



Export av begagnade personbilar 2024

Rapport: PM 2025:5

Datum: 2025-03-06

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54 118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Bilder: Mostphotos

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2025-03-06

Reviderad: 2025-03-06 *Felaktiga uppgifter i Figur 3.2 har korrigerats.*

Förord

Den här promemorian beskriver exporten av begagnade personbilar från Sverige under 2024. Materialet är baserat på den officiella fordonstatistiken som publiceras av Trafikanalys.

Statistiken om exporterade personbilar finns i sin helhet publicerade i ett tabellverk på Trafikanalys webbplats: www.trafa.se/export24

Promemorian är författad av Mikael Levin och Anette Myhr.

Östersund mars 2025

Andreas Tapani
Avdelningschef

Innehåll

Sammanfattande diskussion	5
1 Hög export av begagnade personbilar	7
2 Stora skillnader i exportmönster mellan drivmedlen	9
2.1 Tilltagande export av laddbara bilar.....	9
2.2 Minskad export av bensin- och dieslbilar	9
2.3 Låg export av hybridbilar	11
2.4 Kronkursen påverkar exporten	12
2.5 Leasingbilar överrepresenterade i exporten	13
Referenser.....	17

Sammanfattande diskussion

Sammantaget minskade exporten av begagnade personbilar något under 2024 jämfört med 2023, men exporten är likväl kvar på en hög nivå. Utvecklingen ser dock olika ut för olika drivmedel. Exporten av bensin- och dieslbilar minskade under 2024 vilket förklaras av ett minskat utbud av relativt nya (0–5 år), begagnade, personbilar. Exporten av laddbara bilar har i stället ökat under 2024 jämfört med 2023. Det gäller framför allt exporten av elbilar som ökade med 75 procent under 2024. Exporten av elbilar och laddhybrider är så pass omfattande att den har en betydande påverkan på tillväxttakten av laddbara bilar i trafik.

Drygt 60 procent av de exporterade bilarna var max fem år gamla, vilket är en avsevärd förändring jämfört med för tio år sedan då majoriteten av de exporterade bilarna var äldre än 15 år. Under 2024 var också det totala antalet avregistrerade¹ personbilar högre än antalet nyregistrerade personbilar, vilket aldrig har skett tidigare.

Den lågt värderade kronan, tillsammans med en alltmer internationell marknad för begagnade personbilar, har till stor del bidragit till de senaste årens höga export. Den låga kronkursen kan dock inte förklara all export, framför inte den av elbilar där andra faktorer tycks vara mer avgörande, till exempel ett stort utbud av begagnade elbilar eller en hög efterfrågan i andra länder.

Vi har även kunnat se att många av de exporterade personbilarna har varit leasingbilar innan de blev exporterade. I och med att privatleasing har varit en vanlig ägandeform för elbilar kan det sannolikt ha påverkat exporten av elbilar.



¹ Innefattar skrotade, exporterade och administrativt skrotade bilar.

För bensen- och diesebilarna har den höga exporten, i kombination med ett lågt antal nyregistrerade fordon, inneburit att ålderskompositionen för bilar i trafik har förändrats snabbt. Utbudet av begagnade, men relativt nya, bensen- och diesebilarna har minskat och är nu tämligen begränsat, framför allt för diesebilarna. För den kundgrupp som är intresserad av en relativt ny bil blir därmed alternativen få. Med ett bristande utbud finns egentligen bara två tillgängliga alternativ, att antingen köpa en äldre bil eftersom det finns ett större utbud av dessa, eller att välja en ny bil.

Vi har tidigare kunnat se att privatpersoner i första hand köper eller leasar bensenbilar eller elbilar, och i viss utsträckning elhybrider, när de väljer en ny bil². Den omfattande exporten av begagnade personbilar kan därför nu även komma att påverka antalet nyregistrerade bilar genom att det bristande utbudet av relativt nya begagnade bilar sannolikt styr bilköpare mot nybilsköp i stället för ett köp av en begagnad bil.

