

2026/2027

Mobilitetsrapporten

Insikter kring svenskarnas inställning till mobilitet

The
Mobility
Bank

Ziklo

Elbilen lockar med klimatet, men värdet
växer med *erfarenheten*

Innehållsförteckning

01	Inledning	s.6
02	Elektrifiering av bilflottan – nuläge och utmaningar	s.10
03	Företagens roll i omställningen	s.28
04	Boende och laddmöjligheter	s.42
05	Räckvidd, laddning och batterihälsa – myter vs verklighet	s.48
06	Laddpausen, en ny värdefull stund i svenskarnas liv	s.56
07	Styrmedel och politik	s.62
08	Åkerier	s.70
09	Slutord	s.84

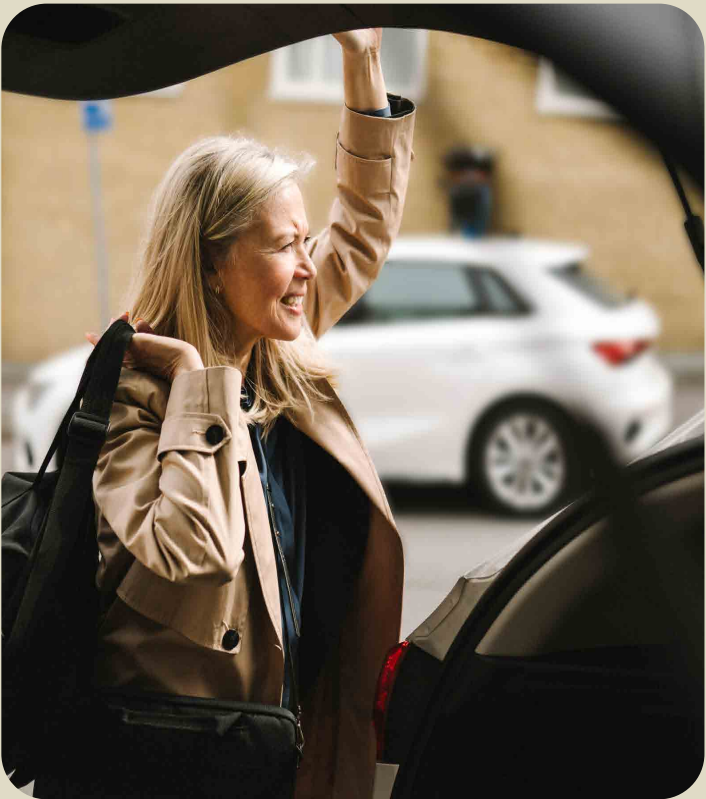
02

Elektrifiering av bilflottan –
nuläge och utmaningar



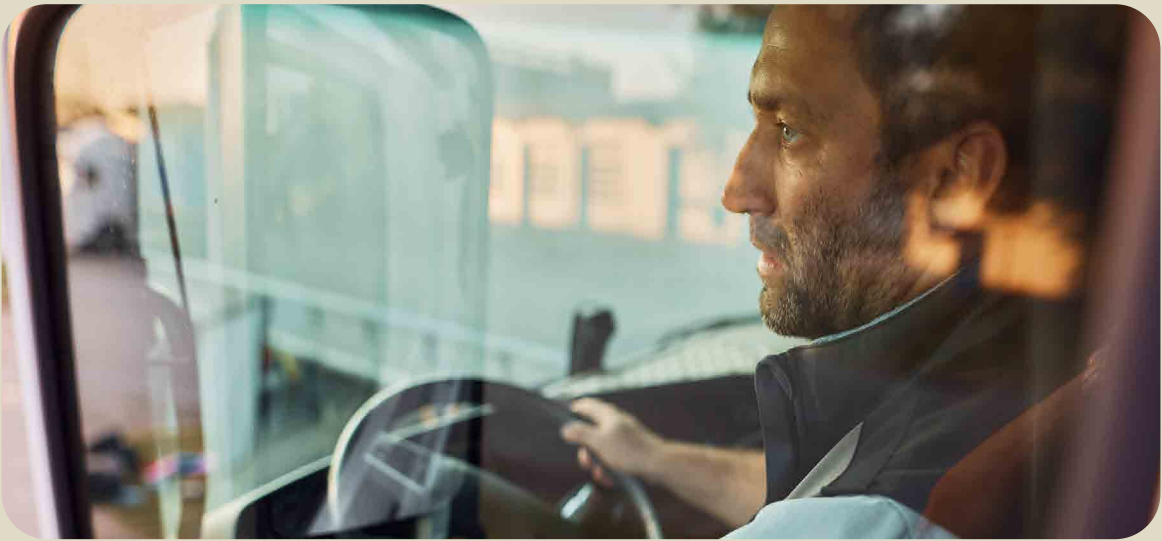
03

Företagens roll i omställningen



08

Åkerier



84 miljarder att investera i grön teknik

Under 2026 väntas 280 000 nyregistreringar av bilar i Sverige, till ett snittpris på över 300 000 kronor styck. Det är en investering på hisnande 84 miljarder kronor för året. 7 miljarder i månaden. 1,6 miljarder i veckan. 230 miljoner om dagen. Nästan 10 miljoner kronor i timmen – dygnet runt. Beroende på vilken drivlina pengarna landar i kan det här vara en av Sveriges största klimatinvesteringar. Därför spelar beslutet mellan fossilbil och elbil en helt avgörande roll.

Men beslut kring drivlina tas inte i en riksdagsdebatt eller på en bolagsstämma. De tas i tusentals enskilda ögonblick, varje dag, av privatpersoner som skriver under ett kontrakt och inköpsansvariga som godkänner en beställning. Elbilen är idag billigare att köra och är ett köpbeslut de allra flesta skulle göra igen. Ändå väljer svenska bilköpare i gemen, såväl företag som privatpersoner, fortfarande fossilt eller hybrid i majoriteten av fallen. Erfarenheten gör stor skillnad. Den här rapporten handlar i grunden om att förstå gapet – inte mellan vad svenskarna tycker och hur de agerar, utan mellan vad svenskarna tror om elbilen och hur verkligheten faktiskt ser ut.

För tredje året i rad ger Ziklo ut Mobilitetsrapporten. Och för tredje året i rad tvingas vi börja i samma utgångspunkt – omställningen går fortfarande för långsamt för att transportsektorn ska nå sina klimatomål. Tre år i rad är ingen slump, det är ett mönster och mönstret pekar inte på bristande teknik. Tekniken utvecklas snabbare än någonsin. Elektrifieringen faller inte heller på infrastrukturen – laddmöjligheterna är redan väl utbyggda för dagens behov och sannolikt även morgondagens. Det som inte förändras i samma takt är fördomar, vanor, beteenden, strukturer och styrmedel.

Hur fort elektrifieringen går avgörs på tre nivåer samtidigt.

1. Företagen väger tyngst. De köper ungefär

två tredjedelar av alla nya bilar i Sverige och deras val avgör vad som sedan når den svenska begagnatmarknaden. Här spelar bilpolicy en nyckelroll – eller avsaknaden av den. Att göra rätt val går att göra även utan ett skrivet styrdokument, men risken för godtyckliga beslut ökar utan en bilpolicy.

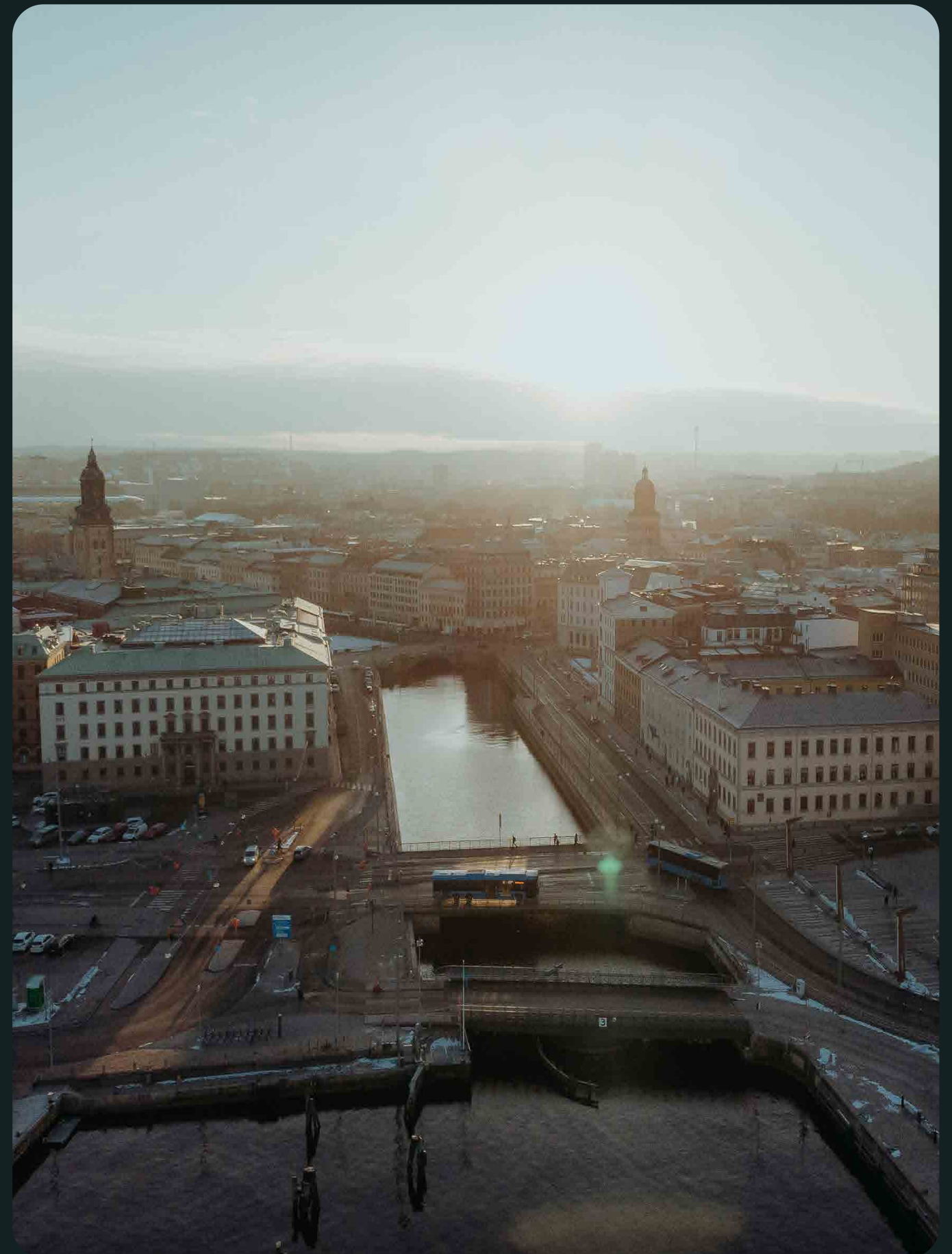
2. Privatpersoner väljer bil utifrån vad de känner till och vad de har erfarenhet av. Den här rapporten visar gång på gång att erfarenhet och verklighet ligger långt före föreställning och oro.

3. Politiken sätter ramarna, från skatter och bonusar till EU:s kommande utsläppshandel, ETS2, som gradvis är tänkt att göra fossila drivmedel dyrare snarare än att fungera som en enstaka prissignal. Tillsammans kan styrmedlen både skynda på och bromsa elektrifieringen.

En bil som köps idag stannar typiskt kvar i den svenska bilflottan i tio till femton år. Ungefär 75 procent av de bilar som kör på svenska vägar 2030 finns redan på våra vägar idag. Bara en fjärdedel av 2030 års flotta går alltså att påverka genom de köp som görs nu.

Norge visar hur trögt det är, även för den som ligger i täten. Landet har haft över 90 procent elbilar i nyregistreringen fyra år i rad. Ändå är bara 36 procent av hela bilparken elektrifierad. Det är inlåsningseffekten i praktiken: den snabbaste omställningen i Europa syns knappt i helheten ännu och går långsamt oavsett hur bra nyregistreringssiffrorna ser ut.

Samtidigt som du har läst den här inledningen har motsvarande 160 000 kronor investerats i nya bilar i Sverige, en minuts läsning. Blev det en investering i en elbil eller en fossilbil? Oavsett vad kommer vi att få leva med beslutet i tio till femton år framåt.



Sammanfattning

84 miljarder

kronor i nya bilar investerar svenska bilköpare varje år.

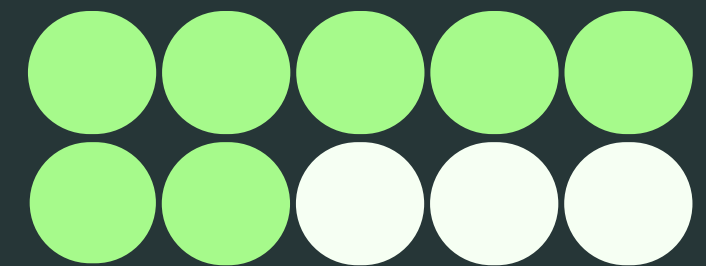
Företagen är motorn i elektrifieringen

eftersom dom står för 2/3 av alla nyregistreringar. Privatpersoner står för 1/3.

Om alla nya bilar som registreras från och med nu och fram till 2030 skulle vara elbilar skulle andelen i bilflottan ändå inte nå över

30%

Bland dem som redan äger eller har kört elbil säger omkring 7 av 10 att de skulle välja el igen.



Bland företag med fler än tio anställda har över 75 procent minst en elbil, medan 67 procent av de minsta företagen fortfarande saknar elbilar i sin fordonsflotta.

85% av åkerierna saknar fortfarande helt ellastbilar

samtidigt är 70 procent av dem som redan har tagit steget nöjda eller mycket nöjda med sitt val.

58% anser att laddpausen gör dem till bättre förare.

Laddpausen har ofta beskrivits som ett problem, men många elbilsförare ser den som en värdefull del av resan.

45%

anger batterihälsa som ett av de viktigaste argumenten mot elbil, trots att batterier i genomsnitt har omkring 90 procent kapacitet kvar efter sex år.



Elektrifieringen
av bilflottan – nuläge
och utmaningar

02



Förändring av fordonsflottan tar tid

Även om nybilsmodellerna förändras snabbt sker utveckling i fordonsflottan som helhet långsamt. Personbilar finns kvar i trafik under många år och den svenska fordonsflottan är idag rekordgammal (personbilarnas genomsnittsalder är 11,8 år). Cirka 75 procent av de personbilar som kommer att finnas i trafik år 2030 rullar redan på svenska vägar idag. Omställningstakten bestäms därför inte bara av vilka bilar som säljs, utan också av hur snabbt äldre fordon lämnar flottan.

Detta illustrerar en ofta förbisedd aspekt av elektrifieringen, att även efter att nybilsmarknaden helt har ställt om tar det lång tid innan hela fordonsflottan är elektrifierad. Med dagens livslängder, kommer huvuddelen av omställningen att ske över flera decennier snarare än på några få år.

