



RIKSFÖRBUNDET
M SVERIGE

RAPPORT



STORA ELBILSENKÄTEN

2026





Sammanfattning

Riksförbundet M Sverige har under sommaren 2026 gjort en undersökning av förutsättningarna hos de som i dag har en laddbar bil, elbil eller laddhybrid.

Undersökningen bygger på en digital enkät med 6 467 svar. Av resultatet framkommer att de som i dag har laddbar bil har inkomster över genomsnittet och till övervägande del äger sitt boende, framför allt egen villa. Det möjliggör enkel hemmaladdning till låga kostnader, och vid sidan av önskan att minska

sin egen klimatpåverkan och ett stort intresse för ny teknik, är det en ekonomisk avvägning som ligger bakom valet av laddbar bil. Dock har en eventuell klimatbonus inte varit avgörande för denna förhållandevis köpstarka grupp, utan snarare de lägre driftskostnaderna över tid. För att göra omställningen från fossilbränsleddrivna bilar möjlig för fler samhällsgrupper antyder däremot rapporten att en träffsäker klimatbonus och i hög grad möjlighet till smidig och billig laddning vid hemmet är avgörande.



Inledning

Sveriges riksdag antog 2017 ett klimatpolitiskt ramverk med det långsiktiga målet att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären senast år 2045, för att därefter uppnå negativa utsläpp.¹ Till de mål som ingår i det klimatpolitiska ramverket hör att utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikesflyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010.

Att inrikes transporter har så stor betydelse för möjligheten att nå klimatmålen är en effekt av att dessa – ej inräknat sjöfart och flyg – står för cirka en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser.² Den absoluta majoriteten, drygt 90 procent av transportsektorns utsläpp, står vägtrafiken för. Den stora andelen av utsläpp som kommer från vägtrafiken är en följd av att fordonen till största del fortfarande använder fossila bränslen. Trafikverket lyfter tre faktorer som påverkar vägtransporternas klimatpåverkan:

- Trafikarbetet – hur mycket vi kör med våra fordon.
- Energianvändningen per kilometer – hur mycket bränsle fordonen förbrukar per kilometer.
- Andelen fossila bränslen – mängden fossil bensin och diesel i förhållande till förnybar energi.

De två första punkterna är svåra att påverka, fordon körs generellt i den utsträckning det behövs och energianvändningen minskar endast med långsiktig teknisk utveckling, och det i allt mindre utsträckning. Det faktum att de höga bränslepriserna under 2020-talets tidiga år bara påverkade trafikarbetet i begränsad omfattning, visar att bilkörning är relativt okänslig för ökningarna i bränslepriser.³

Kvar återstår den tredje punkten, en omställning av fordonsflottan från fossila bränslen till i första hand laddbara bilar möjligen kompletterat med bio-bränslen. Det är en utveckling som Riksförbundet M Sverige står bakom, men för att få till en bred, fungerande och hållbar omställning krävs politiska och träffsäkra åtgärder.

¹ <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomstallningen/sveriges-klimatarbete/sveriges-klimatmal-och-klimatpolitiska-ramverk>

² <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/minskad-klimatpaverkan/transporternas-klimatpaverkan>

³ <https://www.trafa.se/vagtrafik/minskar-vagtrafiken-nar-branslet-blir-dyrare-13612>



Därför behövs Stora elbilsenkäten

Det finns i dag lättillgänglig information om hur stor andel av nyregistrerade personbilar som drivs med elektricitet eller en kombination av el och fossila eller biologiska bränslen. Det går också att se hur stor andel av den totala fordonsflottan som är laddbar, och var i landet dessa är registrerade. Men vi vet väldigt lite om vilka de är som har dessa laddbara bilar, när och varför de gjorde valet att köra laddbart och hur de har tillgång till eller använder sina bilar. Genom en stor, allmän och rikstäckande enkät har Riksförbundet M Sverige samlat in information direkt från brukarna av laddbara bilar.

Syftet är att undersöka vad det är som har fungerat för de som i dag har valt en laddbar bil, för att på så sätt förstå vilka åtgärder som krävs för att möjliggöra en omställning för fler. Samtidigt vill undersökningen se om det finns politiska styrmedel eller andra förutsättningar som inte är av större betydelse för bilkonsumenterna, men som kan binda upp medel från andra åtgärder.

Undersökningen, analysen av denna och presentationerna av resultaten har uteslutande genomförts av Riksförbundet M Sverige, och bekostats enbart med de medel som riksförbundet har tillgång till genom i första hand medlemsavgifter. Riksförbundet vill härmed rikta ett varmt tack till alla medlemmar som gjort detta arbete möjligt.



Bakgrundsinformation och kunskapsöversikt

När vi lämnade 2025 bakom oss fanns drygt fem miljoner personbilar i trafik i Sverige, vilket motsvarar 475 bilar per 1 000 invånare, enligt Trafikanalys rapport *Fordon i län och kommuner 2025*.⁴ Av dessa personbilar ägs närmare 80 procent av privatpersoner och 16 procent av bilarna är laddbara, aningen fler elbilar än laddhybrider. Andelen laddbara bilar ökar, men det sker långsamt bland annat beroende på den stora mängd fordon som ska bytas ut. Trots att 61 procent av alla 283 276 nyregistrerade personbilar under 2025 var laddbara, är det fortfarande över fyra miljoner bensin- och dieselbilar som ska bytas ut.

Samma rapport från Trafikanalys visar också att biltätheten varierar över landet. Glesbygdsområden, som ofta kännetecknas av långa resvägar och bristfälliga eller obefintliga kollektiva färdmedel, har högre biltäthet. Kommuner som Älvdalen (723 personbilar i trafik per 1 000 invånare), Malung-Sälen (690) och Torsby (689) är tydliga exempel på det. Mer tätbefolkade kommuner med utvecklad kollektivtrafik har färre bilar per invånare, som Sundbyberg (251) och Göteborg (323).

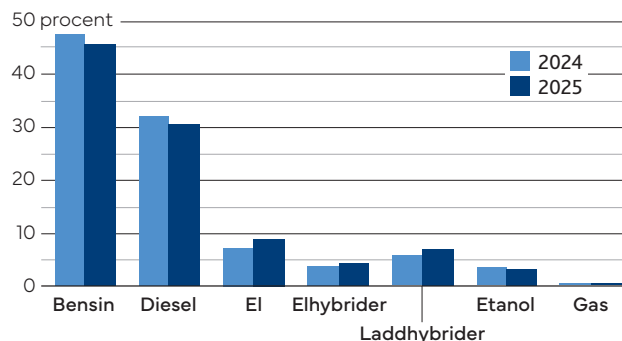
Några kommuner som Solna, Stockholm och Södertälje sticker ut genom att ha en markant större andel personbilar som ägs av juridisk person. Det antyder dock snarare att det är i dessa kommuner som företagen har sina säten, än att brukarna bor och verkar där.

