ökar. På grund av den enhetliga europeiska marknaden kan styrmedelsinsatserna för att verkställa denna elektrifiering få effekt på den svenska exporten. Som fordonsexportörerna berättat under intervjuerna anses Sverige ligga i framkant vad gäller välutrustade och kvalitativa bilar, bilar som efterfrågas i högre grad när länder ställer om till eldriven fordonsflotta. Hur stor den här effekten kan vara är däremot svårt att avgöra och utifrån intervjuerna verkar det inte som att detta är något som exportörerna själva studerar och analyserar utan verkar ligga på en mer generell och strukturell nivå.

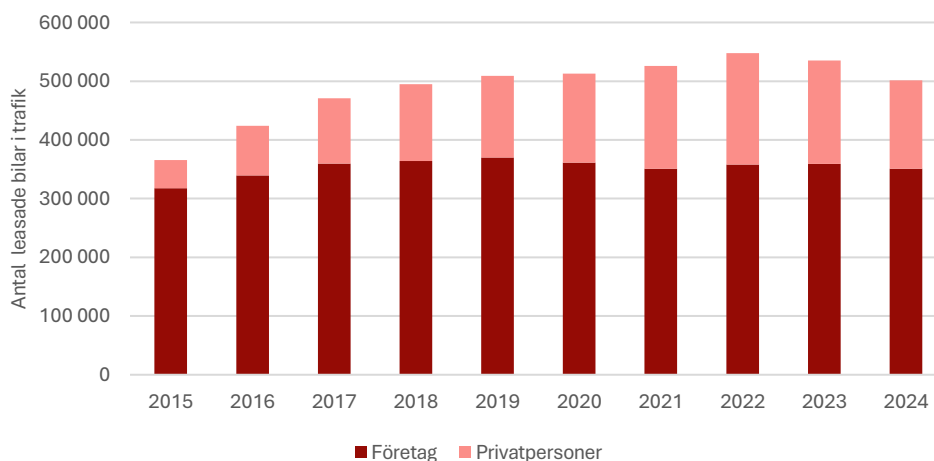
3. UTVECKLINGEN AV UTBUDET PÅ PERSONBILSMARKNADEN

I detta avsnitt analyseras de strukturella förändringarna på utbudssidan av den svenska personbilsmarknaden under det senaste decenniet. Enligt intervjuade branschexperter är det framför allt två trender som har haft en avgörande effekt: leasingmarknadens tillväxt och prisutvecklingen på nya bilar. Leasing har skapat ett stort och kontinuerligt flöde av nyare begagnade bilar, medan prisökningarna har påverkat hushållens efterfrågan och köpbeteende, vilket sammantaget har drivit på exporten. Avslutningsvis redogörs för det praktiska exportförfarandet och de affärsmodeller som används idag, baserat på insikter från tillverkare och fordonsexportörer.

3.1 Leasing

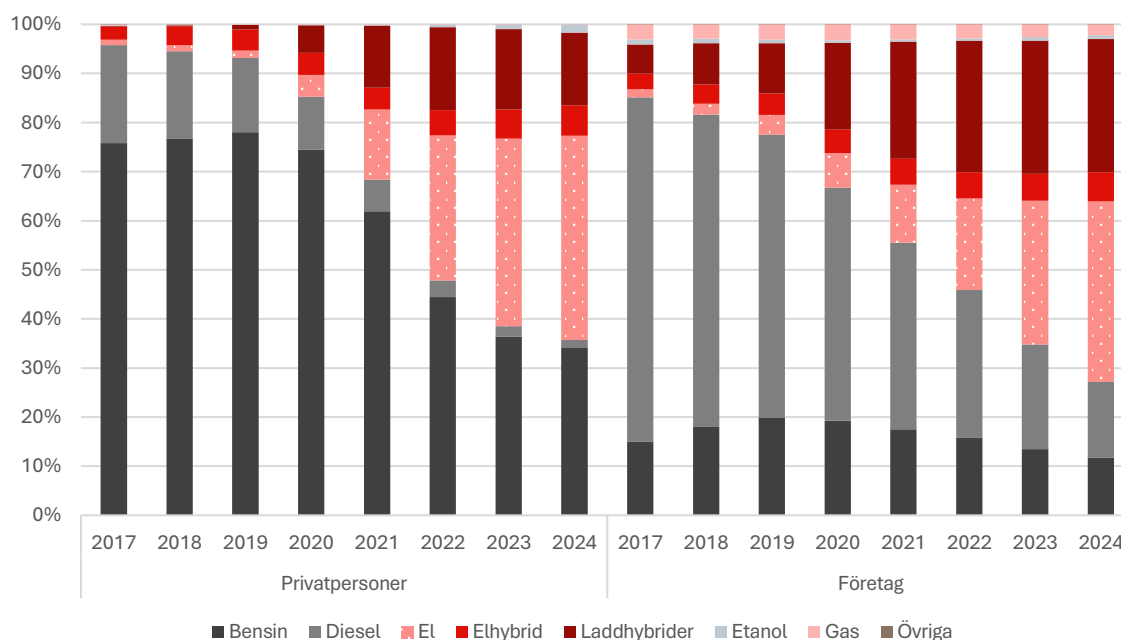
Framväxten inom segmentet leasingbilar har tagit fart de senaste 15 åren. Det finns siffror på att runt år 2010 så stod privatleasingalternativet för omkring 3 procent av alla nyregistreringar (MRF, 2025). Motsvarande siffra har ökat till ca 16 procent år 2015 och toppåret 2022 stod privatleasing för ca 40 procent av alla nyregistreringar. I tider av ekonomisk osäkerhet och stigande nybilspriser har fördelar som fast månadskostnad, inga krav på kontantinsats och möjligheten till en ny bil vart tredje år gjort privatleasing till ett alltmer attraktivt alternativ för svenska hushåll. En av aktörerna menade att leasingutvecklingen bidragit till att elektrifierade bilar kommit in såpass stort på den svenska marknaden.

Enligt de branschexperter som intervjuats har privatleasingens framväxt varit särskilt kraftig. Statistiken bekräftar att privatleasingen stått för den större ökningen i antal medan företagsleasingen har fortsatt varit den dominerande leasingformen och har hållit en relativt konstant volym. I Figur 7 ser vi utvecklingen av antal leasade personbilar i trafik från 2015 och framåt, fördelat på privatpersoner och företag. Under perioden har antal leasade bilar i trafik ökat med ungefär 37 procent varav ungefär 76 procent av ökningen utgörs av privatleasing. Vi ser också att leasingen peakade år 2022 för att under 2023 och 2024 minska något, och därmed bryta den ökande trenden sedan 2015. En förklaring till de senaste årens minskning kan vara den höga räntan under dessa år. En av de intervjuade fordonsexportörerna menar att *”privatleasing själv dog lite när räntan stack, men börjar takta upp nu igen.”* Generella ränteökningar i samhället drev på månadskostnaden för leasingavtalen.



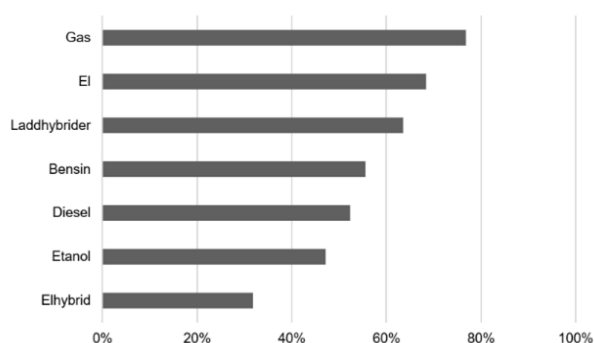
Figur 7. Antal leasade personbilar i trafiken uppdelat på företag och privatpersoner. För åren 2015–2024. Källa: Trafikanalys

I Figur 8 redovisas fördelningen av drivlinor för leasade bilar, uppdelat mellan privatleasing och företagsleasing. För både privatleasing och företagsleasing ser vi en tydlig trend av minskad andel fossildrivna bilar och ökad andel eldrivna under perioden. Enligt en intervjuad fordonsexportör beror detta på fördelaktiga tjänstebilsavtal och subventionerad privatleasing som gynnar elektrifierade bilar. Förutsättningarna för företagsleasing har förändrats sedan 2015 och sedan 1 juli 2022 är det möjligt med en schabloniserad nedsättning av förmånsvärdet för elbilar, laddhybrider och gasbilar (Trafikanalys, 2022). Det nuvarande systemet gör att dyrare elbilar är mer attraktiva som förmånsbil vilket har ökat leasingvolymerna för elbilar och laddhybrider. En av de intervjuade fordonsexportörerna upplever att tjänstebilsmarknaden är elektrifierad just för att förmånsvärdet är fördelaktigt men även för att företag vill ha en elektrifierad fordonsflotta som en del av sitt varumärke.



Figur 8. Fördelningen av olika drivmedel som andel av total mängd leasade bilar i trafik mellan 2017 och 2024. Fördelat på leasing av privatpersoner och leasing av juridiska personer. Källa: Trafikanalys

Effekten av förmånsbeskattningen syns i Figur 9 som visar andelen av de exporterade personbilarna (0–5 år) som varit leasingbilar innan export år 2024, fördelat på drivlina. Det syns tydligt att de drivlinor som premierats genom förmånsbeskattning oftare har varit leasingbilar innan de exporterats.



