

Korttidsprognoser för svenska fordonsflottan – metoder och antaganden

PM: 2026:9

Datum: 2026-05-13

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: 2026-05-13

Korrigerad: 2026-05-19 (avser Tabell 1 sidan 9)

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 Excelfil 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 2026. I promemorian jämförs också föregående års prognoser med faktiskt utfall.

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

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

Stockholm maj 2026

Andreas Tapani
Avdelningschef

Innehåll

Sammanfattning	7
1 Inledning.....	13
1.1 Övergripande metod för framtagande av korttidsprognoser per fordonskategori.....	13
1.2 Prognoserna baseras på data från fordonsregistret	14
1.3 Återhämtning och osäkerhet.....	14
1.4 Läsanvisningar	16
2 Styrmedel för fordonsflottan.....	17
2.1 Fordon.....	18
2.2 Drivmedel	21
3 Korttidsprognos personbilar.....	25
3.1 Antal personbilar.....	25
3.2 Drivmedelsfördelning för personbilar	27
3.3 Koldioxidutsläpp från personbilar.....	33
3.4 Ägarkategori för personbilar	35
4 Korttidsprognos lätta lastbilar	37
4.1 Antal lätta lastbilar	37
4.2 Drivmedelsfördelning för lätta lastbilar.....	38
4.3 Koldioxidutsläpp för lätta lastbilar	42
4.4 Lätta lastbilar i trafik per ägarkategori.....	43
5 Korttidsprognos tunga lastbilar.....	45
5.1 Antal tunga lastbilar	45
5.2 Drivmedelsfördelning för tunga lastbilar	46
5.3 Utsläppsklass för tunga lastbilar	50
5.4 Tung lastbilar i trafik per ägarkategori	52
5.5 Antal axlar och genomsnittlig totalvikt för tunga lastbilar i trafik ..	52
6 Korttidsprognos bussar.....	55
6.1 Antal bussar.....	55
6.2 Drivmedelsfördelning	56
6.3 Utsläppsklass för bussar	61
6.4 Axlar och genomsnittlig totalvikt för bussar i trafik.....	62

7	Bilagor	65
7.1	Metod för beräkning av beståndet och fordon i trafik.....	65
7.2	Prognos av fordonsegenskaper kopplat till fordonen.....	65
7.3	Personbilar	66
7.4	Modell för skattning av antalet nyregistrerade lätta lastbilar	68
8	Källförteckning	69

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 2026–2029. 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 antalet nyregistreringar av personbilar samt lätta och tunga lastbilar 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.

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 blev också väldigt lågt under 2024. Vår bedömning inför 2025 var en viss återhämtning, om än på en betydligt lägre nivå än innan 2020 och covidpandemin.

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

Under 2025 skedde en viss återhämtning för antalet nyregistrerade fordon. Det gällde framför allt för tunga lastbilar och bussar. Det nyregistrerades 283 000 personbilar under 2025, vilket var en viss ökning jämfört med 2024, men det är fortfarande lägre än de senaste fem årens medelvärde. Antalet privatleasade bilar ökade dock betydligt under 2025 jämfört med både 2023 och 2024 och uppgick till nästan 50 000 nyregistrerade bilar.

Det registrerades 35 500 lätta lastbilar under 2025, vilket är det lägsta antalet nyregistrerade lätta lastbilar sedan 2020 och en tydlig minskning jämfört med 2023 och 2024. Under 2025 registrerades 6 700 tunga lastbilar, vilket är något fler än under 2024 men lägre än medelvärdet för de senaste fem åren. Antalet nyregistrerade bussar kan variera kraftigt från år till år utifrån olika regioners upphandlingar av bussar. Under 2025 registrerades 2 087 bussar, vilket är fler än något tidigare observerat år. Det stora antalet bussar kan till viss del förklaras av leveransproblem med fördröjda leveranser under 2024, som innebar att beställda bussar i stället registrerades under 2025.

Den inbromsning av elektrifieringen som vi kunde skönja under 2024 har vänt, och en allt större del av de nyregistrerade fordonen under 2025 var laddbara. Andelen elbilar ökade med en procentenhet, till 35 procent, jämfört med 2024. Laddhybriderna ökade med tre procentenheter till 26 procent, vilket är den högsta andelen laddhybrider hittills. Utvecklingen är en förstärkning av mönstret från 2024 som innebär att laddhybriderna ökar i både andel och antal av de nyregistrerade personbilarna.

Antalet lätta lastbilar som kan drivas med el har ökat kontinuerligt sedan 2019, men den årliga tillväxttakten har varit långsam i jämförelse med utvecklingen för personbilar. Under 2025 ökade andelen nyregistrerade lätta lastbilar med eldrift med två procentenheter jämfört med året innan. Tidigare år har det varit ytterst få lätta laddhybridlastbilar som registrerats, men under 2025 har modellutbudet av dessa ökat. Andelen nyregistrerade laddhybrider uppgick till fem procent under 2025.

Elektrifieringen av tunga lastbilar har ökat snabbt de senaste åren, om än från en väldigt låg nivå. Sedan 1 juli 2024 har det varit möjligt att köra en eldriven tung lastbil som väger upp till 4,25 ton med B-körkort under en pågående testverksamhet. Dessa fordon används som en lätt lastbil, men blir registrerade som en tung lastbil eftersom de väger mer än 3,5 ton. I både statistiken och prognoserna redovisar vi i år lastbilar som väger 3,5–4,25 ton separat, för att särskilja deras utveckling från de tunga lastbilarnas utveckling.

Ser vi till utvecklingen för eldrivna tunga lastbilar över 4,25 ton så hade dessa en mycket blygsam ökning på 0,1 procentenheter av de nyregistrerade lastbilarna under 2025 jämfört med föregående år. De eldrivna tunga lastbilarna upp till 4,25 ton ökade med 7,5 procentenheter under 2025 och utgjorde 9 procent av de nyregistrerade tunga lastbilarna 2025. Det kan jämföras med de eldrivna tunga lastbilarna över 4,25 ton som utgjorde 5,8 procent av de nyregistrerade lastbilarna.

Av de bussar som registrerades under 2025 var 904 stycken elbussar, vilket motsvarar 43 procent av de nyregistrerade bussarna. Det är en betydligt högre andel elbussar än de senaste två åren. Den höga andelen kan till viss del förklaras av leveransproblem under 2024, vilket fick till följd att försenade leveranser av bussar registrerades under 2025. Men det är också tydligt att eldrift blir allt vanligare på bussklass II, dvs. regionbussar, vilket innebär att en betydligt större andel av alla nya bussar kan elektrifieras.

Sammantaget blev 2025 ett år när lågkonjunkturen började avta, nyregistreringen av fordon ökade och elektrifieringen tog fart igen. Förutsatt att Sverige lämnar lågkonjunkturen under 2026 är det en rimlig förväntan att antalet nyregistrerade fordon kommer att fortsätta att stiga.

De utsläppskrav som gäller för lätta fordon fram till 2027, och för tunga fordon till 2030 kommer att bidra till en fortsatt omställning till en alltmer eldriven fordonsflotta. Det finns dock betydande osäkerheter som kommer att påverka den framtida utvecklingen. Om kriget i Mellanöstern blir långvarigt förväntas konjunkturutvecklingen, enligt Konjunkturinstitutet, bli mindre positiv.² Utöver konjunkturutvecklingen är flera betydande styrmedelsförändringar under utredning, både nationella och på EU-nivå, som kommer att påverka den framtida utvecklingen för fordonsflottan. Sammantaget medför dessa omständigheter att årets prognoser är osäkra, och sannolikt för högt ställda, om konjunkturutvecklingen inte förbättras under de kommande åren.

Jämförelse med föregående års prognos

Mellan varje ny prognos justeras våra antaganden utifrån rådande förutsättningar. Det innebär att styrmedelsförändringar, konjunkturförändringar och tillgängliga modeller av fordon kommer att ge avtryck på prognosernas utfall från ett år till ett annat. 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 jämför vi här förra årets prognos för fordon i trafik per drivmedel fram till 2028 med årets prognos för 2028. Skillnaden mellan prognosen från 2025 och årets prognos förklaras främst av ökad osäkerhet på grund av kriget i Mellanöstern. Även nya bedömningar av antalet avregistrerade och skrotade personbilar har påverkat prognosen. För tunga lastbilar är prognosen i år justerad för möjligheten att köra tunga lastbilar med eldrift upp till 4,25 ton med B-körkort. Även elektrifieringen av bussflottan har justerats i årets prognos till följd av den snabba elektrifieringen av bussklass II.

Personbilar

När vi jämför prognosutfallet för 2028 för de två olika prognoserna (Tabell 1) så är det framför allt de laddbara personbilarna som skiljer sig åt mellan prognoserna. För laddhybridernas del förklaras skillnaden av både en något högre ställd prognos för nyregistrerade fordon de kommande åren, men framför allt ett lägre antal avregistrerade bilar till följd av minskad export. Minskningen av exporterade begagnade bilar märks även för elbilar, samt påverkar antalet dieslbilar i trafik, även om skillnaden inte är lika påtaglig. Prognosen för det totala antalet personbilar i trafik till 2028 är även den högre än i förra årets prognos, vilket förklaras av både minskad export, men också av något färre avställda personbilar i årets prognos.

Tabell 1. Jämförelse mellan 2025 års prognos och 2026 års prognos för antalet personbilar i trafik per drivmedel, för prognosåret 2028.

	<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 2025	2 047 191	1 384 795	682 895	272 769	464 696	139 631	23 597	5 015 769
Prognos 2026	2 027 170	1 409 936	734 456	269 246	554 750	133 064	24 080	5 152 898
Absolut differens	-20 021	25 141	51 561	-3 523	90 054	-6 567	483	137 129
Relativ differens	-1%	2%	8%	-1%	19%	-5%	2%	3%

² Regeringen och Regeringskansliet. (2026).

Lätta lastbilar

Antalet fordon i trafik i årets prognos är något högre än i fjolårets prognos. Den största skillnaden gäller de dieseldrivna lätta lastbilarna som är cirka 10 500 fler i årets prognos jämfört med fjolårets prognos. Ökningen av dieselfordon förväntas ske på bekostnad av minskning i antal eldrivna fordon. Elhybriderna överskattades i fjol främst på grund av att mildhybrider felaktigt redovisats³ under elhybrid i stället för under det fossila drivmedlet.

Tabell 2. Jämförelse mellan 2025 års prognos och 2026 års prognos för antalet lätta lastbilar i trafik per drivmedel, för prognosåret 2028.

	Bensin	Diesel	El	El-hybrider	Ladd-hybrider	Etanol	Gas	Totalt
Prognos 2025	39 720	513 919	65 924	2 583	7 908	7 146	4 354	641 586
Prognos 2026	35 563	524 433	61 324	247	8 238	7 611	5 065	642 521
Absolut differens	-4 157	10 515	-4 600	-2 336	330	465	710	935
Relativ differens	-10%	2%	-7%	-90%	4%	7%	16%	0%

Anm: Kategorin Övrigt redovisas inte.

Tunga lastbilar

Jämfört med föregående års prognos för år 2028 bedömer vi i år att antalet tunga lastbilar i trafik kommer att vara ungefär detsamma. Det är även relativt små skillnader för de olika drivmedlen mellan de två prognoserna. Skillnaden består framför allt i att gasfordonen har en något lägre ställd prognos i år.

Tabell 3. Jämförelse mellan 2025 års prognos och 2026 års prognos för antalet tunga lastbilar i trafik per drivmedel, för prognosåret 2028.

	Bensin	Diesel	El	Gas	Totalt
Prognos 2024	732	74 876	5 508	6 090	87 256
Prognos 2025	722	75 736	5 342	5 278	87 148
Absolut differens	-10	860	-166	-811	-107
Relativ differens	-1%	1%	-3%	-13%	0%

Anm: Kategorin Övrigt redovisas inte.

Bussar

Jämfört med föregående års prognos för år 2028 är det mycket små skillnader i prognosen för antalet bussar i trafik. Den största skillnaden består i en högre prognos för antalet elbussar i trafik, då årets prognos är 24 procent högre för 2028. Förklaringen till skillnaden är att Bussklass II nu har börjat elektrifieras i en allt större omfattning tidigare. När stadsbussar började elektrifieras gick utvecklingen mycket snabbt, och vi antar nu en liknande

³ Mildhybrider redovisas under sitt fossila bränsle, även om de kan ha elhybrid som utsläppsklass.

utvecklingsbana för Bussklass II, vilket innebär att antalet nyregistrerade elbussar kan öka mycket snabbt.

Tabell 4. Jämförelse mellan 2025 års prognos och 2026 års prognos för antalet bussar i trafik per drivmedel, för prognosåret 2028.

	<i>Diesel</i>	<i>El</i>	<i>Elhybrid</i>	<i>Gas</i>	<i>Totalt</i>
Prognos 2025	8 585	3 349	174	1 915	14 025
Prognos 2026	8 550	4 165	127	1 650	14 510
Absolut differens	-35	816	-47	-264	484
Relativ differens	0%	24%	-27%	-14%	3%

1 Inledning

Vägfordonsflottans 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 vägfordonsflottan kan förväntas utvecklas de närmaste åren.

Mot bakgrund av detta har Trafikanalys sedan 2016 i uppdrag att göra kvantitativa prognoser över den svenska vägfordonsflottans 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. Samtliga prognoser finns tillgängliga på Trafikanalys webbplats.⁴

I denna promemoria redovisar Trafikanalys den metod vi använder för prognosarbetet 2026 tillsammans med de antaganden och bedömningar vi gjort.

1.1 Övergripande metod för framtagande av korttidsprognoser per fordonskategori

Trafikanalys gör separata korttidsprognoser för fyra fordonskategorier: personbilar, lätta lastbilar, tunga lastbilar och bussar. För varje fordonskategori genomför vi korttidsprognoserna med en metod i tre steg:

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.

⁴ 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.⁵

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.⁶

1.3 Återhämtning och osäkerhet

I samband med coronapandemin 2020 minskade antalet nyregistrerade fordon dramatiskt, och har sedan dess legat kvar på en lägre nivå än före pandemin. Komponentbrist, långa leveranstider av nya fordon, Rysslands invasion av Ukraina, med stigande räntor, hög inflation och lågkonjunktur som följd, har kraftigt dämpat antalet nyregistrerade fordon.

Våra prognoser för antalet nyregistrerade fordon baseras på Konjunkturinstitutets prognoser för konjunkturutvecklingen i Sverige. Under 2025 har den svenska konjunkturen till viss del återhämtat sig från lågkonjunkturen som började ge avtryck under 2022. Konjunkturinstitutets prognos från mars 2026 pekade på att kriget i mellanöstern skulle ha en begränsad påverkan på den svenska ekonomin och under året skulle konjunkturen återhämta sig ytterligare så att vi under slutet av 2026 skulle komma in i ett normalt konjunkturläge.⁷ Det är utifrån denna inriktning som årets prognoser har arbetats fram, vilket innebär att vi har utgått från en fortsatt återhämtning och stigande antal nyregistrerade fordon.

