

# Underlag - fordonsflottans utveckling - utredning

## 1 Övergripande

Trafikverket tar i samarbete med Trafikanalys fram underlag rörande vägfordonsflottans utveckling från idag (2025) till 2060 som en del i scenarioframtagandet inom Klimatrapporteringsförordningen. Trafikverket utgår ifrån Trafikanalys senaste korttidsprognos och framskriver sedan denna prognos med hänsyn till styrmedel på nationell nivå och EU-nivå samt andra omvärldsfaktorer (bl.a. drivmedelspriser, fordonspriser, batteripriser, hushållens köpkraft, BNP-utveckling etc.).

I underlaget till Klimatredovisning våren 2026 tar Trafikverket fram ett Referensscenario, ett målscenario med högre elektrifieringstakt, en känslighetsanalys med en senarelagd elektrifieringstakt och en känslighetsanalys med fryst elektrifieringstakt. Utöver dessa scenarier redovisas nedan även ett målscenario som använts till Styrmedelsutredningen, nedan benämnt som Målscenario – utredning. Utvecklingen i Styrmedelsutredningens målscenario skiljer sig ifrån målscenariot som levereras till Naturvårdsverket till kommande klimatpolitiska handlingsplan.

Scenarierna tar i huvudsak hänsyn till befintliga styrmedel och en samlad kvantifiering över hur denna styrmedelsmix påverkar fordonsflottans utveckling genomförs. De viktigaste styrmedlen omfattar EU:s CO<sub>2</sub>-krav på lätta respektive tunga fordon som pekar ut en bana för hur fordonstillverkarna måste minska de genomsnittliga utsläppen hos de fordon de säljer till EU-marknaden. Andra styrmedel som tas hänsyn till är klimatpremien för lätta ellastbilar, klimatpremien för tunga ellastbilar, elbilspremien (via sociala klimatfonden) och malus för lätta fordon. Drivmedelspriserna är också en viktig del, där Energimyndighetens prisprognoser används.

I praktiken används det så kallade Omsättningsverktyget<sup>1</sup> för att ta fram scenarierna. Omsättningsverktyget är en förenkling av emissionsberäkningsmodellen HBEFA och ger en bild över hur omsättningen av fordonsflottan utvecklas givet antaganden om hur nyregistreringen fördelar sig mellan olika drivlinor (drivmedelsslag) inom de olika

---

<sup>1</sup> [Emissionsberäkningsmodellen HBEFA - Bransch](#) (under rubrik Omsättningsverktyget)

Skapat av  
Lindblom Helen, PLtf  
Selin Markus, PLtf

Dokumentdatum  
2026-03-27

fordonsslagen. Resultaten presenteras i termer av trafikarbetsutveckling fördelat på olika drivmedelsslag för de olika fordonsslagen (personbil, lätt lastbil, tung lastbil och buss).

Den övergripande trafikarbetsutvecklingen i scenarierna baseras på Trafikverkets basprognos från 2024. Känslighetsanalyser av trafikarbetsutvecklingen genomförs av Energimyndigheten i sin leverans av scenarier över hur energianvändningen utvecklas till Naturvårdsverket.

Sedan 2024 har ett ”nytt” segment av lastbilar introducerats till den svenska fordonsmarknaden. Segmentet omfattar ellastbilar med en totalvikt om 3,5–4,25 ton som sedan 2024 är möjligt att söka undantag för att framdriva med B-körkort. Dessa ellastbilar överstiger gränsen för lätt lastbil (3,5 ton) men de används i praktiken som lätta lastbilar. Av denna anledning hanteras dessa lastbilar i scenarierna som lätta lastbilar.

Huvudsyftet för scenarierna är att visa på hur fordonsflottans utveckling kan komma att se ut givet olika antaganden i nyförsäljningen kring fördelning av drivlinor. För utsläppsscenarierna är det viktigaste huruvida ett fordon har en förbränningsmotor eller nollutsläppsdrift, exakt vilken nollutsläppsdrift är mindre betydelsefull. För tunga lastbilar görs dock en enkel bedömning av introduktionen av vätgasdrivna fordon efter 2030, dvs. en uppdelning av nollutsläppsdrift på batterielektriska respektive vätgasdrift.

Trafikverkets underlag omfattar utöver fordonsflottans utveckling i termer av trafikarbete fördelat på fordonsslag och drivlina också en utveckling över hur energianvändningen per sträcka utvecklas, denna utveckling tar hänsyn till en effektivisering av fordonsflottan i takt med att nyare mer energieffektiva fordon introduceras på marknaden.

## 2 Scenariobeskrivningar

Nedan följer en beskrivning av de olika scenarier som Trafikverket levererar till Energimyndigheten och vilka antaganden som ingår i respektive scenario. Energimyndigheten använder inte alla scenariounderlag rakt av utan använder i huvudsak bara resultatet uttryckt som andelar av trafikarbetet fördelat på olika drivlinor samt energianvändning per kilometer. Gemensamt för alla scenarier är att den totala trafikarbetsutvecklingen härleds från Trafikverkets senast publicerade Basprognos (2024).

### 2.1 Referensscenario

Referensscenariot utgår ifrån Trafikanalys senaste korttidsprognos (publicerad i maj 2025) och de styrmedel som finns på plats idag (december 2025) och har beslutats att införas i närtid.

#### Styrmedel

EU-kommissionen beslutade under 2023 om skärpta CO<sub>2</sub>-krav för lätta fordon. CO<sub>2</sub>-kraven omfattar kravnivåer 2025, 2030 och 2035 och fastställer att inga förbränningsmotordrivna fordon får nyregistreras från 2035 och framåt. Under vintern 2026 presenterade EU-kommissionen förslag till revidering av CO<sub>2</sub>-kraven som innebär en ambitionssänkning från 100% nollutsläpp från 2035 till 90% där de kvarvarande 10 procentenheterna behöver uppfyllas med användning av förnybar energi (max 3 procentenheter) och användning av lågutsläppsstål (max 7 procentenheter). Förslaget till revidering bedöms inte få någon större påverkan på den svenska nyregistreringen då Sverige har förhållandevis goda förutsättningar för elektrifiering jämfört med många andra länder inom EU. I Referensscenariot antas således att elektrifieringstakten för personbilar och lätta lastbilar nå 100% i nyregistreringen från 2035 och för resterande scenarioår.

EU-kommissionen har också beslutat om skärpta CO<sub>2</sub>-krav för tunga fordon. CO<sub>2</sub>-kraven omfattar kravnivåer 2025, 2030, 2035 och 2040 och ett specifikt krav för stadsbussar om 100% nollutsläppsbuskar från 2035 och framåt. I Referensscenariot antas att CO<sub>2</sub>-kraven för tunga fordon klaras för svenskt vidkommande, detta omfattar dock att ungefärligen 25% av de tunga lastbilar som registreras i Sverige är undantagna CO<sub>2</sub>-kraven. Detta innebär att andelen nollutsläpp i nyregistreringen av tunga lastbilar når knappt 90 % till 2050.

Referensscenariot tar även hänsyn till den föreslagna elbilspremien via EU:s sociala klimatfond. Scenariot baserar sig på Konjunkturinstitutets bedömning över hur detta styrmedel väntas påverka personbilsflottan.

Klimatpremien för lätta lastbilar är beslutad till och med oktober 2027, vilket ingår i referensscenariot. I och med att eldrivna lätta lastbilar bedöms ligga relativt när dieseldrivna redan idag görs bedömningen att elektrifieringen kommer fortsätta öka även efter 2027. Däremot görs en något annan bedömning för tunga lastbilar där elektrifieringen inte kommit lika långt. Klimatpremien för tunga lastbilar är beslutad till och med 2027 men stöd kan betalas ut även under 2028. Efter 2027 antas en viss avmattning till följd av att stödet försvinner. Sedan ökar elektrifieringstakten igen i takt med att totalkostnadsparitet bedöms uppnås för successivt fler lastbilssegment.

## 2.2 Målscenario

I målscenariot antas en högre elektrifieringstakt inom olika fordonssegment. Utvecklingen sker till följd av en högre köpkraft hos hushållen jämfört med referensscenariot och ett högre drivmedelspris vilket ger en bättre totalkostnadskalkyl både för lätta och tunga eldrivna fordon. I scenariot antas också att klimatpremien för tunga lastbilar förlängs vilket underbygger den något kraftigare elektrifieringstakten. Målscenariot är ett underlag till Naturvårdsverkets underlag till kommande klimatpolitisk handlingsplan och ska ge en indikation på hur en högre elektrifieringstakt kan bidra till ett måluppfyllande scenario mot Sveriges klimatmål. I Målscenariot nås 100 procent elfordon i segmenten personbil och lätt lastbil 2030, för tunga lastbilar nås 100 procent nollutsläppsfordon från 2040 och för bussar nås 100 procent nollutsläppdrift för stadsbussar 2035 och för landsvägsbussar 2040.

## 2.3 Senarelagd elektrifiering

I känslighetsanalysen Senarelagd elektrifiering antas att de nivåer av nollutsläppsfordon som nås i referensscenariot för lätta respektive tunga fordon senareläggs med fem år i tiden. Detta innebär att 100 procent nollutsläpp i nyregistreringen av lätta fordon nås 2040 istället för 2035 och att nivån om 90 procent nollutsläpp inom tunga fordon nås med fem års förskjutning. EU-kommissionen har aviserat en kommande revidering av koldioxidkraven även för tunga fordon, något förslag finns inte att tillgå i dagsläget men denna känslighetsanalys kan ge en viss indikation på hur en sänkning av koldioxidkraven för tunga fordon kan påverka utvecklingen.

## 2.4 Fryst elektrifiering

I känslighetsanalysen Fryst elektrifiering görs en känslighetsanalys där nollutsläppsandelen för lätta fordon (personbilar och lätta lastbilar) endast når 90 procent i nyregistreringen till 2035 och sedan kvarstår på nivån om 90 procent för hela perioden, de tio kvarvarande procentenheterna utgörs av laddhybrider. Känslighetsanalysen genomförs med anledning av EU-kommissionens förslag till revidering av koldioxidkraven på lätta fordon.

