



Prognos för elbilsmarknaden i Sverige 2026–2035

En uppdaterad prognos för elbilar

POWER CIRCLE

Electricity for sustainable energy

Juni 2026

Förord

Power Circle har gjort prognoser över elbilsmarknaden i Sverige i mer än 10 år och säljer högupplöst data över marknadsutvecklingen. Elbilen representerar en viktig del av elektrifieringen av samhället och innebär nya krav och möjligheter på elsystemets uppbyggnad och styrning.

Denna prognos avser elbilsmarknaden i Sverige och baseras på en genomgång av ekonometrisk forskning och egen databearbetning. Prognosen omfattar endast elbilar (BEV), det vill säga inte laddhybrider eller andra hybridvarianter.

Denna rapport är framtagen av Daniel Lindekrans Henriksson på uppdrag av Power Circle.

Resultat – elbilen vinner!

De senaste åren har elbilsförsäljningen ökat mycket långsamt och relativt den prognos som lades av Power Circle 2022 har marknaden i stort sett kraschat in i det som då beskrevs som ett lägsta-scenario, med en utveckling som legat stabilt på 35–40 % av nybilsförsäljningen.

Prognosen för 2026 och framåt är tydlig: Marknaden står vid en teknisk och ekonomisk tipping point som gör att elbilen inom några år helt kommer att dominera nybilsförsäljningen. Vilken politik som förs från 2026 kommer att påverka *hur snabbt* omställningen slutförs – men inte *om* den slutförs.

Elbilen vinner. Teknik och prisutveckling pekar mot att elbilen tar över. Med aktiv politik är det möjligt att helt elektrifiera bilmarknaden under nästkommande mandatperiod. Med fortsatt fokus på försämrade villkor för elbilar och sänkning av priset på fossila drivmedel tar vi oss i stället till omkring 80 % marknadsandel för elbilar till år 2034.

Vi har de senaste åren befunnit oss på en plåtå där elbilsmarknaden i Sverige stått still, men är på väg in i en accelererad marknad och omställningens brantaste del. Där ökar både marknadsandel och antal elbilar snabbt, från ca 460 000 elbilar i trafik (Power Circle, 2026). I huvudscenariot som representeras av ett något ökat fokus på elbilar efter valet når vi en miljon elbilar i trafik under 2029 (72,3 % marknadsandel) och två miljoner under 2033 (97,6 % marknadsandel).

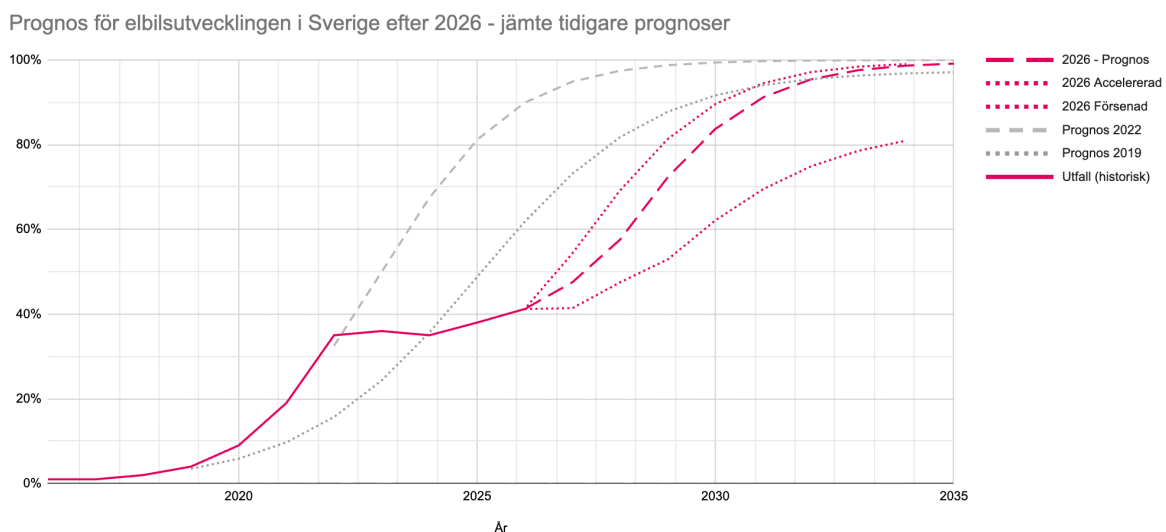


Diagram som visar historisk utveckling, prognoserna från 2019 och 2022 samt prognoskurva 2026 med intervall