Andelen laddbara personbilar i trafik varierar mellan länen, men med mindre skillnader, vilket framgår av tabell RS5 i Trafikanalys tabellverk till *Fordon i län och kommuner 2025*. Stockholms län sticker ut med 30,5 procent laddbara bilar, vilket till stor del beror på mängden nya bilar med juridiska ägare med säte i huvudstaden. I övrigt har de flesta län runt tio procent laddbara bilar i trafik, med några undantag:

- Västra Götalands län – 15,2 %
- Hallands län – 14,4 %
- Uppsala län – 14,3 %
- Norrbottens län – 8,3 %
- Gotlands län – 8,0 %
- Jämtlands län – 7,5 %

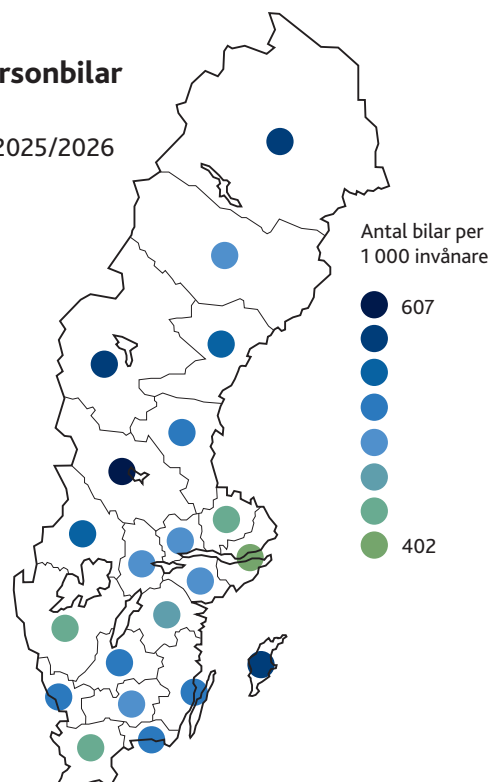
Andelen personbilar i trafik per drivmedel⁵

Årsskiftet 2024/2025 respektive 2025/2026



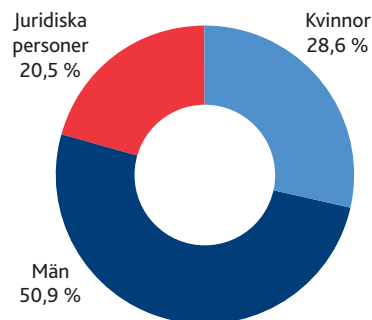
Antal personbilar i trafik

Årsskiftet 2025/2026



Fördelningen av antal personbilar i trafik per ägarkategori

Årsskiftet 2025/2026



⁴ *Fordon i län och kommuner 2025*, <https://www.trafa.se/vagtrafik/fordon>

⁵ Diagram: <https://www.trafa.se/vagtrafik/fordon>, *Fordon i län och kommuner 2025*

Det är försäljningen av nya laddbara bilar som förändrar med vilket bränsle fordonsparken drivs, och under flera år ökade andelen av nyregistrerade bilar som drevs helt eller delvis med el. Under 2024 och första halvan av 2025 minskade dock nyregistreringen av renodlade elbilar, visar Statistiska centralbyrån (SCB) med artikeln *Elbilsmarknaden har mattats*.⁶

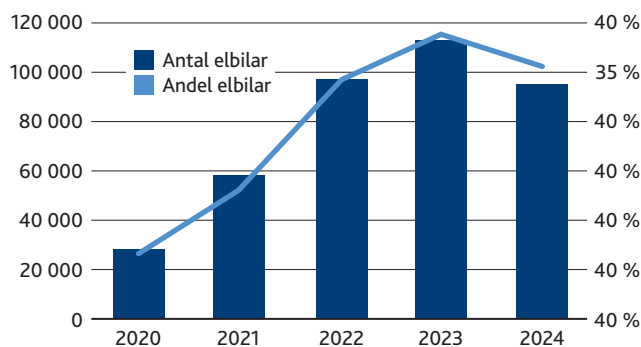
Det är framför allt privatpersoner som är mer tveksamma till att köpa en ny elbil, en köpvilja som började avta under 2023. SCB redogör för en minskning av nyregistrerade elbilar med över 20 procentenheter på två år för privatpersoner, och det är framför allt ett minskande intresse för privatleasing som låg bakom den nedåtgående trenden. Det är en trend som dock vände under 2025, då intresset för privatleasing åter ökade.⁷ Andra förklaringar som lyfts fram av SCB är ett generellt ekonomiskt läge, med höga räntor och inflation. Samtidigt togs miljöbilspremien bort i november 2022 och priset på fossila drivmedel har sjunkit, vilket minskar incitamentet för att köpa elbil.

Det är i stor utsträckning män som utgör de privatpersoner som köper en ny elbil. Medan 68 procent av alla nyregistrerade personbilar köps av män, är andelen för elbilar 75 procent, visar siffrorna från SCB. Medelåldern på ägaren till en nyregistrerad elbil 2024 var 50 år, vilket är något lägre än för bilar med andra drivmedel.

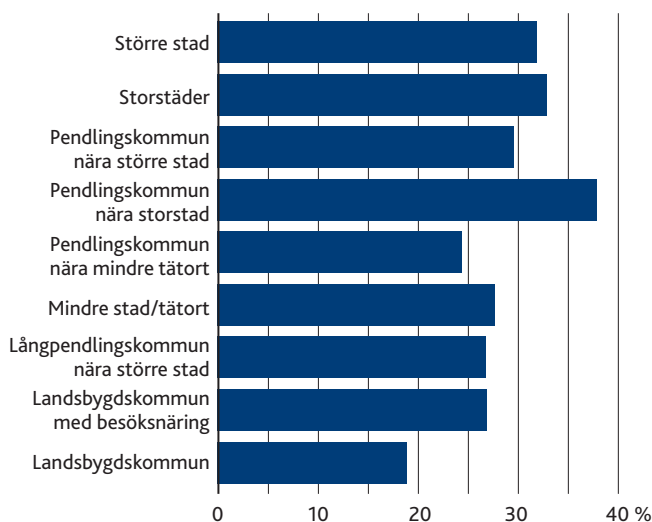
Det är framför allt personer som bor i en pendlingskommun nära storstad som köper elbil, följt av de som bor i storstad respektive större stad. I landsbygdskommuner respektive pendlingskommuner nära mindre tätort är andelen nyregistrerade bilar som drivs med el markant lägre.