Skapat av  
Lindblom Helen, PLtf  
Selin Markus, PLtf

Dokumentdatum  
2026-03-27

Bedömningen är dock att detta är mindre sannolikt då Sverige har förhållandevis goda förutsättningar för elektrifiering jämfört med många andra EU-länder och för att de revidera koldioxidkraven för lätta fordon ska klaras innebär detta att länder som Sverige fortsatt behöver ligga i framkant av elektrifieringen för att kompensera för länder med förhållandevis sämre förutsättningar. Fryst elektrifiering omfattar endast skillnader i utvecklingen för lätta fordon.

## 2.5 Målsscenario – utredning

Trafikverket har utöver scenariounderlagen till Naturvårdsverket också tagit fram ett specifikt målscenario underlag till Styrmedelsutredningen. Detta underlag skiljer sig från Naturvårdsverkets målsscenario i segmenten personbilar och lätta lastbilar. I Styrmedelsutredningens målsscenario nås 100 procent el inom personbilssegmentet från 2032 (dvs 2 år senare än i målscenariot till Naturvårdsverket) och 100 procent el inom segment lätta lastbilar nås 2033 (dvs 3 år senare än i målscenariot till Naturvårdsverket).

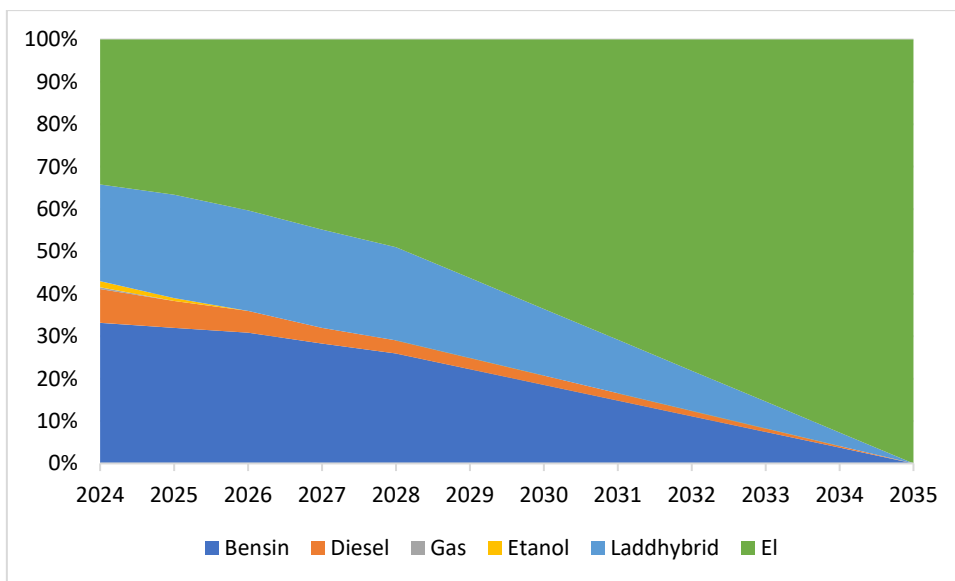
Fördelningen av nyregistrering per drivlina i Styrmedelsutredningens målsscenario baseras på totalkostnadsanalyser som genomförts med underlag för prisbanor som levererats av Energimyndigheten. Totalkostnadsanalyserna beskrivs i en separat promemoria.

### 3 Resultat – Personbil

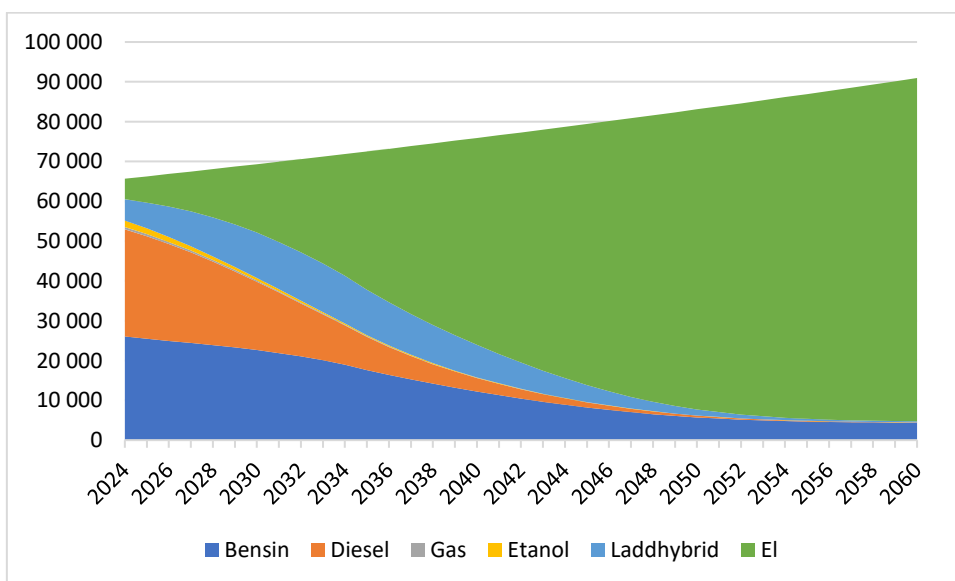
Nedan följer resultat för personbilar i respektive scenario. Resultaten redovisar dels hur nyregistreringen antas fördelas och hur detta omsätts i trafikarbetsutveckling till 2060.

#### 3.1 Referensscenario

I Referensscenariot når den svenska nyregistreringen 100% elfordon från 2035 och framåt.



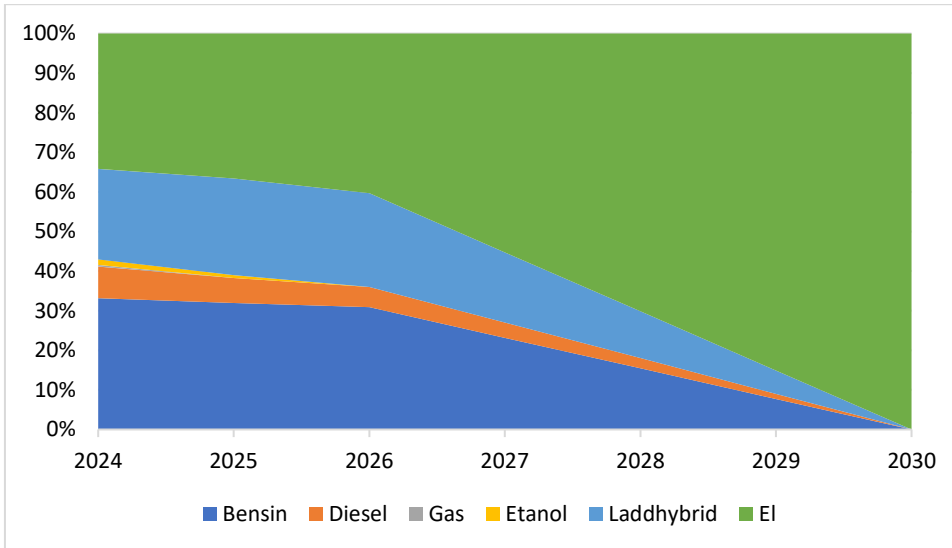
Figur 1. Nyregistrering av personbilar 2024–2035, Referensscenario, fördelat per drivlina.



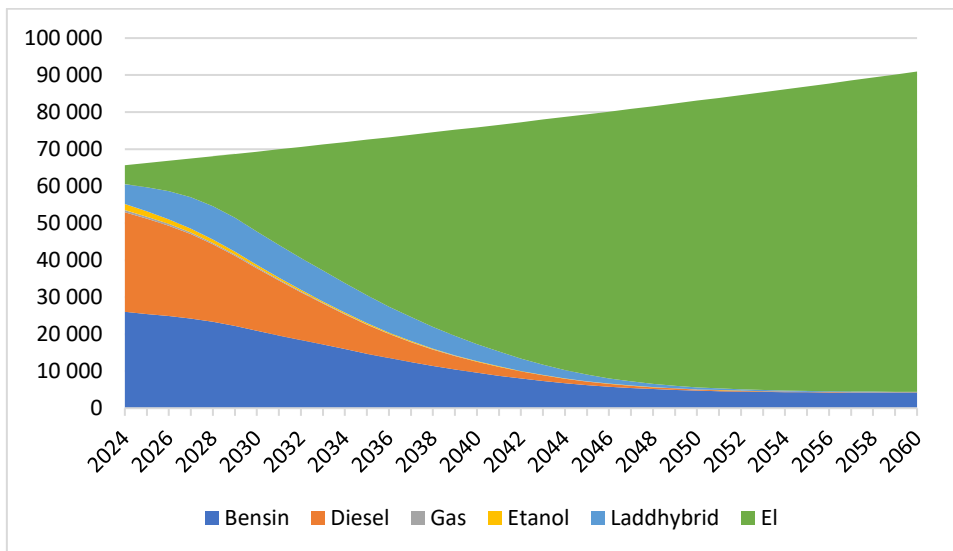
Figur 2. Trafikarbetsutveckling 2024–2060, fördelat per drivlina, Referensscenario, Miljoner fordonskilometer.

### 3.2 Målsenario

I målsenariot antas nyregistreringen av elbilar nå 100% fem år tidigare, dvs 2030.



