

Korttidsprognoser för den svenska vägfordonsflottan

— metoder och antaganden

PM: 2025:9

Datum: 2025-05-15

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54 118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2025-05-15

Förord

Vägfordonsflottans utveckling påverkar i flera avseenden förutsättningarna för framtida transportpolitik liksom förutsättningarna för transportpolitikens måluppfyllelse. Underlag som beskriver den förväntade utvecklingen av den svenska vägfordonsflottan är därför av stor vikt för såväl utformningen av effektiva styrmedel för transportsektorn som för regeringens budgetarbete.

Att ta fram korttidsprognoser för vägfordonsflottans utveckling har varit ett årligt återkommande uppdrag till Trafikanalys sedan 2017 och ingår sedan 2022 i Trafikanalys instruktion. Prognoserna levereras i tabellform i form av en Excel-fil som även inkluderar statistik för de senaste åren samt prognoser för innevarande år och de tre kommande åren.

Denna promemoria innehåller en metodbeskrivning för prognosarbetet inklusive de antaganden som ligger till grund för prognoserna samt Trafikanalys bedömningar. Prognoserna bygger på data och information som fanns tillgänglig 1 april 2025. I promemorian jämförs också föregående års prognoser med faktiskt utfall.

Mikael Levin har varit projektledare för uppdraget. Anette Myhr, Eva Lindborg och Lisa Eriksson har ingått i projektgruppen.

Trafikanalys vill tacka de myndigheter och andra aktörer som bidragit med kunskap till arbetet.

Stockholm maj 2025

Andreas Tapani

Avdelningschef

Innehåll

Sammanfattning	7
1 Inledning.....	9
1.1 Övergripande metod för framtagande av kortidsprognoser per fordonskategori	9
1.2 Prognoserna baseras på data från fordonsregistret	10
1.3 Bräcklig återhämtning i konjunkturen	10
1.4 Läsanvisningar	11
2 Styrmedel för fordonsflottan	13
2.1 Fordon.....	14
2.2 Drivmedel	17
3 Kortidsprognos personbilar	21
3.1 Antal personbilar	21
3.2 Drivmedelsfördelning för personbilar	23
3.3 Koldioxidutsläpp från personbilar	29
3.4 Ägarkategori för personbilar.....	31
4 Kortidsprognos lätta lastbilar.....	33
4.1 Antal lätta lastbilar.....	33
4.2 Drivmedelsfördelning för lätta lastbilar	34
4.3 Koldioxidutsläpp för lätta lastbilar	41
4.4 Lätta lastbilar i trafik per ägarkategori	41
5 Kortidsprognos tunga lastbilar	43
5.1 Antal tunga lastbilar.....	43
5.2 Drivmedelsfördelning för tunga lastbilar.....	44
5.3 Utsläppsklass för tunga lastbilar	48
5.4 Tung lastbilar i trafik per ägarkategori.....	50
5.5 Antal axlar och genomsnittlig totalvikt för tunga lastbilar i trafik.....	51
6 Kortidsprognos bussar.....	53
6.1 Antal bussar	53
6.2 Drivmedelsfördelning	54
6.3 Utsläppsklass för bussar.....	59
6.4 Axlar och genomsnittlig totalvikt för bussar i trafik	60

7	Bilagor	63
7.1	Metod för beräkning av beståndet och fordon i trafik.....	63
7.2	Prognos av fordonsegenskaper kopplat till fordonen	63
7.3	Personbilar	64
7.4	Modell för skattning av antalet nyregistrerade lätta lastbilar	66
8	Källförteckning.....	67

Sammanfattning

Sedan 2017 har Trafikanalys i uppdrag att göra korttidsprognoser för fordonsflottans utveckling för innevarande år och de kommande tre åren, vilket betyder att prognoserna i år avser perioden 2025–2028. Detta är en metodpromemoria som förklarar den metod och de bedömningar som ligger till grund för årets prognoser. Korttidsprognoserna publiceras i en separat Excel-fil.¹

Korttidsprognoser tas fram för fyra fordonskategorier: personbilar, lätta lastbilar, tunga lastbilar och bussar. För varje fordonskategori består prognosarbetet av tre steg:

1. Prognos över antalet nyregistreringar, avställda och avregistrerade fordon.
2. Prognos för beståndet och fordon i trafik.
3. Prognos av vissa egenskaper kopplade till fordonen.

Metoderna för att prognostisera nyregistreringar, avställda och avregistrerade fordon skiljer sig åt mellan fordonskategorierna. För nyregistreringar av personbilar och lätta tar vi hjälp av statistiskt skattade modeller för att ta fram prognoserna. För antalet nyregistrerade bussar används i stället ett årligt medelvärde. Prognoserna för avställda och avregistrerade fordon är grundade på bedömningar baserade på statistik och omvärldsbevakning.

Antalet fordon i beståndet (fordon i trafik och avställda fordon vid årets slut) för ett prognosår bestäms av antalet fordon som fanns i beståndet föregående år plus antalet fordon som nyregistreras minus de som avregistreras under prognosåret. När prognosarbetet genomförs finns data tillgängligt om beståndet, fordon i trafik, nyregistreringar, avställda fordon och avregistreringar för året innan. Dessa data ligger till grund för prognosen av fordon i trafik för det innevarande året. Prognoserna för de följande tre åren bygger vidare på föregående års prognoser.

Korttidsprognoserna för personbilar och lätta lastbilar omfattar även fordonsegenskaperna drivmedel, nyregistrerade fordons genomsnittliga koldioxidutsläpp samt ägarförhållanden. Korttidsprognoserna för tunga lastbilar inkluderar fordonsegenskaperna drivmedel, utsläppsklass, ägarkategori och vikt fördelat på antal axlar. Prognoserna för bussar görs för samma egenskaper som prognoserna för tunga lastbilar exklusive ägarkategori.

Fordonsindustrin har under de senaste åren haft svårigheter med långa leveranstider för nya fordon på grund av komponentbrist och svårigheter med leveranskedjor. I början av 2023 stod Sverige inför en lågkonjunktur med höga räntor, hög inflation och en avskaffad bonus för laddbara bilar. Till följd av de långa leveranstiderna var dock vår bedömning att effekterna av lågkonjunkturen inte skulle medföra alltför stor inverkan på fordonsåret 2023 eftersom väldigt många fordon redan var beställda och förväntades levereras under året. I stället förväntade vi oss att effekterna av lågkonjunkturen skulle märkas fullt ut under 2024.

Antalet nyregistrerade fordon under 2024 blev lågt för samtliga fordonsslag. Det registrerades 277 000 nya personbilar, vilket är det lägsta antalet nyregistrerade personbilar under ett år sedan 2010. Även antalet nyregistrerade lätta lastbilar minskade till cirka 40 000 fordon, vilket är lägre än 2023, men i nivå med övriga år från 2020. Antalet nyregistrerade tunga lastbilar

¹ Trafikanalys, *Prognoser för vägfordonsflottan*, www.trafa.se/etiketter/prognoser-for-fordonsflottan.

minskade kraftigt under 2024 och uppgick till 6 500 under 2024, vilket är klart under medelvärdet för de senaste tio åren. Antalet nyregistrerade bussar kan variera kraftigt från år till år utifrån olika regioners upphandlingar av bussar. Under 2024 tycks även antalet nya bussar ha påverkats av leveransproblem, vilket inneburit stora månatliga variationer för antalet nyregistrerade bussar. Sammantaget nyregistrerades 913 bussar under 2024, vilket är lågt och klart under medelvärdet för de senaste fem åren som är närmare 1 350 bussar.

Under 2024 bromsade även elektrifieringen av fordonsflottan in något. Andelen nyregistrerade laddbara personbilar minskade från 58 procent under 2023 till 57 procent 2024. En blygsam minskning, men ett påtagligt trendbrott sett till de senaste årens snabba ökningstakt. Det har även skett ett visst skifte bland de laddbara bilarna som inneburit att elbilarna har minskat, men laddhybriderna i stället har ökat i antal. Framför allt har privatpersoner valt bort att privatleasa elbilar under 2024.

Andelen eldrivna lätta lastbilar ökade något, från 19 procent 2023 till 21 procent 2024. Samtidigt minskade antalet nyregistrerade eldrivna lätta lastbilar med 220 fordon. Elandelen var betydligt lägre än vad både vi och andra aktörer hade bedömt inför 2024. Under 2024 lät Trafikanalys genomföra en intervjustudie med branschaktörer om lätta lastbilar. I den framkom att de eldrivna lätta lastbilarna som finns på marknaden i stora drag uppfyller de krav som ställs på fordonen för att de ska fungera i verksamheten. Men ett problem som lyftes är att det blir svårare att räkna hem TCO (Total Cost of Ownership) för en eldriven lastbil när dieselpriiset är lågt.² Det går alltså inte att utesluta att de betydligt lägre drivmedelspriserna som Sverige har haft under 2024 har påverkat försäljningen av eldrivna lätta lastbilar.

Antalet eldrivna tunga lastbilar är få, men fortsätter att öka. Under 2024 registrerades 466 tunga lastbilar med eldrift. 97 stycken av dessa tunga lastbilar vägde dock endast upp till 4,25 ton och omfattas därmed av det nya körkortsdirektivet som tillåter att man kör eldrivna tunga lastbilar på till 4,25 ton med B-körkort. Dessa fordon är därmed i mångt och mycket att betrakta som en lätt lastbil, även om de är typgodkända som en tung lastbil.

Antalet nyregistrerade bussar med eldrift uppgick till 257 stycken, vilket är en minskning jämfört med 2023. Även om det totala antalet nyregistrerade bussar var lågt ökade andelen elbussar och uppgick till 28 procent av de nyregistrerade bussarna. Det är framför allt stadsbussar som är eldrivna, men under de senaste tre åren har även antalet regionbussar med eldrift ökat.

2024 blev därmed året under vilket lågkonjunkturen märktes fullt ut i fordonsflottans utveckling. Under året har dock räntorna sänkts och allt fler signaler har pekat på att Sverige är på väg ut ur lågkonjunkturen under 2025. Utvecklingen är dock kantad av stor osäkerhet, både när det gäller konjunkturen och när det gäller instabilitet och turbulens till följd av handelstullar och en osäker världsmarknadsekonomi. Till det har arbetslösheten ökat i Sverige och är nu i början av 2025 på en högre nivå än den varit de senaste åren. På kort sikt påverkar en hög arbetslöshet antalet nyregistrerade personbilar, och på längre sikt hela den svenska ekonomin, och därmed även antalet nyregistrerade lätta och tunga lastbilar.

² Trivektor Traffic, (2025), *Kunskapsunderlag om lätta lastbilar - Kvalitativ analys avseende utvecklingen av teknik och drivlina för lätta lastbilar fram till 2035*, 2025:1, www.trafa.se/vagtrafik/latta-ellastbilar-15246.

1 Inledning

Vägfordsflottans utveckling påverkar i flera avseenden förutsättningarna för framtida transportpolitik liksom förutsättningarna för transportpolitikens måluppfyllelse. I arbetet med att utforma effektiva styrmedel för transportsektorn behöver regeringen underlag. För budgetarbetet är det dessutom relevant att regeringen har prognoser över hur den svenska vägfordsflottan kan förväntas utvecklas de närmaste åren.

Mot bakgrund av detta har Trafikanalys sedan 2016 haft i uppdrag att göra kvantitativa prognoser över den svenska vägfordsflottans utveckling avseende bland annat drivmedel, vikt och koldioxidutsläpp för både lätta och tunga vägfordon. Prognoserna har ett kort perspektiv och avser innevarande år och de tre efterföljande åren.

Sedan 2022 ingår uppdraget i Trafikanalys instruktion efter att tidigare ha givits i myndighetens regleringsbrev eller som ett särskilt uppdrag. Samtliga prognoser finns tillgängliga på Trafikanalys webbplats.³

I denna promemoria redovisar Trafikanalys den metod vi använder för prognosarbetet 2025 tillsammans med de antaganden och bedömningar vi gjort.

1.1 Övergripande metod för framtagande av kortidsprognoser per fordonskategori

Trafikanalys gör separata kortidsprognoser för fyra fordonskategorier: personbilar, lätta lastbilar, tunga lastbilar och bussar. För varje fordonskategori genomför vi kortidsprognoserna i tre metodsteg:

1. Prognos över antalet nyregistreringar, avställda och avregistrerade fordon.
2. Prognos för beståndet och fordon i trafik. Beståndet består av alla fordon i trafik samt avställda fordon.
3. Prognos av vissa egenskaper kopplat till fordonen i trafik.

Metoden för att prognostisera nyregistreringar, avställda och avregistrerade fordon skiljer sig åt mellan fordonskategorierna. För nyregistreringar av personbilar, lätta och tunga lastbilar tar vi hjälp av statistiskt skattade modeller för att ta fram prognoserna medan vi för bussar gör ett antagande baserat på tidigare års nyregistreringar. Prognoserna för avställda och avregistrerade fordon är grundade på bedömningar baserade på statistik och omvärldsbevakning. Prognosmetoder och motiv för dessa redovisas för respektive fordonskategori i avsnitt 3.1, 4.1, 5.1, och 6.1. En mer detaljerad metodbeskrivning över hur antalet fordon i trafik beräknas och metoderna för att prognostisera antalet nyregistrerade fordon finns redovisad i bilaga, kapitel 7.

³ Trafikanalys, *Prognoser för fordonsflottan*, www.trafa.se/etiketter/prognoser-for-fordonsflottan

1.2 Prognoserna baseras på data från fordonsregistret

Trafikanalys publicerar varje år statistik om fordon. Statistiken innehåller uppgifter om antalet fordon i trafik, avställda, avregistrerade och nyregistrerade samt utveckling över tid. Statistiken innehåller också uppgifter om ägare, och vissa tekniska aspekter så som drivmedel. Fordonsstatistiken bygger på uppgifter från Trafikanalys fordonsregister, vilket är Transportstyrelsens vägtrafikregister som kompletterats med vissa uppgifter avseende ägaren från SCB:s företagsdatabas. Uppgifter om antalet fordon i trafik respektive avställda avser status i slutet av respektive år medan antalet nyregistrerade samt avregistrerade fordon avser antalet under respektive år.⁴

När vi gör prognoser över antalet fordon i beståndet för innevarande år beräknas det utifrån det senast kända året, vi adderar det prognostiserade antalet nyregistrerade fordon och subtraherar antalet avregistrerade fordon för nästkommande år för att få ett nytt bestånd. Därefter subtraheras antalet avställda fordon utifrån dess prognostiserade antal för att få en prognos för antalet fordon i trafik.⁵

1.3 Bräcklig återhämtning i konjunkturen

I samband med coronapandemin 2020 minskade antalet nyregistrerade fordon dramatiskt, och har sedan dess inte kommit tillbaka till samma nivå som innan pandemin. Komponentbrist, långa leveranstider av nya fordon, Rysslands invasion av Ukraina med stigande räntor, hög inflation och lågkonjunktur har kraftigt påverkat hushållens köpkraft.

I slutet av mars 2025 bedömde Konjunkturinstitutet att den svenska konjunkturen var på väg att börja vända uppåt under slutet av året och att landet kommer att börja närma sig ett mer normalt konjunkurläge under 2026 och 2027.⁶ Sedan dess har turbulensen och osäkerheten om världshandelns utveckling tilltagit i och med att USA har infört breda importtullar mot ett 60-tal länder. Eftersom utvecklingen gällande tullarna turbulent och skiftar snabbt bedömer vi att det inte är möjligt för oss att ta hänsyn till dessa snabba svängningar i fordonsprognoserna.

Vi utgår från Konjunkturinstitutets konjunkturprognos från slutet av mars 2025. Minskad ekonomisk aktivitet kan påverka såväl köpkraften, arbetslösheten, inflationen och globala råvarupriser så som oljepriset, för att nämna några potentiella effekter. Alla dessa faktorer kan i förlängningen komma att påverka vilka fordon, och hur många av dessa som nyregistreras i Sverige under de kommande åren. Årets prognoser för fordonsflottans utveckling ska därför tolkas med mycket stor försiktighet.

Under förutsättningen att Sverige är på väg mot en bättre konjunkturutveckling under andra halvan av 2025 så kommer även antalet nyregistrerade fordon att öka under de kommande åren. Under 2023 kunde vi se att privatmarknaden för nya personbilar sjönk kraftigt. Under 2024 skedde en viss återhämtning av antalet bilar som registreras av en privatperson, och vi bedömer att privatmarknaden är på väg att återhämta sig och kan vara tillbaka på 2022 års

⁴ Trafikanalys, 'Kvalitetsdeklaration - Fordon 2022', 2023.

⁵ Se ekvation 1 och 2 i kapitel 7.

⁶ Konjunkturinstitutet, *Bräcklig återhämtning i år*,

www.konj.se/publikationer/konjunkturlaget/konjunkturlaget/2025-03-26-bracklig-aterhamtning-i-ar.html

nivåer igen fram till 2027. Det kommer i sin tur att bidra till att antalet nyregistrerade personbilar ökar under kommande år.

En förbättrad konjunktur kommer även att bidra till antalet nyregistrerade lätta och tunga lastbilar kommer att öka något från 2024 års nivå. Antalet nyregistrerade lastbilar bedöms dock fortfarande vara på en nivå klart lägre än före pandemin.

Under 2024 tappade elektrifieringen av fordonsflottan till viss del fart, åtminstone gällande lätta fordon. Andel laddbara personbilar av de nyregistrerade bilarna uppgick till 57 procent 2024, att jämföra med 58 procent 2023. Andelen eldrivna lätta lastbilar ökade förvisso något, från 19 procent 2023 till 21 procent 2024. Ökningen var dock betydligt lägre än vad både vår och andras prognoser indikerade.

För tunga lastbilar var ökningen av elfordon större än prognostiserat, vilket dock förklarades av att det registrerades många tunga lastbilar som väger mellan 3,5 och 4,25 ton med eldrift. Från och med juli 2024 får dessa köras med B-körkort under en pågående testverksamhet, och fordonen kan därmed i mångt och mycket främst betraktas som en lätt lastbil.⁷ Även andelen elbussar ökade under 2024, vilket förklaras av att det registreras allt fler bussar i bussklass II med eldrift.

I årets prognoser bedömer vi att elektrifieringen av fordonsflottan kommer att öka igen, om än i långsammare takt för de lätta fordonen. Den långsammare takten förklaras framför allt av lägre drivmedelspriser som innebär ett lägre omställningstryck mot elfordon.

1.4 Läsanvisningar

Denna promemoria innehåller en metodbeskrivning för korttidsprognoserna. Prognostabeller återfinns på Trafikanalys webbplats.⁸ Kapitlen i promemorian är uppbyggda i samma ordning som prognoserna presenteras i tabellerna.

- Kapitel 2 beskriver de styrmedel som vi förhåller oss till i prognoserna.
- Kapitel 3 beskriver de antaganden och bedömningar som ligger till grund för prognoserna avseende personbilar och som presenteras i tabellerna PB1 till PB6.
- Kapitel 4 innehåller antaganden och bedömningar för prognoserna avseende lätta lastbilar (tabellerna LLB1 till LLB6).
- I kapitel 5 presenteras antaganden och bedömningar för de prognoser som avser tunga lastbilar (TLB1 till TLB7).
- Kapitel 6 innehåller antaganden och bedömningar som ligger till grund för den prognostiserade utvecklingen av bussflottan (tabellerna BU1 till BU6).
- I kapitel 7 presenteras de metoder som används för att prognostisera antalet nyregistrerade personbilar, lätta lastbilar respektive tunga lastbilar.

Uppföljningar av föregående års prognoser och utfall används som utgångspunkter i framtagandet av årets prognos och redovisas i kapitlen för respektive fordonskategori. Här finns också uppföljningar av prognos och utfall för respektive fordonsegenskap.

⁷ I kapitel 2 behandlas aktuella styrmedel mer i detalj.

⁸ Trafikanalys, *Prognoser för vägfordonsflottan*, www.trafa.se/etiketter/prognoser-for-fordonsflottan

För respektive steg i prognoserna beskrivs vår bedömning av den kommande utvecklingen av de ingående delarna av prognoserna. Bedömningen kan exempelvis vara att utvecklingen följer trenden för de föregående fem åren, eller vara samma som föregående år. Därefter redovisas motiven för bedömningen.

2 Styrmedel för fordonsflottan

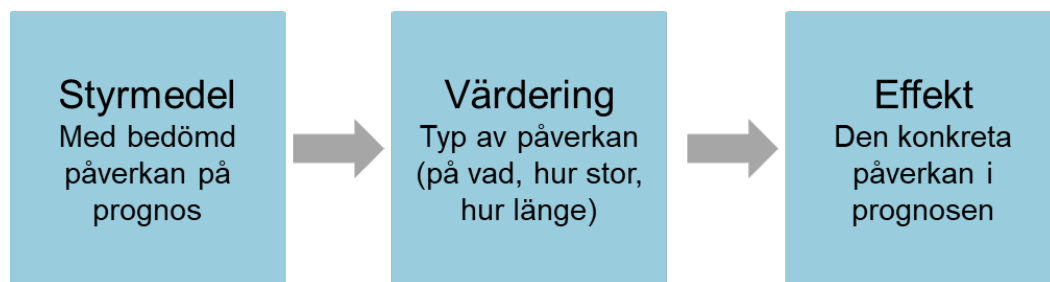
Det finns flera styrmedel på nationell nivå och inom EU som på olika sätt avser styra utvecklingen av fordonsflottan. Här redogör vi för beslutade styrmedel och styrmedelsförändringar avseende vägfordon, som i mer eller mindre utsträckning har påverkat resultatet av årets korttidsprognoser.

EU:s 55 %-paket innehåller en kombination av styrmedel som riktar sig till både medlemsländer och andra aktörer, på utbudssidan respektive efterfrågesidan. De införs stegvis utifrån på förhand beslutade kravnivåer och årtal.⁹

Befintliga beslut om gradvisa skärpningar på utbudssidan i form av utsläppsnormer för nya fordon är tydliga faktorer att förhålla sig till i prognoserna. Styrmedel som riktar sig mot efterfrågesidan kan vara svårare att förhålla sig till i prognoserna. På kort sikt kan andra faktorer som lågkonjunktur ha en större påverkan på efterfrågan än nationella klimatpremier, men här har även förutsägbarhet och storlek på premierna betydelse.

Styrmedel som i stället avser laddinfrastruktur eller till exempel tillgång till biogas kan sägas utgöra förutsättningar för användningen av fordon med olika drivlina. Ett sätt att förhålla sig till dessa är att den ökade tillgängligheten inte hindrar utvecklingen av fordonsflottan. Även reduktionsplikten skapar förutsättningar för användningen av olika fordon baserat på drivlina, men även möjligheterna att förutse effekten av styrmedlet har betydelse.