Nyregistrerade elbilar 2020–2024⁸

Antal respektive andelar



Antal elbilar per kommungruppsindelning



⁶ *Elbilsmarknaden har mattats*, SCB, 2025-08-13: <https://www.scb.se/hitta-statistik/redaktionellt/elbilar>

⁷ *Privatleasing vänder upp*, Vroom, 2026-01-26: <https://www.mynewsdesk.com/se/vroom/pressreleases/privatleasing-vaender-upp-3427428>

⁸ Diagram: <https://www.scb.se/hitta-statistik/redaktionellt/elbilar>



Metodbeskrivning

Riksförbundet M Sveriges undersökning kring ägande och brukande av laddbara bilar är en kvantitativ studie som bygger på en digital enkät med hjälp av verktyget Questback. Inbjudan till enkäten har dels gått till medlemmar i M Sverige, dels till allmänheten. Medlemmar har bjudits in genom direktutskick och allmänheten genom annonsering i sociala medier – i första hand Facebook och Instagram – samt genom information i nyhetsmedia baserat på ett pressmeddelande den 17 juni 2026.

Såväl direktutskick som annonsering och pressmeddelande har länkat till en informationssida om enkäten, där undersökningens syfte och avsändare presenterats.

Valet av sociala mediekkanaler är baserat på den höga räckvidden till personer i relevanta åldersgrupper. Den dagliga räckvidden i åldersspannet 25–44 år är för Instagram 71 procent och för Facebook 70 procent, enligt *Mediebarometern 2025* från Nordicom vid Göteborgs universitet.⁹ Motsvarande siffror i spannet 45–64 år är 61 respektive 71 procent och för de mellan 65 och 85 år är räckvidden 42 respektive 60 procent för Instagram och Facebook.

Generellt använder kvinnor sociala medier i större utsträckning än män, men skillnaderna är inte avgörande. För Instagram är skillnaden större, då det är en plattform som är mer populär hos kvinnor, men så pass många män använder Instagram att det inte bedöms ha påverkat urvalet för undersökningen. Det är endast små skillnader beroende på utbildningsnivå och bostadsområde, vilket gör att enkäten genom dessa plattformar når ett tvärsnitt av befolkningen.

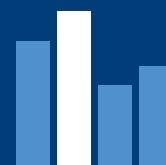
Enkäten var utformad med i huvudsak envälsfrågor, med möjlighet till att välja fler alternativ där så ansågs lämpligt. Exempelvis kunde respondenterna endast välja ett drivmedel för hushållets primära fordon, men välja fler alternativ för att ange sekundära fordon i hushållet. Respondenterna gavs också möjlighet att efter att ha besvarat enkäten lämna frisvar.

När enkäten avslutades den 26 juli 2026 fanns 6 467 svar, och av dessa var 32 procent lämnade av medlemmar i Riksförbundet M Sverige. I nedanstående redovisning av resultaten från undersökningen görs ingen skillnad mellan de som är medlemmar i M Sverige och de som inte är det, då analysen av undersökningen visar på endast mindre skillnader mellan dessa grupper. I de fall då det finns en tydligare skillnad redovisas detta i löpande text. Förutom de inlämnade svaren på enkätfrågorna valde också 1 186 respondenter att lämna ett eget frisvar eller kommentar till enkäten.



⁹ <https://www.nordicom.gu.se/sv/publikationer/mediebarometern-2025>

RESULTATET AV UNDERSÖKNINGEN



Vilka har svarat?

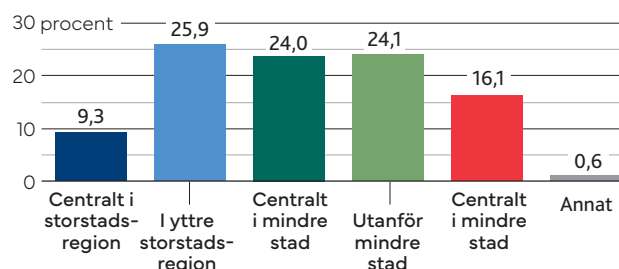
Av respondenterna är 89 procent män, vilket troligen är en större andel än hur fördelningen av ägarskapet ser ut. Men som SCB redovisat¹⁰ är män överrepresenterade som ägare till nyregistrerade elbilar – 75 procent att jämföra med 68 procent för bilar i allmänhet – vilket talar för att urvalet ligger närmare den faktiska ägarfördelningen än vad könsfördelningen först kan ge intryck av.

De som har svarat är i huvudsak i ålder 40–65 år (51 procent) och över 65 år (45 procent). De bor i mindre utsträckning centralt i storstad (9,3 procent) och i glesbygd (16,1 procent) med relativ jämn fördelning mellan yttre storstadsområde, centralt i mindre stad och utanför mindre stad, med cirka 25 procent per bostadsområde.

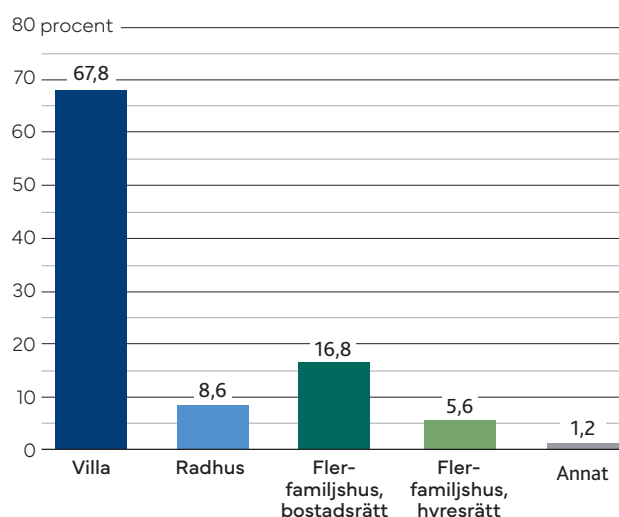
Egen villa är den i särklass vanligaste boendeformen (67,8 procent) följt av bostadsrättslägenhet (16,8 procent), radhus (8,6 procent) och hyresrättslägenhet (5,6 procent).

Ägarna av de laddbara bilarna som har besvarat enkäten uppskattar sitt hushålls ekonomiska situation som god. Var femte angav att de har en ekonomi markant över genomsnittet, 44,3 procent uppskattar den som strax över genomsnittet och 28,7 procent anser sig ha en genomsnittlig ekonomisk situation. Endast 5,9 procent uppskattar sin ekonomiska situation som under genomsnittet.

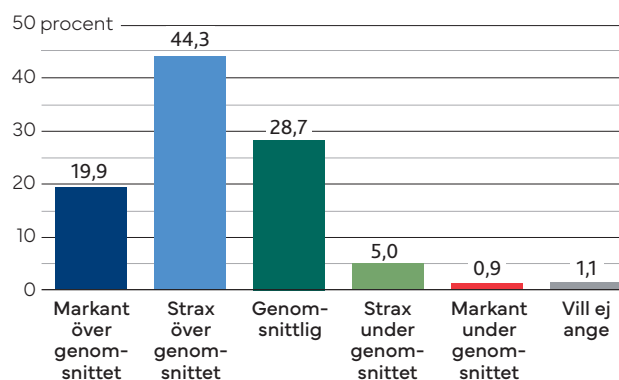
I vilket område bor du?