I Konjunkturinstitutets prognos från mars 2026 finns ett scenario med ett långvarigt krig i Mellanöstern som innebär stora effekter på den svenska ekonomin och en negativ BNP-utveckling. I slutet av april 2026 gör den svenska regeringen bedömningen att kriget kommer att få påtagliga effekter för den svenska ekonomin med högre energipriser, något förhöjd inflation och en viss påverkan på BNP-utvecklingen.⁸ Prognosen är dock mycket osäker, och mycket beror på om energileveranser inom konfliktområdet kan normaliseras eller ej.

Rådande bedömning är således att vi hamnar i ett mellanläge, med påtagliga effekter för den svenska ekonomin. Det kommer sannolikt att dämpa antalet nyregistrerade fordon, men kan även komma att påverka utvecklingen för avställda fordon och avregistrerade fordon. Sannolikt kan fler kommersiella fordon bli avställda för att anpassa flottan till de ekonomiska

⁵ Trafikanalys. (2023a).

⁶ Se ekvation 1 och 2 i kapitel 7.

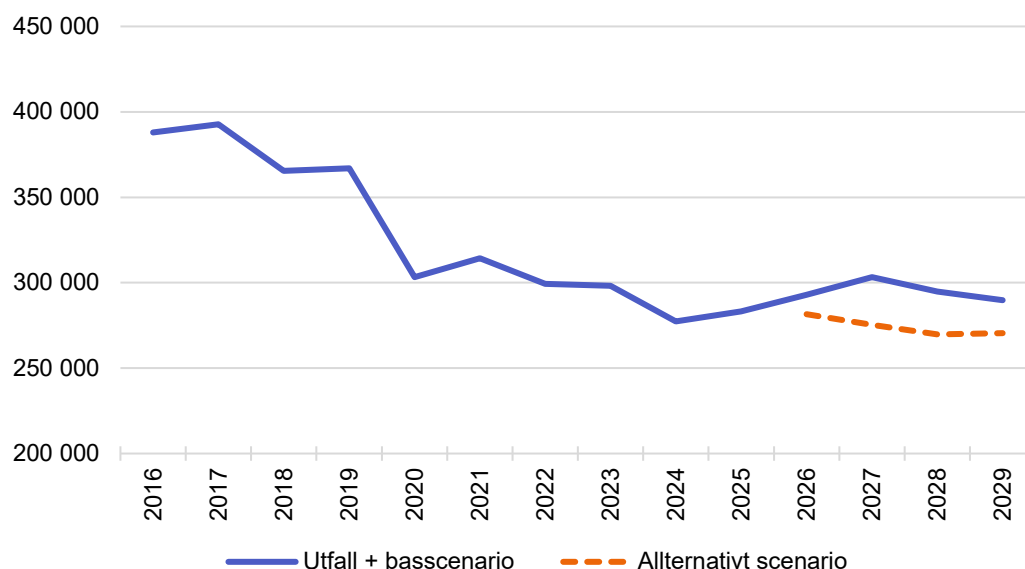
⁷ Konjunkturinstitutet. (2026).

⁸ Regeringen och Regeringskansliet. (2026).

förutsättningarna. För personbilarnas del kan antalet avställda bilar i stället minska, eftersom inflödet av nya bilar minskar. Även antalet skrotade personbilar kan komma att påverkas då antalet skrotade personbilar tenderar att minska i samband med lågkonjunktur.

Sammantaget är den ekonomiska utvecklingen, och årets prognoser för fordonsflottan, kantade av stora osäkerheter. Eftersom prognosen för nya fordon är baserad på en mer optimistisk prognos för konjunkturutvecklingen från mars 2026 är prognoserna sannolikt för högt ställda. För att illustrera hur konjunkturutvecklingen kan komma att påverka prognoserna har vi tagit fram två olika scenarier för antalet nyregistrerade fordon. Dels huvudscenariot, som bygger på att kriget i Mellanöstern har en begränsad påverkan på Sveriges ekonomi, dels ett scenario med stor effekt på Sveriges ekonomi. Dessa scenarier finns redovisade i Excel-filen tillsammans med de övriga prognoserna.

Skillnaden mellan de två olika scenarierna är påtaglig. I ett mer optimistiskt scenario kommer antalet nyregistrerade fordon att fortsätta öka och i allt högre grad återgå till ett normaltillstånd efter de senaste årens lågkonjunktur. I det mer pessimistiska scenariot sker ingen sådan återhämtning, i stället förutspås antalet nya fordon minska. Differensen mellan de olika scenarierna för antalet nyregistrerade personbilar visas i Figur 1.1.



Figur 1.1. Prognos för antal nyregistrerade bilar baserade på basscenariot och det alternativa scenariot, år 2026–2029.

Det faktiska utfallet kommer i mångt och mycket att avgöras av hur kriget i Mellanöstern utvecklas och hur stora störningarna för energileveranserna i praktiken blir. Hur stor påverkan kriget kommer att ha på Sveriges ekonomi är i dagsläget oklart, men den mest troliga effekten för fordonsflottans utveckling är att den kommer att vara mer dämpad än vad vi initialt trodde. Årets prognoser ska därmed tolkas med mycket stor försiktighet. Utöver kriget i Mellanöstern pågår ett flertal andra processer som kan komma att påverka utvecklingen för fordonsflottan.

I april 2025 inledde USA en process med att införa importtullar mot ett 60-tal länder, vilket skapade omfattande turbulens och osäkerhet på världsmarknaden. Frågan om nya tullar har under det gångna året återkommit, senast i samband med USA:s anspråk på Grönland i början av 2026. Även dessa utspel ökar osäkerheten och försvårar den långsiktiga planeringen, vilket i förlängningen riskerar att dämpa världsmarknaden och den svenska

exporten. Osäkerheten kring kriget i Mellanöstern och risken för eventuella nya importtullar från USA försvårar bedömningen av marknadsutvecklingen.

Utöver osäkerheter kopplade till omvärldsutvecklingen, som främst påverkar nybilsmarknadens omfattning, är flera styrmedelsförändringar som berör fordonsflottans sammansättning och elektrifiering under beredning. Under 2026 ska den så kallade styrmedelsutredningen ge sina förslag till åtgärder för att fasa ut fossila drivmedel i linje med Sveriges nationella klimatmål till 2045.⁹ De förslag till styrmedel och åtgärder som presenteras i utredningen kan resultera i nya styrmedel som kommer att påverka utvecklingen av fordonsflottan under prognosperioden. Detsamma gäller föreslagna lättnader av EU:s utsläppskrav för lätta och tunga fordon till 2030 och 2035 som just nu är under förhandling.

Fram till 2029 kommer vi därmed troligen att se både nya styrmedel med syfte att öka elektrifieringen, samt lättnader av rådande utsläppskrav, vilket kan dämpa elektrifierings-takten. Styrmedelsförändringar som har beaktats i prognosarbetet behandlas mer i detalj i kapitel 2.

1.4 Läsanvisningar

Denna promemoria innehåller en metodbeskrivning för korttidsprognoserna. Prognostabeller återfinns på Trafikanalys webbplats.¹⁰ 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.

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.

⁹ Regeringen och Regeringskansliet. (2024a).

¹⁰ Trafikanalys *Prognoser för vägfordonsflottan*, www.trafa.se/etiketter/prognoser-for-fordonsflottan

2 Styrmedel för fordonsflottan

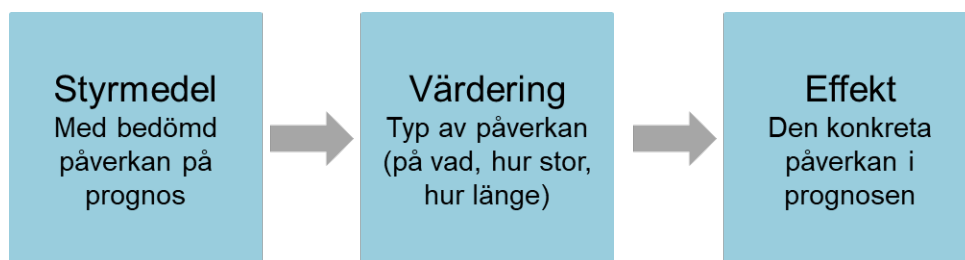
Det finns flera styrmedel på nationell nivå och inom EU som på olika sätt avser styra utvecklingen av fordonsflottan. Här redogör vi för beslutade styrmedel och styrmedelsförändringar avseende vägfordon, som i mer eller mindre utsträckning har påverkat resultatet av årets korttidsprognoser.

EU:s 55-procentpaket 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.¹¹

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 2.1. 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.

¹¹ Trafikanalys. (2023b).

2.1 Fordon

Utsläppsnormer för koldioxid för nya fordon

Den 19 april 2023 uppdaterades EU:s förordning 2019/631 gällande utsläppsnormer för koldioxid för nya personbilar och nya lätta fordon (EU 2023/851).¹² De beslutade 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 2025–2027.¹³

Sedan slutet av 2025 finns ett förslag på ändring av kraven, COM(2025) 995 final,¹⁴ som ännu inte är beslutat. EU-kommissionens nya förslag innebär att målet för minskade koldioxidutsläpp för nya lätta lastbilar till 2030 jämfört med 2021 sänks från 50 till 40 procent, och att målet för minskade utsläpp från alla nya lätta fordon till 2035 sänks från 100 till 90 procent jämfört med 2021. Resterande 10 procent ska då kompenseras med e-bränslen, biobränslen eller lågfossilt stål.

I april 2024 antog EU-parlamentet även nya striktare krav för minskning av koldioxidutsläpp från tunga fordon.¹⁵ Målnivåerna är skarpare än tidigare och omfattar nu också bussar. Kraven omfattar i princip alla nya fordon (uppskattningsvis 98% av fordonen). De beslutade målen är följande:

- Utsläppsminskning på 45 procent för nya tunga fordon senast 2030 jämfört med 2019 års nivåer. En tillfällig och riktad flexibilitet under 2025–2029 för uppfyllandet av 2030-målet antogs i mars 2026.¹⁶
- 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.

¹² European Parliament.

¹³ 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

¹⁴ Europeiska kommissionen.

¹⁵ News European Parliament. (2024).

¹⁶ Europeiska unionens råd. (2026a).

Euro 7

I april 2024 antog Rådet den nya Euro 7-förordningen.¹⁷ 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 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.¹⁸

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 överskrider. 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.¹⁹

¹⁷ Europeiska rådet: Consilium. (2024).

¹⁸ omEV. (2024).

¹⁹ Transportstyrelsen. (2024).

Från och med den 1 juli 2024 kan Transportstyrelsen nu pröva ansökningar till en sådan ny försöksverksamhet (SFS 2024:458).²⁰ 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. Framöver blir möjligheten permanent i och med ett nytt körkortsdirektiv.²¹

Elbilspremie

Den nya elbilspremien kan sökas från den 18 mars 2026 till den 30 juni 2029. Elbilspremien riktar sig till hushåll som har långt till kollektivtrafik och lägre inkomst än medelinkomsten. Den gäller både för nya och begagnade elbilar. Stödet beräknas omfatta totalt 1 100 miljoner kronor.²²

Klimatpremie

Energimyndigheten har i uppdrag av regeringen att betala ut klimatpremie.²³ 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. Regeringen har i februari 2026 beslutat om ändringar i Klimatpremien.

Tunga lastbilar

Klimatpremien går att söka för tunga eldrivna lastbilar och fordongaslastbilar. Regeringen har avsatt pengar för premien till och med 2026. Stödbegränsningen som relaterar till en specifik andel av inköpskostnaden tas nu bort.

Tunga lastbilar drivna med bioetanol är inte berättigade till premien.

Lätta lastbilar

Regeringen beslutade i januari 2024 om ett nytt tillfälligt stöd för lätta ellastbilar²⁴ som nu förlängs fram till 31 oktober 2027. Stödet är på 40 000 kronor.²⁵

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 trädde i kraft den 1 februari 2025.²⁶

²⁰ Förordning Om Förarbehörighet i Försöksverksamhet Med Att Köra Tung Lastbil Med Alternativa Bränslen, in *Svensk Författningssamling*, n.d., SFS 2024:458, doi:<https://svenskförfattningssamling.se/sites/default/files/sfs/2024-06/SFS2024-458.pdf>.

²¹ Transportstyrelsen.

²² Regeringen. (2025a).

²³ Energimyndigheten.

²⁴ 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.

²⁵ Energimyndigheten ska betala ut det beviljade stödbeloppet tidigast sex månader efter det att fordonet har ställts på i Transportstyrelsens vägtrafikregister.

²⁶ Regeringen och Regeringskansliet. (2024b).

Miljözoner

Kommuner kan besluta om att vissa fordon stängs ute från särskilt miljö känsliga områden. Från och med den 1 januari 2020 kan kommuner införa miljözon klass 1, 2 eller 3 i sin kommun.²⁷ 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.

Regeringen har i november 2025 beslutat om en ändring i trafikförordningen som öppnar för tystgående nattrafik med lastbil i stadsmiljö. För att främja hållbara transporter har nu kommuner möjlighet att i sina lokala trafikföreskrifter medge undantag från förbudet mot tung lastbilstrafik i buller känsliga tätbebyggda områden, förutsatt att fordonen saknar förbränningsmotor.²⁸

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.²⁹

Reduktionsplikten

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

Från 2024 var den beslutade reduktionsplikten 6 procent för bensin och diesel.³⁰ Från halvårsskiftet 2025 höjdes sedan reduktionsplikten till 10 procent på samma bränslen, samtidigt som publik laddning av elfordon nu kan räknas in.³¹ 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.³² Regeringen sänkte samtidigt skatten på bensin och diesel för att priset vid pump inte ska öka till följd av förslaget om ändrade reduktionsnivåer.³³

Sänkta drivmedelspriser ger en konkurrensfördel för bensin-, men främst för diesel fordon, i jämförelse med exempelvis elektriska alternativ.

EU ETS 2

Det nya fristående utsläppshandelssystem som gäller för distributörer som levererar bränslen till byggnader, vägtransporter och andra sektorer tas i bruk 2028, men auktionering av utsläppsrätter kommer att starta redan 2027.³⁴ Reserven för marknadsstabilitet bidrar till att

²⁷ Bestämmelserna om miljözoner regleras i trafikförordningen (1998:1276).

²⁸ Regeringskansliet. (2025a).

²⁹ Regeringskansliet. (2026).

³⁰ Prop. 2023/24:28. (2023).

³¹ Regeringskansliet. (2024a).

³² Trafikanalys. (2024a).

³³ Regeringskansliet. (2024b).

³⁴ Naturvårdsverket.

jämna ut obalanser mellan tillgång och efterfrågan inom ETS 2. Den justerar automatiskt antalet tillgängliga utsläppsrätter när priserna fluktuerar.³⁵

Den nya utsläppshandeln kommer att finansiera en social klimatfond.³⁶ 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. EU-kommissionen godkände Sveriges sociala klimatplan den 11 december 2025.³⁷ Den nya elbilspremien finansieras av denna fond.

