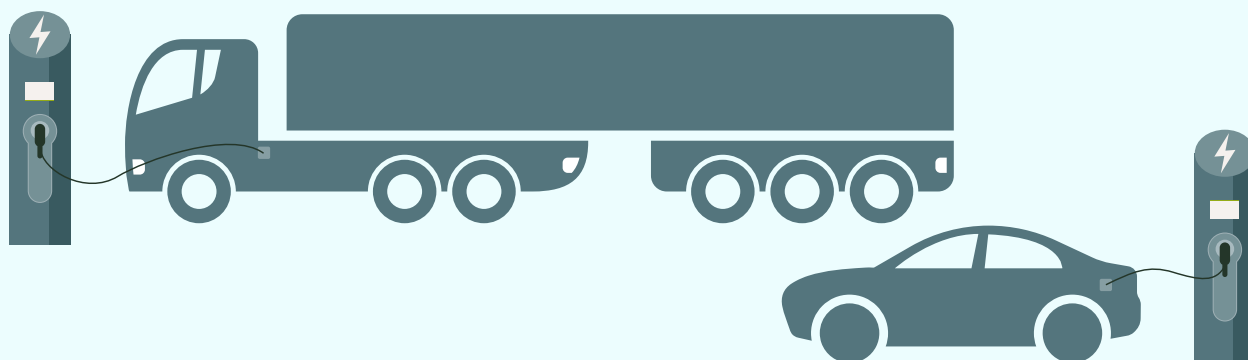


## ANALYS

# Hur får vi fler elfordon på vägarna?





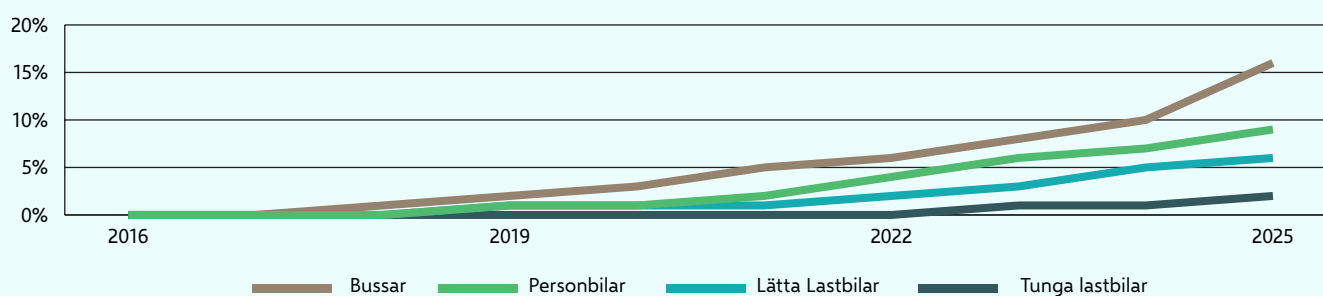
## Hur får vi fler elfordon på vägarna?

Transportsektorn står idag för ca en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Elektrifieringen av vägtrafiken spelar därför en nyckelroll för att Sverige ska lyckas ställa om till nettonollutsläpp 2045. Senaste åren har dock elektrifieringstakten mattats av vilket riskerar att försena omställningen. De viktigaste anledningarna till avmattningen är borttagande av klimatbonusen för elbilar hösten 2022 och sänkningen

av drivmedelspriserna genom kraftigt sänkt reduktionsplikt och sänkta skatter på bensen och diesel.

Detta dokument syftar till att sammanfatta och tydliggöra Drivkraft Sveriges analys av vilka åtgärder som är viktigast för att få fler elfordon – både lätta och tunga – på de svenska vägarna.