Det utmärkande i denna prognos, jämfört med tidigare prognoser, är att utfallsrummet minskat. Även det lägsta scenariot innebär ett stort förändringstryck på marknaden och infrastrukturen. Skillnaden mellan olika scenarier har i tidigare prognoser haft betydande spännvidd. Prognosen 2019 modellerade att huvudscenariot skulle ha 62 % marknadsandel för elbilar år 2026. Utfallsrummet spände då från 98 %, om vi skulle haka på Norges policy, till 10 % om vi skulle förlora köpkraft och lägga oss i nederdelen av den globala trenden.

Vi kan idag konstatera att Norge behöll en långsiktig och stabil politik och nådde 98 % och att regioner med tydligt fokus på politik som gynnar fossil teknik (t.ex. USA) idag ligger runt 10 %.

Stor spännvidd fanns även i prognosen som gjordes 2022. Den visade att Sverige med bibehållet tryck i politiken idag hade haft en marknadsandel för elbilar som kunnat överträffa Danmark, som i början av 2026 nu ligger på drygt 80 %. Finland har inte setts som ett land med stor elbilsmarknad men närmar sig nu 50 %, vilket innebär att Sverige i dagsläget är sämst i Norden.

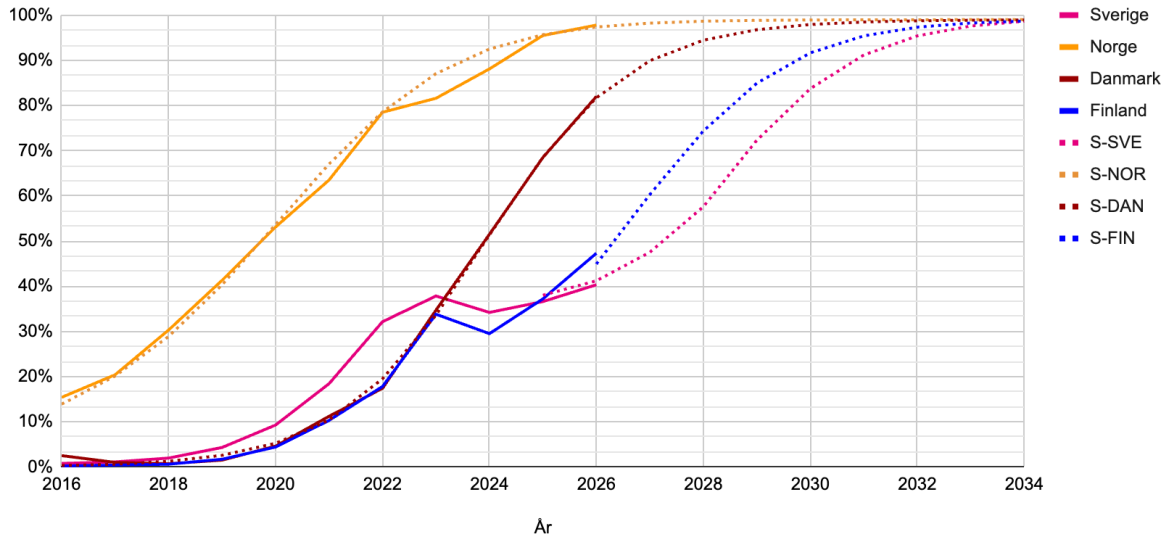


Diagram som visar hur utvecklingen ser ut i de nordiska länderna och approximerade adoptionskurvor.