Begagnatmarknaden avgörande för bred omställning

För de flesta svenskar går vägen till en egen bil via begagnatmarknaden. Sju av tio uppger att deras nuvarande bil köptes begagnad, antingen från en bilhandlare eller en privatperson. Det gör begagnatledet, inte nybilsförsäljningen, till den del av marknaden som faktiskt försörjer flertalet bilköpare. Och eftersom företag står för ungefär två tredjedelar av alla nya bilar, är det i praktiken deras inköpsbeslut i dag som avgör vilka bilar som når hushållen om några år. Om för få nya elbilar säljs till företag nu riskerar det att bli underskott längre fram när privatpersoners efterfrågan inte kan mötas.

En fungerande begagnatmarknad kräver dessutom bredd, bilar i olika storlekar och prisklasser, så att det finns en lämplig elbil för varje typ av köpare. Våren 2026 har det tidvis varit svårt att hitta begagnade elbilar över huvud taget. Det är ett tecken på stark efterfrågan men också ett problem för de köpare som vill ställa om men inte hittar en bil som passar deras behov.

Samtidigt som nya bilar tillkommer genom nyregistreringar minskar den svenska fordonsflottan varje år genom två separata processer: export och skrotning.

Exporten handlar om fordon där efterfrågan och betalningsviljan är högre på andra marknader än i Sverige. Sedan toppåret 2023, då 150 000 svenska begagnade personbilar exporterades, håller nivåerna på att landa på ett normalläge med cirka 100 000 fordon per år.

Ur ett svenskt perspektiv är det positivt att exporten har minskat under senare år. Färre bilar lämnar landet, vilket bidrar till ett större utbud på den svenska begagnatmarknaden. Samtidigt är det viktigt att notera att de bilar som trots allt exporteras blivit allt yngre och att en växande andel av dem är elbilar. Det innebär att det i högre utsträckning är de mest attraktiva och efterfrågade begagnade bilarna som lämnar Sverige, just de fordon som kan spela en viktig roll för att göra elektrifieringen tillgänglig för fler hushåll och företag.

Skrotningen omfattar främst äldre, uttjänta eller skadade fordon som tas ur trafik permanent. I genomsnitt skrotas för närvarande omkring 120 000 personbilar per år. Att de skrotade bilarna successivt blir äldre ligger i linje med att den svenska bilparken som helhet också blir äldre.

Sveriges fordonspark fördelat på drivmedel

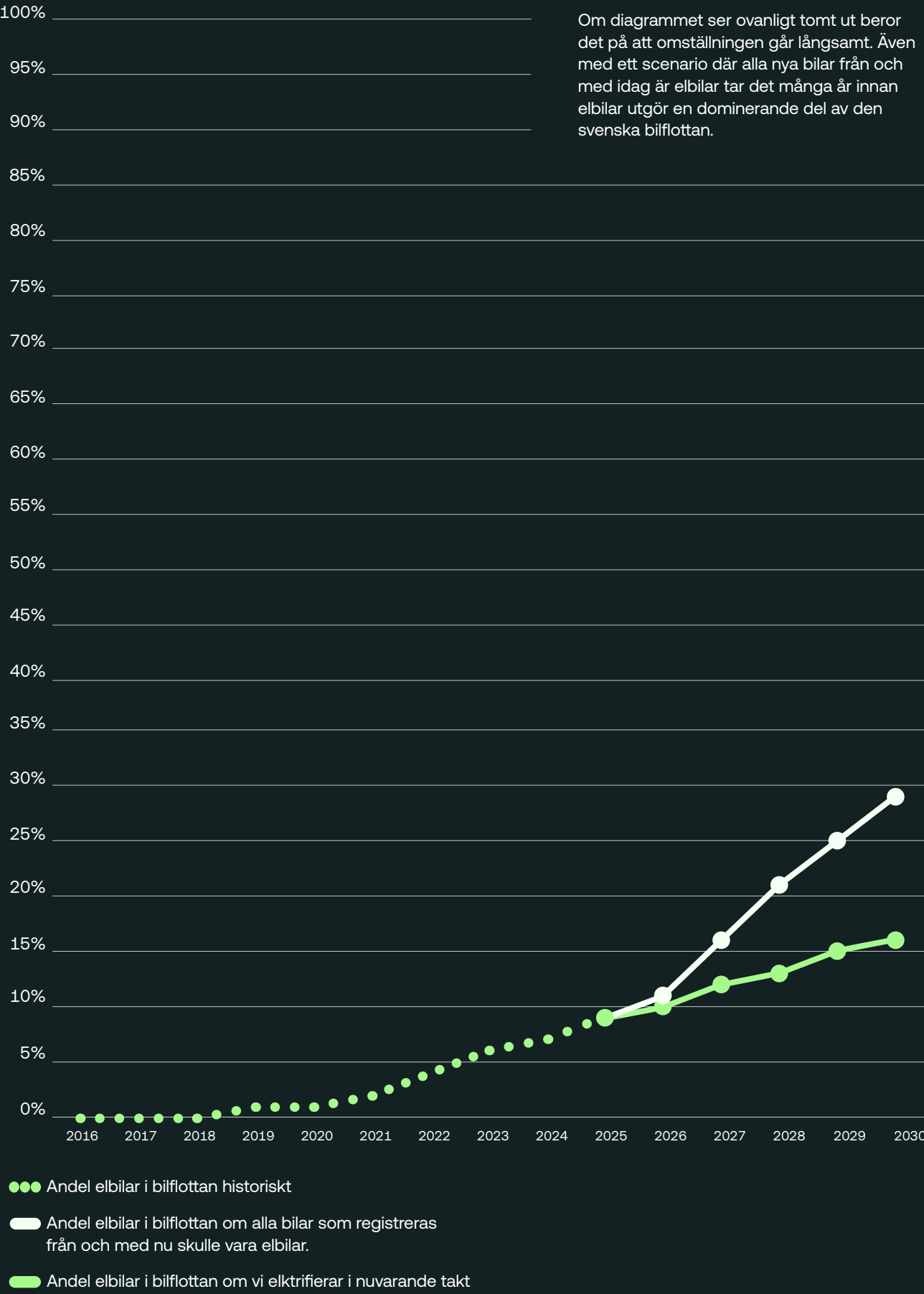


Hur förändras den svenska bilflottan om alla bilar som säljs nu skulle vara elbilar?

Grafen visar den historiska utvecklingen av andelen elbilar i den svenska personbilsflottan samt två prognosscenarier fram till 2030. Modellen är framtagen av Ziklo och bygger på prognoser om nybilsförsäljning, skrotning och export av fordon.

Det undre scenariot i diagrammet utgår från att elektrifieringen fortsätter i samma takt som under första halvåret 2026. Det övre illustrerar ett scenario där samtliga nyregistrerade personbilar från och med den 1 juli 2026 är elbilar.

Resultaten visar att även en mycket snabb elektrifiering av nybilsförsäljningen ger ett relativt begränsat genomslag i den totala fordonsflottan fram till 2030. Även i scenariot med 100 procent elbilar i nybilsförsäljningen når elbilsandelen i den svenska personbilsflottan endast omkring 30 procent år 2030.



Sverige är långsammast i Norden på elektrifiering

Ingen annan nordisk bilmarknad går så långsamt fram som den svenska. Under 2025, det senaste helåret vi har jämförbar data för hela Norden, var 36,5 procent av nyregistreringarna elbilar i Sverige, jämfört med 37,2 procent i Finland, 41,2 procent på Island, 68,5 procent i Danmark och 95,9 procent i Norge.

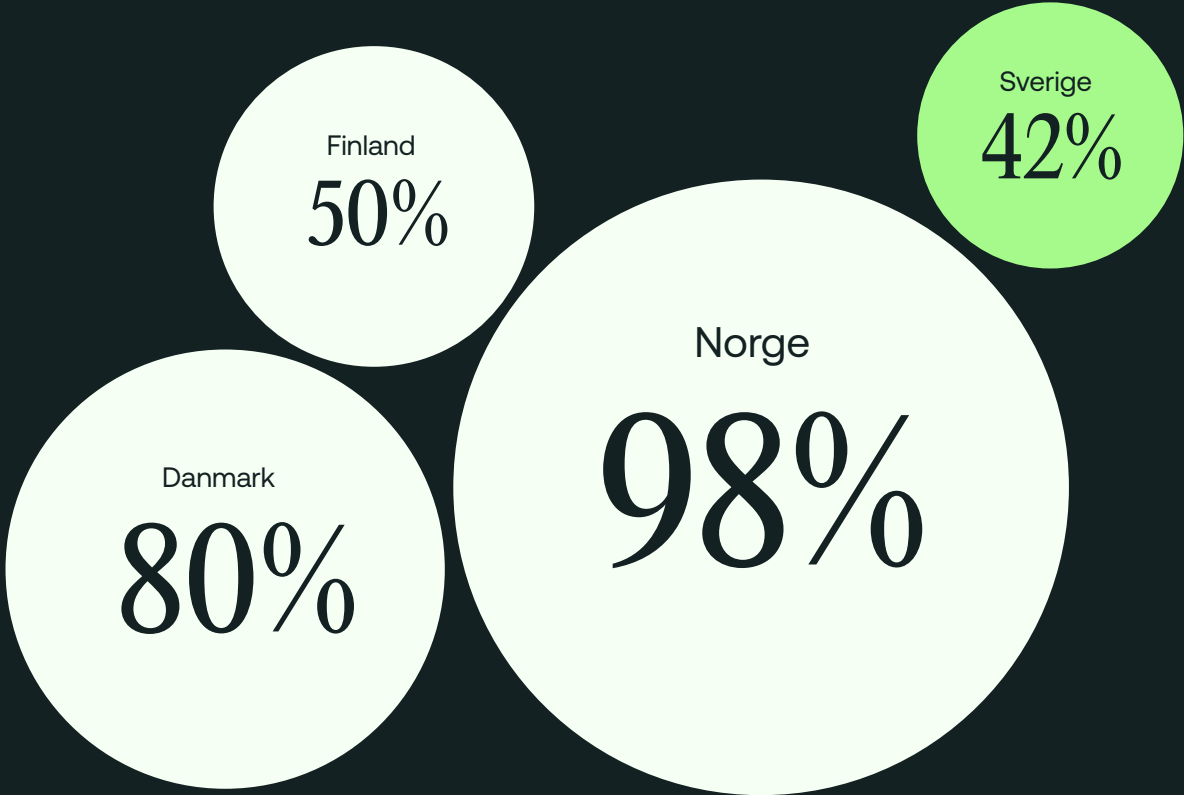
Under första halvåret 2026 har Sverige haft en positiv utveckling med 41,5 procents elbilsandel, men ligger fortfarande långt efter Danmark (79,9 procent) och Norge (97,6 procent). Skillnaden till Norge är särskilt stor. Där är i det närmaste varje ny bil eldriven, medan svenska bilköpare fortfarande väljer något annat än el i nära sex fall av tio.

Sett till de nordiska grannländerna placerar sig Sverige fortsatt i botten, en oroande position för ett land som länge haft höga klimatambitioner och betraktat sig som en internationell förebild i miljöfrågor. Utvecklingen går framåt, men betydligt långsammare än i de länder som i dag leder omställningen.

Gapet förklaras till stor del av politiska styrmedel. Norge har underlättat för elbilar på olika sätt bl a genom en momsbefrielse på upp till 300 000 kronor, en skatteutgift på omkring 17,5 miljarder norska kronor om året. Danmark har en sänkt registreringsavgift för elbilar. I Sverige har utvecklingen gått åt andra hållet under samma period: bonus systemet, som tidigare gynnade elbilar, är avvecklat. Utöver detta har skatten på fossila bränslen sänkts och en extra fossilsubvention infördes i samband med oljeprishöjningarna efter krisen mellan USA och Iran.

Mönstret med Sveriges svaga position i förhållande till grannländerna upprepar sig i det totala bilbeståndet. Bara 8,6 procent av Sveriges fem miljoner bilar är elbilar, klart lägre än i både Norge och Danmark. Räknar man in laddhybrider stiger den svenska andelen till drygt 16 procent men det ändrar inte helhetsbilden.

Procentandel av nyregistrerade bilar som är eldrivna



Svenskarna har valt *hybrid* som en *pragmatisk brygga* till elektrifiering

Bara 23 procent av svenskarna tror att deras nästa bil blir en ren elbil. Män är mer positiva till elbilar än kvinnor, 27 mot 18 procent. Men underlaget ger oss ingen förklaring till varför, bara att skillnaden finns.

Det som sticker ut är istället vad svenskarna tror sig välja som sin nästa bils drivlina – laddhybriden. Det är den vanligaste drivlinan svenskarna nämner för sin nästa bil och siffrorna bekräftar delvis mönstret: 26 procent av nyregistreringarna i maj 2026 var laddhybrider. I Danmark och Norge, där elektrifieringen kommit betydligt längre, är hybriden en försumbar kategori. Bilköparna där gick i stort sett direkt från fossilt till el, ett resultat av tydliga ekonomiska incitament som gjort steget enkelt att ta direkt. Sverige, utan samma typ av incitament, tar istället en mellanväg som möter fler köpare där de faktiskt befinner sig, med en fot i eldriften och en kvar i tryggheten av att kunna tanka fossilt när det behövs. Hybriden sänker tröskeln för den som är osäker på räckvidd eller laddtillgång, samtidigt som den redan i dag ger stora delar av elbilens fördelar i vardagen.