Antaganden och bedömningar när det gäller vilken effekt ett styrmedel får på prognoserna kan beskrivas enligt kedjan i Figur 1. En expertbedömning görs för respektive prognos av vilken påverkan som omvärldsfaktorer och styrmedel kommer att ha på respektive prognos. Närmare beskrivningar av vilka antaganden som är aktuella för respektive prognos finns i de kommande kapitlen.



Figur 2.1. Kopplingen mellan styrmedel, värdering och effekt på prognosen.

I nedanstående sammanställning presenteras aktuella styrmedel på utbudssidan, efterfrågesidan samt styrmedel som utgör förutsättningar för användningen. De presenteras under avsnitt som rör fordon respektive drivmedel.

⁹ Trafikanalys, 2023, *Fit for 55 - Transportpolitikens nya ramar*, www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/fit-for-55---transportpolitikens-nya-ramar-14297

2.1 Fordon

Nya CO₂-normer

Den 19 april 2023 uppdaterades EU förordning 2019/631 gällande utsläppsnormer för koldioxid för nya personbilar och nya lätta fordon (EU 2023/851).^{10,11} De nya målen är följande:

- Utsläppsminskning på 55 procent för nya personbilar senast 2030 jämfört med 2021 års nivåer. Motsvarande mål för lätta lastbilar är 50 procent.
- Utsläppsminskning på 100 procent för nya personbilar och lätta lastbilar fram till 2035, det vill säga alla nya personbilar och lätta lastbilar som säljs från 2035 måste vara nollutsläppsfordon (räknat som utsläpp från avgasröret).
- Från 2025 ska utsläppsminskningen vara 15 procent jämfört med 2021 års nivå. Den 1 april 2025 annonserade EU-kommissionen dock en flexibilitet i reglerna för personbilar och lastbilar som innebär att tillverkarna nu får beräkna regelefterlevnaden som ett medelvärde för perioden 2025–2027.¹²

I april 2024 antog EU-parlamentet även nya striktare krav för minskning av koldioxidutsläpp från tunga fordon.¹³ De nya målnivåerna är skarpare än tidigare och omfattar nu också bussar. De nya kraven omfattar i princip alla nya fordon (uppskattningsvis 98 % av fordonen). De nya målen är följande:

- Utsläppsminskning på 45 procent för nya tunga fordon senast 2030 jämfört med 2019 års nivåer.
- Utsläppsminskning på 65 procent för nya tunga fordon senast 2035 jämfört med 2019 års nivåer.
- Utsläppsminskning på 90 procent för nya tunga fordon senast 2040 jämfört med 2019 års nivåer.
- Stadsbussar har egna krav, andel nyregistrerade nollutsläppsfordon ska vara 90 procent år 2030 och 100 procent år 2035.

Euro 7

I april 2024 antog Rådet den nya Euro 7-förordningen.¹⁴ Denna förordning innehåller regler om utsläppsgränser från vägfordon och om batteriers hållbarhet. Euro 7-förordningen samlar regelverk för personbilar, skåpbilar och tunga fordon i en enda rättsakt och syftar till att ytterligare minska utsläppen av luftföroreningar från avgaser och bromsar. I den nya

¹⁰ European Parliament, 'Revision of CO₂ Emission Performance Standards for Cars and Vans, as Part of the European Green Deal | Legislative Train Schedule', *European Parliament* www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-european-green-deal/file-co2-emission-standards-for-cars-and-vans-post-euro6vi-emission-standards

¹¹ 'Förordning - 2023/851 - SV - EUR-Lex' <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/851/oj?locale=sv>

¹² EU-kommissionen (2025). *Commission proposes flexibility to help manufacturers comply with 2025 CO₂ emission targets for new cars and vans*, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_854, 2025-04-01

¹³ News European Parliament, 'MEPs Adopt Stricter CO₂ Emissions Targets for Trucks and Buses', 10 April 2024 www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20240408IPR20305/meps-adopt-stricter-co2-emissions-targets-for-trucks-and-buses.

¹⁴ Europeiska rådet: Consilium, 'Euro 7: rådet antar nya regler om utsläppsgränser för personbilar, skåpbilar och lastbilar', 2024 www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2024/04/12/euro-7-council-adopts-new-rules-on-emission-limits-for-cars-vans-and-trucks/.

förordningen fastställs också strängare livslängdskrav. När det gäller personbilar och skåpbilar behåller förordningen de befintliga gränsvärdena för avgasutsläpp enligt Euro 6, men strängare krav införs för fasta partiklar. När det gäller tunga bussar och lastbilar införs genom förordningen strängare gränsvärden för olika föroreningar.

Efter förordningens offentliggörande i EU:s officiella tidning träder den i kraft tjugo dagar därefter. Tillämpningsdagen för förordningen kommer att bero på vilken typ av fordon det rör sig om:

- 30 månader för nya typer av personbilar och lätta lastbilar och 42 månader för nya personbilar och lätta lastbilar, dvs. tidigast under 2027 respektive 2028.
- 48 månader för nya typer av bussar, tunga lastbilar och släpfordon och 60 månader för nya bussar, tunga lastbilar och släpfordon, dvs. tidigast under 2029 respektive 2030.

Från den 1 januari 2025 införs Euro 6e-bis som innebär förändringar för laddhybrider. Det ändrar sättet att fastställa förbrukning och utsläpp för WLTP. Förändringarna i Euro 6e-bis är främst riktade mot PHEV:s. Första året berörs endast nya typgodkännanden, men från och med första januari 2026 gäller Euro 6e-bis för all nyförsäljning, oavsett när bilmodellen typgodkändes. Den tredje etappen Euro 6e-bis-FCM, införs första januari 2027 för nya typgodkännanden och från första januari 2028 för all nyförsäljning.¹⁵

Nya regler för att framföra tunga lastbilar på B-körkort

Tunga batterier och gastankar ger el- och biogasdrivna lätta lastbilar en högre tjänstevikt än exempelvis lätta diesellastbilar. Detta medför att de inte kan lasta lika mycket gods innan totalvikten (tjänstevikt plus lastvikt) på 3,5 ton överskrids. Detta kan vara särskilt problematiskt för eldrivna transportbilar. För vissa aktörer kan detta hinder försvåra en snabb elektrifiering av transportbranschen eftersom det dels kan vara svårt att få tag på förare med C-körkort, dels blir dyrare att anställa behöriga förare för transporter som vanligtvis genomförs med B-körkort. Dessutom måste tyngre fordon förses med färdskrivare och de omfattas av betydligt mer komplicerade regelverk.

I mars 2023 redovisade Transportstyrelsen sitt regeringsuppdrag att utforma en försöksverksamhet där företag, myndigheter eller andra organisationer kan ansöka om undantag från körkortslagen (1998:488). Undantaget i försöksverksamheten går ut på att förare som har haft körkort med behörighet B i minst två år ska kunna framföra lastbil utan släp med en totalvikt över 3 500 kg men inte över 4 250 kg. En förutsättning är att lastbilen drivs av alternativa bränslen.

Från och med den 1 juli 2024 kan Transportstyrelsen nu pröva ansökningar till en sådan ny försöksverksamhet. Tillståndet gör det möjligt för organisationer att få undantag från körkortslagen för deras förare med körkortsbehörighet B att köra tyngre lastbilar (totalvikt på 4 250 kilogram) som drivs med el, gas eller är hybrid.¹⁶ EU-parlamentet och rådet har även nått en preliminär överenskommelse om uppdatering av körkortsdirektivet som innebär att denna möjlighet då blir permanent.¹⁷

¹⁵ omEV, 'Euro 6e-Bis Innebär Förändringar För Laddhybrider i EU', omEV, 5 December 2024 <https://omev.se/2024/12/05/euro-6e-bis-innebar-forandringar-for-laddhybrider-i-eu/>.

¹⁶ Transportstyrelsen, *Regeringsuppdrag om försöksverksamhet med vissa godstransporter*, 2024.

¹⁷ 'Rådet och parlamentet når preliminär överenskommelse om körkort', Consilium www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2025/03/25/council-and-parliament-strike-provisional-agreement-on-new-rules-for-driving-licences/

Klimatpremie

Energimyndigheten har i uppdrag av regeringen att betala ut klimatpremie.¹⁸ Syftet med klimatpremien är att främja introduktionen av vissa miljöfordon på marknaden, minska utsläppen av växthusgaser och på så sätt bidra till minskat buller och ett bättre klimat.

Tunga lastbilar

Klimatpremien går att söka för tunga eldrivna lastbilar, miljölastbilar och fordongaslastbilar. Regeringen har avsatt pengar för premien till och med 2026: 992 miljoner kronor för år 2024, 1 493 miljoner kronor för år 2025 och 2 023 miljoner kronor för år 2026.

I januari 2024 differentierades premien beroende på typ av lastbil (ellastbil, miljölastbil eller fordongaslastbil). Tunga lastbilar drivna med bioetanol är ej längre berättigade till premien.

Lätta lastbilar

Regeringen har i januari 2024 beslutat om ett nytt tillfälligt stöd för lätta ellastbilar¹⁹. Stödet för de lätta lastbilarna innebär en breddning av befintlig klimatpremie och gäller mellan 13 februari 2024 och 1 oktober 2025. Beloppet trappas ner successivt och fasas ut under 2025.

Budgeten för klimatpremien för lätta ellastbilar uppgår till 450 miljoner kronor år 2024, 550 miljoner kronor år 2025 samt 660 miljoner kronor år 2026²⁰.

Bussar

Elbusspremie går att söka för bussar i bussklass II och III som drivs med el eller vätgas, eller som är en laddhybrid.

Malus för husbilar och vissa alternativbränslefordon

Malus för husbilar har tagits bort och nya fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol ska omfattas av malus. Dessa ändringar träder i kraft den 1 februari 2025.²¹

Miljözoner

Kommuner kan besluta om att vissa fordon stängs ute från särskilt miljökänsliga områden. Från och med den 1 januari 2020 kan kommuner införa miljözon klass 1, 2 eller 3 i sin kommun.²²

I miljözon klass 3 ställs högst krav. Där får endast elfordon, bränslecellsfordon och gasfordon köra, lätta som tunga fordon med tillägget att för gasfordon gäller utsläppskrav Euro VI. När det gäller tunga fordon får även laddhybrider köra i zonen om fordonet uppfyller utsläppskraven för Euro VI.

¹⁸ Energimyndigheten, 'Klimatpremie' www.energimyndigheten.se/klimat--miljo/transporter/transporteffektivt-samhalle/klimatpremie/

¹⁹ De eldrivna lätta lastbilar som är föremål för stödet är fordon som är registrerade som lastbil i Transportstyrelsens vägtrafikregister, har en totalvikt på maximalt 3,5 ton samt drivs enbart av el eller av el som produceras av vätgas via bränsleceller.

²⁰ Energimyndigheten ska betala ut det beviljade stödbeloppet tidigast sex månader efter det att fordonet har ställts på i Transportstyrelsens vägtrafikregister.

²¹ Regeringskansliet, 'Ändrad malus för husbilar och vissa alternativbränslefordon', (Regeringen och Regeringskansliet, 20 June 2024) www.regeringen.se/rattsliga-dokument/lagratsremiss/2024/06/andrad-malus-for-husbilar-och-vissa-alternativbranslefordon/.

²² Bestämmelserna om miljözoner regleras i trafikförordningen (1998:1276).

2.2 Drivmedel

Skattebefrielse för rena och höginblandade biodrivmedel

Rena och höginblandade biodrivmedel, som biogas, E85, biodiesel (FAME) och HVO100, vilka inte omfattas av reduktionsplikten, är befriade från såväl energiskatt som koldioxidskatt till och med 2030. Skattebefrielsen har godkänts av EU-kommissionen.²³

Reduktionsplikten

Reduktionsplikten innebär att drivmedelsleverantörer varje år måste minska växthusgasutsläppen från bensin och diesel genom inblandning av förnybara eller fossilfria drivmedel.

Riksdagen beslutade i oktober 2023²⁴ om en sänkning av reduktionsplikten till 6 procent från 2024 och att de tidigare införda reduktionspliktsnivåerna 2027 till 2030 slopas. Sänkta drivmedelspriser ger en konkurrensfördel för bensin- men främst för dieselfordon i jämförelse med exempelvis elektriska alternativ.

Från halvårsskiftet 2025 höjs reduktionsplikten till 10 procent på samma bränslen, men samtidigt kommer publik laddning av elfordon att räknas in.²⁵ I praktiken innebär detta att i takt med att publik laddning av elfordon ökar, så kommer andelen förnybart i det fossila drivmedlet att minska. Hur mycket det minskar är svårt att förutse.²⁶ Regeringen sänker samtidigt skatten på bensin och diesel för att priset vid pump inte ska öka till följd av förslaget om ändrade reduktionsnivåer.²⁷

EU ETS 2

Ett nytt fristående utsläppshandelssystem som gäller för distributörer som levererar bränslen till byggnader, vägtransporter och andra sektorer tas i bruk 2027.²⁸ Det är konstruerat så att effekten till viss del är begränsad det första året men ökar åren efter. På kort sikt innebär det utmaningar att förutse prisnivåer och därmed efterfrågan på olika fordon.

Den nya utsläppshandeln kommer att finansiera en social klimatfond.²⁹ Fonden ska ge finansiellt stöd till medlemsstaterna för de åtgärder och investeringar som ingår i deras sociala klimatplaner. Åtgärder som stöds av fonden ska gynna utsatta hushåll, utsatta mikroföretag och utsatta transportanvändare. Regeringen föreslår att en elbilspremie riktad till grupper i

²³ Europeiska unionens tidning, 'Kommissionens Beslut (EU) 2025/62', 2025

www4.skatteverket.se/download/18.83edaa719445949e1415c63/1738153664196/EUT%202024%20C%207313%20sv.pdf

²⁴ Prop. 2023/24:28, *Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel*, 2023, www.regeringen.se.

²⁵ Regeringskansliet, 'Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt', www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2024/09/promemoria-hallbarhetskriterier-for-vissa-branslen-och-en-ny-reduktionsplikt.

²⁶ Trafikanalys, 'Yttrande angående promemorian Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt', 2024 www.trafa.se/vagtrafik/yttrande-angaende-promemorian-hallbarhetskriterier-for-vissa-branslen-och-en-ny-reduktionsplikt-15000/.

²⁷ Regeringskansliet, 'Budgetpropositionen för 2025', <https://regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/2024/09/prop.-2024251>.

²⁸ '55 %-paketet: reformen av EU:s utsläppshandelssystem', *Consilium* www.consilium.europa.eu/sv/infographics/fit-for-55-eu-emissions-trading-system/ [accessed 25 April 2025].

²⁹ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2023/955 av den 10 maj 2023 om inrättande av en social klimatfond och om ändring av förordning (EU) 2021/1060, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023R0955&qid=1706533478566>

behov av stöd, t.ex. i glesbygd införs, förutsatt kommissionens godkännande. Stödet beräknas omfatta totalt 800 miljoner kronor, där 75 procent finansieras av fonden.³⁰

Med anledning av Sveriges klimatåtagande gentemot EU och för att bidra till en utfasning av fossila bränslen senast 2045 har regeringen tillsatt en styrmedelsutredning. Det kan innebära nya styrmedel från 2027.³¹

AFIR

Förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel, Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR), beslutades i september 2023.³²

Regelverket reglerar hur utbyggnaden av laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas ska ske inom hela unionen.

- Från och med 2025 måste snabbladdningsstationer på minst 150 kW för bilar och lätta lastbilar installeras var 60:e km längs EU:s viktigaste transportkorridorer, det så kallade transeuropeiska transportnätet (TEN-T).
- Laddningsstationer för tunga fordon med en minsta effekt på 350 kW måste installeras var 60:e km längs TEN-T:s stomnät, och var 100:e km på det större TEN-T:s övergripande nät från 2025 och framåt, med fullständig nätverkstäckning senast 2030.
- Tankstationer för vätgas måste från och med 2030 installeras i alla stadsnoder och var 200:e km längs TEN-T-stomnätet.

Den publika laddinfrastruktur som finns i Sverige inklusive den som har beviljats stöd men ännu inte tagits i drift innebär att Sverige redan i september 2023 uppfyller många av de kommande kraven i AFIR.³³

Klimatklivet

I budgetpropositionen 2024³⁴ förstärktes anslaget till Klimatklivet med cirka 800 miljoner kronor till omkring fem miljarder kronor för 2024, varav 500 miljoner avsattes för en särskild satsning på laddinfrastruktur. Inför år 2025 har omkring 3,5 miljarder avsatts till Klimatklivet.³⁵

Syftet med Klimatklivet är att varaktigt minska växthusgasutsläpp. Stödet ska bidra till att uppfylla strategier, planer eller program för klimat och energi i det län eller de kommuner där åtgärden är avsedd att genomföras. Dessutom ska det bidra till att öka takten för att nå miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan och dess etappmål.³⁶ Stödet riktar sig i första hand till åtgärder med störst utsläppsminskning per investeringskrona. I andra hand till

³⁰ Prop. 2024/25:1. Utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur, www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/proposition/budgetpropositionen-for-2025-utgiftsomrade-20_hc031d21/html/#page_117

³¹ Regeringskansliet, 'Dir. 2024:98 Styrmedel för att bidra till en utfasning av fossila bränslen och att nå Sveriges klimatåtaganden i EU'.

³² EUR-Lex, Regulation - 2023/1804, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>

³³ Energimyndigheten, *Myndighetsgemensam uppföljning av samhällets elektrifiering*, 2023, p. 62

www.energimyndigheten.se/klimat--miljo/sveriges-elektrifiering/uppdrag-inom-elektrifieringen/myndighetsgemensam-uppfoljning-av-samhallets-elektrifiering.

³⁴ Prop 2023/24:28 Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023.

³⁵ Prop 2024/25:1. Utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur, www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/proposition/budgetpropositionen-for-2025-utgiftsomrade-20_hc031d21/html/#page_117

³⁶ Förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar, www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2015517-om-stod-till-lokala_sfs-2015-517/

åtgärder för utsläppsminskning i jordbrukssektorn, spridning av teknik och effekter på andra miljökvalitetsmål.

Exempel på förutsättningsskapande åtgärder med stöd från Klimatklivet som rör transportsektorn är:

- Stöd till inhemsk framställning av hållbara flytande och gasformiga biodrivmedel, vätgas och elektrobränslen för användning inom främst transportsektorn och industrin
- Stöd till infrastruktur i form av distributionssystem och tankställen
- Stöd till infrastruktur i form av allmänt tillgänglig, ändamålsenlig laddinfrastruktur.

Långsiktig satsning på biogas

Biogas är en förnybar energikälla med mycket hög miljöprestanda som kan spela en viktig roll i omställningen till en cirkulär och biobaserad ekonomi i Sverige. Regeringen gör en successiv förstärkning av budgeten för biogasstöd för att säkerställa att stödet motsvarar utbyggnadstakten för produktionen. För 2025 förstärks anslaget för biogasstöd med 100 miljoner. För 2026 och 2027 beräknas anslaget öka med 150 respektive 400 miljoner kronor.³⁷

³⁷ Regeringskansliet, 'Långsiktig satsning på biogas',
www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/10/langsiktig-satsning-pa-biogas

3 Korttidsprognos personbilar

I detta kapitel redovisar Trafikanalys de bedömningar och antaganden som ligger till grund för årets prognoser avseende personbilar³⁸. I kapitlet redovisar vi även en uppföljning av förra årets prognoser utifrån antalet personbilar i trafik och antalet nyregistrerade fordon under 2024.

3.1 Antal personbilar

Nyregistrerade personbilar

Antalet nyregistrerade personbilar har prognostiserats enligt en tidsseriemodell som bygger på Konjunkturinstitutets prognos för utvecklingen av Sveriges BNP och sysselsättningsgrad, se kapitel 7 för en detaljerad modellbeskrivning. Modellen kan inte ta hänsyn till de speciella omständigheter med långa leveranstider som präglat utvecklingen de senaste åren. Förra året justerade vi ner resultatet från modellen för att anpassa den till den förväntade inbromsningen av konjunkturen. Inbromsningen skulle ha ägt rum redan 2023 med fördröjdes på grund av långa leveranstider av nya fordon. Vi bedömer nu att problemen med långa leveranstider av nya fordon är förbi, och att modellen nu har bättre förutsättningar för att prognostisera antalet nyregistrerade fordon de kommande åren. I år gör vi därför inga justeringar av modellens resultat.

I och med att Sverige fortfarande befinner sig i en lågkonjunktur, så är årets prognos för antalet nyregistrerade personbilar lågt ställd jämfört med åren före 2020. För de kommande fyra åren är medeltalet för prognostiserade nyregistrerade personbilar knappt 290 000, att jämföra med medelantalet för de senaste tio åren som är 337 000. Snittet för de senaste fem årens nybilsregistreringar är däremot knappt 300 000 bilar per år, vilket innebär att årets prognos ligger i linje med utvecklingen som vi haft efter pandemin.

Avregistrerade personbilar

Den vanligaste orsaken till att fordon avregistreras är i normalfallet skrotning. Skrotning sker främst på grund av att fordonen är gamla och har brister i funktionalitet men också på grund av att fordon skadas vid trafikolyckor. I kategorin avregistrerade fordon ingår även administrativ skrotning samt export av begagnade fordon. Administrativ skrotning innebär att fordonet avregistreras ur fordonsregistret. Det sker bland annat när fordonet inte har varit i trafik under lång tid och Transportstyrelsen gör en bedömning att det inte kommer att tas i trafik igen.

Under 2024 avregistrerades nästan 303 000 personbilar, vilket är det högsta antalet avregistrerade personbilar sedan 2019. Under 2024 minskade skrotningen av personbilar med 4 procent och exporten av begagnade personbilar minskade med 2 procent. Däremot ökade antalet administrativt skrotade personbilar med 225 procent under 2024, till följd av att Transportstyrelsen genomfört en större insats med att rensa vägtrafikregistret på fordon. Den

³⁸ Som personbil räknas bilar som har högst åtta sittplatser utöver föraren.

kraftiga ökningen av administrativt skrotade bilar är därmed tillfällig, och antalet förväntas återgå till en mer normal nivå igen under 2025.

Trafikanalys bedömer att antalet personbilar som avregistreras framgent kommer att minska något jämfört med tidigare år. Antalet skrotade bilar bedöms minska till följd av rådande lågkonjunktur, men även antalet exporterade bilar bedöms minska framöver. En högre värderad krona, samt ett allt lägre utbud av begagnade bensin- och dieselbilar kommer att bidra till en lägre export de kommande åren. De senaste tio åren har ungefär 4,4 procent av beståndet av personbilar avregistrerats årligen.

