

Miljöfordonsdiagnos 2026



Miljöfordonsdiagnos 2025 har genomförts av Miljöfordon Sverige och Dun & Bradstreet.

Pernilla Hansson, projektledare Miljöfordon Sverige

2026-04-17

Innehållsförteckning

Sammanfattning Miljöfordonsdiagnos 2026 - tävlingsresultat.....	3
Sammanfattning Miljöfordonsdiagnos 2026.....	5
Metod och syfte	7
Genomförande	8
Miljöfordonsdiagnosens innehåll	9
Bästa kommun och region 2026.....	11
Störst förbättring kommun och region 2026	13
Bästa Elbils- och Gasbilskommun 2026.....	15
Utveckling okt 2009 – dec 2025	17
Fossiloberoende fordonsflotta – vad är det?	28
Goda exempel – reducerade koldioxidutsläpp 2010-2025	31
<i>Fossiloberoende genom minskning av totala koldioxidutsläpp</i>	<i>31</i>
<i>Fossiloberoende genom minskning av fossila koldioxidutsläpp</i>	<i>33</i>
Goda exempel – Trendlinjer för kommuner och regioner	36
Miljöfordonsdiagnos - bästa län och länsbästa kommuner 2026	41

Sammanfattning Miljöfordonsdiagnos 2026 - tävlingsresultat

Miljöfordonsdiagnos är ett webbverktyg som hjälper till att granska kommuners och regioners fordonsflottor. Miljöfordonsdiagnos har genomförts för sjuttonde året i rad. I Miljöfordonsdiagnosen redovisas olika parametrar som kan användas som indikatorer på hur långt en organisation kommit i sitt energi- och klimatarbete avseende fordonsflottan. Miljöfordonsdiagnos kan även presentera snabba fakta om kommuner och regioners fordonsflottor. Dessutom visar vi på kommuner som kan bidra med kunskap genom att stå som goda exempel i varje län

Miljöfordonsdiagnos är också en tävling där resultaten i de olika kategorierna betygssätts och vinnare utses.

Årets vinnare är:

Bästa kommun: Kungsbacka, Salem och Vara

”I år är det tre kommuner som får full poängutdelning och därmed delar på segern som Sveriges Bästa. Förutom Kungsbacka, som vann även förra året, lyckas även Salem och Vara nå toppresultatet 45 poäng. De slår tvåorna Stockholm, Sävsjö, Vårgårda och Östersund med en poäng.

De tre kommunerna som når toppbetyg får alltså 25 av 25 möjliga poäng för personbilar samt 20 av 20 möjliga poäng för lätta lastbilar. Trots att alla får toppbetyg finns det ändå skillnader i deras fordonsflottor. Det är bara Kungsbacka som har gasfordon, Salems personbilar är samtliga elfordon och Vara har högst andel lätta lastbilar som drivs med el.”

Bästa Region: Region Kalmar och Region Skåne

”Även i år delar Region Kalmar och Region Skåne på segern i klassen bästa region. Det gör de med samma poängsumma som förra året. Med sina 42 poäng vinner de före årets trea, Region Östergötland, med två poängs marginal.

Region Skåne får full pott, 25/25 poäng för sina personbilar. Att de når högsta betyg även i indikatorn miljöbilar (personbilar) gör att de slår Kalmar på personbilssidan. Skånes andel fossiloberoende fordon når även i år 100 procent både för personbilar och lätta lastbilar något bättre än Kalmar som har drygt 90 procent i respektive kategori. När det gäller de lätta lastbilarna tar dock Region Kalmar en poäng mer än Skåne för indikatorn energieffektivitet vilket ger dem den avgörande poängen för delad vinst. Båda regionernas fordonsflottor består av el-, gas- och HVO100-fordon. Kalmars fordonsflotta har en högre andel el- och HVO100-fordon än Skåne. Skåne har en högre andel gasfordon än Kalmar.”

Störst förbättring kommun: Vännäs kommun

”I år står Vännäs kommun som segrare i kategorin störst förbättring med 29 poängen och har en poäng till godo på tvåorna Luleå och Vara.