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 2027.³⁸

AFIR

Förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel, Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR), beslutades i september 2023.³⁹

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

- Från och med 2025 måste snabbladningsstationer 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 uppfyller många av kraven i AFIR, men att stöd-givningen behöver riktas mer till strategiskt viktiga platser.⁴⁰

Parallellt införs även Energiprestandadirektivets nya regler för laddning vid flerfamiljshus.⁴¹

Klimatklivet

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

³⁵ Europeiska unionens råd. (2026b).

³⁶ 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>

³⁷ Regeringskansliet. (2025b).

³⁸ Regeringskansliet. (2024c).

³⁹ Regulation - 2023/1804 - EN - EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>

⁴⁰ Statens energimyndighet, *Effektivare Stöd För Laddinfrastruktur Slutrapport*, ER 2025:36 (Statens energimyndighet, 2025) www.energimyndigheten.se/4af2ba/globalassets/klimat/laddinfrastruktur/effektivare-stod-for-laddinfrastruktur.pdf

⁴¹ Boverket.

miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan och dess etappmål.⁴² Stödet riktar sig i första hand till åtgärder med störst utsläppsminskning per investeringskrona. I andra hand till åtgärder för utsläppsminskning i jordbrukssektorn, spridning av teknik och effekter på andra miljökvalitetsmål. Inför år 2025 var omkring 3,5 miljarder avsatta till Klimatklivet.⁴³ Ytterligare 1,5 miljarder tillförs under 2026.⁴⁴

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 2026 förstärks anslaget för biogasstöd med 50 miljoner jämfört med vad som anvisats 2025. För både 2027 och 2028 är förstärkningen 100 miljoner kronor.⁴⁵

⁴² 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/

⁴³ 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

⁴⁴ Regeringen. (2025a).

⁴⁵ Regeringen, *Utgiftsområde 21 Energi*, Prop. 2025/26:1 (Regeringen, 2025), doi:<https://www.regeringen.se/contentassets/3416d1df56ae4fcaacf03ecd8ed81ab1/utgiftsomrade-21-energi/>.

3 Korttidsprognos personbilar

I detta kapitel redovisar Trafikanalys de bedömningar och antaganden som ligger till grund för årets prognoser avseende personbilar.⁴⁶ 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 speciella omständigheter så som långa leveranstider eller andra externa störningar av fordonsmarknaden. Vissa år har vi därför valt att anpassa utfallet utifrån rådande omständigheter. Inför prognoserna 2025 gjordes ingen sådan anpassning, och bedömningen inför prognosåren 2026–2029 är att det inte finns något behov av att justera modellens resultat.

Tidigare bedömde Konjunkturinstitutet att Sverige vara på väg ut ur lågkonjunkturen och förväntades nå ett mer normalt konjunkturläge under 2026. Nu görs i stället bedömningen att kriget i Mellanöstern kan komma att få en betydande negativ påverkan på Sveriges ekonomiska utveckling.⁴⁷

En bättre konjunktur innebär fler nyregistrerade personbilar. Detta såg vi tecken på redan under 2025 då det nyregistrerades 283 000 personbilar, vilket var två procent fler än under 2024. Prognosen framåt är att antalet nyregistrerade personbilar kommer att stiga även de kommande åren. Detta bygger dock på ett antagande om låg påverkan på den svenska ekonomin till följd av kriget i Mellanöstern, vilket är ett mycket osäkert antagande. I prognosen är det i snitt 295 000 nyregistrerade personbilar per år, vilket är i nivå med snittet för de senaste fem åren. Även om det är en viss återhämtning jämfört med förra årets prognos så är antalet nyregistrerade personbilar per år betydligt lägre i prognosen än vad det var innan coronapandemin.

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.

⁴⁶ Som personbil räknas bilar som har högst åtta sittplatser utöver föraren.

⁴⁷ Regeringen och Regeringskansliet. (2026).

Under 2025 avregistrerades nästan 233 000 personbilar, vilket är det lägsta antalet avregistrerade personbilar på närmare tio år. Under 2025 minskade skrotningen av personbilar med 7 procent och exporten av begagnade personbilar minskade med 24 procent. De administrativt skrotade personbilarna minskade med 69 procent, och återgick därmed till sitt normala antal efter den tillfälliga ökningen under 2024.

Trafikanalys bedömer att antalet personbilar som avregistreras framgent kommer att fortsätta vara lågt under både 2025 och 2026, för att sedan börja öka igen till följd av stigande skrotning. Antalet skrotade bilar tenderar att korrelera med konjunktursvängningarna. Vid en högkonjunktur skrotas fler bilar, och vid en lågkonjunktur skrotas färre bilar. Om Sverige nu är på väg ut ur lågkonjunkturen är dock oklart till följd av kriget i Mellanöstern. Skulle ett mer normalt konjunkturläge uppstå kan vi förvänta oss att trenden från de senaste åren med allt färre skrotade bilar per år kommer att förändras, och i stället kommer antalet skrotade bilar att öka gradvis. Samtidigt bedöms antalet exporterade personbilar fortsätta att minska. Det beror framför allt på att kronan är betydligt högre värderad nu än tidigare år, samt att utbudet av relativt nya begagnade bensin- och dieselbilar har minskat påtagligt.

Trafikanalys bedömer att andelen avregistrerade personbilar kommer att uppgå till 3,5 procent av beståndet för 2026, öka till 3,9 procent för 2027 och sedan stiga till 4,1 procent för 2028 och 2029. Osäkerheter i prognosen består både av den framtida konjunkturutvecklingen till följd av kriget i Mellanöstern, och huruvida konjunkturreffekten med ökad skrotning kommer att märkas redan 2027 eller senare.

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 vara 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 2025 och framåt var att andelen, och antalet, avställda personbilar skulle fortsätta att öka i nivå med den historiska utvecklingen.

Under både 2024 och 2025 har antalet avställda personbilar minskat. En möjlig förklaring till utvecklingen kan vara det stora antalet exporterade personbilar som minskat utbudet av begagnade bilar, vilket i kombination med lågt antal nyregistrerade personbilar har lett till att fler avställda bilar tagits i drift. Trafikanalys bedömning är att antalet avställda personbilar kommer att minska även under 2026, för att därefter börja öka något igen, förutsatt att allt fler nya personbilar registreras. Vår prognos visar att andelen avställda personbilar av beståndet uppgår till 20,7 procent under 2026, för att därefter öka till 21,0 procent 2027, och därefter öka till 21,3 procent för åren 2028–2029. 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.⁴⁸

Uppföljning av prognos för 2025

I prognosarbetet för 2025 bedömde vi att den rådande lågkonjunkturen skulle börja avta, och att fler nya personbilar skulle registreras, jämfört med 2024. Avvikelsen mellan prognos och utfall för antalet nyregistrerade personbilar blev lågt, vilket framgår av Tabell 3.1. Däremot blev skillnaden mellan prognos och utfall för avregistrerade personbilar ovanligt stort. Prognosen för avregistrerade personbilar 2025 var att betydligt färre bilar skulle avregistreras under året, jämfört med 2024. Minskningen av antalet avregistrerade bilar blev än större än prognostiserat, där framför allt antalet exporterade personbilar minskade mer än prognostiserat. Antalet avställda bilar var lägre än förväntat och vår prognos för de avställda bilarna var i stället något för hög, vilket sammantaget ledde till att vår prognos för antalet personbilar i trafik blev något för låg.

Tabell 3.1. Prognos och utfall för antal personbilar i trafik, antal avställda, antal nyregistreringar och antal avregistreringar, år 2025.⁴⁹

	<i>I trafik</i>	<i>Avregistrerade</i>	<i>Nyregistrerade</i>	<i>Avställda</i>
Prognos	4 976 012	272 074	279 078	1 372 374
Utfall	5 039 431	233 006	283 276	1 344 640
Absolut differens	-63 419	39 068	-4 198	27 734
Relativ differens	-1,3%	16,8%	-1,5%	2,1%

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 åter igen blev det vanligaste drivmedlet bland de privatleasade bilarna.

Under 2025 ökade antalet nyregistrerade personbilar, och både el och laddhybrider ökade igen. Privatleasingmarknaden återhämtade sig, och el blev åter igen det vanligaste drivmedlet att privatleasa. Även bland företagen ökade de laddbara bilarna under 2025, från 62 procent av de nyregistrerade bilarna 2024 till 66 procent. Samtidigt minskade antalet nyregistrerade bensin- och dieselbilar, och framför allt dieselbilarna utgör nu en väldigt låg andel (8 procent) av de nyregistrerade personbilarna. Även antalet elhybrider, etanolbilar och gasbilar minskade under 2025.

⁴⁸ Se formel 3, kap 7.

⁴⁹ Prognoserna redovisas i absoluta tal utan avrundning. Precisionen ska inte tolkas som faktisk exakthet.

Sammantaget ger det här en bild av vi går mot en utveckling där bensin, el och laddhybrider kommer att utgöra en betydande majoritet av de nyregistrerade personbilarna. Elektrifieringen av personbilsflottan bedöms fortsätta under kommande år. Redan förra året bedömde Trafikanalys att laddhybrider kommer att fortsätta utgöra en betydande andel av de nyregistrerade personbilarna. Den utvecklingen bedöms stärkas ytterligare utifrån de förslag om förändrade utsläppskrav för personbilar till 2035 som är under beredning hos EU-kommissionen.

Bedömning för respektive drivmedel:

El: Antalet nyregistrerade elbilar ökade under 2025 jämfört med 2024, då antalet nyregistrerade elbilar minskade med 17 procent. Framför allt ökade antalet privatleasade elbilar under 2025 samt elbilar registrerade på en juridisk ägare. 2025 följer därmed mönstret från slutet av 2024 då privatmarknaden började återhämta sig efter den kraftiga minskningen 2023.

I mars 2026 infördes en ny elbilspremie riktad mot hushåll boende på landsbygden och en inkomst som inte överstiger 80 procent av medelinkomsten i Sverige. Premien kommer sannolikt att i huvudsak användas till inköp av begagnade elbilar, och den direkta effekten av premien på antalet nyregistrerade elbilar kommer vara begränsad. En större efterfrågan på begagnade elbilar kan dock i förlängningen bidra till en ökad efterfrågan på nya elbilar i och med att premien kan initiera byteskedjor som i slutändan bidrar till ökad efterfrågan av elbilar. Även om den efterfrågan inte kan kvantifieras, bidrar den sannolikt till ett fortsatt ökat intresse för elbilar. Även de utsläppskrav för nyregistrerade bilar inom EU som har 2027 som gräns kommer att fortsätta styra mot en ökad andel elbilar av de nyregistrerade personbilarna.

Ny bedömning för 2026: Bedömningen är att nyregistreringen av elbilar kommer att öka under 2026 jämfört med 2025. Enligt vår prognos kommer elbilarna att utgöra 40 procent av de nyregistrerade personbilarna 2026, för att sedan öka till 52 procent till 2029.

Elhybrid: Sedan 2013 har andelen nyregistrerade elhybrider en förhållandevis jämn ökningstakt. Under 2019 började dock mildhybrider⁵⁰ 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 2026: 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 2029 bedömer vi att elhybriderna kommer att utgöra en något lägre andel av de nyregistrerade personbilarna. Andelen elhybrider kommer att stå för 6–7 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 att allt fler valde en elbil i stället. Inför 2025 var

⁵⁰ 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.

Trafikanalys prognos att antalet nyregistrerade laddhybrider skulle öka, vilket även blev utfallet.

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.⁵¹ 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 EU:s utsläppskrav. Det talar sammantaget för en prognos med kraftigt minskad försäljning av laddhybrider framöver.

Det är dock oklart 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. Vi ser nu även att flera europeiska och asiatiska biltillverkare nu har aviserat att de avser att lansera bilar med EREV-teknik under 2027 och 2028.⁵² Även en förändring av EU:s utsläppskrav som inte längre innebär ett förbud mot alla andra drivlinor förutom emissionsfria medför att vi bedömer att laddhybriderna inte kommer att tappa nämnvärt i försäljning under prognosperioden.

Ny bedömning för 2026: Trafikanalys bedömning är att laddhybrider kommer minska något mot slutet av prognosperioden och gå från 27 till 23 procent av de nyregistrerade bilarna fram till 2029.

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 fordonskatten och malus-systemet. Vi bedömer att den förändringen till stor del kommer att ta bort efterfrågan för nya etanolbilar.

Ny bedömning för 2026: Trafikanalys bedömer att nyregistreringen av etanolbilar kommer att uppgå till som mest 500 bilar under 2026 när de tillgängliga lagren av etanolbilar töms, därefter är prognosen satt till noll bilar per år de resterande åren.

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 kraftiga minskningen av nyregistrerade gasbilar.

Ny bedömning för 2026: Till följd av att det inte finns några tillgängliga bilmodeller med gasdrift på den svenska marknaden är vår bedömning att antalet nyregistrerade gasbilar kommer att vara alltför lågt för att prognostiseras och har därför satts till noll fram till 2029. Skulle någon

⁵¹ EUR-Lex. (2024).

⁵² Trafikanalys. (2026).

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 diesel-fordon 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 2025 utgick från en fortsatt relativt snabb minskning av dieselbilarnas andel av de nyregistrerade bensin- och dieselbilarna. Minskningstakten för diesel blev dock något långsammare än förväntat. Under våren 2026 har dock drivmedelspriserna, och framför allt diesel, stigit kraftigt. Detta, i kombination med att ETS 2 träder i kraft 2028, samt ett begränsat modellutbud av nya dieselbilar gör att vi bedömer att diesel även fortsatt kommer att minska i antalet nyregistrerade personbilar.

Ny bedömning för 2026: Trafikanalys bedömer att fördelningen mellan nyregistrerade bensin- och dieselbilar kommer att vara 78 procent bensin och 22 procent diesel år 2026. Därefter bedöms andelen diesel minska med mellan 1–2 procentenheter per år fram till 2029.

Vätgas: Bränslecellsbilar 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 knappt 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 4,2 procent som avregistreras årligen. Dock var 2025 avvikande med ett mycket lågt antal avregistrerade personbilar, och endast 3,7 procent av beståndet avregistrerades. Vi bedömer att andelen avregistrerade personbilar kommer att fortsätta vara förhållandevis lågt 2026 och 2027, för att sedan börja öka något.

Ungefär 4,5 procent av beståndet av bensinbilar blir årligen avregistrerade och den andelen är relativt stabil över tid, med små årliga förändringar. Medelvärde för andelen avregistrerade bensinbilar av beståndet för de senaste fyra åren är 4,4 procent, vilket också är prognosen för de kommande fyra åren.

Andelen avregistrerade dieselbilar av dieselflottan har gradvis ökat. Det beror delvis på att beståndet blir allt äldre och därmed skrotas allt fler dieselbilar. Men ökningen beror främst på exporten av begagnade dieselbilar som varit väldigt omfattande de senaste åren. Ungefär hälften av de exporterade dieselbilarna har varit 0–5 år gamla när de exporterats. Till följd av allt lägre antal nyregistrerade dieselbilar bedömer Trafikanalys att exporten av begagnade dieselbilar kommer att minska, vilket även skedde under både 2024 och 2025. Andelen avregistrerade dieselbilar av dieselflottans bestånd bedöms vara 2,7 procent 2026 för att sedan gradvis minska till 2 procent 2029.