Figur 9. Andelen av de exporterade personbilarna (0–5 år) som varit leasingbilar innan export 2024. Källa: Trafikanalys

Utvecklingen av leasingmarknaden har skapat en obalans på den svenska bilmarknaden förklarar en branschorganisation för bilhandlare i en intervju. Å ena sidan har den lett till ett stort och kontinuerligt inflöde av relativt nya, dyra och välskötta bilar som återlämnas efter två till tre år. Å andra sidan har den samtidigt minskat den inhemska efterfrågan på just dessa bilar, eftersom de konsumenter som tidigare köpte en begagnad bil nu i stället väljer att leasa en ny. På så sätt tas en kund ifrån andrahandsmarknaden, och det finns allt färre personer som vill köpa en relativt ny bil (ca 3–8 år). Det skapar en loop där det säljs och köps väldigt många nya bilar i Sverige. Om man dessutom har styrmedel såsom klimatbonusen som ökar incitamenten att köpa nya bilar så förstärks detta fenomen ytterligare.

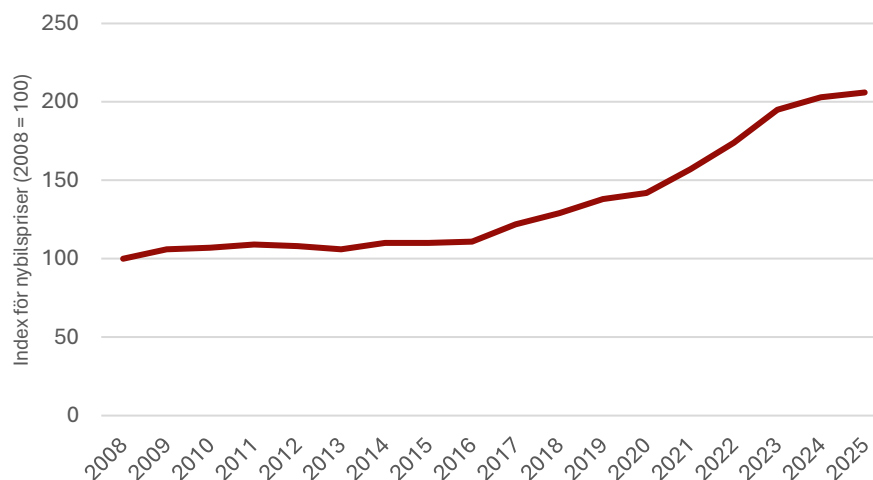
Leasingmarknadens framväxt har för bilhandlare och leasinggivare inneburit växande lager av begagnade bilar som är svåra att omsätta på den inhemska marknaden. En intervjuad fordonsexportör förutsåg denna utveckling tidigt och menar att insikten om att den svenska marknaden inte skulle kunna absorbera alla återkommande leasingbilar var en direkt anledning till att de började utforska exportalternativet. För att minska sina lagervolymer och hantera den minskade efterfrågan har bilhandlare därför i allt större utsträckning vänt sig mot export. Dynamiken förstärks av att nya bilmärken med aggressiv prissättning har gjort det möjligt att leasa en ny bil till en kostnad som ibland är lägre än att köpa en begagnad.

Vår uppfattning är att branschens aktörer är eniga om att leasingaffären har en direkt och varaktig påverkan på exporten av begagnade bilar från Sverige. Det har skapat ett strukturellt utbudsoverskott som marknaden inte kan hantera, och så länge denna situation består kommer Sverige sannolikt att fortsätta vara en betydande exportnation. Som en av de intervjuade exportörerna uttryckte det, *”är privatleasingen en av de främsta anledningarna till att en exportmarknad för begagnade bilar sannolikt alltid kommer att finnas.”*

3.2 Prisutveckling

Nybilsprisernas utveckling är sammanställda med hjälp av Skatteverkets databas per modell och drivlina kombinerat med uppgifter om nyregistreringar av drivlinor från Mobility Sweden. Det finns uppgifter om nybilspisr från 2008 fram till idag (Skatteverket, 2025c). Prisökningstakten är särskilt stark under perioderna 2016–2019 samt 2020–2023. Från 2024 har den kraftiga ökningstakten avtagit något. Nybilspiserna har från och med ungefär 2016 fram till idag ökat med omkring 45 procent (se Figur 10). En fordonsexportör nämnde att kostnadsökningen primärt är driven av elektrifieringen men att den också påverkas av händelser på makronivå såsom pandemin, halvledarbrist och kriget i Ukraina som ändrat förutsättningarna på den öppna marknaden.

Tittar vi djupare i statistiken är det framför allt ett ökat antal elbilsmoeller och laddhybrider som driver prisutvecklingen för denna period. Detta samtidigt som lönenivån och köpkraften för begagnatköpare inte utvecklats i samma takt under motsvarande period. I våra intervjuer lyfter några fordonsexportörer att en typisk välutrustad ny tjänstebil kostade omkring 350 000 kronor för 5–7 år sedan och idag kostar motsvarande bil över 600 000 kronor, vilket också stämmer granska bra med genomsnittspriserna i figuren nedan.



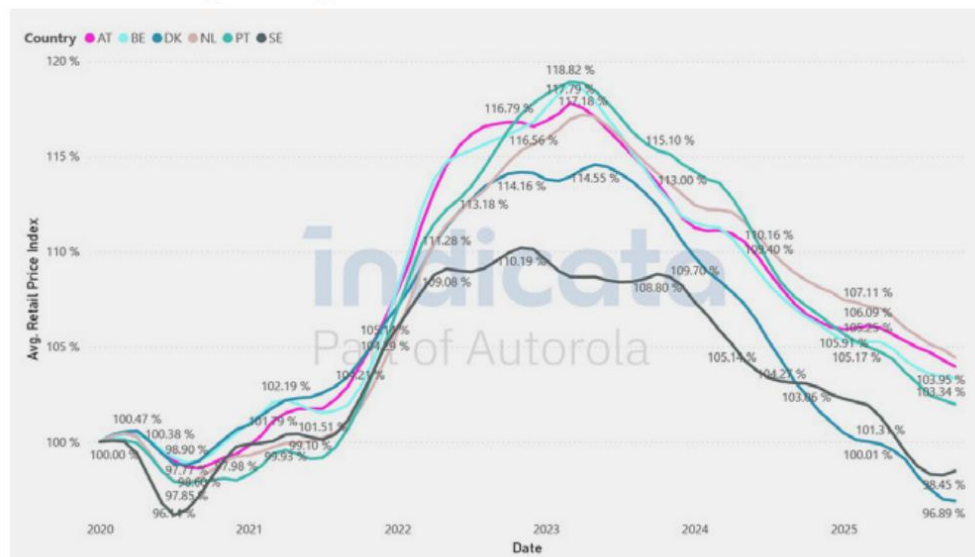
Figur 10. Genomsnittliga nybilspisr, alla drivlinor, listprisr. År 2008–2025, indexår 2008=100. Källa: Skatteverket och Mobility Sweden.

Indicata Market Watch sammanställer insiktsrapporter om begagnade bilar för ett urval europeiska länder varje månad. I sitt senaste sammanvägda index för prisutvecklingen, vilken visas i grafen nedan (Figur 11) från 2020 ser man tydligt att prisindexet för begagnade fordon i Sverige är betydligt lägre jämfört med övriga urvalet av länder. Detta indikerar ett större utbud på den svenska marknaden och/eller att kronkursen är gynnsam för att handla svenska begagnade fordon. Vidare följde den svenska indexutvecklingen för perioden 2022–2024 inte samma mönster som de övriga studerade länderna. Samtidigt som övriga länders prisindex fortsatte att öka så låg det svenska indexet still och var till och med avtagande. Från 2024 och fram till 2025 har begagnatpriserna generellt avtagit och skillnaden till övriga studerade länders prisnivåer är inte lika stor.

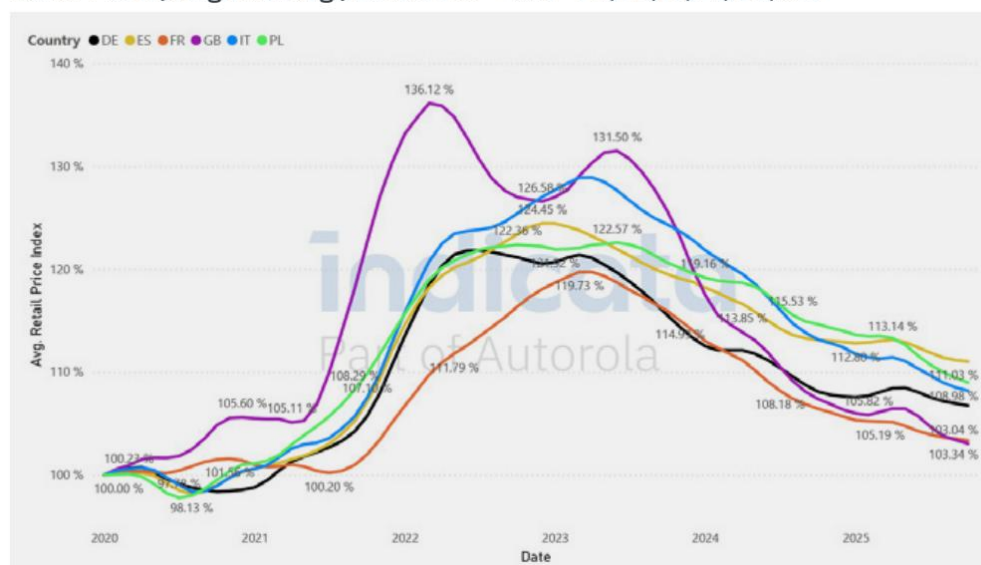
Det genomsnittliga priset för begagnade bilar var för perioden 2022–2024 tydligt lägre i Sverige och kan delvis förklara att försäljare i större utsträckning använder export för att omsätta dem med bättre avkastning (Indicata Market Watch, 2025). Viss försiktighet ska dock tillämpas när det gäller tolkningen av detta index. Detta eftersom det inte gått att fullt ut se hur indexet räknats fram och med vilken data som underlag. Oavsett detta indikerar det att begagnatpriserna är på väg nedåt och att mönstren på prisutvecklingen ser likartade ut i de studerade länderna. Samt att det fanns incitament

för svenska bilförmedlare att få avsättning av bilar till andra länder än Sverige under perioden 2022–2024. Detta bekräftar därmed bilden som de intervjuade fordonsexportörerna har sett med ett överskott på utbud av begagnade bilar i Sverige, med lägre begagnatpriser som följd. De högre prisnivåerna i andra europeiska länder (med anledning av högre efterfrågan) har därför lockat till ökad export, ett fenomen som även tagits upp i våra intervjuer med biltillverkarna.