Vännäs tar hem segern genom de effekter det ger att ha införskaffat el-, laddhybrid- och HVO100-fordon och att dessa fordon har höga säkerhetsbetyg. Luleå och Vara får högre totalpoäng för de lätta lastbilarna men det är betygen för Vännäs personbilar som avgör och ger dem segern.”

Störst förbättring region: Region Västerbotten

” I år är det Region Västerbotten som tar hem segern med konkurrenterna en bit efter. Man ökar sitt innehav av elfordon med cirka 30 på personbilssidan och med 5 elfordon på lätta lastbilssidan vilket ger effekt i flera kategorier. Region Kronoberg tar hem en andraplats genom att få bra betyg i flera kategorier på personbilssidan. Det är dock Västerbottens goda resultat på lätta lastbilssidan med fler el- och HVO100-fordon som gör att de vinner.”

Sammanfattning Miljöfordonsdiagnos 2026

- Salem är årets bästa elbilskommun. De har 86 procent elfordon. En ökning med sex procentenheter sedan förra året
- Luleå är årets elbilsraket då de ökar sitt elbilsinnehav med 20 procentenheter. Ett ökat elbilsinnehav med 113 fordon från 78 till 191, motsvarande en ökning på 145 procent
- Flest elfordon till antalet har Göteborg och Stockholm med 1 078 respektive 695
- Totalt finns 14 600 elfordon i kommunerna, en ökning med 2 000 under året. Det gör elfordon till det vanligaste fordonsslaget i kommunorganisationer
- Arvika kan uppmärksammas då de går från 8 till 31 elbilar. Det motsvarar en ökning på 290 procent
- Eslöv är årets bästa gasbilskommun och når en andel på 79 procent trots en liten minskning sedan förra året
- Vi utser i år Emmaboda till årets gasbilsraket. De har ökat sitt innehav med 11 fordon vilket motsvarar en ökning med sex procentenheter eller 25 procent
- Malmö har flest gasfordon med 808. Totalt finns det 10 300 gasfordon
- Bäst på fossiloberoende fordon (personbilar) i kommuner är Eskilstuna och Salem med 100 procent
- Bäst på fossiloberoende fordon (lätta lastbilar) med 100 procent är sju kommuner: Eskilstuna, Gagnef, Huddinge, Lekeberg, Skinnskatteberg, Vara och Vaxholm
- Bäst på fossiloberoende fordon i regioner är Region Skåne med 100 procent för både personbilar och lätta lastbilar. Region Västmanland når 100 procent fossiloberoende personbilar
- Salem är ensam om ett medelvärde på 0 g fossil koldioxid/km för sina personbilar då samtliga är elfordon
- Fem kommuner kommer under 5 g fossil koldioxid/km, Salem (0 g), Östersund (2 g), Lund (2,2 g), Alvesta (2,9 g) och Eskilstuna (3,1 g)
- Två regioner når 5 g fossil koldioxid/km, Skåne (3,2 g) och Västmanland (4,4 g)
- Salem toppar listan över högst andel miljöbilar för personbilar med 100 procent. Vara toppar listan över lätta lastbilar med 98 procent.
- Av Regionerna har Skåne högst andel miljöbilar med 92 procent av personbilarna medan Region Östergötland, med sina 53 procent, toppar listan över de lätta lastbilarna

- Beräknat på energieffektivitet är det sex kommuner som når en 70 procentig (eller högre) reduktion av totala koldioxidutsläpp: Salem, Vara, Kävlinge, Östersund, Stockholm och Kungsbacka
- Beräknat på climateffektivitet når 89 kommuner en 70-procentig reduktion av fossila koldioxidutsläpp (se tabell sid 33) vilket, i princip, är en tredjedel
- Region Jämtland Härjedalen når, som första region, 70 procent reduktion av totala koldioxidutsläpp
- Nio regioner når en 70 procentig reduktion av fossila koldioxidutsläpp (se tabell sid 33)
- Hallands län är bästa län och ensamma med att nå en medelpoäng på 40. Bästa kommun i länet är Kungsbacka som också är en av tre vinnare i Miljöfordonsdiagnosen
- Det finns flera kommuner som är länsbäst i Miljöfordonsdiagnosen trots att de inte är största kommun i sitt län som Oskarshamn, Sävsjö och Vara