Andelen avregistrerade elbilar av beståndet ökade påtagligt under de senaste åren till följd av tilltagande export av begagnade elbilar. Tillväxten av elbilar i trafik har dock varit kraftig under de senaste åren. Det, i kombination med att exporten totalt sett har minskat under 2025 gör att vi bedömer att andelen av ebilsbeståndet som exporteras kommer att minska framöver. För

2026 är prognosen att 5,4 procent av beståndet av elbilar kommer att avregistreras. Därefter bedömer vi att avregistreringsandelen kommer att minska ner till 3,5 procent av beståndet fram till 2029.

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 1,7 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. I och med att exporten minskade kraftigt under 2025 är vår bedömning att antalet avregistrerade laddhybrider inte kommer att öka i någon större omfattning under prognosperioden. Trafikanalys bedömer därför att andelen avregistrerade laddhybrider kommer vara 3 procent av beståndet 2026, och därefter gradvis minska till 1,8 procent av beståndet 2029.

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 etanolbilsbeståndet kommer att öka från 4,4 procent 2026 till 4,5 procent 2029.

Andelen avregistrerade gasbilar av beståndet 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 6,7 procent av beståndet gasbilar per år under prognosperioden, vilket är medel för de senaste fyra åren.

Avställda personbilar efter drivmedel

Trafikanalys utgår från antalet avställda personbilar den sista december varje år. Drivmedelsfördelningen för de avställda fordonen utgår från den historiska utvecklingen samt hur många fordon av respektive drivmedel som finns i beståndet (avställda och i trafik). Under 2025 minskade antalet avställda bensinbilar, medan övriga drivmedel hade ungefär lika många avställda bilar 2024 som 2025. Förändringen kan möjligen vara ett uttryck för att det finns en brist på begagnade bilar till följd av lågt antal nyregistrerade personbilar de senaste åren, samt ett stort antal exporterade begagnade personbilar.

De senaste fem åren har ungefär 30 procent av alla bensinbilar i beståndet varit avställda, med små årliga variationer.

Statistiken visar att ungefär 30 procent av beståndet av bensinbilar är avställda, och att den andelen enligt ovan är relativt stabil över tid, med små årliga förändringar. Medelvärde för andelen avställda bensinbilar av beståndet för de senaste fyra åren är 30 procent, vilket också är prognosen för de kommande fyra åren.

I takt med att dieselbilarna blir allt äldre ökar också andelen som är avställda. Vid slutet av 2025 var 15,5 procent av dieselbilarna i beståndet avställda. Trafikanalys bedömning är att andelen avställda dieselbilar gradvis kommer att öka till 16,9 procent av beståndet fram till 2029.

Bland de alternativa drivmedlen är det tämligen få fordon som är avställda, men de har gradvis ökat något från år till år i takt med att fordonen blir äldre. Mellan 2024 och 2025 var dock ökningen av avställda personbilar med någon form av alternativt drivmedel väldigt begränsad.

Vi har därför valt att använda medelvärdet för de senaste fyra åren för andelen avställda elbilar (5,1 procent), laddhybrider (6,2 procent) och elhybrider (4,7 procent). I och med att antalet fordon med dessa drivmedel fortsätter att öka i beståndet kommer även antalet avställda fordon i prognosen att gradvis öka, även om andelen av beståndet är detsamma för samtliga år.

Andelen personbilar som kan drivas med gas eller etanol som är avställda ökar relativt påtagligt från år till år eftersom dessa fordon har varit i trafik relativt länge. Vi har gjort en trendframskrivning för de kommande fyra åren för andelen avställda etanol- och gasbilar. Andelen avställda etanolbilar förväntas öka från dagens 11,8 procent till 15,8 procent 2029. För gasbilarna skattas en ökning från dagens 15,3 procent till 17,5 procent 2029.

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.⁵³

Uppföljning av 2025 års prognoser

Trafikanalys prognos för det totala antalet nyregistrerade personbilar 2025 hamnade 1 procent för lågt jämfört med utfallet. Störst absoluta avvikelser per drivmedel uppstod för laddhybriderna, där prognosen var för lågt ställd. Andelen laddbara bilar var prognostiserat till 61 procent av de nyregistrerade bilarna, vilket också blev utfallet. För övriga drivmedel var det relativt små avvikelser, vilket framgår i Tabell 3.2

Tabell 3.2. Prognos och utfall av nyregistrering av personbilar fördelat på drivmedel, år 2025.⁵⁴

	<i>Bensin</i>	<i>Diesel</i>	<i>El</i>	<i>El-hybrid</i>	<i>Ladd-hybrid</i>	<i>Etanol</i>	<i>Gas</i>	<i>Totalt</i>
Prognos	66 290	17 629	102 143	22 921	68 095	2 000	0	279 078
Utfall	62 710	21 402	100 365	23 604	73 223	1 926	13	283 276
Absolut differens	3 580	-3 773	1 778	-683	-5 128	74	-13	-4 198
Relativ differens	6%	-18%	2%	-3%	-7%	4%	-100%	-1%
Fördelning prognos	24%	6%	37%	8%	24%	1%	0%	100%
Fördelning utfall	22%	8%	35%	8%	26%	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 laddhybrider som underskattades i prognosen. Både för att prognosen för nyregistrerade laddhybrider var för lågt ställd, och prognosen för avregistrerade laddhybrider var för högt ställd.

⁵³ Se formel 4, kapitel 7.

⁵⁴ Kategorin Övrigt redovisas ej.

Tabell 3.3. Prognos och utfall av personbilar i trafik fördelat på drivmedel, år 2025.⁵⁵

	<i>Bensin</i>	<i>Diesel</i>	<i>El</i>	<i>El-hybrid</i>	<i>Ladd-hybrid</i>	<i>Etanol</i>	<i>Gas</i>	<i>Totalt</i>
Prognos	2 261 787	1 510 282	427 377	227 251	356 441	161 405	31 219	4 976 012
Utfall	2 297 530	1 519 841	432 709	224 140	373 812	159 726	31 396	5 039 431
Absolut differens	-35 743	-9 559	-5 332	3 111	-17 371	1 679	-177	-63 419
Relativ differens	-2%	-1%	-1%	1%	-5%	1%	-1%	-1%
Fördelning prognos	45%	30%	9%	5%	7%	3%	1%	100%
Fördelning utfall	46%	30%	9%	4%	7%	3%	1%	100%

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 personbilars genomsnittliga koldioxidutsläpp mätt i gram per kilometer.⁵⁶ Trafikanalys statistik är baserad på den utsläppsuppgift per fordon som finns registrerad i vägtrafikregistret. De flesta fordon som beskattas utifrån koldioxidutsläpp har ett värde för utsläpp registrerat i vägtrafikregistret. Värdet är uppmätt av fordonstillverkaren enligt gällande EU-regler.

Prognosmetod 2026

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 2019.⁵⁷
- 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.

⁵⁵ Kategorin Övrigt redovisas ej.

⁵⁶ 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.

⁵⁷ Inför prognoserna 2026 har vi valt att frångå den tidigare metoden för etanolbilarna och använder i stället samma utsläppsvärde 2026 som det var 2025. Detta eftersom etanolbilarna utgörs av en enskild bildmodell.

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. Dieselbilarna har haft den motsatta utvecklingen med stigande utsläpp de senaste åren. Antalet nyregistrerade dieselbilar har minskat de senaste åren, men de har snabbt fått en allt högre tjänstevikt, framför allt dieselbilar som köps av företag.

Trafikanalys bedömning är att de dieselbilar som nu registreras främst är fordon som används inom olika verksamheter och där det saknas motsvarande fordon med andra drivmedel och lägre utsläpp. Bensinbilarna har i stället haft den motsatta utvecklingen, där många av de nyregistrerade bensinbilarna är relativt små bilar som privatleasas. Utvecklingen har medfört att de genomsnittliga utsläppen för nyregistrerade bensinbilar har minskat de senaste åren. Elhybriderna har lägre utsläpp än bensin- och dieselbilarna, och nivån på utsläppen har legat på en i stort sett oförändrad nivå sen 2020. Etanolbilar är så pass få till antalet att de inte påverkar flottans genomsnittliga utsläpp.

Det som framför allt påverkar det genomsnittliga utsläppsvärdet för nyregistrerade personbilar är främst antalet nyregistrerade elbilar och laddhybrider samt utvecklingen för bensinbilarna.

Mot bakgrund av det förordar Trafikanalys utfallet av metod 3. Det innebär att det genomsnittliga utsläppsvärdet för nyregistrerade personbilar under 2026 blir 59 gram, vilket är en marginell ökning jämfört med 2025 när värdet var 58 gram. Minskningen förklaras av fortsatt ökat antal nyregistrerade elbilar, vilket kompenserar för att laddhybriderna får högre utsläppsvärden framöver. Under de första tre månaderna 2026 har ett antal laddhybrider som typgodkänts enligt den nya testcykeln registrerats. Utsläppsdifferensen mellan den tidigare testcykeln och den nuvarande tycks vara mellan 2 och 3,5 gånger högre för den nya cykeln.

Antalet registrerade laddhybrider under första kvartalet som har de högre utsläppsvärdena är dock relativt få, och det är inte heller säkert att differensen för de som har registrerats under Q1 är representativa för samtliga modeller av laddhybrider. Det är tydligt att laddhybriderna kommer att ha högre utsläppsvärden framöver än vad de historiskt har haft, men det är väldigt osäkert hur mycket högre utsläppen kommer vara. Vi har därför valt att räkna upp laddhybridernas CO₂-utsläpp med en faktor 2,5 för 2026 och med faktor 3 för de resterande prognosåren. Osäkerheten kring representativitet hos de utsläppsvärden vi kan observera i början av 2026, och möjligheten att laddhybriderna utvecklas med större batterier eller EREV-teknik gör att vi väljer det lägre spannet. Prognosen för laddhybridernas framtida utsläppsnivå är dock att betrakta som mycket osäker.

Uppföljning av prognosen för 2025

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. Under 2025 registrerades fler laddhybrider än prognostiserat, samtidigt som det genomsnittliga utsläppsvärdet för nya bensinbilar sjönk mer än förväntat. Sammantaget medförde detta att det genomsnittliga utsläppsvärdet för nyregistrerade personbilar blev 58 gram CO₂/km, vilket var lägre än vår prognos på 62 gram CO₂/km.

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 2026

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 43 procent av alla nya bilar registrerats på en fysisk person, och resterande på en juridisk.⁵⁸ Skillnaderna från år till år brukar vara marginella med en justering på som mest en eller två procentenheter. Under 2023 föll dock andelen nya bilar som registrerades på en privatperson påtagligt till 32 procent. Under 2024 ökade andelen igen och ökningen har fortsatt under 2025 då 42 procent av alla nyregistrerade personbilar registrerades på en privatperson.

Fördelningen av nyregistrerade personbilar mellan juridisk och fysisk ägare är därmed till stor del tillbaka på en historiskt mer vanlig nivå. Prognosen för åren 2026–2029 är att andelen nyregistrerade personbilar som registreras på en privatperson kommer att vara detsamma som de senaste tio årens medelvärde, vilket är 43 procent av de nyregistrerade bilarna.

Av de bilar som registrerades på en fysisk person 2025 var 47 procent leasingbilar, vilket var en minskning med 5 procentenheter jämfört med 2024. Privatleasingmarknaden har därmed till stor del återhämtat sig från minskningen under 2023 och 2024. Trafikanalys bedömer att privatleasingmarknaden kommer att växa ytterligare något under 2026 och 2027 för att sedan utgöra 50 procent av de personbilar som registreras på en fysisk person för åren 2027–2029.

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 0,08 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 79,5 procent av alla personbilar i trafik är prognostiserade att ägas av en fysisk person.

Antalet personbilar som ägs av enskilda firmor har tidigare gradvis minskat, men har de senaste åren legat på en tämligen jämn nivå. Trafikanalys bedömer att utvecklingen för antalet personbilar som ägs av en enskild firma är på en oförändrad nivå och prognosen fram till 2029 bygger på de senaste fyra årens medelvärde.

Uppföljning av prognosen för 2025

Prognosen för 2025 var att 41 procent av alla nya bilar skulle registreras på en fysisk person, utfallet blev 42 procent. Fördelningen mellan personbilar ägda av fysiska personer respektive juridiska personer var prognostiserad till 79,4 procent fysiska personer och 20,6 procent för juridiska personer. Utfallet blev snarlikt, 79,5 för fysiska personer och resten juridiska

⁵⁸ Privatleasade bilar definieras som registrerade på en privatperson, och fordon registrerade på bilhandlare har fördelat per ägare utifrån den historiska fördelningen.

personer. I fördelningen mellan män och kvinnor prognostiserade vi att kvinnor skulle äga 36 procent av alla personbilar i trafik, utfallet blev 35,9. Andelen personbilar ägda av juridiska personer som ägs av personliga företag (enskild firma) antogs vara 45,9 procent, utfallet blev 46 procent.

Sammantaget visar jämförelsen mellan prognos och utfall att prognosen hade hög träffsäkerhet, med endast marginella avvikelser i samtliga redovisade fördelningar.

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 2026 kommer uppgå till cirka 37 000 lätta lastbilar, och sedan öka ytterligare något under år 2027 (cirka 39 000 lätta lastbilar), för att därefter minska något till år 2028–2029 (cirka 38 000 lätta lastbilar). Prognosen är dock väldigt osäker då den baseras på en osäker konjunkturprognos.

Avregistrerade lätta lastbilar

Antalet avregistrerade fordon bedöms vara 3,4 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.⁵⁹ De fyra föregående åren låg andelen på mellan 3,4 och 3,8 procent av föregående års bestånd. De avregistrerade lätta lastbilarna består av skrotade, administrativt skrotade och exporterade lätta lastbilar. År 2024 ökade både antalet administrativt skrotade 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 är att motsvarande 3,4 procent av föregående års bestånd kommer att avregistreras, vilket motsvarar genomsnittet för avregistreringarna de senaste 5 åren exklusive 2024.

Avställda lätta lastbilar

Andelen avställda lätta lastbilar bedöms vara 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. Genomsnittet för de senaste 5 åren motsvarar 26,2 procent.

Lätta lastbilar i trafik

Lätta lastbilar i trafik beräknas utifrån det senaste kända beståndet, det vill säga lätta lastbilar i trafik samt avställda lätta lastbilar. Till det adderas nästa års prognostiserade antal

⁵⁹ Administrativt skrotade fordon i vägtrafikregistret var högre än normalt, bland annat till följd av myndighetsåtgärder mot s.k. bilmålvakter.

nyregistrerade lätta lastbilar och antalet prognostiserade avregistrerade bilar subtraheras. Efter det subtraheras även det prognostiserade antalet avställda lätta lastbilar, enligt formel (3) i avsnitt 7.1.