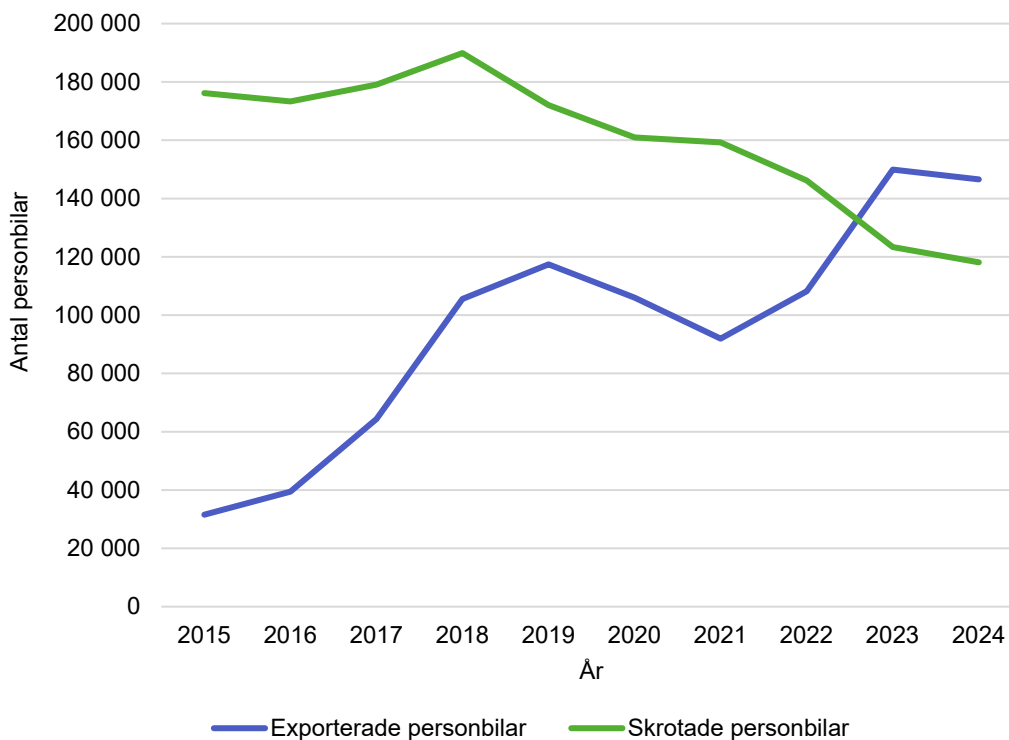
² Trafikanalys (2024) *Elektrifierade fordon i Sverige – en analys av laddbara fordon över tid och geografi*. Rapport 2024:10.

1 Hög export av begagnade personbilar

När ett fordon avregistreras ur vägtrafikregistret beror det vanligtvis på att fordonet har skrotats. Men att fordonet har exporterats till ett annat land är också en vanlig anledning till avregistrering. Den här promemorian beskriver exporten av begagnade personbilar från Sverige. Huvudfokus ligger på utvecklingen under 2024, men även den historiska utvecklingen redovisas i promemorian.

Exporten av begagnade personbilar har ökat snabbt sedan 2015, från cirka 30 000 till närmare 150 000 bilar per år. Under pandemiåren minskade exporten något, men den låg fortfarande kvar på en historiskt hög nivå. Från 2022 och framåt har exporten åter igen ökat betydligt.

Samtidigt har antalet skrotade personbilar minskat, vilket har fått till följd att antalet exporterade personbilar översteg antalet skrotade personbilar under både 2023 och 2024 (Figur 2.1).



Figur 2.1. Antal exporterade och skrotade personbilar per år, 2015–2024.

Under 2024 exporterades 146 500 begagnade personbilar. Det är en marginell minskning på 2 procent jämfört med 2023, och det näst högsta antalet exporterade begagnade personbilar som observerats under ett år.

Under 2024 översteg också det totala antalet avregistrerade bilar (skrotade, administrativ skrotade och exporterade) antalet nyregistrerade bilar, vilket inte har skett tidigare. Det är vanligast med export av relativt nya bilar, drygt 60 procent av de begagnade personbilarna som exporterades under 2024 hade varit i trafik i upp till max fem år.



2 Stora skillnader i exportmönster mellan drivmedlen

2.1 Tilltagande export av laddbara bilar

Begagnade laddhybrider har under flera år exporterats i ganska stor omfattning sett till hur många som finns i trafik. Under 2024 exporterades drygt 21 500 laddhybrider, vilket är en ökning på 12 procent jämfört med 2023. Laddhybriderna utgjorde 15 procent av de exporterade, begagnade, personbilarna 2024, men de utgjorde bara drygt 5 procent av alla bilar i trafik under året. Antalet laddhybrider i trafik ökade med nästan 41 000 bilar, eller 15 procent under 2024. Utan exporten av begagnade laddhybrider hade tillväxten i stället varit 23 procent. Laddhybrider har inte funnits särskilt länge på marknaden, vilket resulterar i att nästan alla som har exporterats har varit i trafik under max fem år.