Metod och syfte

Miljöfordonsdiagnos är en granskning av kommuners och regioners fordonsflottor. Syftet med granskningen är dels att tydliggöra hur organisationernas fordonsflottor står sig mot de av riksdagen uppsatta miljömålen avseende fossilbränsleoberoende 2030, dels att hjälpa organisationerna att få en bra överblick över sin totala fordonspark genom fordonens energi- och klimatprestanda. Miljöfordonsdiagnos har nu genomförts för sjuttonde året i rad.

Miljöfordonsdiagnos startade som ett projekt med stöd från Trafikverket, Energimyndigheten och Sveriges Kommuner och Regioner. Efter avslutad projekttid drivs verktyget vidare och har ca 100 användare. Användaravgiften är låg, 3 500 kr/år och deltagare. Kommuner och regioner som deltar i våra olika projektet kan få tillgång till en gratis men enklare version av verktyget.

Resultaten för miljöbilsandel har under flera år använts i RKAs databas Kolada/KKiK. Från och med 2022 används i stället resultaten för fossiloberoende fordon.

Metoden går ut på att hämta information från Transportstyrelsens register för samtliga fordon som finns registrerade hos alla kommuner och regioner, även för de organisationer som inte aktivt deltar. För fordon registrerade som personbilar och lätta lastbilar finns det flera energi- och klimatindikatorer att hämta i trafikregistret. Även krocksäkerhet finns med som en indikator, värden hämtas från Euro NCAPs hemsida. Miljöfordonsdiagnos beräknar dessutom ytterligare indikatorer som är intressanta ur ett hållbarhetsperspektiv.

Nyttan med att genomföra en nationell granskning är att samtliga deltagares resultat beräknas på samma sätt och med samma definitioner. Detta ger en bra jämförbarhet för resultaten mellan organisationerna. Miljöfordon Sverige har skapat en unik möjlighet till likvärdig bedömning. Att utforma miljöfordonsdiagnos som ett webbverktyg ökar också användbarheten för deltagarna. Betalande deltagare har möjlighet att verifiera sitt fordonsinnehav genom att logga in på www.miljofordonsdiagnos.se. Logg in fås från Miljöfordon Sverige.

Miljöfordonsdiagnos är också en tävling där de organisationer som kommit längst i sitt arbete, alternativt förbättrat sig mest över året, redovisas och kan därmed tjäna som goda exempel för övriga organisationer men även för företag och privatpersoner.

Genomförande

Vi arbetar för att samtliga kommuner och regioner ska få information om möjligheten att använda sig av webbverktyget www.miljofordonsdiagnos.se för att kunna verifiera det fordonsinnehav som vi fått fram ur Transportstyrelsens register. I verktyget finns möjlighet att lägga till saknade fordon, markera specialfordon samt ta bort fordon som inte längre används i verksamheten. Majoriteten av kommunerna och regionerna gör sparsamt med ändringar vilket visar att metoden fungerar bra. För de organisationer som hyr eller leasar sina fordon operationellt kan våra resultat skilja sig från verkligheten. Detta gäller dock bara ett fåtal kommuner och regioner. Resultatet är därför tillfredsställande för, nästan, alla organisationer.

Viss verksamhet i, företrädesvis, kommuner finns också ute på entreprenad. Entreprenörers fordon ingår inte i undersökningen.

Under åren har både metoden och verktyget utvecklats samt att förvaltningar och bolag förändras kontinuerligt inom både kommuner och regioner.

Från 2013 och framåt inkluderas både personbilar och lätta lastbilar som finns i både förvaltningar och majoritetsägda bolag.