Uppföljning av prognosen från 2025 av lätta lastbilar

Uppföljningen av prognosen för lätta lastbilar för 2025 visar att antalet nyregistrerade fordon överskattades med 13 procent. Den största skillnaden mellan prognos och utfall gäller antalet fordon som avregistrerades. Där överskattade vi fjolårets prognos jämfört med utfallet med 14,5 procent. Antalet avställda lätta lastbilar blev 3 procent lägre än prognostiserat (Tabell 4.1). Sammantaget ledde detta till att vår prognos för antalet fordon i trafik blev något för lågt ställd.

Tabell 4.1. Prognos och utfall för antal lätta lastbilar i trafik, antal avställda, antal nyregistreringar och antal avregistreringar, år 2025.

	<i>I trafik</i>	<i>Avställda</i>	<i>Nyregistrerade</i>	<i>Avregistrerade</i>
Prognos	622 838	222 499	40 048	33 301
Utfall	627 910	216 155	35 561	29 084
Absolut differens	-5 072	6 344	4 487	4 217
Relativ differens	-0,8%	2,9%	12,6%	14,5%

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 23 procent år 2025. Både 2024 och 2025 har andelen ökat med 1,9 procentenheter jämfört med året innan. Från februari 2024 var det möjligt att söka stöd för eldrivna lätta lastbilar på upp till 50 000 kronor per lastbil.⁶⁰ 1 januari 2025 sänktes stödnivån till 40 000 kr.⁶¹ Stödet har förlängts två gånger och det är nu möjligt att söka till och med oktober 2027. När stödet infördes bedömde vi att det skulle ge en större ökning i försäljningen än vad som blev utfallet.

Ny bedömning för 2026: Vi bedömer inte att andelen eldrivna lätta lastbilar ökar i någon större utsträckning kommande år, utan följer ungefär samma utveckling som föregående år, cirka +2 procentenheter per år för hela prognosperioden.

En eventuell stagnering av andelen el när klimatpremien upphör bedömer vi motverkas av införandet av ETS2 (se kap 2.2). Andelen eldrivna lätta lastbilar bedöms därmed uppgå till 31 procent år 2029.

⁶⁰ 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>

⁶¹ SFS 2024:19 Förordning om ändring i förordningen (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon | Svensk författningssamling, <https://svenskfattningssamling.se/doc/202419.html>

Laddhybrider: Laddhybrider kan ses som en övergångslösning mellan förbränningsmotorer och elmotorer. Antalet nyregistrerade lätta laddhybridlastbilar har historiskt varit få med några enstaka nyregistrerade fordon per år. Men på senare år har Ford och Volkswagen börjat tillverka lätta laddhybridlastbilar som en del i en bredare elektrifieringsstrategi och förra året stod laddhybriderna för knappt 5 procent av de nyregistrerade lätta lastbilarna.

Då det endast är två aktörer som satsar på laddhybrider i större skala är utbudet begränsat och vi bedömer att andelen inte kommer att öka i någon större omfattning, men att det finns en marknad för dessa fordon.

Ny bedömning för 2026: Andelen lätta laddhybridlastbilar bedöms uppgå till drygt 5 procent av de nyregistrerade lätta lastbilarna år 2026 för att öka till 6,6 procent under år 2029.

Elhybrider: Förra året redovisades felaktigt mildhybrider under elhybrider. Det är ingen större marknad med endast ett fåtal nyregistreringar per år.

Ny bedömning för 2026: Trafikanalys bedömer att andelen nyregistrerade elhybrider kommer att vara 0,1 procent av de nyregistrerade lätta lastbilarna under hela prognosperioden.

Etanol: 2018 infördes bonus malus-systemet med förhöjd fordonskatt de första tre åren, baserat på fordonens koldioxidutsläpp. Under denna tid betalades ingen förhöjd fordonskatt för lätta lastbilar med etanoldrift.⁶² 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 tre åren.⁶³ Det innebär att den skattemässiga fördel som etanoldrivna fordon hade tidigare nu har tagits bort. Vi bedömer att etanol helt kommer att försvinna som drivmedel för nyregistrerade lätta lastbilar.

Ny bedömning för 2026: Andelen lätta lastbilar som kan drivas med etanol bedöms vara 1 procent av de nyregistrerade lätta lastbilarna år 2026. För åren 2027–2029 bedömer vi att det inte kommer att nyregistreras några etanolfordon.

Gas: Under förra året nyregistrerade endast åtta lätta lastbilar med gas som drivmedel. 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.⁶⁴

Ny bedömning för 2026: Vi bedömer att det inte kommer att nyregistreras några gasfordon under prognosperioden.

Bensin: Antalet lätta lastbilar som drivs 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 2026: Bensindrivna lätta lastbilar bedöms vara samma som året innan, 2,8 procent av de nyregistrerade lätta lastbilarna under hela prognosperioden.

Diesel: Andelen dieseldrivna lätta lastbilar har minskat från 93 procent år 2018 till 67 procent år 2025. Andelen kommer att sjunka i takt med att elektrifieringen ökar.

⁶² 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

⁶³ Vägtrafikskattelag. (2006).

⁶⁴ Trafikanalys, *Kvalitetsdeklaration Fordon 2025*

Vi beräknar andelen dieseldrivna lätta lastbilar som en restpost. Andelen dieseldrivna lätta lastbilar av de nyregistrerade fordonen bedöms därmed minska till 60 procent år 2029. Minskningen i årets prognos är långsammare än vad vi bedömde i prognosen 2025.

Uppföljning av prognosen från 2025 för lätta lastbilar per drivlina

I prognoserna för 2025 överskattade vi det totala antalet nyregistrerade lätta lastbilar med 4 500 fordon. Dessa fordon fördelade sig över bensin, diesel, el och elhybrider som alla överskattades. Elhybriderna överskattades främst på grund av att mildhybrider felaktigt redovisats under elhybrid i stället för under det fossila drivmedlet. Även om antalet överskattades så var prognosen för andel för respektive drivmedel i linje med utfallet.

Tabell 4.2. Prognos och utfall av nyregistrerade lätta lastbilar fördelat på drivmedel, år 2025.

	Bensin	Diesel	El	El-hybrider	Laddhybrider	Etanol	Gas
Prognos	1 158	26 694	9 153	641	1 602	801	0
Utfall	988	23 927	8 090	35	1 644	860	8
Absolut differens	170	2 767	1 063	606	-42	-59	-8
Relativ differens	17%	12%	13%	1 731%	-3%	-7%	-100%
Fördelning prognos	3%	67%	23%	2%	4%	2%	0%
Fördelning utfall	3%	67%	23%	0%	5%	2%	0%

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, dvs hur många av föregående års bestånd av ett visst drivmedel som kommer att avregistreras under året. För att säkerställa att bedömningen per drivmedel summerar till 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. Andelarna lätta lastbilar som drivs med alternativa drivmedel i flottan är fortfarande låg, vilket är en utmaning för vår prognos.

El: I takt med att beståndet av ellastbilar växer innebär det också att antalet avregistrerade fordon ökar. De två senaste åren ha andelen ökat betydligt och vi bedömer att den fortsatt kommer att vara högre än innan 2024.

Ny bedömning för 2026: Andelen avregistrerade eldrivna lätta lastbilar bedöms vara 2,4 procent av föregående års bestånd under hela prognosperioden.

Laddhybrider: Förra året började det nyregistreras laddhybrider i större omfattning än tidigare. När det finns flera lätta laddhybridlastbilar i beståndet bedömer vi också att andelen som avregistreras kommer att öka. Som underlag för prognosen har vi därför använt andelen avregistrerade ellastbilar från de år då nyregistreringen av dessa låg på nivåer jämförbara med våra prognostiserade nivåer för nyregistrerade laddhybrider.

Ny bedömning för 2026: Andelen avregistrerade lätta laddhybridlastbilar bedöms vara 2 procent av föregående års bestånd under hela prognosperioden.

Elhybrider: Antalet avregistrerade lätta elhybridlastbilar har endast varit en handfull per år. För personbilar är andelen avregistrerade elhybridfordon lägre än motsvarande andel elbilar och laddhybrider. Vår bedömning är att samma förhållande kommer gälla för lätta lastbilar.

Ny bedömning för 2026: Andelen avregistrerade lätta elhybridlastbilar bedöms vara 1 procent av föregående års bestånd under hela prognosperioden, det motsvarar utfallet för 2025.

Etanol: Antalet etanoldrivna lätta lastbilar har ökat, men i och med att det inte nyregistreras några nya fordon kommer beståndet börja minska kommande år. Då dessa fordon är relativt nya bedömer vi att andelen kommer att vara lägre än för bensin och dieselfordon.

Ny bedömning för 2026: Andelen avregistrerade lätta lastbilar som kan drivas med etanol bedöms vara 1 procent av föregående års bestånd under hela prognosperioden.

Gas: Precis som för etanol så nyregistreras det inte några nya lätta lastbilar som kan drivas med gas⁶⁵. Det är främst en hög export som gör att andelen avregistrerade fordon är förhållandevis hög. Utifrån historiken bedömer vi att andelen avregistrerade gasfordon kommer fortsatt vara relativt hög under hela prognosperioden.

Ny bedömning för 2026: Andelen avregistrerade lätta lastbilar som kan drivas med gas bedöms vara 7 procent av föregående års bestånd hela prognosperioden.

Bensin: Vi har historiskt kunnat observera en sjunkande andel avregistrerade lätta bensinlastbilar. År 2024 ökade andelen till 6,5 procent, främst beroende av att andelen administrativt skrotade bensindrivna lastbilar ökade. År 2025 var andelen 2,6 procent. Vi bedömer att andelen inte kommer att sjunka mer under prognosperioden.

Ny bedömning för 2026: Andelen avregistrerade bensindrivna lätta lastbilar bedöms vara 2,6 procent av föregående års bestånd under hela prognosperioden.

Diesel: Mellan 2020 och 2025 har andelen avregistrerade dieseldrivna lätta lastbilar legat mellan 3,3 och 3,9 procent förutom under år 2024 då andelen steg till 5 procent. 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 i spannet för perioden 2020–2025 exklusive 2024.

Ny bedömning för 2026: Andelen avregistrerade dieseldrivna lätta lastbilar bedöms vara 3,5 procent av föregående års bestånd under hela prognosperioden.

Övriga drivmedel: Andelen avregistrerade lätta lastbilar med övriga drivmedel bedöms vara 5,3 procent av fjolårets bestånd under hela prognosperioden vilket är samma som utfallet år 2025.

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 prognostiseras andelen avställda inom varje drivmedel. För att säkerställa att bedömningen per drivmedel summerar till resultat som andelen för hela fordonsflottan, viktar vi antalet lätta lastbilar i beräkningen för att stämma med vår övergripande bedömning. Den avställda andelen lätta lastbilar per drivmedel som vi beskriver nedan avser den oviktade andelen.

⁶⁵ Fordon där fordonsgasen används som inblandning och som ej kan köras på enbart gas redovisas under det huvudsakliga drivmedlet.

Andel avställda lätta lastbilar av beståndet inom varje drivmedel har de senaste åren inte förändrat sig särskilt mycket, någon procentenhet upp eller ner. Vi bedömer att det inte kommer ske några förändringar under prognosperioden som skulle förändra detta och vår prognos är att för respektive drivmedel är andelen avställda som andel av föregående års bestånd samma som utfallet 2025 under hela prognosperioden.

Detta är innebär följande andel avställda fordon (årligen), bensin 59 procent, diesel 22 procent, el 5 procent, elhybrid 10 procent, laddhybrid 3 procent, etanol 8 procent och gas 16 procent.

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 året innan för givet drivmedel, till dessa adderas antalet avställda lätta lastbilar i trafik året innan och antalet nyregistrerade lätta lastbilar samma år för givet drivmedel, sedan subtraheras de lätta lastbilar som avregistrerats under året och de avställda fordonen för givet drivmedel, enligt formel (4) i avsnitt 7.2. Föregående års prognos för lätta lastbilar i trafik per drivmedel underskattade antalet dieseldrivna fordon med drygt 5 500 fordon. Den största relativa skillnaden var (förutom för elhybrider där det skett en felredovisning av fordon) för laddhybrid-lastbilar, där fjolårets prognos underskattade antalet med 4 procent, se Tabell 4.3.

Tabell 4.3. Prognos och utfall av lätta lastbilar i trafik fördelat på drivmedel, år 2025.

	<i>Bensin</i>	<i>Diesel</i>	<i>El</i>	<i>El-hybrider</i>	<i>Ladd-hybrider</i>	<i>Etanol</i>	<i>Gas</i>
Prognos	40 803	529 248	35 961	705	2 155	7 483	6 441
Utfall	41 056	534 868	35 569	153	2 240	7 554	6 418
Absolut differens	-253	-5 620	392	552	-85	-71	23
Relativ differens	-1%	-1%	1%	361%	-4%	-1%	0%
Fördelning prognos	6,6%	86%	5,0%	0,0%	0,1%	1,1%	1,2%
Fördelning utfall	6,7%	86%	4,6%	0,0%	0,1%	1,1%	1,2%

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 utsläppsuppgiften 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 2025 på 199 gram koldioxid per kilometer, 1 gram lägre än år 2020. Vi bedömer att koldioxidutsläppen kommer ligga kvar på 2025 års nivå under hela prognosperioden. Även för övriga drivmedel bedömer vi att utsläppen kommer att vara samma som utfallet för 2025 för hela prognosperioden förutom för laddhybrider.

Jämfört med föregående års prognoser har prognosen för koldioxidutsläppet för laddhybrider höjts avsevärt (dubbling av det genomsnittliga koldioxidutsläppet), detta på grund av den uppdaterade testcykeln (se kap 2). Lätta lastbilar som laddhybrider är relativt nya och majoriteten av de fordon som nyregistrerats första kvartalet 2026 har registrerade utsläpp enligt den uppdaterade testcykeln. Detta påverkar det genomsnittliga koldioxidutsläppet för lätta lastbilar totalt. Vi har valt att använda det genomsnittliga utsläppet för nyregistrerade laddhybrider första kvartalet 2026 för hela prognosperioden, det är dock en mycket osäker bedömning då utvecklingen för laddhybrider är mycket osäker.

Justeringen för laddhybrider gör att det genomsnittliga koldioxidutsläppet för en nyregistrerad lätt lastbil inte fortsätter sjunka år 2026 utan vår bedömning innebär att utfallet blir samma som 2025, 145 gram koldioxid per kilometer, för att därefter sjunka till 135 gram koldioxid per kilometer år 2029 i och med en ökande andel ellastbilar.

Uppföljning av prognosen för 2025

I vår prognos för 2025 var de genomsnittliga koldioxidutsläppen för de nyregistrerade lätta lastbilarna 148 gram koldioxid per kilometer. Utfallet blev lägre, 145 gram per kilometer. Skillnaden mellan prognos och utfall förklaras i huvudsak av felredovisningen av elhybrider och antagandet om deras genomsnittliga koldioxidutsläpp.