Trafikanalys bedömer att andelen avregistrerade personbilar kommer att uppgå till 4,3 procent av beståndet för 2025, och sedan öka något till 4,4 procent under respektive år 2026–2028. Osäkerheter i prognosen består främst av bedömningen av hur stor exporten av begagnade bilar kommer att vara.

Avställda personbilar

Sedan 2008 har andelen avställda personbilar, av det totala beståndet, ökat i stort sett årligen, med några enstaka undantag. I snitt har ökningen varit 0,2 procentenheter per år. 2020 innebar dock en betydande avvikelse från denna trend i och med att både antalet och andelen avställda personbilar minskade, vilket inte har hänt sedan 2013. Även under 2021 minskade antalet avställda personbilar, om än marginellt jämfört med 2020. Minskningarna 2020–2021 bedömer vi främst var orsakade av coronapandemin och de restriktioner som följde med den. Under 2022 ökade antalet avställda igen till ungefär samma nivå som innan pandemin. Vår bedömning för 2024 och framåt var att andelen, och antalet, avställda personbilar skulle fortsätta att öka i nivå med den historiska utvecklingen.

Under 2024 minskade tvärtom i stället antalet avställda bilar. En möjlig förklaring till den oväntade utvecklingen kan vara det stora antalet exporterade personbilar som minskat utbudet av begagnade bilar och därför har fler avställda bilar tagits i drift. Vi bedömer att läget just nu är alltför osäkert för att bedöma en riktning för utvecklingen av antalet avställda bilar, och vi har valt att använda medelvärdet för de fyra senaste åren för hela prognosperioden. Det innebär att prognosen är att 21,6 procent av beståndet av personbilar kommer att vara avställda framöver. Prognosen är dock mycket osäker.

Personbilar i trafik

Personbilar i trafik beräknas utifrån det senaste kända beståndet, det vill säga personbilar i trafik samt avställda personbilar. Till det adderas nästa års prognostiserade antal nyregistrerade bilar och antalet prognostiserade avregistrerade bilar subtraheras. Efter det subtraheras det prognostiserade antalet avställda personbilar.³⁹

Uppföljning av prognos för 2024

I prognosarbetet för 2024 bedömde vi att den rådande lågkonjunkturen skulle påverka fullt ut, och att antalet nyregistrerade personbilar skulle bli lågt. Antalet nyregistrerade personbilar under 2024 var det lägsta sedan finanskrisen 2009, men det blev likväl något högre än vår prognos för året. Prognosen för antalet avregistrerade bilar var högt ställd för 2024 till följd av en förväntad fortsatt hög export av begagnade bilar. Under 2024 var också exporten hög, men även antalet administrativt skrotade bilar var ovanligt hög, vilket gjorde att vår prognos blev

³⁹ Se formel 3, kap 7.

något för lågt ställd. Antalet avställda bilar var lägre än förväntat och vår prognos för de avställda bilarna var i stället något för hög. Sammantaget var avvikelsen mellan prognos och utfall för antalet bilar i trafik låg (Tabell 3.1).

Tabell 3.1. Prognos och utfall för antal personbilar i trafik, antal avställda, antal nyregistreringar och antal avregistreringar, år 2024.

	<i>I trafik</i>	<i>Avregistrerade</i>	<i>Nyregistrerade</i>	<i>Avställda</i>
Prognos	4 947 332	291 723	266 024	1 399 282
Utfall	4 977 791	302 708	277 338	1 363 590
Absolut differens	-30 459	-10 985	-11 314	35 692
Relativ differens	-0,6%	-3,6%	-4,1%	2,6%

3.2 Drivmedelsfördelning för personbilar

Nyregistrerade personbilar efter drivmedel

Försäljningen av laddbara bilar har ökat kontinuerligt sedan 2015. Initialt var det främst laddhybrider som köptes eller leasades av företag. Men sedan 2020 har antalet nyregistrerade elbilar ökat kraftigt, mycket till följd av att även privatpersoner i allt större utsträckning har valt att köpa eller leasa en elbil.

Det försämrade ekonomiska läget har minskat hushållens köpkraft vilket resulterade i att hushållen totalt sett köpte eller leasade betydligt färre nya bilar 2023 jämfört med 2022. Den minskningen har fortsatt under 2024 och vi kan även se att bensin har återkommit som det vanligaste drivmedlet bland de privatleasade bilarna. Även bland de privatpersoner som köpte en ny bil under 2024 minskade antalet elbilar, men el var fortfarande vanligast förekommande drivmedel, följt av bensin och laddhybrider. Bland företagsbilarna var el fortfarande det vanligaste drivmedlet för både köp och leasing, följt av laddhybrid och bensin. Under 2024 var 57 procent av alla nyregistrerade personbilar laddbara, att jämföra med 58 procent under 2023.

Andelen laddbara bilar bedöms blir 61 procent av de nyregistrerade personbilarna under 2025, vilket är fyra procentenheter högre än 2024. I och med att främst elbilar påverkades av att bonusen togs bort i slutet av 2022 får laddhybrider och andra hybridtekniker ett bättre relativpris gentemot elbilar. Till följd av detta bedömer Trafikanalys att antalet nyregistrerade laddhybrider kommer att vara kvar på en relativt hög nivå under samtliga prognosår.

Bedömning för respektive drivmedel

El: Under 2024 minskade antalet nyregistrerade elbilar med 16 procent jämfört med 2023. Antalet privatleasade elbilar hade börjat minska påtagligt redan under 2023, men under 2024 minskade även inköp och leasing av elbilar från företagen. Förändringen av antalet företagsleasade elbilar mellan 2023 och 2024 kan till viss del förklaras av en tröskeeffekt på grund av den borttagna elbilsbonusen under 2022 som innebar att väldigt många företagsleasingbilar registrerades under 2023.

I slutet av 2024 och början av 2025 kan vi se att privatmarknaden har börjat återhämta sig och att fler privatpersoner leasar elbilar jämfört med början av 2024. Under 2024 har styrräntan sänkts, och det finns förväntningar om ytterligare sänkningar under 2025, även om den

prognosen är osäker. Kombinationen av sänkt ränta, ökad köpkraft hos hushållen och en förväntan på ett större utbud av billigare elbilar framöver talar för att privatmarknaden för nya bilar och elbilar kan förväntas återhämta sig under 2025 och framåt. Det sänka förmånsvärdet för elbilar och laddhybrider kommer även framöver att medföra att majoriteten av förmånsbilarna kommer att vara laddbara, vilket även fortsättningsvis kommer att bidra till en hög registrering av laddbara bilar till företag. De utsläppskrav för nyregistrerade bilar inom EU som förväntades börja gälla under 2025 tycks dock fördröjas något fram till 2027. Därav är vår bedömning att antalet nyregistrerade elbilar kommer att öka gradvis fram till 2027, och därefter öka snabbare.

Ny bedömning för 2025: Bedömningen är att nyregistreringen av elbilar kommer att öka under 2025 jämfört med 2024. Enligt vår prognos kommer elbilarna att utgöra 37 procent av de nyregistrerade personbilarna 2025, för att sedan öka till 49 procent till 2028.

Elhybrid: Sedan 2013 har andelen nyregistrerade elhybrider en förhållandevis jämn ökningstakt. Under 2019 började dock mildhybrider⁴⁰ att registreras som elhybrider, vilket fick till följd att antalet elhybrider kraftigt översteg vår prognos. Sedan år 2020 har vi dock kunnat sortera ut mildhybriderna från elhybriderna, och mildhybriderna registreras således som bensin- eller dieslbilar framgent. Det finns ett relativt stort utbud av elhybrider och de har i regel en förhållandevis låg skatt, samtidigt som de är betydligt billigare i inköp än en laddbar bil. De senaste åren har däremot antalet nyregistrerade elhybrider slutat att öka, och i viss grad minska i andel av det totala antalet nyregistrerade bilar.

Ny bedömning för 2025: Trafikanalys bedömer att nyregistreringen av elhybrider har nått sin kulmen. På sikt kommer elhybrider att få det allt svårare att nå upp till de allt strängare utsläppskraven, och modellutbudet bedöms bli alltmer begränsat framöver. Fram till 2028 bedömer vi att elhybriderna kommer att utgöra en något lägre andel av de nyregistrerade personbilarna. Andelen elhybrider kommer att stå för 7–8 procent av de nyregistrerade personbilarna.

Laddhybrid: Sedan 2020 har laddhybriderna stått för mellan 21 och 25 procent av de nyregistrerade personbilarna. Under åren 2022 och 2023 minskade dock antalet nyregistrerade laddhybrider till följd av allt fler valde en elbil i stället. Inför 2024 var Trafikanalys prognos att antalet nyregistrerade laddhybrider skulle öka, vilket även blev utfallet även om ökningen inte var så stor som vi prognostiserat.

Från januari 2025 införs Euro 6e-bis vilket påverkar hur man fastställer bränsleförbrukning och utsläpp av CO₂ enligt WLTP-körcykeln. Förändringen kommer att medföra att laddhybrider får ett högre utsläppsvärde och därmed en högre skatt och ett högre förmånsvärde i det svenska skattesystemet. Systemet kommer att skärpas ytterligare 2027 vilket kommer ge laddhybriderna än högre utsläppsvärden.⁴¹ De högre utsläppsvärdena borde göra laddhybriderna både mindre attraktiva att köpa då skattekostnaden blir större, samt mindre attraktiva att sälja för tillverkarna eftersom de behöver uppnå EUs utsläppskrav. Det talar sammantaget för en prognos med kraftigt minskad försäljning av laddhybrider framöver.

⁴⁰ Mildhybrider drivs med en förbränningsmotor och kan inte köras enbart på el. Den tillkommande elmotorn är så pass liten i en mildhybrid att den inte klarar att driva bilen utan hjälper förbränningsmotorn och på så sätt minskar bränsleförbrukningen.

⁴¹ EUR-Lex, *REPORT FROM THE COMMISSION Commission Report under Article 12(3) of Regulation (EU) 2019/631 on the Evolution of the Real-World CO₂ Emissions Gap for Passenger Cars and Light Commercial Vehicles and Containing the Anonymised and Aggregated Real-World Datasets Referred to in Article 12 of Commission Implementing Regulation (EU) 2021/392*, 2024 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52024DC0122>.

Det är dock oklart får hur mycket av de här effekterna som går att kompensera för från tillverkarnas sida med större batterier och längre räckvidd på el, vilket skulle få ner utsläppen enligt WLTP. En annan möjlig väg framåt är att en annan sorts laddhybrider introduceras på den europeiska marknaden, så kallade Extended Range EV. Dessa har ett större batteri och drivs framåt med el, men har en bensinmotor som räckviddsförlängare. Det är en teknik som är vanlig på den kinesiska marknaden och som skulle kunna introduceras i Europa.

På grund av de här osäkerheterna har vi valt att ha en något konservativ prognos för laddhybriderna. Sannolikt kommer laddhybrider på sikt att gradvis konkurreras bort av rena elbilar, men vi bedömer inte att vi kommer att få ett abrupt slut på registreringen av laddhybrider under prognosperioden på grund av en förändrad körcykel och högre utsläpp.

Ny bedömning för 2025: Trafikanalys bedömning är att laddhybrider kommer minska något mot slutet av prognosperioden och gå från 24 till 22 procent av de nyregistrerade bilarna fram till 2028.

Etanol: Antalet nyregistrerade personbilar som kan tankas med E85 har minskat mycket kraftigt från rekordåret 2008 då närmare 60 000 etanolbilar nyregistrerades. Under 2020 nyregistrerades endast 70 personbilar som kan drivas med etanol. Sedan dess har det tillkommit en del bilmodeller på den svenska marknaden som kan tankas med etanol, framför allt från Subaru och Ford. Antalet nyregistrerade etanolbilar uppgick till 4 000 bilar under 2024. Från första februari 2025 är etanolbilarna inte längre undantagna från den högre fordons-skatten och malus-systemet. Vi bedömer att den förändringen i princip helt kommer att ta bort efterfrågan för nya etanolbilar.

Ny bedömning för 2025: Trafikanalys bedömer att nyregistreringen av etanolbilar kommer att uppgå till 2 000 bilar under 2025. Därefter kommer antalet nyregistrerade etanolbilar vara så pass nära noll att vi inte bedömer att vi kan prognostisera dessa och prognosen är därför satt till noll för åren 2026–2028.

Gas: Antalet gasfordon har utgjort mellan 0,4 och 1,5 procent av nybilsförsäljningen de tio senaste åren. Under de senaste åren har de nyregistrerade gasbilarna nästan uteslutande kommit från tre olika bilmärken. Inför 2024 har dessa märken slutat att erbjuda gas som möjligt drivmedel, vilket förklarar den kraftigt minskningen av nyregistrerade gasbilar.

Ny bedömning för 2025: Till följd av att det inte finns några tillgängliga bilmodeller med gasdrift på den svenska marknaden är vår prognos satt till noll nya gasfordon fram till 2028. Skulle någon ny tillverkare introducera gasfordon på den svenska marknaden kan prognosen komma att justeras framöver.

Bensin och diesel: I våra prognoser fördelas personbilarna på bensin- respektive dieselfordon när antalet prognostiserade fordon med alternativa drivmedel är subtraherade från det prognostiserade totala antalet nyregistreringar. Fördelningen mellan bensin- och dieselfordon har förändrats över tid. Fram till 2008 var bensinfordonen dominerande även om de tappade i andelar. Bensin tappade gentemot diesel till och med 2012. Därefter har bensinfordonen ökat i andel i relation till dieselfordonen.

Vår prognos från 2024 utgick ifrån att fördelningen mellan bensinbilar och dieslbilar tycktes ha stabiliserats jämfört med tidigare år då förändringar av malusen innebar en snabb minskning av antalet nyregistrerade dieslbilar. Så blev dock inte utfallet, då andelen dieslbilar minskade påtagligt gentemot bensinbilarna trots att inga förändringar av malus-systemet ägde rum under året. Det är andra året i rad som andelen dieslbilar minskat påtagligt, och det är tydligt att antalet nyregistrerade dieslbilar minskar bland både privatpersoner och företag.

Ny bedömning för 2025: Trafikanalys bedömer att fördelningen mellan nyregistrerade bensin- och dieslbilar kommer att vara 79 procent bensin och 21 procent diesel år 2025. Därefter bedöms andelen diesel minska med 3 procentenhet per år fram till 2027, och 1 procentenhet för 2028.

Vätgas: Bränslecells-bilar med vätgasdrift är inte en teknik som Trafikanalys bedömer kommer förekomma i någon större grad under prognosperioden.

Avregistrerade personbilar efter drivmedel

Drivmedelsfördelningen för de avregistrerade fordonen beräknas utifrån den historiska utvecklingen samt hur många fordon av respektive drivmedel som finns i beståndet (avställda och i trafik). Med ungefär 3,3 miljoner fordon i beståndet är bensin det vanligaste drivmedlet, och därmed faller det sig naturligt att flest avregistrerade bilar är bensinbilar. Sett till det totala beståndet bensinbilar är det i snitt 4,7 procent som avregistreras årligen. Vi bedömer att andelen kommer bestå under 2025 och 2026 för att sedan minska till 4,6 till följd av minskad export.

Andelen avregistrerade dieslbilar av dieselsbilsflottan har gradvis ökat. Det beror delvis på att beståndet blir allt äldre och därmed skrotas allt fler dieslbilar. Men ökningen beror främst på exporten av begagnade dieslbilar som varit väldigt omfattande de senaste åren. Ungefär hälften av de exporterade dieselsbilarna har varit 0–5 år gamla när de exporterats. Till följd av allt lägre antal nyregistrerade dieslbilar bedömer Trafikanalys att exporten av begagnade dieslbilar kommer att minska under prognosperioden, och därmed minskar även andelen av beståndet som avregistreras. Andelen avregistrerade dieslbilar av dieselsbilsbeståndet bedöms vara 4 procent 2025 för att sedan gradvis minska till 3 procent 2028.

Andelen avregistrerade elbilar av beståndet ökade påtagligt under 2024 till följd av tilltagande export av begagnade elbilar. Utvecklingen tycks fortsätta och Trafikanalys bedömer att andelen avregistrerade elbilar därför kommer att öka de kommande åren. För 2025 är prognosen att 8 procent av beståndet av elbilar kommer att avregistreras. Därefter bedömer vi att avregistreringsandelen kommer att vara 7,9 procent åren 2026–2028.

Elhybrider har historiskt haft en tämligen låg andel avregistreringar av sitt bestånd, främst för att bilarna sällan exporteras. Trafikanalys bedömer att andelen avregistrerade elhybrider av beståndet inte kommer att förändras under prognosperioden, det betyder att 1,9 procent av beståndet av elhybrider kommer att avregistreras årligen.

Andelen avregistrerade laddhybrider av beståndet har varit relativt hög under flera år och har nästan uteslutande utgjorts av exporterade bilar. Under 2024 och början av 2025 tycks dock exporten ha stabiliserats och bedöms kunna minska något framöver. Trafikanalys bedömer därför att andelen avregistrerade laddhybrider kommer vara 7,1 procent av beståndet av laddhybrider årligen för hela prognosperioden, vilket är medelvärde för de fyra senaste åren.

Andelen avregistrerade etanolbilar av beståndet har gradvis ökat till följd av att bilarna blir äldre och därmed skrotas i allt större omfattning. Trafikanalys bedömer att andelen avregistrerade etanolbilar av etanolsbilsbeståndet kommer att öka från 4,5 procent 2025 till 4,9 procent 2028.

Andelen avregistrerade gasbilar av beståndet gasbilar har legat på en ganska hög, men stabil nivå under flera års tid till följd av en omfattande export av begagnade gasbilar, samt en del skrotning. Trafikanalys bedömer att andelen avregistrerade gasbilar kommer att vara 9,1 procent per år under prognosperioden, samma andel som under 2024.

Avställda personbilar efter drivmedel

Drivmedelsfördelningen för de avställda fordonen utgår från den historiska utvecklingen och antaganden baserat på denna. Under 2024 minskade antalet avställda bilar något, framför allt antalet bensin- och dieslbilar. Denna förändring kan möjligen vara ett uttryck för en brist på begagnade bilar till följd av lågt antal nyregistrerade personbilar de senaste åren, samt en hög export av begagnade bensin- och dieslbilar.

Statistiken visar att andelen bensinbilar bland de avställda fordonen har minskat med 1–2 procentenheter varje år sedan 2009. Samtidigt har andelen avställda dieslbilar ökat från år till år, dock har ökningen varit väldigt blygsam de senaste tre åren. Till följd av det lägre antalet dieslbilar i trafik bedömer vi att antalet avställda dieslbilar inte kommer att öka lika snabbt framöver. Andelen avställda dieslbilar har därför sänkts till en årlig tillväxt på 0,5 procent. Bland de alternativa drivmedlen är det tämligen få fordon som är avställda, men under 2024 ökade antalet och andelen avställda elbilar av beståndet, medan laddhybrider låg kvar på ungefär samma nivå som 2023. Andelen avställda elbilar bedömer vi därför öka från 1,8 procent av beståndet 2024 till 3,4 procent 2028. För laddhybrider bedömer vi att andelen avställda fordon ökar från 1,6 procent av beståndet 2024 till 2,8 procent 2028. Även andelen avställda elhybrider bedöms öka något, från 0,7 procent av beståndet 2024 till 1,1 procent 2028.

Andelen personbilar som kan drivas med gas som är avställda har legat still på en tämligen oförändrad nivå de senaste åren. Trafikanalys bedömer därför att andelen avställda gasbilar kommer vara 0,4 procent av beståndet under samtliga prognosår. Andelen avställda etanolbilar har gradvis ökat under flera år. Trafikanalys bedömer att ökningen kommer att fortsätta från 1,5 procent av beståndet 2024 till 2,3 procent 2028.

Personbilar i trafik efter drivmedel

Personbilar i trafik per drivmedel beräknas utifrån antalet personbilar i beståndet. Vi adderar nästkommande års prognostiserade antal nyregistrerade bilar per drivmedel och subtraherar de avregistrerade och avställda.⁴²

Uppföljning av 2024 års prognoser

Trafikanalys prognos för det totala antalet nyregistrerade personbilar 2024 hamnade 4 procent för lågt jämfört med utfallet. Störst absoluta avvikelser per drivmedel uppstod för bensin- och elfordon. Framför allt var det antalet bensinbilar som översteg prognosen i sådan grad att det både påverkade det totala antalet nyregistrerade personbilar, samt fördelningen av de olika drivmedlen. Antalet, och andelen, nyregistrerade bensinbilar och elbilar var klart högre än prognostiserat, samtidigt som antalet nyregistrerade laddhybrider var lägre än prognostiserat. Andelen laddbara bilar var prognostiserat till 58 procent av de nyregistrerade bilarna och utfallet blev 57 procent. För övriga drivmedel var det relativt små avvikelser, vilket framgår i Tabell 3.2.

⁴² Se formel 4, kapitel 7.

Tabell 3.2. Prognos och utfall av nyregistrering av personbilar fördelat på drivmedel, år 2024.⁴³

	<i>Bensin</i>	<i>Diesel</i>	<i>El</i>	<i>Elhybrid</i>	<i>Ladd-hybrid</i>	<i>Etanol</i>	<i>Gas</i>	<i>Totalt</i>
Prognos	55 990	21 807	84 862	27 071	69 432	5 000	1 862	266 024
Utfall	66 449	22 158	94 839	25 468	63 274	4 006	1 106	277 338
Absolut differens	-10 459	-351	-9 977	1 603	6 158	994	756	-11 314
Relativ differens	-16%	-2%	-11%	6%	10%	25%	68%	-4%
Fördelning prognos	21%	8%	32%	10%	26%	2%	1%	100%
Fördelning utfall	24%	8%	34%	9%	23%	1%	0%	100%

Prognosen för antalet personbilar i trafik, fördelat per drivmedel hamnade nära det faktiska utfallet (Tabell 3.3). Sett till fördelningen mellan de olika drivmedlen i trafik var det främst antalet dieslbilar som underskattades i prognosen.