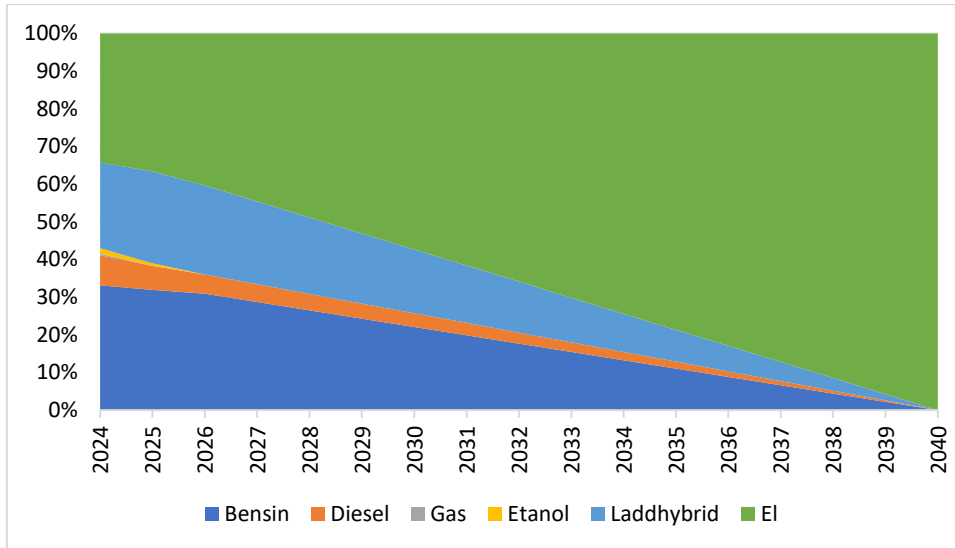
Figur 3. Nyregistrering av personbilar 2024–2030, Målsenario, fördelat per drivlina.



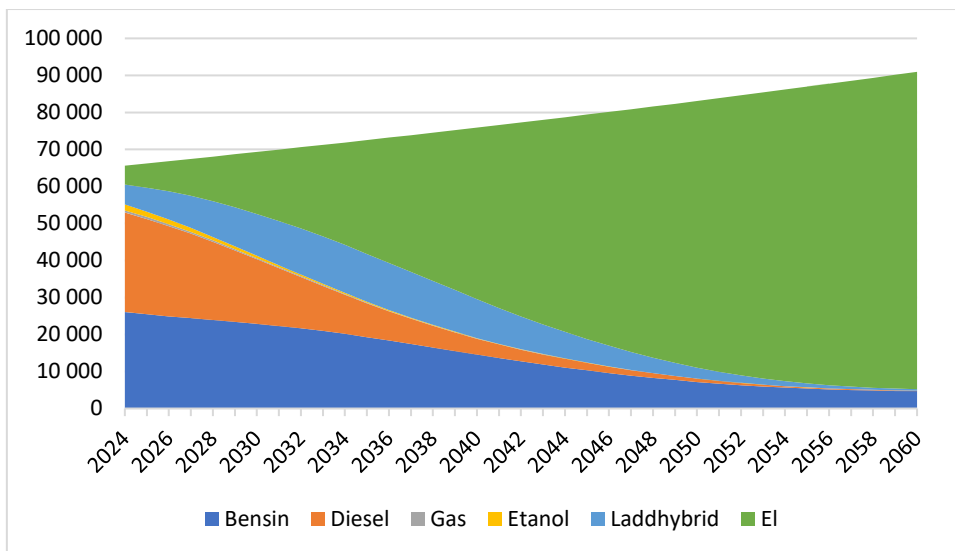
Figur 4. Trafikarbetsutveckling 2024–2060, fördelat per drivlina, Målsenario, Miljoner fordonskilometer.

### 3.3 Senarelagd elektrifiering

I känslighetsanalysen Senarelagd elektrifiering antas 100% elbilar nås först 2040.



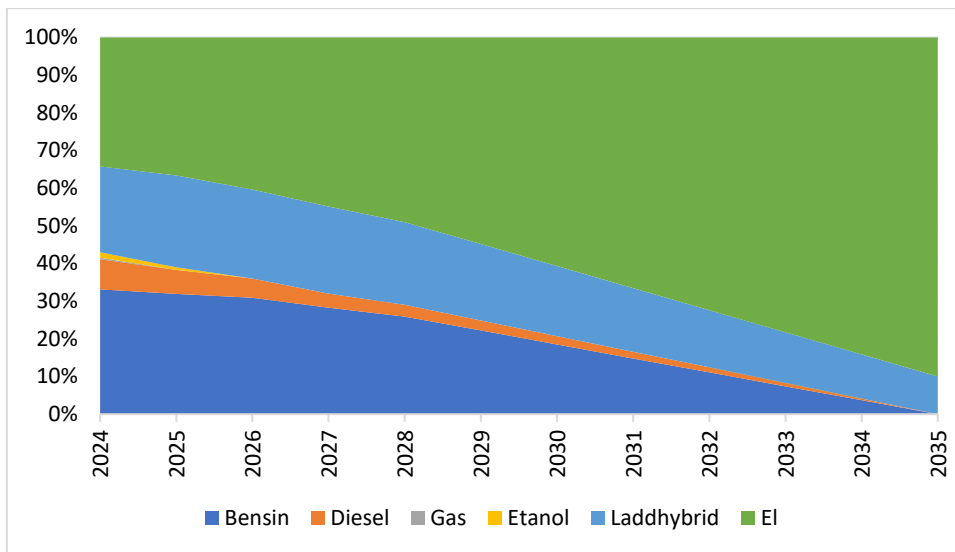
Figur 5. Nyregistrering av personbilar 2024–2040, Känslighetsanalys Senarelagd elektrifiering, fördelat per drivlina.



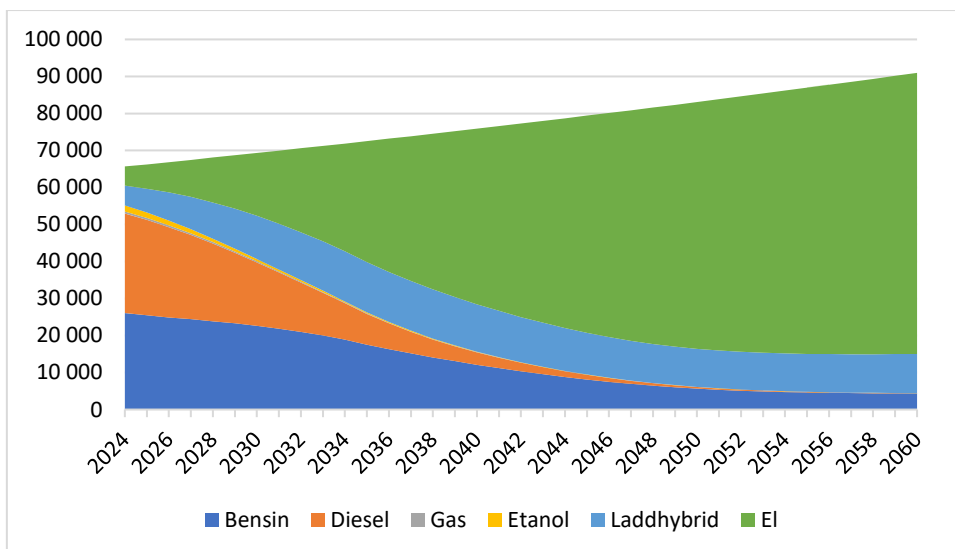
Figur 6. Trafikarbetsutveckling 2024–2060, fördelat per drivlina, Känslighetsanalys Senarelagd elektrifiering, Miljoner fordonskilometer.

### 3.4 Fryst elektrifiering

I känslighetsanalysen Fryst elektrifiering når nyregistreringen av lätta elfordon (personbil och lätta lastbilar) 90 procent till 2035 och de kvarvarande 10 procentenheterna i nyregistreringen utgörs av laddhybrider, denna nyregistreringsfördelning antas kvarstå efter 2035 över hela scenarioperioden.



Figur 7. Nyregistrering av personbilar 2024–2035, Känslighetsanalys Fryst elektrifiering, fördelat per drivlina.



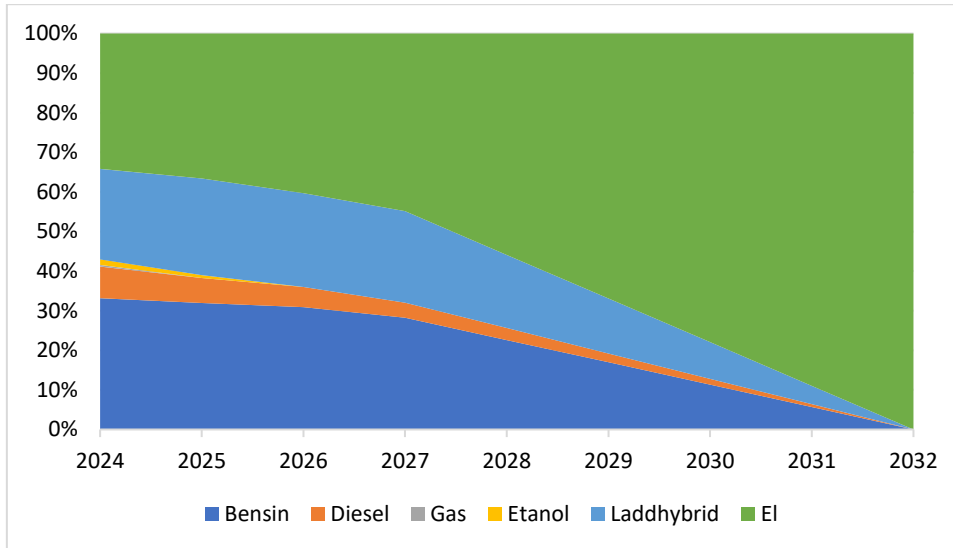
Figur 8. Trafikarbetsutveckling 2024–2060, fördelat per drivlina, Känslighetsanalys Fryst elektrifiering, Miljoner fordonskilometer.