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 (2022–2025) för hela prognosperioden. Resterande andel lätta lastbilar går i firmabilstrafik. Det innebär att 3 procent av de lätta lastbilarna går i yrkesmässig trafik, 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.

En generell svårighet som har fått konsekvenser för hur vi prognostiserar tunga lastbilar är den försöksverksamhet som startade 1 juli 2024 där förare med B-körkort får köra tunga lastbilar med en totalvikt på högst 4 250 kg som drivs helt eller delvis med alternativa bränslen. I förra årets prognosarbete var kunskapen om effekterna av försöksverksamheten begränsad, i år har vi lite mer data att basera prognoserna på. Svårigheten ligger i att detta är ett nytt segment som skiljer sig från "vanliga" tunga lastbilar. Definitionsmässigt är dessa fordon tunga lastbilar men används i regel som en lätt lastbil. Vi har i årets prognoser särredovisat dessa fordon (eldrivna tunga lastbilar med en totalvikt på högst 4 250 kg) när vi redovisar prognoser per drivmedel, antal axlar och vikt. På sikt, beroende på utvecklingen av fordon i detta segment, kan det krävas att det nya segmentet prognostiseras helt separat från tunga lastbilar.

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. Förra året bytte vi modell från en tidsseriemodell med viss justering⁶⁶ till att för första prognosåret räkna upp utfallet årets första månader till helårssiffror med hjälp av den historiska andelen för årets första månader. Historiskt har förändringen i nyregistreringen av tunga lastbilar följt förändringen för lätta lastbilar relativt väl, därför har vi valt att prognostisera år 2–4 med hjälp av prognostiserad förändring för nyregistreringen av lätta lastbilar. Vi använder oss av den metoden även i år. Prognostiserad förändring jämfört med föregående år blir då -1 procent för 2026, +5 procent för 2027, -3 procent för 2028 och -1 procent för 2029.

Avregistrerade tunga lastbilar

Det totala antalet avregistrerade tunga lastbilar per år varierar, men har under perioden 2016–2025 ökat från 3,8 procent till cirka 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.

⁶⁶ 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

Antalet avregistrerade lastbilar bedöms vara 4,6 procent av föregående års bestånd för hela prognosperioden.

Avställda tunga lastbilar

Sedan 2019 har andelen avställda fordon legat på knappt 39 procent, förutom 2023–2024 då andelen var nästan 40 procent. Vi bedömer att ökningen 2023–2024 är en effekt av lågkonjunkturen och att andelen avställda tunga lastbilar kommer att sjunka till nivån motsvarande genomsnittet för åren 2021–2025.

Andelen avställda lastbilar bedöms vara 39,1 procent av beståndet under 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.⁶⁷

Uppföljning av 2025 års prognoser

Prognoserna för 2025 var väldigt nära utfallet. Störst differens var för avregistrerade fordon som underskattades med 8 procent. Prognoserna för nyregistreringar, avregistreringar och avställda fordon gav tillsammans att antalet lastbilar i trafik överskattades med 5 lastbilar.

Antalet avställda tunga lastbilar var rekordhögt 2023–2024, troligtvis beroende på den rådande lågkonjunkturen. Med förbättrad konjunktur ser vi att antalet avställda fordon sjunker. Konjunkturen påverkar även nyregistreringarna. Precis som för personbilar och lätta lastbilar ser vi en ökad avregistrering, där 77 procent av de avregistrerade tunga lastbilarna år 2025 exporterades, vilket är en högre andel än under tidigare år.

Tabell 5.1. Prognos och utfall av tunga lastbilar i trafik, antal avställda, nyregistrerade och avregistrerade 2025.

	<i>I trafik</i>	<i>Avställda</i>	<i>Nyregistreringar</i>	<i>Avregistreringar</i>
Prognos	86 130	55 197	6 604	6 335
Utfall	86 125	54 772	6 783	6 882
Absolut differens	5	425	-179	-547
Relativ differens	0%	1%	-3%	-8%

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

⁶⁷ Formel 3, kapitel 7.1.

introduktionen av elektriska fordon påverkas av flera styrmedel som införts för att nå klimatmålen. Våra bedömningar nedan baseras på gällande/beslutade styrmedel.

Bedömning för respektive drivmedel:

El: De utsläppskrav som finns gällande tunga lastbilar kommer att påverka antalet nyregistrerade ellastbilar. Vår tidigare bedömning har varit att kraven kommer öka andelen ellastbilar men att även gasdrivna lastbilar kommer att bidra till att nå målen. Nu, under 2024–2025, har utvecklingen för både tunga ellastbilar (över 4 250 kg) samt gasdrivna tunga lastbilar stagnerat. Tidigare har vi bedömt att andelen el når 30–35 procent år 2030, detta kan fortfarande var möjligt för tunga ellastbilar totalt sett. Men andelen eldrivna lastbilar över 4 250 kg stod endast för 5,8 procent av nyregistreringarna år 2025.

I och med försöksverksamheten med B-körkort för tunga lastbilar med en totalvikt på högst 4 250 kg som drivs helt eller delvis med alternativa bränslen har vi för årets prognos valt att prognostisera de eldrivna lastbilarna i två grupper då utvecklingen skiljer sig åt mellan segmenten. Försöksverksamheten pågår som längst till och med 2029 men innan dess ska Sverige på något sätt implementera fjärde körkortsdirektivet.

Ny bedömning för 2026: Vi bedömer att andelen eldrivna lastbilar över 4 250 kg bland de nyregistrerade tunga lastbilarna kommer att öka under perioden 2026–2029. Utvecklingen bygger på hur andelen förändrats mellan 2018 och 2025, med en allt snabbare ökning mot slutet av perioden. Enligt vår prognos kommer andelen ellastbilar att uppgå till 8 procent år 2026 och öka till knappt 16 procent år 2029.

För tunga eldrivna lastbilar med en totalvikt på högst 4 250 kg, bedömer vi att under prognosperioden kommer det inte att ske någon ökning från dagens nivåer utan har antagit ett årligt inflöde motsvarande 600 lastbilar per år. Det motsvarar drygt 8 procent av nyregistreringarna. Osäkerheten är dock mycket stor, framför allt beroende på svårbedömda effekter av det nya körkortsdirektivets implementering i Sverige.

Sammantaget innebär det att andelen el för tunga lastbilar bedöms nå 24 procent år 2029.

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 2025. Andelen har de tre senaste åren legat på 9–10 procent, tidigare bedömde vi att andelen skulle fortsätta öka men vår nya bedömning är att gaslastbilar fortsatt kommer att fylla en roll mot utsläppskraven men att andelen bara ökar något.

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

Ny bedömning för 2026: Vår bedömning är att andelen gaslastbilar kommer utvecklas motsvarande den linjära trenden mellan åren 2022–2026 (t.o.m. feb.). Det ger en andel på 10 procent av de nyregistrerade tunga lastbilarna år 2026 som ökar något till 12 procent år 2029.

Bensin: Andelen bensindrivna lastbilar har legat mellan 0,4 och 0,2 procent de senaste 10 åren. Andelen år 2025 var 0,2 procent

Ny bedömning för 2026: Andelen bensindrivna tunga lastbilar bedömer vi vara 0,2 procent under hela prognosperioden.

Diesel: Diesel har varit, och kommer inom prognosperioden fortsatt att vara det dominerande drivmedlet för tunga lastbilar. Andelen nyregistrerade tunga lastbilar med diesel utgör resten efter att övriga drivmedel subtraherats från totalen. Då vi i årets prognoser bedömer att utvecklingen av andelen el- och gasdrivna lastbilar inte går lika fort som i tidigare bedömningar kommer heller inte andelen diesellastbilar minska i samma takt som tidigare antagits.

Ny bedömning för 2026: Bedömningen blir således att de tunga lastbilarna med dieseldrift kommer att utgöra 73 procent av de nyregistrerade tunga lastbilarna 2026, för att sedan minska till 64 procent 2029.

Vätgas: Det pågår utveckling och pilotprojekt 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 2029 kommer de att vara få till antalet (under 100) 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 el. Antalet eldrivna tunga lastbilar underskattades främst beroende på den osäkra utvecklingen av ellastbilar med en totalvikt på högst 4 250 kg som visade sig stå för en hög andel av nyregistreringarna under 2025. Totalt sett underskattade fjolårets prognos antalet nyregistrerade lastbilar (Tabell 5.2).

Tabell 5.2. Prognos och utfall av nyregistrering av tunga lastbilar fördelat på drivmedel, år 2025.

	<i>Bensin</i>	<i>Diesel</i>	<i>El</i>	<i>Gas</i>	<i>Övriga</i>	<i>Totalt</i>
Prognos	10	5 157	731	692	13	6 604
Utfall	13	5 165	1 003	600	2	6 783
Absolut differens	-3	-8	-272	92	11	-179
Relativ differens	-24%	0%	-27%	15%	572%	-3%
Fördelning prognos	0,2%	78%	11%	10%	0,2%	100%
Fördelning utfall	0,2%	76%	15%	9%	0,0%	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 som andelen avregistrerade under året av föregående års bestånd för respektive drivmedel. För att säkerställa att bedömningen per drivmedel ger samma resultat som andelen för hela fordonsflottan, viktas vi antalet tunga lastbilar per drivmedel för att stämma med vår övergripande bedömning. Den avregistrerade andelen tunga lastbilar per drivmedel som vi beskriver nedan avser den oviktade andelen. Detta är en ny metod som vi bedömer ska vara mer träffsäker jämför med tidigare då vi bedömde respektive drivmedel som en andel av totalt antal avregistrerade fordon.

Vi bedömer att andelen avregistrerade fordon kommer vara den samma som för utfallet 2025 (innan viktning) avseende bensin (1,2 procent), diesel (5 procent), el (2,8 procent) och gas (2,6 procent) för hela prognosperioden. Övriga drivmedel består av få fordon och andelen avregistrerade varierar över åren, så vi väljer att använda oss av medelvärdet för de 10 senaste åren för hela prognosperioden.

Avställda tunga lastbilar efter drivmedel

Liksom för prognosen av avregistrerade tunga lastbilar per drivmedel, görs prognosen för avställda tunga lastbilar genom att först bedöma andelen avställda tunga lastbilar för hela beståndet av tunga lastbilar. Därefter prognostiseras andelen avställda inom varje drivmedel. För att säkerställa att bedömningen per drivmedel ger samma resultat som andelen för hela fordonsflottan, viktas vi antalet tunga lastbilar per drivmedel för att stämma med vår övergripande bedömning. Andelen avställda tunga lastbilar per drivmedel som vi beskriver nedan avser den oviktade andelen. Andelen avställda lastbilar för respektive drivmedel bedöms uppgå till samma andel som utfallet 2025.

Detta innebär följande andelar avställda tunga lastbilar: bensin 76 procent, diesel 39 procent, el 6 procent, gas 8 procent och övriga drivmedel 52 procent.

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.⁶⁸ Särredovisningen av eldrivna tunga lastbilar med en totalvikt på högst 4 250 kg har vi gjort genom att till föregående års bestånd addera efterföljande års nyregistreringar, vi har för enkelhetens skull antagit att antalet avställda och avregistrerade fordon är noll.

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, 2029, bedömer vi att antalet ellastbilar i trafik når 8 procent och andel gaslastbilar 7 procent.

Uppföljning av 2025 års prognoser

Prognosen för drivmedelsfördelningen bland de tunga lastbilarna i trafik föll relativt väl ut jämfört med utfallet. Den största absoluta differensen var för elfordonen, där antalet lastbilar i trafik underskattades, den relativa differensen var 14 procent (Tabell 5.3).

Underskattningen hänger samman med underskattning av nyregistrerade ellastbilar, där utvecklingen för ellastbilar med en totalvikt på högst 4 250 kg under 2025 var snabbare än vi bedömde föregående år.

⁶⁸ Formel 4, kapitel 7.2

Tabell 5.3. Prognos och utfall av antalet tunga lastbilar i trafik, fördelat på drivmedel, år 2025.

	<i>Bensin</i>	<i>Diesel</i>	<i>El</i>	<i>Gas</i>	<i>Övriga</i>	<i>Totalt</i>
Prognos	859	79 925	1 579	3 682	84	86 130
Utfall	844	79 843	1 843	3 522	73	86 125
Absolut differens	15	82	-264	160	11	5
Relativ differens	2%	0%	-14%	5%	15%	0%
Fördelning prognos	1%	93%	2%	4%	0%	100%
Fördelning utfall	1%	93%	2%	4%	0%	100%

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 El samt hur stor andel som tillhör övriga utsläppsklasser eller saknar uppgift om utsläppsklass.

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, 11 respektive 73 procent) som Euro VI hade när den utsläppsklassen introducerades från år 2012 och framåt. Prognosen blir därmed 116 tunga lastbilar år 2027, 651 år 2028 och 4 086 år 2029. Prognosen är mycket osäker då det är möjligt att införandet av Euro 7 kommer att skjutas på.

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 eldrivna, 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 tillhör andra euroklasser har liten betydelse för fördelningen i trafik.

Avregistrerade tunga lastbilar efter utsläppsklass

För att prognostisera andelen avregistrerade lastbilar per utsläppsklass gör vi först en bedömning av total avregistrering som en andel av fjolårets bestånd, se avsnitt 5.1. Därefter bedömer vi andelen för respektive utsläppsklass som andelen avregistrerade under året av föregående års bestånd för respektive utsläppsklass. För att säkerställa att bedömningen per utsläppsklass ger samma resultat som andelen för hela fordonsflottan, viktas vi antalet tunga lastbilar per utsläppsklass för att stämma med vår övergripande bedömning. Den avregistrerade andelen tunga lastbilar per utsläppsklass som vi beskriver nedan avser den oviktade andelen. Detta är en ny metod som vi bedömer ska vara mer pricksäker jämfört med tidigare då vi bedömde respektive utsläppsklass som en andel av totalt antal avregistrerade fordon.

För de utsläppsklasser där det tidigare avregistrerats färre än 20 fordon, väljer vi att prognostisera framtida avregistreringar till 0 för enkelhets skull. För utsläppsklass EEV⁶⁹ och el bedömer vi att andelen avregistrerade fordon är samma som utfallet för 2025 under hela prognosperioden, 17 respektive 3 procent.

För utsläppsklass Euro V och Euro VI bedöms utvecklingen följa trenden för de 10 senaste åren, det innebär att Euro V ökar från 13 procent år 2025 till 18 procent år 2029 och Euro VI ökar från 5 procent år 2025 till 6 procent år 2029. Euro 7 hanteras manuellt och bedöms vara 0,5 procent år 2028 och 2029.

Avställda tunga lastbilar efter utsläppsklass

Liksom för prognosen av avregistrerade tunga lastbilar per utsläppsklass, görs prognosen för avställda tunga lastbilar genom att först bedöma andelen avställda tunga lastbilar för hela beståndet av tunga lastbilar. Därefter prognostiseras antalet avställda inom varje utsläppsklass. För att säkerställa att bedömningen per utsläppsklass ger samma resultat som andelen för hela fordonsflottan, viktar vi antalet tunga lastbilar per utsläppsklass för att stämma med vår övergripande bedömning. Andelen avställda tunga lastbilar per utsläppsklass som vi beskriver nedan avser den oviktade andelen.