Exporten av begagnade elbilar ökade kraftigt redan under 2023, och har fortsatt att öka även under 2024. Drygt 18 000 begagnade elbilar exporterades under 2024, vilket är en ökning med 75 procent jämfört med 2023. Elbilarna utgjorde därmed 12 procent av de exporterade begagnade personbilarna 2024, samtidigt som endast 6 procent av bilarna i trafik var elbilar.

Både elbilar och laddhybrider kan därmed anses ha en exportandel som kraftigt överstiger andelen laddbara fordon i trafik. Precis som för laddhybriderna var nästan samtliga begagnade elbilar som exporterades under 2024 max fem år gamla. Tillväxten för antalet elbilar i trafik var 23 procent för 2024. Utan den höga exporten hade tillväxten i stället varit 29 procent.

2.2 Minskad export av bensin- och dieselbilar

Majoriteten av alla begagnade personbilar som exporterades under 2024 var dock bensin- eller dieselbilar, även om andelen av de exporterade bilarna som utgörs av bensin och diesel har sjunkit de senaste åren, från 83 procent 2020 till 69 procent 2024. Förändringen förklaras främst av ökad export av begagnade personbilar av övriga drivmedel, men under 2024 har förändringen förstärkts av en lägre export av bensin- och dieselbilar. Sammantaget exporterades drygt 100 000 bensin- och dieselbilar under 2024, vilket är en minskning med cirka 12 000 bilar jämfört med 2023.

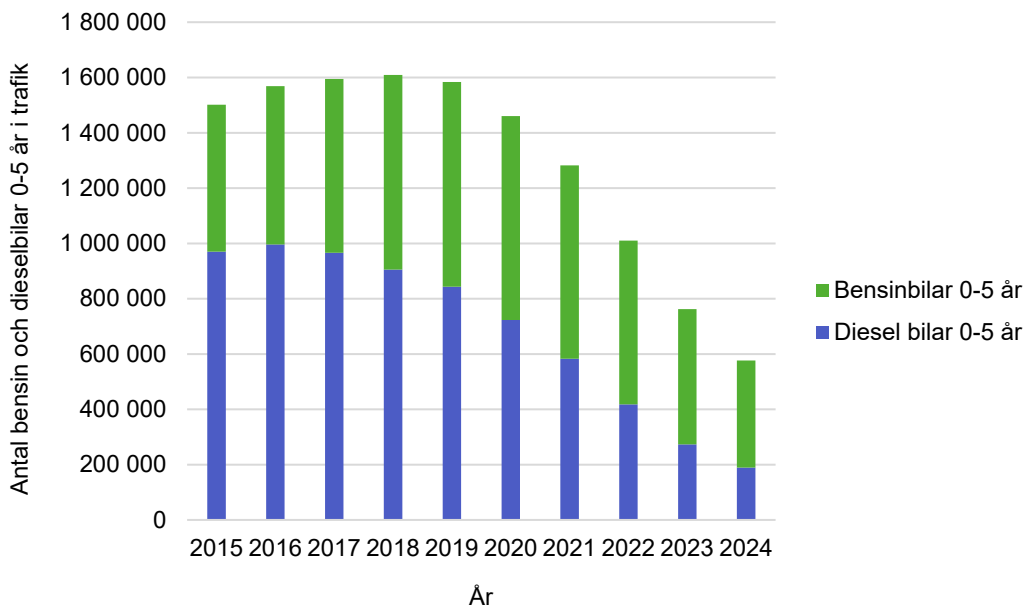
Utvecklingen för exporten av bilar med bensin respektive diesel som drivmedel skiljer sig åt. Under 2024 exporterades 53 000 begagnade bensinbilar, vilket är en minskning med 3 procent jämfört med 2022. Antalet bensinbilar i trafik minskade med 68 000 bilar under 2024, vilket innebär att exporten av begagnade bensinbilar har en stor betydelse för utvecklingen av antalet bensinbilar i trafik. Samtidigt kan vi se att trenden med ökad export av relativt nya

bensinbilar fortsätter att förstärkas. Under 2024 hade 57 procent av alla exporterade bensinbilar varit i trafik i max fem år, vilket är en ökning från 54 procent år 2023. Det kan jämföras med 2015 när endast fem procent av de exporterade begagnade bensinbilarna hade varit i trafik i upp till fem år.