Den politik som förts efter valet 2022 innebar lägre priser på drivmedel och högre priser på elbilar genom avvecklingen av elbilsbonusen. Skattepolitiken har också hämmat utvecklingen genom att skatten på fossila bränslen (energiskatt + koldioxidskatt) har sänkts motsvarande ca 40 öre/kWh. Energiskatten för fossila drivmedel är nu avsevärt lägre än för el och även när koldioxidskatten inkluderas är skattetrycket på fossila drivmedel fortfarande i nivå med eller under skatten på el beroende på vilket bränsle som avses.

Sammantaget har omställningen bromsats avsevärt under mandatperioden 2022–2026. Ändringar i reduktionsplikten, sänkta drivmedelsskatter och slopad bonus har minskat den potentiella elbilsmarknaden i Sverige med ca 50 % år 2026. Under samma tidsperiod har Danmarks marknad stärkts med ca 65 % – från under 20 % till över 80 %. Drastiska förändringar i två parametrar (bränslepris och inköpspris för bilen) antas förklara huvuddelen av avvikelsen mot prognosen som Power Circle tog fram år 2022.

Denna försämring och försening av elbilsmarknaden under mitten av 2020-talet kommer att få konsekvenser långt framåt i tiden eftersom sålda bilar med förbränningsmotor blir kvar i trafik i uppskattningsvis 18 år. Totalt beräknas den förda politiken leda till att ca 750 000 extra bilar med förbränningsmotor rullat ut i trafik innan omställningen är genomförd. Det innebär en extra livscykelkostnad på ca 160 miljarder för import av fossila bränslen (antaget importpris på 10 kr/liter).

Tredje generationens elbilar vinner personbilarnas elektrifiering

Första generationens elbilar var pionjärprodukter. De var små, hade kort räckvidd och laddade ganska sakta. Tänk i3, Zoe och Leaf. Den andra generationen var en bredare palett bilar med vissa ambitioner men som fortfarande byggdes på gamla plattformar. De hade till exempel kardantunneln kvar och infotainmentsystemet kunde varna för tomgångskörning. Det var en bil med kompromisser, sedd som en nischprodukt, från en industriell plattform som skulle massproducera förbränningsmotorbilar. De kunde "snabbladda" men det gick i ärlighetens namn inte speciellt fort.

Den tredje generationens elbilar är de som nu rullar ut på marknaden. Det är bilar byggda på dedikerade elbilsplattformar med platta golv, integrerad mjukvara och laddhastigheter som inte innebär några tidsförluster. De byggs i volymer, ibland i egna fabriker och framför allt pressar de kostnaderna ner mot samma nivå som motsvarande bil med förbränningsmotor. Bakom hörnet väntar generation 4. De är ännu bättre. Både som bil och som konsumentprodukt. De slår förbränningsmotorbilen i alla parametrar. Pris, prestanda, driftsäkerhet, användning. De är dessutom uppkopplade mot elmarknaden, laddar dubbelriktat med V2X och kommer så småningom kunna driva ditt hus. En förlängning av ditt vardagsrum på riktigt.

Vad driver omställningen till elbilar på bilmarknaden?

Forskning från Norge, Tyskland, Kina och USA ger ett konsekvent resultat: Priset och ägandekostnaden är de dominerande variablerna. Men priset fungerar inte isolerat utan även laddning måste fungera, modellutbudet måste finnas i rätt segment och politiska signaler måste vara stabila nog för att konsumenter och leasingbolag ska våga agera.

Hur är modellen för prognosen uppbyggd?

Elbilsandelen i svensk nybilsförsäljning modelleras med en S-kurva kalibrerad mot de variabler som pekas ut i ekonometrisk forskning. S-kurvans form är ett av de mest robusta empiriska mönstren i innovationsforskningen, dokumenterat sedan Rogers (1962) och kvantifierat av Bass (1969). Den observeras konsekvent för ny teknik, och jämförande studier av elbilsmarknader visar att S-kurveformade diffusionsmodeller genomgående ger bäst anpassning (Kumar et al., 2022).