Vilken boendeform har du?



Hur skulle du uppskatta din ekonomiska situation?



¹⁰ <https://www.scb.se/hitta-statistik/redaktionellt/elbilar>

Hushållens bilar

En betydande majoritet – 82,6 procent – av de som svarat angav att hushållets primära bil är en elbil helt utan förbränningsmotor, medan 15,2 procent angav att den bil som vanligen används är en laddhybrid. De siffrorna avviker från Trafikanalys som rapporterar en jämnare fördelning mellan elbilar och laddhybrider, även om elbilarna även där är i majoritet.¹¹

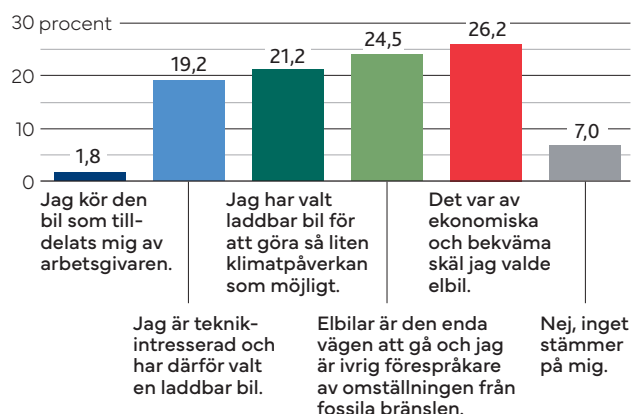
Det finns flera tänkbara förklaringar som möjligen även samverkar till denna skillnad. Undersökningen presenterades som *Stora elbilsenkäten*, vilket kan ha fått de med laddhybrid att anta att den inte gäller dem. Den förklaringen försvagas dock av att det i all kommunikation förutom rubriken talades om laddbara bilar, vilket förtydligades som omfattandes både elbilar och laddhybrider.

En tänkbar förklaring är också att de som har elbil, till skillnad från laddhybrid, har gjort ett tydligare bilval, är mer engagerade i sitt biläggande och därmed villigare att delta i en undersökning. Det stöds av att 65 procent beskriver sig själva som fordonsbrukare med någon form av övertygelse: teknikintresse, minskad klimatpåverkan eller att man ser sig som ivrig förespråkare av omställningen från fossila bränslen.

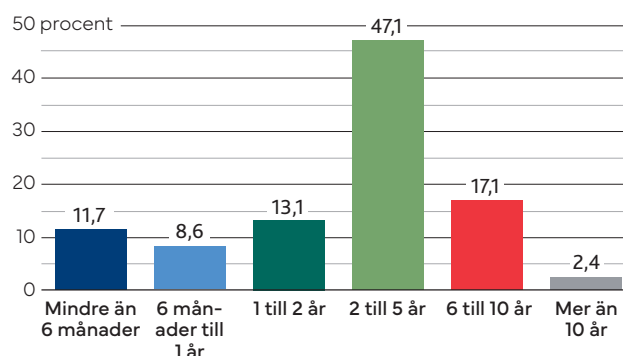
Frågan om laddhybrid eller elbil var också den där det finns större skillnader mellan respondenter som är medlem i M Sverige och de som inte är det. Bland medlemmar angav 64,1 procent att den primära bilen är en elbil, och 31,8 procent att det är en laddhybrid. Motsvarande siffror för de som inte är medlemmar är 91,5 procent respektive 7,3 procent. Även detta ger visst stöd åt tanken att icke-medlemmar som valt att besvara enkäten i större utsträckning ser sitt val av elbil som ett ställningstagande, medan medlemskåren i denna fråga bättre återspeglar hur det ser ut i den allmänna fordonsparken.

Det finns en bensin- eller dieselbil som andrabil i 37,2 procent av hushållen, medan 15,5 procent angav att andrabilen är laddbar – el eller laddhybrid. Majoriteten, 41,4 procent, angav dock att det förutom den laddbara bilen inte finns någon andrabil i hushållet. Intressant är också att de svarande uppgav att det har funnits en laddbar bil i hushållet förhållandevis länge. De flesta, 47,1 procent, angav att de kört laddbart i två till fem år, men hela 17,1 procent har haft laddbar bil i sex till tio år.

Stämmer något av dessa påståenden in på dig som brukare av laddbar bil? Endast ett alternativ är möjligt.



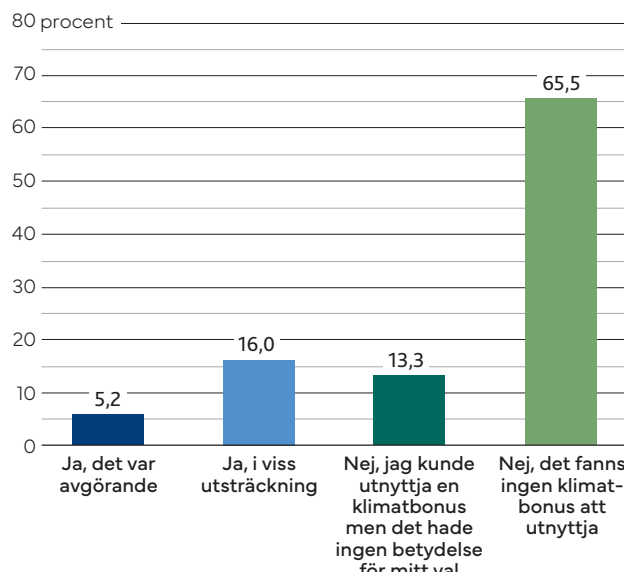
Ungefär hur länge har det funnits en laddbar bil i hushållet?