Skapat av  
Lindblom Helen, PLtf  
Selin Markus, PLtf

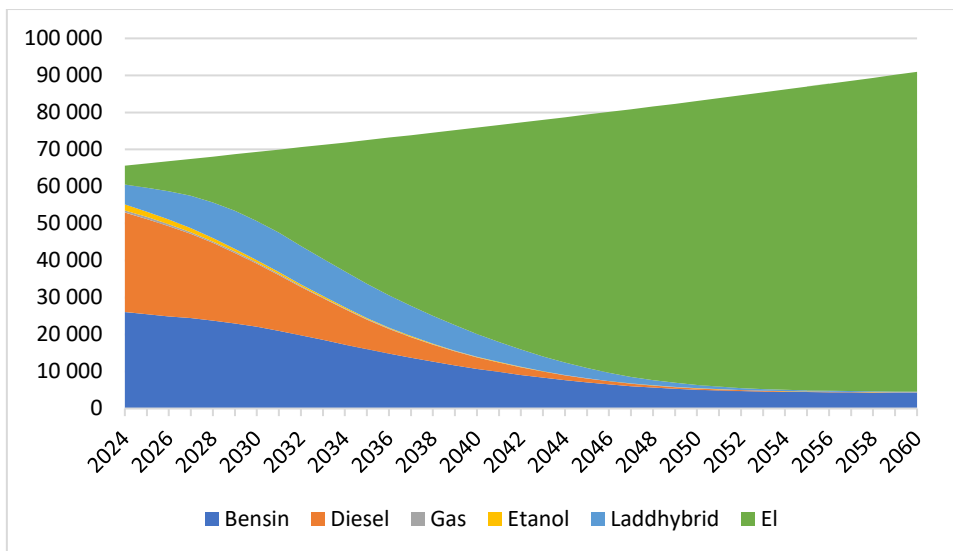
Dokumentdatum  
2026-03-27

### 3.5 Målscenariot – utredning

I Målscenariot till Styrmedelsutredningen nås 100 procent elbilar i nyregistreringen från 2032.



Figur 9. Nyregistrering av personbilar 2024–2032, Målscenariot - Styrmedelsutredningen, fördelat per drivlina.



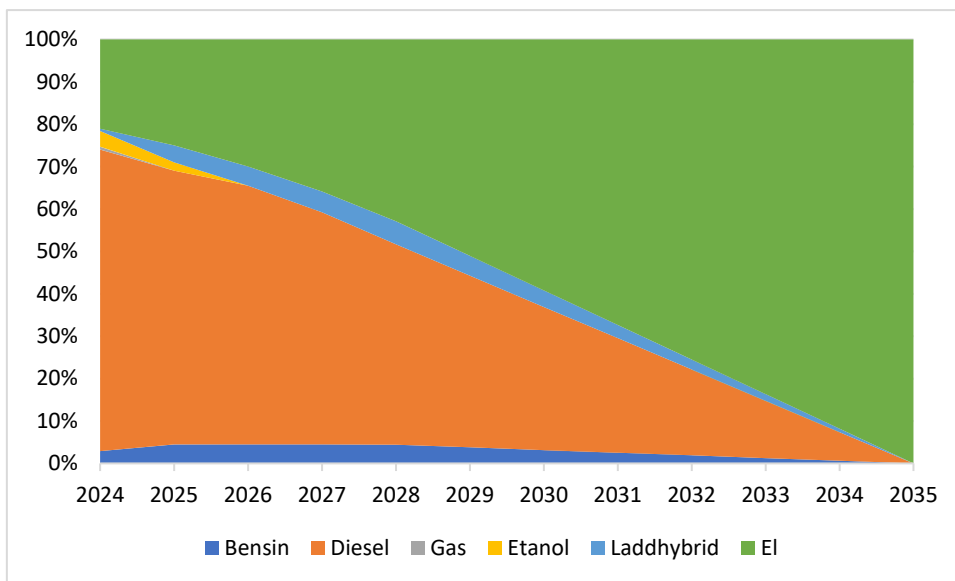
Figur 10. Trafikarbetsutveckling 2024–2060, fördelat per drivlina, Målscenariot - Styrmedelsutredningen, Miljoner fordonskilometer.

## 4 Resultat - Lätt lastbil

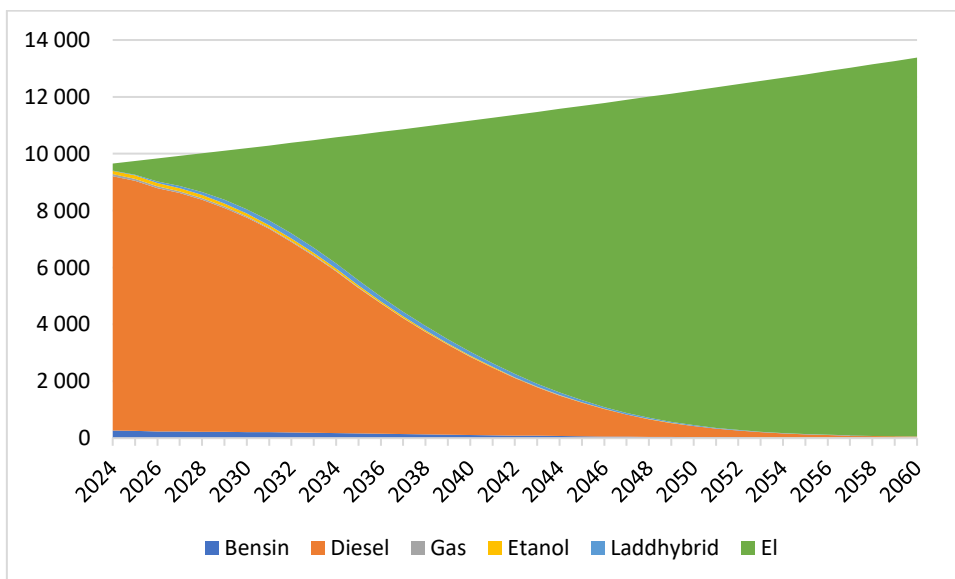
Nedan följer resultat för lätta lastbilar i respektive scenario. Resultaten redovisar dels hur nyregistreringen antas fördelas och hur detta omsätts i trafikarbetsutveckling till 2060.

### 4.1 Referensscenario

I Referensscenariot nås 100 procent lätta ellastbilar 2035.



Figur 11. Nyregistrering av lätta lastbilar 2024–2035, Referensscenario, fördelat per drivlina.



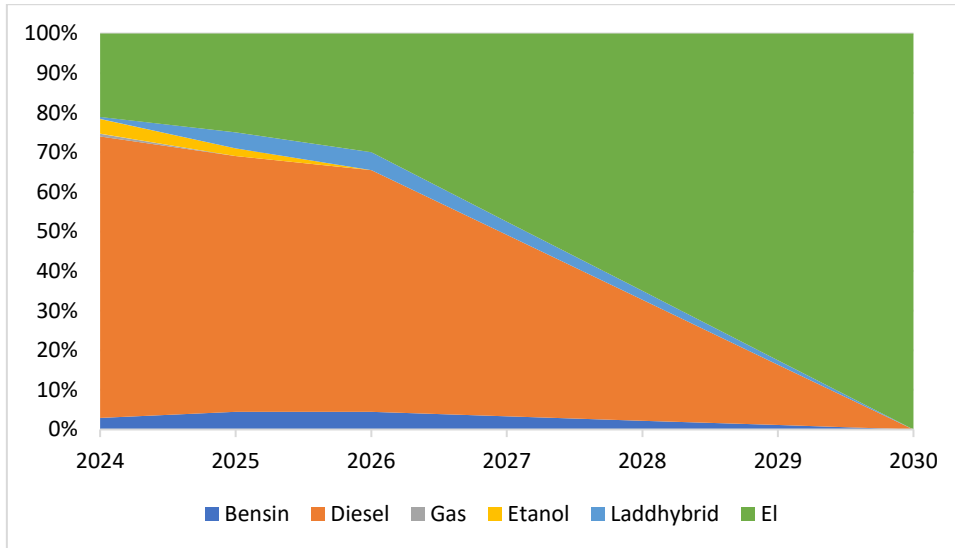
Figur 12. Trafikarbetsutveckling 2024–2060, fördelat per drivlina, Referensscenario, Miljoner fordonskilometer.

Skapat av  
Lindblom Helen, PLtf  
Selin Markus, PLtf

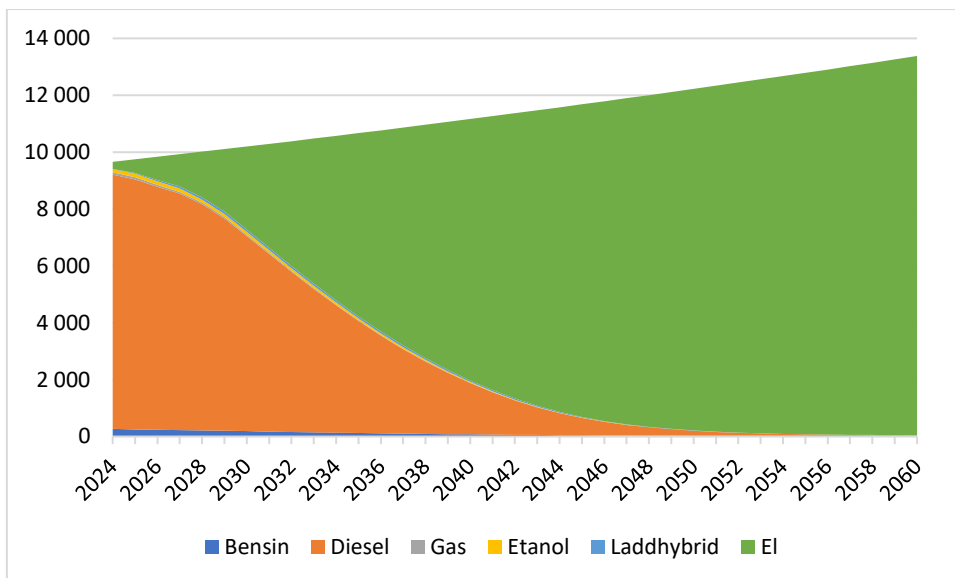
Dokumentdatum  
2026-03-27

## 4.2 Målsscenario

I Målscenariot nås 100 procent lätta ellastbilar fem år tidigare än i Referensscenariot, dvs 2030.