Presentationsår	Datum för underlag	Kommuner	Regioner	Personbilar	Lätta lastbilar	Förvaltningar	Bolag
2010	20091231	x		x		x	
2011	20101231	x	x	x		x	
2012	20111231	x	x	x	x	x	
2013	20121231	x	x	x	x	x	x
2014	20131231	x	x	x	x	x	x
2015	20141231	x	x	x	x	x	x
2016	20151231	x	x	x	x	x	x
2017	20161231	x	x	x	x	x	x
2018	20171231	x	x	x	x	x	x
2019	20181231	x	x	x	x	x	x
2020	20191231	x	x	x	x	x	x
2021	20201231	x	x	x	x	x	x
2022	20211231	x	x	x	x	x	x
2023	20221231	x	x	x	x	x	x
2024	20231231	x	x	x	x	x	x
2025	20241231	x	x	x	x	x	x
2026	20251231	x	x	x	x	x	x

Miljöfordonsdiagnosens innehåll

Miljöfordonsdiagnos är ett webbverktyg där varje kommun och region kan se sin samlade fordonssflotta. Till varje fordon hör ett antal tekniska uppgifter som också kan användas som energi- och klimatindikatorer. Följande indikatorer redovisas per organisation och uppdelat på fordonsslagen personbil (PB) och lätt lastbil (LLB), som är fordon registrerade som lastbil med en totalvikt som inte överstiger 3500 kg):

- Fossiloberoende fordon - Fordon avsedda/godkända för alternativa drivmedel (E85, fordonsgas (CNG) och HVO100) samt elfordon (bränslecells-bilar, sbatterielbilar eller laddhybrider, ej elhybrider)
- Klimateffektivitet – g CO₂/km blandad körning borträknat den förnybara koldioxidandelen i *samtliga* bränslen (utom för el som är noll)
- Energieffektivitet – g CO₂/km blandad körning, certifierat värde
- Miljöbilsandel – enl MB2007 för fordon inköpta före 130101 och MB2013 för fordon inköpta efter 130101 eller klimatbonusbilar, MB2018, inköpta 180701 eller senare
- Krocksäkerhet – andel fordon med 5 stjärnor enligt Euro-NCAP krocktest (endast personbilar)

Samtliga kategorier redovisar både nuläge och förändring sedan föregående år. Informationen återfinns på www.miljofordonsdiagnos.se.

Indikatorerna ligger till grund för den betygsbedömning som görs i Miljöfordonsdiagnos.

Bedömningen görs med en femgradig betygsskala där 5 är det högsta betyget för respektive indikator och fordonsslag. Betygsättningen skiljer sig åt för personbilar och lätta lastbilar. Båda fordonskategorierna räknas in i den sammantagna bedömningen. Vi delar upp resultaten i två kategorier. Kategorin ”Bästa resultat” bygger på nuläget och ”Störst förbättring” bygger på förändringsvärdena sedan föregående år.

Miljöfordonsdiagnos 2026				Betyg							
<i>med fordonssdata för 20251231</i>		Årets Bästa	Störst Förbättring	5	4	3	2	1	0		
Miljöbilsandel	PB	x		90-	75-90	45-75	20-45	0-20	inga		%
Energieffektivitet	PB	x		-95	95-120	120-150	150-160	160-			g CO ₂ /km
Klimateffektivitet	PB	x		-50	50-75	75-100	100-125	125-			g CO ₂ /km
5 stjärnor Euro-Ncap	PB	x		90-	75-90	55-75	30-55	0-30	inga		%
Fossiloberoende fordon	PB	x		85-	60-85	20-60	5-20	0-5	inga		%
Miljöbilsandel	LLB	x		60-	30-60	15-30	5-15	0-5	inga		%
Energieffektivitet	LLB	x		-135	135-160	160-190	190-200	200-			g CO ₂ /km
Klimateffektivitet	LLB	x		-90	90-105	105-120	120-150	150-			g CO ₂ /km
Fossiloberoende fordon	LLB	x		85-	60-85	20-60	5-20	0-5	inga		%
Förändring Miljöbilsandel	PB		x	20-	10-20	5-10	0-5	0	inga		%
Förändring Energieffektivitet	PB		x	20-	10-20	5-10	0-5	0	ökning		%
Förändring Klimateffektivitet	PB		x	50-	10-50	5-10	0-5	0	ökning		%
Förändring 5 stjärnor Euro-Ncap	PB		x	20-	10-20	5-10	0-5	0	inga		%
Förändring Fossiloberoende fordon	PB		x	20-	10-20	5-10	0-5	0	inga		%
Förändring Miljöbilsandel	LLB		x	20-	10-20	5-10	0-5	0	inga		%
Förändring Energieffektivitet	LLB		x	20-	10-20	5-10	0-5	0	ökning		%
Förändring Klimateffektivitet	LLB		x	50-	30-50	10-30	0-10	0	ökning		%
Förändring Fossiloberoende fordon	LLB		x	20-	10-20	5-10	0-5	0	inga		%