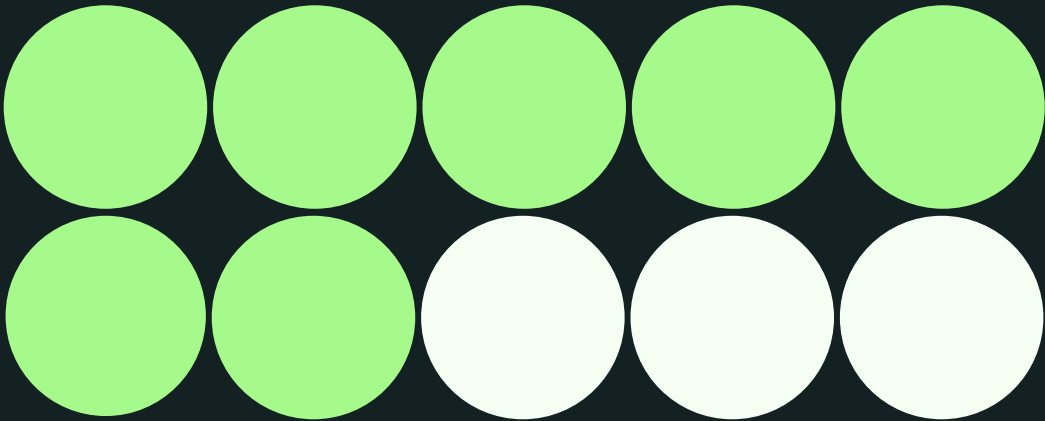


Elbilen lockar med klimatet, men värdet ökar sedan med *erfarenheten*

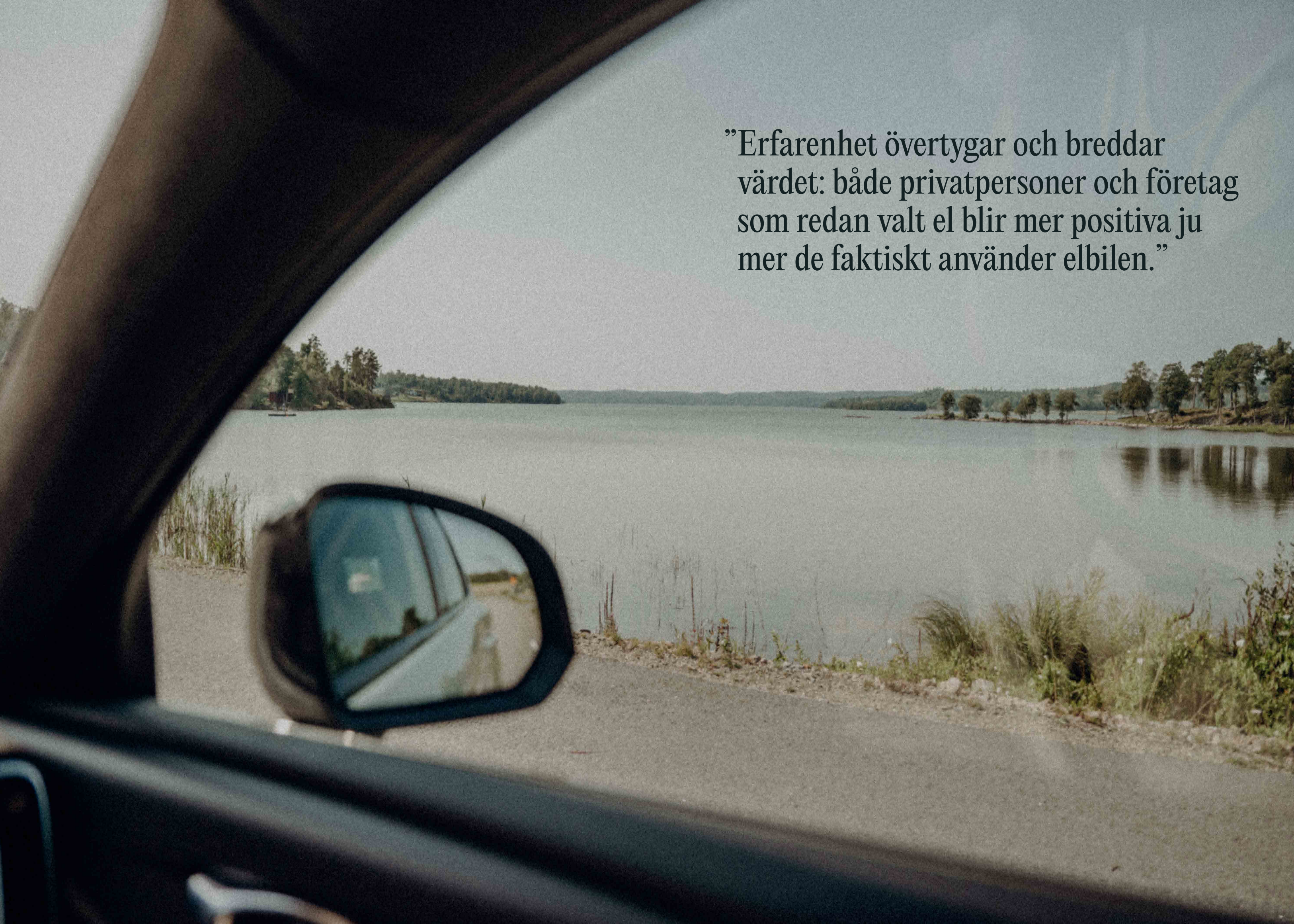
Miljö och klimat är fortfarande det argument svenskarna oftast för fram för att välja elbil, 58 procent anger det som sitt främsta skäl. Men det gäller framför allt de som saknar egen erfarenhet av elbil. Med erfarenhet, att ha testat, ägt, laddat eller sålt en elbil, breddas bilden. Ekonomi blir ett lika starkt argument som miljön och komfortfördelar som tystnad och bekvämlighet fördubblas nästan i betydelse.

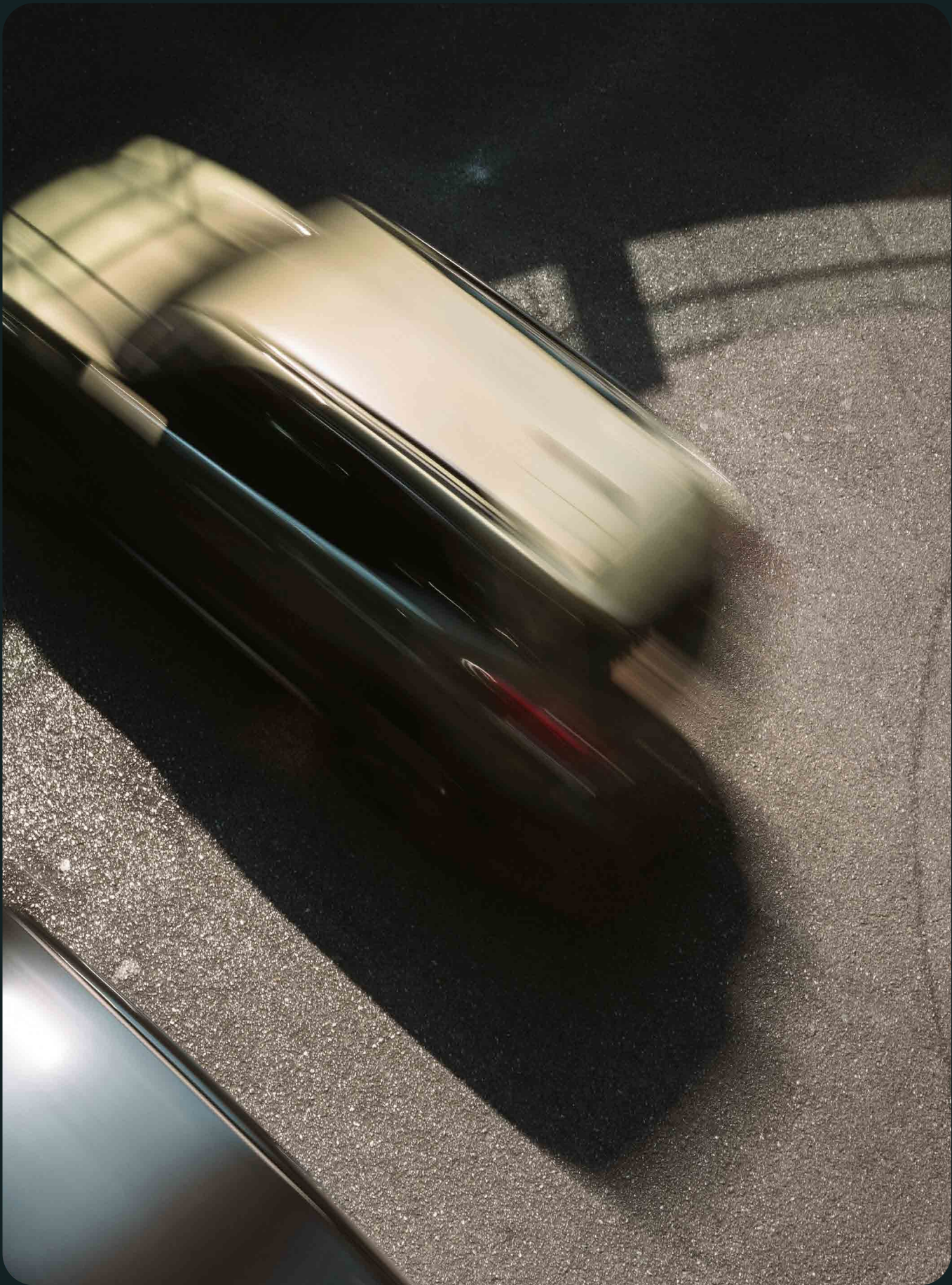
Erfarenhet övertygar och breddar värdet: både privatpersoner och företag som redan valt el blir mer positiva ju mer de faktiskt använder elbilen. Andelen som inte ser några fördelar alls med elbil sjunker kraftigt, från 21 procent till 3–4 procent. Bland de som redan äger eller har kört elbil säger cirka 70 procent att de skulle välja el igen.

7 av 10 av de som har elbil säger att deras nästa bil troligen eller helt säkert är en elbil.



”Erfarenhet övertygar och breddar
värdet: både privatpersoner och företag
som redan valt el blir mer positiva ju
mer de faktiskt använder elbilen.”





Fossilt tänkande präglar synen på elbilsekonomi

Många privatpersoner bedömer fortfarande bilens ekonomi utifrån inköpspriset, medan företag oftare utgår från den totala kostnaden över tid. Det gör att elbilen ofta uppfattas som ett dyrare alternativ bland konsumenter, trots lägre kostnader för bland annat drivmedel, service och underhåll. Undersökningen visar att fossilbilen ses som mest fördelaktig vid köptillfället, medan elbilens ekonomiska styrkor främst blir tydliga under användningen. Skillnaden i perspektiv gör att företag i högre grad ser elbilens långsiktiga ekonomiska fördelar.



Beräkningen visar kundens uppskattade totalkostnad per månad för elbil respektive bensinbil. Kalkylen omfattar finansiering, försäkring, service, skatt och drivmedel baserat på normala användarantaganden och identiska finansieringsförutsättningar. Kalkylen bygger på billån för begagnad bil.



Företagens roll i
omställningen

03

Företagens bilar elektrifieras i *ojämn takt*

Företag köper ungefär två tredjedelar av alla nya bilar i Sverige. De bilvalen blir därför avgörande för vad som rullar på svenska vägar under många år framåt. De flesta når den svenska begagnatmarknaden, andra exporteras istället.

Elektrifieringen av företagens bilar ser mycket olika ut mellan företag. 37 procent uppger att deras företag inte har några bilar som drivs helt på el. Mönstret från tidigare år håller i sig: större företag är genomgående mer positiva till elbilar, värderar fördelarna högre och har en större andel elbilar i sin flotta än mindre företag.

Bland företag med fler än tio anställda har drygt 75 procent minst en elbil i sin flotta. I de minsta företagen, de med upp till tio anställda, ser bilden helt annorlunda ut. Där uppger 67 procent att de inte har några elbilar alls i sin fordonsflotta.

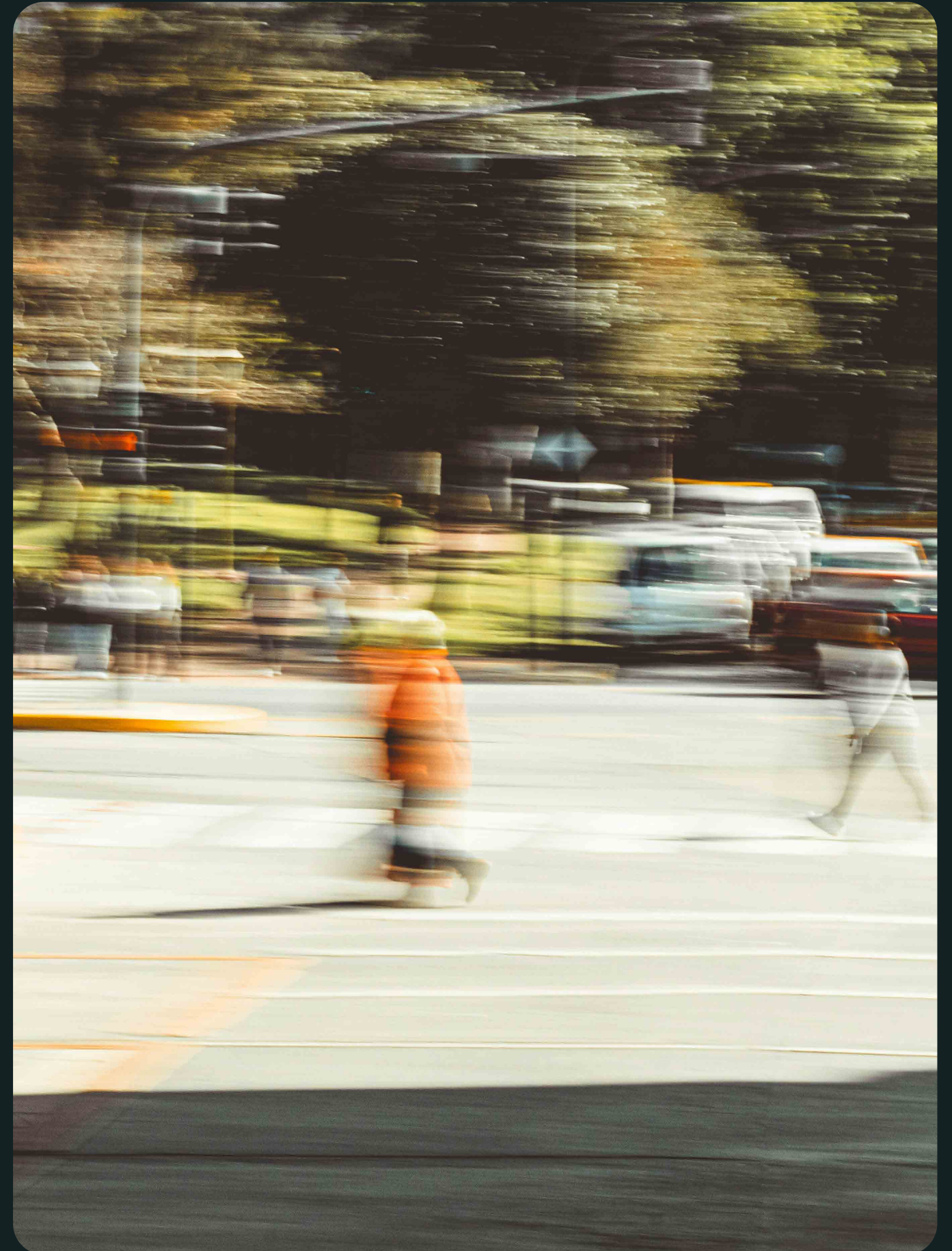
Företagsbil, tjänstebil, förmånsbil, poolbil?

Företagsbil är ett samlingsnamn för bilar som ägs eller leasas av ett företag. Företagsbilar kan användas som tjänstebilar, förmånsbilar eller poolbilar.

Tjänstebil är en företagsbil som främst används i arbetet och inte får användas privat mer än i begränsad omfattning enligt Skatteverkets regler.

Förmånsbil är en företagsbil som den anställda får använda privat. Den privata användningen beskattas som en bilförmån.

Poolbil är en företagsbil som delas av flera medarbetare och bokas vid behov för tjänsteresor. Poolbilar får normalt inte användas för privat bruk.