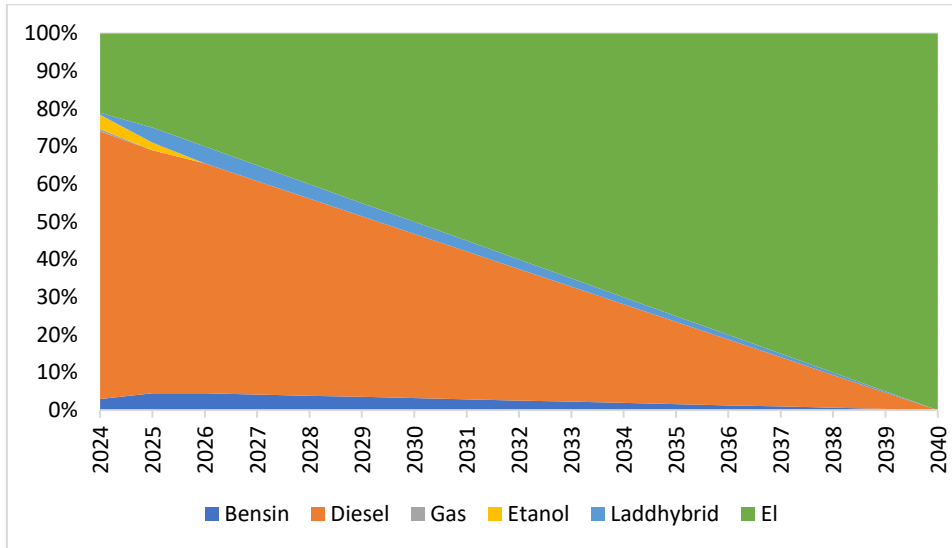
Figur 13. Nyregistrering av lätta lastbilar 2024–2030, Målsscenario (högre elektrifiering), fördelat per drivlina.



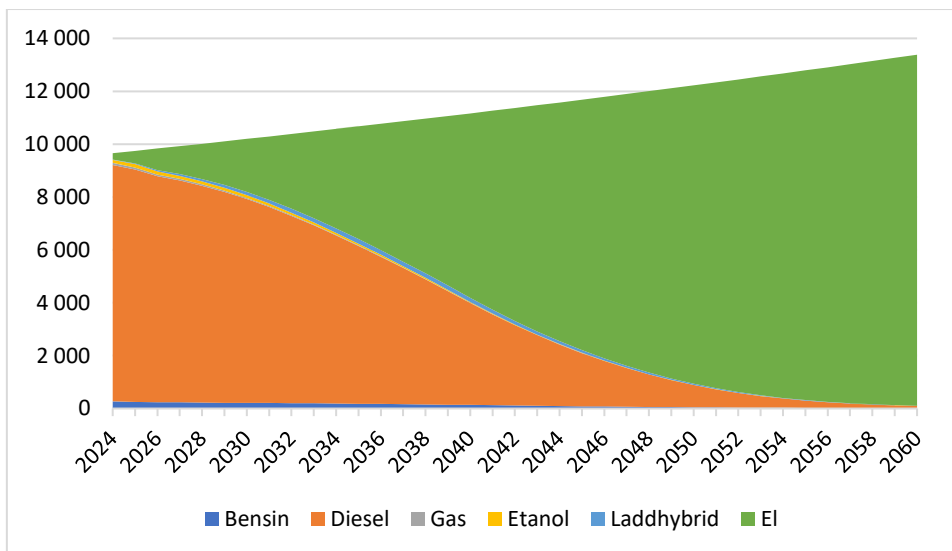
Figur 14. Trafikarbetsutveckling 2024–2060, fördelat per drivlina, Målsscenario (högre elektrifiering), Miljoner fordonskilometer.

### 4.3 Senarelagd elektrifiering

I känslighetsanalysen Senarelagd elektrifiering nås 100 procent lätta ellastbilar fem år senare än i Referensscenariot, dvs 2040.



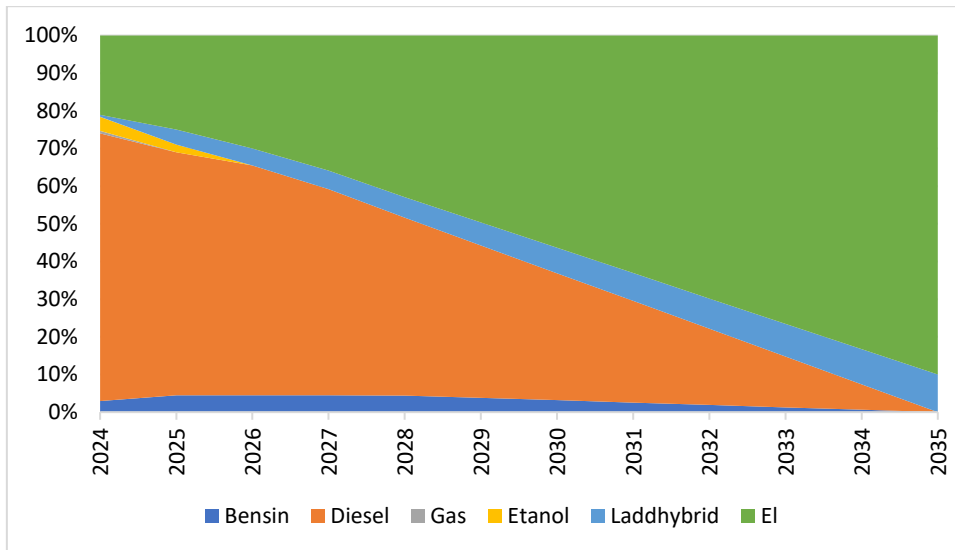
Figur 15. Nyregistrering av lätta lastbilar 2024–2040, Känslighetsanalys Senarelagd elektrifiering, fördelat per drivlina.



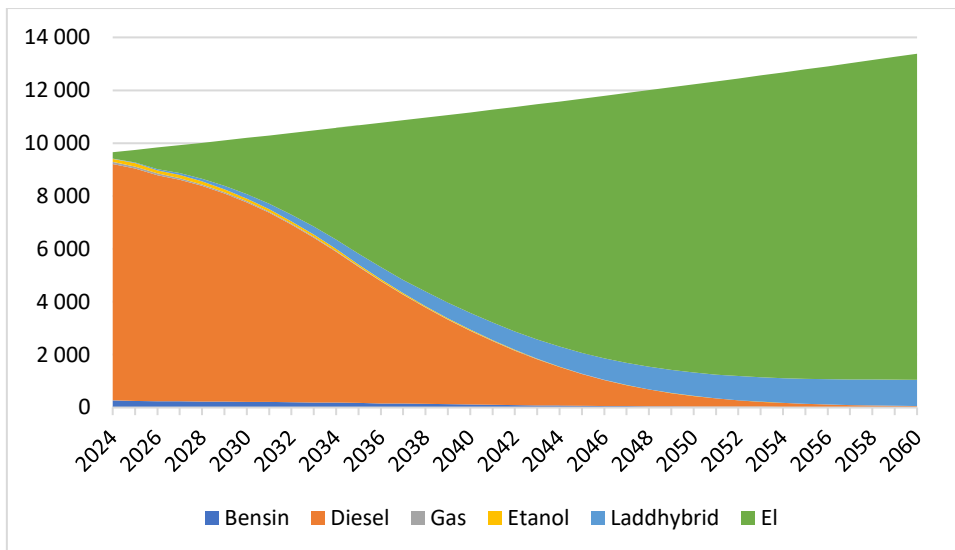
Figur 16. Trafikarbetsutveckling 2024–2060, fördelat per drivlina, Känslighetsanalys Senarelagd elektrifiering, Miljoner fordonskilometer.

## 4.4 Fryst elektrifiering

I känslighetsanalysen Fryst elektrifiering nås 90 procent lätta ellastbilar till 2030 och de kvarvarande 10 procentenheterna utgörs av laddhybrider. Denna fördelning fortsätter över hela scenarioperioden.



Figur 17. Nyregistrering av lätta lastbilar 2024–2035, Känslighetsanalys Fryst elektrifiering, fördelat per drivlina.



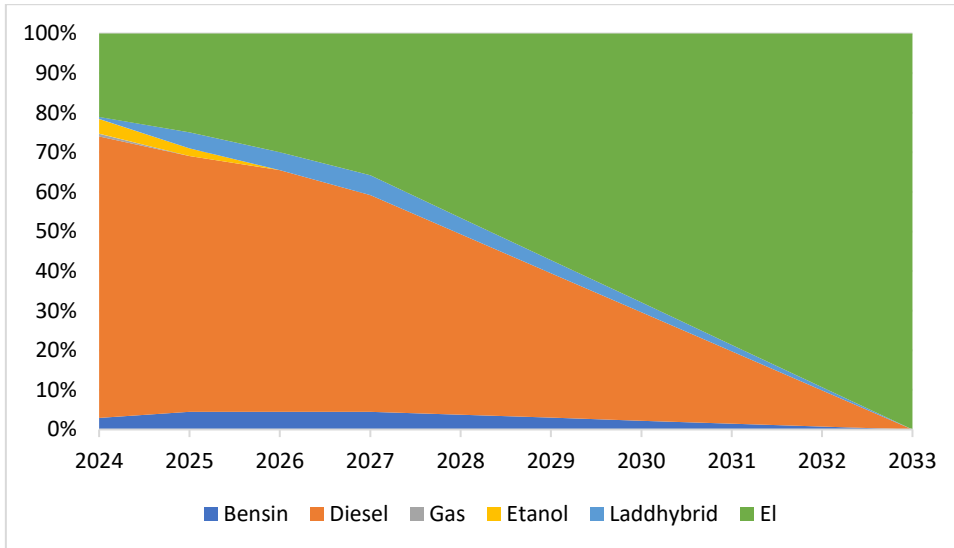
Figur 18. Trafikarbetsutveckling 2024–2060, fördelat per drivlina, Känslighetsanalys Fryst elektrifiering, Miljoner fordonskilometer.

