



Henrik Idermark - MRF

Motorbranschens Riksförbund

Fordonsåret 2025

Försäljning av personbilar

Marknad - registreringar



Personbilar

- 2021 - 257 555
- 2022 - 288.002
- 2023 - 289.665
- 2024 - 269 498
- **2025 - 272 998**
- **202602 - 35 382** (202502 - 39 240)

Andel BEV

2021 - 21%
 2022 - 33%
 2023 - 41%
 2024 - 35%
 2025 - 37%
 2026-02 - 41%

Transportbilar <3,5 ton

- 2022 - 34.514
- 2023 - 43.703
- 2024 - 38 318
- **2025 - 33 458**
- **202602 - 5 051** (202502 - 4 769)

Andel laddbart

2021 - 10%
 2022 - 15%
 2023 - 20%
 2024 - 22 %
 2025 - 29%
 2026-02 - 28%

Tunga fordon >16 ton

- 2022 - 5.481
- 2023 - 6,620
- 2024 - 5 230
- **2025 - 5026**
- **2026 - 606** (202502 - 776)

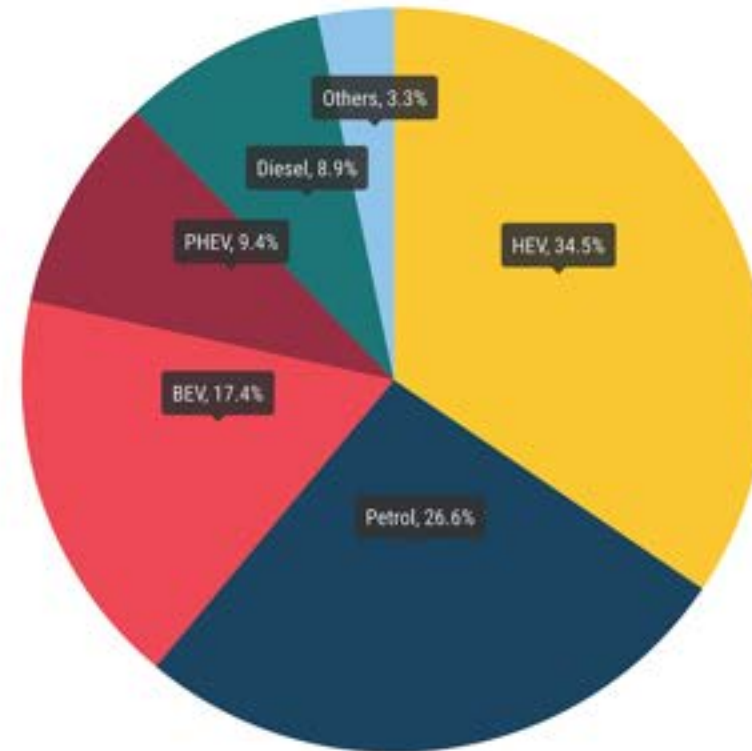
Andel laddbart

2021 - 0%
 2022 - 3%
 2023 - 4,3%
 2024 - 6,5 %
 2025 - 7,5 %
 2026 - 12%

Försäljning nya personbilar - EU

NEW EU CARS BY POWER SOURCE, FULL-YEAR 2025

■ Petrol ■ Diesel ■ Battery electric vehicle (BEV) ■ Plug-in hybrid vehicle (PHEV) ■ Hybrid electric vehicle (HEV) ■ Others
% market share



10 i topp – Försäljning nya personbilar 2025

Märke	Andel 2025
Volvo	17,9 %
Volkswagen	14,2 %
Toyota	8,1 %
Kia	7,3 %
Mercedes-Benz	6,4 %
Skoda	6,1 %
BMW	5,5 %
Audi	5,5 %
Peugeot	3,3 %
Polestar	2,8 %

MRF

Begagnatmarknaden för 2025



- Antalet sålda begagnade bilar ökade till 1 253 258 bilar
- Ca hälften av sålda begagnade bilar är nyare än 10 år
- Andelen laddbara uppe på 28%
- Fortfarande hög export (125 000 inkl llb) men trenden är sjunkande



För att sprida kunskap om infrastrukturen och transporterna i Sverige



Elfordon

Säkerhet och batterihantering

- SIS Standard
- MSB (MCF) Myndigheten för civilt försvar - vägledning
- Batteriförordningen – återbruk av batterier