Retail Price (weighted. avg.) Index 100 = Jan - AT,BE,DK,NL,PT,SE



Retail Price (weighted. avg.) Index 100 = Jan - FR,DE,IT,PL, ES, GB



Figur 11. Prisindex begagnade bilar, indexår 2020=100, åren 2020–2025. Källa: Indicata Market Watch 2025. Anmärkning: Observera olika skalor på y-axeln.

3.3 Hur export av fordon går till och hur marknaden har utvecklats

Enligt intervjuerna med fordonsexportörer sker majoriteten av Sveriges export inom ramarna för EU:s inre marknad. Centralt implementerade regelverk som gäller inom hela EU skapar en enhetlig och förutsägbar miljö. En central del är mervärdesskattedirektivet, som hindrar EU-länder från att differentiera momsens för att styra konsumtion.

EU:s regleringar påverkar också handelsmönster på bilmarknaden på ett övergripande plan. Ett aktuellt exempel som skulle kunna påverka handeln är kommissionens arbete med ett regelverk för att främja billigare elbilar genom enklare tekniska krav och lägre kostnader för små modeller. Detta har potential att pressa priserna och påverka efterfrågan på

olika drivlinor. Samtidigt har EU beslutat om skärpta utsläppsnormer som innebär att alla nya personbilar och lätta lastbilar ska vara utsläppsfria från 2035, som en del av klimatpaketet "Fit for 55" (Council of the European Union, 2025). Dessa förändringar kan accelerera elektrifieringen och därmed påverka värdet och exportmöjligheterna för svenska begagnade bilar, om än på en mer översiktlig nivå.

I detta avsnitt kommer vi analysera närmare hur själva exportaffären går till och hur externa effekter så som digitaliseringen har effektiviserat handeln av begagnade bilar över landsgränserna inom EU. Informationen i detta avsnitt bygger i hög grad på de intervjuer med fordonsförmedlare- och exportörer som vi har genomfört.

3.3.2 Biltillverkare och återförsäljare

Biltillverkare med egna återförsäljare har ofta en begagnatavdelning som återtar bilar som varit uthyrda eller leasade. En intervjuad biltillverkare beskriver att de inte har någon specifik strategi eller uppsatta mål för att exportera begagnade fordon utan att export är ett sätt att få ut bilar ur lagren och att få ned bundet kapital för bolaget och ibland även för återförsäljarna. Vissa biltillverkare har knutit till sig specialiserade bilförmedlare (ej märkesbundna) som har god spridning över Europa och god kunskap om hur efterfrågan på bilmodeller och drivlinor ser ut och varierar mellan marknader inom EU. De specialiserade bilförmedlarna har även en fördel eftersom de också är specialiserade på exporthantering och logistiklösningar.

3.3.3 Specialiserade bilförmedlare och fordonsexportörer

De plattformsbaserade och specialiserade bilförmedlare som vi har varit i kontakt med inom ramen för uppdraget beskriver sin verksamhet som i grunden auktionsbaserad. Vissa arbetar uteslutande med avtalskunder, exempelvis leasingbolag eller bilhandlare, medan andra även hanterar affärer för privatpersoner. Det är inte ovanligt att aktören har en mer central roll i affären än att endast förmedla bilen. De är involverade i att själva köpa in bilen och ansvarar för hela försäljningsprocessen. De har snarare rollen som fordonsexportör. Detta gäller särskilt när det handlar om fordon från leasingbolag eller bilhandel. Ofta handlar det om försäljning av tidigare leasingbilar för företag med egna bilparker. För flera aktörer bygger affärsmodellen på att identifiera kunder vars leasingavtal är på väg att löpa ut och därefter auktionera ut fordonen (bilarna är i snitt tre år gamla när de säljs). Det finns också företag som fungerar mer renodlat som förmedlare, där transaktionen sker direkt mellan säljare och köpare.

Försäljningen sker i praktiken alltid genom någon form av auktion. Marknadsplatserna är digitala och transparenta, vilket möjliggör en omfattande europeisk marknad. Vissa bilförmedlare beskriver att de har ett etablerat europeiskt nätverk med databaser över bilhandlare samt kontakter med lokala marknader inom EU. Andra betonar i stället att de fungerar som en marknadsplats för både bilhandlare och för privatpersoner där vissa erbjuder helt öppna plattformar där både privatpersoner och företag kan delta i budgivning. De flesta aktörer vi pratat med nämner att de inte säljer bilar till aktörer utanför EU.

Köp av en begagnad bil slutförs på plats efter full betalning. Köparen hämtar antingen själv fordonet eller anlitar speditör, med fullmakt och leveransgodkännande. Det finns särskilda rutiner för att säkerställa att fordonet lämnar landet, exempelvis genom deposition eller via CMR-dokumentation⁴. Om speditören inte är känd tas en deposition ut, vilken återbetalas när köparen skickar in dokumentation som bekräftar att bilen har lämnat landet.

3.3.4 Digitala plattformar och anpassade försäljningsprocesser för export

Exportaffären har under det senaste decenniet blivit betydligt mer strukturerad och effektiv. Fordonsexportörer beskriver hur de stegvis har utvecklat sina organisationer, affärssystem och digitala plattformar för att verka på en internationell marknad. Den fördjupade kunskapen om exportprocesser, tillsammans med anpassade rutiner och administrativa flöden, har gjort det möjligt att genomföra snabba och smidiga affärer och samtidigt nå en större köparbas i Europa.

Digitala och transparenta marknadsplatser gör det enkelt för utländska kunder att ta del av det svenska utbudet, och tack vare EU:s inre marknad är regelverk, avgifter och administration inget hinder för export. Detta innebär att en försäljning till exempelvis Bryssel ofta upplevs som lika okomplicerad som en leverans inom Sverige. Transporter beställs och genomförs utan större skillnad, och även de administrativa momenten fungerar smidigt. För återbetalning av moms krävs endast dokumentation som visar att bilen lämnat Sverige och förts in i ett annat EU-land, något som

⁴ En form av internationell fraktsedel som krävs vid transporter på väg mellan två EU-länder.

stödsystemen hanterar effektivt. På marknadsplatserna kan köpare dessutom lägga bud i sin egen valuta, vanligtvis euro, medan systemen automatiskt löser frågor om växelkurs och betalning.

Svenska bilar är dessutom attraktiva på den europeiska marknaden tack vare hög transparens och tillförlitlig information i form av servicehistorik, bilder och intyg. Den låga tröskeln för att exportera gör att utländska köpare enkelt kan dra nytta av exempelvis valutafördelar, vilket ytterligare stärker efterfrågan på svenska bilar. Digitaliseringen tillsammans med allt mer specialiserade affärsupplägg och företagslösningar har banat vägen för en smidig exportaffär och ses som en av faktorerna till att exporten har kunnat öka så mycket det senaste decenniet och en anledning till att det etablerats en varaktigt högre exportnivå i Sverige.

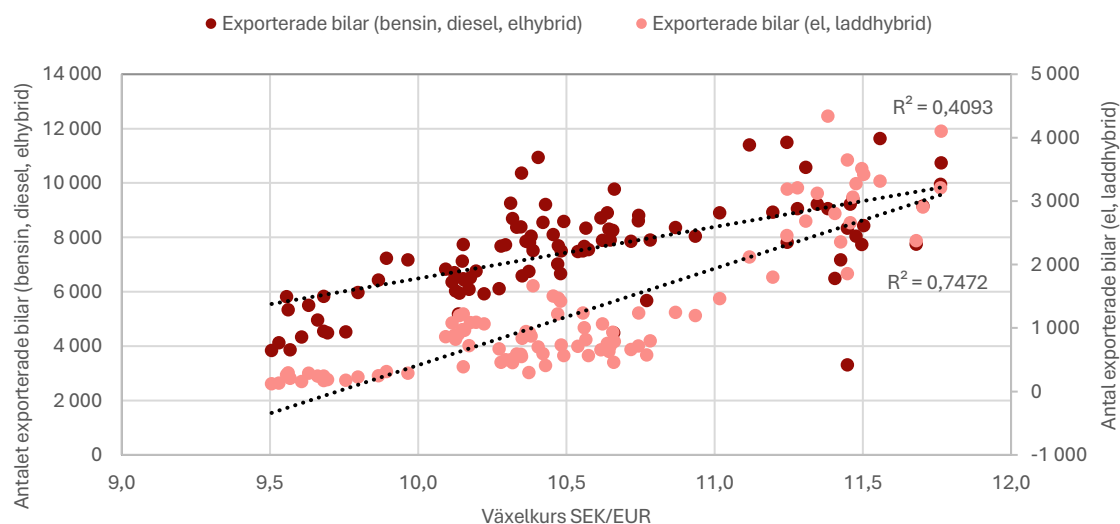
4. DEN SVENSKA EKONOMIN

I det här avsnittet går vi djupare in på den svenska ekonomins effekter på exporten av begagnade bilar. Tidigare rapporter från Trafikanalys (Trafikanalys, 2025; 2024) har redan förklarat att den svenska kronkursen har en stor effekt på exporten och baserat på de intervjuer vi genomfört verkar detta vara en självklar förklaringsfaktor till de senaste årens utveckling. I detta avsnitt presenterar vi statistik som styrker detta samband och analyserar även om effekten skiljer sig mellan elbilar och fossildrivna bilar. Vi studerar även hur hushållens köpkraft korrelerar med exportflödena.