Figur 1: Andelen elfordon Sverige 2016-2025



## BAKGRUND

# Elfordonen har halkat efter infrastrukturen

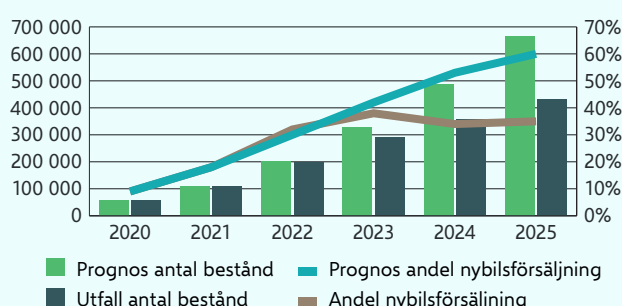
Vid utgången av 2025 fanns det ca 432 000 elbilar på de svenska vägarna. Även om detta är en ökning från drygt 358 000, 2024 så är det långt ifrån de 664 000 elbilar som Trafa förutspådde i sin prognos från 2022. När det kommer till antalet eldrivna tunga lastbilar på vägarna så är situationen än värre. 2025 fanns det endast ca 1 650 eldrivna tunga lastbilar på de svenska vägarna, vilket motsvarar 2 % av hela beståndet av tunga lastbilar.

Samtidigt som elektrifieringstakten för elbilar är lägre än förväntat och fortfarande i sin linda vad gäller tunga elfordon, så har utbyggnaden av den publika laddinfrastrukturen hållit ett högt tempo. Framförallt vad gäller personbilsladdning. I juni 2026 fanns det ca 9000 publika laddstationer med nästan 61 000 laddningspunkter för personbilsladdning i Sverige.

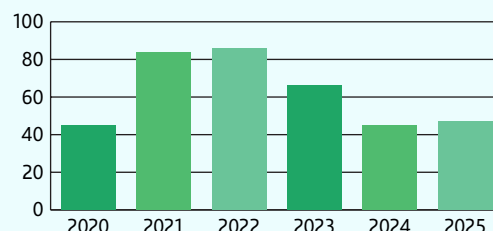
Kombinationen av färre elbilar än prognostiserat och högt tempo i utbyggnaden av laddinfrastrukturen för personbilar har lett till att belägningsgraden och därmed lönsamheten på många publika laddstationer idag är låg. Enligt siffror från Energimyndigheten är den genomsnittliga nyttjandegraden per laddare ca 3,5%. Om man tittar på antal elfordon per snabbaddningspunkt så bekräftas bilden av att laddinfrastrukturen ligger steget före elbilarna. Sedan 2022 har antalet elbilar och lätta ellastbilar per DC-laddare i Sverige minskat från 82 (2022) till 46 (2025). I Norge är motsvarande siffra 85 och i Danmark 62.

Om inte utvecklingen vänder snart finns det risk att laddoperatörerna, som i många fall har fattat sina investeringsbeslut mot bakgrund av betydligt positiva prognoser för elfordonsutvecklingen, kommer att behöva stänga redan etablerade laddstationer. Ytterligare utbyggnad kommer också vara mindre attraktiv. Om detta skulle ske riskerar hela omställningen av transportsektorn att försenas. Det är därför angeläget att fler och förstärkta åtgärder vidtas för att öka andelen elfordon i Sverige.

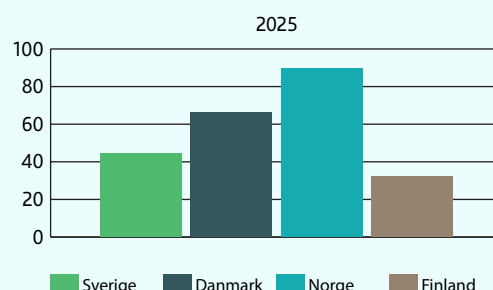
**Figur 2: Antal elbilar i beståndet (vänster axel) och andelen av nybilsförsäljningen (höger axel)**



**Figur 3: Antal elfordon per DC-laddpunkt**



**Figur 4: Antal elbilar och lätta ellastbilar per DC-laddare 2025**





## 1

## ANALYS

## Det behövs politisk ambition och långsiktiga och tydliga spelregler för elektrifieringen av transportsektorn

En avgörande faktor för investeringar i både elbilar och tunga elfordon är politisk ambition och långsiktiga och förutsägbara spelregler. När styrmedel ändras ofta, som reduktionsplikten under de senaste åren, eller slopas med kort framförhållning, som elbonusen hösten 2022, skapas en osäkerhet som gör att både privatpersoner och åkerier tvekar inför att ta steget till eldrivna fordon. Beslut om att köpa en elbil eller investera i en ellastbil innebär i båda fallen betydande ekonomiska åtaganden, vilket gör att aktörer blir särskilt känsliga för förändrade spelregler. För åkerier förstärks detta av långa avskrivningstider och stora kapitalinsatser, medan hushåll påverkas av osäkerhet kring exempelvis stöd, skatter och andrahandsvärden.