S-kurvan beskriver formen på adoption, men parametrarna; hur snabbt kurvan stiger (k), när den accelererar (T_0) och var den planar ut (L) bestäms av de konkreta drivkrafter som verkar i varje marknad vid varje tidpunkt.

Viktigt att förstå:

Tid är inte den styrande variabeln i kurvan. Tid är en behållare för de beslut, teknologisprång och marknadssignaler som faktiskt driver adoption. En välformad politik kan böja kurvan uppåt. Fel politik kan plana ut den — eller vända den nedåt.

De fem drivkrafterna för elbilsmarknadens adoptionskurva

Forskning från Norge, Sverige, Tyskland, Kina och USA pekar konsekvent på fem kategorier av drivkrafter. Tillsammans bestämmer de kurvans lutning, inflektionspunkt och mättnadsnivå.

1. Kostnad för att köpa elbil är den starkaste hävstången

Priset vid köptillfället är den enskilt viktigaste faktorn. Elasticitetsestimat (priselasticiteten) från olika länder och metoder pekar konsekvent i samma riktning: priskänsligheten är hög – men den exakta siffran varierar.

En norsk strukturell studie finner att om köpskattebefrielsen för elbilar togs bort 2021 skulle elbilsandelen ha fallit från 66 till 25 %. Egenpriselasticiteten för elbilar är här uppskattad till $-1,27$ vilket är högre än för bensin- och dieslbilar (Fridstrøm & Østli, 2021). Det innebär att varje procentenhets effektiv prissänkning förväntas ge $1,27$ % ökad efterfrågan. Det kan jämföras med det brott i marknadskurvan som vi såg i Sverige när elbilsbonusen togs bort efter valet 2022.

Det finns några olika nyanser att beakta när pris diskuteras. Huvudsakligen avses tre olika begrepp: Tillverkningskostnad, konsumentpris och driftkostnad/total ägandekostnad (TCO).

Tillverkningskostnad: Enligt BloombergNEF:s batteriprismätning 2025 har genomsnittspriset för ett litiumbatteri fallit med 93 % sedan 2010, och låg 2025 på 108 dollar per kWh med kinesiska priser så låga som 84 dollar per kWh (BloombergNEF, 2025). Det är en prisnivå som gör prisparitet för elbilar möjlig i volymsegmentet, det vill säga de bilsegment som säljs mest i Sverige. Batteriet är nyckelkomponenten när prisparitet diskuteras, eftersom andra komponenter redan har prisparitet mellan elbilar och förbränningsmotorbilar.

Konsumentpriset: Priset i bilhallen speglar inte nödvändigtvis tillverkningskostnaden. Prissättning är en strategi. I Kina är redan två tredjedelar av alla sålda elbilar billigare än jämförbara bilar med förbränningsmotor — utan hänsyn till köpincitament (IEA, 2025). I Europa säljs samma teknikplattformar till betydligt högre priser. Skillnaden förklaras inte av batterikostnad utan av marknadsstrategi, marginalskydd och intresset att bibehålla befintliga produkters lönsamhet.

För det finns också ett handelspolitiskt lager. EU har sedan oktober 2024 lagt antidumpningstullar på kinesiskt tillverkade elbilar: 17 % för BYD, 18,8 % för Geely, och 35,3 % för SAIC, utöver den ordinarie 10-procentiga importtullen. Det ger totala tullar på upp till 45,3 %. Det skyddar delvis europeiska tillverkare mot prispress, men höjer samtidigt det pris som europeiska konsumenter möter i showroom — och bromsar det prisfall som annars skulle accelerera adoptionen. Noterbart är att tullarna gäller bilar *tillverkade i Kina*, vilket innebär att europeiska märken som tillverkar modeller i Kina också påverkas.