Skapat av  
Lindblom Helen, PLtf  
Selin Markus, PLtf

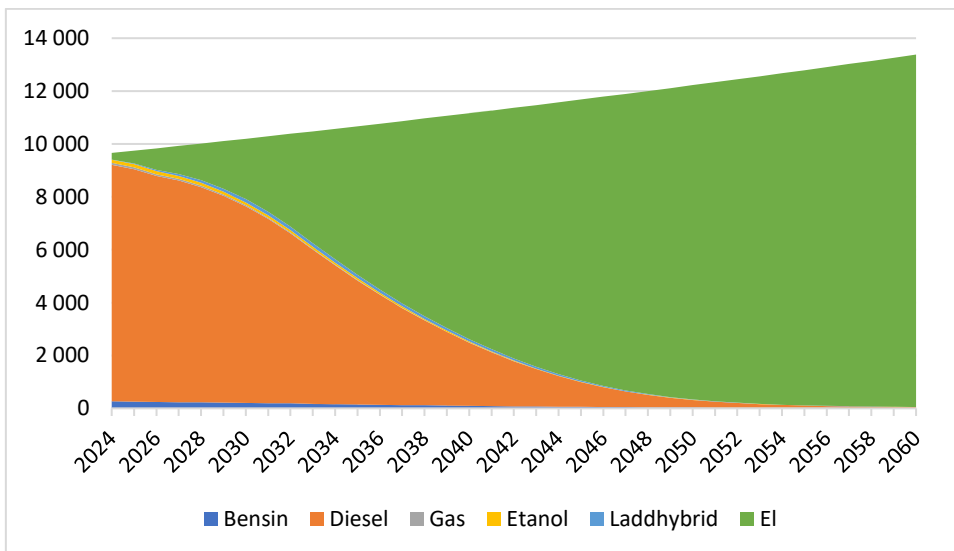
Dokumentdatum  
2026-03-27

## 4.5 Målscenariot – utredning

I Målscenariot till Styrmedelsutredningen nås 100 procent lätta ellastbilar i nyregistreringen från 2033.



Figur 19. Nyregistrering av lätta lastbilar 2024–2033, Målscenariot - Styrmedelsutredningen, fördelat per drivlina.

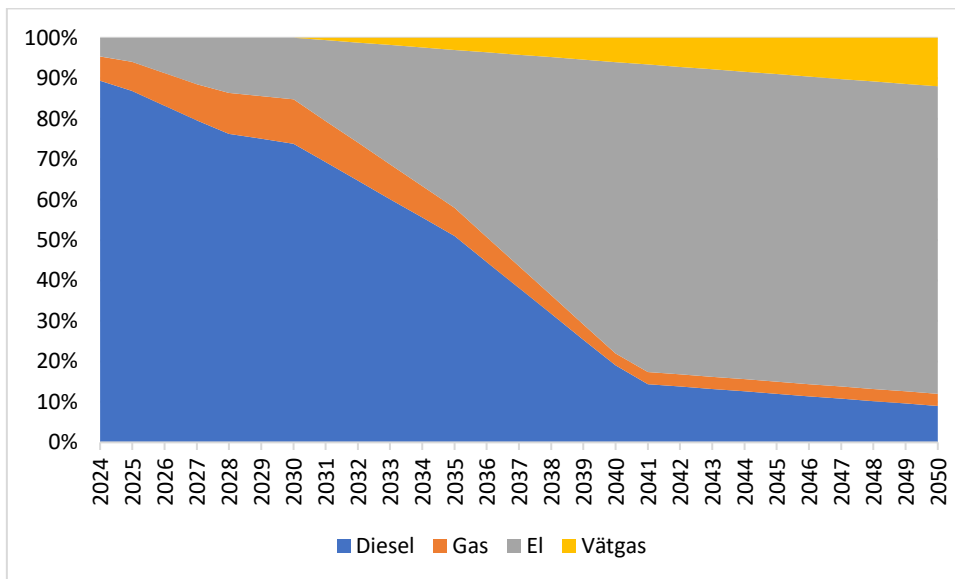


Figur 20. Trafikarbetsutveckling 2024–2060, fördelat per drivlina, Målscenariot - Styrmedelsutredningen, Miljoner fordonskilometer.

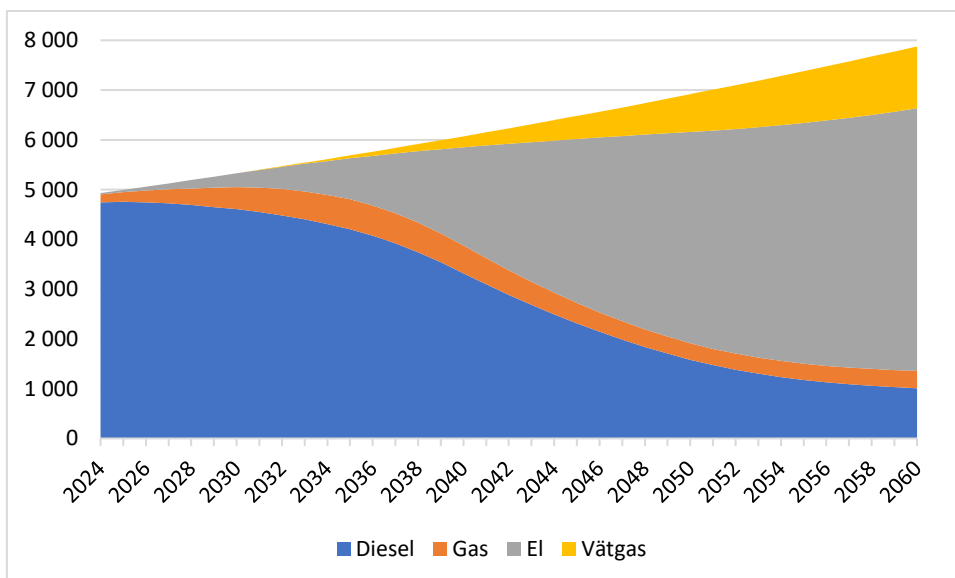
## 5 Resultat - Tung lastbil

Nedan följer resultat för lätta lastbilar i respektive scenario. Resultaten redovisar dels hur nyregistreringen antas fördelas och hur detta omsätts i trafikarbetsutveckling till 2060.

### 5.1 Referensscenario



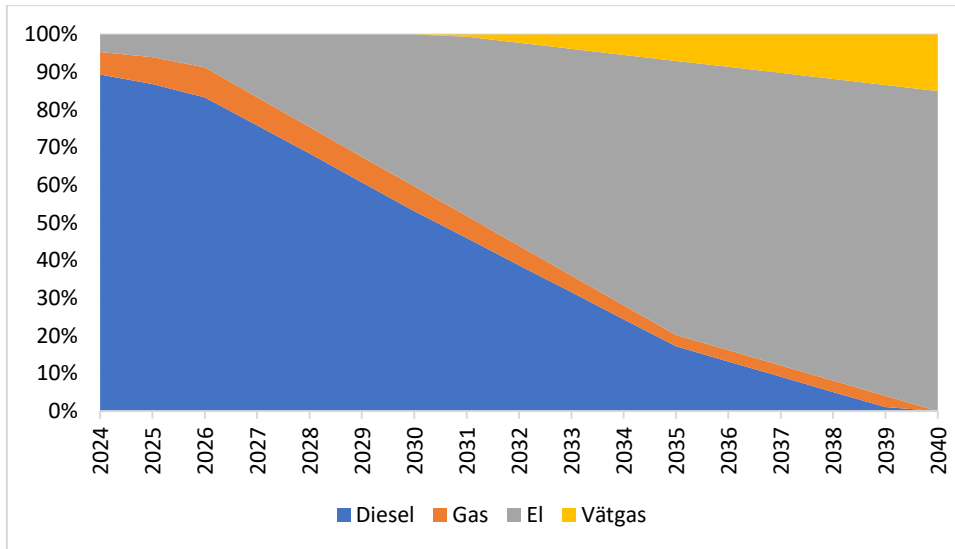
Figur 21. Nyregistrering av tunga lastbilar 2024–2050, Referensscenario, fördelat per drivlina.



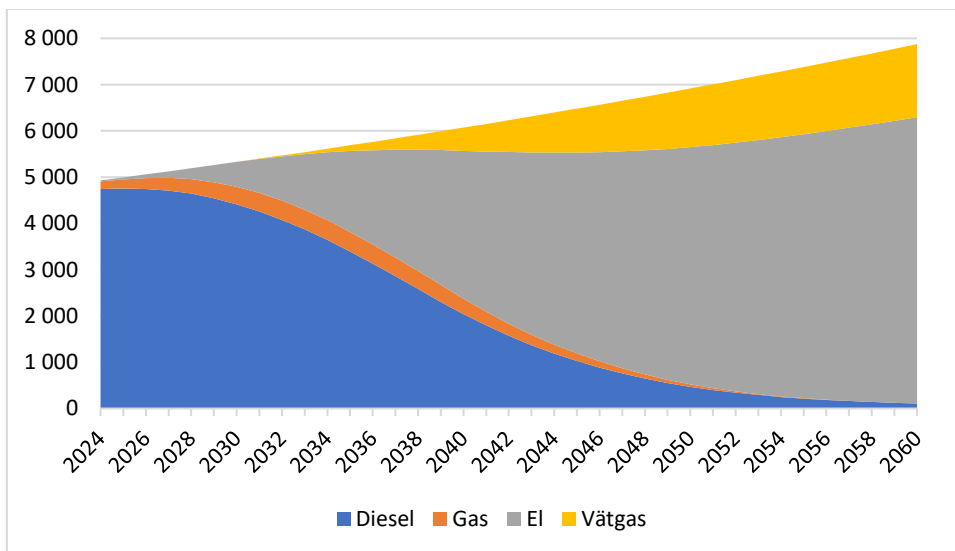
Figur 22. Trafikarbetsutveckling 2024–2060, fördelat per drivlina, Referensscenario, Miljoner fordonskilometer.