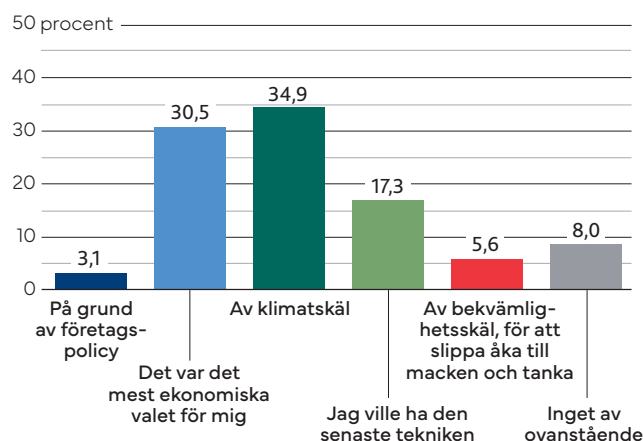
En absolut majoritet, 73,6 procent, äger sin laddbara bil. Även om det kan uppfattas som en förvånansvärt hög siffra, så stämmer den väl överens med Trafikanalys uppgifter om att 20,5 procent av det rullande personbilsbeståndet ägs av juridiska personer.¹² Privatleasing har tidigare varit intressant för många, men som SCB rapporterar har det intresset börjat avta.¹³ I enkäten angav dock drygt 13 procent att de har sin laddbara bil genom privatleasing, vilket är lika många som har den som förmånsbil eller tjänstebil. Drygt hälften av de som äger sin laddbara bil köpte den som ny, med den andra hälften jämnt fördelad mellan de som köpte en bil som gått under 3 000 mil (22,7 procent) och de som köpte en som gått längre än så (26,0 procent).

Olika former av bonussystem för att öka möjligheten för konsumenter att byta från bensin- eller dieselsbil till elbil har kommit och gått. När de som angav att de äger sin laddbara bil fick frågan om någon form av klimatbonus hade betydelse för valet av bil, svarade överraskande många att det inte hade det. Den största gruppen, 65,5 procent, angav att det inte fanns någon bonus vid tidpunkten för deras bilköp, medan 13,3 procent angav att det fanns en bonus att utnyttja men att den inte hade någon inverkan på deras val. Endast 5,2 procent angav att en klimatbonus var avgörande, medan 16 procent menade att det hade viss betydelse.

Hade någon form av klimatbonus betydelse för ditt val av bil?



Vad är det huvudsakliga skälet till att du valde en laddbar bil?



På frågan om varför man valt en laddbar bil svarade 34,9 procent att det var klimatskäl som var avgörande, medan 30,5 procent angav ekonomiska skäl. Det är värt att notera att så pass många angav ekonomiska skäl samtidigt som klimatbonusen inte var lika avgörande. Det är troligen de lägre driftskostnaderna som en följd av hemmaladdning och billigare service som varit avgörande i dessa fall. Ytterligare 17,3 procent angav att man som konsument sökte den senaste tekniken, 5,6 procent upplever laddbar bil som ett bekvämare billiv medan endast 3,1 procent angav att en företagspolicy ligger bakom valet.

¹¹ Fordon i län och kommuner 2025, <https://www.trafa.se/vagtrafik/fordon>

¹² Fordon i län och kommuner 2025, <https://www.trafa.se/vagtrafik/fordon>

¹³ <https://www.scb.se/hitta-statistik/redaktionellt/elbilar>



Hur bilen används

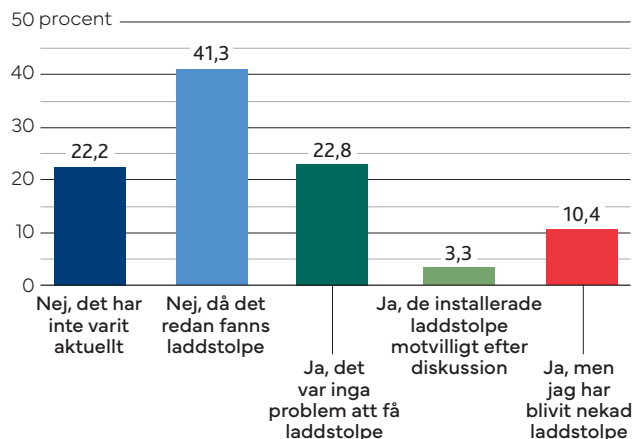
Med tanke på hur respondenterna bor och hur de beskrev sin ekonomiska situation är det inte förvånande att så många som 86,8 procent angav att de oftast laddar sin bil hemma. De allra flesta bor i egen villa, radhus eller bostadsrättslägenhet där man har större möjligheter att få en laddstation installerad. Cirka 6 procent angav att de i stället laddar på jobbet och dryga 7 procent laddar oftast vid publik laddstolpe.

De som angav att de bor i lägenhet, bostadsrätt eller hyresrätt, fick följdfrågan om de har bett om att få laddstolpe installerad av sin hyresvärd eller bostadsrättsförening och hur den begäran togs emot. För 63,5 procent har det inte varit aktuellt, och 22,8 procent angav att de bett om laddstolpe och utan problem fått en installerad. Tyvärr har samtidigt över 10,4 procent bett om laddstolpe hos sin hyresvärd eller bostadsrättsförening men blivit nekade det, och ytterligare 3,3 procent fick sin laddstolpe först efter diskussion. Tittar man dessutom enbart på de som bor i hyresrätt så har en fjärdedel begärt men blivit nekad att få laddstolpe installerad.

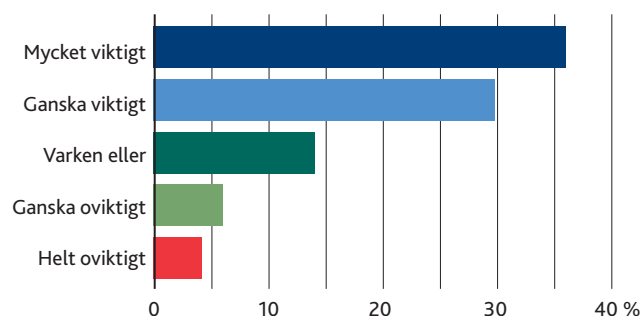
En ytterst liten andel, 4 procent, använder sin laddbara bil enbart för resor i närområdet. Desto vanligare är resor i närområdet och enstaka långresor (51 procent) medan 45 procent angav att de gör flertalet långresor med sin laddbara bil. De laddbara bilarna rullar också förhållandevis långt, där 30,4 procent angav en körsträcka på 1 000–1 500 mil per år, 26,3 procent upp till 2 000 mil och 30,6 procent kör över 2 000 mil per år.

Även om de flesta i undersökningen i huvudsak laddar hemma, så görs även många långresor där publik laddning är en förutsättning. I enkäten fick respondenterna värdera ett antal frågor kopplade till publik laddning i en femgradig skala från Mycket bra/viktigt till Mycket dåligt/Helt oviktigt. Av resultaten att döma är laddinfrastrukturen för publik laddning på god väg att leva upp till förväntningarna. När det gäller tillgång till publik laddning på hemorten angav 68,6 procent att de upplever den som bra eller mycket bra, och för tillgången till laddplatser längs de större vägarna är motsvarande siffra hela 82,7 procent. Endast 15,8 procent angav tillgången på hemorten som bristfällig, och längs de större vägarna ansåg bara 5,3 procent att den var ganska eller mycket dålig.

Har du bett om att få laddstolpe installerad hos din hyresvärd eller bostadsrättsförening?