Tabell 3.3. Prognos och utfall av personbilar i trafik fördelat på drivmedel, år 2024.⁴⁴

	<i>Bensin</i>	<i>Diesel</i>	<i>El</i>	<i>Elhybrid</i>	<i>Ladd-hybrid</i>	<i>Etanol</i>	<i>Gas</i>	<i>Totalt</i>
Prognos	2 329 772	1 540 707	351 768	212 264	311 601	165 901	34 781	4 947 332
Utfall	2 337 500	1 558 131	358 260	209 152	313 546	166 793	34 138	4 977 791
Absolut differens	-7 728	-17 424	-6 492	3 112	-1 945	-892	643	-30 459
Relativ differens	0%	-1%	-2%	1%	-1%	-1%	2%	-1%
Fördelning prognos	47%	31%	7%	4%	6%	3%	1%	100%
Fördelning utfall	47%	31%	7%	4%	6%	3%	1%	100%

Jämförelse med föregående års prognos

Mellan varje års prognoser kommer våra antaganden att justeras utifrån rådande förutsättningar när prognosen publiceras. Det påverkar i första hand prognosen för antalet nyregistrerade fordon för det innevarande året, men på sikt påverkas även prognosen för antalet fordon i trafik. För att illustrera vad de förändrade antagandena innebär för prognosen på sikt gör vi här en jämförelse mellan förra årets prognos för personbilar i trafik per drivmedel, som sträckte sig till 2027, med årets prognos för 2027 (Tabell 3.4).

⁴³ Kategorin Övrigt redovisas ej

⁴⁴ Kategorin Övrigt redovisas ej.

Tabell 3.4. Jämförelse mellan 2024 års prognos och 2025 års prognos för antalet personbilar i trafik per drivmedel, för prognosåret 2027.

	<i>Bensin</i>	<i>Diesel</i>	<i>El</i>	<i>Elhybrid</i>	<i>Laddhybrid</i>	<i>Etanol</i>	<i>Gas</i>	<i>Totalt</i>
Prognos 2024	2 114 553	1 394 260	588 861	275 621	417 873	141 960	32 093	4 965 653
Prognos 2025	2 160 815	1 394 388	595 545	258 786	432 172	137 121	24 973	5 004 291
Absolut differens	46 261	128	6 684	-16 836	14 299	-4 839	-7 119	38 638
Relativ differens	2%	0%	1%	-6%	3%	-3%	-22%	1%

När vi jämför prognosutfallet för 2027 för de två olika prognoserna så är det en del drivmedel som har lite större avvikelse. Konjunkturinstitutets prognos för Sveriges återhämtning ur lågkonjunkturen är lite mer optimistisk än för ett år sedan, samtidigt som vi bedömer att något färre bilar kommer att vara avställda och att något färre bilar kommer att exporteras under kommande år. Det get sammantaget en något högre prognos för antalet personbilar i trafik, vilken sedan fördelas per drivmedel.

Sett till absoluta tal så gäller den största förändringen bensinbilarna där vi nu har 54 500 fler bilar i trafik för 2027. Skillnaden förklaras av lite fler nyregistrerade bensinbilar då våra senaste prognoser för antalet nyregistrerade bensinbilar varit för låg. Framför allt är det privatpersoner som köper och leasar bensinbilar i större utsträckning än vad som tidigare prognostiserats. Till det så är det färre avregistrerade bensinbilar i årets prognos till följd av lägre export av begagnade bensinbilar.

Störst procentuell skillnad mellan de två prognoserna har gasbilarna. Skillnaden för gas, och etanol, förklaras av att vi i år gör bedömningen att det inte kommer att nyregistreras några gas eller etanolbilar framöver, vilket medför att antalet i trafik minskar. Vi har även gjort en ny bedömning för antalet elhybrider, där vi föregående år bedömde att utvecklingen för drivmedlet skulle stagnera. Nu har vi i stället bedömt att antalet elhybrider gradvis kommer minska.

3.3 Koldioxidutsläpp från personbilar

Trafikanalys har även prognostiserat de genomsnittliga koldioxidutsläppen mätt i gram per kilometer för nyregistrerade personbilar enligt WLTP-testcykeln.

Prognosen för de genomsnittliga koldioxidutsläppen för nyregistrerade personbilar utgår från tre olika metoder. Alla tre metoder utgår från statistik över nyregistrerade personbilers genomsnittliga koldioxidutsläpp mätt i gram per kilometer.⁴⁵ Trafikanalys statistik är baserad på den utsläppsuppgift per fordon som finns registrerad i vägtrafikregistret. De flesta fordon

⁴⁵ Trafikanalys statistik skiljer sig från den Transportstyrelsen redovisar enligt EU förordning 443/2009/EG och EU förordning 510/2011/EG. Skillnaden är att i Trafikanalys uppgifter ingår alla personbilar medan Transportstyrelsen i enlighet med förordningarna ska ta bort husbilar, ambulanser, rallybilar, polisbilar och andra fordon för särskilda ändamål. Skillnaden innebär att Trafikanalys statistik visar något högre koldioxidutsläpp mätt i gram per kilometer jämfört med Transportstyrelsens redovisning.

som beskattas utifrån koldioxidutsläpp har ett värde för utsläpp registrerat i vägtrafikregistret. Värdet är uppmätt av fordonstillverkaren enligt gällande EU-regler.

Prognosmetod 2025

Trafikanalys har tillämpat tre olika metoder för att prognostisera utsläppsvärdena av koldioxid för nyregistrerade personbilar.

- Metod 1: Trend för den historiska utvecklingen av genomsnittet för alla nya bilar från 2019.
- Metod 2: Utsläppsvärden är som föregående år för respektive drivmedel, men de genomsnittliga utsläppen minskar till följd av högre grad av elektrifiering enligt vår prognos.
- Metod 3: Trend av den historiska utvecklingen sedan 2019 för respektive drivmedel, samt en omfördelning mot mer elektrifierade fordon enligt vår prognos.

Under några års tid kunde vi inte se någon utsläppsminskning för respektive drivmedel och förordade då metod 2. Med allt fler registrerade värden enligt WLTP har ett mönster för de olika drivmedlens utsläpp per km blivit alltmer tydligt. Laddhybridernas utsläpp av gram CO₂ per km har minskat årligen. Sannolikt till följd av större batterier och längre räckvidd på el. Diesebilarna har haft den motsatta utvecklingen med stigande utsläpp de senaste åren.

Antalet nyregistrerade dieselmotorer har minskat de senaste åren, men de har snabbt fått en allt högre tjänstevikt, framför allt dieselmotorer som köps av företag. Trafikanalys bedömning är att de dieselmotorer som nu registreras främst är fordon som används inom olika verksamheter och där det saknas motsvarande fordon med andra drivmedel och lägre utsläpp. För övriga drivmedel, bensin, elhybrid, etanol och gas, syns egentligen ingen förändring av de genomsnittliga utsläppen över tid.

Det som framför allt påverkar det genomsnittliga utsläppsvärdet för nyregistrerade personbilar är därmed främst antalet nyregistrerade elbilar och laddhybrider. De enskilda drivmedlens utsläppsnivå har en låg påverkan av det genomsnittliga utsläppsvärdet. Möjligen med undantag för laddhybrider eftersom det registreras ganska många av dessa, och utsläppsvärdet tycks fortsätta att minska.

Mot bakgrund av det förordar Trafikanalys utfallet av modell 2. Det innebär att det genomsnittliga utsläppsvärdet för nyregistrerade personbilar under 2025 blir 62 gram, vilket är en minskning jämfört med 2024 när värdet var 65 gram. Minskningen förklaras av att prognosen har ett högre antal elbilar jämfört med 2024. I takt med att vi prognostiserar fler elbilar av de nyregistrerade bilarna minskar sedermera det genomsnittliga utsläppen till 46 gram till 2028.

Uppföljning av prognosen för 2024

Under ett antal år har det genomsnittliga utsläppsvärdet för flera drivmedel inte förändrats nämnvärt från år till år. Minskningen av utsläpp för nyregistrerade personbilar har i stället kommit till av förändrad drivmedelsfördelning i och med att allt fler laddbara bilar har registrerats. Detta kom att förändras under 2024 med ett lägre antal nyregistrerade elbilar jämfört med tidigare innebar att de genomsnittliga utsläppen för nyregistrerade bilar ökade från 63 gram CO₂/km 2023 till 65 gram 2024.

Vår prognos för 2024 var 67 gram. Anledningen till att värdet blev något lägre än prognostiserat var för att antalet nyregistrerade elbilar översteg vår prognos.

3.4 Ägarkategori för personbilar

Varje år redovisar Trafikanalys statistik över hur antalet personbilar i trafik fördelas på juridiska personer respektive privatpersoner. Bland privatpersoner ingår också de som leasar en bil privat. Fördelningen av antalet fordon i trafik för personbilar per ägarform har legat stabilt över tid. Den stabiliteten återspeglas i de prognoser Trafikanalys har genomfört gällande ägarkategori.

Prognosmetod 2025

Fördelningen mellan personbilar som nyregistreras på en fysisk person och en juridisk person är generellt sett tämligen stabil. Under de senaste 10 åren har i snitt 44 procent av alla nya bilar registrerats på en fysisk person, och resterande på en juridisk. Skillnaderna från år till år brukar vara marginella med en justering på som mest en eller två procentenheter.

Under 2023 var andelen nya bilar som registrerades på en fysisk person 35 procent, vilket var 11 procent-enheter lägre än under 2022. Under 2024 ökade antalet nyregistrerade bilar med en fysisk person som ägare till 38 procent. Det är en viss ökning från 2023, men fortfarande långt under vad som är normalfallet. Antalet privatleasade bilar minskade under 2024 jämfört med 2023, samtidigt som antalet bilar som köptes av en privatperson ökade något.

Trafikanalys bedömer att hushållens minskade köpkraft förklarar den påtagliga minskningen av antalet nyregistrerade bilar. I takt med att konjunkturen förbättras bedömer vi att antalet nyregistrerade personbilar som registreras på en fysisk person gradvis kommer att öka framöver och uppgå till 45 procent av de nyregistrerade bilarna till 2028.

Av de bilar som registrerades på en fysisk person 2024 var 42 procent leasingbilar, vilket var en minskning med 4 procentenheter jämfört med 2023. Trafikanalys bedömer att privatleasingmarknaden kommer att återhämta sig under de kommande åren. Prognosen för 2025 är att 44 procent av alla nya bilar som registreras på en fysisk person är leasingbilar, och att andelen sedan stiger till 51 procent 2028.

Fördelningen av bilar som ägs av kvinnor eller män är relativt stabil. Dock finns det en långsam trend mot att kvinnor äger en allt större andel av personbilarna i trafik. Mot bakgrund av detta har vi valt att räkna upp andelen personbilar i trafik som ägs av kvinnor med 0,1 procentenheter årligen.

Fördelningen av personbilar i trafik som ägs av en fysisk eller juridisk person är över lag väldigt stabil över tid och ungefär 80 procent av personbilarna i trafik ägs av en fysisk person. Prognosen bygger på samma fördelning som föregående år, vilket innebär att 79,4 procent av alla personbilar i trafik är prognostiserade att ägas av en fysisk person.

Antalet personbilar som ägs av enskilda firmor har gradvis minskat under de senaste åren, från 518 000 år 2017 till 470 000 år 2024. Vi har därför valt att använda trendutveckling från 2018 till 2024 för att prognostisera utvecklingen fram till 2028.

Uppföljning av prognosen för 2024

Prognosen för 2024 var att 35 procent av alla nya bilar skulle registreras på en fysisk person, utfallet blev 38 procent. Fördelningen mellan personbilar ägda av fysiska personer och personbilar ägda av juridiska personer var prognostiserade till 79,1 procent fysiska person och 20,9 procent för juridiska personer. Utfallet blev snarlikt, 79,4 för fysiska personer och resten juridiska personer. I fördelningen mellan män och kvinnor prognostiserade vi att kvinnor skulle

äga 36 procent av alla personbilar i trafik, utfallet blev 35,9. Även andelen personbilar ägda av juridiska personer som ägs av personliga företag (enskild firma) antogs vara samma 2024 som 2023, det vill säga 46,1 procent, utfallet blev 45,9 procent.

4 Korttidsprognos lätta lastbilar

I detta kapitel beskrivs hur prognosen för lätta lastbilar är framtagen. Lastbil är en bil som är inrättad huvudsakligen för godstransport. Som lätt lastbil räknas en lastbil med en totalvikt av högst 3,5 ton. Kapitlet innehåller också uppföljning av fjolårets prognos och utfall.

4.1 Antal lätta lastbilar

Nyregistrerade lätta lastbilar

Antalet nyregistrerade lätta lastbilar har prognostiserats med hjälp av förändringen av BNP i procent och antalet nyregistrerade lätta lastbilar året innan (se vidare avsnitt 7.4). Det är den modell vi vanligen använder och vi gör bedömningen att det är lämpligast att tillämpa den även i årets prognos, trots det osäkra världsläget (se vidare avsnitt 1.3). Modellen ger att nyregistreringen under 2025 kommer uppgå till cirka 40 000 lätta lastbilar, och sedan öka ytterligare något under år 2026 (cirka 42 000 lätta lastbilar) och 2027 (cirka 43 000 lätta lastbilar), för att därefter minska något till år 2028 (cirka 42 000 lätta lastbilar).

Avregistrerade lätta lastbilar

Antalet avregistrerade fordon bedöms vara 4 procent av föregående års fordonsbestånd under hela prognosperioden.

Andelen avregistrerade lätta lastbilar av tidigare års bestånd steg kraftigt under 2024 till 5,2 procent av beståndet i trafik året innan. De fyra föregående åren låg andelen på mellan 3,4 och 3,8 procent av föregående års bestånd. Åren dessförinnan (2018–2019) låg avregistreringarna lite högre, 4,2 respektive 4,3 procent. De avregistrerade lätta lastbilarna består av skrotade lätta lastbilar, administrativt skrotade lätta lastbilar och exporterade lätta lastbilar.

År 2024 ökade både antalet administrativt skrotade lätta lastbilar och exporten av lätta lastbilar. Vi bedömer att antalet administrativt skrotade lätta lastbilar inte kommer fortsätta ligga på samma höga nivå som 2024. Vår bedömning att motsvarande 4 procent av föregående års bestånd kommer att avregistreras stämmer relativt väl med avregistreringarna det första kvartalet år 2025 och motsvarar medlet för avregistreringar de senaste 7 åren.

Avställda lätta lastbilar

Andelen avställda lätta lastbilar är 26,2 procent hela prognosperioden.

Under de tio senaste åren har andelen avställda lätta lastbilar av det totala beståndet varierat mellan 25,8 och 27,6 procent. 26,2 procent motsvarar medelvärdet för de senaste 5 åren.

Lätta lastbilar i trafik

Lätta lastbilar i trafik beräknas utifrån det senaste kända beståndet, det vill säga lätta lastbilar i trafik samt avställda personbilar. Till det adderas nästa års prognostiserade antal nyregistrerade lätta lastbilar och antalet prognostiserade avregistrerade bilar tas bort. Efter det tas även det prognostiserade antalet avställda lätta lastbilar bort, enligt formel (3) i avsnitt 7.1.

Uppföljning av prognosen från 2024 av lätta lastbilar

Uppföljningen av prognosen för lätta lastbilar för 2024 visar att prognosen för antalet nyregistrerade fordon överskattades med 6 procent. Den största skillnaden mellan prognos och utfall gäller antalet fordon som avregistrerades. Där underskattade vi i fjolårets prognos utfallet med 30 procent. Antalet avställda lätta lastbilar blev 5 procent lägre än prognostiserat (Tabell 4.1). Sammantaget ledde detta till att vår prognos för antalet fordon i trafik blev något för högt ställd.

Tabell 4.1. Prognos och utfall för antal lätta lastbilar i trafik, antal avställda, antal nyregistreringar och antal avregistreringar, år 2024.

	I trafik	Avställda	Nyregistrerade	Avregistrerade
Prognos	624 047	230 812	43 114	30 314
Utfall	618 274	220 317	40 587	43 385
Absolut differens	5 773	10 495	2 527	-13 071
Relativ differens	0,9%	4,8%	6,2%	-30%

4.2 Drivmedelsfördelning för lätta lastbilar

Nyregistrerade lätta lastbilar efter drivmedel

För att ta fram prognoser på nyregistrerade lätta lastbilar per drivmedel gör vi först en prognos av det totala antalet nyregistrerade lätta lastbilar, se avsnitt 4.1. Sedan bedömer vi andelen nyregistrerade lätta lastbilar per drivmedel av totalt antal nyregistrerade lätta lastbilar.

EI: Andelen nyregistrerade eldrivna lätta lastbilar av samtliga nyregistrerade lätta lastbilar har ökat från 1,3 procent år 2018 när bonus malus-systemet infördes till 21 procent år 2024. Ökningen i procentenheter var som snabbast år 2022 och 2023, då ökningen var 6,5 respektive 5,3 procentenheter. År 2024 bromsade ökningstakten in. Det var till och med något färre nyregistrerade eldrivna lätta lastbilar än året innan, även om andelen ökade med 1,9 procentenheter. Detta trots att det från februari 2024 var möjligt att söka stöd för eldrivna lätta lastbilar på upp till 50 000 kronor per lastbil.⁴⁶

⁴⁶ SFS 2024:18 Förordning om ändring i förordningen (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon, <https://svenskfattningssamling.se/sites/default/files/sfs/2024-01/SFS2024-18.pdf>.

1 januari 2025 sänktes stödnivån till 40 000 kr.⁴⁷ Den stödnivån kommer ligga kvar till 1 oktober.⁴⁸ I fjolårets prognos överskattade vi andelen eldrivna lätta lastbilar, då vi bedömde att stödet skulle ge en större ökning i försäljningen än vad utfallet blev.

En möjlig förklaring till fjolårets förhållandevis låga andel eldrivna lätta lastbilar är att reduktionsplikten för diesel sänktes från 30,5 procent år 2023 till 6 procent år 2024.⁴⁹ Vilket leder till en lägre kostnad för fossila drivmedel. Reduktionsplikten kommer åter att höjas till 10 procent för bensin och diesel under 2025, men avsikten är då att kompensera eventuell kostnadsökning med sänkta skatter på bensin och diesel⁵⁰, se vidare kapitel 2. Trots detta visar en studie om elektrifieringen av lätta lastbilar som vi låtit göra, att det för vissa fall för transportföretag redan idag är nära prisparitet mellan eldrivna och dieseldrivna lätta lastbilar.⁵¹ Samma studie lyfter också att priset på batterier förväntas fortsätta minska.

De stängare europeiska kraven på genomsnittliga koldioxidutsläpp från nya fordon skulle börja gälla år 2025. Nu har det aviserats att kraven kan uppfyllas som ett genomsnitt för 3 år, vilket minskar pressen att få ner de genomsnittliga utsläppen i början av perioden, se vidare i kapitel 2.1. Sammantaget gör den lägre försäljningen av eldrivna lätta lastbilar år 2024, nedtrappningen av klimatbonusen, förändringen av reduktionsplikten och det justerade införandet av EU:s skärpta regler att vi i årets prognos har en långsammare elektrifieringstakt än i fjolårets prognos.

Ny bedömning för 2025: Andelen eldrivna lätta lastbilar av de nyregistrerade lätta lastbilarna bedöms öka 2 procentenheter jämfört med föregående år 2025–2026, och därefter med 4 procentenheter jämfört med föregående år 2027–2028. Andelen eldrivna lätta lastbilar bedöms därmed uppgå till 33 procent år 2028.

Laddhybrider: Antalet nyregistrerade lätta laddhybridlastbilar har varit få med några enstaka nyregistrerade fordon per år. Under 2022 ökade de till några hundra, men under 2023 nyregistrerades nästan inga lätta laddhybridlastbilar. Förklaringen till det varierande antalet är att det funnits få modeller tillgängliga. Under 2024 ökade åter antalet lätta laddhybridlastbilar till strax över 200. Under första kvartalet 2025 registrerades fler än under hela 2024. Vi har därför ökat andelen lätta laddhybridlastbilar i vår prognos jämfört med tidigare år.

Ny bedömning för 2025: Andelen lätta laddhybridlastbilar bedöms vara 4 procent av de nyregistrerade lätta lastbilarna under 2025 och därefter öka med 0,5 procentenheter under resten av prognosperioden.

Elhybrider: Nyregistrerade lätta lastbilar som är elhybrider har fram till år 2024 bara varit några enstaka om året. Första kvartalet 2025 kan vi dock se att antalet elhybrider har ökat och att de utgjorde 1,6 procent av nyregistreringarna, 134 stycken. Vi har därför valt att öka andelen elhybrider i vår prognos.

⁴⁷ SFS 2024:19 Förordning om ändring i förordningen (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon, Svensk författningssamling, <https://svenskforfattningssamling.se/doc/202419.html>.

⁴⁸ Regeringen och Regeringskansliet, 'Stödet på 40 000 kronor till lätta ellastbilar förlängs', Regeringskansliet (Regeringen och Regeringskansliet, 8 May 2025) <https://regeringen.se/pressmeddelanden/2025/05/stodet-pa-40-000-kronor-till-latta-ellastbilar-forlans/>.

⁴⁹ Lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel, , www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-20171201-om-reduktion-av-vaxthusgasutslapp_sfs-2017-1201.

⁵⁰ Regeringskansliet, 'Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt', (Regeringen och Regeringskansliet, 16 september 2024) www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2024/09/promemoria-hallbarhetskriterier-for-vissa-branslen-och-en-ny-reduktionsplikt/.

⁵¹ Håkan Johansson, Kunskapsunderlag om lätta lastbilar, kvalitativ analys avseende utvecklingen av teknik och drivlina för lätta lastbilar fram till 2035.

Ny bedömning för 2025: Trafikanalys bedömer att andelen nyregistrerade elhybrider kommer att vara 1,6 procent av de nyregistrerade lätta lastbilarna.

Etanol: Antalet nyregistrerade lätta lastbilar som kan drivas med etanol ökade från 0,03 procent år 2017 till 3,7 procent av de nyregistrerade lätta lastbilarna år 2024. 2018 infördes bonus-malus-systemet med förhöjd fordonsskatt baserat på fordonens koldioxidutsläpp de första 3 åren. Under denna tid betalades ingen förhöjd fordonsskatt för lätta lastbilar med etanoldrift.⁵² De etanoldrivna lätta lastbilarna som nyregistrerades under denna period var främst av typen större pickups. Sedan 1 februari 2025 har fordon som kan drivas med etanol fått förhöjd skatt de första 3 åren.⁵³ Det innebär att den skattemässiga fördel som etanoldrivna fordon hade tidigare nu har tagits bort. Därför har vi kraftigt sänkt vår prognos för lätta lastbilar som kan drivas med etanol jämfört med tidigare prognos.

Ny bedömning för 2025: Andelen lätta lastbilar som kan drivas med etanol bedöms vara 2 procent år 2025 för att därefter minska till 0 procent.

Gas: Andelen lätta lastbilar som kan drivas med fordonsgas var under perioden 2017–2020 mellan 1,8 och 2,3 procent. 2022–2024 har andelen varit lägre, 0,4 till 0,7 procent. Sista halvan av år 2024 var antalet betydligt lägre än första halvan av året.