4.1 Den svenska kronkursen

När kronan har varit lågt värderad gentemot euron har exporten ökat eftersom en svag krona gör svenska bilar billiga för köpare i euroländer. Detta samband har varit särskilt starkt efter 2015. Enligt Trafikanalys har det funnits ett positivt samband även före 2015 men det var betydligt svagare. Detta beror sannolikt på att marknaden för begagnade bilar har förändrats och blivit mer internationell efter 2015, vilket får till följd att effekterna av växelkurs är betydligt starkare idag än för 10 år sedan (Trafikanalys, 2024). Detta påstående stärks också av att fordonsexportörerna berättar i intervjuer att deras affärsorganisation och processer har byggts upp och anpassats för att förenkla för export, samt av det faktum att EU:s inre marknad har underlättat för export.

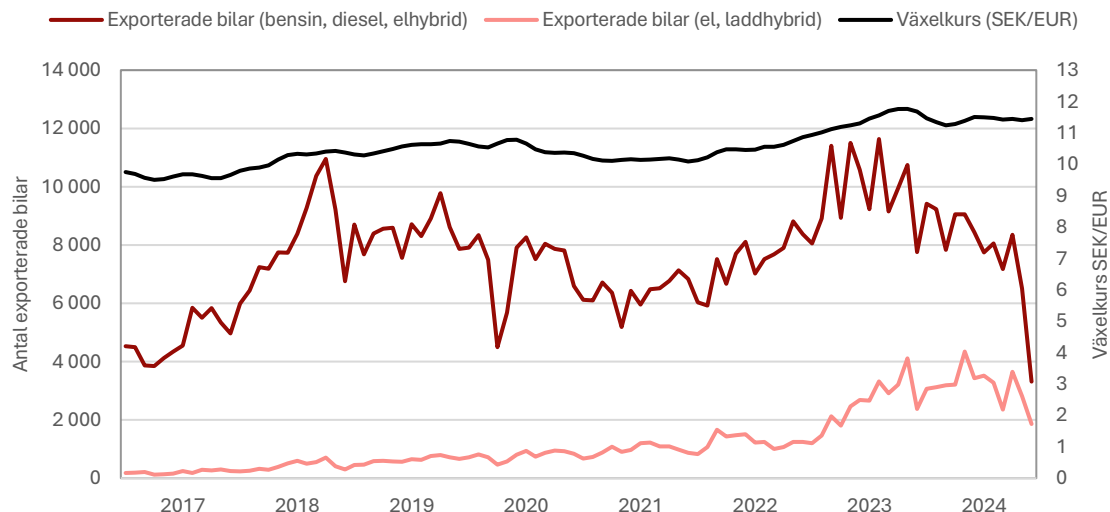
För åren 2017–2024 finns ett samband mellan export och växelkurs (Figur 12) för både fossildrivna bilar (bensin, diesel och elhybrid) och för bilar inom elsegmentet (elbilar och laddhybrider)⁵. För bensin- och dieselmotorer finns fler avvikande observationer som indikerar att även tillfälliga marknadseffekter har spelat roll vid vissa enskilda tidpunkter, och sambandet är svagare än för bilar inom elsegmentet. En av förklaringarna till att sambandet är starkare för laddbara bilar skulle exempelvis kunna vara att valutaeffekten är tydligare för dyrare bilar, vilket ofta laddbara bilar är, eftersom skillnaden i absoluta tal blir större när bilen är dyrare. Fordonsexportörerna som intervjuades höll med om att valutaeffektens genomslag är större ju högre bilens pris är. Detta illustreras också av att exporten under 2025 har minskat för de flesta bilkategorierna, med undantag för nyare bilar (0–2 år gamla), där exporten varit mer stabil (Vroom, 2025).



Figur 12. Samband mellan växelkurs (SEK/EUR) och antalet exporterade begagnade fordon för åren 2017–2024. Källa: Trafikanalys

Samtliga intervjuade aktörer framhåller valutakursens avgörande betydelse. Vid försäljning av begagnade fordon är målet att maximera vinsten för varje enskilt objekt. Eftersom valutaeffekten kan innebära en skillnad på tiotusentals kronor per bil blir den en dominerande faktor i lönsamhetskalkylen, med större påverkan på slutpriset än de flesta andra variabler. Exportörerna har över tid byggt upp effektiva processer för exporten vilket gör att valutaeffekten går att räkna hem direkt eftersom det inte finns några särskilda andra hinder för export.

⁵ Förklaringsvärdet är särskilt högt för bilar inom elsegmentet ($R^2 = 0,7472$ jämfört med $R^2 = 0,4093$ för bensin- och dieselmotorer)

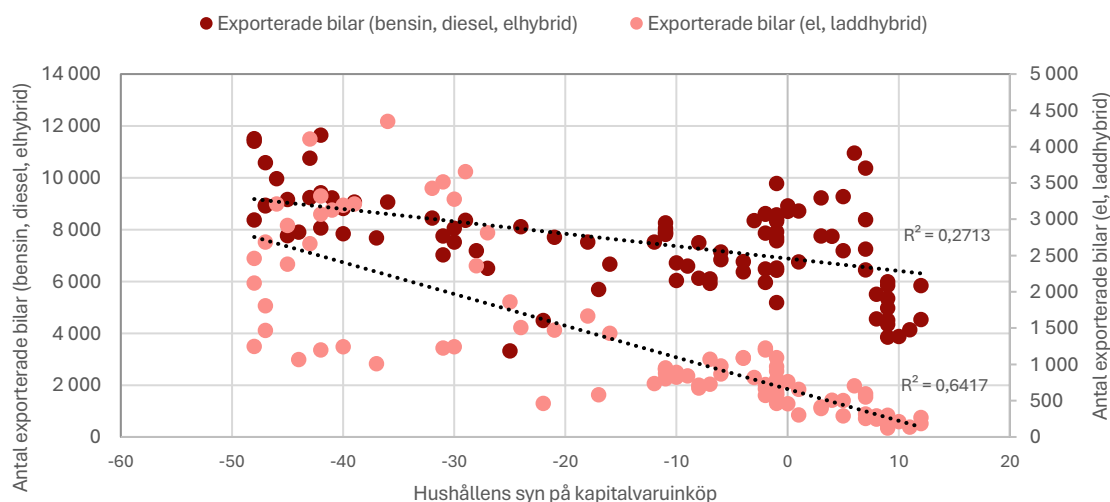


Figur 13. Utvecklingen för exporterade begagnade bilar och växelkurs (SEK/EUR) åren 2017–2024. Källa: Trafikanalys

4.2 Konjunkturen och hushållens köpkraft

Konjunkturen påverkar fordonsexporten genom sin direkta inverkan på hushållens köpkraft och konsumtionsmönster. I tider av lågkonjunktur och ekonomisk osäkerhet minskar hushållens benägenhet att göra stora kapitalinköp, vilket leder till att bilbyten skjuts upp. Detta resulterar i en minskad inhemsk efterfrågan och ett överskott på begagnade bilar, vilket i sin tur skapar starka incitament för export. Några av de intervjuade exportörerna säger att hushållens svagare köpkraft, i kombination med högre bilpriser och ett stort utbud, dämpade efterfrågan på den svenska bilmarknaden. Flera exportörer uppger att det var därför de behövde söka sig till utländska marknader för att hitta köpare.

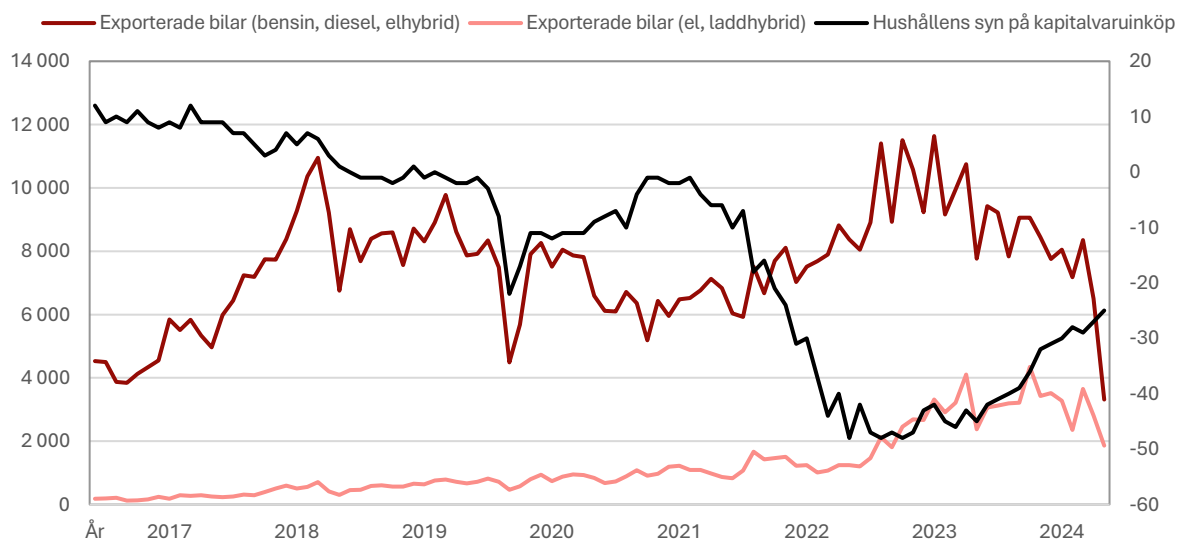
Detta samband bekräftas av data som visar ett negativt linjärt samband mellan Konjunkturinstitutets indikator för hushållens syn på kapitalvaruinköp⁶ och antalet exporterade bilar (Figur 14). Dvs att när hushållens optimism kring den egna ekonomin och större inköp sjunker, ökar exporten. Betydelsen kan fungera som en proxy för den inhemska efterfrågan. Det är noterbart att sambandet är särskilt starkt för bilar inom elsegmentet⁷. För bensin- och dieselbilar är sambandet fortfarande negativt, men förklaringsvärdet betydligt lägre. En anledning till det skulle kunna vara, likt för valutaeffekten, att bilar inom elsegmentet är ännu dyrare i inköp och därmed extra känsliga för konjunkturen.