Just långsiktigheten och tydligen vad gäller politisk ambition, styrmedel och regelverk har spelat en nyckelroll i Norge och Danmark som är bland de länder i världen som kommit längst i elektrifieringen.

I båda länderna har laddbara bilar haft ingen eller mycket låg registreringsavgift i många år, och i Norge är elbilar även momsbefriade. Båda länderna har även tydliga mål för elbilar. I Danmark är ett av dessa mål att det ska finnas en miljon "gröna fordon" i drift i Danmark till år 2030. I Norge är ett av målen att alla nya bilar som säljs från och med 2025 ska vara utsläppsfria och drivas med antingen elektricitet eller vätgas. Vad gäller den tunga trafiken finns det i Norge även en målsättning om att alla lastbilar ska vara utsläppsfria senast 2030.

Exemplen från våra grannländer talar sitt tydliga språk. Om Sverige ska få fart på elfordonsutvecklingen behöver politiken under kommande mandatperioder präglas av tydlighet, stabilitet och långsiktiga spelregler. Gärna baserade på blocköverskridande överenskommelser.



## 2

## ANALYS

## Det förnybara måste bli billigare än det fossila

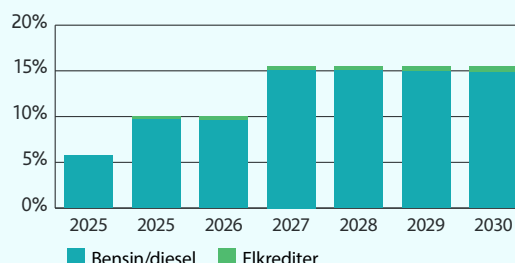
Förutom långsiktiga spelregler är en grundförutsättning för att elektrifieringen ska ta fart ordentligt att det är fördelaktigt att köpa, äga och köra elfordon jämfört med diesel- och bensindrivna fordon.

Borttagande av elbilsbonusen för personbilar försämrade denna kalkyl, särskilt för många som köper eller leasar bilen privat. Detta i kombination med sänkningar av drivmedelsskatterna och den kraftigt sänkta reduktionsplikten, som lett till att Sverige har de lägsta bensin- och dieselpriserna jämfört med våra grannländer, har de senaste åren varit ogynnsam för elektrifieringen av den svenska fordonsflottan. Kanske ännu mer för den tunga trafiken där beslut om investeringar i ellastbilar nästan uteslutande baseras på totalkostnadsberäkningar under fordonets livslängd (TCO).

Om Sverige ska få fart på försäljningen framförallt av tunga ellastbilar anser Drivkraft Sverige att det är helt centralt att förbättra driftsekonomin för tunga elfordon i förhållande till dieselalternativ. Dels genom höjd reduktionsplikt, dels genom att sluta att återkommande sänka skatten på drivmedel.

Enligt Drivkraft Sveriges beräkningar behövs en reduktionsplikt på minst 15% för att nå ESR-åtagandet till 2030. En höjning av reduktionsplikten till denna nivå skulle få till följd att drivmedelspriserna stiger med 0,5 -1 krona per liter<sup>1</sup> vilket gör att det blir mer fördelaktigt att välja elfordon. Detta är extra viktigt i ljuset av

**Figur 5: Reduktionspliktsnivåer som krävs för att uppfylla Sveriges ESR-åtagande med höginblandade drivmedel utanför reduktionsplikten**



Data bygger på samma höga nivå av HVO100 som under 2024/2025

att ETS 2 som skulle införts 1 januari 2027 med höjda drivmedelspriser till följd, skjuts upp till 2028.

Förutom höjd reduktionsplikt och slopade skattesänkningar på drivmedel anser Drivkraft Sverige att en generell sänkning av energiskatten för el bör genomföras till en nivå i paritet med eller lägre än energiskatten på bensin och diesel.