I Trafikanalys fordonsstatistik definieras gasfordon som fordon som har naturgas, biogas eller metangas som första eller andra drivmedel. Fordon där fordonsgasen används som inblandning och som ej enbart kan köras på gas redovisas under det huvudsakliga drivmedlet.⁵⁴ En majoritet av de lätta lastbilar som kan drivas med gas och som såldes under 2024 kom från VW-koncernen. VW-koncernen erbjuder inte längre gasdrivna lätta lastbilar vilket innebär att utbudet av modeller minskat.⁵⁵ Då övriga tillverkare endast sålt något enstaka fordon om året så bedömer vi att antalet nyregistrerade lätta lastbilar som kan drivas med gas som mycket lågt.

Ny bedömning för 2025: Antalet gasdrivna lätta lastbilar bedöms vara 0 under hela prognosperioden.

Bensin: Antalet lätta lastbilar som drivas med bensin har legat på en låg, men relativt jämn nivå de senaste tio åren. Trafikanalys bedömer att lätta lastbilar med bensin kommer att ligga kvar på samma nivå som tidigare år.

Ny bedömning för 2025: Bensindrivna lätta lastbilar bedöms vara samma som året innan, 2,9 procent av de nyregistrerade lätta lastbilarna.

Diesel: Andelen dieseldrivna lätta lastbilar har minskat från 93 procent 2018 till 71 procent år 2024. Vår bedömning är att andelen kommer fortsätta att minska. Den ökade marknadsandelen för eldrivna lätta lastbilar, men även laddhybrider och andra alternativa drivmedel antas ske på bekostnad av de dieseldrivna lätta lastbilarna. Vi beräknar andelen dieseldrivna lätta lastbilar som en restpost. Andelen dieseldrivna lätta lastbilar av de nyregistrerade fordonen bedöms därmed minska till 57 procent år 2028. Minskningen i årets prognos är betydligt lägre än vad vi bedömde i prognosen 2024.

⁵² SFS 2017:1215 Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227), www.lagboken.se/lagboken/start/skatteratt/vagtrafikskattelag-2006227//d_3125590-sfs-2017_1215-lag-om-andring-i-vagtrafikskattelagen-2006_227.

⁵³ SFS 2024:1134 Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227).

⁵⁴ Trafikanalys, 'Kvalitetsdeklaration Fordon 2024'.

⁵⁵ Trafikanalys, 'Handling #1 i Utr. 2025/2'.

Uppföljning av prognosen från 2024 för lätta lastbilar per drivlina

I prognoserna för 2024 överskattade vi det totala antalet nyregistrerade lätta lastbilar. Detta i kombination med att vi överskattade andelen eldrivna lätta lastbilar, gjorde att vår prognos för antalet eldrivna lätta lastbilar blev 37 procent för hög. Däremot så underskattade vi antalet lätta laddhybridlastbilar, som blev nästan 3 gånger fler än i vår prognos, även om det fortfarande rör sig om relativt få fordon (Tabell 4.2). Som en följd av att vi överskattade andelen eldrivna lätta lastbilar, underskattade vi andelen dieseldrivna lätta lastbilar. Men eftersom vår prognos för det totala antalet var något låg, blev avvikelsen i antal begränsad, cirka 3 procent.

Tabell 4.2. Prognos och utfall av nyregistrerade lätta lastbilar fördelat på drivmedel, år 2024.

	<i>Bensin</i>	<i>Diesel</i>	<i>El</i>	<i>Elhybrider</i>	<i>Laddhybrider</i>	<i>Etanol</i>	<i>Gas</i>
Prognos, antal	1 247	28 152	11 613	21	86	1 737	259
Utfall, antal	1 173	28 920	8 464	16	226	1 515	269
Absolut differens	74	-768	3 149	5	-140	222	-10
Relativ differens	6%	-3%	37%	29%	-62%	15%	-4%
Prognos, andel	3%	65%	27%	0 %	0,2%	4%	0,6%
Utfall, andel	3%	71%	21%	0%	0,6%	4%	0,7%

Avregistrerade lätta lastbilar efter drivmedel

I våra prognoser för avregistrerade lätta lastbilar gör vi först en bedömning av hur stor avregistreringen kommer bli totalt sett som andel av föregående års fordonsbestånd, se avsnitt 4.1. Därefter gör vi motsvarande bedömning per drivmedel. För att säkerställa att bedömningen per drivmedel ger samma resultat som andelen för hela fordonsflottan, viktas vi antalet lätta lastbilar i beräkningen för att stämma med vår övergripande bedömning. Den avregistrerade andelen lätta lastbilar per drivmedel som vi beskriver nedan avser den oviktade andelen.

Bedömningarna är generellt osäkra. En osäkerhet är hur exporten av begagnade lätta lastbilar kommer att utvecklas. För personbilar har vi sett att exporten ökat under ett par års tid och att det främst gäller nyare fordon.⁵⁶ I vår bedömning av utvecklingen utgår vi från data tidigare år. De högre exportsiffrorna för lätta lastbilar ser vi först år 2024. Andelarna lätta lastbilar som drivs med alternativa drivmedel i flottan är fortfarande låg. Det ger en extra utmaning för vår prognos. Generellt utgår vi från en något större export än tidigare av lätta lastbilar, om än inte fullt lika hög som år 2024.

El: 2024 låg andelen avregistrerade eldrivna lätta lastbilar på 3,9 procent, betydligt högre än de tre föregående åren, då andelen låg mellan 1,2 och 1,4 procent. Ökningen beror på att andelen exporterade lätta lastbilar ökade från 1 procent år 2023 till 3,6 procent år 2024. Det preliminära antalet avregistrerade eldrivna lätta lastbilar under första kvartalet år 2025 uppräknat till helår ger ungefär lika många avregistrerade eldrivna lätta lastbilar som 2024.

⁵⁶ Trafikanalys, *Exporten av begagnade personbilar under 2024*, www.trafa.se/vagtrafik/export-av-begagnade-personbilar-2024-15270/.

Samtidigt så ökar antalet lätta eldrivna lastbilar i beståndet något. Därför har vi en något lägre andel avregistrerade eldrivna lätta lastbilar år 2025 jämfört med år 2024.

Ny bedömning för 2025: Andelen avregistrerade eldrivna lätta lastbilar bedöms vara 3,3 procent under hela prognosperioden.

Laddhybrider: Antalet avregistrerade lätta laddhybridlastbilar var mellan 0 och 3 fordon per år fram till 2023. 2024 var antalet 8 avregistrerade lätta laddhybridlastbilar, motsvarande 1,8 procent av föregående års bestånd. Vi har ökat andelen lätta laddhybridlastbilar i vår prognos för nyregistrerade lätta lastbilar (se ovan). När det finns flera lätta laddhybridlastbilar i beståndet bedömer vi också att andelen som avregistreras kommer att öka och har därför gjort samma antagande om andel som för eldrivna lätta lastbilar.

Ny bedömning för 2025: Andelen avregistrerade lätta laddhybridlastbilar bedöms vara 3,3 procent under hela prognosperioden.

Elhybrider: Antalet avregistrerade lätta elhybridlastbilar har varierat mellan 0 och 6 fordon de senaste 7 åren. För personbilar är andelen avregistrerade elhybridfordon längre än motsvarande andel elbilar och laddhybrider. Vår bedömning är att samma förhållande kommer gälla för lätta lastbilar.

Ny bedömning för 2025: Andelen avregistrerade lätta elhybridlastbilar bedöms vara 2,2 procent under hela prognosperioden, motsvarande medelvärdet för de senaste 7 åren.

Etanol: Andelen avregistrerade lätta lastbilar som kan drivas med etanol har varit 1,4 procent både år 2023 och 2024. De preliminära uppgifterna avseende avregistreringarna första kvartalet 2025 indikerar liknade nivåer för helåret 2025. Vår bedömning är att andelen kommer ligga kvar på den nivån under hela prognosperioden.

Ny bedömning för 2025: Andelen avregistrerade lätta lastbilar som kan drivas med etanol bedöms vara 1,4 procent under hela prognosperioden.

Gas: Mellan 2017 och 2023 har andelen avregistrerade lätta lastbilar som kan drivas med gas legat mellan 4,8 och 7,5 procent. 2024 ökade andelen till 10 procent, främst beroende av en hög export. De preliminära uppgifterna avseende avregistreringarna första kvartalet år 2025 indikerar att andelen avregistreringar av beståndet kommer vara på en lika hög nivå år 2025 som år 2024. Vi bedömer att den andelen kommer bestå hela prognosperioden.

Ny bedömning för 2025: Andelen avregistrerade lätta lastbilar som kan drivas med gas bedöms vara 10 procent hela prognosperioden.

Bensin: Mellan 2020 och 2023 har andelen avregistrerade bensindrivna lätta lastbilar legat mellan 3,0 och 3,8 procent. År 2024 ökade andelen till 6,5 procent, främst beroende av andelen administrativt skrotade bensindrivna lastbilar ökade till 4,1 procent av 2023 års fordonbestånd. Vi bedömer att andelen administrativt skrotade bensindrivna lätta lastbilar inte kommer ligga kvar på samma höga nivå som år 2024 och att den totala andelen avregistrerade bensindrivna lätta lastbilarna kommer vara den samma som medelvärdet av åren 2020 - 2023. Det stämmer också relativt väl med det preliminära antalet avregistrerade bensindrivna lätta lastbilar under första kvartalet i år.

Ny bedömning för 2025: Andelen avregistrerade bensindrivna lätta lastbilar bedöms vara 3,5 procent under hela prognosperioden.

Diesel: Mellan 2020 och 2023 har andelen avregistrerade dieseldrivna lätta lastbilar legat mellan 3,3 och 3,9 procent. År 2018 och 2019 var nivån något högre, 4,2 procent. År 2024 ökade andelen till 5,0 procent, jämfört med 3,5 året innan. Ökningen beror främst på att

andelen exporterade dieseldrivna lätta lastbilar ökade från 2,0 till 2,9 procent. Vi bedömer att andelen framöver kommer vara något högre jämfört med år 2020–2023, vilket också ligger i linje med den preliminära andelen avregistrerade dieseldrivna lätta lastbilar under första kvartalet i år.

Ny bedömning för 2025: Andelen avregistrerade dieseldrivna lätta lastbilar bedöms vara 4,2 procent under hela prognosperioden.

Övriga drivmedel: Andelen avregistrerade lätta lastbilar med övriga drivmedel bedöms vara samma som år 2024, 2,7 procent av fjolårets bestånd under hela prognosperioden.

Avställda lätta lastbilar efter drivmedel

I vår prognos beräknar vi antalet avställda lätta lastbilar per drivmedel genom att först göra en bedömning av andelen avställda lätta lastbilar i förhållande till beståndet (se avsnitt 4.1). Därefter gör vi en bedömning av fördelningen på drivlinor för de lätta lastbilar som är avställda. Bedömningen av drivmedelsfördelningen bland de avställda fordonen baseras på den historiska utvecklingen.

EI: Andelen avställda eldrivna lätta lastbilar bedöms öka något i takt med att antalet elfordon ökar i beståndet. I prognosen ökar andelen eldrivna lätta lastbilar från 1,0 procent av de avställda lätta lastbilarna 2025 till 1,9 procent 2028.

Laddhybrider: Andelen avställda lätta laddhybridlastbilar bedöms öka något i takt med att antalet ökar i beståndet. I prognosen ökar andelen lätta laddhybridlastbilar från 0,04 procent av de avställda lätta lastbilarna 2025 till 0,13 procent 2028.

Elhybrider: Andelen avställda lätta elhybridlastbilar bedöms öka något i takt med att antalet elfordon ökar i beståndet. I prognosen ökar andelen lätta elhybridlastbilar från 0,01 procent av de avställda lätta lastbilarna 2025 till 0,04 procent 2028.

Etanol: Andelen avställda lätta lastbilar som kan drivas med etanol bedöms vara den samma som år 2024, 0,3 procent under hela prognosperioden.

Gas: Andelen avställda lätta lastbilar som kan drivas med gas bedöms vara den samma som år 2024, 0,6 procent under hela prognosperioden.

Bensin: Andelen bensindrivna lätta lastbilar av samtliga avställda lätta lastbilar bedöms minska med 1 procentenhet per år, från 26,1 procent år 2025 till 23,1 procent år 2028. Andelen bensindrivna lätta lastbilar bland de avställda fordonen har årligen minskat med i genomsnitt 1,6 procentenheter de senaste tio åren.

Diesel: Andelen avställda dieselfordon beräknas som en restpost. Det innebär att andelen ökar från knappt 72 procent år 2025 till knappt 74 procent år 2028.

Lätta lastbilar i trafik efter drivmedel och uppföljning av fjolårets prognos

Lätta lastbilar i trafik för ett givet drivmedel beräknas som antalet lätta lastbilar i trafik med drivmedlet året innan, plus antalet avställda lätta lastbilar med drivmedlet i trafik året innan, plus antalet nyregistrerade lätta lastbilar med drivmedlet samma år, minus de lätta lastbilar med drivmedlet som avregistrerats och avställda fordon, enligt formel (4) i avsnitt 7.2. Föregående års prognos för lätta lastbilarna i trafik per drivmedel överskattade antalet eldrivna och dieseldrivna fordon med knappt 3 000 lätta lastbilar per drivmedel. Den största relativa

skillnaden var för laddhybridlastbilar, där fjolårets prognos underskattade antalet med 20 procent, se Tabell 4.3.

Tabell 4.3. Prognos och utfall av lätta lastbilar i trafik fördelat på drivmedel, år 2024.

	<i>Bensin</i>	<i>Diesel</i>	<i>El</i>	<i>El-hybrider</i>	<i>Ladd-hybrider</i>	<i>Etanol</i>	<i>Gas</i>
Prognos, antal	41 069	536 484	31 018	95	513	7 098	7 732
Utfall, antal	41 429	533 780	28 223	89	641	6 785	7 281
Absolut differens	-360	2 704	2 795	6	-128	313	451
Relativ differens	-1%	1%	10%	6%	-20%	5%	6%
Prognos, andel	7%	86%	5%	0%	0,1%	1%	1%
Utfall, andel	7%	86%	5%	0%	0,1%	1%	1%

Anm: Kategorin Övrigt redovisas inte.

Lätta lastbilar i trafik efter drivmedel – jämförelse mellan fjolårets prognos och årets

I Tabell 4.4 jämförs fjolårets prognos för år 2027, som då var sista året i prognosen, med årets prognos för 2027. Antalet fordon i trafik i årets prognos är något lägre än i fjolårets prognos.

Den största skillnaden gäller de eldrivna lätta lastbilarna som är cirka 18 500 färre i årets prognos jämfört med fjolårets prognos. Även antalet lätta lastbilar som kan drivas med etanol och gas är färre i årets prognos jämfört med fjolårets prognos.

Däremot har antalet lätta elhybridlastbilar och laddhybridlastbilar i trafik ökat i årets prognos. Det beror på att det i tidigare prognoser varit väldigt få lätta elhybrid- och laddhybridlastbilar, men också att vi under första kvartalet 2025 sett fler nyregistreringar med dessa drivlinor.

Andelen lätta elhybrid- och laddhybridlastbilar av nyregistreringarna är högre i hela prognosperioden jämfört med tidigare (se vidare ovan). Eftersom det var väldigt få fordon i trafik i föregående prognos, särskilt vad gäller elhybrider, blir den procentuella skillnaden stor. De största drivlinorna, diesel och bensin, har små procentuella skillnader mellan årets och fjolårets prognos.

Tabell 4.4. Jämförelse mellan 2024 års prognos och 2025 års prognos för antalet lätta lastbilar i trafik per drivmedel, för prognosåret 2027

	<i>Bensin</i>	<i>Diesel</i>	<i>El</i>	<i>El-hybrider</i>	<i>Ladd-hybrider</i>	<i>Etanol</i>	<i>Gas</i>	<i>Totalt</i>
Prognos 2024	39 672	518 762	73 332	151	1 168	13 654	7 056	653 816
Prognos 2025	39 946	520 952	54 799	1 976	5 859	7 257	4 983	635 807
Absolut differens	274	2 190	-18 533	1 825	4 691	-6 397	-2 073	-18 009
Relativ differens	1%	0%	-25%	1 209%	402%	-47%	-29%	-3%

Anm: Kategorin Övrigt redovisas inte.

4.3 Koldioxidutsläpp för lätta lastbilar

Trafikanalys prognostiserar de genomsnittliga koldioxidutsläppen mätt i gram per kilometer för nyregistrerade lätta lastbilar. Prognosen avser utsläpp mätt enligt WLTP cykeln. Prognoserna baserar sig på utsläppsuppgift per fordon som finns registrerad i vägtrafikregistret.

Nyregistrerade lätta lastbilar efter koldioxidutsläpp

Det genomsnittliga utsläppsvärdet för nya lätta lastbilar avgörs till stor del av utsläppen för nya lätta lastbilar med dieseldrift, samt antalet nyregistrerade elfordon. Antalet fordon med övriga drivmedel är så pass få att det inte påverkar medelvärdet för de nyregistrerade lätta lastbilarna i någon större utsträckning. De genomsnittliga utsläppen för hela flottan beräknas genom att multiplicera utsläppsnivåerna per drivmedel med drivmedelsandelarna vid nyregistrering för respektive drivmedel och sedan beräkna summan av produkterna.

Det första året som vi har data för enligt testcykeln WLTP är 2020. Sedan dess har de genomsnittliga koldioxidutsläppen från dieseldrivna lätta lastbilar först sjunkit för att sedan stiga och landade år 2024 på 198 gram koldioxid per kilometer, 2 gram lägre än år 2020. Vi bedömer att koldioxidutsläppen kommer ligga kvar på 2024 års nivå under hela prognosperioden. Även för övriga drivmedel bedömer vi att utsläppen kommer att vara samma som under 2024 för hela prognosperioden.

Uppföljning av prognosen för 2024

I vår prognos för 2024 var de genomsnittliga koldioxidutsläppen för de nyregistrerade lätta lastbilarna 144 gram koldioxid per kilometer. Utfallet blev högre, 155 gram per kilometer. Skillnaden mellan prognos och utfall förklaras i huvudsak av att det nyregistrerades betydligt färre lätta lastbilar med eldrift än prognostiserat.

4.4 Lätta lastbilar i trafik per ägarkategori

Fördelningen mellan lätta lastbilar i yrkesmässig trafik, firmabilstrafik och privatägda har varit stabila över tid. Trafikanalys bedömer att fördelningen kommer fortsätta att vara stabil över tid. Andelen lätta lastbilar i yrkesmässig trafik respektive privatägda bedöms därmed vara samma som medelvärdet för de tre senaste åren (2022–2024) för hela prognosperioden. Resterande andel lätta lastbilar går i firmabilstrafik. Det innebär att 3,5 procent av de lätta lastbilarna går i yrkesmässigtrafik, 18 procent är privatägda och resterande 79 procent går i firmabilstrafik.

5 Korttidsprognos tunga lastbilar

I detta kapitel beskrivs hur prognosen för tunga lastbilar är framtagen. Lastbil är en bil som är inrättad huvudsakligen för godstransport. Som tung lastbil räknas en lastbil med en totalvikt över 3,5 ton. Kapitlet innehåller också en uppföljning av fjolårets prognos och utfall. För mer information om styrmedlen som nämns nedan se kapitel 2.

5.1 Antal tunga lastbilar

Nyregistrerade tunga lastbilar

Sedan Trafikanalys publicerade de första prognoserna för vägfordonsflottans utveckling 2017 har vi testat flera olika metoder för att prognostisera antalet nyregistrerade tunga lastbilar. De två senaste åren har vi baserat prognosen av antalet nyregistreringar på en tidsseriemodell med viss justering⁵⁷. Även om vi manuellt justerat modellen så har differensen mot utfallet varit närmare 10 procent. För första prognosåret är det mest träffsäkert att räkna upp utfallet årets första fyra månader till helårssiffror med hjälp av den historiska andelen för årets fyra första månader. Historiskt har förändringen i nyregistreringen av tunga lastbilar följt förändringen för lätta lastbilar relativt väl, vi väljer därför att prognostisera år 2–4 med hjälp av prognostiserad förändring för nyregistreringen av lätta lastbilar. Prognostiserad förändring jämfört med föregående år blir då +5 procent för 2026, +3 procent för 2027 och -2 procent för 2028.

Avregistrerade tunga lastbilar

Det totala antalet avregistrerade tunga lastbilar per år varierar, men under perioden 2019–2022 var andelen avregistreringar 4,3 procent av beståndet för att 2023 öka till 4,6 procent och 2024 till 5 procent. Vi bedömer att den totala andelen avregistreringar i förhållande till det totala beståndet föregående år inte kommer att stiga ytterligare utan motsvara genomsnittet de fem senaste åren.

Antalet avregistrerade lastbilar bedöms vara 4,5 procent av föregående års bestånd för hela prognosperioden

Avställda tunga lastbilar

För tio år sedan låg andelen tunga lastbilar som var avställda i förhållande till hela beståndet på strax under 38 procent, men efter 2018 har andelen stigit till 39 procent år 2023 och 2024 var andelen 39,7 procent. Vi bedömer att ökningen de två senaste åren är en effekt av

⁵⁷ Trafikanalys, *Korttidsprognoser för den svenska fordonsflottan – metoder och antaganden*, 2024
www.trafa.se/globalassets/pm/2024/pm-2024-7-korttidsprognoser-for-den-svenska-fordonsflottan---metoder-och-antaganden.pdf.

lågkonjunkturen och att andelen avställda tunga lastbilar kommer att sjunka till nivån motsvarande genomsnittet för åren 2020–2024.

Andelen avställda lastbilar bedöms vara 39,1 procent av beståndet för åren hela prognosperioden.

Tunga lastbilar i trafik

Tunga lastbilar i trafik beräknas utifrån det senaste kända beståndet, det vill säga tunga lastbilar i trafik samt avställda tunga lastbilar. Till det adderas nästa års prognostiserade antal nyregistrerade tunga lastbilar och antalet prognostiserade avregistrerade tunga lastbilar subtraheras. Efter det subtraheras det prognostiserade antalet avställda tunga lastbilar.⁵⁸

Uppföljning av 2024 års prognoser

Antalet nyregistreringar överskattades samtidigt som antalet avregistreringar underskattades år 2024 i Trafikanalys prognos med 10 respektive -13 procent. Antalet avställda fordon överskattades, med drygt 1 000 fordon. Tillsammans ger det att antalet lastbilar i trafik överskattades med cirka 600 lastbilar.

Antalet avställda tunga lastbilar var rekordhøgt 2023, troligtvis beroende på den rådande lågkonjunkturen, under 2024 sjönk antalet avställda något men var fortfarande högre än tidigare. Den rådande konjunkturen påverkade även nyregistreringarna. Precis som för personbilar och lätta lastbilar ser vi en ökad avregistrering, där 75 procent av de avregistrerade tunga lastbilarna år 2024, exporterades.