Exporten av begagnade dieselbilar sjönk mera påtagligt under 2024 jämfört med året innan. Under 2024 exporterades cirka 47 000 begagnade dieselbilar, vilket är 17 procent färre än under 2023. Antalet dieselbilar i trafik minskade med nästan 50 000 bilar under 2024, vilket innebär att exporten av dieselbilar stod för nästan hela minskningen av antalet dieselbilar i trafik.

Nedgången av antalet exporterade bensin- och dieselbilar har sannolikt att göra med ett påtagligt lägre utbud av relativt nya, begagnade personbilar i trafik i Sverige. Vid slutet av 2020 fanns det drygt 740 000 bensinbilar i trafik som var 0–5 år gamla. Fram till slutet av 2023 hade dessa minskat till knappt 490 000 bensinbilar i åldern till 0–5 år. För dieselbilarna har minskningen av relativt nya bilar i trafik varit än mer påtaglig.

Vid slutet av år 2020 fanns det 723 000 dieselbilar i trafik som var 0–5 år gamla, vilket var 42 procent av alla dieselbilar i trafik. Vid slutet av 2023 hade antalet dieselbilar i trafik som var 0–5 år minskat till 273 000 och de utgjorde då endast 17 procent av alla dieselbilar i trafik. Utbudet av relativt nya bensin- och dieselbilar har därmed minskat markant, och har fortsatt att göra så även under 2024 (Figur 3.1).



Figur 3.1. Antal bensin- och dieselbilar 0–5 år i trafik vid årets slut, 2015–2024.

Efter införandet av bonus malus-systemet under 2018 har antalet nyregistrerade dieselbilar minskat påtagligt, framför allt från 2020 och framåt. Även antalet nyregistrerade bensinbilar har minskat de senaste fem åren, om än inte lika påtagligt som antalet dieselbilar.

Kombinationen av ett lågt antal nyregistrerade bilar och hög export av relativt nya bilar har snabbt påverkat antalet bilar i trafik. Antalet relativt nya dieselbilar har minskat med 74 procent mellan 2020 och 2024. Antalet bensinbilar har under samma period minskat med 47 procent. Eftersom antalet begagnade bensin- och dieselbilar var än lägre vid slutet av 2024 jämfört med 2023 kan vi förvänta oss en nedgång i exporten även under 2025 och kommande år.

Det minskade utbudet av relativt nya dieslbilar syns även i åldersfördelningen av de exporterade begagnade dieslbilarna under 2024. 38 procent av de begagnade dieslbilarna som exporterades under 2024 hade varit i trafik i upp till fem år. Samma ålderskategori stod för 43 procent av exporten under 2023. I absoluta tal handlar det om en minskning från 24 500 dieslbilar 2023, till 17 800 under 2024 som hade varit i trafik i upp till fem år. I stället har exporten av äldre dieslbilar från 11 år och äldre tagit en större andel av de exporterade begagnade dieslbilarna.

2.3 Låg export av hybridbilar

Exporten av hybridbilar, så som elhybrider eller flexifuelbilar som kan drivas på gas eller E85, har i regel varit väldigt låg sett till det absoluta antalet bilar. Däremot har exporten av begagnade gasbilar under lång tid varit omfattande sett till hur många gasbilar som finns i trafik och hur många som nyregistreras årligen. Under 2024 ökade exporten av begagnade gasbilar till 2 263, vilket var en ökning med 15 procent jämfört med 2023. Under 2024 nyregistrerades 1 106 gasbilar, vilket betyder att exporten var mer än dubbelt så många till antalet jämfört med antalet nyregistrerade gasbilar. Sammantaget med skrotade och avställda bilar minskade antalet gasbilar i trafik till 34 000, vilket är i nivå med antalet gasbilar som fanns i trafik år 2012. Närmare hälften av alla exporterade gasbilar hade varit i trafik i upp till fem år.

Elhybrider har inte exporterats i någon större omfattning de senaste åren och under 2024 minskade exporten av begagnade elhybrider betydligt. 1 819 begagnade elhybrider exporterades under 2024. Det är en minskning med 44 procent jämfört med 2023. Sett till att det fanns 209 000 elhybrider i trafik vid slutet av 2024 kan inte exportens ses som särskilt omfattande. En intressant avvikelse för elhybrider gentemot andra drivmedel är däremot att det är vanligare med export av lite äldre elhybrider. Det vanligaste åldersspannet för exporten av begagnade elhybrider är 6–10 år i trafik.