Tabell för reduktionsfaktorer för klimateffektivitet:

Värdet för CO2-energi reduceras med följande värden	CO2-klimat, reduktion i %																	
	Vid drift med 100% av aktuellt drivmedel																	
	2026	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Fordonsgas*	99,3	92,1	97,6	89,4	84	86	86	86	80	76	76	72	72	73	74	82	80	81
E85*	50,3	50,8	47,3	39,1	46	48	48	48	50	43	44	43	52	47	44	39	51	54
Bensin (B10)**	10,0	6,0	7,8	7,8	5,1	3,4	2,6	2,6	2,6	2	3							
Diesel (B7-HVO97)**	10,0	6,0	30,5	30,5	20	19	20	19,3	38	38								
HVO100*	83,0	82,6	88,8	83,7	78	86	91	88	80									

källa: *drivmedel 2024, **reduktionsplikt 2025, Energimyndigheten

I årets Miljöfordonsdiagnos används Energimyndighetens senaste uppgifter för E85, CNG samt HVO100 vilka är från 2024 samt reduktionspliktsvärdena för 2025.

<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiODhlN2lyNmUtMmQ4OC00MzFmLTlkZTEtMWNhZGNhZmFjNzkwIiwidCI6IjVjMTk0OGLzLWV5ODYtNDg1MC04M2YyLTQ2NTk2NWZmNmNhMSIsImMiOiJh9>

<https://www.energimyndigheten.se/klimat/transporter/reduktionsplikt/>

Bästa kommun och region 2026

Resultatet baserar sig på uppgifter från 20251231.

<i>Bästa kommuner</i>					
			<i>PB</i>	<i>LLB</i>	<i>PB+LLB</i>
<i>Plac</i>	<i>Kommun</i>	<i>Län</i>	<i>Poäng</i>	<i>Poäng</i>	<i>Poäng</i>
1	Kungsbacka kommun	Halland	25	20	45
1	Salems kommun	Stockholm	25	20	45
1	Vara kommun	Västra Götaland	25	20	45
4	Stockholms stad	Stockholm	24	20	44
4	Sävsjö kommun	Jönköping	25	19	44
4	Vårgårda kommun	Västra Götaland	24	20	44
4	Östersunds kommun	Jämtland	24	20	44
8	Eskilstuna kommun	Södermanland	24	19	43
8	Gislaveds kommun	Jönköping	24	19	43
8	Helsingborgs stad	Skåne	23	20	43
8	Karlstads kommun	Värmland	23	20	43
8	Katrineholms kommun	Södermanland	25	18	43
8	Landskrona stad	Skåne	23	20	43
8	Lunds kommun	Skåne	23	20	43
8	Varbergs kommun	Halland	24	19	43
16	Alvesta kommun	Kronoberg	24	18	42
16	Botkyrka kommun	Stockholm	22	20	42
16	Danderyds kommun	Stockholm	22	20	42
16	Falkenbergs kommun	Halland	24	18	42
16	Göteborgs stad	Västra Götaland	23	19	42
16	Lekebergs kommun	Örebro	23	19	42
16	Lysekils kommun	Västra Götaland	23	19	42
16	Malmö stad	Skåne	22	20	42
16	Nacka kommun	Stockholm	23	19	42
16	Värnamo kommun	Jönköping	23	19	42
16	Växjö kommun	Kronoberg	23	19	42
16	Örebro kommun	Örebro	23	19	42

”I år är det tre kommuner som får full poängutdelning och därmed delar på segern som Sveriges Bästa. Förutom Kungsbacka, som vann även förra året, lyckas även Salem och Vara nå toppresultatet 45 poäng. De slår tvåorna Stockholm, Sävsjö, Vårgårda och Östersund med en poäng.