Tabell 5.1. Prognos och utfall av tunga lastbilar i trafik, antal avställda, nyregistrerade och avregistrerade 2024.

	I trafik	Avställda	Nyregistreringar	Avregistreringar
Prognos	85 613	57 076	7 175	6 153
Utfall	85 034	56 024	6 524	7 084
Absolut differens	579	1 052	651	-931
Relativ differens	1%	2%	10%	-13%

5.2 Drivmedelsfördelning för tunga lastbilar

Nyregistrerade tunga lastbilar efter drivmedel

Prognosen för nyregistrerade tunga lastbilar per drivmedel görs genom att först bedöma det totala antalet nyregistrerade tunga lastbilar, se avsnitt 5.1, och därefter bedöma respektive drivmedels andel av den totala nyregistreringen. Fördelningen av drivmedel och introduktionen av elektriska fordon påverkas av flera styrmedel som införts för att nå klimatmålen. Våra bedömningar nedan baseras på gällande/beslutade styrmedel.

Inför förra årets prognoser upphandlade vi en omvärldsanalys om framtidens tunga lastbilar⁵⁹ som vi även i år använder som stöd i våra bedömningar. Omvärldsanalysen visade bland

⁵⁸ Formel 3, kapitel 7.1.

⁵⁹ WSP, (2024) *Framtidens tunga lastbilsflotta - en omvärldsanalys*.

annat på en hög ambition avseende andel nollutsläppsfordon till 2030 samt att man kan förvänta sig en viss andel vätgasfordon. Det kan fortsatt finnas en marknad för gas för de tunga lastbilar som är svårast att elektrifiera.

Bedömning för respektive drivmedel

El: De utsläppskrav som finns gällande tunga lastbilar kommer att påverka antalet nyregistrerade ellastbilar. Vår bedömning är att för att nå utsläppsminskningen kommer det krävas en ökad andel ellastbilar men att även gasdrivna lastbilar kommer att bidra till minskningen. År 2030 bedömer vi att andelen el har nått 35 procent.

Sedan försöksverksamheten med B-körkort för tunga lastbilar med en totalvikt på högst 4 250 kg som drivs helt eller delvis med alternativa bränslen infördes 1 juli 2024 kan vi observera att nyregistreringar av ellastbilar i detta segment (3 501–4 250 kg) under perioden juli 2024 till och med april 2025 stått för 41 procent av nyregistreringen av tunga ellastbilar. Försöksverksamheten kommer att pågå till och med 2029 och EU förväntas besluta om fjärde körkortsdirektivet som innebär ett permanent undantag, detta gör att vi bedömer att elektrifieringen kommer att gå snabbare kommande år än tidigare prognoser.

Ny bedömning för 2025: Vi bedömer att andelen eldrivna lastbilar bland de nyregistrerade tunga lastbilarna kommer att öka under perioden 2025–2028. Utvecklingen bygger på hur andelen förändrats mellan 2018 och 2024, med en allt snabbare ökning mot slutet av perioden. Enligt vår prognos kommer andelen ellastbilar att uppgå till 11,1 procent år 2025 och öka till 24,9 procent år 2028.

Gas: Andelen gaslastbilar av de nyregistrerade tunga lastbilarna har legat mellan 0,5 och 2,7 procent mellan år 2002 och 2019. Därefter steg andelen till 10 procent 2023 och landade på 9 procent 2024.

Att företag kan söka om klimatpremie för tunga lastbilar med fordonsgas bedömer vi bidra till att det fortsatt kommer att nyregistreras fordongaslastbilar, samt att EU gett klartecken till skattebefrielse för biogas.

Ny bedömning för 2025: Vår bedömning är att andelen gaslastbilar kommer öka motsvarande den linjära trenden mellan åren 2015–2025 (tom april), vilket motsvarar en årlig ökning med 1,1 procentenheter. Det ger en andel på 10,5 procent av de nyregistrerade tunga lastbilarna år 2025 och 13,8 procent år 2028.

Bensin: Andelen bensindrivna lastbilar har legat mellan 0,4 och 0,2 procent de senaste 10 åren. Andelen år 2024 var 0,2 procent

Ny bedömning för 2025: Andelen bensindrivna tunga lastbilar bedömer vi vara 0,2 procent under hela prognosperioden.

Diesel: Diesel har varit, och kommer fortsatt att vara det dominerande drivmedlet för tunga lastbilar. Andelen nyregistrerade tunga lastbilar med diesel utgör resten efter att övriga drivmedel subtraherats från totalen.

Ny bedömning för 2025: Bedömningen blir således att de tunga lastbilarna med dieseldrift kommer att utgöra 78 procent av de nyregistrerade tunga lastbilarna 2025, för att sedan minska till 61 procent 2028.

Vätgas: Det pågår en hel del forskning och utveckling av tunga lastbilar som kan drivas med vätgas. Det är troligt att det i slutet av prognosperioden kommer att nyregistreras tunga lastbilar med vätgasdrift. Trafikanalys bedömer dock att under prognosperioden till och med

2028 kommer de att vara få till antalet och att vi ännu inte kan göra en prognos för antalet fordon.

Uppföljning av föregående års prognos

En uppföljning av fjolårets prognos för nyregistrerade tunga lastbilar fördelat på drivmedel visar på ytterst små absoluta skillnader mellan prognos och utfall för alla drivmedel utom gas och diesel. Totalt sett överskattade fjolårets prognos antalet nyregistrerade lastbilar (Tabell 5.2).

Tabell 5.2. Prognos och utfall av nyregistrering av tunga lastbilar fördelat på drivmedel, år 2024.

	<i>Bensin</i>	<i>Diesel</i>	<i>El</i>	<i>Gas</i>	<i>Övriga</i>	<i>Totalt</i>
Prognos	11	5 972	417	758	17	7 175
Utfall	15	5 462	466	577	4	6 524
Absolut differens	-4	510	-49	181	13	651
Relativ differens	-28%	9%	-11%	31%	331%	10%
Fördelning prognos	0,2%	86%	4%	10 %	0,1%	100%
Fördelning utfall	0,2%	84%	7%	9%	0,1%	100%

Avregistrerade tunga lastbilar efter drivmedel

För att prognostisera andelen avregistrerade lastbilar per drivmedel gör vi först en bedömning av total avregistrering som en andel av fjolårets bestånd, se avsnitt 5.1. Därefter bedömer vi andelen för respektive drivmedel av samtliga avregistreringar. Vi bedömer att utfallet kommer vara det samma som för år 2024 avseende bensin, elhybrider, etanol och övriga drivmedel för hela prognosperioden.

Vi bedömer att antalet avregistreringar av el- och gaslastbilar kommer öka något när beståndet av dessa fordon ökar. Andelen avregistrerade ellastbilar ökar årligen från 0,3 procent av antalet avregistrerade tunga lastbilar 2025 till 0,45 procent år 2028. Andelen gas bedöms vara samma som genomsnittet för de senaste fem åren, 1,1 procent, under hela prognosperioden.

De dieseldrivna lastbilarna utgör 95 procent av de tunga lastbilarna i trafik. Trots introduktion av nya drivlinor kommer de fortfarande utgöra den absoluta merparten av lastbilarna i trafik under hela prognosperioden. Vår bedömning är att de också kommer utgöra den största delen, drygt 97 procent, av de avregistrerade tunga lastbilarna under prognosperioden.

Avställda tunga lastbilar efter drivmedel

Liksom för prognosen av avregistrerade tunga lastbilar, görs prognosen för avställda tunga lastbilar genom att bedöma andelen avställda tunga lastbilar med respektive drivmedel av totalt antal avställda tunga lastbilar. Andelen avställda lastbilar som drivs av bensin, etanol och övriga drivmedel samt elhybrider, bedöms uppgå till samma som utfallet för år 2024 under hela prognosperioden.

Vi bedömer att andelen avställda el- och gaslastbilar kommer öka något när beståndet av dessa fordon ökar. Andelen avställda ellastbilar ökar årligen från 0,2 procent 2025 till

0,35 procent år 2028. Andelen gas bedöms följa trenden för de 10 senaste åren. Resterande andel, cirka 94 procent, av de avställda lastbilarna drivs av diesel.

Tunga lastbilar i trafik efter drivmedel

Tunga lastbilar i trafik efter drivmedel beräknas med samma metod som antalet tunga lastbilar i trafik, men fördelat per drivmedel.⁶⁰ Noterbart är att historiken och våra prognoser visar att antalet dieseldrivna tunga lastbilar nådde sin toppnotering 2021 och antalet bedöms därefter minska. Sista året i prognosperioden, 2028, bedömer vi att antalet ellastbilar i trafik når 6 procent och andel gas 7 procent.

Uppföljning av 2024 års prognoser

Prognosen för drivmedelsfördelningen bland de tunga lastbilarna i trafik föll relativt väl ut jämfört med utfallet. Den största absoluta differensen finns för dieselordonen, där antalet lastbilar i trafik överskattades, den relativa differensen var dock bara 1 procent (Tabell 5.3).

Tabell 5.3. Prognos och utfall av antalet tunga lastbilar i trafik, fördelat på drivmedel, år 2024.

	<i>Bensin</i>	<i>Diesel</i>	<i>El</i>	<i>Gas</i>	<i>Övriga</i>	<i>Totalt</i>
Prognos	805	80 587	852	3 243	126	85 613
Utfall	851	80 124	897	3 068	94	85 034
Absolut differens	-46	463	-45	175	32	579
Relativ differens	-5%	1%	-5%	6%	34%	1%
Fördelning prognos	1%	94%	1%	4%	0,1%	100%
Fördelning utfall	1%	94%	1%	4%	0,1%	100%

Jämförelse med föregående års prognos

Mellan varje års prognoser kommer våra antaganden att justeras utifrån rådande förutsättningar när prognosen publiceras. Det påverkar i första hand prognosen för antalet nyregistrerade fordon, men på sikt påverkar det även fordonen i trafik. För att illustrera vad de förändrade antagandena innebär för prognosen på sikt gör vi här en jämförelse mellan förra årets prognos för tunga lastbilar i trafik per drivmedel, som sträckte sig till 2027, med årets utfall för 2027 (Tabell 5.4).

Tabell 5.4. Jämförelse mellan 2024 års prognos och 2025 års prognos för antalet tunga lastbilar i trafik per drivmedel, för prognosåret 2027.

	<i>Bensin</i>	<i>Diesel</i>	<i>El</i>	<i>Gas</i>	<i>Övriga</i>	<i>Totalt</i>
Prognos 2024	738	79 786	3 063	5 643	163	89 393
Prognos 2025	773	77 038	3 839	5 217	60	86 927
Absolut differens	35	-2 748	776	-426	-103	-2 466
Relativ differens	5%	-3%	25%	-8%	-63%	-3%

⁶⁰ Formel 4, kapitel 7.2.

Jämfört med föregående års prognos för år 2027 bedömer vi i år att färre tunga lastbilar kommer att vara i trafik än den bedömning vi gjorde förra året och det beror främst på en lägre prognos avseende nyregistrerade tunga lastbilar. Dock prognostiserar vi i år en snabbare takt för elektrifieringen av tunga lastbilar.

5.3 Utsläppsklass för tunga lastbilar

Vår prognos avser hur stor andel av tunga lastbilar i trafik som är klassificerade enligt utsläppsklass Euro V, Euro VI, Euro 7 respektive EI samt hur stor andel som tillhör övriga utsläppsklasser eller saknar uppgift om utsläppsklass. Euro 7 har dröjt och förväntas nu börja gälla 2029.

Nyregistrerade tunga lastbilar efter utsläppsklass

Alla nyregistrerade tunga lastbilar förutsätts tillhöra utsläppsklass Euro VI eller Euro 7, med undantag för de elektriska lastbilarna som bedöms till samma antal och på samma sätt som beskrivs i avsnitt 5.2. Vi har valt att prognostisera Euro 7 med samma andelar (2 respektive 11 procent) som Euro VI hade när den utsläppsklassen introducerades från år 2012 och framåt. Prognosen blir därmed 102 tunga lastbilar år 2027 och 561 år 2028.

Trots att ett fåtal lastbilar som inte tillhör ovan nämnda utsläppsklasser fortfarande nyregistreras har vi valt att ha kvar antagandet från föregående års prognos om att alla nyregistrerade lastbilar, utom de elektriska, tillhör Euro VI eller 7. Den främsta anledningen till det är att hålla modellen enkel, och att intresset för prognosen främst gäller fördelningen mellan Euro V och Euro VI i trafik och framöver fördelningen mellan Euro VI och Euro 7. De få lastbilar som nyregistreras som inte tillhör Euro VI har liten betydelse för fördelningen i trafik.

Avregistrerade tunga lastbilar efter utsläppsklass

År 2024 saknades uppgifter om utsläppsklass för 50 procent av de avregistrerade tunga lastbilarna. Vår bedömning är att andelen avregistrerade tunga lastbilar som vi saknar utsläppsklass för kommer fortsätta minska enligt trenden mellan åren 2018–2024.

Avregistreringarna kopplat till utsläppsklass Euro V och Euro VI var 11 respektive 36 procent år 2024. Samma år var avregistreringarna kopplade till utsläppsklassen EEV⁶¹ 2,8 procent. De andra utsläppsklasserna stod för mycket små andelar. För att förenkla prognosen antas dessa utsläppsklasser utgöra noll procent av avregistreringarna under hela prognosperioden. Även om andel ellastbilar endast var 0,3 procent väljer vi att prognostisera dessa då deras andel kommer stiga i framtiden. För 2028 har vi även valt att inkludera Euro 7 i prognosen då antalet i denna klass kommer att stiga i framtiden.

Fördelning av avregistrerade Euro V och Euro VI lastbilar år 2015 var 67 procent Euro V och 33 procent Euro VI. Sedan dess har andelen Euro VI ökat, 2024 utgjorde de 77 procent. Vår bedömning är att fördelningen kommer följa den tidigare trenden. Det innebär att andelen Euro VI kommer öka till 95 procent år 2028. Sett till totalt antal avregistreringar innebär det att andelen Euro V bedöms vara cirka 3 procent år 2028 och andelen Euro VI 66 procent.

⁶¹ EEV står för Enhanced Environmental friendly Vehicle.

Andelen avregistrerade tunga lastbilar som tillhör utsläppsklassen EEV kommer minska från 2,4 procent år 2025 till 1,7 procent år 2028 till följd av att beståndet minskar.

Andelen avregistrerade ellastbilar bedöms till samma antal och på samma sätt som beskrivs i avsnitt 5.2. Andelen Euro 7 bedöms till 0,5 procent av de avregistrerade tunga lastbilarna år 2028.

Avställda tunga lastbilar efter utsläppsklass

År 2024 saknades uppgifter om utsläppsklass för 84 procent av de avställda tunga lastbilarna. 2015 var motsvarande siffra 98 procent. Vår bedömning är att andelen avställda tunga lastbilar som vi saknar uppgifter om utsläppsklass för kommer fortsätta minska enligt trenden mellan åren 2018–2024. Det innebär att andelen kommer vara 78 procent år 2028.

Andelen avställda tunga lastbilar som tillhör utsläppsklassen EEV kommer följa trenden mellan åren 2022–2024, vilket innebär en ökning från 0,6 till 0,7 procent under prognosperioden.

Andelen avställda tunga lastbilar som tillhör utsläppsklasserna Euro III och Euro IV har ökat något över tid, men legat relativt stilla senaste åren. Vi bedömer därför att andelen ligger kvar på samma andel som för 2024, på 0,16 respektive 0,2 procent.

Andelen avställda tunga ellastbilar bedöms till samma antal och på samma sätt som beskrivs i avsnitt 5.2.

Andelen avställda tunga lastbilar som tillhör Euro 7 antas vara 0,1 procent 2027 och 2028.

Resterande andel avställda tunga lastbilar antas vara Euro V och Euro VI. Andelen avställda tunga lastbilar som tillhör utsläppsklasserna Euro V och Euro VI var 4 respektive 11 procent år 2024. Fördelningen mellan Euro V och Euro VI har ändrats från 60 procent Euro V och 40 procent Euro VI år 2015, till 25 procent Euro V och 75 procent Euro VI år 2024. Vi antar att fördelningen mellan klasserna utvecklar sig enligt trenden vilket ger att antalet avställda Euro V minskar från 3,7 procent år 2025 till 3,2 procent år 2028. Antalet avställda Euro VI ökar från 11,9 procent år 2025 till 17,5 procent år 2028.

Andelen avställda tunga lastbilar som tillhör övriga utsläppsklasser antas vara noll.

Tunga lastbilar i trafik efter utsläppsklass

Tunga lastbilar i trafik efter utsläppsklass beräknas med samma metod som antalet tunga lastbilar i trafik, men fördelat efter utsläppsklass.⁶²

Uppföljning av 2024 års prognoser

Prognosen för 2024 var att andelen av den senaste utsläppsklassen (Euro VI) för tunga lastbilar i trafik var 69 procent, vilket var något högre än utfallet.

⁶² Formel 4, kapitel 7.2.

Tabell 5.5. Prognos och utfall av andelen tunga lastbilar i trafik per utsläppsklass, år 2024.

	<i>El</i>	<i>Euro V</i>	<i>Euro VI</i>	<i>Övriga klasser eller saknas</i>
Prognos	1,0%	4,9%	69%	25%
Utfall	1,1%	4,6%	67%	27%
Absolut differens	-0,1%	0,3%	2%	-2%

5.4 Tunga lastbilar i trafik per ägarkategori

Prognosen av tunga lastbilar i trafik per ägarkategori görs direkt på fordon i trafik. Fördelningen av antalet tunga lastbilar i trafik mellan ägarkategorierna fysiska personer respektive juridiska personer har varit relativt stabil sedan 2010, men andel som ägs av en fysisk person har sjunkit något de tre senaste åren. Vår bedömning är att andelen ägda av fysiska personer kommer ligga kvar på samma nivå som 2024 under hela prognosperioden, det motsvarar 4 procent av de tunga lastbilarna i trafik.

Bland de tunga lastbilarna ägda av juridiska personer kan vi se en svag förskjutning mot att fler används i yrkesmässig trafik och färre i firmabilstrafik. Vi har därför valt att låta prognosen av tunga fordon i yrkesmässig trafik baseras på trenden de senaste tio åren. Det innebär att andelen tunga lastbilar i yrkesmässig trafik antas öka från 64 procent 2024 till 66 procent 2028 och att andelen tunga lastbilar i firmabilstrafik antas minska från 32 till 30 procent under samma tidsperiod.

Uppföljning av 2024 års prognoser

En uppföljning av föregående års prognos visar att fördelningen av tunga lastbilar per ägarkategori föll mycket väl ut.

Tabell 5.6. Prognos och utfall av antalet tunga lastbilar i trafik, fördelat på ägare, år 2024.

	<i>Juridisk person yrkesmässig trafik</i>	<i>Juridisk person firmabilstrafik</i>	<i>Fysisk person</i>
Prognos	54 449	27 743	3 421
Utfall	54 280	27 329	3 425
Fördelning prognos	64%	32%	4%
Fördelning utfall	64%	32%	4%

5.5 Antal axlar och genomsnittlig totalvikt för tunga lastbilar i trafik

Tunga lastbilar i trafik efter antal axlar

Prognosen görs direkt på fordon i trafik. Trafikanalys statistik visar att andelen tunga lastbilar med 3 axlar står för cirka hälften av de tunga lastbilar. Tunga lastbilar med 4 eller fler axlar har ökat stadigt från 10 till 17 procent de senaste tio åren. De med 2 axlar har minskat från 40 till 32 procent under motsvarande period. Vi bedömer därför att det är lämpligt att använda trenden för att prognostisera andelen lastbilar med 4 axlar eller mer respektive 2 axlar de kommande åren.

Vår bedömning är att andelen tunga lastbilar med 2 axlar respektive 4 axlar eller mer följer respektive trend för åren 2021–2023. Andel tunga lastbilar där uppgift om antal axlar saknas är samma som år 2023 (0,01 procent) under hela prognosperioden. Resterande andel tunga lastbilar har 3 axlar.

Andelarna 2028 fördelar sig då som 29, 52 respektive 19 procent för 2,3 respektive 4 eller fler axlar.

Uppföljning av 2024 års prognoser

Överskattningen i 2024 års prognos för alla antal axlar, se Tabell 5.7, beror på en överskattning av totalt antal tunga lastbilar i trafik. Fördelningen mellan antal axlar som i grunden är vad vi prognostiserar föll väl ut.

Tabell 5.7. Tunga lastbilar i trafik fördelat på antal axlar, prognos och utfall för år 2024.

	2 axlar	3 axlar	4+ axlar	Uppgift saknas	Totalt
Prognos	27 428	43 979	14 200	6	85 613
Utfall	27 252	43 649	14 127	6	85 034
Absolut differens	176	330	73	0	579
Relativ differens	1%	1%	1%	6%	1%
Fördelning prognos	32%	51%	17%	0%	100%
Fördelning utfall	32%	51%	17%	0%	100%

Genomsnittlig totalvikt för tunga lastbilar i trafik efter antal axlar

Prognosen görs direkt på fordon i trafik, baserat på prognosen för tunga lastbilar efter antal axlar. Den genomsnittliga vikten för varje grupp av antal axlar har långsamt ökat enligt statistiken. Den genomsnittliga vikten för tunga lastbilar med 2 eller 3 axlar har ökat med 2,5 procent de senaste 10 år, och tunga lastbilar med 4 eller fler axlar med 5 procent.

Vår prognos baseras på att den genomsnittliga vikten för tunga lastbilar med 2, 3 eller 4 axlar och fler följer sin respektive trend för åren 2015–2024. Den genomsnittliga vikten för tunga lastbilar som saknar uppgift om antal axlar antas vara samma under hela prognosperioden som utfallet för 2024.

Den genomsnittliga totalvikten för samtliga lastbilar beräknas sedan genom att vikta samman prognosen för genomsnittlig totalvikt per antal axlar med prognosen för fördelningen av tunga lastbilar per antal axlar.

Prognosmetoden är den samma som föregående år som då föll bra ut för genomsnittlig vikt per antal axlar. Differensen var under 75 kilo för var och en av grupperna.

Tabell 5.8. Genomsnittlig totalvikt [kg] för tunga lastbilar i trafik fördelat på antal axlar, prognos och utfall för år 2024.