Bilpolicy är nyckeln till omställning men saknas för ofta hos mindre företag

En bilpolicy är företagets styrdokument för vilka bilar som får köpas eller leasas och på vilka villkor. Den avgör i praktiken hur snabbt ett företag ställer om till eldrift. Men många företag, särskilt mindre, saknar en tydlig bilpolicy vilket gör omställningen mer ad hoc än strategisk.

Bilpolicy är inte den enda kraften som styr valet. Nuvarande skatteregler gör elbilar förmånligare än laddhybrider och fossila bilar rent ekonomiskt för den anställda, genom ett lägre förmånsvärde. Det gör att en del av omställningen drivs av förmånsbilsinnehavarens egen plånbok snarare än av en aktiv policy. Det skapar samtidigt en viss spänning mot insikten att laddhybriden är den drivlina de flesta svenskarna tror sig välja på sin nästa bil. Förmånsbilsmarknaden och privatmarknaden tycks styras av delvis olika ekonomisk logik.

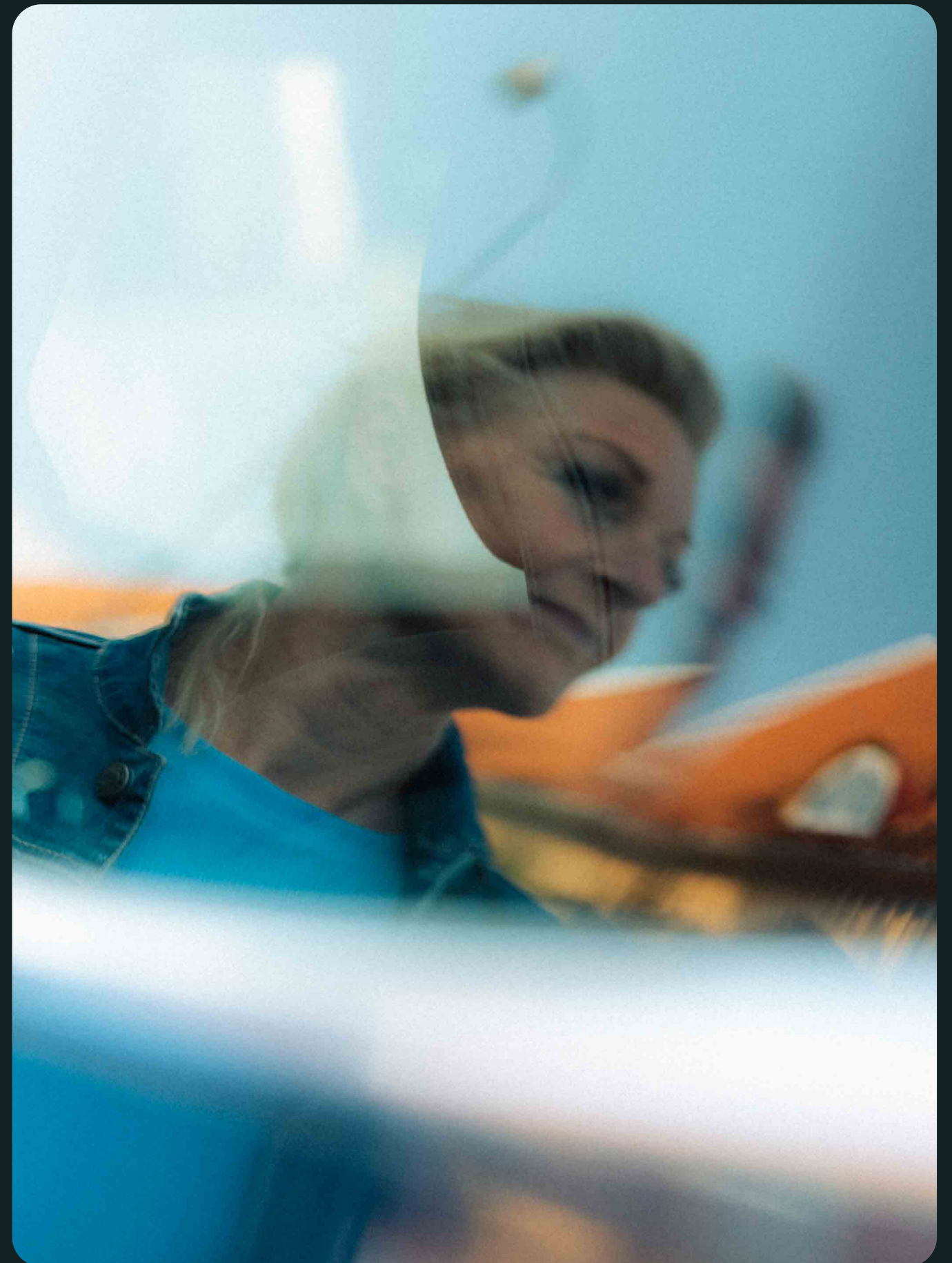
Skillnaden mellan små och stora företag är tydlig. Bland företag med 0 till 10 anställda saknar nästan hälften, 45 procent, helt en bilpolicy. Bland företag med fler än 100 anställda är motsvarande andel 19 procent. I de största företagen är bilpolicy dessutom oftare en del av hållbarhetsstrategin, 62 procent, vilket tyder på att fordonsvalet där blivit en del av de strategiska styrmedlen.

Jämfört med förra året har andelen som helt saknar bilpolicy minskat påtagligt, från 43 till 31 procent. Det är en förändring på tolv procentenheter på ett år och en av de större rörelserna i hela undersökningen. En möjlig delförklaring är de skärpta ekonomiska villkoren för fossila tjänstebilar, med elbilens lägre förmånsvärde som gör en tydlig policy alltmer lönsam att sätta. Men vi har inget som bekräftar orsakssambandet, så det är en siffra vi kommer att följa noga framåt.

Vad är en bilpolicy?

Bilpolicy är ett styrdokument som anger vilka regler och kriterier som gäller för företagets tjänste- och förmånsbilar. Den omfattar ofta områden som säkerhet, hållbarhet, ekonomi, val av fordon, drivmedel och användning av bilen. En genomtänkt bilpolicy kan bidra till lägre kostnader, ökad trafiksäkerhet och en snabbare omställning till mer hållbara transporter.

Varför saknas den oftast i småföretag? Ett företag med tre bilar upplever sällan behovet av ett formellt styrdokument på samma sätt som ett företag med 300 bilar. Utan policy tas beslut ofta från fall till fall. Det gör inte bilpolicy mindre viktig för de minsta företagen, snarare tvärtom. Utan den saknas ofta även kunskapen om vilka frågor man borde ställa sig inför nästa bilinköp.



Potentialen hos *småföretagen*

Småföretag dominerar Sverige till antalet men inte till vikt i ekonomin. 97 procent av svenska företag har 0 till 9 anställda men de sysselsätter bara 18,5 procent av alla anställda och står för 15,8 procent av omsättningen (Källa: SCB, 2024). Som vi konstaterade tidigare i rapporten är det just i den här massan av småföretag, en klar majoritet av Sveriges arbetsgivare, som elbilen har svårast att få fäste: 67 procent saknar helt elbilar i sin flotta.

Just därför är det här gruppen som rymmer en betydande, kanske den mest underskattade, outnyttjade potentialen i hela företagsmarknaden. Även om varje enskilt småföretag väger lätt ekonomiskt, med bara 18,5 procent av alla anställda och 15,8 procent av omsättningen, är de så många till antalet att redan en liten bråkdel som tar steget skulle synas i absoluta tal på ett sätt som få andra åtgärder kan matcha. Det är just i massan, inte i marginalen, som hävstången finns.

97%

av alla företag i sverige
är småföretag





En bilpolicy kopplad till hållbarhet

Bland företag där bilpolicy är en del av hållbarhetsstrategin uppger 52 procent att de har elbil. En möjlig tolkning är att en bilpolicy med tydlig koppling till hållbarhetsmålen bidrar till ökad elektrifiering. En annan är att företag som redan kommit längre i omställningen i större utsträckning integrerar fordonsfrågan i sitt hållbarhetsarbete. Oavsett riktning visar resultaten att hållbarhetsambition och elektrifiering går hand i hand.

Oavsett vad så gör en policy liten nytta om den hanteras passivt. Fyra av tio företag har ingen tät och regelbunden översyn av sin bilpolicy: 17 procent uppdaterar den vart fjärde år, 14 procent mer sällan än så och tio procent bara ad hoc. Det är ett problem eftersom mycket förändras snabbt omkring den, regelverk, kravställningar, priser på både bränsle och fordon, samt vilka bilmodeller som finns att välja mellan. En policy som skrevs för fyra år sedan speglar varken dagens utbud eller förutsättningar.

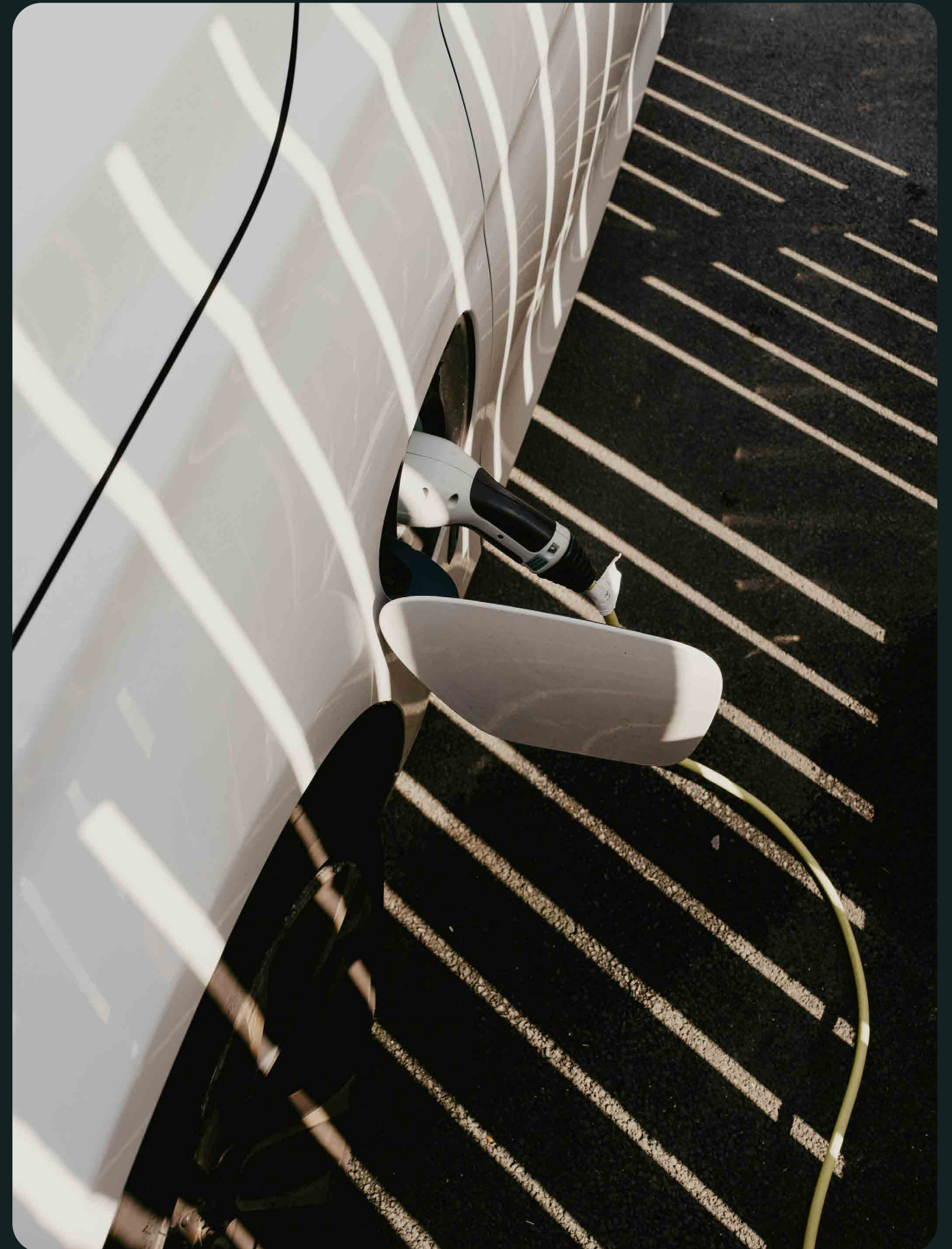
Företagsbilarna elektrifieras och blir fler

Närmare hälften av företagen tror att andelen eldrivna förmånsbilar kommer att öka den närmaste tiden, mot bara fem procent som tror på en minskning. Det är de svarande företagens egen förväntan, inte en oberoende marknadsprognos, men riktningen är tydlig: elbilen väntas ta en allt större del av företagens bilar.

Tillväxten i andelen eldrivna företagsbilar drivs inte bara inifrån företagen själva. 57 procent av anställda på de svarande företagen har ett uttalat önskemål om vilken drivlina nästa bil ska ha och 42 procent av dem vill ha el. Bland de svarande företagens egna kunder är det färre som har ett uttalat önskemål om drivlina, 33 procent, men bland de som har det är andelen som vill ha el ännu högre, 49 procent. Både medarbetare och kunder bidrar därmed till att

stärka drivkrafterna för elektrifiering, även om påverkan sker i olika utsträckning och sannolikt av olika skäl.

Till detta kommer nya idéer om hur en företagsbil kan anskaffas och användas. Hälften av företagen, 50 procent, säger sig vara intresserade av att leasa begagnade elbilar om det sänker kostnaderna. Ett sådant intresse förutsätter dock att förmånsvärdet för en begagnad bil sätts lägre än för en ny, annars finns det för den anställda ingen ekonomisk fördel att välja begagnat framför nytt och intresset riskerar att stanna vid en tanke snarare än bli verklighet. 38 procent är dessutom intresserade av att utnyttja dagens interna tjänstebilar smartare, genom att göra dem uppkopplade så att de kan bokas, öppnas och låsas via en app.





Företag som valt el är *nöjda* och ser fler fördelar än bara miljön

Företag som redan ställt om till elbil är i hög grad nöjda med valet. 63 procent uppger att de är ganska eller mycket nöjda, medan bara åtta procent är missnöjda. Argumenten breddas också med erfarenheten, från att i huvudsak handla om klimatpåverkan till att även omfatta ekonomi och drift, samma mönster som återfinns hos privatpersoner i kapitel 2.

Ju större andel elbilar ett företag redan har i sin flotta, desto starkare tror man dessutom på sina egna skäl för att ha valt el. Resultaten tyder på att förtroendet för elbilen stärks i takt med ökad erfarenhet av tekniken och användningen.

63%

av företagen som ställt om till elbil uppger att de är ganska eller mycket nöjda.