Standard

SIS/TK517

Deltagare	If Skadeförsäkring AB, Stockholm	Scania CV AB, Södertälje
AB Volvo, Göteborg	Inmotion Technologies AB, Stockholm	Sveriges Biläturvinnare Riksförbund Service AB, Stockholm
Charge Amps AB, Solna	Intertek Semko AB, Kista	Volvo Car Corporation, Göteborg
CTEK Sweden AB, Vikmanshyttan	Maskinleverantörerna, Stockholm	Volvo Group Trucks Technology, Göteborg
Denser Konsult AB, Göteborg	MRF Motorbranschens Riksförbund, Stockholm	Volvo Lastvagnar AB, Göteborg
Electreon AB, Huddinge	Northvolt AB, Stockholm	Volvo Technology AB, Göteborg
Fogmaker International AB, Växjö	Northvolt Systems AB, Stockholm	
Fordonsbranschkonsult i Sverige AB, Stockholm	Polestar Performance AB, Göteborg	
IF Metall, Stockholm	RISE Research Institutes of Sweden AB, Borås	

Standard

El- och hybridfordon – säkert elarbete spänningsklass B

SIS Svenska
Institutet för
Standarder

ftSS 77:2025(sv)

SIS/TK 517

Datum: 2025-12-03

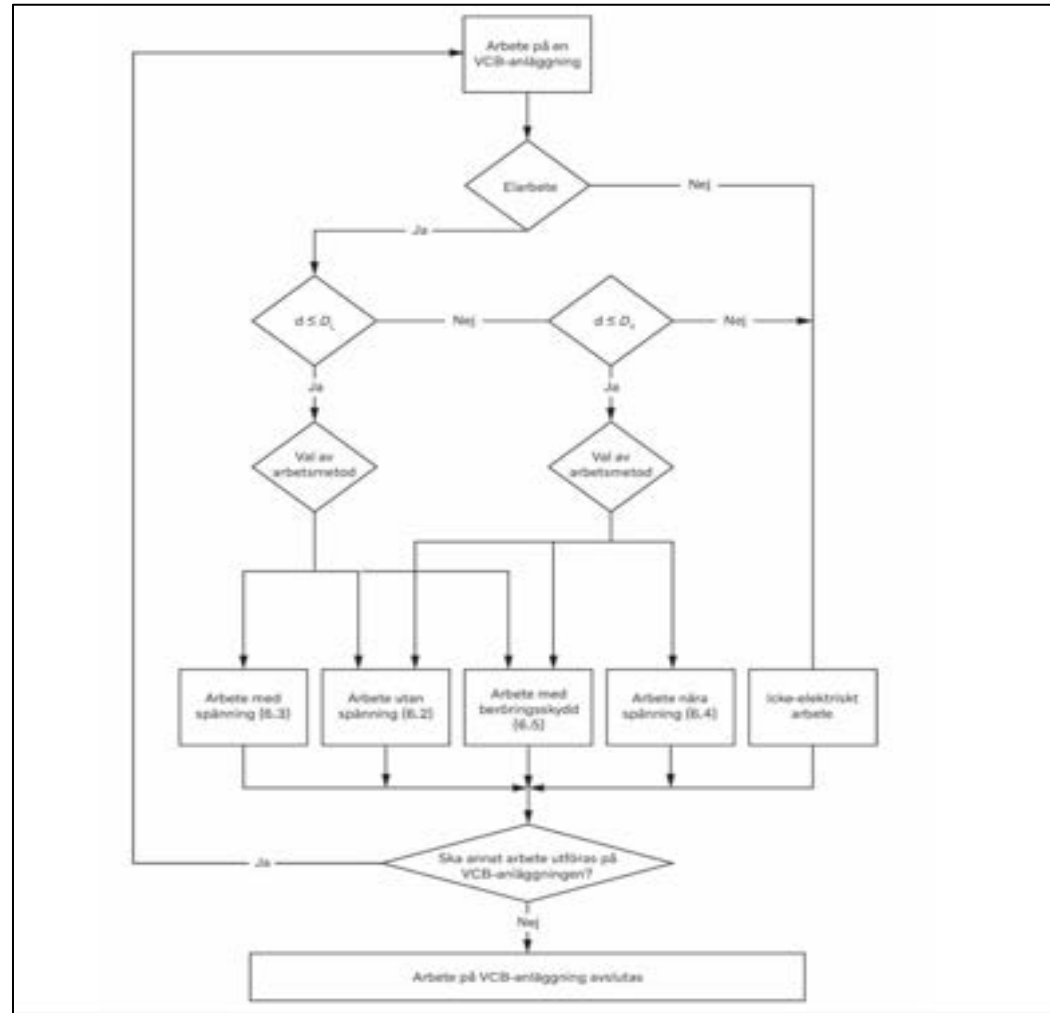
ICS:

El- och hybridfordon – Säkert elarbete i spänningsklass B
Electric and hybrid vehicles – Safe electrical work in voltage class B

ftSS 77, förslag till Svensk Standard

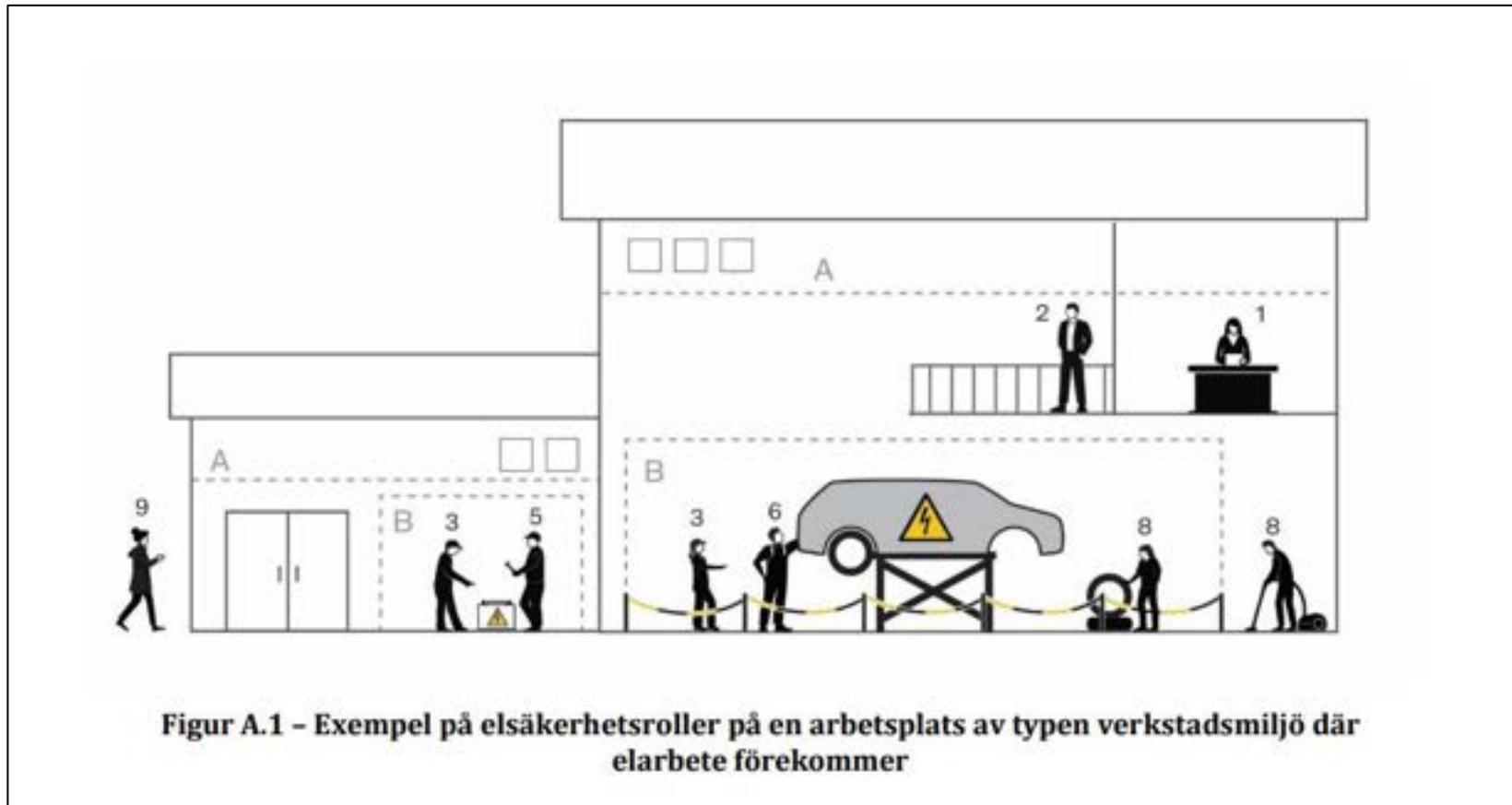
Standard

Elektriskt eller icke elektriskt arbete



Standard

Elsäkerhetsroller - verkstadsmiljö



Standard

Remiss

Säkert elarbete med el- och hybridfordon – Remisswebbinarium

Vill du bidra till säkrare arbetsmetoder och samtidigt veta mer om förslaget till ny svensk standard SS 77 Standarden är framtagen för att minska risken för elchock, ljusbåge, kortslutning och andra personskador vid arbete på el- och hybridfordon samt liknande produkter.