Exporten av begagnade etanolbilar har inte heller varit särskilt omfattande de senaste åren. Under 2024 exporterades 2 011 begagnade etanolbilar, vilket är i nivå med tidigare år. I och med att majoriteten av alla etanolbilar i trafik är relativt gamla har även exporten av förklarliga



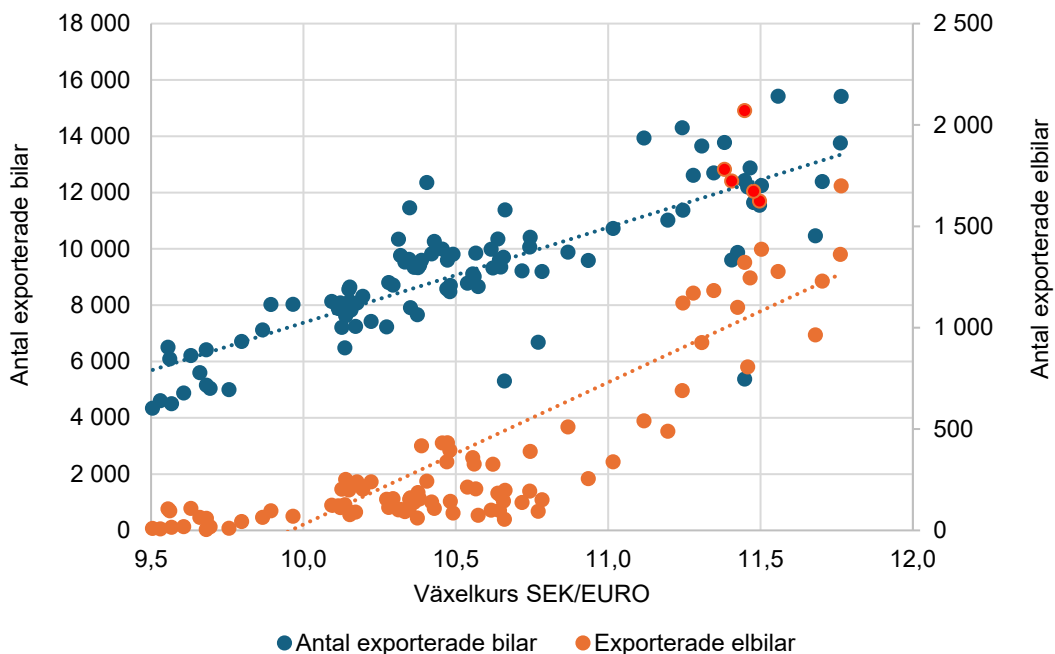
skäl utgjorts av äldre bilar. Det finns dock en viss tendens till att exporten av relativt nya etanolbilar (0–5 år i trafik) ökar något, vilket kan förklaras av en ökad nyregistrering av etanolbilar de senaste tre åren.

2.4 Kronkursen påverkar exporten

Trafikanalys har tidigare visat att värderingen av den svenska kronan har haft en stor betydelse för exporten av begagnade personbilar³. När kronan har varit lågt värderad gentemot euron har exporten ökat. Sambandet är dock inte konstant över tid, och var inte alls lika starkt före 2015.

Till exempel hade den svenska kronan en låg växelkurs gentemot euron under åren 2008 och 2009, men utan att det förekom någon betydande export av begagnade personbilar. Vi har tolkat dessa resultat som att marknaden för handel med begagnade personbilar har förändrats under de senaste tio åren och det har blivit allt vanligare med handel av begagnade bilar över landsgränser. Den förändrade marknaden i kombination med en lågt värderad krona har till stora delar drivit den tilltagande exporten av begagnade personbilar. Det finns dock ett antal avvikande observationer i materialet och resultaten pekar på att växelkursen inte står för hela förklaringen.

Men det finns alltså ett samband mellan en lågt värderad krona och hög export. Sambandet är dock inte lika tydligt för samtliga drivmedel. Framför allt finns det en del månader under 2023 när exporten av elbilar som har ett avvikande mönster jämfört med övriga drivmedel, se Figur 3.2.



Figur 3.2. Korrelation mellan växelkursen SEK/EUR (3 månaders rullande medelvärde) och antal exporterade begagnade personbilar, 2017–2024.

Källa: Egna bearbetningar av uppgifter från Trafikanalys och Riksbanken.

Anm.: Exporterade elbilar 2024 är rödmarkerade i figuren.