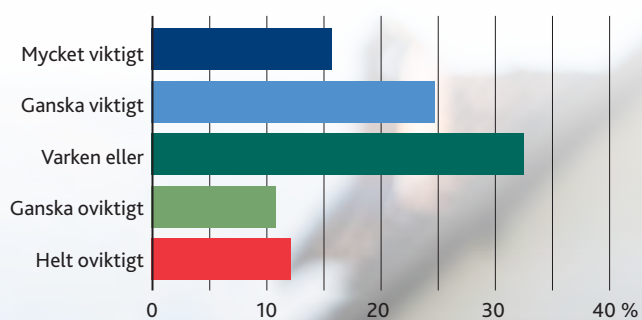
Kunna betala med bankkort när du laddar publikt



Funktionen hos laddstolparna bedömdes som acceptabel, men det angavs större brister i information om avtal och villkor. Möjligheten att betala med bankkort vid publik laddning är en fråga som många bedömde som betydelsefull: 46,1 procent angav det som mycket viktigt, och 29,9 procent som ganska viktigt.

Två frågor som bedömdes som ganska eller mycket viktiga gällde att veta bilens räckvidd vintertid – 48 procent angav ganska viktigt och 30,9 procent mycket viktigt – samt att elpriset håller sig på en förutsägbar nivå – 41,5 respektive 38,6 procent. Mindre intressant var möjligheten att använda elbilen som lastbalans hemma, något som 42,4 procent bedömde som ganska eller helt oviktigt och endast 30 procent som viktigt.

Det finns en bra bonus vid elbilsköp



Inte heller en bra bonus vid elbilsköp verkar avgörande för de som deltagit i undersökningen; 32,7 procent tycker varken eller i frågan, medan 45,4 procent anger det som ganska eller mycket viktigt.



Uppfyllda förväntningar och framtiden

Vi har sett av undersökningen att de flesta som har laddbar bil äger den, liksom de äger sitt boende och har möjlighet att ladda hemma. Klimatskäl och ekonomiska överväganden har ofta varit avgörande för valet av laddbar bil, men inte nödvändigtvis en klimatbonus för laddbara bilar. Det är helt enkelt förhållandevis välbärgade människor som gjort sitt val utan att uppleva sig vara beroende av politiska eller ekonomiska styrmedel.

På frågan om i vilken utsträckning den laddbara bilen har motsvarat konsumenternas förväntningar är det ytterst få som känner sig missnöjda – endast 2,1 procent angav att den laddbara bilen inte motsvarat förväntningarna. För 44,7 procent av de svarande har bilen överträffat förväntningarna och över en fjärdedel angav att bilen har vida överträffat de förväntningar de hade.

I frågan om bilen har motsvarat förväntningarna finns markanta skillnader mellan de som är medlem i Riksförbundet M Sverige och de som inte är det. Det är ungefär lika många som angav att den laddbara bilen har överträffat förväntningarna. Men bland medlemmarna angav 36,3 procent att det var ungefär som förväntat, medan endast 23 procent av icke-medlemmarna angav samma svar. Omvänt tycker 29,8 procent av icke-medlemmarna att den laddbara bilen vida överträffat förväntningarna, vilket motsvaras av endast 17,8 procent hos medlemmar i M Sverige.

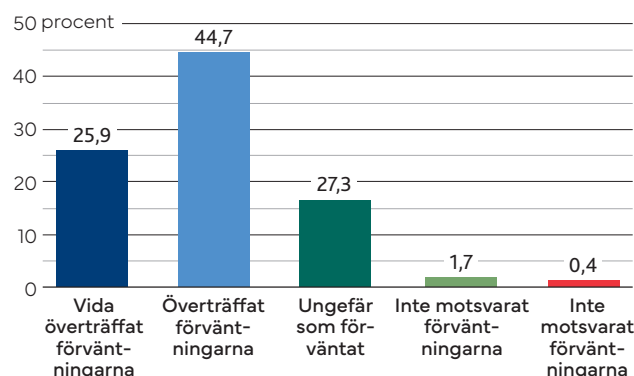
Skillnaden mellan medlemmar i M Sverige och icke-medlemmar och i vilken utsträckning de upplever att den laddbara bilen har levt upp till förväntningarna tål att resoneras kring. Vi har tidigare i rapporten i samband med fördelningen elbilar och laddhybrider berört att en stor andel av respondenterna förmedlar någon form av övertygelse kring elbilar, och nästan en fjärdedel av de svarande beskriver sig som ivriga förespråkare av omställningen från fossila bränslen. Den siffran ökar till 28 procent när vi tittar på icke-medlemmar, medan endast 17,4 procent av medlemmar i M Sverige beskriver sig som ivriga förespråkare. Av medlemmar är det i stället 27,1 procent som anger att de vill göra så liten klimatpåverkan som möjligt, en siffra som sjunker till 18,4 procent för de som inte är medlemmar. En tänkbar

förklaring kan vara att de ivriga förespråkarna bland icke-medlemmarna har angivit att den laddbara bilen i större utsträckning överträffat deras förväntningar, som ett led i deras övertygelsearbete. Men underlaget ger endast lite stöd för den förklaringen.

En annan och troligare förklaring är kopplad till vilka förväntningar man haft på sin bil. Den som har haft höga förväntningar kommer följaktligen i mindre utsträckning känna att bilen har överträffat dessa, utan snarare motsvarat förväntningarna vilket är vad medlemmar i M Sverige oftare har svarat. Det kan förklaras med vilken information man haft tillgång till inför sitt bilköp.

Konsumenttester av bilar utförs till största del av motorjournalister för i viss mån dagspress men huvudsakligen för fackpress och tidskrifter. Den typen av media läses av allt färre, enligt *Mediebarometern 2025*¹⁴ är det 16 procent av männen – vilka är i absolut majoritet i denna undersökning – i åldersspannet 45–64 år och 25 procent i gruppen 65–85 år som läser någon form av veckotidning eller månadsmagasin. Andelen som läser just motortidningar är därmed försvinnande liten och därför har färre möjlighet att ta del av oberoende konsumentjournalistik gällande aktuella laddbara bilar.

I vilken utsträckning har din bil motsvarat dina förväntningar?



¹⁴ <https://www.nordicom.gu.se/sv/publikationer/mediebarometern-2025>

Samtidigt får samtliga medlemmar i M Sverige tidningen *Motor* i tryck hem i brevlådan sex gånger per år. En nyligen genomförd läsvärdesundersökning visar att intresset för tidningen är stort och att den i stor utsträckning läses utförligt. Som en följd av det angav 45 procent av läsarna att provkörningar och tester i tidningen *Motor* till viss eller stor utsträckning har väglett dem vid bilköp. En tänkbar förklaring till att medlemmar i mindre utsträckning än andra upplever att deras laddbara bil har överträffat förväntningarna, är då att de i högre grad var pålästa och visste vad de kunde förvänta sig. Medlemmarnas förväntningar var troligen helt enkelt högre, och deras laddbara bilar motsvarade dem men överträffade dem inte. De visste vad de köpte.