Figur 14. Hushållens syn på kapitalvaruinköp och antalet exporterade bilar. Källa: Ekonomifakta och Trafikanalys

⁶ Data hämtad från (Ekonomifakta, 2025) med sammanställd data från Konjunkturinstitutet

⁷ Förklaringsvärdet är dock särskilt högt för bilar inom elsegmentet ($R^2 = 0,6417$ jämfört med $R^2 = 0,2713$ för bensin- och dieselbilar)



Figur 15. Hushållens syn på kapitalvaruinköp och antalet exporterade bilar. Källa: KI och Trafikanalys

Figur 15 visar den månatliga exporten för fossildrivna respektive eldrivna bilar. Det går att urskönja ur grafen exempelvis att under den senaste lågkonjunkturen från 2022 så har hushållens syn på kapitalvaruinköp varit pessimistisk (den svarta linjen). Det är också under denna period som exporten också gjort ett extra skutt, vilket skulle kunna göra att konjunkturen är en av de förklarande faktorerna till nivån på exporten.

5. POLICYINSTRUMENTENS INVERKAN PÅ SVENSK EXPORT

I detta avsnitt behandlas hur olika svenska styrmedel påverkar exporten av begagnade fordon från Sverige. Som tidigare nämnts i denna rapport pekar både resultatet från intervjuerna och statistik på att växelkurs är den enskilt största förklaringsfaktorn till den svenska exporten. Samtidigt kan kombinationen av styrmedel och incitament både i Sverige och de importerande länderna få en aggregerad effekt till den internationella handeln med begagnade bilar. Styrmedel som påverkar exporten är ofta utformade för att uppnå nationella miljö-, klimat-, säkerhets- eller finanspolitiska mål men påverkar utbudet och efterfrågan på begagnade bilar, och på så vis exportflödet av dessa.

Interaktionen mellan nationella styrmedel, andra länders regelverk och EU:s övergripande princip om fri rörlighet för varor skapar en komplex dynamik för hur flöden av begagnade fordon rör sig mellan länder. Baserat på intervjuer med fordonsexportörer framstår incitament och styrmedel som främjar elektrifiering av nationella fordonsflottor som de styrmedel som under senare år haft störst effekt på exporten av svenska begagnade bilar.

Den politik som under de senare åren drivit omställningen mot en elektrifierad fordonsflotta har förändrat utbudet på begagnatmarknaden vilket i sin tur påverkat exportflödet av begagnade bilar. Enligt intervjuer med fordonsexportörer kan även drivmedelspriser och därmed reduktionsplikten påverka den inhemska efterfrågan på och exporten av begagnade bilar. Båda dessa fenomen kommer att beskrivas i detta avsnitt.

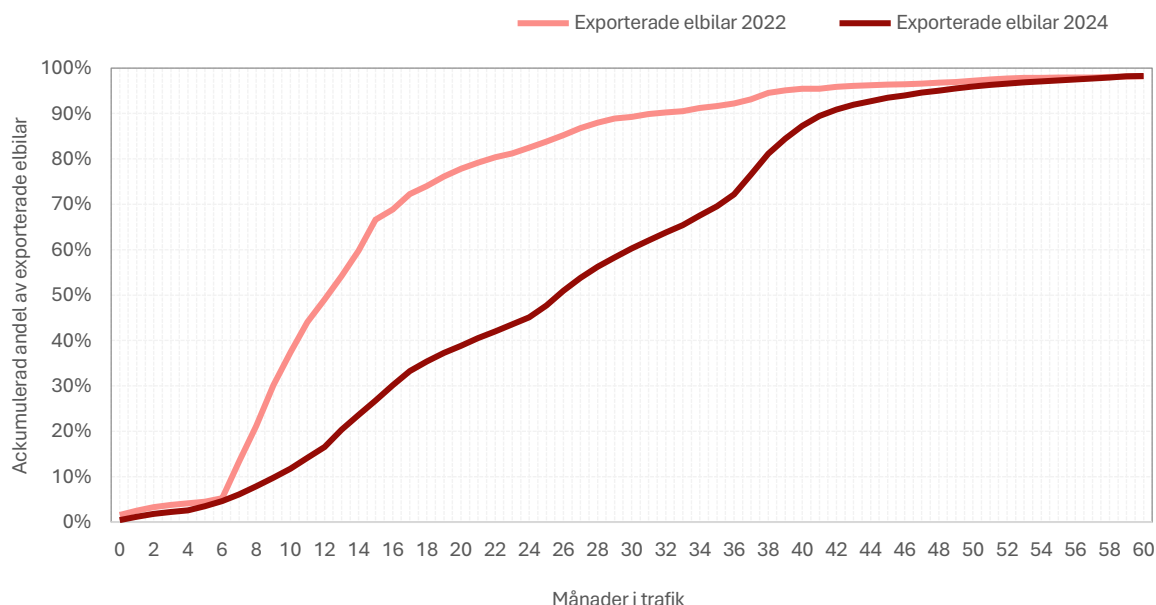
5.1 Elektrifieringen som drivkraft

I Sverige har ekonomiska styrmedel dominerat elektrifieringspolitiken, framför allt subventioner genom olika bonusprogram, såsom bonus–malus. Dessa har riktats mot köpare av nya bilar med låga eller inga utsläpp och är de åtgärder som fått störst genomslag. Dessa subventioner har sänkt inköpspriset för den första ägaren, vilket har stimulerat nybilsförsäljningen och i sin tur ökat utbudet av elektrifierade fordon på begagnatmarknaden. En central aspekt av denna styrmedelsmodell är dock att stödet är exklusivt för den första ägaren. När bilen sedan säljs vidare på den svenska andrahandsmarknaden finns inget motsvarande ekonomiskt stöd för nästa köpare, oavsett ålder på bilen. Samtidigt lyfter de intervjuade aktörerna att det inte är alla styrmedel riktade mot elektrifieringen som haft någon märkbar effekt på elbilsmarknaden, varken för nyregistrering eller export, skrotningspremien är ett exempel på detta.

Bonus-malus är kombinationen av en bonus som premierar inköp av bilar med låga eller inga koldioxidutsläpp samt en malusdel som straffar inköp och ägande av nya bilar med höga utsläpp (koldioxidutsläpp över 75 g/km). Systemet infördes i januari 2018 och i november 2022 avskaffades bonusen medan malus-delen fortsatt löpa. Både statistiken och intervjuer med exportörer pekar på att klimatbonusen inom bonus–malus-systemet dels bidrog till överskottet av relativt nya elbilar som den svenska andrahandsmarknaden inte kunde absorbera, dels skapade reella prisskillnader mellan Sverige och andra länder vilket ledde till en situation där bilhandlare kunde tjäna pengar genom att köpa på den svenska marknaden och sälja på en annan.

Storleken på bonusen reviderades under åren den fanns men kunde som mest motsvara 25% av bilens nypris och uppgå till max 50 000 – 70 000 kronor för rena elbilar och bilar med nollutsläpp. Bonusen betalades ut som tidigast sex månader efter registrering, förutsatt att bilen inte bytt ägare (Transportstyrelsen, 2024). Malus-delen innebär att bilar med höga utsläppsnivåer beläggs med en förhöjd skatt i tre år, räknat från det att bilen blir skattepliktigt för första gången.

Exporteffekten från bonusen återspeglas tydligt i Figur 16. Klimatbonusen skapade en tydlig möjlighet till vinst hos bilhandlare genom att sänka priset på nya elbilar i Sverige betydligt mer än i många andra europeiska länder. När bilarna efter en kort innehavstid (6 månader) kunde säljas vidare uppstod en prisskillnad mellan det svenska nettopriset och marknadspriserna utomlands. Detta gjorde det lönsamt för aktörer att köpa subventionerade elbilar i Sverige och exportera dem till marknader med högre betalningsvilja. För år 2022, då klimatbonusen fortfarande var aktiv, syns en tydlig puckel i exportstatistiken för elbilar strax efter sex månaders ägande, tidpunkten då bonusen kunde betalas ut. Detta indikerar att avsaknaden av reglering mot vidareförsäljning eller andra incitament för att behålla bilen inom Sverige ledde till export. Efter att bonusen avskaffades försvann detta mönster (se linjen för 2024), och exporten uppvisar istället ett mer jämnt och linjärt fördelat åldersmönster.