För alla utsläppsklasser utom Euro 7 bedömer vi att andel avställda fordon är samma som utfallet 2025 under hela prognosperioden. För de största utsläppsklasserna Euro V och Euro VI bedöms andelen avställda fordon vara 35 respektive 10 procent. För fordon som saknar utsläppsklass bedöms andelen avställda fordon vara 69 procent. Euro 7 hanteras manuellt och bedöms vara 3 procent år 2028 och 3,5 procent år 2029.

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.⁷⁰

Uppföljning av 2025 års prognoser

Prognosen för 2025 var att andelen av den senaste utsläppsklassen (Euro VI) för tunga lastbilar i trafik var 70 procent, vilket var marginellt högre än utfallet.

Tabell 5.4. Prognos och utfall av andelen tunga lastbilar i trafik per utsläppsklass, år 2025.

	<i>El</i>	<i>Euro V</i>	<i>Euro VI</i>	<i>Övriga klasser eller saknas</i>
Prognos	1,8%	3,8 %	69,5%	24,8%
Utfall	2,1%	4,0%	69,0%	24,9%
Absolut differens	-0,3%	-0,2%	0,5%	-0,1%

⁶⁹ Enhanced Environmentally friendly Vehicle. Infördes som ett steg mellan Euro V och Euro VI.

⁷⁰ Formel 4, kapitel 7.2.

5.4 Tunga lastbilar i trafik per ägarkategori

Prognosen av tunga lastbilar i trafik per ägarkategori görs direkt på fordon i trafik. Flest tunga lastbilar i trafik ägs av en juridisk person. Andelen som ägs av en fysisk person har sjunkit något de fyra senaste åren. Vår bedömning är att andelen ägda av fysiska personer kommer ligga kvar på samma nivå som 2025 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 för tunga fordon i yrkesmässig trafik baseras på trenden de senaste tio åren. Det innebär att andelen tunga lastbilar i yrkesmässig trafik antas öka från 64,5 procent 2025 till drygt 67 procent 2029 och att andelen tunga lastbilar i firmabilstrafik antas minska från 31,5 till 29 procent under samma tidsperiod.

Uppföljning av 2025 års prognoser

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

Tabell 5.5. Prognos och utfall av antalet tunga lastbilar i trafik, fördelat på ägare, år 2025.

	<i>Juridisk person yrkesmässig trafik</i>	<i>Juridisk person firmabilstrafik</i>	<i>Fysisk person</i>
Prognos	55 480	27 205	3 445
Utfall	55 565	27 138	3 422
Fördelning prognos	64,4%	31,6%	4%
Fördelning utfall	65,5%	31,5%	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 lastbilarna. 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 39 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. För gruppen 2 axlar har det med ett ökat antal eldrivna tunga lastbilar med en totalvikt på högst 4 250 kg skett en omfördelning i gruppen. Det nya segmentet ökar samtidigt som den "gamla" gruppen av fordon med 2 axlar minskar. Vi har därför gjort två prognoser för dessa två undergrupper av fordon med 2 axlar som sedan summerats till en total.

Totalt sett bedöms tunga lastbilar med 2 axlar minska från 32 procent år 2025 till 30 procent år 2029. Gruppen 4 axlar eller mer följer trenden för åren 2022–2025, vilket innebär en ökning till 19 procent år 2029. 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, prognosen är en oförändrad andel på 51 procent under hela prognosperioden.

Uppföljning av 2025 års prognoser

Fördelningen mellan grupperna av antal axlar föll relativt väl ut, differensen beror på ökningen av tunga ellastbilar med en totalvikt på högst 4 250 kg och 2 axlar, se Tabell 5.6.

Tabell 5.6. Tungas lastbilar i trafik fördelat på antal axlar, prognos och utfall för år 2025.

	2 axlar	3 axlar	4-axlar	Uppgift saknas	Totalt
Prognos	27 008	44 334	14 782	6	86 130
Utfall	27 332	44 128	14 659	6	86 125
Absolut differens	-324	206	123	0	5
Relativ differens	-1%	0%	1%	1%	0%
Fördelning prognos	31%	52%	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, men för gruppen 2 axlar har ökningen stagnerat och det beror på ökningen av tunga eldrivna lastbilar med en totalvikt på högst 4 250 kg.

Vår prognos baseras på att den genomsnittliga vikten för tunga lastbilar med 3 eller 4 axlar och fler följer sin respektive trend för åren 2016–2025. Den genomsnittliga vikten för tunga lastbilar som saknar uppgift om antal axlar antas vara samma under hela prognosperioden som utfallet för 2025. Gruppen 2 axlar delas upp i två undergrupper där de eldrivna tunga lastbilarna med en totalvikt på högst 4 250 kg bedöms ha en vikt på 4 250 kg och gruppen övriga samma totalvikt som utfallet 2025 under hela prognosperioden.

Den genomsnittliga totalvikten för samtliga lastbilar beräknas sedan genom att multiplicera prognosen för genomsnittlig totalvikt per antal axlar med prognosen för antal tunga lastbilar per antal axlar.

Uppföljning av 2025 års prognoser

Förra året blev differensen mellan prognos och utfall nästan 200 kg som dels förklaras av det höga antalet nyregistrerade tunga ellastbilar med en totalvikt på högst 4 250 kg som drar ner den genomsnittliga vikten för gruppen med 2 axlar och att den genomsnittliga vikten för gruppen 4 axlar eller fler inte ökade enligt tidigare utveckling.

Tabell 5.7. Genomsnittlig totalvikt [kg] för tunga lastbilar i trafik fördelat på antal axlar, prognos och utfall för år 2025.

	<i>-2 axlar</i>	<i>3 axlar</i>	<i>4- axlar</i>	<i>Uppgift saknas</i>	<i>Totalt</i>
Prognos	13 786	27 752	36 162	6 540	24 815
Utfall	13 501	27 726	36 032	6 540	24 624
Absolut differens	285	26	131	0	191
Relativ differens	2,1%	0,1%	0,4%	0,0%	0,8%

6 Korttidsprognos bussar

I detta kapitel beskrivs hur prognosen för bussar är framtagen. En buss har fler än 8 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.⁷¹ 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. Under 2024 var nyregistreringarna väldigt låga (913 bussar), men ökade kraftigt till 2025 (2 087 bussar).

Vi väljer dock att behålla prognosen på 1 350 fordon då vi bedömer att det finns ett fortsatt 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 2016–2025.

Avställda bussar

Fram till pandemiåren 2020–2021 var andelen avställda bussar i förhållande till hela beståndet runt 25–30 procent. Under pandemins första år (2020) steg andelen till 34 procent. Förklaringen var troligtvis bland annat att researrangörer fick ställa av sina turistbussar på

⁷¹ 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 avställda bussar sjunkit till 25 procent år 2024, och 26 procent 2025.

Vi bedömer 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.⁷²

Uppföljning av 2025 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 2025 visar att prognosen för antalet fordon i trafik var relativt väl bedömt, enbart underskattat med 4,8 procent. För både avställda och avregistrerade bussar kom vi mycket nära utfallet, med mindre än en procents avvikelse.

Mest fel, mätt i relativ differens, hade vi i prognosen för antalet nyregistrerade bussar där antalet fordon underskattades med 35,3 procent. Stora differenser är något som vi är medvetna om kan uppstå med den metod vi valt att använda.

Tabell 6.1. Jämförelse mellan prognos och utfall för bussar, år 2025.

	<i>I trafik</i>	<i>Avställda</i>	<i>Nyregistreringar</i>	<i>Avregistreringar</i>
Prognos	13 831	5 208	1 350	1 248
Utfall	14 528	5 234	2 087	1 247
Absolut differens	-697	-26	737	1
Relativ differens	-4,8%	-0,5%	-35,3%	0,1%

6.2 Drivmedelsfördelning

Nyregistrerade bussar efter drivmedel

Bussar har en större andel fordon med alternativa drivmedel, jämfört med andra fordonsslag. År 2025 hade 32 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.

⁷² 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.⁷³

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 2025.

	Okänd	A	B	I	II	III
Bensin	32	0	1	0	0	0
Diesel	506	79	1 800	1 089	4 513	1 822
El	43	15	36	1 573	667	2
Elhybrid/Laddhybrid	5	0	0	89	31	0
Etanol	0	0	0	2	0	0
Gas	89	5	4	1 193	925	4
Totalt	675	99	1 841	3 948	6 136	1 829
Andel bussar per bussklass	5%	1%	13%	27%	42%	13%

Elbussar har historiskt till största del bestått av registreringar i bussklass I, men 2025 ökade dessa kraftigt i antal även i bussklass II. Nyregistreringarna av elbussar i klass II var betydligt högre än i bussklass I detta år.

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

⁷³ 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://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:42015X0618\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:42015X0618(01))

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

EI: 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 registrerade i alla bussklasser, även om de i klass III enbart är enstaka fordon. Under 2025 uppgick andelen nyregistrerade bussar med el i bussklass I till 83 procent och i bussklass II till 45 procent. Under 2024 var motsvarande andelar 91 respektive 20 procent, vilket visar på den snabba omvandlingstakten och en snabbare ökning av andel elbussar i bussklass II.

Vi bedömer att andelen elbussar i klass I kommer att vara mellan 85 och 90 procent under hela prognosperioden. Vi bedömer att utbudet av elbussar i bussklass II kommer att öka under prognosperioden, från 60 procent år 2026 till 70 procent år 2029.

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

Ny bedömning för 2026: Ovanstående ger att vår sammanlagda prognos av andelen nyregistrerade elbussar blir 46 procent år 2026, och ökar till 54 procent fram till 2029.

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.

Antalet nyregistrerade gasbussar år 2025 var 21 stycken vilket är 7 fler bussar än under 2024, men betydligt färre jämfört med åren innan dess. De senaste fem åren har majoriteten av de nyregistrerade gasfordonen bestått av typen bussklass II. I och med att elektrifieringen nu bedöms kunna öka mycket snabbt i bussklass II bedömer vi att antalet nyregistrerade gasbussar kommer att minska.

Ny bedömning för 2026: Trafikanalys bedömer att gasbussar kommer att utgöra 1–2 procent av de nyregistrerade bussarna, och fram emot 2029 helt sluta att nyregistreras.

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 2026: Vår bedömning är att andelen elhybridbussar fortsatt kommer ligga på knappt 1 procent.

Etanol: Inga etanolbussar har nyregistrerats sedan 2014.

Ny bedömning för 2026: 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 0,05 procent, vilket motsvarar 0–2 bussar om året.

Ny bedömning för 2026: 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 55 procent 2025.

Ny bedömning för 2026: Våra bedömningar gällande de andra drivmedlen leder till att andelen diesel bland de nyregistrerade bussarna kommer minska från 52 procent år 2026 till 45 procent år 2029.

Uppföljning av 2025 års prognoser

Uppföljning av fjolårets prognos visar att antalet nyregistrerade bussar underskattades stort. Främst underskattades antalet elbussar, med 442 fordon (49 procent). Antalet gasbussar var betydligt färre än prognosticerat. Diesel, som restpost, underskattades därmed (Tabell 6.3).

Tabell 6.3. Prognos och utfall av antalet nyregistrerade bussar, fördelat på drivmedel, år 2025.

	Bensin	Diesel	El	El- hybrid	Etanol	Gas	Övriga	Totalt
Prognos	0	784	462	10	0	93	0	1 350
Utfall	0	1 150	904	12	0	21	0	2 087
Absolut differens	0	366	442	2	0	-72	0	737
Relativ differens	0	32%	49%	15%	0	-344%	0	35%
Fördelning prognos	0%	58%	34%	1%	0%	7%	0%	100%
Fördelning utfall	0%	55%	43%	1%	0%	1%	0%	100%

Avregistrerade bussar efter drivmedel

Majoriteten av de avregistrerade bussarnas drivmedel är diesel och gas. För bussar med övriga drivmedel är antalet avregistreringar mycket lågt. Det är därför svårt att göra prognoser för samtliga drivmedel 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.

Avregistrerade bensinbussar är mycket få till antalet, i regel färre än fem bussar per år. Prognosen är att samma mönster kommer bestå, vilket betyder att en procent av alla bensinbussar i beståndet avregistreras årligen. Även elbussarna bedöms avregistreras i mycket begränsad omfattning framöver och prognosen är även där att en procent av beståndet kommer avregistreras årligen. Elhybriderna är något äldre, och avregistreras därför i större utsträckning, där är prognosen att tre procent av beståndet kommer att avregistreras årligen för prognosperioden. För diesel är prognosen att sju procent av beståndet avregistreras årligen, vilket är medelvärdet för de senaste fyra åren. För gas är prognosen att nio procent av beståndet avregistreras årligen, vilket är samma som de senaste åren. Vid

slutet av 2025 fanns det 42 etanolbussar i beståndet. Vi bedömer att samtliga av dessa kommer att avregistreras under prognosperioden.

Avställda bussar efter drivmedel

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

Andelen avställda elhybridbussar av samtliga bedöms vara 36 procent av dess bestånd, vilket är samma som föregående år. I princip samtliga etanolbussar är nu mera avställda, och vår prognos är att 95 procent av beståndet av etanolbussar kommer att vara avställda under prognosperioden. Även majoriteten av bensusbussarna har varit avställda vid slutet av året och vår prognos är att 81 procent av beståndet av bensusbussar av avställda för prognosperioden. Andel avställda gasbussar har de senaste åren varit ungefär 12 procent av beståndet, och vår prognos är att även framöver kommer 12 procent av beståndet att vara avställda. Andelen avställda diesalbussar antas vara 32 procent av beståndet, vilket är samma som föregående år.

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.⁷⁴

Uppföljning av 2025 års prognoser

Utfallet för 2025 visar att fjolårets prognos för bussar i trafik underskattades för flera drivmedel. Det var främst el- och diesalbussarna som i absoluta tal hade störst differens, med en underskattning om 450 respektive 348 fordon. Gasbussarna överskattades i prognosen, med 83 fordon.

Med få bussar i trafik för vissa drivmedel kan relativt små förändringar i antal bussar ändå leda till stora procentuella skillnader.

Tabell 6.4. Prognos och utfall av antalet bussar i trafik, fördelat på drivmedel, år 2025.

	<i>Bensin</i>	<i>Diesel</i>	<i>El</i>	<i>El-hybrid</i>	<i>Etanol</i>	<i>Gas</i>	<i>Övriga</i>	<i>Totalt</i>
Prognos	15	9 461	1 886	157	8	2 303	1	13 831
Utfall	33	9 809	2 336	125	2	2 220	3	14 528
Absolut differens	-18	-348	-450	32	6	83	-2	-697
Relativ differens	-54%	-4%	-19%	26%	311%	4%	-82%	-5%
Fördelning prognos	0%	68%	14%	1%	0%	17%	0%	100%
Fördelning utfall	0%	68%	16%	1%	0%	15%	0%	100%

⁷⁴ Se formel 4, kapitel 7.1

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 beräkna antalet bussar i trafik per utsläppsklass. I prognoserna för bussar prognostiserar vi endast gruppen Euro VI och el/elhybrid/Euro 7. Övriga bussar redovisas under gruppen *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 kommer att nyregistreras under 2027.