Även incitament på efterfrågesidan bör införas. Transportköpare – som ofta är de som tillgodogör sig klimatnyttan – behöver ges ekonomiska drivkrafter att välja fossilfria transporter. Det kan exempelvis ske genom ekonomiska incitament till företag som köper transporttjänster med ellastbilar.

<sup>1</sup> Beräkning baserad på Styrmedelsutredningen, Konjunkturinstitutet och Regeringen. Utifrån Konjunkturinstitutets utvärdering av reduktionsplikten, regeringens konsekvensanalyser vid förändrad reduktionsplikt samt Styrmedelsutredningens betänkande kan det antas en prisseffekt på mellan knappt 10 öre upp till ca 20 öre per liter vid en höjd reduktionsplikt om 1 procentenhet. Om detta antas skulle en höjd reduktionsplikt med 5 procentenheter leda till en prisökning med 0,5-1 krona per liter och en reduktionspliktshöjning med 10 procentenheter till en prisökning med 1-2 kronor per liter.

## 3

## ANALYS

## Kalkylen för elfordon måste gå ihop – både på nybils- och begagnatmarknaden

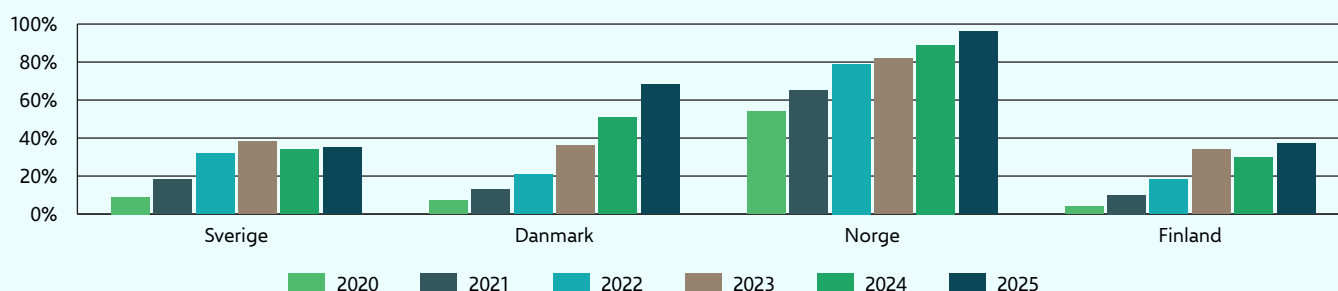
Inköpspriset är i sig ett hinder för att öka antalet elbilar på vägarna. Ett snittpris för de tre mest sålda elbilarna i Sverige 2025 var ca 600 000 kr. Norge och Danmark som ligger i topp vad gäller andelen elbilar har båda omfattande subventioner och styrmedel för inköp av el- och hybridbilar. I Sverige, däremot, ledde den avskaffade klimatbonusen till en tvär inbromsning av försäljningen av nya elbilar. I oktober 2025 hade Sverige för första gången lägre andel nyregistrerade elbilar jämfört med samtliga av våra grannländer Norge, Danmark och Finland.

Den 18 mars 2026 infördes en ny elbilspremie i Sverige, delvis finansierad av EU:s sociala klimatfond, för de som bor på landsbygden och som har en inkomst under 80% av medelinkomsten. Även om intresset varit stort nu i början så kommer de 110-115 000 bilar som stödet är tänkt att räcka till under perioden 2026-2032 inte att vara tillräckligt för att få fart på elektrifieringen. Drivkraft Sverige anser att en

ny elbilspremie bör införas som riktas till den breda massan av hushåll utan begränsningar vad gäller inkomst och geografiskt område. Däremot bör ett pristak för hur dyr bil, som kan berättigas stöd, införas för att bibehålla acceptans för stödet. Eftersom elektrifieringen ännu behöver hjälp att accelerera anser Drivkraft Sverige även att det är viktigt att bibehålla den nedsatta förmånsbeskattningen för miljöanpassade tjänstebilar (el, hybrid, vätgas och gas).