Tid och plats

Datum: 6 februari

Tid: 15:00 - 16:00

Plats: Digitalt via Teams

Kostnadsfritt!

Anmälan

Läs mer

Här hittar du mer information om kommittén.

El- och hybridfordon



Vägledning

Säker utbyggnad och användning av laddinfrastruktur för laddbara fordon



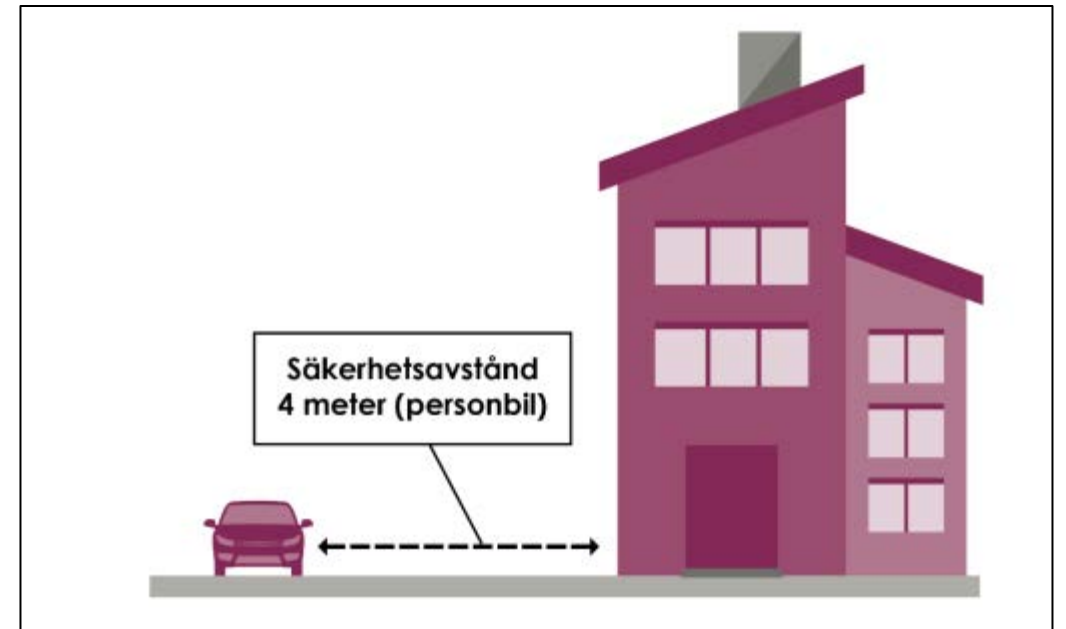
MCF

Uppställning av batteriskadade elfordon

MSB genomfört en studie för att ta fram rekommendationer för säkerhetsavstånd från elfordon med skadat batteri till byggnader eller annat brännbart material.