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, 11 respektive 73 procent) år 2027–2029. Vi bedömer att andelen nyregistrerade bussar i utsläppsklass el, elhybrid och Euro 7 sammanslagna kommer att öka från 47 procent år 2026 till 88 procent år 2029. 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 2025, från 42 procent av alla avregistrerade bussar år 2026 till 61 procent år 2029.

Antalet avregistrerade el och elhybridbussar bedöms till samma antal och på samma sätt som beskrivs i avsnitt 6.2. Andelen avregistrerade el/elhybridbussar/Euro 7 år 2025 var sammantaget 1,7 procent. Andelen bedöms stiga årligen till 4 procent år 2029.

Avställda bussar efter utsläppsklass

Andelen avställda bussar i utsläppsklass Euro VI av samtliga avställda bussar bedöms följa trenden för åren 2013–2025, 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 29 procent år 2026 till 36 procent år 2029.

Andelen avställda fordon av utsläppsklass el och elhybrid 2025 var 1,8 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 med ökning till 0,3 till 2029. Den sammantagna andelen bedöms stiga årligen till 4 procent år 2029.

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 62 procent av bussarna i trafik år 2029 tillhöra utsläppsklass Euro VI och 38 procent bedöms tillhöra utsläppsklass el/elhybridbussar/Euro 7.

Uppföljning av 2025 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 15 procent, utfallet 2025 hamnade på 71 respektive 17 procent.

6.4 Axlarna 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 varit relativt stabil men där andelen med två axlar ökat sakta. I prognosen bedömer vi att andelsförhållandet för 2025 kommer att fortsätta under hela prognosperioden, motsvarande 47 respektive 53 procent.

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, framför allt för bussar med tre axlar eller fler. Därför prognostiseras utvecklingen med linjära trendframskrivningar baserade på utfallet 2020–2025.

Den genomsnittliga totalvikten för samtliga bussar beräknas sedan genom att multiplicera prognosen för genomsnittlig totalvikt per antal axlar med prognosen för antal bussar per antal axlar.

Uppföljning av 2025 års prognoser

En uppföljning av vår prognos över bussar i trafik fördelat på axlar för 2025 visar en underskattning i absoluta tal av främst bussar med 2 axlar (-473 bussar) med en relativ differens på minus 7 procent. Träffsäkerheten var något högre för bussar med 3 eller fler axlar, -3 procent. Se Tabell 6.5.

Tabell 6.5. Bussar i trafik fördelat på antal axlar, prognos och utfall för år 2025.

	<i>2 axlar</i>	<i>3 axlar eller fler</i>	<i>Totalt</i>
Prognos	6 418	7 413	13 831
Utfall	6 891	7 637	14 528
Absolut differens	-473	-224	-697
Relativ differens	-7%	-3%	-5%
Fördelning prognos	46%	54%	100%
Fördelning utfall	47%	53%	100%

Vad gäller genomsnittlig vikt kan vi se att prognosen överskattades främst för bussar med 2 axlar (+5 procent). Träffsäkerheten var något bättre för bussar med 3 axlar eller fler, en överskattning med 2 procent. Den totala genomsnittliga vikten överskattades med 7 procent.

Tabell 6.6. Genomsnittlig totalvikt [kg] för bussar i trafik fördelat på antal axlar, prognos och utfall för år 2025.

	<i>2 axlar</i>	<i>3 axlar eller fler</i>	<i>Totalt</i>
Prognos	13 858	25 996	20 363
Utfall	13 243	25 573	19 056
Absolut differens	615	423	1 307
Relativ differens	5%	2%	7%

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 förklarar 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 säsongberoende samt ARIMAX-modeller, som betyder att vi även adderar en eller flera oberoende variabler. En ARIMAX-modell beskrivs som

$$y_t = \beta x_t + \sum_{j=1}^p \phi_j y_{t-j} + \varepsilon_t + \sum_{j=1}^q \theta_j \varepsilon_{t-j}, \quad (5)$$

där Y är antal nyregistrerade bilar, t 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 ε 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.⁷⁵ Det har även kunnat påvisas att efterfrågan på transporter påverkas av den disponibla inkomsten⁷⁶ samt följer konjunkturcykeln i hög grad. Under lågkonjunktur konsumerar vi och reser mindre och lägre sysselsättning innebär färre pendlingsresor.⁷⁷

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 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.⁷⁸

⁷⁵ Gudmundur F. Ulfarsson, Anne Steinbrenner, Trausti Valsson, Sungyop Kim. (2015).

⁷⁶ Werner Rothengatter. (2011).

⁷⁷ Thomas Hansen.

⁷⁸ www.konj.se/publikationer/konjunkturlaget.html

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 lagg på den beroende variabeln, nyregistrerade bilar föregående år. För den modellen använder vi Conditional Least Squares-metoden (CLS) för parameterskattningarna. Varken differentiering (I) eller lagg 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 $Y_t = a + b*Y_{t-1} + c*x_t + e$. 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 $Y_t = a + b*Y_{t-1} + c*x_t + e$ 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 2025 - 2029 är baserad på Konjunkturinstitutets prognos från mars 2026.

8 Källförteckning

Boverket. *Direktiv för byggnaders energiprestanda, EPBD*. Nedladdad 2026-04-15 från www.boverket.se/sv/byggande/uppdrag/direktiv-for-byggnaders-energi-prestanda/

Consilium. (2024). *Euro 7: rådet antar nya regler om utsläppsgränser för personbilar, skåpbilar och lastbilar*. Nedladdad 2024-05-17 från 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. *Klimatpremie*. Nedladdad 2026-04-15 från www.energimyndigheten.se/klimat/transporter/transporteffektivt-samhalle/klimatpremie/

EUR-Lex. (2024). *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*. Nedladdad 2025-04-10 från <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52024DC0122>

EUR-Lex. *Regulation - 2023/1804 - EN - EUR-Lex*. Nedladdad 2024-05-17 från <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>

European Parliament. *Revision of CO2 emission performance standards for cars and vans, as part of the European Green Deal | Legislative Train Schedule*. Nedladdad 2024-05-17 från www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-european-green-deal/file-co2-emission-standards-for-cars-and-vans-post-euro6vi-emission-standards

Europeiska kommissionen. *EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om ändring av förordning (EU) 2019/631 vad gäller normer för koldioxidutsläpp från nya lätta nyttofordon och märkning av fordon samt om upphävande av direktiv 1999/94/EG*.

Europeiska unionens råd. (2026a). *Tunga fordon: rådet antar riktad flexibilitet för tillverkare i enlighet med koldioxidmålen*. Nedladdad 2026 från www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2026/03/30/heavy-duty-vehicles-council-adopts-targeted-flexibility-for-manufacturers-to-comply-with-co2-targets/

Europeiska unionens råd. (2026b). *Reserven för marknadsstabilitet: rådet stöder åtgärder för en smidigare lansering av ETS2*. Nedladdad 2026 från www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2026/02/18/market-stability-reserve-council-backs-measures-for-a-smoother-launch-of-ets2/

Gudmundur F. Ulfarsson, Anne Steinbrenner, Trausti Valsson, Sungyop Kim. (2015). *Urban household travel behavior in a time of economic crisis: Changes in trip making and transit importance*. Nedladdad 2023-12-20 från <https://ideas.repec.org/a/eee/jotrge/v49y2015icp68-75.html>

Konjunkturinstitutet. (2026). *Återhämtningen fortsätter trots kriget i Mellanöstern*. Nedladdad 2026-04-07 från www.konj.se/publikationer/konjunkturlaget/2026-03-25-aterhamtningen-fortsatter-trots-kriget-i-mellanostern/

Naturvårdsverket. *Vägledning Utsläpps-rapportering, verifiering och överlämning*. Nedladdad 2026-04-15 från www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/ets2-utslappshandelssystem-for-vagtransporter-byggnader-och-ytterligare-sektorer/utslappsrapportering-verifiering-och-overlamning/

News European Parliament. (2024). *MEPs adopt stricter CO2 emissions targets for trucks and buses*. Nedladdad 2024-05-17 från www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20240408IPR20305/meps-adopt-stricter-co2-emissions-targets-for-trucks-and-buses

omEV. (2024). *Euro 6e-bis innebär förändringar för laddhybrider i EU*. Nedladdad 2025-04-25 från <https://omev.se/2024/12/05/euro-6e-bis-innebar-forandringar-for-laddhybrider-i-eu/>

Prognoser för vägfordonsflottan. Nedladdad 2023-05-02 från www.trafa.se/etiketter/prognoser-for-fordonsflottan/

Prop. 2023/24:28. (2023). *Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel*. Nedladdad 2024-05-17 från www.regeringen.se

Publications Office of the European Union. (2015). *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]*. Nedladdad 2024-05-17 från <https://op.europa.eu/sv/publication-detail/-/publication/d8730fbc-157e-11e5-8817-01aa75ed71a1>

Regeringen och Regeringskansliet. (2024a). *Regeringen tillsätter Styrmedelsutredningen för att minska Sveriges utsläpp*. Nedladdad 2026-04-07 från www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/10/regeringen-tillsatter-styrmedelsutredningen-for-att-minska-sveriges-utslapp/

Regeringen och Regeringskansliet. (2024b). *Ändrad malus för husbilar och vissa alternativbränslefordon*. Nedladdad 2025-04-25 från www.regeringen.se/rattsliga-dokument/lagratsremiss/2024/06/andrad-malus-for-husbilar-och-vissa-alternativbranslefordon/

Regeringen och Regeringskansliet. (2026). *Pressbriefing med statsminister Ulf Kristersson och finansminister Elisabeth Svantesson*. Nedladdad 2026-04-28 från www.regeringen.se/pressmeddelanden/2026/04/pressbriefing-med-statsminister-ulf-kristersson-och-finansminister-elisabeth-svantesson/

Regeringen. (2025a). *Utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur*.

Regeringen. (2025b). *Utgiftsområde 21 Energi*.

Regeringskansliet. (2024a). *Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt*. Nedladdad 2025-04-25 från www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2024/09/promemoria-hallbarhetskriterier-for-vissa-branslen-och-en-ny-reduktionsplikt/

Regeringskansliet. (2024b). *Budgetpropositionen för 2025*. Nedladdad 2025-04-25 från <https://regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/2024/09/prop.-2024251>

Regeringskansliet. (2024c). *Dir. 2024:98 Styrmedel för att bidra till en utfasning av fossila bränslen och att nå Sveriges klimatåtaganden i EU*. Nedladdad 2025-04-25 från www.regeringen.se/rattsliga-dokument/kommittedirektiv/2024/10/dir.-202498

- Regeringskansliet. (2025a). *Regeländring öppnar för tystgående nattrafik med lastbil i stadsmiljö*. Nedladdad 2025 från www.regeringen.se/pressmeddelanden/2025/11/regeländring-öppnar-for-tystgaende-nattrafik-med-lastbil-i-stadsmiljo/
- Regeringskansliet. (2025b). *Genomförandet av EU:s sociala klimatfond*. Nedladdad 2025 från www.regeringen.se/regeringens-politik/miljo-och-klimat/genomforandet-av-eus-sociala-klimatfond/
- Regeringskansliet. (2026). *EU förlänger Sveriges godkännande att skattebefria biodrivmedel*. Nedladdad 2026 från www.regeringen.se/pressmeddelanden/2026/04/eu-forlanger-sveriges-godkannande-att-skattebefria-biodrivmedel/?utm_source=chatgpt.com
- Riksdagen. (2024). *Förordning om förarbehörighet i försöksverksamhet med att köra tung lastbil med alternativa bränslen*.
- Riksdagen. *Förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar*. Nedladdad 2024-05-17 från www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2015517-om-stod-till-lokala_sfs-2015-517/
- SFS 2017:1215 *Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)*. Nedladdad 2025-04-14 från www.lagboken.se/lagboken/start/skatteratt/vagtrafikskattelag-20062272//d_3125590-sfs-2017_1215-lag-om-andring-i-vagtrafikskattelagen-2006_227
- SFS 2024:19 *Förordning om ändring i förordningen (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon* | *Svensk författningssamling*. Nedladdad 2025-04-14 från <https://svenskforfattningssamling.se/doc/202419.html>
- Statens energimyndighet. (2025). *Effektivare stöd för laddinfrastruktur Slutrapport*. Nedladdad 2025 från www.energimyndigheten.se/4af2ba/globalassets/klimat/laddinfrastruktur/effektivare-stod-for-laddinfrastruktur.pdf
- Thomas Hansen. *Afrapportering: Ekspertgruppen Mobilitet for fremtiden*. Nedladdad 2023-12-20 från www.trm.dk/publikationer/2018/afrapportering-ekspertgruppen-mobilitet-for-fremtiden
- Trafikanalys. (2023a). *Kvalitetsdeklaration - Fordon 2022*.
- Trafikanalys. (2023b). *Fit for 55 - transportpolitikens nya ramar*. Nedladdad 2023 från www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/fit-for-55---transportpolitikens-nya-ramar-14297/
- Trafikanalys. (2024a). *Yttrande angående promemorian Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt*. Nedladdad 2025-04-25 från www.trafa.se/vagtrafik/yttrande-angaende-promemorian-hallbarhetskriterier-for-vissa-branslen-och-en-ny-reduktionsplikt-15000/
- Trafikanalys. (2024b). *Korttidsprognoser för den svenska fordonsflottan – metoder och antaganden*. Nedladdad 2024 från www.trafa.se/globalassets/pm/2024/pm-2024-7-korttidsprognoser-for-den-svenska-fordonsflottan---metoder-och-antaganden.pdf
- Trafikanalys. (2026). *Laddhybrider - en kort parentes eller en framtidsteknik?* Nedladdad 2026-04-08 från www.trafa.se/vagtrafik/laddhybrider---en-kort-parentes-eller-en-framtidsteknik-15658/
- Trafikanalys. *Kvalitetsdeklaration Fordon 2024*.
- Transportstyrelsen. (2024). *Regeringsuppdrag om försöksverksamhet med vissa godstransporter*.

Transportstyrelsen. *Kommande körkortsregler*. Nedladdad 2026-04-15 från <https://transportstyrelsen.se/kommande-korkortsregler>

Vägtrafikskattelag. (2006). *Vägtrafikskattelag (2006:227)*. Nedladdad 2026-05-07 från www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/vagtrafikskattelag-2006227_sfs-2006-227/

Werner Rothengatter. (2011). *Transport Moving to Climate Intelligence: New Chances for Controlling Climate Impacts of Transport after the Economic Crisis*. Nedladdad 2023-12-20 från <https://link.springer.com/10.1007/978-1-4419-7643-7>

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

Trafikanalys
Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

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