De som ännu inte ställt om till laddbart

Enkäten inleddes med frågan om det finns en laddbar bil i hushållet. De som svarade nekande på den frågan (endast 3,4 procent) fick naturligtvis inte frågor om ägande, men i stället om de kommer att skaffa elbil i framtiden, vilket drygt 60 procent sade sig planera. Det rör sig därmed endast om något hundratal svar och några slutsatser kan inte dras av dessa. Av dessa har dock drygt hälften planer på att skaffa laddbar bil inom ett år. De flesta av dessa kommer att köpa en begagnad (40,5 procent) eller ny (36,6 procent) bil. Anmärkningsvärt är att endast 9,2 procent planerar att privatleasa en bil. Intresset för privatleasing bromsade in efter 2022, men har efter det återhämtat sig och privatleasing står 2026 för en större andel av nybilsförsäljningen än enkätsvaren antyder.¹⁵ Framför allt är det ekonomiska orsaker och klimatskäl som ligger bakom deras planer på att skaffa laddbar bil.

¹⁵ Privatleasing vänder upp, Vroom, 26 januari 2026:

<https://www.mynewsdesk.com/se/vroom/pressreleases/privatleasing-vaender-upp-3427428>

MOTOR



Stort elbilstest:

Den kinesiska offensiven

Tre nya modeller som sätter press på de etablerade märkena.

DOKUMENT

Polisens nya ögon på vägen.

PRISCHOCK

Hur blev bilen så dyr?

VILTGUIDE

Nu är djuren i rörelse.



Deltagarnas egna kommentarer

Enkäten avslutades med att deltagarna fritt fick lämna sina egna kommentarer kring ägandet och brukandet av laddbilar, förutsättningar för en lyckad omställning eller andra frågor och problem de stött på som användare av laddbara bilar. Sammantaget lämnades 1 186 frsvar som har analyserats och grupperats som tillhörande en av fem områden, vilka kortfattat redovisas här.



1. Laddinfrastruktur, laddning och betalningslösningar

Detta är det tydligaste temat och där den största andelen frsvar placeras. Respondenterna kommenterar här publika laddare, tillgången till laddning, snabbladdning, priser, olika betalningssystem och önskemål om enklare och mer enhetliga lösningar.

"Laddplatser för boende i hyreshus o i bostadsrätt, hur ska man ordna detta?"

"Bättre skyltning för publika laddstolpar."

"Det ska inte behövas mer än 8 appar för att vara säker på att kunna ladda publikt – ett bankkort ska räcka!"

"Enhetligt betalsystem vid publika laddstolpar. Ska inte behövas ett gäng appar för att ladda."



2. Kostnader och ekonomiska villkor

Många kommentarer handlar om ekonomin kring elbilsägandet: elpriser, laddkostnader, effekttariffer, skatter, andrahandsvärde och olika styrmedel.

"Jag kommer inte köpa någon ny elbil så länge effekttaxor finns. Går inte kombinera den typen av avgifter med en elbil som kräver höga effektuttag."

"Betydligt billigare att äga, när man väl har köpt den. Service och underhåll är i stort sett noll."

"Det är endast ekonomiskt möjligt att köra elbil om man har möjlighet att ladda hemma, vilket utesluter elbil för väldigt många. Orimligt ur ett omställningsperspektiv."

"Vi har solceller och batteri till dessa. Det gjorde valet av elbil före fossilbil ännu enklare. Drivmedlet är verkligen hemmaproducerat en stor del av året."

"Tycker att fler borde få elbilstöd, särskilt vi som har liten inkomst men som ändå vill ha elbil."

3. Elbilens praktiska egenskaper

Här kommenteras räckvidd, batterier, vinterkörning, prestanda, komfort, dragförmåga och hur bilen fungerar i vardagen. Många beskriver både för- och nackdelar.

"Prestandan i en elbil slår alla fossilbilar jag någonsin kört. Effekten kommer direkt oavsett om man står vid ett rödljus eller ligger i hög hastighet och ska köra om."

"Valt elbil för att den är tyst, stark, och naturligtvis inte släpper ut avgaser, men osäker på batterier och miljöpåverkan. Dragkrok och vikt på släp är ett problem idag med tunga elbilar."

"Effektiviteten, enkelheten och körbarheten är helt överlägsen i en elbil. Även enkelheten att kyla eller värma kupén är bättre och effektivare än alla varianter av fossilbilar."

"Köpte en begagnad VW ID4, 5 000 mil, som skulle klara 50 mil på en laddning. På sommaren når den bara upp till 33 mil på skärmen, på vintern blir det 28 mil. Men i praktiken när man kör motorvägar och uppförsbackar blir sträckan bara möjlig till max 20–23 mil."



4. Omställningen och energifrågan

En stor grupp svar handlar om varför man valt elbil eller hur man ser på omställningen. Här återkommer klimat, energiförsörjning, beroendet av importerad olja, solceller och svensk elproduktion.

"Jag tycker att oberoende av olja från (skurk)stater är en viktig anledning att köra på el."

"Jag laddar med solceller och batterier!"

"Köpte elbil när jag installerade solceller, mest för att solcellsladdaren ingick i leveransen och jag ville testa att funktionen fungerade. Köpte en begagnad elbil med kort räckvidd. Laddar bara hemma på solcellerna och körningen blir närmast gratis."

"Tycker det är viktigt att vi fasar ut oljan, inte bara för klimatet utan då vi förser diktaturer likt Ryssland med pengar. Vi kan ju tillverka mycket energi själva utan att importera."

5. Önskemål om mer kunskap, tester och framtidsinformation

En del kommentarer efterfrågar vägledning inför bilköp, jämförelser mellan olika tekniker och mer information om elbilens framtid.

"Att återvinna batterier från uttjänta eller skadade elbilar och laddhybrider borde fungera väl, men jag är osäker på hur det förhåller sig med det samt vad som görs för att få det att fungera. Gärna mer information om det samt om olika tekniker när det gäller batterier i fordon."

"Information om vad ett nytt batteri eller vad en batterireparation kostar är omöjlig att få fram. Detta borde redovisas av tillverkarna."

"Informationen om verklig räckvidd måste ges efter de varierande klimat- och vägförhållanden vi har i Sverige. WLT-protokollet uppfyller inte kraven på relevant konsumentinformation."

"Jag skulle uppskatta om det fanns jämförande information om kostnad för olika elbilars servicebehov under 10 000 mil. Samma med försäkringskostnader."