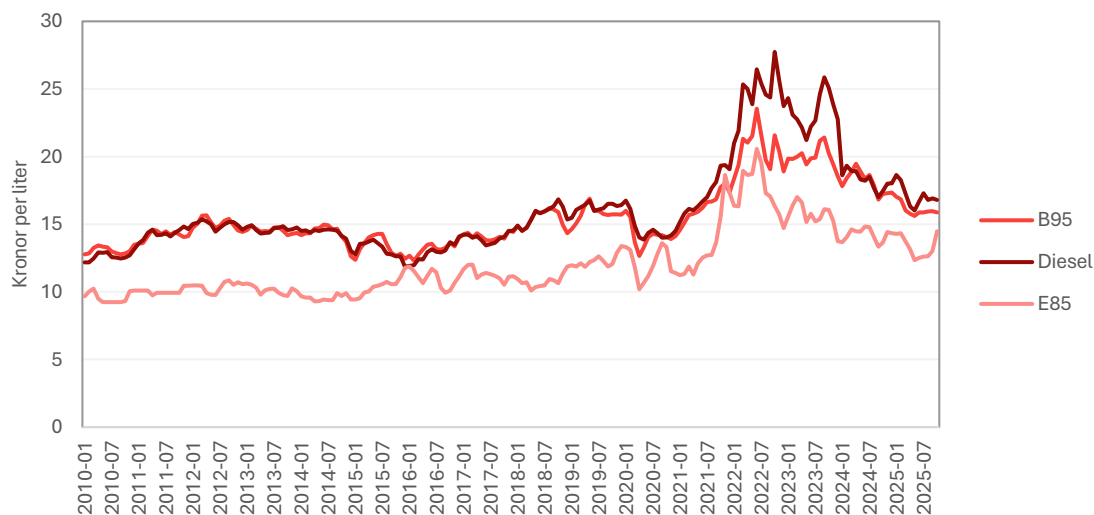
Figur 16. Exporten av elbilar baserat på antal månader bilen varit i trafik under 2022 och 2024, kumulativ andel. Källa: Trafikanalys

Analysen visar att politiska styrmedel har en inverkan på exporten av begagnade bilar. Mekanismen för hur styrmedel för elektrifiering leder till ökad export av begagnade bilar är en kedjereaktion som drivs av ekonomiska incitament och prisskillnader mellan den svenska och internationella marknaden. Svenska styrmedel har genom att fokusera på subventionerade köp av nya elbilar bidragit till att relativt nya och välutrustade elbilar har kommit ut på marknaden. Samtidigt har avsaknaden av incitament för att köpa en begagnad elbil i Sverige gjort att den inhemska marknaden inte kunnat absorbera det stora utbudet. Resultatet bidrar till ett utbudsöverskott där export blivit ett direkt resultat. I kombination med styrmedel i andra europeiska länder som skapar efterfrågan på elbilsmarknaden och som även premierar begagnade elbilar uppstår prisskillnader mellan länder och exporteffekten stärks.

5.2 Drivmedelskostnader

Några av de intervjuade fordonsexportörerna berättade under intervjuerna om drivmedelskostnadernas effekt på exporten. En aktör nämner exempelvis att *"Så länge bensinen är ganska billig i Sverige, så är det rimligt att tro att export av begagnade elbilar/hybridbilar fortsätter"*. Detta eftersom låga bensinkostnader har en positiv korrelation med efterfrågan på fossildrivna begagnade fordon i Sverige. Hur stor denna effekt är, är dock svårt att veta mer exakt.

Vi kan säkert säga att drivmedelskostnader påverkar den totala ägandekostnaden för fordon och därför är en av flera faktorer som kan förklara diversifiering av efterfrågan och exportmönster inom olika drivmedelssegment. Svenska drivmedelskostnader påverkas till stor del av skatter och reduktionsplikt. Höga priser på bensin och diesel, till exempelvis på grund av reduktionsplikt, gör det dyrare att äga och köra bilar med förbränningsmotorer vilket minskar efterfrågan på den svenska andrahandsmarknaden och kan ge bilarna ett förhållandevis lägre pris på marknaden i ett importerande land. Enligt samma princip kan sänkta priser på bensin och diesel, till följd av minskad reduktionsplikt, bidra till att efterfrågan på bilar med förbränningsmotorer ökar på den svenska andrahandsmarknaden och därmed minskar exporten. (Lundvall, et al., 2024) Under 2022 och 2023 var bränslepriserna i Sverige historiskt höga, men under 2024 har de minskat igen, både på grund av omvärldsfaktorer och på grund av borttagen reduktionsplikt (se Figur 17).



Figur 17 12. Försäljningspriser på drivmedel (för företagskunder inkl. moms.) Källa: Infostat/Drivkraft Sverige

Från och med 2018 har det i Sverige funnits krav på att drivmedelsleverantörerna varje år ska minska växthusgasutsläppen från bensin och diesel med en viss procentsats. År 2018 var reduktionsplikten 2,6 procent för bensin och 19,3 procent för diesel. Sedan dess har kraven succesivt skärpts till och med januari 2024 då reduktionsplikten sänktes till 6 procent för båda drivmedlen och gick från 30,8 procent för diesel och från 7,8 procent för bensin. Anledningen till sänkningen var att drivmedelspriser ansågs för höga.

Även om några av de intervjuade fordonsexportörerna hänvisat till drivmedelspriser som en förklaringsfaktor till hur exportmönstret i Sverige har utvecklats kan vi inte se någon direkt effekt i statistiken. Det är däremot rimligt att anta att drivmedelspriserna på någon nivå påverkar relationen mellan efterfrågan på fossildrivna och laddbara fordon i Sverige vilket i sin tur kan få effekter på exporten, men förmodligen är effekten marginell i förhållande till andra faktorer så som den svenska kronkursen.

6. SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER

Exporten av begagnade personbilar från Sverige har ökat dramatiskt det senaste decenniet. Den här rapporten har, med utgångspunkt i intervjuer med berörda aktörer, analyserat denna utveckling. Med avstamp i de faktorer som de intervjuade aktörerna anser ha störst påverkan har vi sammanställt en komplex samverkan av ekonomiska incitament, marknadsförutsättningar och nationella styrmedel som tillsammans förklarar utvecklingen som varit.

6.1 Slutsatser

Genom denna utredning har ett antal faktorer som ligger bakom utvecklingen av export av begagnade bilar i Sverige framkommit. Utmaningen ligger i att förstå hur stor effekt varje faktor har, och frågan har inget enkelt svar. Faktorena samspelar med varandra och det är svårt att kvantifiera dem, dessutom skiljer drivkrafterna åt mellan olika drivlinor, ålderskategorier och prisklasser på fordonen.

Klart är att handeln med begagnade fordon i grunden är en ekonomiskt styrd transaktion: säljaren söker högsta möjliga pris vid varje försäljningstillfälle, medan europeiska bilköpare letar efter det mest fördelaktiga erbjudandet på den modell de efterfrågar. Vissa faktorer, exempelvis en svag krona eller tidigare klimatbonusar på omkring 50 000 kronor, ger en direkt ekonomisk fördel när ett svenskt fordon säljs på en internationell marknad. Andra faktorer, såsom styrmedel eller skatter i importländer, påverkar mer indirekt genom att förändra efterfrågan på specifika biltyper. Även dessa effekter kokar dock i slutändan ned till köparens ekonomiska kalkyl och vilken marknad som erbjuder högst betalningsvilja.

Utbudet, marknadsförutsättningarna och hushållens köpkraft vid olika tidpunkter spelar en central roll för hur attraktiva begagnade bilar är i Sverige jämfört med i andra länder. Om den inhemska efterfrågan på dyrare elbilar eller laddhybrider är begränsad, är det troligt att en större europeisk marknad med fler och mer kapitalstarka kunder erbjuder ett högre pris. På den allt mer globaliserade och digitaliserade andrahandsmarknaden har de administrativa trösklarna sänkts och det är den mest köpstarka kunden som kommer att köpa bilen.

I rapporten har följande faktorer beskrivits som förklarande till exportens utveckling i Sverige under åren 2015–2025:

Valutakursens dominerande roll: Den svaga svenska kronan, särskilt i förhållande till euron, har fungerat som den primära katalysatorn för den ökade exporten under tidsperioden. Detta bekräftas av både intervjuade fordonsexportörer och av statistiken. Den skapar en betydande möjlighet att utnyttja prisskillnader, där fordon prissatta i kronor blir avsevärt billigare för köpare i eurozonen, och skillnaden i totalsumma kan bli tiotusentals kronor. Effekten syns på alla typer av bilar men den är särskilt påtaglig för kapitalintensiva fordon som nyare elbilar och laddhybrider, där prisskillnaden i absoluta tal är som störst och på så sätt motiverar en storskalig och systematisk exporthandel.

Leasingmarknadens funktion som motor för en påtaglig utbudsförändring: Den kraftiga tillväxten inom privat- och företagsleasing i Sverige har skapat en förutsägbar och kontinuerlig ström av 2–3 år gamla bilar som återlämnas till marknaden. Detta bidrar till ett överskott av dessa bilar på den svenska andrahandsmarknaden. Det gör också att efter en första leasingperiod så är en privatkund ofta mer benägen att leasa ytterligare en ny bil snarare än att köpa en begagnad, vilket skapar en loop av många nya bilar på den svenska marknaden. Leasade fordon är dessutom ofta välskötta och har en känd historik, vilket gör dem attraktiva på den europeiska begagnatmarknaden.

Utbudet, i kombination med prisutvecklingen och hushållens köpkraft: Prisutvecklingen på nya bilar har ökat sedan 2016, främst drivet av ökningen av elbilar och laddhybrider. Samtidigt har hushållens köpkraft inte ökat i samma takt, vilket skapat en obalans när stora volymer tidigare leasingbilar når begagnatmarknaden. Detta har bidragit till att den inhemska efterfrågan inte räckt till, och exporten har därför blivit en viktig kanal för att avsätta dessa fordon.

Svenska styrmedels oavsiktliga exportincitament: Det svenska bonus–malus-systemet, i kombination med förmånliga regler för tjänstebilar, stimulerade framgångsrikt en snabb ökning av nybilsförsäljningen av elektrifierade fordon. Detta skapade också en prisskillnad som möjliggör för vinstaffärer när man kunde få ta del av klimatbonusen redan efter sex månaders ägande av bilen, men sälja den kort efter det.

Importländernas styrmedel för elektrifierade bilar: Exporten hade inte nått sin nuvarande omfattning utan en stark "pull-effekt" från andra länder, särskilt när det kommer till bilar inom elsegmentet. Nyckelmarknader som Norge, Danmark, Finland och Nederländerna har implementerat styrmedel och byggt ut laddinfrastrukturen som lett en stark

efterfrågan på elbilar och laddhybrider. Avgörande har varit att ekonomiska styrmedel även premierat begagnade elbilar i dessa länder.