	2 axlar	3 axlar	4+ axlar	Uppgift saknas	Totalt
Prognos	13 785	27 668	35 999	6 540	24 601
Utfall	13 714	27 664	35 925	6 540	24 564
Absolut differens	72	4	75	0	37
Relativ differens	0,5%	0,0%	0,2%	0,0%	0,1%

6 Korttidsprognos bussar

I detta kapitel beskrivs hur prognosen för bussar är framtagen. En buss har fler än åtta sittplatser utöver föraren och är byggd i huvudsak för persontransporter. Att göra prognoser för bussar skiljer sig i betydande grad jämfört med prognoser för personbilar och lastbilar. Antalet fordon är färre, variationen mellan åren är stor och utvecklingen drivs till stor del av krav som kollektivtrafikmyndigheterna ställer i samband med upphandlingar. Detta gör korttidsprognoserna för bussar mer osäkra.

6.1 Antal bussar

Nyregistrerade bussar

Vår bedömning är att 1 350 bussar kommer nyregistreras årligen under prognosperioden. Bedömningen är osäker, särskilt för enskilda år, och ska snarare ses som ett genomsnitt för de år prognosen omfattar.

Vid analys av nyregistreringar har vi inte hittat något samband med andra faktorer så som vi kunnat hitta för personbilar och lätta lastbilar. Omkring 70 procent av alla bussar används i kollektivtrafiken.⁶³ Det har visat sig vara svårt att prognostisera upp- och nedgångar i upphandlingsintensitet. Sedan år 2019 har vi utgått från det genomsnittliga antalet nyregistrerade bussar per år, vilket då var 1 400 fordon per år. I prognosarbetet 2024 reviderade vi ner antagandet till 1 350 då det glidande 10 års medelvärdet sjunkit. Medelvärdet sjönk ytterligare då nyregistreringen under 2024 var väldigt låg. Vi väljer dock att behålla prognosen på 1 350 fordon då vi bedömer att det finns ett uppdämt behov av nyregistrerade bussar efter coronapandemin och lågkonjunkturen.

Avregistrerade bussar

Under de senaste 10 åren har antalet avregistreringar varierat mellan 5,5 procent och 7,7 procent av antalet bussar i beståndet föregående år. Avregistreringarna var som högst under coronapandemin 2020–2021. För att dessa år inte ska påverka snittet allt för mycket gör vi vår bedömning att andelen avregistrerade bussar uppgår till genomsnittet under de föregående 10 åren.

Trafikanalys prognostiserar att 6,6 procent av antalet bussar i beståndet föregående år kommer att avregistreras, vilket motsvarar medelvärdet för år 2015–2024.

Avställda bussar

Fram till pandemiåren 2020–2021 var andelen avställda bussar i förhållande till hela beståndet, runt 29–30 procent. Under pandemin steg andelen till 34 procent år 2020. Förklaringen var troligtvis bland annat att researrangörer fick ställa av sina turistbussar på

⁶³ En tidigare jämförelse mellan databasen FRIDA, dit kollektivtrafikmyndigheterna rapporterar in uppgifter om sin fordonsflotta, med uppgifter från vägtrafikregistret visar att cirka 70 procent av bussar i trafik körs inom den upphandlade trafiken.

grund av lägre reseefterfrågan samt hemarbete som också minskade efterfrågan på bussresor. Efter pandemin har andelen sjunkit till 25 procent år 2024.

Vi berömmar dock att andelen kommer att stiga när ekonomin återhämtar sig och prognostiserar andel avställda bussar till 27 procent under hela prognosperioden. Detta motsvarar medelvärdet de senaste 10 åren exklusive 2020–2021 (coronapandemin).

Bussar i trafik

Bussar i trafik utgår från beståndet av bussar, det vill säga bussar i trafik och avställda bussar senast kända år. Därefter adderas det prognostiserade antalet nyregistrerade bussar för nästkommande år och de avregistrerade bussarna subtraheras. Därefter subtraheras de avställda bussarna för att få fram antalet bussar i trafik.⁶⁴

Uppföljning av 2024 års prognoser

Prognosen för antalet bussar i trafik baseras på våra bedömningar av antal nyregistrerade, avregistrerade och avställda bussar. En jämförelse mellan vår prognos och utfall för 2024 visar att prognosen för antalet fordon i trafik föll väl ut. för högt. Antalet avställda fordon överskattades med 15 procent, medan antalet samt avregistrerade fordon underskattades med 10 procent. Mest fel, mätt i relativ differens, hade vi i prognosen för antalet nyregistrerade bussar. Stora differenser är något som vi är medvetna om kan uppstå med den metod vi har valt att använda.

Tabell 6.1. Jämförelse mellan prognos och utfall för bussar, år 2024.

	<i>I trafik</i>	<i>Avställda</i>	<i>Nyregistreringar</i>	<i>Avregistreringar</i>
Prognos	14 136	5 472	1 350	1 269
Utfall	14 178	4 759	913	1 406
Absolut differens	-42	713	437	-137
Relativ differens	-0,3%	15%	48%	-10%

6.2 Drivmedelsfördelning

Nyregistrerade bussar efter drivmedel

Bussar har en större andel fordon med alternativa drivmedel, jämfört med andra fordonsslag. År 2024 hade 28 procent av bussarna i trafik el (inkl. hybrider), gas eller etanol som drivmedel. I våra prognoser handlar det främst om att prognostisera utvecklingen för diesel, el och gas. Andelen bussar per år och drivmedel kan fluktuera beroende på vilka regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) som upphandlat bussar just det året och vilka krav de ställt. Detta gör det svårt att prognostisera drivmedelsfördelningen. Våra prognoser bör mer ses som en inriktning av utvecklingen.

⁶⁴ Se formel 3 i avsnitt 7.1.

Som hjälp för att ta fram prognoser har vi studerat antal nyregistreringar per bussklass och drivmedel. Bussar klassificeras i klasser enligt *föreskrift nr 107 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa*.⁶⁵

För fordon som är inrättade för befordran av fler än 22 passagerare utöver föraren finns det tre fordonsklasser:

- **Klass I:** fordon som tillverkats med utrymmen för ståplatspassagerare för att medge frekventa förflyttningar av passagerare.
- **Klass II:** fordon som huvudsakligen tillverkats för befordran av sittplatspassagerare och som är utformade för att medge befordran av ståplatspassagerare i mittgången och/eller i ett utrymme som inte är större än det utrymme som upptas för två dubbelsäten.
- **Klass III:** fordon som uteslutande tillverkats för befordran av sittplatspassagerare.

För fordon som är inrättade för befordran av högst 22 passagerare utöver föraren finns det två fordonsklasser:

- **Klass A:** fordon utformade för befordran av ståplatspassagerare. Ett fordon i denna klass är utrustat med säten och ska ha utrymme för ståplatspassagerare.
- **Klass B:** fordon som inte är utformade för befordran av ståplatspassagerare. Ett fordon i denna klass saknar utrymme för ståplatspassagerare.

Bussklass I och II är så kallade stads- och regionbussar som främst upphandlas. Bussklass III är långfärdsbussar. Uppdelat på dessa bussklasser finns skillnader i andelen alternativa drivmedel, se Tabell 6.2.

Tabell 6.2 Antal bussar i trafik per bussklass och drivmedel, år 2024.

	Okänd	A	B	I	II	III
Bensin	31	0	1	0	0	0
Diesel	613	76	1711	1 517	4 375	1 794
El	42	15	30	1 197	168	1
Elhybrid/Laddhybrid	5	0	0	109	40	0
Etanol	0	0	0	17	2	0
Gas	121	5	8	1 353	941	5
Totalt	812	96	1 750	4 193	5 526	1 801
Andel bussar per bussklass	6%	1%	12%	30%	39%	13%

Elbussar har främst registrerats i bussklass I och i dagsläget finns det några få leverantörer av elbussar i bussklass II.

Gasbussar finns i dagsläget främst i bussklass I och II och det nyregistreras i princip endast klass II bussar. Det finns alltså en mindre marknad för gasdrivna fordon tills elektrifieringen

⁶⁵ Publications Office of the European Union, *Föreskrifter nr 107 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE) – Enhetliga bestämmelser för typgodkännande av fordon i kategori M2 eller M3 vad gäller deras allmänna konstruktion [2015/922]*, 2015, <https://op.europa.eu/sv/publication-detail/-/publication/d8730fbc-157e-11e5-8817-01aa75ed71a1>

helt tar över. Vi bedömer det inte som troligt att det kommer börja tillverkas gasbussar i bussklass III, utan där kommer dieselfordon snarare bytas ut mot elfordon så småningom.

Bedömning för respektive drivmedel

El: Det finns flera styrmedel som driver på för en större andel elektriska bussar. Bland annat EU:s regelverk men också målsättningar från tillverkare och köpare.

Sverige har relativt hög elektrifieringsgrad redan idag. Elbussar finns nu i alla bussklasser utom klass III. I bussklass I var andelen el under 2024 90 procent och i bussklass II 20 procent.

Vi bedömer att andelen elbussar i klass I fortsatt kommer att vara 90 procent under hela prognosperioden. Vi bedömer att utbudet av elbussar i bussklass II kommer att öka och med möjligheten för kollektivtrafikaktörer att söka elbusspremien⁶⁶ för denna typ av bussar kommer andelen att öka under prognosperioden, från 30 procent år 2025 till 45 procent år 2028. Jämfört med föregående års prognos är det en snabbare ökning av andelen elbussar i bussklass II.

Vi bedömer att endast ett mindre antal elbussar kommer att nyregistreras i klass A och B och att en introduktion av elbussar i bussklass III sker slutet av prognosperioden.

Ny bedömning för 2025: Ovanstående ger att vår sammanlagda prognos av andelen nyregistrerade elbussar blir 34 procent år 2025, 37 procent år 2026, 41 procent år 2027 och 44 procent år 2028.

Gas: Antalet nyregistrerade gasbussar varierar kraftigt mellan åren och beror troligen på olika regioners förutsättningar och den befintliga infrastrukturen för att tanka gas. Flera kommuner kör på biogas som produceras i kommunernas egna biogasanläggningar. På grund av kommuners tidigare stora satsningar på biogas kan det, trots allt, förmodas att befintliga gasbussar till viss del ersätts av nya när det väl är dags.

De senaste fyra åren har det i princip endast nyregistrerats gasfordon i bussklass II. Antalet nyregistrerade gasbussar år 2024 var 14 stycket vilket är många färre än tidigare. Vår bedömning är att antalet nyregistreringar kommer fortsatt vara få men fler än under 2024.

Ny bedömning för 2025: Trafikanalys prognostiserar andelen av nyregistreringen i alla bussklasser till 7 procent år 2025, 5 procent år 2026 och 3 procent år 2027 och 2028.

Laddhybrider och elhybrider: I vägtrafikregistret kan vi inte skilja laddhybrider från elhybrider som inte kan laddas. På grund av detta är vi tvungna att prognostisera elhybrider och laddhybrider tillsammans. Andelen hybridbussar som nyregistrerats de senaste fem åren är i genomsnitt 1 procent per år.

Ny bedömning för 2025: Vår bedömning är att andelen elhybridbussar fortsatt kommer ligga på knappt 1 procent.

Etanol: Inga etanolbussar har nyregistrerats sedan 2014.

Ny bedömning för 2025: I likhet med fjolårets prognos är vår bedömning att det inte kommer registrerats några nya etanolbussar.

Bensin: Andelen nyregistrerade bensindrivna bussar har de senaste fem åren varit 0,1 procent, vilket motsvarar cirka 1–2 bussar om året.

⁶⁶ Energimyndigheten, 'Elbusspremie', 2025, www.energimyndigheten.se/elbusspremie.

Ny bedömning för 2025: Vår bedömning är att andelen bensindrivna bussar kommer ligga kvar på en försumbar nivå. Vi har antagit noll bensindrivna bussar under hela prognosperioden.

Diesel: Diesel har historiskt varit det dominerade bränslet för bussar, men andelen har sjunkit kraftigt. Från som högst 94 procent 2016 till 56 procent 2021. År 2024 uppgick andelen nyregistrerade dieselbussar till 70 procent.

Ny bedömning för 2025: Våra bedömningar gällande de andra drivmedlen leder till att andelen diesel bland de nyregistrerade bussarna kommer minska från 58 procent år 2025 till 52 procent år 2028.

Uppföljning av 2024 års prognoser

Uppföljning av fjolårets prognos visar att antalet nyregistrerade bussar överskattades stort. Antalet gasbussar var väldigt få och diesel, som restpost överskattades, Tabell 6.3.

Tabell 6.3. Prognos och utfall av antalet nyregistrerade bussar, fördelat på drivmedel, år 2024.

	<i>Bensin</i>	<i>Diesel</i>	<i>El</i>	<i>Elhybrid</i>	<i>Etanol</i>	<i>Gas</i>	<i>Övriga</i>	<i>Totalt</i>
Prognos	0	944	254	13	0	139	0	1 350
Utfall	0	641	257	0	0	14	1	913
Absolut differens	0	303	-3	13	0	125	-1	437
Relativ differens		47%	-1%			893%	-100%	48%
Fördelning prognos	0%	70%	19%	1%	0%	10%	0%	100%
Fördelning utfall	0%	70%	28%	0%	0%	2%	0%	100%

Avregistrerade bussar efter drivmedel

Avregistrerade bussar med andra drivmedel än diesel och gas har hittills varit ett fåtal. Det är därför svårt att göra prognoser baserat på historiken. Det kan tänkas rimligt att avregistreringarna utvecklas på ett liknande sätt som nyregistreringarna gjort tidigare. Andelarna bedöms därför öka något för elbussar medan andelen dieselbussar av avregistreringarna förväntas minska något.

Andelen avregistrerade bensinbussar av samtliga avregistrerade bussar bedöms vara 0,1 procent, elhybrider 0,4 procent och gasbussar 17 procent årligen under hela prognosperioden. Andelen är samma som utfallet 2024. Andelen avregistrerade elbussar bedöms öka i takt med att beståndet ökar, från 1 procent år 2025 till 4 procent år 2028. Antalet avregistrerade etanolbussar har justerats manuellt för att beståndet inte ska understiga 0 fordon.

Återstående andel av avregistreringarna är dieselbussar. Andelen minskar från 80 till 79 procent under prognosperioden.

Avställda bussar efter drivmedel

Precis som för avregistreringar är resonemanget att antalet avställda bussar ökar/minskar när beståndet av ett drivmedel ökar/minkar.

Andelen avställda elhybridbussar av samtliga avställda bussar samt andelen bussar med övriga drivmedel bedöms vara desamma som föregående år under hela prognosperioden: 0,7 procent respektive 0,1 procent. Andelen gasbussar under prognosperioden bedöms motsvara medelvärdet för de senast 5 åren, 7 procent. Bensinbussar och elbussar bedöms följa trenden. Bensinbussar minskar därmed till 2,2 procent år 2028 och andel el ökar till 1,2 procent.

Etanolbussar bedöms vara noll till antalet år 2027. Fram till dess beräknas antalet avställda etanolbussar manuellt, som en andel av beståndet av etanolbussar.

Återstående andel av de avställda bussarna är dieselbussar. Dieselbussarna utgjorde fram till år 2020 över 90 procent av de avställda bussarna. 2024 hade andelen sjunkit till 88 procent. Övriga drivmedel har alltså haft låga andelar och förändringarna framåt bedöms som relativt små.

Bussar i trafik efter drivmedel

Bussar i trafik för respektive typ av drivmedel beräknas utifrån beståndet, det vill säga bussar i trafik och avställda bussar senast kända år. Därefter adderas nästkommande års nyregistrerade bussar och de avregistrerade bussarna subtraheras. Därefter subtraheras även de avställda bussarna för att få fram antalet bussar i trafik.⁶⁷

Uppföljning av 2024 års prognoser

Utfallet för 2024 visar att fjolårets prognos föll mycket väl ut. Prognosen av fördelning av bussar i trafik per drivmedel och den faktiska fördelningen per drivmedel var i princip den samma. Med få bussar i trafik för vissa drivmedel kan relativt små förändringar i antal bussar ändå leda till stora procentuella skillnader. I absoluta tal var den största differensen 57 fordon.

Tabell 6.4. Prognos och utfall av antalet bussar i trafik, fördelat på drivmedel, år 2024.

	<i>Bensin</i>	<i>Diesel</i>	<i>El</i>	<i>Elhybrid</i>	<i>Etanol</i>	<i>Gas</i>	<i>Övriga</i>	<i>Totalt</i>
Prognos	24	10 094	1 448	167	27	2 376	0	14 136
Utfall	32	10 086	1 453	154	19	2 433	1	14 178
Absolut differens	-8	8	-5	13	8	-57	-1	-42
Relativ differens	-24%	0%	0%	9%	42%	-2%	-100%	0%
Fördelning prognos	0%	71%	10%	1%	0%	17%	0%	100%
Fördelning utfall	0%	71%	10%	1%	0%	17%	0%	100%

⁶⁷ Se formel 4, kapitel 7.1.

Jämförelse med föregående års prognos

Mellan varje års prognoser kommer våra antaganden att justeras utifrån rådande förutsättningar när prognosen publiceras. Det påverkar i första hand prognosen för antalet nyregistrerade fordon, men på sikt påverkar det även fordonen i trafik. För att illustrera vad de förändrade antagandena innebär för prognosen på sikt gör vi här en jämförelse mellan förra årets prognos för personbilar i trafik per drivmedel, som sträckte sig till 2027, med årets utfall för 2027, Tabell 6.5.

Tabell 6.5. Jämförelse mellan 2024 års prognos och 2025 års prognos för antalet bussar i trafik per drivmedel, för prognosåret 2027.

	<i>Bensin</i>	<i>Diesel</i>	<i>El</i>	<i>Elhybrid</i>	<i>Etanol</i>	<i>Gas</i>	<i>Övriga</i>	<i>Totalt</i>
Prognos 2024	16	9 668	2 612	191	0	1 804	0	14 290
Prognos 2025	29	8 939	2 874	178	0	1 944	1	13 965
Absolut differens	13	-729	262	-12	0	140	1	-325
Relativ differens	79%	-8%	10%	-6%		8%		-2%

Jämfört med föregående års prognos för år 2027 bedömer vi i år att färre bussar kommer att vara i trafik än den bedömning vi gjorde förra året och det beror främst på metoden för att prognostisera antalet nyregistreringar. År 2024 var antalet nyregistreringar drygt 30 procent lägre än prognosen vilket gör att vi i år startar från ett lägre antal fordon i trafik. Vi bedömer även en snabbare elektrifieringstakt i år än förra året. Att antalet gas bedöms till fler beror på att vi bedömer att färre gasbussar kommer att vara avställda jämfört med förra årets prognos.

6.3 Utsläppsklass för bussar

Prognoserna för utsläppsklass är uppbyggda på samma sätt som för drivmedel. Det innebär att vi prognostiserar nyregistrerade, avregistrerade och avställda bussar per utsläppsklass för att sedan beräknat antalet bussar i trafik per utsläppsklass. I prognoserna för bussar prognostiserar vi endast gruppen Euro VI och el/elhybrid/Euro 7. Övriga bussar anses tillhöra övriga utsläppsklasser.

Nyregistrerade bussar efter utsläppsklass

De nya avgaskraven enligt Euro 7 kommer att bli obligatoriska tidigast 2029 för nya bussar. Under prognosperioden bedömer vi att nyregistreringar främst tillhör utsläppsklass VI eller el/elhybrider, men att de första Euro 7 bussarna komma att nyregistreras under 2027–2028.

Elbussar och elhybridbussar prognostiseras på samma sätt som i avsnitt 6.2. Vi har valt att prognostisera Euro 7 med samma andelar som för tunga lastbilar (2 respektive 11 procent) år 2027–2028. Vi bedömer att andelen nyregistrerade bussar i utsläppsklass el, elhybrid och Euro 7 sammanslagna kommer att öka från 35 procent år 2025 till 48 procent år 2028. Övriga nyregistreringar tillhör utsläppsklass Euro VI.

Avregistrerade bussar efter utsläppsklass

Avregistreringarna medför att bussar med äldre utsläppsklasser successivt fasas ut. Andelen avregistrerade bussar av utsläppsklass Euro VI bedöms följa trenden för år 2020 till år 2024, från 37 procent av alla avregistrerade bussar år 2025 till 59 procent år 2028.

Antalet avregistrerade el och elhybridbussar bedöms till samma antal och på samma sätt som beskrivs i avsnitt 6.2. Andelen Euro 7 bedöms till 01 procent år 2028. Andelen avregistrerade el/elhybridbussar/Euro 7 år 2024 var sammantaget 0,6 procent. Andelen bedöms stiga årligen till 9 procent år 2028.

Avställda bussar efter utsläppsklass

Andelen avställda bussar i utsläppsklass Euro VI av samtliga avställda bussar bedöms följa trenden för åren 2013–2024, exklusive år 2020 och 2021 (coronapandemin). Under år 2020 och 2021 ökade andelen avställda bussar markant, till 26 respektive 25 procent. För att sedan sjunka till 21 procent år 2022. Detta kan ha berott på att fler yngre bussar var avställda under coronapandemin. Dessa år har vi ansett vara extraordinära och exkluderat ur trendframskrivningen. Vår bedömning är att andelen Euro VI ökar under prognosperioden, från 27 procent år 2025 till 34 procent år 2028.

Andelen avställda fordon av utsläppsklass el och elhybrid 2024 var 1,2 procent. Antalet i prognosen sätts till samma antal som i prognosen för drivmedel i avsnitt 6.2. Andel Euro 7 bedömer vi till 0,1 för år 2027 och 2028. Den sammantagna andelen bedöms stiga årligen till 2 procent år 2028.

Bussar i trafik efter utsläppsklass

Bussar i trafik för respektive utsläppsklass beräknas på samma sätt som för drivmedel, men fördelat på utsläppsklass i stället. Enligt vår prognos kommer 70 procent av bussarna i trafik år 2028 tillhöra utsläppsklass Euro VI och 25 procent bedöms tillhöra utsläppsklass el/elhybridbussar/Euro 7.

Uppföljning av 2024 års prognoser

I fjolårets prognos bedömde vi att andelen bussar i utsläppsklass Euro VI skulle uppgå till 71 procent och el/elhybrid i trafik skulle uppgå till 11 procent, utfallet 2024 hamnade på 70 respektive 11 procent.

6.4 Axlar och genomsnittlig totalvikt för bussar i trafik

Bussar i trafik med två axlar respektive tre eller fler axlar

Prognosen görs direkt på antalet bussar i trafik.

Bussar klassificeras efter antalet axlar i grupperna två axlar respektive tre eller fler axlar. Prognoserna för den procentuella fördelningen i trafik mellan grupperna bussar med två axlar och bussar med tre eller fler axlar görs genom att ta det prognostiserade antalet bussar i trafik multiplicerat med prognostiserad andel av bussar med två axlar respektive tre eller fler axlar.

Sedan 2020 har förhållandet mellan två axlar och tre eller fler axlar stabiliserats sig på 46 respektive 54 procent. Vi bedömer att detta andelsförhållande kommer att fortsätta under hela prognosperioden.