Tabell 3. Rekommenderade säkerhetsavstånd från ett batteriskadat elfordon

Typ av elfordon	Säkerhetsavstånd
Elbil (personbil)	4 m
Elbuss	8 m
Ellastbil utan last	5 m
Ellastbil med last	12 m



Uppställning av batteriskadade elfordon

Barriär som brandskydd vid batteriskadade elfordon

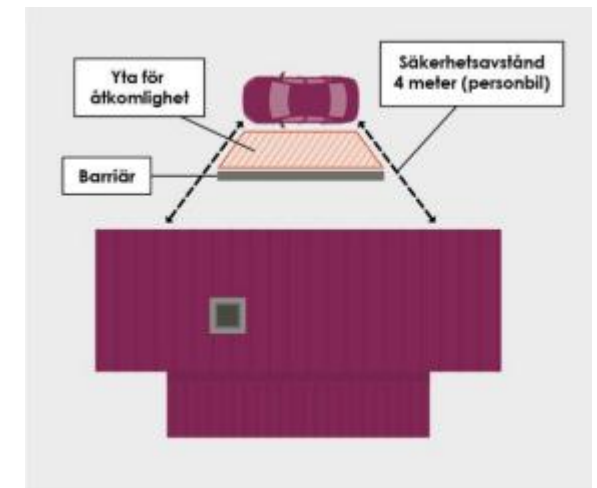
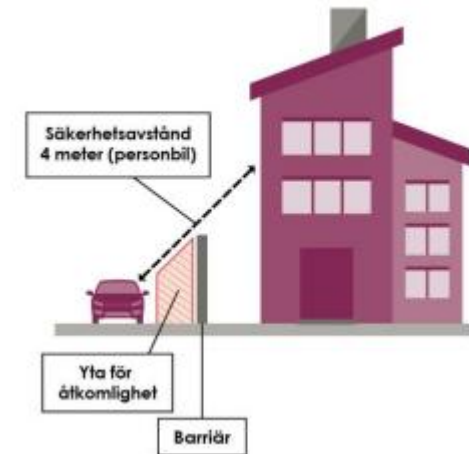
För att kunna minska avståndet mellan ett misstänkt batteriskadat elfordon och det som ska skyddas kan man placera en barriär mellan fordonet och det skyddsvärda.

Brandklass EI 30

Exempel utgörs av betongblock, sandwichkonstruktion med stålplåt (då isolering krävs för att uppfylla rätt brandklass) eller andra material.

Material som kan motstå både väder, förväntad mekanisk påverkan (exempelvis påkörning) och släckvatten

Avståndet mellan barriären och fordonet behöver vara anpassat så att en släckinsats kan utföras på samtliga sidor av fordonet