Boende och
laddmöjligheter

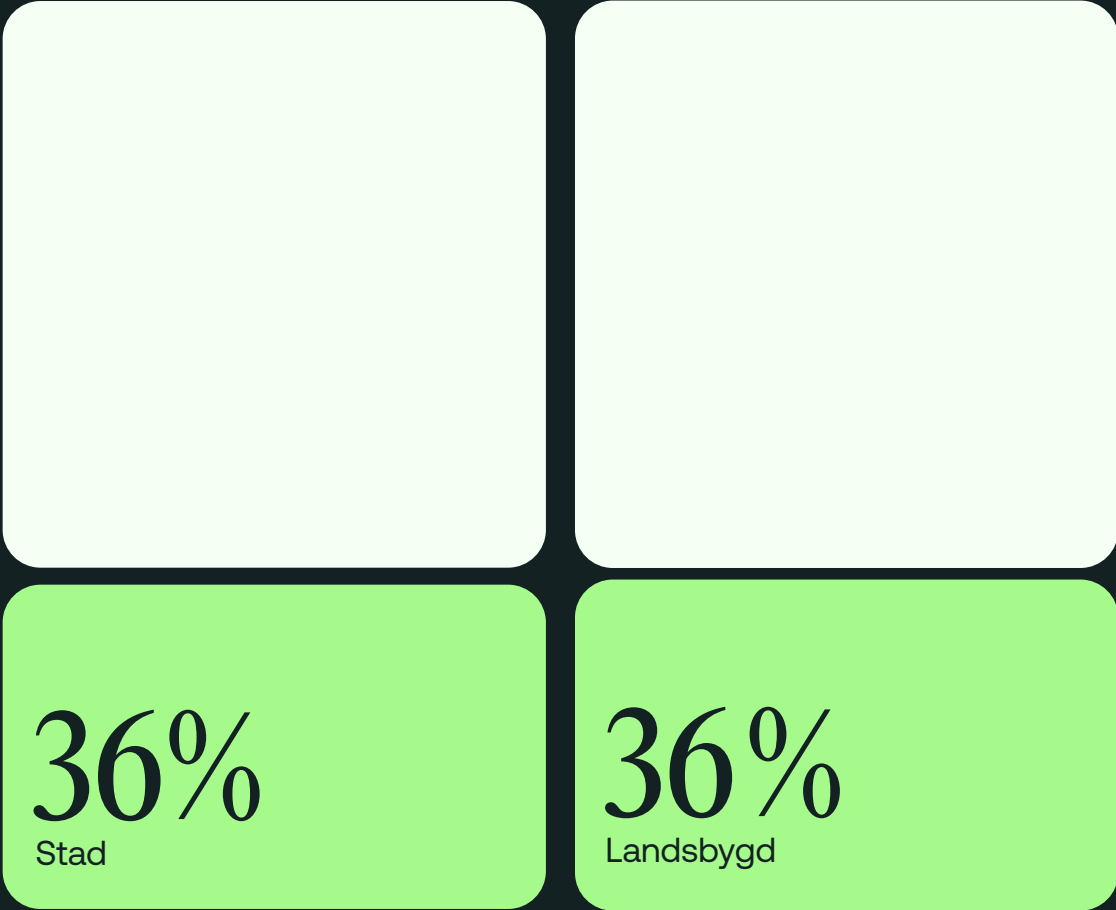
04

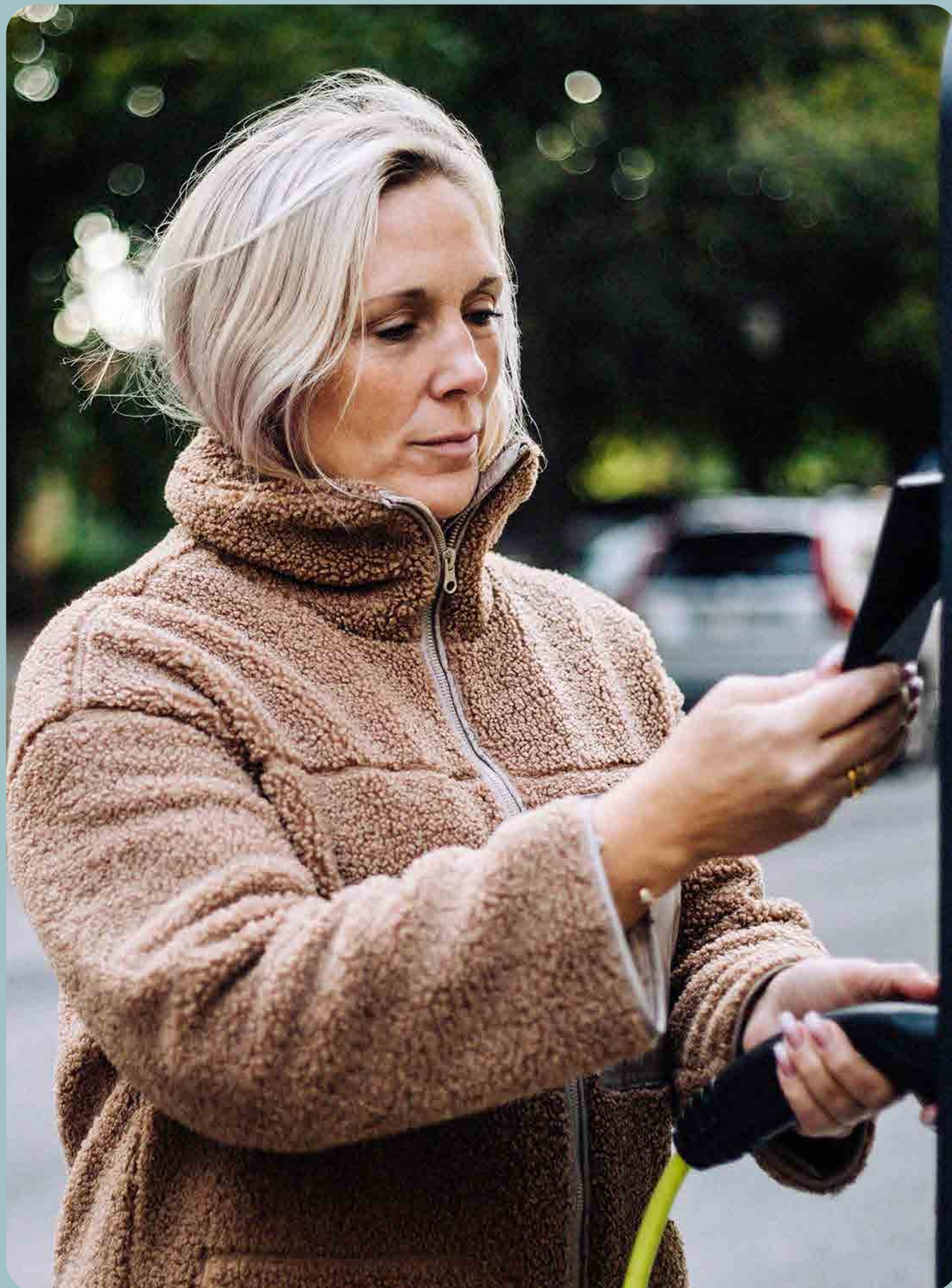
Storstad och landsbygd har *samma tillgång* till laddning

Laddtillgången skiljer sig i praktiken inte mellan storstad och landsbygd. 36 procent uppger att de kan ladda hemma, en andel som är identisk i båda grupperna. Även möjligheten att ladda på arbetsplatsen är likvärdig, där omkring var sjätte har tillgång till laddning. Samtidigt saknar drygt hälften, 52 procent, laddmöjlighet helt, oavsett var i landet de bor.

Det som däremot skiljer sig åt är när elektrifieringen tog fart. En analys av bilförsäljningen i samband med införandet av elbilsstödet för glesbygd våren 2026 visade att andelen sålda elbilar idag är ungefär lika stor i städer som på landsbygden. Däremot är antalet nyregistrerade bilar per invånare högre i städerna, och där finns också en större andel elbilar i det befintliga bilbeståndet. Det hänger sannolikt samman med att elektrifieringen började tidigare i städerna, snarare än att laddmöjligheterna skulle vara bättre där idag.

Andel som uppger att de kan ladda enkelt hemma





Tillgång till laddning får kalkylen att gå ihop

Tillgång till prisvärd laddning, hemma eller på jobbet, är en nyckel för att den ekonomiska kalkylen ska gå ihop med elbil. Det märks tydligt i attityderna: 60 procent av de som planerar att välja elbil kan ladda hemma, mot 23 procent bland de som planerar fossilt. 55 procent av bilägare utan elbil skulle bli mer positiva till att skaffa en om laddning fanns hemma eller på jobbet, en andel som stiger till 68 procent bland de yngsta, 18 till 30 år.

Många har redan den här tillgången. Bara sju procent av elbilsägare saknar fast laddmöjlighet vid hem eller arbetsplats, men det gäller också en stor del av dem som ännu inte valt elbil.

Här finns en potential som inte realiserats. Av de som faktiskt har tillgång till enkel laddning hemma har hälften ändå inte skaffat elbil eller laddhybrid. Eftersom tillgång till lågprisladdning visat sig vara nyckeln till kalkylen borde den gruppen kunna välja el i betydligt högre grad än vad den redan gjort. En nyckelfråga blir att identifiera vad som håller tillbaka de som redan löst det praktiska men ändå inte tagit steget. Enbart kommunikation räcker sannolikt inte, eftersom gruppen redan har den prisvärda laddning som visat sig vara nyckeln till kalkylen. Mer troligt handlar det om kvardröjande missuppfattningar om pris, räckvidd eller batterihälsa, sådant som erfarenhet enklast brukar motbevisa.



Räckvidd, laddning
och batterihälsa –
myter vs verklighet

05

Hemmaladdare missar hur bra laddinfrastrukturen är

De flesta elbilsförare gör relativt få resor som kräver laddning på vägen. Medianen ligger på tre fritidsresor över 25 mil per år och 59 procent gör färre än fyra sådana resor. Den egna erfarenheten av att behöva ladda under en längre resa är alltså låg för de flesta.

Att många fortfarande har begränsad erfarenhet av att planera laddstopp är troligen en förklaring till att en del elbilsförare oroar sig för att inte kunna ladda längs vägen. Detta trots att laddinfrastrukturen är väl utbyggd. De flesta laddar nästan uteslutande hemma och hinner därför sällan bygga upp någon vana vid publik laddning. Det är ett välkänt psykologiskt mönster: osäkerhetsundvikande, en böjelse att dra sig för det som känns oförutsägbart, vilket i sin tur ofta grundar sig i rädsla för det okända. Den uppstår inte av att något faktiskt är farligt, utan av bristen på information och erfarenhet. Ju mer sällan man gör något, desto mindre vana och desto större osäkerhet, oavsett om det handlar om en laddstolpe eller något helt annat.

Laddinfrastrukturen byggs kontinuerligt ut och regleras numera av EU:s AFIR-förordning, som bland annat ställer krav på geografisk täthet, även för fossila drivmedel.

12 445

publika snabbladdare fanns i Sverige i juli 2026, det är 36 procent fler än i juli 2024.

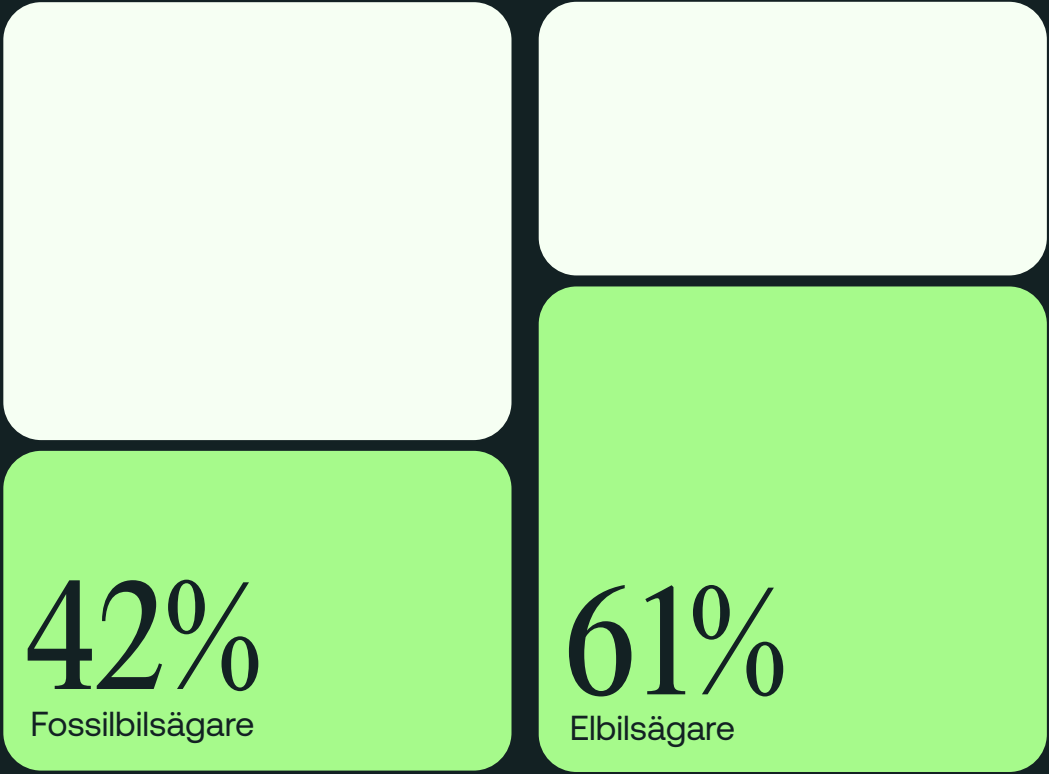


Elbilsägare kör *mer* och *längre*

Bilden av att elbilen passar bäst för korta sträckor stämmer inte med hur de som redan kör elbil faktiskt reser. 61 procent av elbilsägarna gör minst fyra långresor, här definierat som 25 mil eller mer, per år. Detta ska jämföras med 42 procent bland de som bara kör fossilbil.

Befolkningen i stort har alltså liten erfarenhet av att ladda under en längre resa, till skillnad från den vardagliga hemmaladdning de flesta redan är vana vid, vilket sannolikt håller myten om bristande laddmöjlighet vid liv. Men bland de som faktiskt tagit steget och skaffat elbil är mönstret det motsatta då de oftare reser längre än fossilbilsförare. Oron att inte kunna ladda längs vägen lever alltså starkast hos dem som har minst egen erfarenhet av att faktiskt göra det.

Andel som gör mer än *fyra långresor* per år.