Genomsnittlig totalvikt för bussar med två axlar respektive tre axlar eller fler

Beräkningen av genomsnittlig vikt för samtliga bussar i trafik baseras på en viktprognos och prognosen för antalet bussar med två respektive tre eller fler axlar (se ovanstående avsnitt).

Det går att urskilja långsamma men stabila trender mot tyngre bussar, även om ökningstakten avtagit de senaste åren. Därför prognostiseras utvecklingen med linjära trendframskrivningar baserade på utfallet 2019–2024.

Uppföljning av 2024 års prognoser

En uppföljning av vår prognos över bussar i trafik fördelat på axlar för 2024 föll väl ut, se Tabell 6.6.

Tabell 6.6. Bussar i trafik fördelat på antal axlar, prognos och utfall för år 2024.

	2 axlar	3 axlar eller fler	Totalt
Prognos	6 435	7 701	14 136
Utfall	6 579	7 599	14 178
Absolut differens	-144	102	-42
Relativ differens	-2%	1%	0%
Fördelning prognos	46%	54%	100%
Fördelning utfall	46%	54%	100%

Vad gäller vikt kan vi se att prognosen i princip var densamma som utfallet. Den totala genomsnittliga vikten överskattades med 1 procent.

Tabell 6.7. Genomsnittlig totalvikt [kg] för bussar i trafik fördelat på antal axlar, prognos och utfall för år 2024.

	2 axlar	3 axlar eller fler	Totalt
Prognos	13 914	25 890	20 438
Utfall	13 838	25 784	20 240
Absolut differens	76	107	198
Relativ differens	0,6%	0,4%	1,0%

7 Bilagor

7.1 Metod för beräkning av beståndet och fordon i trafik

Antalet fordon i beståndet (fordon i trafik och avställda fordon vid årets slut) för ett prognosår t ges av

$$B_t = B_{t-1} + N_t - Avreg_t, \quad (1)$$

där B är antalet fordon i beståndet, N är antalet nyregistreringar och $Avreg$ är antalet avregistreringar.

Antal fordon i trafik blir då

$$T_t = B_t - Avst_t, \quad (2)$$

där T är antalet fordon i trafik och $Avst$ är antalet avställda fordon. Genom att kombinera (1) och (2) kan fordon i trafik bestämmas av

$$T_t = T_{t-1} + Avst_{t-1} + N_t - Avreg_t - Avst_t. \quad (3)$$

När prognoserna genomförs finns data om beståndet, fordon i trafik, nyregistreringar, avställda fordon och avregistreringar för året innan. (Se vidare under avsnitt 1.3). Dessa data ligger till grund för prognosen av fordon i trafik för det innevarande året. Prognosen för fordon i trafik de följande tre åren bygger på prognosen för året innan det år prognosen avser.

7.2 Prognos av fordonsegenskaper kopplat till fordonen

Vilka egenskaper om fordonen som prognostiseras skiljer sig åt mellan fordonskategorierna. För personbilar och lätta lastbilar prognostiseras följande egenskaper:

- Typ av drivmedel, exempelvis diesel, bensin, etanol, el, gas och laddhybrid.
- Utsläppsklass, exempelvis Euro 5, Euro 6 och el.
- Genomsnittliga koldioxidutsläpp.
- Ägande, exempelvis juridisk person och fysisk person.

För tunga lastbilar och bussar redovisas inte koldioxidutsläpp. Däremot redovisas antal axlar och genomsnittlig totalvikt.

Prognos över drivmedel och utsläppsklass

För drivmedel och utsläppsklass prognostiseras fördelningen av typ av drivmedel och utsläppsklass för nyregistreringar, avregistreringar och avställningar. De prognostiserade fördelningarna är generellt bedömningar baserade på data från tidigare år och omvärldsbevakning. Hur fördelningen prognostiseras för respektive fordonskategori beskrivs i avsnitten 2.2–2.3, 3.2–3.3, 4.2–4.3, och 5.2–5.3. Därefter beräknas fordon i trafik för drivmedel/utsläppsklass j enligt:

$$T_{t,j} = T_{t-1,j} + Avst_{t-1,j} + N_{t,j} - Avreg_{t,j} - Avst_{t,j}. \quad (4)$$

Prognosen för koldioxidutsläpp görs enbart för nyregistrerade fordon. För närmare beskrivning av metoden, se avsnitt 2.4 och 3.4.

Förenklad prognos över antal axlar, totalvikt och ägande

För antal axlar, genomsnittlig totalvikt och ägare används en förenklad modell. Här görs ingen prognos över fördelningen för nyregistreringar, avregistreringar och avställningar. I stället görs prognosen direkt på fordon i trafik. Hur fördelningarna prognostiseras beskrivs för respektive fordonskategori och egenskap i avsnitt 2.5, 3.5, 4.4–4.5 och 5.4.

7.3 Personbilar

Metoder för att prognostisera antalet nyregistrerade personbilar

Prognosen för antalet nyregistrerade personbilar bygger, likt föregående år, på en tidsserie-regression i form av en ARIMA (Auto-Regressive Integrated Moving Average)-modell. Vilket enkelt förklarat är en regressionsanalys över tid, som kan användas för att prognostisera den framtida utvecklingen.

En ARIMA-modell bygger på tidigare värden av den beroende variabeln, i detta fall nyregistrerade personbilar. Modellen består av tre delar: 1) AR (Auto-Regressive), som beror på tidsseriens tidigare värden. 2) I (Integrated), som blir nödvändig för tidsserier med systematisk variation, det vill säga tidsserier som inte är stationära. 3) MA (Moving-Average), som är störningstermen – eller slump termen – till den linjära funktionen av tidigare störningstermer. Om modellen består av två AR-laggar, en differentiering och ingen MA-lagg skrivs modellen ut som ARIMA (2,1,0). Utöver detta finns det även SARIMA-modeller om tidsserien är säsongsb beroende samt ARIMAX-modeller, som betyder att vi även adderar en eller flera oberoende variabler. En ARIMAX-modell beskrivs som

$$y_i = \beta x_t + \sum_{j=1}^p \phi_j y_{i-j} + \varepsilon_i + \sum_{j=1}^q \theta_j \varepsilon_{i-j} \quad (5)$$

där Y är antal nyregistrerade bilar, i är en tidpunkt (år i vårt fall), X är en oberoende variabel, β är den oberoende variabelns koefficient, Φ är AR-parametern, θ är MA-parametern och e är en felterm.

För val av ARIMA-modell behöver nedanstående uppfyllas och det är de kraven vi har ställt då vi valt modell.

- Tidsserien över nyregistrerade bilar ska vara stationär. Är den inte det behöver vi använda en ARIMA-modell som har minst en differentiering, exempelvis ARIMA(1,1,0).

- Det måste finnas systematisk variation i tidsserien över nyregistrerade bilar. Avsaknad av systematisk variation innebär att den bästa prognosen för framtiden är medelvärdet av tidigare observationer.
- Antal MA-laggar ska vara bestämda utifrån autokorrelationen.
- Residualerna (skattningar av feltermen) i modellen ska vara oberoende av varandra.
- Residualerna (skattningar av feltermen) i modellen ska vara normalfördelade.
- Parameterskattningarna ska vara statistiskt signifikanta, för varje parameter. Skattningarna har utförts med antingen Maximum Likelihood-metoden eller med Conditional Least Squares-metoden. För den slutligt valda modellen använde vi Conditional Least Squares-metoden.

En utgångspunkt är också att den valda modellen ska vara så enkel som möjligt samtidigt som den uppfyller våra krav. För att välja rätt modell har vi simulerat prognoser för tidigare tidpunkter. Samtliga krav ska uppfyllas vid prognosintervall om fyra år bakåt i tiden, vid minst tre tidigare prognoser. Vi har därför testat samtliga krav för åren 2014–2017 (och då utgått från statistik om nyregistreringar till och med 2013), 2018–2021 (senaste året med statistik om nyregistreringar 2017) samt 2023–2026. Kraven ska uppfyllas för de tidigare simulerade prognoserna och vi kan även välja modell utifrån hur den funkar vid jämförelser med riktiga värden tidigare år.

Tidigare studier har påvisat ett tydligt positivt samband mellan inkomst och fordonsinnehav, det vill säga högre inkomst innebär högre tillgång till bil.⁶⁸ Det har även kunnat påvisas att efterfrågan på transporter påverkas av den disponibla inkomsten⁶⁹ samt följer konjunkturcykeln i hög grad. Under lågkonjunktur konsumerar vi och reser mindre och lägre sysselsättning innebär färre pendlingsresor.⁷⁰

För att prognostisera den kommande fordonsflottans storlek och antalet nyregistrerade fordon behöver vi därför en modell som – utöver tidigare värden på nyregistrerade bilar – även bygger på den kommande konjunkturutvecklingen. Landets BNP-utveckling är kanske det mest använda måttet för att beskriva konjunkturutvecklingen. Andra mått som finns att tillgå som skulle kunna vara användbara är Konjunkturinstitutets konjunkturbarometer eller reporäntan. Mer precisa mått som skulle kunna användas är hushållens disponibla inkomst eller hushållens tilltro på ekonomin. Risken med att använda alltför precisa mått är att vi överanpassar modellen. Det skulle innebära att vi har en modell som är bra på att förklara den historiska utvecklingen, men bara under de historiska omständigheterna, vilka kan komma att förändras i framtiden. Eftersom syftet med modellen är att göra prognoser kontinuerligt behöver vi även tillförlitliga och återkommande prognoser för vår indata som vi kan använda som grund för vår nybilsregistreringsprognos. Det finns flertalet variabler som kan vara intressanta som oberoende variabler i vår modell men som försvinner som alternativ då dessa ej har värden tillräckligt långt bak eller framåt i tiden. Urvalet av tillgängliga variabler för att prognostisera antalet nyregistrerade personbilar är således relativt begränsat. Vi har valt att bygga modellen på förändringen av BNP totalt - för att fånga den generella ekonomiska

⁶⁸ Gudmundur F. Ulfarsson and others, 'Urban Household Travel Behavior in a Time of Economic Crisis: Changes in Trip Making and Transit Importance', *Journal of Transport Geography*, 49.C (2015), pp. 68–75 <https://ideas.repec.org/a/eee/jotrge/v49y2015icp68-75.html>.

⁶⁹ Werner Rothengatter, *Transport Moving to Climate Intelligence: New Chances for Controlling Climate Impacts of Transport after the Economic Crisis*, ed. by Yoshitsugu Hayashi and Wolfgang Schade, Transportation Research, Economics and Policy (Springer, 2011), <https://link.springer.com/book/10.1007/978-1-4419-7643-7>.

⁷⁰ Thomas Hansen, 'Afrapportering: Ekspertgruppen Mobilitet for fremtiden' www.trm.dk/publikationer/2018/afrapportering-ekspertgruppen-mobilitet-for-fremtiden

utvecklingen - samt på den arbetande befolkningens sysselsättningsgrad, som en proxy för hushållens köpkraft. Konjunkturinstitutet gör prognoser för båda dessa variabler kontinuerligt, vilket gör dem fördelaktiga att använda.⁷¹

Sammantaget innebär det här att vi använder två oberoende variabler som indata i vår ARIMAX-modell:

- BNP totalt i fasta priser, i procentuell förändring jämfört med föregående år. Indata från Konjunkturinstitutet för åren 1978–2028.
- Arbetslösheten i procent, angivet som andel av den arbetsföra befolkningen som saknar sysselsättning. Indata från Konjunkturinstitutet för åren 1978–2028.

Den två bästa modellerna som uppfyllde alla våra krav var en ARIMAX(1,0,0)-modell, där vi tar hänsyn till en lag på den beroende variabeln, nyregistrerade bilar föregående år. För den modellen använder vi Conditional Least Squares-metoden (CLS) för parameterskattningarna. Varken differentiering (I) eller lag i slump termen (MA) används därmed. Med andra ord utgick både I och MA från modellen så vi har en ARX(1)-modell med två oberoende variabler.

7.4 Modell för skattning av antalet nyregistrerade lätta lastbilar

Antalet nyregistrerade lätta lastbilar antas förklaras av förändringen av BNP i procent och antalet nyregistrerade lätta lastbilar året innan, enligt formen $Y_t = a + b \cdot Y_{t-1} + c \cdot x_t + e$. Y_t är antalet nyregistrerade lätta lastbilar och x_t är förändring av BNP i procent i fasta priser, a , b och c är parametrar skattade på data från 1996 till 2023 och e är residualer.

Modellen $Y_t = a + b \cdot Y_{t-1} + c \cdot x_t + e$ är relativt enkel, där antalet nyregistrerade lätta lastbilar ett år antas bero på samma års tillväxt i BNP och antalet nyregistreringar under året dess för innan. Modellen ett högt förklaringsvärde för antalet nyregistrerade fordon ($R^2=0,90$). Vi bedömer att modellen generellt är ett bra verktyg för att hjälpa oss prognostisera antalet nyregistrerade lätta lastbilar. Prognosen för BNP utvecklingen år 2024 - 2028 är baserad på Konjunkturinstitutets prognos från mars 2025.

⁷¹ www.konj.se/publikationer/konjunkturlaget.html

8 Källförteckning

- 55 %-paketet: reformen av EU:s utsläppshandelssystem, *Consilium*
www.consilium.europa.eu/sv/infographics/fit-for-55-eu-emissions-trading-system/
 [accessed 25 April 2025]
- Consilium, 'Euro 7: rådet antar nya regler om utsläppsgränser för personbilar, skåpbilar och lastbilar', 2024 www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2024/04/12/euro-7-council-adopts-new-rules-on-emission-limits-for-cars-vans-and-trucks/
- Energimyndigheten, 'Elbusspremie', 2025, www.energimyndigheten.se/elbusspremie
- Energimyndigheten, 'Klimatpremie' www.energimyndigheten.se/klimat-miljo/transporter/transporteffektivt-samhalle/klimatpremie/ [accessed 17 May 2024]
- Energimyndigheten, *Myndighetsgemensam Uppföljning Av Samhällets Elektrifiering*, 2023, p. 62
www.energimyndigheten.se/klimat-miljo/sveriges-elektrifiering/uppdrag-inom-elektrifieringen/myndighetsgemensam-uppfoljning-av-samhallets-elektrifiering/
- EUR-Lex, 'Regulation - 2023/1804 - EN - EUR-Lex', *EUR-Lex* <<https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>> [accessed 17 May 2024]
- EUR-Lex, *REPORT FROM THE COMMISSION Commission Report under Article 12(3) of Regulation (EU) 2019/631 on the Evolution of the Real-World CO2 Emissions Gap for Passenger Cars and Light Commercial Vehicles and Containing the Anonymised and Aggregated Real-World Datasets Referred to in Article 12 of Commission Implementing Regulation (EU) 2021/392*, 2024 <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52024DC0122>>
- EUR-Lex, 'Förordning - 2023/851 - SV - EUR-Lex' <<https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/851/oj?locale=sv>> [accessed 17 May 2024]
- Europeiska unionens tidning, 'Kommissionens Beslut (EU) 2025/62', 2025
<https://www4.skatteverket.se/download/18.83edaa719445949e1415c63/1738153664196/EUT%202024%20C%207313%20sv.pdf>
- Hansen, Thomas, 'Afrapportering: Ekspertgruppen Mobilitet for fremtiden'
www.trm.dk/publikationer/2018/afrapportering-ekspertgruppen-mobilitet-for-fremtiden
 [accessed 20 December 2023]
- Johansson, Håkan, *Kunskapsunderlag om lätta lastbilar, kvalitativ analys avseende utvecklingen av teknik och drivlina för lätta lastbilar fram till 2035*
- Konjunkturinstitutet, 'Bräcklig återhämtning i år', 2025
www.konj.se/publikationer/konjunkturlaget/konjunkturlaget/2025-03-26-bracklig-aterhamtning-i-ar.html
- Lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel'
www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-20171201-om-reduktion-av-vaxthusgasutslapp_sfs-2017-1201/ [accessed 14 April 2025]
- News European Parliament, 'MEPs Adopt Stricter CO2 Emissions Targets for Trucks and Buses', 10 April 2024 www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20240408IPR20305/meps-adopt-stricter-co2-emissions-targets-for-trucks-and-buses

- omEV, 'Euro 6e-Bis Innebär Förändringar För Laddhybrider i EU', *omEV*, 5 December 2024
<https://omev.se/2024/12/05/euro-6e-bis-innebar-forandringar-for-laddhybrider-i-eu/>
- Parliament, European, 'Revision of CO2 Emission Performance Standards for Cars and Vans, as Part of the European Green Deal | Legislative Train Schedule', *European Parliament*
www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-european-green-deal/file-co2-emission-standards-for-cars-and-vans-post-euro6vi-emission-standards [accessed 17 May 2024]
- Prognoser För Vägfordonsflottan, www.trafa.se/etiketter/prognoser-for-fordonsflottan/ [accessed 2 May 2023]
- Prop. 2023/24:28, *Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel*, 2023 www.regeringen.se
- Rådet och parlamentet når preliminär överenskommelse om körkort, *Consilium*
www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2025/03/25/council-and-parliament-strike-provisional-agreement-on-new-rules-for-driving-licences/ [accessed 25 April 2025]
- Regeringskansliet, 'Budgetpropositionen för 2025', (Regeringen och Regeringskansliet, 19 September 2024) <https://regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/2024/09/prop.-2024251>
- Regeringskansliet, 'Dir. 2024:98 Styrmedel för att bidra till en utfasning av fossila bränslen och att nå Sveriges klimatåtaganden i EU', (Regeringen och Regeringskansliet, 25 October 2024)
- Regeringskansliet, 'Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt', (Regeringen och Regeringskansliet, 16 September 2024) www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2024/09/promemoria-hallbarhetskriterier-for-vissa-branslen-och-en-ny-reduktionsplikt/
- Regeringskansliet, 'Långsiktig satsning på biogas',
www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/10/langsiktig-satsning-pa-biogas/
- Regeringskansliet, 'Ändrad malus för husbilar och vissa alternativbränslefordon', (Regeringen och Regeringskansliet, 20 June 2024) www.regeringen.se/rattsliga-dokument/lagadsremiss/2024/06/andrad-malus-for-husbilar-och-vissa-alternativbranslefordon/
- Regeringskansliet, 'Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt', (Regeringen och Regeringskansliet, 16 September 2024) www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2024/09/promemoria-hallbarhetskriterier-for-vissa-branslen-och-en-ny-reduktionsplikt/
- Regeringskansliet, 'Stödet på 40 000 kronor till lätta ellastbilar förlängs', (Regeringen och Regeringskansliet, 8 May 2025) <https://regeringen.se/pressmeddelanden/2025/05/stodet-pa-40-000-kronor-till-latta-ellastbilar-forlangts/>
- Riksdagen, 'Förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar'
www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2015517-om-stod-till-lokala_sfs-2015-517/ [accessed 17 May 2024]
- Rothengatter, Werner, *Transport Moving to Climate Intelligence: New Chances for Controlling Climate Impacts of Transport after the Economic Crisis*, ed. by Yoshitsugu Hayashi and Wolfgang Schade, Transportation Research, Economics and Policy (Springer, 2011),
<https://link.springer.com/book/10.1007/978-1-4419-7643-7>
- SFS 2017:1215 Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227),
www.lagboken.se/lagboken/start/skatteratt/vagtrafikskattelag-20062272/d_3125590-sfs-2017_1215-lag-om-andring-i-vagtrafikskattelagen-2006_227 [accessed 14 April 2025]

- SFS 2024:18 Förordning om ändring i förordningen (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon, <https://svenskförfattningssamling.se/sites/default/files/sfs/2024-01/SFS2024-18.pdf> [accessed 14 April 2025]
- SFS 2024:19 Förordning om ändring i Förordningen (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon, Svensk författningssamling, <https://svenskförfattningssamling.se/doc/202419.html> [accessed 14 April 2025]
- SFS 2024:20 Förordning om ändring i Förordningen (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon, Svensk författningssamling, <https://svenskförfattningssamling.se/doc/202420.html> [accessed 14 April 2025]
- SFS 2024:21 Förordning om ändring i Förordningen (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon, Svensk författningssamling, <https://svenskförfattningssamling.se/doc/202421.html> [accessed 14 April 2025]
- SFS 2024:1134 Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)
- Trafikanalys, 'Exporten av begagnade personbilar under 2024', www.trafa.se/vagtrafik/export-av-begagnade-personbilar-2024-15270/ [accessed 14 April 2025]
- Trafikanalys, 2023, *Fit for 55 - Transportpolitikens nya ramar*, www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/fit-for-55---transportpolitikens-nya-ramar-14297/
- Trafikanalys, *Korttidsprognoser för den svenska fordonsflottan – metoder och antaganden*, 2024 www.trafa.se/globalassets/pm/2024/pm-2024-7-korttidsprognoser-for-den-svenska-fordonsflottan---metoder-och-antaganden.pdf
- Trafikanalys, 2023, 'Kvalitetsdeklaration - Fordon 2022'
- Trafikanalys, 2025, 'Kvalitetsdeklaration Fordon 2024'
- Trafikanalys, 'Yttrande angående promemorian Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt', 2024 www.trafa.se/vagtrafik/yttrande-angaende-promemorian-hallbarhetskriterier-for-vissa-branslen-och-en-ny-reduktionsplikt-15000/
- Trafikanalys, 'Handling #1 i Utr. 2025/2'
- Transportstyrelsen, *Regeringsuppdrag om försöksverksamhet med vissa godstransporter*, 2024
- Trivector Traffic, *Kunskapsunderlag om lätta lastbilar - kvalitativ analys avseende utvecklingen av teknik och drivlina för lätta lastbilar fram till 2035*, 2025 www.trafa.se/vagtrafik/latta-ellastbilar-15246/
- Ulfarsson, Gudmundur F., and others, 'Urban Household Travel Behavior in a Time of Economic Crisis: Changes in Trip Making and Transit Importance', *Journal of Transport Geography*, 49.C (2015), pp. 68–75 <https://ideas.repec.org/a/eee/jotrge/v49y2015icp68-75.html>
- Union, Publications Office of the European, 'Föreskrifter nr 107 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE) – Enhetliga bestämmelser för typgodkännande av fordon i kategori M2 eller M3 vad gäller deras allmänna konstruktion [2015/922]', *Publications Office of the EU* (Publications Office of the European Union, 18 June 2015) <https://op.europa.eu/sv/publication-detail/-/publication/d8730fbc-157e-11e5-8817-01aa75ed71a1>
- WSP, *Framtidens tunga lastbilsflotta - en omvärldsanalys*, 2024 www.trafa.se/vagtrafik/korttidsprognoser-for-vagfordonsflottan-2024-14697/

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.