MCF

Yttrande på remiss



För bilbranschens bästa

FORDONS
BRANSCHEN

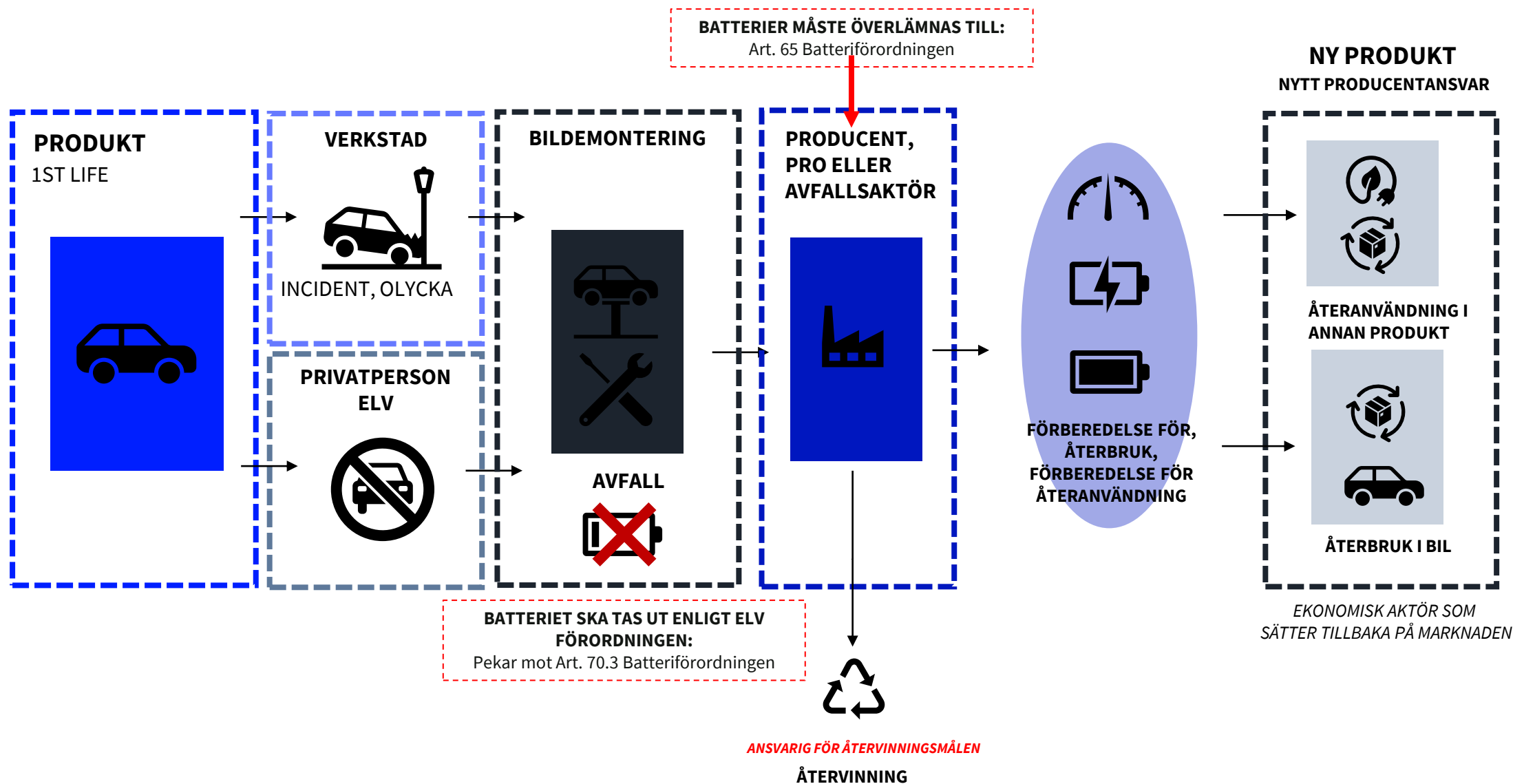
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB

MSB 2024-05112

Yttrande angående remiss ” Säker utbyggnad och användning av laddinfrastruktur för laddbara fordon” (MSB2559)

BATTERIFÖRORDNINGEN

NUVARANDE TOLKNING AV NATURVÅRDSVERKET FÖLJER INTE DEN LINJEN





KONSEKVENSER

FÖR ELBILSÄGARE, BEGAGNATMARKNAD & FÖRSÄKRING



● Tillgången på begagnade batterier

En fungerande marknad för begagnade batterier är avgörande för rimliga reparationskostnader och hållbara försäkringsnivåer. Utan återbruk blir tillgången begränsad, priserna stiger och hushåll samt företag får betala notan.

● Om allt måste tillbaka till tillverkaren

Om varje batteri, oavsett skick, måste skickas till producenten riskerar vi onödiga transporter, längre stillestånd, högre försäkringskostnader och sämre tillgång på reservdelsbatterier för reparationer.

● Begagnatmarknaden – nyckeln till elektrifiering

Utän tillgång till reservbatterier tappar äldre elbilar i värde. Det gör det svårare att sälja en gammal bil och köpa en ny. En fungerande reservdelsmarknad för batterier stärker hela kedjan – från hushåll till nybilsförsäljning.



LÄRDOM FRÅN NORGE

BATTERIVEILEDEREN (MIJÖDIREKTORIATET)



● Fall-till-fall-bedömning

Norge gör en tydlig åtskillnad mellan batterier som verkligen är kasserade och de som är fullt brukbara. Bedömningen avgörs av dokumentation och syfte, inte av att batteriet råkar sitta i ett fordon som skrotas.