Ogrundad batterioro bromsar elbilsskiftet

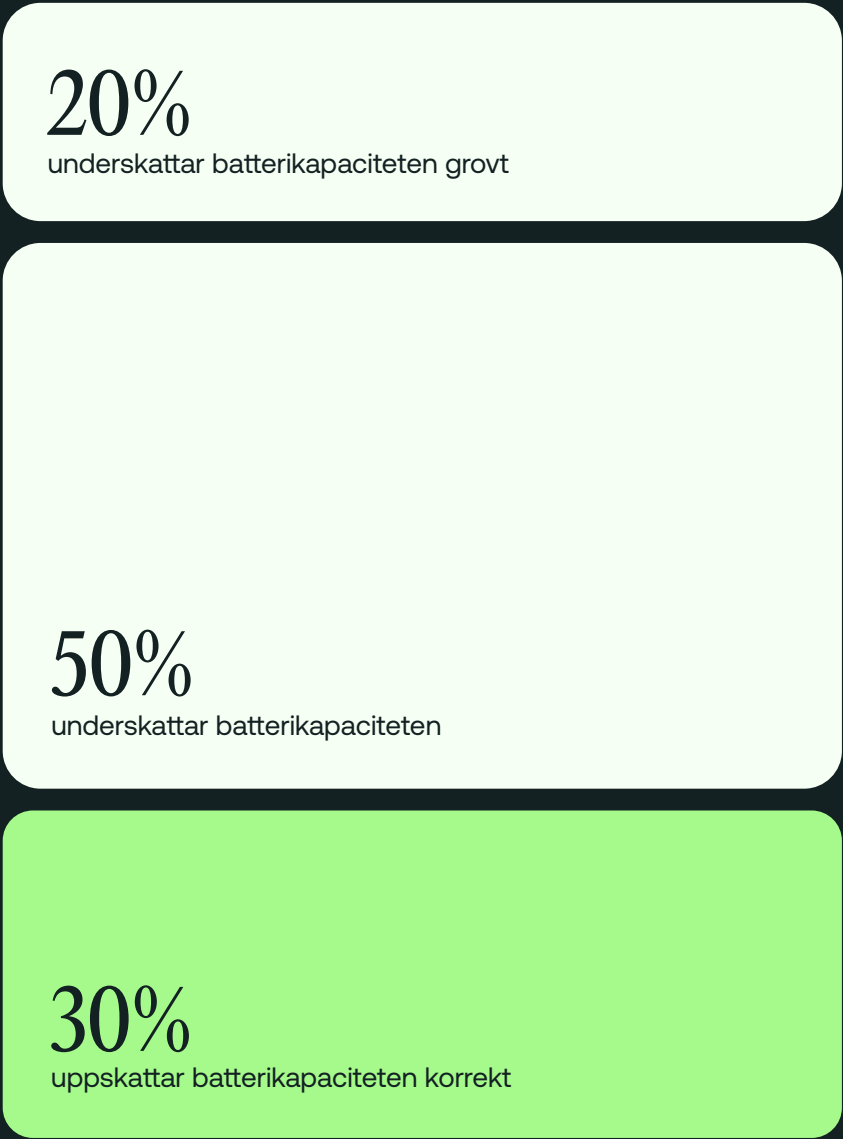
Elbilens batteri är fordonets dyraste komponent och det som tydligast skiljer den från en fossildriven bil. Trots att batteriernas livslängd har utvecklats kraftigt är många svenskar fortfarande osäkra på hur väl de håller över tid.

Verkligheten är betydligt mer betryggande än föreställningen. Efter tre års normal användning ligger den verkliga batterikapaciteten på omkring 95 procent. Efter sex år är den fortfarande omkring 90 procent, för att sedan plana ut runt 85 procent efter tio år och 20 000 mil.

Ändå uppger 45 procent att batterihälsan är ett av de viktigaste argumenten mot att skaffa elbil. Uppskattningarna av hur mycket kapacitet som återstår efter tre år ligger långt under verkligheten.

Jämförelse mellan verklig batterikapacitet och allmänhetens uppfattning.

Verklig batterikapacitet efter 3 år är 95% i genomsnitt





Laddpausen, en
ny värdefull stund i
svenskarnas liv

06



Majoriteten anser att laddpausen gör dem till bättre förare

Nästan sex av tio, 58 procent, säger att laddpausen gör dem till en bättre förare. De inbyggda stoppen tvingar fram ett lugnare tempo, en chans att sträcka på benen, samla tankarna och sätta sig bakom ratten igen med mer fokus än man hade innan. Och detta utan att behöva förlita sig på kex, tuggummi och pigga medpassagerare för att hålla sig vaken hela vägen fram.

Det är en poäng som lätt drunknar i pratet om laddtid och räckvidd, men som pekar mot att laddpausen inte bara är ett nödvändigt avbrott, utan något som faktiskt gör resan bättre och föraren skarpare. Detta är så vedertaget att det är reglerat inom yrkestrafiken.

58%

säger att laddpauser gör dem till en bättre förare

Laddpausen – värdefull snarare än problematisk

Räckviddsångest har länge varit ett vedertaget ord i samtalet om elbilar, både i redaktionella och sociala medier. Bilder av köer vid laddstationer under sportlovet är något som, trots att det är ett ovanligt fenomen, återkommer i rapporteringen och riskerar att färga hela bilden av att äga elbil.

Våra respondenters egen upplevelse ger en annan bild. 42 procent är positiva till den paus som elbilsladdningen innebär, mot bara 28 procent som är negativa. För många blir pausen en naturlig del av resan, fylld med sådant man ändå gör på en längre bilresa och ett tillfälle att synka de ärenden man ändå behöver klara av under färden. 60 procent går på toaletten, 56 procent äter, 55 procent rör på sig utanför bilen och 50 procent fikar.

Det pekar mot ett skifte i hur laddpausen kommer beskrivas framöver, från ett problem som ska minimeras till en upplevelse värd att äga. För aktörer längs vägarna, mackar, caféer och snabbmatskedjor innebär laddpausen en kommersiell möjlighet med en publik som står stilla i 15 till 40 minuter och behöver något att göra under tiden.

Laddpaus (-en; -er) s.

Tiden då bilen laddar och livet pågår. En paus under resan där både fordon och förare får ny energi. Elbilen laddar el och människan passar på att äta mat, fika, handla, vila eller pudra näsan.

Källa: Mobilitetsrapporten 2026/2027

Hur allmänheten beskriver det positiva med laddpausen

Man kan äta medan bilen laddat tex. Man behöver pausa på långresor. Man får ett avbrott i körningen och vilar hjärnan lite oftare vilket gör en till en bättre och säkrare förare i trafiken. *Matpaus.* Naturlig paus för att sträcka på benen. Jag kan koppla av och få ny energi. Du kör inte tills du blir trött. Perfekt vila, tar 30 minuter. Man får röra lite på sig och vila. Bättre förare efter ett stopp. *Hjärnan behöver paus vid långkörning.* Som yrkeschaufför får du inte köra hur länge som helst utan lagstadgad paus. Sträcker på benen, toapaus, lunch eller fika. Man tvingas ta paus och sträcka på benen. Man behöver ändå ta en paus. Man tar en paus, kanske oftare. *Får tid att återhämta under en längre resa.* Går ju att kombinera med matpaus. Ladda sina egna batteri. En paus från bilkörning och lite fika. Man kan sträcka på benen lite och ta en glass. Man får regelbunden paus vilket är bra för att hålla sig utvilad, och man blir en bättre förare. *Man behöver ändå ta en paus.* Man tvingas ta paus och sträcka på benen. Kan även hinna med en power nap. *Ladda sina egna batterier.* Man får chans att sträcka på benen, gå på toa och få en liten välbehövlig paus från körandet. Körningen blir lugnare och mer planerad. Tid för fika. Möjligheten att vila. *Man kan planera in mat eller fikapaus.* Det blir en naturlig bensträckare. Är man flera i bilen får man en mysig stund tillsammans som man inte kanske hade tagit sig på hemmaplan eller vid en snabb tankning. Visst, det går att socialisera under körning, men det blir ju lite mysigare att exempelvis ta en glass ihop. Bensträckare, frisk luft, möjligheten till att inköpa något att äta eller dricka. *Måste stanna för att fika och sträcka på benen.*



Styrmedel och politik

07



ETS2 ökar intresset för elbil

Har du hört talas om ETS2? Inte? Du är långt ifrån ensam. EU:s nya utsläppshandel omfattar drivmedel till vägtransporter för både privatpersoner och företag, inklusive åkerier. Den kommer att få stor påverkan på drivmedelskostnader framöver. Ändå är kännedomen mycket låg i samtliga grupper. 82 procent av privatpersonerna, 65 procent av åkerierna och 48 procent av företagen säger sig inte känna till reformen alls.

Men kunskap tycks räcka långt. När människor informeras om vad reformen innebär, att bensin och diesel kan bli 1-3 kronor dyrare per liter, blir 30 procent av privatpersonerna mer positiva till elbil. Bland åkerier är motsvarande andel också 30 procent, till förmån för el och biogas. Starkast är effekten bland företag: 45 procent blir mer positiva till elbil när de får veta mer.

Det säger något viktigt om var opinionen faktiskt står. Motståndet mot elbil sitter till stor del i dagens prisbild snarare än i en principiell ovilja mot tekniken. Så fort den ekonomiska kalkylen blir tydlig, tycks intresset följa med.

Vad är ETS2?

Från årsskiftet 2027/2028 planerar EU att införa ett nytt utsläppshandelssystem, ETS2, som omfattar bland annat vägtransporter. Bränsleleverantörer behöver då köpa utsläppsrätter för de koldioxidutsläpp som deras produkter orsakar. Eftersom denna kostnad sannolikt påverkar priset på bensin och diesel bedöms ETS2 kunna stärka konkurrenskraften för eldrift och andra fossilfria alternativ. Intäkterna från systemet skall bidra till finansiering av klimatomställningen och stöd till hushåll och företag. Den vanligaste skattningarna är att experter tror på ett pristillägg per liter på 1-3 kronor.

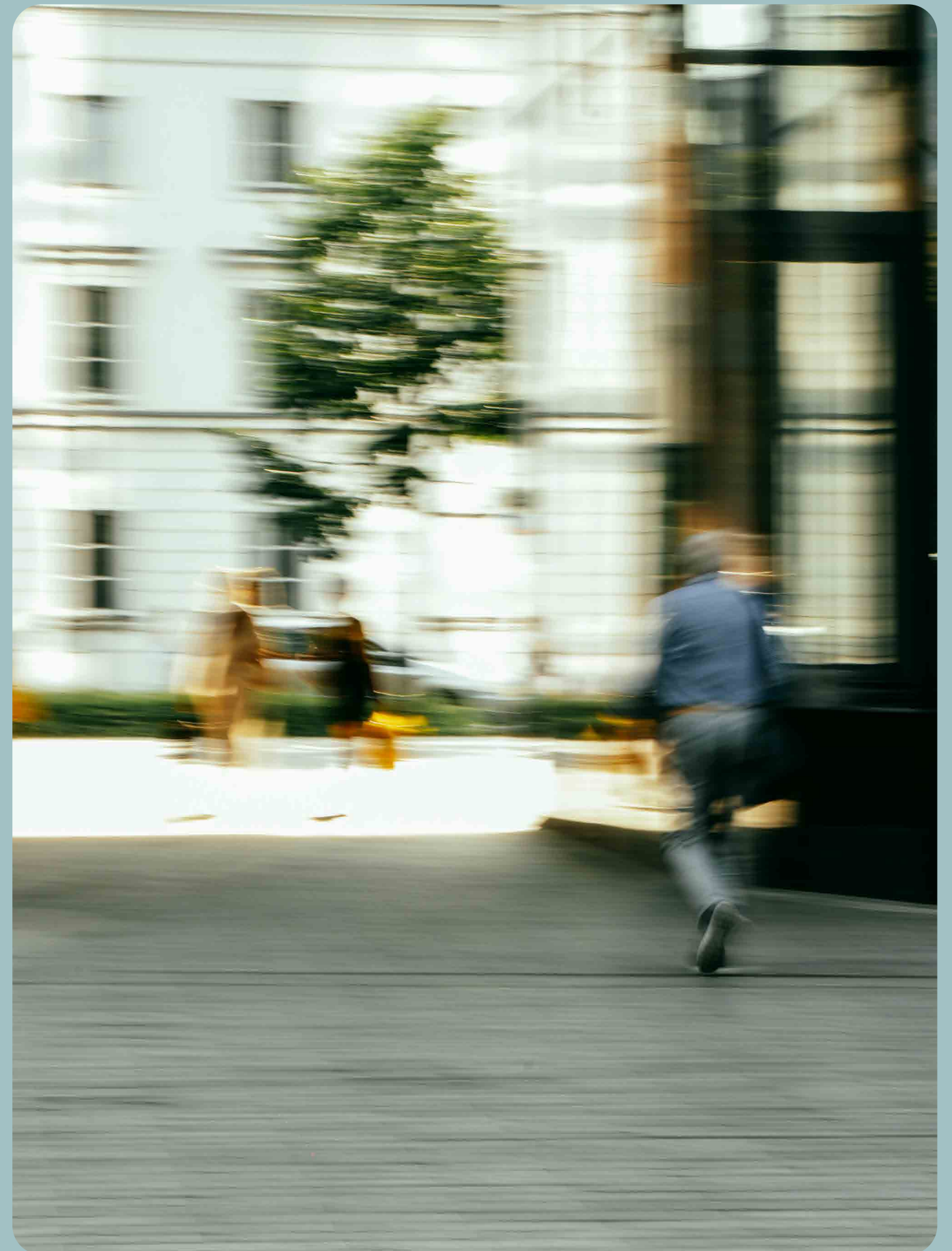
Vem ska ansvara för omställningen?

Sverige har, precis som alla andra EU-länder, klimatmål att förhålla sig till. Men målen i sig säger inget om vem som faktiskt ska göra jobbet. Är det statens uppgift att sätta tydliga ramar som marknaden får anpassa sig efter? Är det företagens ansvar, de som de facto står för merparten av nybilsförsäljningen? Eller landar det hos den enskilda bilköparen, oavsett vad som händer på de andra nivåerna?

Svenskarna själva pekar tydligast på staten. 65 procent nämner staten som en aktör med stort ansvar för klimatmålen, långt före företagen (28 procent), kommuner och regioner (25 procent) och individerna själva (22 procent). 13 procent tycker att man helt enkelt ska strunta i målen. Frågan tillät flera svar, vilket förklarar varför siffrorna summerar till mer än 100 procent.

Men förväntan och utfall hänger inte alltid ihop, särskilt inte när det gäller företagen. Som vi nämnt ovan så saknar 31 procent av företagen bilpolicy helt och av dem saknar 15 procent riktlinjer för sina bilinköp över huvud taget. Även om staten pekas ut som mest ansvarig, är det företagens faktiska bilval som mest konkret formar vad som rullar på svenska vägar och där brister styrningen i praktiken.

Det här väger tyngre än det kan verka vid första anblick. En stor andel av nybilsanskaffningen görs av just företag och de bilarna blir kvar i den svenska bilflottan länge. Enligt Trafikanalys är snittåldern på svenska bilar 11,8 år, så tio till femton år är sannolikt en försiktig uppskattning. När bilarna väl lämnar flottan sker det allt senare. Åldern på bilar som skrotas har stigit stadigt, från 17,7 år 2016 till 20 år 2025. Ett bilinköp utan tydlig policy bakom sig är därför inte bara ett enskilt val. Det är ett beslut som i praktiken låser fast en viss typ av bil på svenska vägar i över ett decennium.