Vad gäller tunga fordon är ellastbilar betydligt dyrare i inköp än dieselalternativ. Prisskillnaden ligger på 30-60%. Eftersom åkeriernas affärsmässiga kalkyler styrs av TCO:n försvåras steget till ellastbil. Detta problem förstärks av att det är åkerierna som bär denna kostnad medan transportköparen som erhåller nyttan genom grönare transporter ofta inte är beredd att stå för den ökade kostnaden. Drivkraft Sverige anser att det är viktigt att klimatbonusen till tunga lastbilar bibehålls även efter 2030.

Figur 6: Andel elbilar i nybilsförsäljning





# 4

## ANALYS

### Det måste bli lättare att ladda hemma / vid depå

I juni 2026 fanns det drygt ca 9 000 publika laddstationer med ungefär 61 000 laddningspunkter för personbilsladdning i Sverige. Under de senaste åren har laddinfrastrukturen byggts ut i snabbare takt än vad det tillkommit nya elbilar. Däremot finns det utmaningar vad gäller hemmaladdning framförallt för personer som bor i flerbostadshus och för samfälligheter och för tunga lastbilar vad gäller depåladdning.

Tillgång till hemmaladdning är en central aspekt vid beslut om köp av elbil och förväntas utgöra en betydande andel av den totala laddningen av elfordon. Medan villaägare med parkeringsplats på tomten relativt enkelt kan installera egen laddstation är det en utmaning för personer som bor i flerbostadshus och samfälligheter. Drivkraft Sverige välkomnar därför

förslaget som ger hyresgäster eller bostadsrättsinnehavare rätt att installera en laddningspunkt vid den egna parkeringsplatsen och som väntas träda i kraft inom kort. Drivkraft Sverige anser även att det är viktigt att förslaget om att en samfällighetsförening som förvaltar garage eller parkeringsplatser ska kunna installera laddinfrastruktur utan att ändra anläggningsbeslutet, förverkligas snarast.

På samma sätt som hemmaladdning är viktig för personbilar så är depåladdning central för att få fart på elektrifieringen av den tunga trafiken. För att kunna öka takten i utbyggnaden av depåladdningen är det angeläget att elnätbolagen fortsätter att arbeta för att korta ned handläggningstiderna för nätanslutning och säkerställa att effektbehovet kan täckas.

# Drivkraft Sveriges förslag

Säkerställ politisk ambition samt långsiktiga och tydliga spelregler för transportsektorns elektrifiering.



Höj reduktionsplikten till minst 15%.



Sänk energiskatten för el till en nivå i paritet med eller lägre än energiskatten på bensen och diesel.



Ta fram mer träffsäkra alternativ än breda skattesänkningar på bensen och diesel.



Inför en elbilspremie som riktas till den breda massan av hushåll med ett pristak för att bibehålla acceptans för stödet.



Fortsatt nedsättning av förmånsbeskattningen för miljöanpassade tjänstebilar (el, hybrid, vätgas och gas).



Bibehåll klimatbonusen för tunga lastbilar även efter 2030.



Inför ekonomiska incitament som gynnar företag som köper transporter utförda med ellastbilar.



Implementera förslaget om att en samfällighetsförening som förvaltar garage eller parkeringsplatser ska kunna installera laddinfrastruktur utan att behöva ändra anläggningsbeslutet.



Korta ned handläggningstiderna för nätanslutning och säkerställ att det efterfrågade effektbehovet kan täckas.



# Vi möjliggör trygg, konkurrenskraftig och hållbar mobilitet ►

Analysen är framtagen av Drivkraft Sverige, branschorganisationen för bränsle-, drivmedels- och laddbolagen. Branschen omfattar ca 3000 energistationer för lätta och tunga fordon, 21 depåorter och 4 raffinaderier. Våra medlemmar befinner sig mitt i omställningen från fossilt till fossilfritt där biodrivmedel och elektrifiering är hörnstenar för att lyckas bli klimatneutrala 2045.

## För mer information kontakta:

Viktor Gunnarsson, Ansvarig konkurrenskraftsfrågor,  
[viktor.gunnarsson@drivkraftsverige.se](mailto:viktor.gunnarsson@drivkraftsverige.se), +46 76 147 6345

eller

Thomas Schölin, Ansvarig e-Mobility  
[thomas.scholin@drivkraftsverige.se](mailto:thomas.scholin@drivkraftsverige.se), +46 70 429 6010