● Direkt återanvändning – inte nytt utsläppande

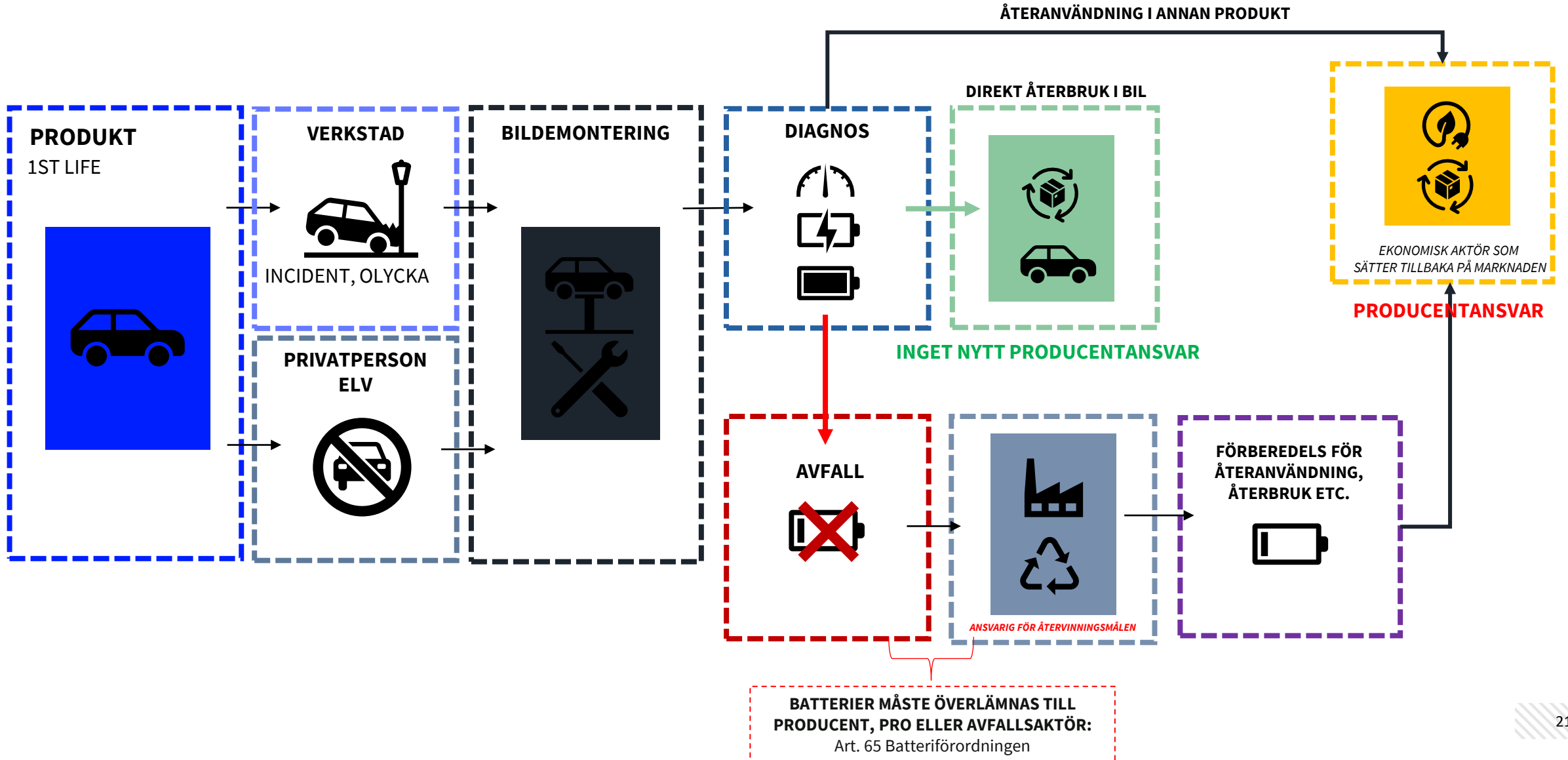
När ett batteri återanvänds direkt betraktas det inte som ett nytt utsläppande på marknaden. Därmed krävs inget nytt producentansvar vilket underlättar cirkulärt flöde och sparar resurser.

● Återtillverkning kräver nytt ansvar

Om ett batteri repareras, byggs om eller ändrar funktion räknas det som en ny produkt. Då utlöses nytt producentansvar – en tydlig och rättvis gräns mellan återbruk och nyproduktion.

BATTERIFÖRORDNINGEN

AVFALLSKAPITEL INFÖRS 18 AUGUSTI 2025, NORSK TOLKNING



Tack!
Kontakta mig gärna.

Henrik Idermark

henrik.idermark@mrf.se