³ www.trafa.se/vagtrafik/rekordar-for-exporten-av-begagnade-personbilar-14513/

Den svenska kronans växelkurs mot euron har ett starkt, linjärt, samband med den totala exporten av begagnade bilar. Förklaringsvärdet är högt ($R^2=0,66$, $p < 0,001$), och sambandet är mellan kronkursen och export är ytterligare något starkare för nyare bilar som varit upp till fem år i trafik ($R^2=0,77$, $p < 0,001$).⁴ Under 2024 var den svenska kronan högre värderad gentemot euron än den var under 2023, vilket, tillsammans med ett minskat utbud av begagnade dieslbilar, sannolikt har bidragit till att exporten minskade något under 2024.

Exporten av elbilar uppvisar ett liknande mönster som den övriga exporten, ($R^2=0,68$, $p < 0,001$). Sambandet är dock svagare än den övriga exporten om man jämför bilar som är 0–5 år gamla. Analysen visar på att växelkursen bidrar till den tilltagande exporten av elbilar, men att andra förklaringsfaktorer är av betydelse.

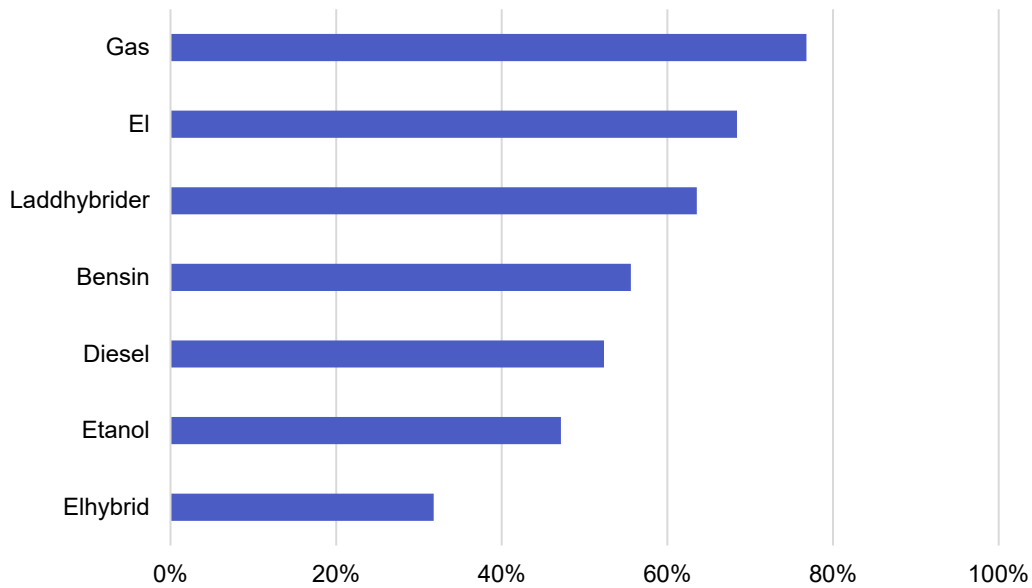
Under 2024 var kronkursen något högre gentemot euron än den var 2023, samtidigt som exporten av elbilar nästan fördubblades. Det medförde att exporten av begagnade elbilar avvek från trenden under flera månader 2024 (rödmarkerade i Figur 3.2). Det är tydligt att faktorer så som utbudet av begagnade elbilar i Sverige, efterfrågan i andra länder, eller nationella variationer av politiska incitament till att köpa eller äga en elbil har bidragit till exporten av elbilar från Sverige.

Exporten av etanol- och gasbilar har inte heller någon tydlig koppling till växelkursen. För etanolbilarnas del handlar det sannolikt om att majoriteten av dessa är gamla, över 15 år, och då är det andra faktorer än den aktuella växelkursen som påverkar exporten. Gasbilarna är däremot något nyare, men har under lång tid haft en väldigt hög exportandel sett till hur många gasbilar vi har. Sannolikt drivs exporten av dessa snarare av en större efterfrågan i andra länder, och den efterfrågan är inte lika känslig för växelkursen.