Oro för framtida prisvariation *underlättar* omställningen

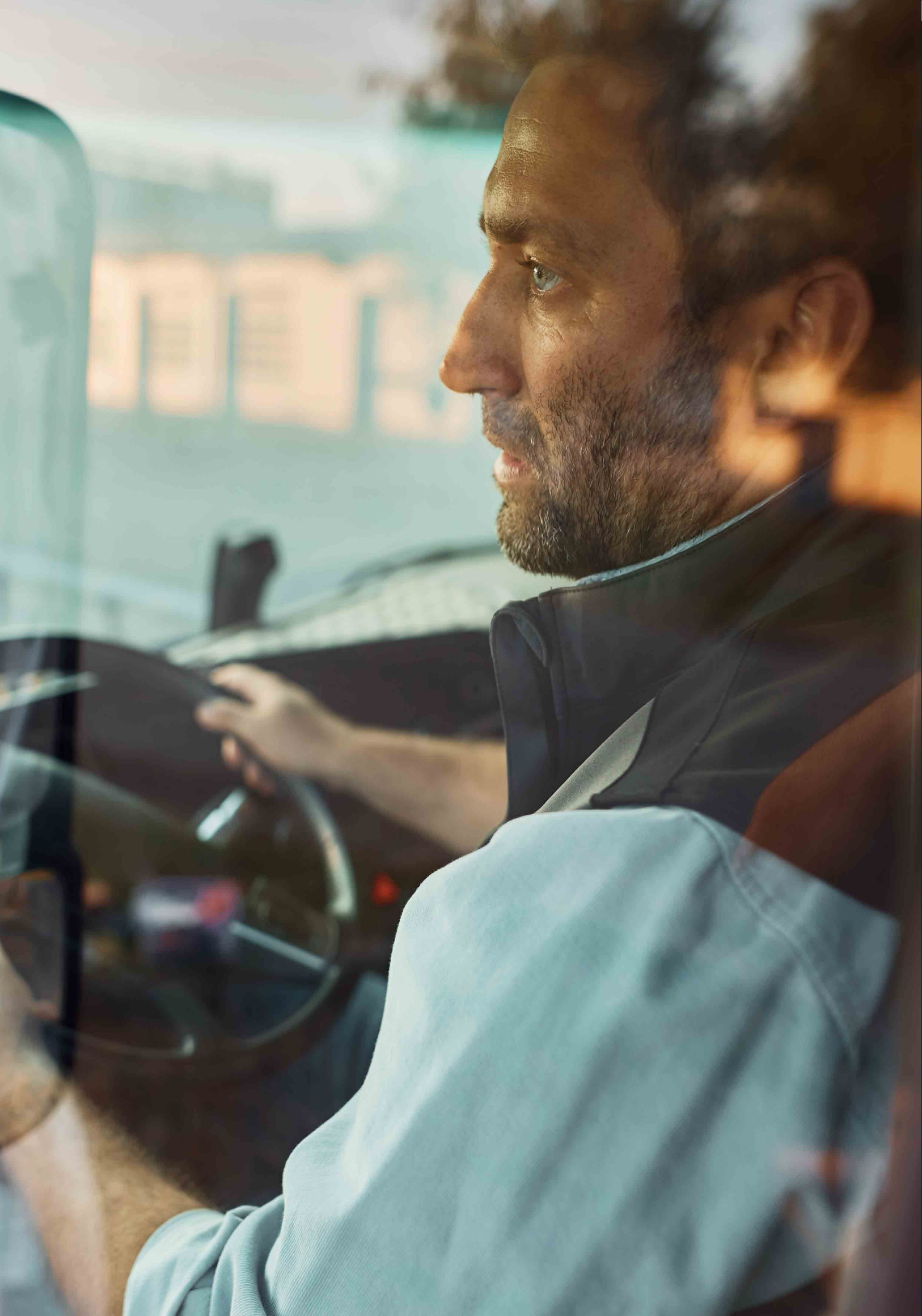
Konflikten mellan USA och Iran fick oljepriserna att stiga kraftigt under 2026, en effekt som märktes tydligt bland svenska fossilbilsägare. 23 procent oroar sig i hög eller mycket hög utsträckning för prisvariationer på drivmedel. Kvinnor och de under 50 år är mer oroliga än män och de över 50.

Osäkerheten handlar mindre om att priserna ska fortsätta stiga och mer om att de inte går att förutse. Hälften av fossilbilsägarna tror att svängande priser är den mest sannolika utvecklingen det närmaste året mot en tredjedel som tror på högre priser rakt av. Bara 13 procent tror på lägre priser.

Prisutvecklingen påverkar redan hur många ser

på sitt biläggande. Fler fossilbilsägare uppger att de anpassat sin bilanvändning när kostnaderna ökat, samtidigt som intresset för elbilar och laddhybrider växer. För många har den ekonomiska osäkerheten blivit en anledning att se över alternativ som kan ge lägre och mer förutsägbara kostnader över tid.

Om osäkerheten för framtida prisvariationer fortsätter kommer också benägenheten att välja elbil att öka, särskilt bland yngre. Samtidigt efterfrågar många tydligare spelregler och långsiktiga förutsättningar för både drivmedel och elektrifiering. Det handlar ytterst om trygghet i de ekonomiska beslut som bilägandet innebär, snarare än om snabba förändringar i politik eller prissättning.



Åkerier

08



De stora åkerierna drar det tyngsta lasset i elektrifieringen

Ellastbilen är fortfarande undantaget i den svenska åkerinäringen. 85 procent av åkerierna har inga eldrivna tunga lastbilar (över 16 ton) alls. Bland de minsta, upp till fem anställda, en grupp som utgör majoriteten av branschen, saknas ellastbil helt. Det är värt att komma ihåg att en ellastbil utgör en betydligt större investering för ett litet åkeri än för ett stort, vilket gör att förutsättningarna att ställa om kan se olika ut.

Storleken på åkeriet är den enskilt tydligaste förklaringsvariabeln till var elektrifieringen faktiskt skett, även om storleken sannolikt fångar underliggande faktorer som prioritet och resurser snarare än att vara orsaken i sig. Bland åkerier med 20 eller fler anställda har 31 procent minst en ellastbil.

Ett annat mönster, besläktat men inte identiskt med det första, syns när blicken riktas framåt. Nu är det inte storleken utan den egna erfarenheten som avgör tilltron. 63 procent av åkerierna tror att andelen ellastbilar kommer öka eller öka kraftigt inom två år och övertygelsen är starkast hos dem som redan kommit igång. Bland åkerier som redan har ellastbil tror 84 procent på fortsatt ökning, mot 59 procent bland dem som ännu inte har någon.

0%

av åkerierna med 1–5 anställda i vår undersökning uppger att de har någon ellastbil.

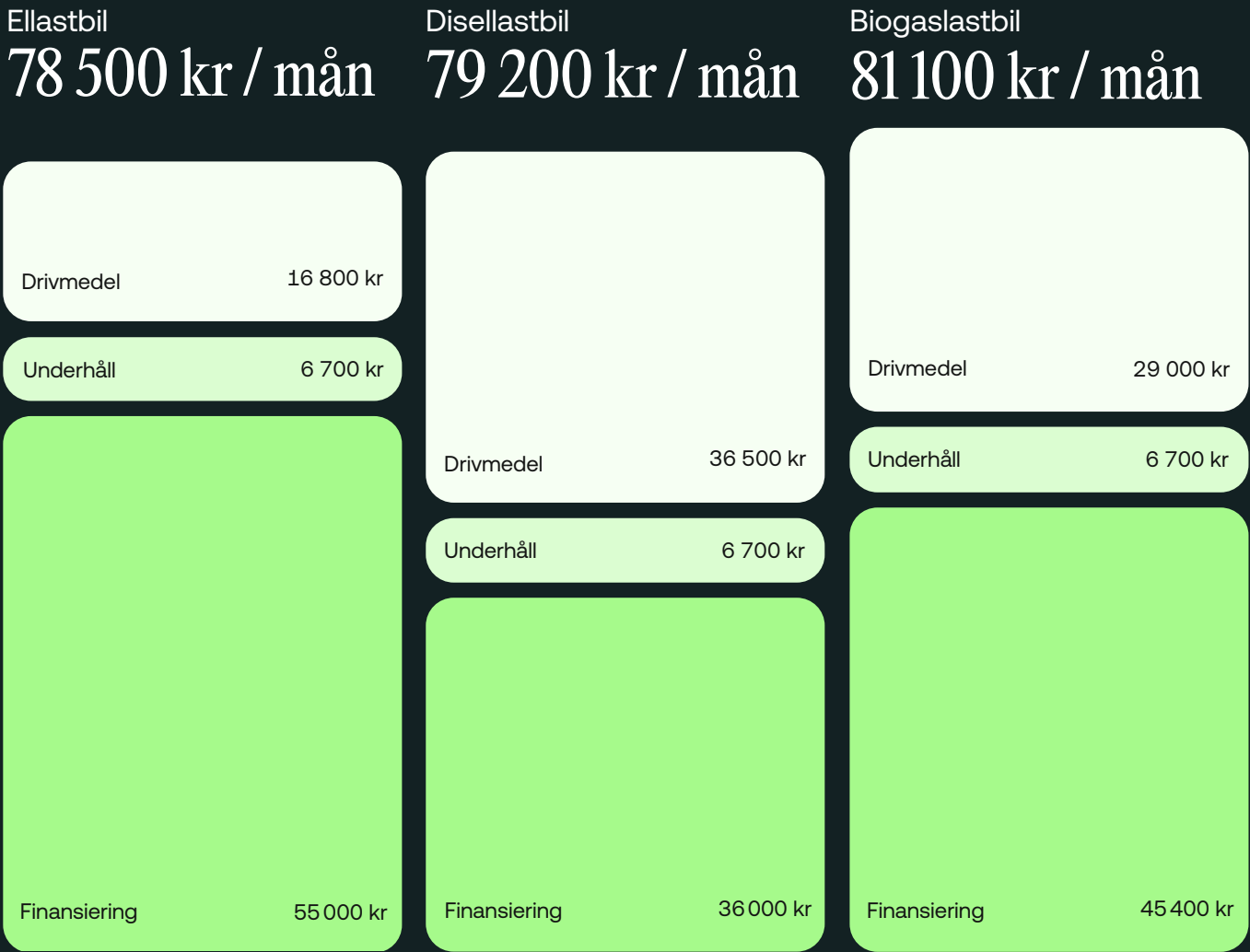
När priset avgör gäller det att se helheten

Priset är den enskilt viktigaste bromsklossen för elektrifiering av tunga transporter. Om en eldriven lastbil kostade lika mycket som en fossil säger mer än vartannat åkeri att de skulle byta redan nu. Bland åkerier som redan har ellastbil säger hela 83 procent att de skulle byta om priset var detsamma, mot 46 procent bland dem som ännu inte har det.

Men "priset" är inte en enda siffra. Ellastbilen har ofta ett högre inköpspris, men kan i många fall bli billigare över tid genom lägre energi- och driftskostnader. Det kan hänga ihop med samma osäkerhet som elbilen för privatpersoner tidigare hade kring andrahandsvärde, ett mönster som redan visat sig kunna vända. Tecken på önskvärd utveckling börjar synas med en mer stabil prisbild och längre räckvidder i nya modeller, vissa upp mot cirka 80 mil.

TCO för lastbilar

Finansiell leasing av jämförbara tunga lastbilar (>16 ton) med olika drivlina men i övrigt med jämförbara och realistiska förutsättningar. (Elfordonet laddar till 60% i depå; personalkostnad exkluderad)



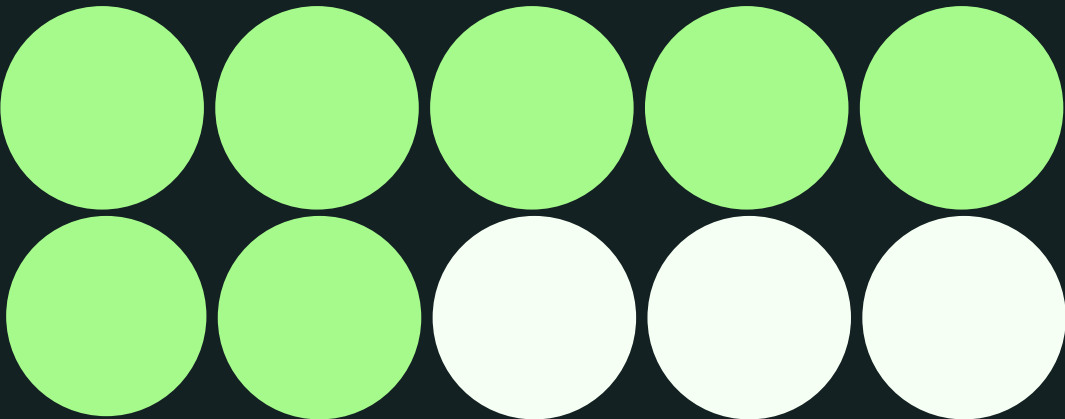


Oron för laddinfrastruktur är större än problemet självt

Laddinfrastruktur nämns ofta som ett av de största hindren för elektrifiering av tunga transporter, men det är ett hinder som är starkare i föreställningen än i det dagliga arbetet. Bland åkerier med ellastbilar uppger bara 2 procent att de ofta tvingas avstå jobb på grund av bristande laddinfrastruktur och 15 procent att det händer ibland. Hela 83 procent svarar aldrig eller sällan.

Bland dem som redan tagit steget till ellastbil syns samma mönster som hos privatpersoner och företag genom hela rapporten: erfarenhet gör skillnad. 70 procent är nöjda eller mycket nöjda med valet, endast två procent är mycket missnöjda. Ju närmare man kommer den faktiska erfarenheten av att äga och köra en ellastbil, desto mindre skrämmande blir bilden.

7 av 10 av av de åkerier som redan har ellastbil i bilflottan rapporterar att de är nöjda eller mycket nöjda





”Ad hoc-körningar” betydelsefulla men sällan avgörande

Lönsamheten i åkerinäringen beskrivs ofta som en fråga om att aldrig köra tomt, att kunna kasta sig över sent inbokade jobb när tillfället dyker upp. Med en eldriven lastbil väcks en oro hos vissa: begränsad räckvidd och behov av laddplanering skulle kunna göra den här typen av spontana extrakörningar svårare att ta.

Vår undersökning ger inte stöd för att oron är utbredd som ekonomisk faktor. Tio procent av åkerierna säger att möjligheten att ta sena extrakörningar är avgörande för lönsamheten, 20 procent att det har mycket stor betydelse och 27 procent ganska stor betydelse. Men den enskilt största gruppen – 42 procent – säger att det har liten eller ingen betydelse alls.

Så funkar ad hoc-körningar

Ad hoc-körningar uppstår när en transportör, efter att ha levererat en last, får möjlighet att på kort varsel ta ett nytt uppdrag i närheten eller längs vägen tillbaka. Syftet är enkelt: att minska antalet kilometer som körs utan last och därmed öka både lönsamheten och resurseffektiviteten. För många åkerier är förmågan att snabbt kunna ta emot och planera om efter nya uppdrag en naturlig del av verksamheten.

Just nu saknas yttre drivkrafter för elektrifiering

Två krafter som skulle kunna driva fram elektrifiering utifrån är upphandlingar och prissignaler från EU. Ingen av dessa trycker på i någon större utsträckning i skrivande stund, men båda har potential att förändra förutsättningarna snabbt.