Slutsatser av undersökningen

De som har deltagit i undersökningen kör till övervägande del elbil, men där finns även en betydande del som har laddhybrid. Det är med endast få undantag förhållandevis välbärgade människor som äger sitt boende – i synnerhet egen villa – och även äger sin bil, vilken de köpt antingen ny eller som begagnad med tämligen få mil. Det innebär också att de i stor utsträckning har möjlighet att ladda hemma, vilket gör den laddbara bilen till ett ekonomiskt intressant val.

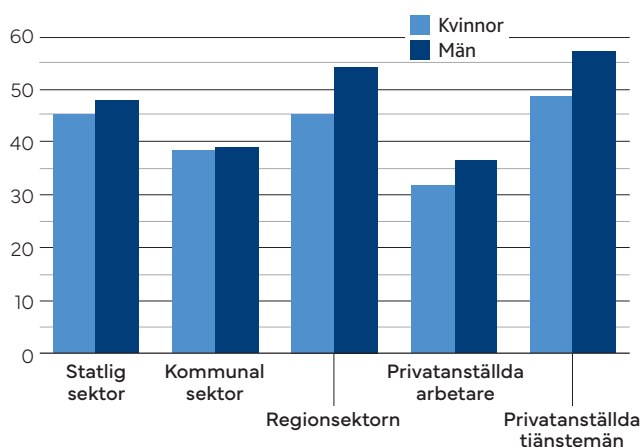
De ekonomiska förutsättningarna har således haft stor betydelse för val av bil, men önskan att göra ett mindre klimatavtryck och intresse för ny teknik har vägt minst lika tungt. Även om den ekonomiska frågan varit om inte avgörande så i varje fall betydelsefull, så verkar inte eventuella klimatbonusar ha påverkat lika starkt. Det är uppenbart att respondenterna till stor del haft förutsättningarna att kunna köpa sin laddbara bil utan hjälp av en klimatbonus, men att de uppskattar de lägre driftskostnaderna hos sin laddbara bil.

De svarande använder huvudsakligen sin laddbara bil som hushållets primära fordon, för såväl resor i hemorten som för längre resor. När de då inte har möjlighet att ladda hemma används publik laddning, vilket är det enda tydliga område där respondenterna är kritiska till hur det är att leva med laddbar bil. En tydlig irritation över höga elpriser och framför allt den mängd av olika appar som behövs för att effektivt kunna använda publik laddning är tydlig i undersökningen. Möjligheten att utan alltför stora kostnader kunna betala för publik laddning med sitt vanliga bankkort efterfrågas av många deltagare i deras frisvar.

Undersökningen vände sig till de som i dag har laddbar bil med syftet att se vad som fungerar för dem, och på så sätt förstå vad som krävs för att fler ska kunna ställa om från bensin- eller dieselbil till laddbart. Undersökningen visar att majoriteten av de som i dag har laddbar bil också har god ekonomi och ett boende som tillåter hemmaladdning. För dessa är en klimatbonus inte avgörande, men avsaknaden av svarande med lägre inkomster bör ses som en tydlig signal att en väl utformad klimatbonus skulle göra den laddbara bilen tillgänglig för fler inkomst-

grupper. Det skiljer enligt SCB¹⁶ över 20 000 kronor i månadslön mellan manliga tjänstemän respektive arbetare inom den privata sektorn, vilket påverkar förutsättningarna för att kunna köpa en laddbar bil. Även om en klimatbonus för elbilar inte är avgörande för höginkomsttagare, som är de som i dag har laddbar bil, är det troligt att det skulle göra

Medelinkomst 2025



stor skillnad för de med lägre inkomster och därmed skynda på omställningen.

Möjligheten till laddning hemma är uppenbarligen också en avgörande faktor till om man ska välja en laddbar bil – om man har råd – eller inte. Det är med den billigare laddningen vid hemmet som driftskostnaderna verkligen kan påverkas, något som undersökningen tydliggör. Av de respondenter som bor i hyresrätt har dock var fjärde bett sin hyresvärd om att få en laddstolpe monterad, men blivit nekad detta. Från den 29 maj 2026 kan förvisso en hyresgäst begära att få en laddstolpe monterad på sin parkeringsplats, men som Hyresgästföreningen betonar kan kostnaden för etableringen – som hyresgästen ska stå för – göra att det inte blir ekonomiskt hållbart för hyresgästen.¹⁷ Fastighetsägaren kan också avslå en sådan begäran med hänvisning till om det finns laddningspunkter på andra bilparkeringsplatser som används kollektivt.¹⁸

Undersökningen visar tydligt att de som i dag har laddbar bil har gjort ett medvetet val där klimatfrågan, privatekonomin och ett intresse för ny teknik varit avgörande. Det tyder på god tillgång till in-

¹⁶ <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/utbildning-jobb-och-pengar/medelloner-i-sverige>

¹⁷ <https://www.hemhyra.se/nyheter/ny-lag-ger-hyresgaster-ratt-att-installera-laddstolpe-men-de-maste-sjalva-sta-for-notan>

¹⁸ <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/2026/03/prop.-202526148>



formation om laddbara bilars fördelar och fossila bränslens negativa inverkan på klimat och miljö. I undersökningens frisar finns ytterst få som oroar sig för räckvidden eller batteriernas livslängd. Samtidigt är detta två farhågor som ofta lyfts i den allmänna diskussionen om elbilar av många som fortfarande använder fossila bränslen, något om inte minst framkommer i kommentarsfälten till M Sveriges inlägg om elbilar på sociala medier. Här vilar ett ansvar på bland annat de oberoende medierna att bedriva informerande konsumentjournalistik som underlättar för framtida bilköpare att göra välgrundade val.

Däremot är skillnaderna i attityd och åsikt kring miljö- och klimatfrågorna inte uppseendeväckande stora mellan hög- och låginkomsttagare eller de med längre eller kortare utbildning, enligt SOM-institutets rapport 2026:19 *Miljö- och klimatopinion i Sverige 2025*.¹⁹ Generellt accepterar svenskarna varningarna om negativa klimatförändringar och vill bidra till en omställning, även om höginkomsttagare med längre utbildning i viss utsträckning ställer sig mer positiva till förändringar än de med lägre inkomster och kortare utbildning. Men det är uppenbart att viljan finns där, även om många saknar möjligheten när det gäller val av bil.

Med en väl utformad och träffsäker klimatbonus för elbilar, ökade möjligheter till laddning vid hemmet och mer lättillgänglig information om elbilar kan en omställning från bensin- och dieslbilar påskyndas. Det är också en förutsättning om Sverige ska klara de uppsatta klimatmålen.



¹⁹ *Miljö- och klimatopinion i Sverige 2025*, SOM-institutet, 2026: <https://www.gu.se/som-institutet/resultat-och-publikationer/rapporter>



RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE

Fridhemsgatan 26

020-21 11 11

msverige.se



Text: Henrik Nyberg
Form: Jan J Backman
September 2026