Strukturella möjliggörare: Digitaliseringen och EU:s inre marknad har skapat en nästintill friktionsfri handelsmiljö. Internationella auktionsplattformar, transparent prissättning och harmoniserade regelverk för fordonregistrering har sänkt transaktionskostnaderna och gjort det administrativt enkelt för professionella aktörer att bedriva storskalig exporthandel. Utan möjligheten till smidig gränsöverskridande handel på den europeiska marknaden hade de nationella marknaderna sett annorlunda ut och i Sverige hade vi troligen sett en värdeminskning till följd av det stora utbudet av begagnade elbilar. Med en allt mer integrerad europeisk begagnatmarknad skapas en tydlig ekonomisk logik där kombinationen av samtliga ovan faktorer gjort exporten till en lönsam affär.

6.2 Framtida prognostisering av exporten av begagnade bilar

Denna rapport visar att utvecklingen av exporten av begagnade bilar styrs av ett samspel mellan växelkursen, utbudsstruktur, elektrifieringstakten i Europa, klimatstyrmedel, plattforms- och teknikutveckling. För att analysera hur framtida exportvolymerna kommer att förändras krävs därför ett brett analysarbete.

Den viktigaste drivkraften bakom den ökade exporten under det senaste decenniet har varit den svaga svenska kronan. Samtidigt har en ny strukturell "lägstanivå" för export etablerats genom framväxten av en europeisk marknad som i hög grad efterfrågar svenska begagnade fordon, samt genom leasingmarknadens påverkan på utbudet av nästan nya bilar. Detta innebär att exportnivåerna sannolikt kommer att förbli höga även framöver, trots att kronan stärks, möjligtvis fram tills grundläggande marknadsförutsättningarna i övriga europeiska länder liknar de svenska.

För att förstå hur exporten kommer att utvecklas framöver föreslår vi ett analysramverk som består av två delar. Dels ett antal indikatorer/datapunkter som bör följas systematiskt. Dels ett systematiskt omvärldsbevakningsarbete som kompletterar med förståelse för omvärldshändelser.

De viktigaste indikatorerna

- **Valutakursutveckling (SEK/EUR).** Den historiskt viktigaste drivkraften för exporten.
- **Leasingvolymerna (och restvärdesnivåer).** Påverkar utbudet av nästan nya bilar.
- **Andel av exporten där bilen varit leasingbil.** För att följa om utvecklingen fortsätter.
- **Prisutveckling på nya och begagnade bilar.** Uppdelat per drivlina och segment.
- **Hushållens köpkraft.** Påverkar absorptionsförmågan på den svenska marknaden.

Systematisk omvärldsbevakning

Utöver att följa specifika statistiska indikatorer vore det också bra att bevaka policyutvecklingen i Sverige och på nyckelmarknader. I vissa fall kan också en mer djupgående analys av policyutvecklingen vara relevant för specifika företagssektorer eller styrmedel. Det kan handla om justeringar i registreringsavgifter, moms-satser, subventioner och utbyggnad av laddinfrastruktur. Fokus bör vara på närliggande länder som vanligtvis har mycket handelsutbyte med Sverige men ett generellt EU-perspektiv bör också beaktas. Följande områden bör inkluderas i bevakningen:

- **Styrmedelsförändringar i Sverige.** Inklusive bonus-malus, registreringsavgifter, moms-system och företagsbilregler.
- **Styrmedelsförändringar i importländer.** Inköpsincitament som sänkt registreringsavgift och mer allmänna styrmedel kring elektrifieringsnivå. Moms- och skatteförändringar.
- **Efterfrågeutveckling i centrala importländer.** Bevaka den generella utvecklingen av elektrifieringen i Europa för att förstå efterfrågeutvecklingen. Nivå på utbyggnad av laddinfrastruktur skulle kunna vara ett mått på detta.
- **EU:s regelverk.** Regelverk som påverkar exportflöden inom EU. Policies relaterat till EU:s klimatmål exempelvis beslut om att fasa ut försäljningen av nya fossildrivna bilar till 2035 eller regleringar för att främja billigare elbilar.
- **Ett globalt perspektiv.** Elbilsmarknaden är under stor tillväxt, inte bara inom EU. Omvärldsbevakningen bör ha ett globalt perspektiv som kan fånga upp trender från andra dominerande marknader så som Kina, där man exempelvis kommer implementera striktare exportregleringar av nya elbilar.
- **Följ digitaliseringens påverkan på marknadsdynamiken:** Minskad administration och tekniska lösningar har underlättat affären vid export av begagnade bilar. För att förstå hur exportaffären utvecklas bör därför den

fortsatta utvecklingen av dessa lösningar bevakas. Hur växer liknande företag och marknader fram i andra länder?

Områden där statistiken skulle kunna förbättras

För att möjliggöra denna omvärldsbevakning anser vi att det statistiska underlaget kan förbättras på följande områden:

- Exportstatistik kring till vilka länder exporten går
- Prisutvecklingen för begagnade bilar

7. REFERENSER

- Auto1, 2023. <https://www.auto1.com/sv/home/press/20230426/Forsaljningen-av-elbilar-pa-AUTO1-com-okade-med-50-procent-under-2022>. [Online]
Available at: <https://www.auto1.com/sv/home/press/20230426/Forsaljningen-av-elbilar-pa-AUTO1-com-okade-med-50-procent-under-2022>
- Council of the European Union, 2025. *55 %-paketet: skärpta EU-regler för utsläpp från personbilar och lätta lastbilar*. [Online]
Available at: <https://www.consilium.europa.eu/sv/infographics/fit-for-55-emissions-cars-and-vans/>
[Använd 21 11 2025].
- Ekonomifakta, 2025. https://www.ekonomifakta.se/diagram_och_tabeller/hushallens-syn-pa-kapitalvaruinkop_1228033.html. [Online].
- European Commission, 2025a. *European Alternative Fuels Observatory - European Union (EU27) - Country comparison*. [Online]
Available at: <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/european-union-eu27/country-comparison>
[Använd 26 11 2025].
- European Commission, 2025b. *European Alternative Fuels Observatory - Netherlands - Incentives and Legislation*. [Online]
Available at: <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/netherlands/incentives-legislations>
[Använd 26 11 2025].
- European Commission, 2025c. *European Alternative Fuels Observatory - Poland - Incentives and Legislation*. [Online]
Available at: <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/poland/incentives-legislations>
[Använd 26 11 2025].
- Goldmann, M., 2025. *100 procent elbilar 2030 – så ska det omöjliga målet nås*. [Online]
Available at: <https://www.di.se/hallbart-naringsliv/100-procent-elbilar-2030-sa-ska-det-omojliga-malet-nas/>
[Använd 11 11 2025].
- Gustavsson Binder, T. & Svedberg, S., 2023. *Styrmedel för elektrifiering av vägtransporter, sjöfart och arbetsmaskiner - Omvärldsanalys med fokus på Norden*, u.o.: iVt Svenska Miljöinstitutet.
- Hytti, A. o.a., 2023. *Inverkan av anskaffningsstödet för renodlade eldrivna personbilar 2018–2022*, u.o.: Traficom.
- Indicata Market Watch, 2025. *Europas marknaden för begagnade bilar balanserar stabilitet och omvandling*, utgåva 69, u.o.: Indicata.
- Investing.com, 2025. *Investing.com*. [Online]
Available at: <https://se.investing.com/news/economy-news/ukraina-gar-med-pa-fredsavtal-med-usa-samtal-med-ryssland-pagar-425450>
[Använd 25 november 2025].
- Jonsson, L. o.a., 2020. *Elbilar och Styrmedel - Rapport från forskningsprojekt finansierat av Trafikverket 2019-2020*, u.o.: WSP.
- Konjunkturinstitutet, 2023. *Specialstudie Drivmedelsprisernas utveckling*, STOCKHOLM: Konjunkturinstitutet.
- Lundvall, K. o.a., 2024. *Hur påverkar konkurrensen priserna på bensin och diesel? RAPPORT 2024:6*, u.o.: Konkurrensverket.

Mobility Denmark, 2025. <https://mobility.dk/nyheder/finanslov-26-stor-skattelettelse-til-bilkoebere-branchen-jubler/>. [Online].

MRF, 2025. *MRF Privatleasing-diagram och tabeller*, u.o.: Motorbranschens riksförbund.

omEV, 2025. <https://omev.se/2025/03/07/stark-tillvaxt-for-bevs-i-danmark-skatteincitament-och-import-driver-tillvaxten/>. [Online].

Power Circle, 2025. *Publik statistik*. [Online]
Available at: <https://powercircle.org/elbilsstatistik/>
[Använd 12 11 2025].

SCB, 2025. *Statistikens framställning - Utrikeshandel med varor*, u.o.: Statistiska centralbyrån (SCB).

Skatteverket, 2025a. *Beräkna biltförmånsvärde*. [Online]
Available at: <https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/321424.html#h-Miljoanpassade-bilar>
[Använd 26 11 2025].

Skatteverket, 2025b. *Laddel på arbetsplatsen*. [Online]
Available at: <https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2025.7/431798.html>
[Använd 26 11 2025].

Skatteverket, 2025c. *EntryScape Tabular Data API*. [Online]
Available at: <https://skatteverket.entryscape.net/rowstore/dataset/fad86bf9-67e3-4d68-829c-7b9a23bc5e42/html>
[Använd 26 11 2025].

Trafikanalys, 2022. *Styrmedel för energieffektiva vägfordon*, u.o.: Trafikanalys.

Trafikanalys, 2024. *Rekordår för exporten av begagnade personbilar*, u.o.: u.n.

Trafikanalys, 2025b. *Dataunderlag - Export och valuta*. u.o.: u.n.