2.5 Leasingbilar överrepresenterade i exporten

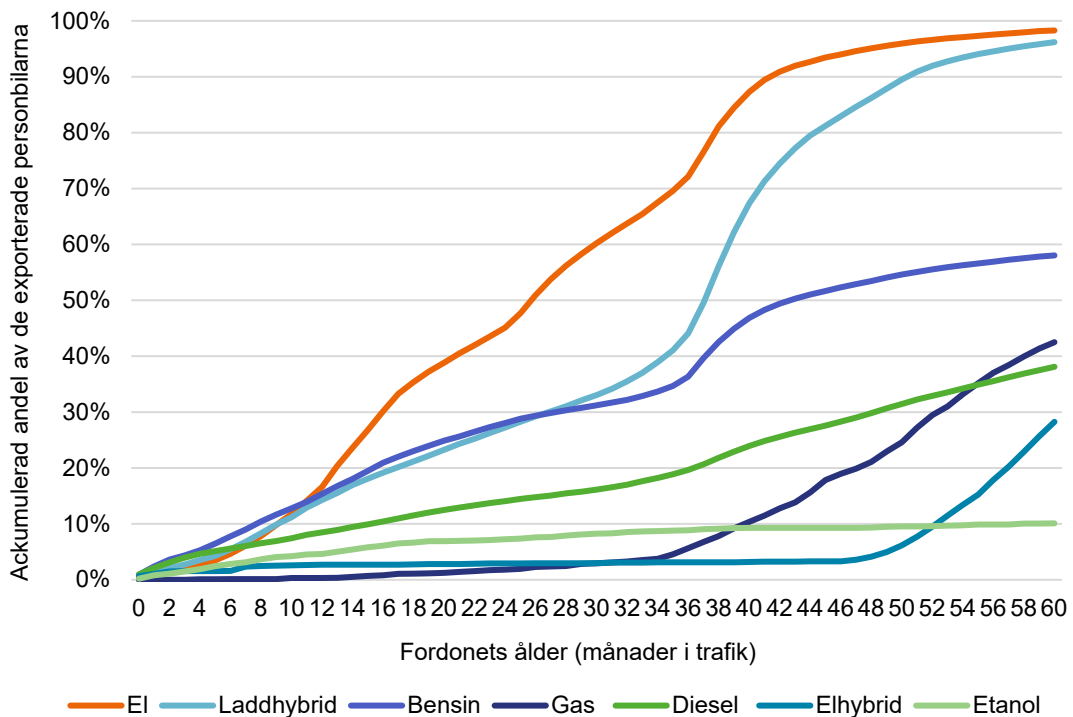
Många av de begagnade personbilarna som blev exporterade under 2024 hade tidigare varit leasingbilar. Ser man till de relativt nya bilarna, max fem år i trafik, hade 59 procent av de exporterade bilarna varit en leasingbil. Framför allt är det gasbilarna, samt el- och laddhybriderna som varit leasingbilar och sedan exporterats, vilket framgår av Figur 3.3.

⁴ För bensinbilar är effekten än större, $R^2=0,73$ $p < 0,001$ för bensinbilar 0–5 år, $R^2=0,45$ $p < 0,001$ för bensinbilar oavsett ålder.



Figur 3.3. Andel av de exporterade personbilarna (0–5 år) som varit leasingbil innan export, 2024.

Eftersom många leasingavtal löper på 36 månader har vi kunnat se att många personbilar exporteras efter att de har varit i trafik i ungefär tre år. Det finns dock skillnader mellan drivmedlen, vilket framgår i Figur 3.4.