## 5.2 Målscenari

I Målscenariot nås 100 procent nollutsläppsfordon i nyregistreringen 2040.



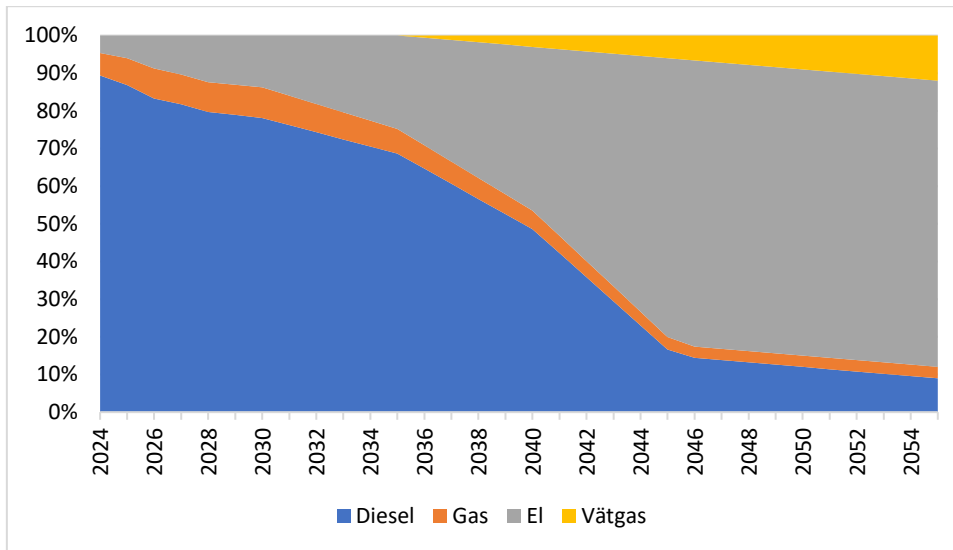
Figur 23. Nyregistrering av tunga lastbilar 2024–2040, Målscenari (högre elektrifiering), fördelat per drivlina.



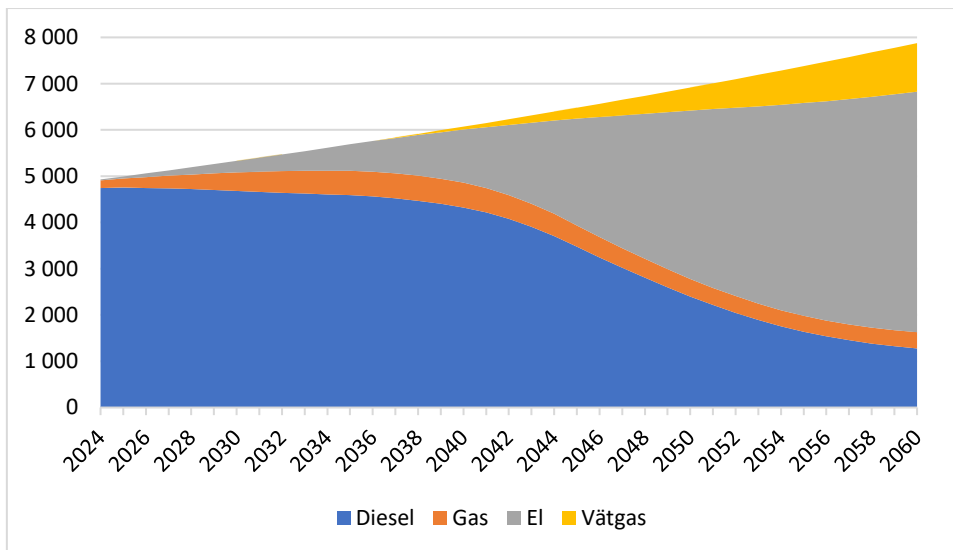
Figur 24. Trafikarbetsutveckling 2024–2060, fördelat per drivlina, Målscenari (högre elektrifiering), Miljoner fordonskilometer.

### 5.3 Senarelagd elektrifiering

I känslighetsanalysen Senarelagd elektrifiering förskjuts den slutliga nivån av andel nollutsläpp i nyregistreringen fem år framåt i tiden jämfört med Referensscenariot.



Figur 25. Nyregistrering av tunga lastbilar 2024–2055, Känslighetsanalys Senarelagd elektrifiering, fördelat per drivlina.



Figur 26. Trafikarbetsutveckling 2024–2060, fördelat per drivlina, Känslighetsanalys Senarelagd elektrifiering, Miljoner fordonskilometer.

Skapat av  
Lindblom Helen, PLtf  
Selin Markus, PLtf

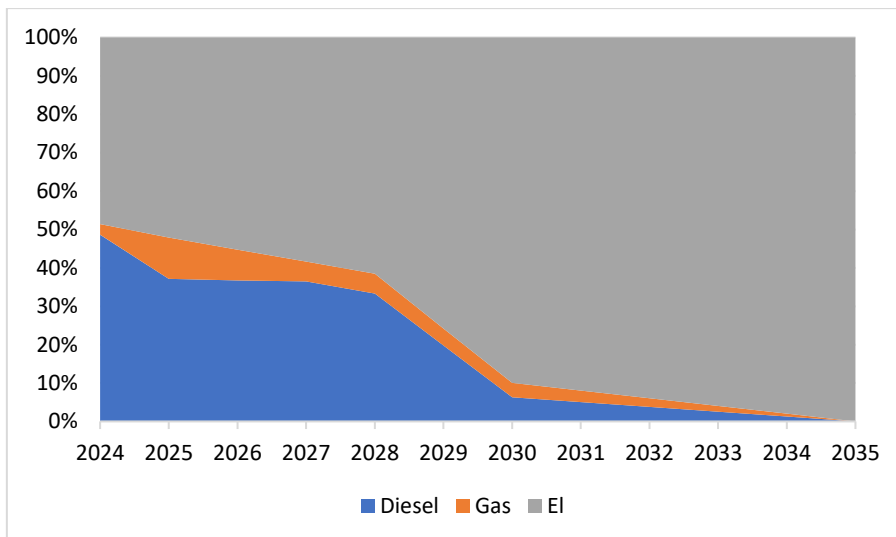
Dokumentdatum  
2026-03-27

## 6 Resultat – Buss

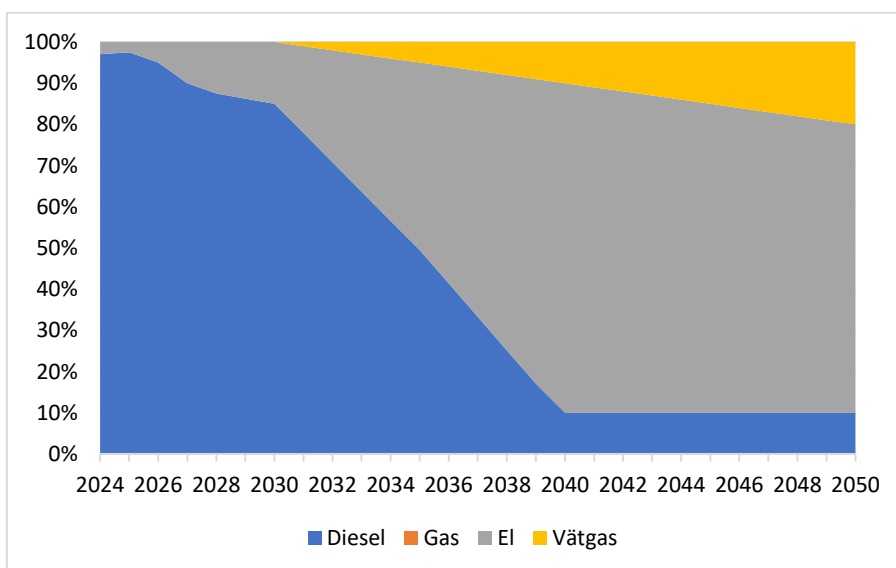
Nedan följer resultat för bussar i respektive scenario. Resultaten redovisar dels hur nyregistreringen antas fördelas och hur detta omsätts i trafikarbetsutveckling till 2060. Nyregistreringen redovisas för stadsbussar och landsvägsbussar separat.

### 6.1 Referensscenario

I Referensscenariot nås 100 procent nollutsläppsstadsbussar 2030, för landsvägsbussar nås



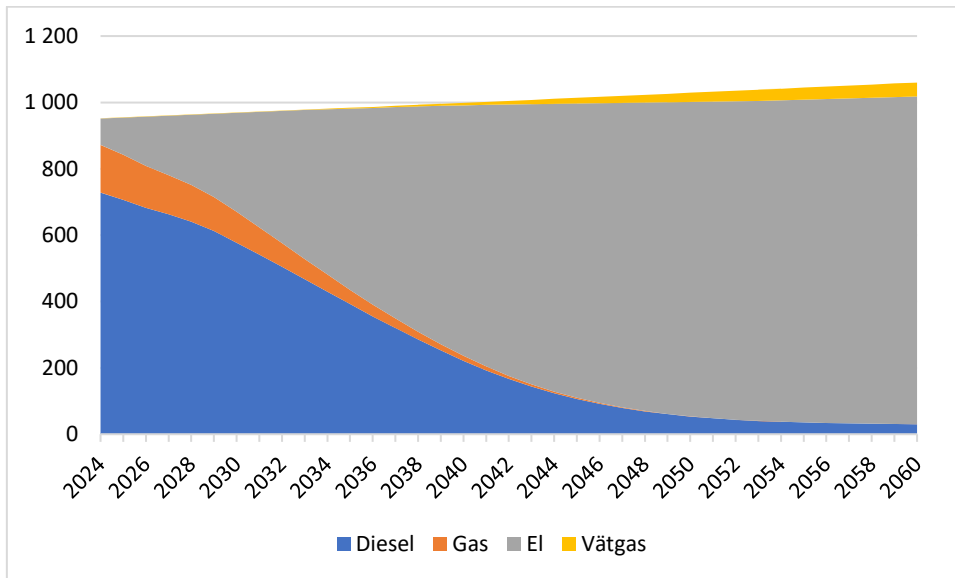
Figur 27. Nyregistrering av stadsbussar 2024–2035, Referensscenario, fördelat per drivlina.