Trafikanalys, 2025. *PM 2025:5 Export av begagnade personbilar*, Stockholm: Trafikanalys.

Transportstyrelsen, 2024. *Bonus - till bilar med låg klimatpåverkan*. [Online]
Available at: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/fordon/skatter-och-avgifter/berakna-din-preliminara-bonus/>
[Använd 25 11 2025].

Transportstyrelsen, 2025. *Export och tillfällig registrering*. [Online]
Available at: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/fordon/aga-kopa-eller-salja-fordon/import-och-export-av-fordon/export-och-tillfallig-registrering/>
[Använd 24 09 2025].

Transportstyrelsen, 2025. *Malus – för bilar med höga utsläpp*. [Online]
Available at: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/fordon/skatter-och-avgifter/malus/>
[Använd 25 11 2025].

Vroom, 2025. *Svensk bilexport minskar - importen vänder uppåt*. [Online]
Available at: <https://www.mynewsdesk.com/se/vroom/pressreleases/svensk-bilexport-minskar-importen-vaender-uppaat-3415552>
[Använd 21 11 2025].

BILAGA 1. BEARBETNING AV SCB:S EXPORTDATA

Beskrivning och tolkning av KN-varukoder för begagnade personbilar som används i varuexportstatistiken.

KN-varukod	Beskrivning	Tolkad drivlina
87032190	Bilar och andra motorfordon, konstruerade huvudsakligen för personbefordran, inkl. stationsvagnar och tävlingsbilar, med enbart förbränningskolvmotor med gnisttändning och fram- och återgående kolvar samt med en cylindervolym av $\leq 1\,000\text{ cm}^3$, begagnade (exkl. för personbefordran av ≥ 10 personer inkl. föraren samt fordon speciellt konstruerade för färd på snö och andra specialfordon enligt nr 8703 10)	Bensin
87032290	Bilar och andra motorfordon, konstruerade huvudsakligen för personbefordran, inkl. stationsvagnar och tävlingsbilar, med enbart förbränningskolvmotor med gnisttändning och fram- och återgående kolvar samt med en cylindervolym av $> 1\,000\text{ cm}^3$ men $\leq 1\,500\text{ cm}^3$, begagnade (exkl. för personbefordran av ≥ 10 personer inkl. föraren samt fordon speciellt konstruerade för färd på snö och andra specialfordon enligt nr 8703 10)	Bensin
87032390	Bilar och andra motorfordon, konstruerade huvudsakligen för personbefordran, inkl. stationsvagnar och tävlingsbilar, med enbart förbränningskolvmotor med gnisttändning och fram- och återgående kolvar samt med en cylindervolym av $> 1\,500\text{ cm}^3$ men $\leq 3\,000\text{ cm}^3$, begagnade (exkl. husbilar och för personbefordran av ≥ 10 personer inkl. föraren samt fordon speciellt konstruerade för färd på snö och andra specialfordon enligt nr 8703 10)	Bensin
87032490	Bilar och andra motorfordon, konstruerade huvudsakligen för personbefordran, inkl. stationsvagnar och tävlingsbilar, med förbränningskolvmotor med gnisttändning och fram- och återgående kolvar samt med en cylindervolym av $> 3\,000\text{ cm}^3$, begagnade (exkl. för personbefordran av ≥ 10 personer inkl. föraren samt fordon speciellt konstruerade för färd på snö och andra specialfordon enligt nr 8703 10)	Bensin
87033190	Bilar och andra motorfordon, konstruerade huvudsakligen för personbefordran, inkl. stationsvagnar och tävlingsbilar, med förbränningskolvmotor med kompressionständning diesel- och semidieselmotor samt med en cylindervolym av $\leq 1\,500\text{ cm}^3$, begagnade (exkl. för personbefordran av ≥ 10 personer inkl. föraren samt fordon speciellt konstruerade för färd på snö och andra specialfordon enligt nr 8703 10)	Diesel
87033290	Bilar och andra motorfordon, konstruerade huvudsakligen för personbefordran, inkl. stationsvagnar och tävlingsbilar, med enbart förbränningskolvmotor med kompressionständning diesel- och semidieselmotor samt med en cylindervolym av $> 1\,500\text{ cm}^3$ men $\leq 2\,500\text{ cm}^3$, begagnade (exkl. för personbefordran av ≥ 10 personer inkl. föraren samt fordon speciellt konstruerade för färd på snö och andra specialfordon enligt nr 8703 10)	Diesel
87033390	Bilar och andra motorfordon, konstruerade huvudsakligen för personbefordran, inkl. stationsvagnar och tävlingsbilar, med enbart förbränningskolvmotor med kompressionständning diesel- och semidieselmotor samt med en cylindervolym av $> 2\,500\text{ cm}^3$, begagnade (exkl. husbilar och för personbefordran av ≥ 10 personer inkl. föraren samt fordon speciellt konstruerade för färd på snö och andra specialfordon enligt nr 8703 10)	Diesel
87034090	Bilar och andra motorfordon, konstruerade huvudsakligen för personbefordran, inkl. stationsvagnar och tävlingsbilar, med både förbränningskolvmotor med gnisttändning och fram- och återgående kolvar och elmotor som framdrivningsmotorer , begagnade (exkl. sådana som kan laddas genom anslutning till en extern elkälla, för personbefordran av ≥ 10 personer inkl. föraren samt fordon speciellt konstruerade för färd på snö och andra specialfordon enligt nr 8703 10)	Hybrid (ej laddbar)
87036090	Bilar och andra motorfordon, konstruerade huvudsakligen för personbefordran, inkl. stationsvagnar och tävlingsbilar, med både förbränningskolvmotor med gnisttändning och fram- och återgående kolvar och elmotor som framdrivningsmotorer, som kan laddas genom anslutning till en extern elkälla , begagnade (exkl. för personbefordran av ≥ 10 personer inkl. föraren, fordon speciellt konstruerade för färd på snö och andra specialfordon enligt nr 8703 10)	Laddhybrid
87038090	Bilar och andra motorfordon, konstruerade huvudsakligen för personbefordran, inkl. stationsvagnar och tävlingsbilar, med enbart elmotor för framdrivning , begagnade (exkl. för personbefordran av ≥ 10 personer inkl. föraren, fordon speciellt konstruerade för färd på snö och andra specialfordon enligt nr 8703 10)	El

BILAGA 2. INTERVJUER OCH INTERVJUFRÅGOR

7.1 Intervjuer

Sex intervjuer genomfördes inom ramen för denna utredning

Aktör	Datum
Transportstyrelsen	2025-10-01
MRF	2025-10-01
BCA	2025-10-17
Volkswagen	2025-10-13
KVD	2025-10-15
Trading solutions	2025-10-28

7.2 Intervjufrågor

1. Berätta om er verksamhet

2. På vilket sätt kommer ni i kontakt med området export av begagnade fordon?

Om hur inköp/försäljning av fordon går till

3. Hur ser er affärsmodell ut? Hur går försäljningen av fordon till?

- Hur köper ni in fordon? Köper ni från leasingföretag? Köper ni från privatpersoner?*
- Hur går försäljningen till? Hur hittar ni köpare av fordonen? Vad styr om de säljs inom Sverige eller säljs utomlands?*
- Hur går export av fordon till – till vem/vilka säljer ni era fordon utomlands?*

4. Har utbudet för era inköp av fordon förändrats de senaste tio åren?

5. Vi har sett att exportmönstren har förändrats mycket de senaste 10 åren. Hur ser ni på det? Har förutsättningarna förändrats/förbättrats på något sätt? Har barriärerna sänkts för att exportera bilar? På vilket sätt (exv. Reglering (exv. typgodkänning EU), plattformar att sälja via, mer intresse från internationella kunder osv.)

6. Har den växande marknaden för leasingbilar påverkat exporten? På vilket sätt?

Om export av fordon – till olika länder

7. Vilka länder går er export till?

- Har ni någon statistik på detta eller vet ni någon annan som sammanställer sådan statistik?*

8. Hur ser skillnaden ut för export av bilar med olika typer av drivlina? (El/hybrid/bensin/diesel) Finns det några länder som sticker ut vad det gäller efterfrågan av en särskild drivlina? Hur har detta förändrats över åren?

9. Skiljer det sig åt mellan länder vilket märke/modell/årgång/prisklass etc. som efterfrågas?

10. Varför tror du att vissa länder importerar mer än andra (från Sverige)?

11. Har det förändrats över åren vilka länder som importerar från Sverige? Vet du någon anledning till det i så fall? Finns det några länder eller år som sticker ut?

12. Vad tror du är den främsta orsaken till att exporten går till dessa specifika länder?

13. Ser du någon särskild trend kring vilka länder som kommer att importera begagnade fordon i framtiden? Var finns en ökad efterfrågan? Eller minskad?

Anledningar till export

14. Vilka tror du är de största anledningarna till att exporten ökat mycket det senaste decenniet?
15. Känner du till några styrmedel i de importerande länderna som du tror har inverkan på vilja att importera fordon? (exv. gynnsamma skatter/skattelättnader, bonus-malus-system osv?)
16. Vilka svenska styrmedel påverkar exporten av begagnade fordon och på vilket sätt? (exv. miljöbilspremien som fanns 2022–2023)
17. Vad tror du är orsakerna till förändringar (ökning/minskning) av utbudet på begagnade bilar i Sverige?
18. Finns det något kopplat till fordonsregleringen inom EU/EU-länderna som påverkar incitamenten till import/export av begagnade bilar (beroende på ålder/drivlina på fordonet)? *Besiktningsskrav, typgodkännande, annat?*
19. Under 2025 har vi sett en viss tillbakagång i exporten av begagnade fordon, vad tror du att det beror på?
20. Hur tror du att exporten av begagnade fordon kommer att utvecklas i framtiden?

wsp