

## Sverige väljer laddbart: 52,3% januari-april

Årets fyra första månader var andelen rena elbilar 27,4% och laddhybrider 24,9%, totalt 52,3% av nybilsregistreringen - nu är det vanligare att välja laddbart än allt annat tillsammans! Det visar 2030-sekretariatets genomgång av nybilsregistreringarna januari-april 2022.

Årets fyra första månader var andelen rena elbilar 27,4% och laddhybrider 24,9%, bensindrivna nya bilar 23,9 %, diesel 13,1% och icke-laddbara hybrider 9,4%. Etanolbilar stod för 0,8% och gasbilar 0,4%.

- Vi ser ett tredubbel trendbrott. Laddbart är nu det vanligaste valet på nybilsmarknaden, rena elbilar slår laddhybriderna och försäljningen drivs av privatpersoner. För Sveriges möjligheter att nå 2030-målet och för vår roll som förebild i omställningen är detta mycket glädjande, säger Mattias Goldmann, 2030-sekretariatet.

Mest registrerade elbil hittills i år är Kia e-Niro, före Volkswagen ID4 och Tesla Model Y. Av Kia Niro 4110 registreringar var 3150 eldrivna, 778 laddhybrider och resten mildhybrider – ett tydligt exempel på hur eldrift blir det nya normala. Volvo har bara en modell på elbilstopplistan, men dominerar laddhybridsförsäljningen med platserna 1, 3, 5 och 6.

Hållbart producerade biodrivmedel har en viktig roll i omställningen, betonar 2030-sekretariatet som därför är bekymrade över att andelen gasbilar minskar från redan låga nivåer. I april stod gasbilarna för blott 0,2% av nybilsregistreringarna mot 0,6% samma månad i fjol. Första gasbil ligger på 56:e plats bland klimatbonusbilarna och det finns bara tre på topp-100. Etanolbilarna stod i april för 0,6% av nybilsregistreringen.

- Att köra på biogas är klimatsmart, cirkulärt och att utnyttja avfall som annars slängs. Därför är det viktigt att politiken i både Sverige och på EU-nivå visar att man tror inte bara på biogasen som bränsle utan också fordonen som använder gasen.

Generellt varnar 2030-sekretariatet för de många och snabba förändringar av villkoren på marknaden som nu föreslås från politiken, med ändrad drivmedelsskatt i maj och förändringar i bonus-malus 1 juni, 1 juli och 1 januari. ”Sammantaget är förändringarna till fördel för fossilbilarna som vi vill bort från, och de skapar en ryckighet som gör det svårt för konsumenten att göra en rimlig bedömning av sina framtida kostnader.

De eldrivna lätta lastbilarna granskades särskilt av 2030-sekretariatet under konferensen eComExpo där 2030-sekretariatet var partner. Hittills i år har 1091 registrerats, upp 59% jämfört med samma period i fjol, men marknadsandelen ligger på under 10%. Bland de eldrivna lätta lastbilarna är Renault Kangoo etta före Peugeot Expert och Maxus E-Deliver. Utbudet ökar snabbt; på topp-20 är hela 9 modeller nya för året, men 2030 vill se förändrade regler för ökad försäljning.

- För att få en rimlig räckvidd, måste lätta lastbilar på el ha rejäl batterikapacitet. Därför är det viktigt att Sverige gör som så många andra EU-länder och låter eldrivna nyttofordon på upp till 4.25 ton få framföras på vanligt B-körkort. Det är också viktigt att nyttofordon undantas från planerna på pristak för bonus-malus; en hög prislapp här beror på dyr utrustning, inte lyx och flärd.

Antalet eldrivna bussar har däremot minskat, 44 hittills i år mot 67 samma period i fjol, men totalmarknaden har minskat ungefär lika mycket. För tunga lastbilar redovisar Mobility Sweden ingen bränsleslagsuppdelad statistik månad för månad, men 2021 var andelen 6.4 % på gas, 3,2 % el, 0,3% elhybrid och 0,1% etanol och resterande 90 % dieseldrivna. 2030-sekretariatet förutspår en ökning, bland annat eftersom utbudet ökat och premien för tunga lastbilar på el, etanol, gas eller vätgas nu är mer känd.

- Utöver det som syns i statistiken väljer åtskilliga åkerier att köra sina dieseldrivna lastbilar på HVO eller RME, med en betydande klimatnytta jämfört med att köra fossilt. Alla sätt att lämna det fossila bakom sig bör uppmuntras, särskilt nu när uppemot en tiondel av oljan som blir bensin och diesel är rysk medan nästan var tredje liter etanol kommit från Ukraina, säger Mattias Goldmann.

2030 är i slutfasen av att ta fram en samlad plan för nyttofordonens omställning, med fokus på kommande mandatperiod.

- Då måste det bli åka av om vi ska klara målen som politiken enats om. Omställningen av nya personbilar är nästan i hamn, om inte politiken blir för klåfingrig, men för nyttofordonen finns mycket kvar att göra, avslutar Mattias Golmann.

*All statistik kommer från Mobility Sweden.*

**För ytterligare information:** [www.2030-sekretariatet.se](http://www.2030-sekretariatet.se)  
[maria.stenstrom@2030sekretariatet.se](mailto:maria.stenstrom@2030sekretariatet.se) eller 073-444 15 48.