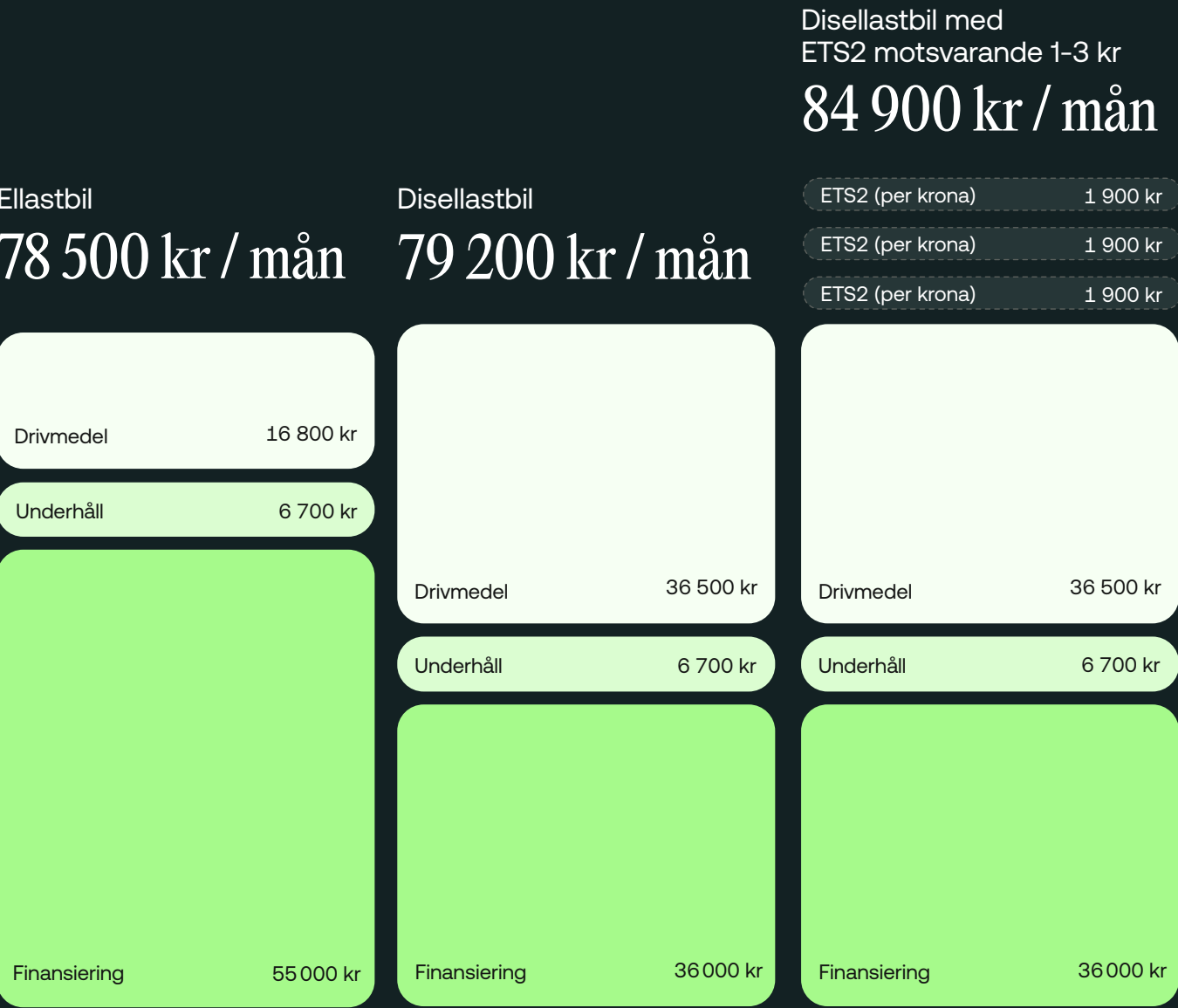
Trots att upphandlingar står för runt hälften av affären i åkerinäringen är tydliga krav på el eller biogas fortfarande ovanliga. Mönstret följer samma storleksskillnad som i resten av kapitlet: 67 procent av de minsta åkerierna säger att krav aldrig förekommer mot 24 respektive 26 procent

bland de större bolagen. Det går inte att avgöra av vår data om de större åkeriernas högre elbilsandel beror på att de möter fler krav, eller om de möter fler krav för att de redan ligger före. Sannolikt spelar båda in.

Den andra kraften är ETS2, EU:s nya utsläppshandel för bland annat vägtransporter, som väntas göra fossila drivmedel dyrare från årsskiftet 2027/2028. 65 procent av åkerierna uppger att de inte har någon kunskap om det sedan tidigare, men 30 procent blir mer positiva till el och biogas när de får veta mer.

ETS2 förändrar kalkylen för åkerier

Från årsskiftet 2027/2028 införs EU:s nya utsläppshandelssystem ETS2 (se sid 65). Systemet väntas öka priset på diesel och bensin genom att bränsleleverantörer behöver köpa utsläppsrätter för de utsläpp som uppstår när bränslet används. För åkerier får detta särskilt stor betydelse eftersom bränslekostnaden utgör en betydande del av den totala ägande- och driftskostnaden (TCO). Medan ett pristillägg på 1-3 kronor per liter kan upplevas som begränsat för en privatbilist, kan samma förändring innebära avsevärt högre kostnader för ett åkeri med hög årlig dieselförbrukning. Ju högre dieselpriiset blir, desto starkare blir den ekonomiska konkurrenskraften för eldrivna lastbilar och andra fossilfria alternativ. ETS2 kan därför bli en viktig drivkraft för elektrifieringen av den tunga trafiken, särskilt i de delar av transportmarknaden där eldrift redan är praktiskt möjlig.



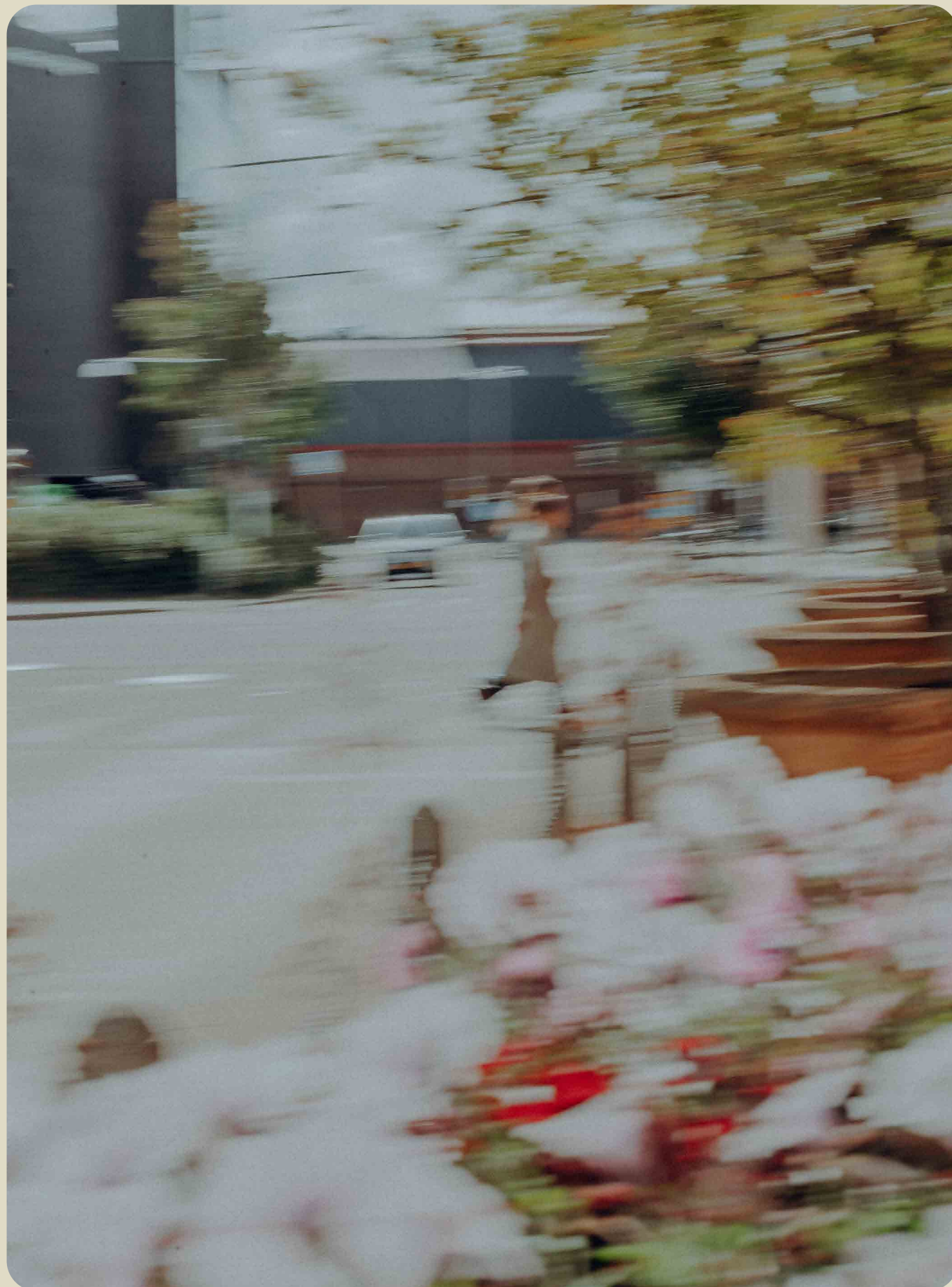
Depåladdning och elkapacitet – komplexa utmaningar

Att ladda hela fordonsflottan på den egna anläggningen, så kallad depåladdning, kräver planering långt utöver att bara införskaffa ellastbilar. Här krävs elkapacitet, tillstånd och investeringar i laddinfrastruktur på plats, något som många saknar kunskap kring – speciellt de mindre åkerierna. Bara 44 procent av de minsta åkerierna (med 1-5 anställda) är mycket eller ganska medvetna om vad som krävs för depåladdning, mot 80 procent bland åkerier med 20 eller fler anställda.

Det som oroar många är att den lokala elkapaciteten inte ska räcka för att tillgodose det ökade behovet. 55 procent av åkerierna känner ganska eller mycket stor oro för detta, något som kan komma att hindra framtida elektrifiering. Den här oron delas av små och stora åkerier, bland dem som redan elektrifierat sin fordonsflotta och hos de som enbart kör fossilt.

Det är alltså inte åkeriernas vilja eller kunskap som är hindret mot elektrifiering i det här fallet. De mest insatta är faktiskt de mest oroliga. Frågan ligger delvis utanför åkeriernas egen kontroll, den handlar om huruvida den lokala elkapaciteten faktiskt finns eller kommer att byggas ut i tid. Det är ett ansvar som i första hand vilar på stat, kommuner och elnätbolag, som antingen behöver säkerställa att kapaciteten finns där den behövs, eller, om den redan gör det, kommunicera det tydligt nog för att oron ska kunna skiljas från den faktiska risken.





Slutord

Mobilitetsrapporten 2026/2027 visar att elektrifieringens största utmaningar inte längre främst handlar om teknik. Elbilarna finns, laddmöjligheterna byggs ut och de som redan har erfarenhet av eldrift är genomgående positiva. Det som fortfarande bromsar utvecklingen är osäkerhet, invanda föreställningar och otydliga spelregler.

Samtidigt är tiden en avgörande faktor. De bilar som köps idag kommer att finnas kvar på svenska vägar i många år framöver, vilket gör varje beslut betydelsefullt. För att öka takten i omställningen behövs insatser på flera nivåer:

1. Fler behöver få möjlighet att prova, köra och uppleva elbilar i praktiken. Genom hela rapporten ser vi att erfarenhet minskar oron och ökar viljan att välja el.
2. Företag behöver fortsätta ta en ledande roll. Eftersom de står för majoriteten av alla nybilsköp har deras fordonsval stor betydelse för både dagens och morgondagens bilmarknad.
3. Fler beslut behöver baseras på den totala kostnaden över tid, inte bara på inköpspriset. När drift, energi, service och framtida

drivmedelskostnader vägs in blir kostnadsbilden för elbilen ofta en annan. Ett ökat fokus på TCO, Total Cost of Ownership, kan ge både privatpersoner, företag och åkerier bättre beslutsunderlag.

4. För personbilar är laddinfrastrukturen inte längre den avgörande frågan. För den tunga trafiken behövs däremot tydligare incitament, långsiktiga villkor och ökad trygghet kring de investeringar som elektrifieringen kräver för att omställningen ska ta fart på bred front.

5. Politiken behöver skapa långsiktiga och förutsägbara villkor. Omställningen kräver spelregler som håller över tid och ger hushåll, företag och åkerier trygghet att investera.

Omställningen till hållbara transporter kommer inte att avgöras av en enskild reform, ett nytt fordon eller en teknisk innovation. Den kommer att avgöras av miljontals beslut från privatpersoner, företag och beslutsfattare. Ju fler av dessa beslut som bygger på erfarenhet, kunskap, ett långsiktigt perspektiv på kostnader och tydliga spelregler, desto snabbare kan omställningen gå. Och desto större blir den klimatinvestering som varje bilköp faktiskt representerar.

Metod

Mobilitetsrapporten 2026/2027 bygger på fyra delstudier som genomfördes under försommaren 2026. Undersökningarna har haft olika fokus och målgrupper men samtliga bidrar med relevanta perspektiv på framtidens mobilitet.

Målgruppsanpassad undersökning om mobilitet och elbil

Privatpersoner i Sverige

- 2004 intervjuer med privatpersoner.
- Slumpmässigt urval, 18–80 år.
- Norstats webbpanel, veckorna 15–18 2026.

Företag i Sverige

- 313 intervjuer med personer ansvariga för bilflotta och mobilitet.
- Slumpmässigt urval bland företag som har bilar.
- Norstats webbpanel, veckorna 15–17 2026.

Åkerier i Sverige

- 301 intervjuer med chefer (VD, inköp, ekonomi)
- Slumpmässigt urval av åkerier med minst en tung lastbil
- Telefonintervjuer, veckorna 15–19 2026.

Geopolitiska händelser och prisfluktuationer

- 928 intervjuer med privatpersoner.
- Slumpmässigt urval, 18–80, år som har bil, men inte enbart elbil
- Norstats webbpanel, veckorna 19–20 2026.

Analys och bearbetning

Datamaterialet har analyserats både samlat och i relevanta nedbrytningar utifrån målgrupp, attityder och beteenden. För att fördjupa förståelsen har vi bland annat använt AI-baserade metoder för att analysera öppna svar. Vissa insikter har relaterats till andra externa undersökningar samt till tidigare års Mobilitetsrapporter, vilket möjliggör jämförelser över tid och mellan marknader.





Ziklo Bank AB (publ), Göteborg
Org.nr 556069 0967
ziklo.com

The
Mobility
Bank

Ziklo