EU-krav styr dessutom tillverkarnas prissättningsstrategier med ett utsläppskrav på 49,5 g/km för hela flottan. Det är billigare att sänka priset på elbilen även utan konkurrens från Kina, än att betala böter på 95 euro per g/km per fordon. Tillverkarna kommer att möta konsumenterna på priset. Frågan är när, inte om.

2. Total ägandekostnad — och asymmetrin i hur konsumenter uppfattar den

Driftkostnad/TCO: Att elbilens driftskostnad är lägre än förbränningsmotorbilens är välbelagt. Elbilens har i de flesta körscenarier lägre total ägandekostnad än en bil med förbränningsmotor. Enligt IEA:s Global EV Outlook 2025 gäller detta redan i alla centrala marknader och Mobility Sweden har verifierat det för Sverige i sin drivmedelsanalys för 2025 (Mobility Sweden, 2026).

Konsumenter värderar inte bränsle- och elpris symmetriskt. Forskning från Kalifornien, Kina och Norden pekar konsekvent i samma riktning: bensinprisets effekt på BEV-adoption är flera gånger starkare än en motsvarande förändring av elpriset. En studie av 36 kinesiska städer visar att högre bensinpriser har ett tydligt samband med ökad elbilsförsäljning (Fei et al., 2025).

Mönstret bekräftas av Bushnell, Muehlegger & Rapson (2022), som finner identisk storleksordning i Kalifornien, och av en produktivstudie på nordiska data (inklusive Sverige) som visar att en procentvis höjning av bensinpriset ökar BEV-försäljningen med i genomsnitt 0,85 %, med starkare effekt i volymsegmentet (Zhang et al, 2026).

Asymmetrin förklaras av att framtida laddkostnader är abstrakta och svårvärderade vid köpbeslutet, medan bränsleprisets smärta är omedelbar och synlig. Smärtan vid bensinstationen väger tyngre än vinsten vid laddaren. Det motiverar varför drivmedelspolitiken, inklusive reduktionsplikten, är en central variabel för utvecklingen av elbilar i samhället.

En ökning av drivmedelspriserna på ca 40 % som vi sett under första delen av 2026, till följd av störningar på oljemarknaden på grund av konflikterna i mellanöstern och Ukraina, förväntas alltså ge en betydande effekt på elbilsefterfrågan. Om vi använder elasticiteten 0,85 ovan leder 40 % ökning i bränslepris till 34 % ökad efterfrågan på elbilar.

3. Laddtillgång – funktionellt och normativt

Tillgång till hemmaladdning är nödvändig för att elbil ska vara praktiskt och ha låg driftkostnad. Studier visar att 70–80 % av laddningen sker i hemmet eller på arbetsplatsen. I Sverige bor knappt hälften av befolkningen i flerbostadshus utan garanterad laddmöjlighet. Det sätter ett reellt tak på hur hög BEV-andelen kan bli utan strukturella åtgärder — ett tak som framför allt syns som en lägre mättnadsnivå i S-kurvan. Publik laddinfrastruktur spelar också en roll, men forskning visar att mekanismen delvis är normativ: fler synliga laddare signalerar att elbil är norm, inte undantag (White et al, 2022). Det är därför viktigt att fortsätta bygga ut laddinfrastrukturen för att möjliggöra hemmaladdning även för de som bor i flerbostadshus.

4. Modellutbud – viktigt men inte så avgörande som man kan tro

Marknadens breddning kräver konkurrenskraftiga modeller i volymsegmentet. Forsythe et al. (2023) visar i en stor nationellt representativ enkätstudie i USA att teknikutveckling har varit den starkaste kraften bakom elbilens genomslag. Man får helt enkelt mer och mer bil för pengarna, snarare än att konsumenterna fått förändrade preferenser. Elbilens är helt enkelt en bättre produkt.

Dessutom börjar modellutbudet bli komplett, även om bilar i vissa segment fortfarande saknas med eldrift. 6 av 10 av de mest sålda bilmodellerna i Sverige är nu elbilar och bland de tio bilmärken som säljer flest elbilar i Sverige är 36,2 % av det totala modellprogrammet elektrifierat.