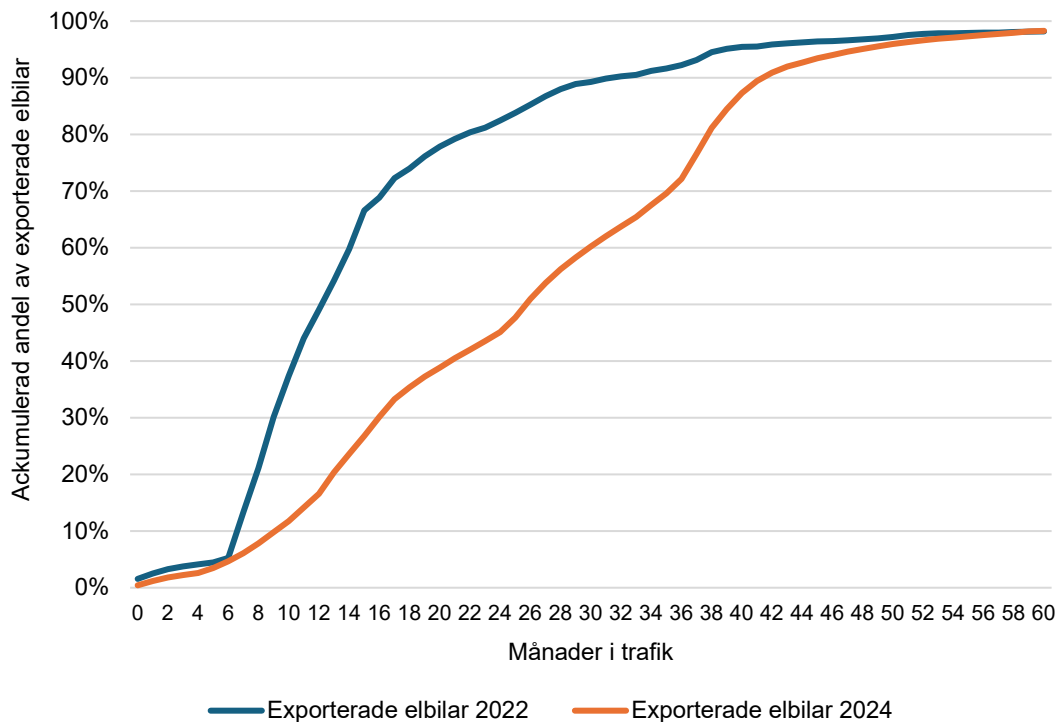


Figur 3.4. Ackumulerade andel exporterade personbilar under 2024, utifrån ålder i trafik vid exporttillfället, fördelat per drivmedel.

Av de personbilar som blev exporterade under 2024 var det ovanligt att de hade varit i trafik i mindre än 12 månader. Högst exportandel efter 12 månader hade elbilarna, där 17 procent av de exporterade bilarna hade varit i trafik i 12 månader. Därefter följer bensinbilar med 15 procent och laddhybrider med 14 procent. Av de elbilar som exporterades under 2024 hade 72 procent av bilarna varit i trafik i 36 månader, vilket visar på att exporten i huvudsak utgörs av elbilar som varit 1–3 år i trafik.

Vid 36 månader syns även en tydlig ökning av exporten för de flesta drivmedel, vilket tyder på att det är vanligt med export vid leasingperiodens slut. Gränsen vid 36 månader är som mest framträdande för laddhybrider där exporten ökar markant från 36 månader och framåt. För etanol syns dock ingen sådan ökning vid 36 månader, vilket sannolikt har att göra med fordonens ålder och att ytterst få etanolbilar leasas.

Att elbilarna exporteras efter en relativt kort tid i Sverige är något vi har kunnat se även tidigare år. Faktum är att exporten av elbilar brukade äga rum betydligt tidigare än den utveckling som vi kan se för 2024, vilket framgår i Figur 3.5.



Figur 3.5. Ackumulerad andel exporterade elbilar under 2022 och under 2024, utifrån månader i trafik vid exporttillfället.

Jämför vi månader i trafik på de elbilar som exporterades under 2022 med de som exporterades under 2024 framträder en tydlig skillnad i hur snabbt exporten ägde rum. Under de första 6 månaderna var det ingen större skillnad mellan 2022 och 2024. Ungefär fem procent av de exporterade elbilarna under respektive år hade varit i trafik upp till 6 månader när de exporterades. Därefter blir skillnaden betydligt större. Av de elbilar som exporterades under 2022 hade närmare hälften varit i trafik i 12 månader, och vid 24 månader hade mer än 80 procent av exporten ägt rum. Elbilarna stannar därmed kvar betydligt längre i Sverige idag än vad de gjorde för två år sedan.

Det kan finnas flera förklaringar till att elbilarna nu stannar kvar längre i landet innan de exporteras. Bland annat har elbilar blivit betydligt vanligare, vilket troligen har stärkt deras ställning på andrahandsmarknaden då privatpersoner i större utsträckning kan tänka sig en begagnad elbil.

En annan möjlig förklaring kan vara bonusen som elbilar kunde erhålla efter att de varit i trafik i sex månader. Bonusen togs bort i november 2022 och det går inte att utesluta att det förekom ett utnyttjande av bonusen vilket bidrog till den snabba omsättningen av elbilar 2022.



Referenser

Trafikanalys (2024) *Elektrifierade fordon i Sverige – en analys av laddbara fordon över tid och geografi*. Rapport 2024:10

www.trafa.se/vagtrafik/elektrifierade-fordon-i-sverige--en-analys-av-laddbara-fordon-over-tid-och-geografi-15113

Trafikanalys (2024) Rekordår för exporten av begagnade personbilar

www.trafa.se/vagtrafik/rekordar-for-exporten-av-begagnade-personbilar-14513

Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.



Trafikanalys
Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

Tel 010 414 42 00
trafikanalys@trafa.se
www.trafa.se