Figur 28. Nyregistrering av landsvägsbussar 2024–2050, Referensscenario, fördelat per drivlina.

Skapat av  
Lindblom Helen, PLtf  
Selin Markus, PLtf

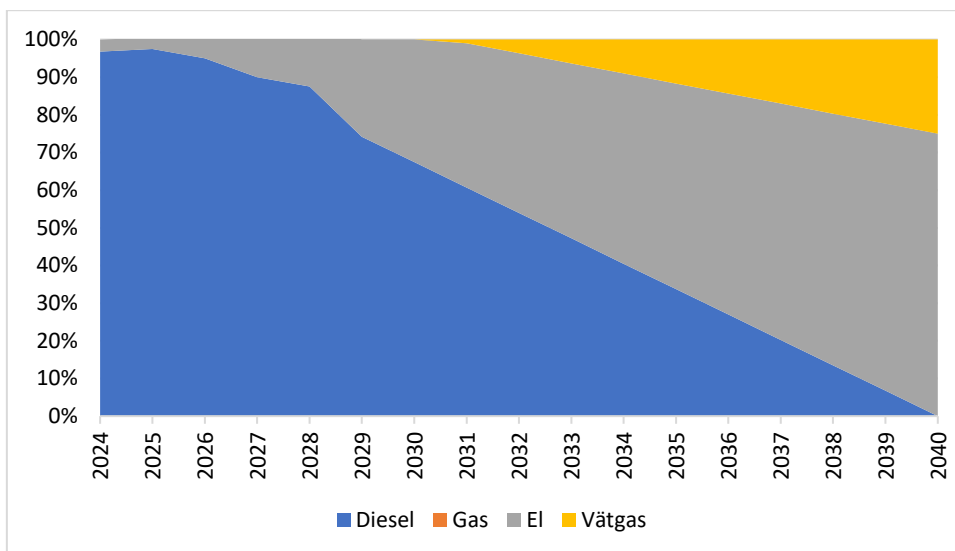
Dokumentdatum  
2026-03-27



Figur 29. Trafikarbetsutveckling 2024–2060, fördelat per drivlina, totalt för stadsbuss och landsvägsbuss, Referensscenariot, Miljoner fordonskilometer.

## 6.2 Målscenariot

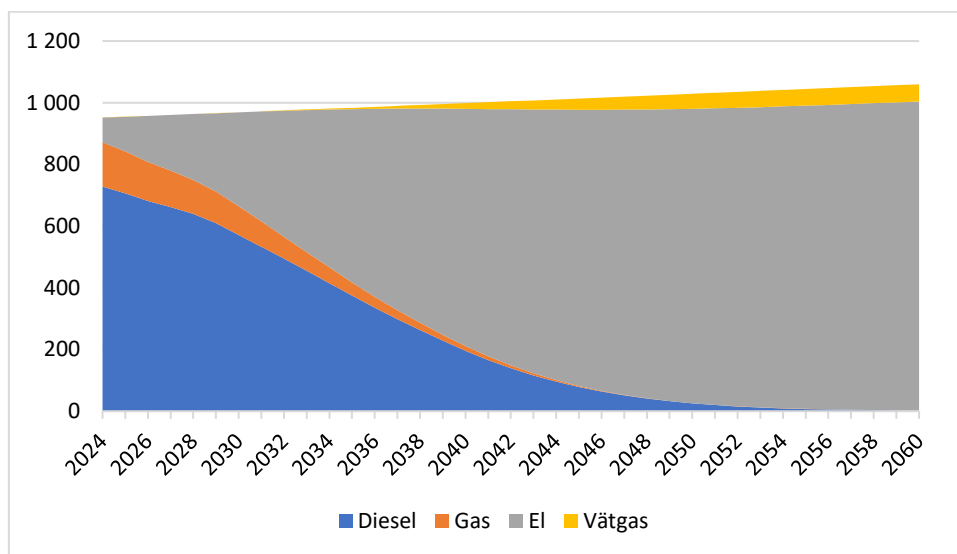
I Målscenariot antas ingen skillnad för stadsbussarna jämfört med Referensscenariot men landsvägsbussarna antas nå 100 procent nollutsläpp i nyregistreringen från 2040.



Figur 30. Nyregistrering av landsvägsbussar 2024–2040, Målscenariot, fördelat per drivlina.

Skapat av  
Lindblom Helen, PLtf  
Selin Markus, PLtf

Dokumentdatum  
2026-03-27



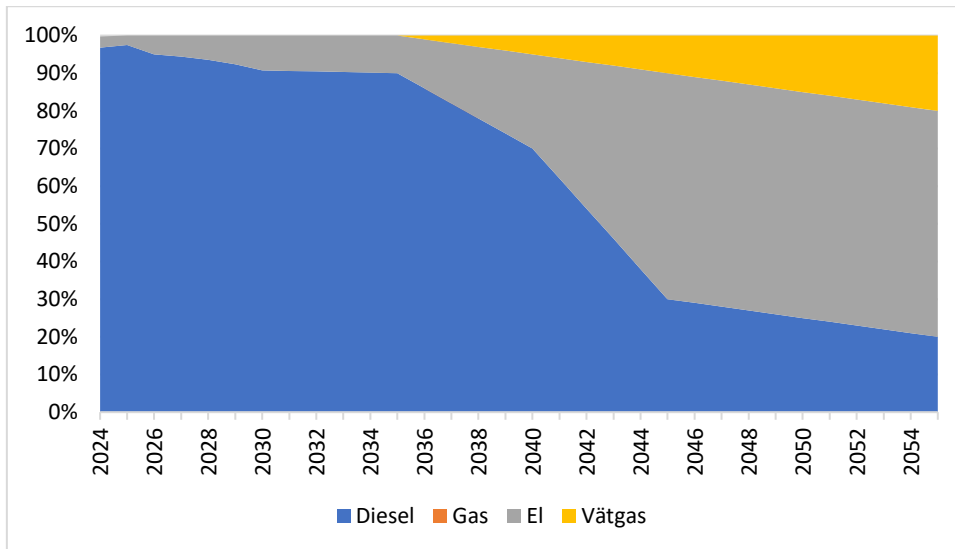
Figur 31. Trafikarbetsutveckling 2024–2060, fördelat per drivlina, totalt för stadsbuss och landsvägsbuss, Målsenario, Miljoner fordonskilometer.

Skapat av  
Lindblom Helen, PLtf  
Selin Markus, PLtf

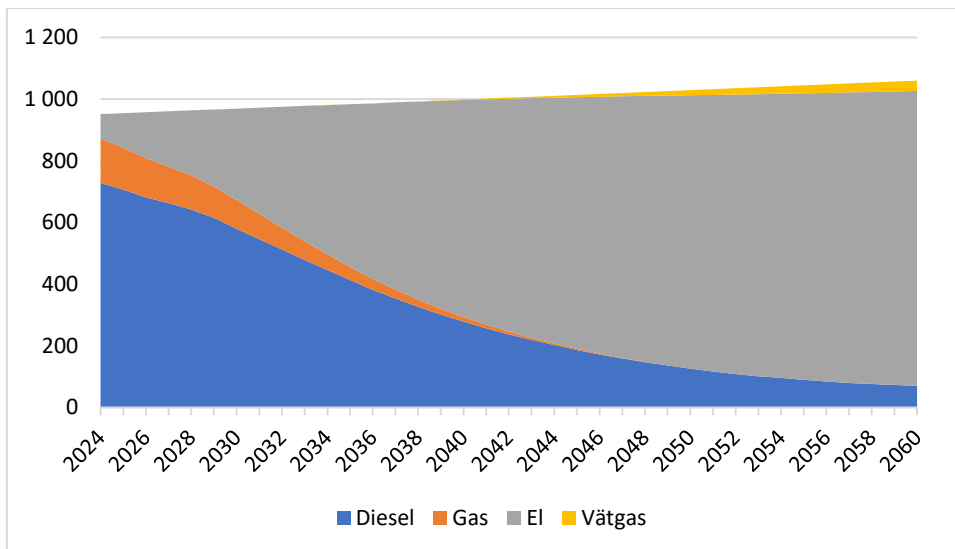
Dokumentdatum  
2026-03-27

## 6.3 Senarelagd elektrifiering

I känslighetsanalysen Senarelagd elektrifiering antas ingen skillnad för stadsbussar jämfört med Referensscenariot. Nivån om 90 procent nollutsläpp för landsvägsbussar nås dock fem år senare jämfört med Referensscenariot dvs 2055.



Figur 32. Nyregistrering av landsvägsbussar 2024–2055, Känslighetsanalys Senarelagd elektrifiering, fördelat per drivlina.



Figur 33. Trafikarbetsutveckling 2024–2060, fördelat per drivlina, totalt för stadsbuss och landsvägsbuss, Känslighetsanalys Senarelagd elektrifiering, Miljoner fordonskilometer.

Skapat av  
Lindblom Helen, PLtf  
Selin Markus, PLtf

Dokumentdatum  
2026-03-27

Dokumentegenskaper: Skapat av Lindblom Helen, PLtf Selin Markus, PLtf Ärendenummer [Ärendenummer], Dokumentdatum 2026-03-27, Konfidentialitetsnivå 2 Intern, Dokumenttyp PM.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.