Kinesiska aktörers intåg på den europeiska marknaden är viktigt, även om priserna trycks upp med tullar. Av de 8 kinesiska personbilmärken som nu säljs i Sverige har 6 av dem endast elbilar i sitt modellutbud. På den svenska bilmärknaden som helhet är omkring 45 % av modellerna elbilar och det är egentligen bara Polestar och Tesla som har 100 % elbilar i sina modellprogram (förutom de nyss nämnda kinesiska tillverkarna som finns på den svenska marknaden).

Fordonsindustrin i Sverige blir också mer inriktad på elbilar. Under 2025 utgjorde laddbara bilar (elbilar + laddhybrider) 95 % av Volvos totala försäljning i Sverige. Volvos satsning på EX60 som tillverkas i Torslanda kan leda till ytterligare tryck uppåt i omställningen.

5. Politisk tydlighet

Konsumenter, leasingbolag och bilföretag fattar beslut baserade på förväntningar om framtida regler. Tydliga och stabila politiska mål minskar osäkerheten och accelererar investeringarna. EU:s CO₂-krav på fordonstillverkare fungerar som en hård nedre gräns på utbudssidan. Oavsett vad som händer med efterfrågan måste tillverkarna sälja en stigande andel BEV eller betala böter vilket talar för att prissättningen kommer att justeras. Politiker är också ledare och driver opinion. Om ledande politiker är tydliga och stabila påverkar detta marknaden.

Vad det betyder för prognosen

Power Circles uppdaterade prognos modellerar BEV-andelen i svensk nybilsförsäljning med en S-kurva kalibrerad mot dessa drivkrafter. Tre scenarier används för att illustrera osäkerheten:

- **Basscenario:** Nuvarande trender och beslutade styrmedel fortsätter, inklusive EU:s koldioxidkrav på fordonstillverkare.
- **Accelererat scenario:** Ytterligare prisfall i volymsegmentet, återinförda ekonomiska incitament och starkare politisk signal om elektrifiering.
- **Fördröjt scenario:** Svag privatmarknad på grund av lägre bränslepriser och höjda skatter på elbilar och el. Negativa politiska signaler, långsammare ökning av modellutbud och begränsningar i laddinfrastruktur.

S-kurvans parametrar: De sätts utifrån observerad svensk marknadsutveckling och kalibreras mot nordiska referensbanor, länder som befinner sig längre fram på samma kurva med liknande strukturella förutsättningar. Metodvalet och modellen är konstruerad för att kunna uppdateras löpande när nya data finns tillgängliga.

Vilken policyutveckling behövs

Utifrån denna sammanställning är det tydligt att priset är den dominerande drivkraften, den starkaste hävstången och den mest robust kvantifierade i forskningen. Bränslepriser kommer därefter, där bensinprisets effekt är flera gånger starkare än elprisets. Sänkta priser på fossila drivmedel måste alltså vägas upp av än mer kraftfulla sänkningar av kostnaden för elbilar.

Laddning och infrastruktur fungerar främst som en strukturell förutsättning som sätter mättnadsnivån snarare än takten. Laddning måste upplevas enkelt och tillgänglig framför allt hemma, men även på jobbet och på resande fot. Politisk riktning verkar koordinerande genom att minska osäkerhet hos konsumenter, företag och fordonstillverkare.

Sverige har goda förutsättningar för elektrifiering men har ändå halkat efter våra nordiska grannländer. Orsaken är inte brist på teknik eller intresse utan snarare avsaknad av politiskt ledarskap. Följande reformer har potential att accelerera elektrifieringen i Sverige.

1. **Slopa fossila subventioner** – det är inte hållbart att fortsätta subventionera fossila drivmedel genom sänkt skatt. Både styrmedelsutredningen och klimatpolitiska rådet pekar på att högre skatter för bensin och diesel behövs för att nå våra klimatmål.
2. **Elbilsbonus** – återinför ett bonus-malus-system för nybilsförsäljning till privatpersoner och eventuellt små företag. Bonusen bör vara i storleksordningen 40 000 – 70 000 kr, men kan med fördel vara inkomst- eller prisdifferentierad.
3. **Statlig kreditgaranti för elbilsfinansiering** – inför statlig kreditgaranti för lån och leasing av elbilar särskilt riktat mot hushåll med lägre inkomster som saknar kapital för kontantinsats. Garantin sänker kreditrisken och därmed räntan för konsumenten.
4. **Laddning i flerbostadshus** – behöver byggas ut. I dagsläget ligger hela kostnaden för "rätt att ladda" på hyresgästen. Fördela kostnaden med fastighetsägaren och inför ett riktat stöd på 50 % av installationskostnaden för laddinfrastruktur i BRF och hyresrätter.
5. **Skattefri el för laddning** – inför skattefrihet på el för laddning upp till 2000 kWh per år, beräknat som schablon. Transportstyrelsen rapporterar innehav av elbil till Skatteverket och avdraget förtrycks automatiskt i deklarationen.
6. **Inför ett tydligt politiskt mål** – förslagsvis om minst 80 % elbilar i nybilsförsäljningen till 2030. Kommunicera konsekvent att elbil är billigare att äga och driva, samt att elektrifieringen är viktig för att minska Sveriges importberoende av fossil energi.

Referenser

- Bass, F.M. (1969). *A new product growth model for consumer durables*. Management Science, 15(5), pp. 215–227.
- BloombergNEF (2025). [Battery Price Survey 2025](#). Bloomberg New Energy Finance.
- Haan, P., Santonja, A. & Zaklan, A. (2024). [Effectiveness and heterogeneous effects of purchase grants for electric vehicles](#). Environmental and Resource Economics, 88, pp. 185–223.
- Bushnell, J., Muehlegger, E. & Rapson, D. (2022). [Energy Prices and Electric Vehicle Adoption](#). NBER Working Paper No. 29842. National Bureau of Economic Research.
- Fridstrøm, L. & Østli, V. (2021). [Direct and cross price elasticities of demand for gasoline, diesel, hybrid and battery electric cars: the case of Norway](#). European Transport Research Review, 13(3).
- Forsythe, J., Gillingham, K., Li, J. & Zhou, Y. (2023). [Technology advancement is driving electric vehicle adoption](#). Proceedings of the National Academy of Sciences (PNAS), 120(23).
- International Council on Clean Transportation (ICCT) (2025). [Europe's Electric Vehicle Market Leaders: Denmark, Sweden, and Finland](#). Washington DC: ICCT.
- IEA (2025). [Global EV Outlook 2025](#). Paris: International Energy Agency.
- Fei, Y., Qin, P., Chu, Y., Zheng, H., Tan-Soo, J.-S. & Zhang, X.-B. (2025). [Does high gasoline price spur electric vehicle adoption? Evidence from Chinese cities](#). Energy Economics, 142, 108188.
- Kumar, R.R., Alok, K., Banerjee, R. and Banerjee, A. (2022). [Comparative assessment and selection of electric vehicle diffusion models: A global outlook](#). Energy, 238, 121932.
- Mobility Sweden (2025). [Drivmedelsanalys 2025](#). Stockholm: Mobility Sweden.
- Power Circle (2026). [ELIS – Elbilen i Sverige](#). Stockholm: Power Circle. Hämtad [2026-06-04].
- Rogers, E.M. (1962/2003). *Diffusion of Innovations*. 5th ed. New York: Free Press.
- White, L.V., Sintov, N.D. & Witkamp, B. (2022). [Why are charging stations associated with electric vehicle adoption?](#) Energy Research & Social Science, 89.
- Zhang, X.-B., Xu, J., Zheng, Y., Sari, R. & Chu, Y. (2026). [Electric vehicle adoption and energy prices: Empirical evidence from four Nordic countries](#). Energy Economics, 154, 109148.