De tre kommunerna som når toppbetyg får alltså 25 av 25 möjliga poäng för personbilar samt 20 av 20 möjliga poäng för lätta lastbilar. Trots att alla får toppbetyg finns det ändå skillnader i deras fordonsflottor. Det är bara Kungsbacka som har gasfordon, Salems personbilar är samtliga elfordon och Vara har högst andel lätta lastbilar som drivs med el.”

	Bästa Region			
		PB	LLB	PB+LLB
Plac	Region	Poäng	Poäng	Poäng
1	Region Kalmar län	24	18	42
1	Region Skåne	25	17	42
3	Region Östergötland	22	18	40
4	Region Halland	24	15	39
4	Region Jämtland Härjedalen	23	16	39
4	Region Jönköpings län	24	15	39

Även i år delar Region Kalmar och Region Skåne på segern i klassen bästa region. Det gör de med samma poängsumma som förra året. Med sina 42 poäng vinner de före årets trea Region Östergötland med två poängs marginal.

Region Skåne får full pott, 25/25 poäng för sina personbilar. Att de når högsta betyg även i indikatorn miljöbilar (personbilar) gör att de slår Kalmar på personbilssidan. Skånes andel fossiloberoende fordon når även i år 100 procent både för personbilar och lätta lastbilar något bättre än Kalmar som har drygt 90 procent i respektive kategori. När det gäller de lätta lastbilarna tar dock Region Kalmar en poäng mer än Skåne för indikatorn energieffektivitet vilket ger dem den avgörande poängen för delad vinst. Båda regionernas fordonsflottor består av el-, gas- och HVO100-fordon. Kalmars fordonsflotta har en högre andel el- och HVO100-fordon än Skåne. Skåne har en högre andel gasfordon än Kalmar.

Störst förbättring kommun och region 2026

Resultatet baserar sig på skillnaden mellan uppgifter från 20251231 och 20241231.

Störst Förbättring kommuner					
			PB	LLB	PB+LLB
Plac	Kommun	Län	Poäng	Poäng	Poäng
1	Vännäs kommun	Västerbotten	18	11	29
2	Luleå kommun	Norrbottn	15	13	28
2	Vara kommun	Västra Götaland	14	14	28
4	Mölnåls stad	Västra Götaland	13	14	27
4	Åstorps kommun	Skåne	15	12	27
6	Robertsfors kommun	Västerbotten	14	12	26
6	Östersunds kommun	Jämtland	15	11	26
8	Alvesta kommun	Kronoberg	14	11	25
8	Eda kommun	Värmland	16	9	25
8	Emmaboda kommun	Kalmar	17	8	25
8	Laholms kommun	Halland	10	15	25
8	Melleruds kommun	Västra Götaland	15	10	25
8	Smedjebackens kommun	Dalarna	17	8	25
8	Tranås kommun	Jönköping	13	12	25
8	Vaggeryds kommun	Jönköping	14	11	25
16	Gnosjö kommun	Jönköping	12	12	24
16	Jokkmokks kommun	Norrbottn	14	10	24
16	Kalix kommun	Norrbottn	18	6	24
16	Partille kommun	Västra Götaland	15	9	24
16	Piteå kommun	Norrbottn	12	12	24
16	Stockholms stad	Stockholm	12	12	24

I år står Vännäs kommun som segrare i kategorin störst förbättring med 29 poängen och har en poäng till godo på tvåorna Luleå och Vara.

Vännäs tar hem segern genom de effekter det ger att ha införskaffat el-, laddhybrid- och HVO100-fordon och att dessa fordon har höga säkerhetsbetyg. Luleå och Vara får högre totalpoäng för de lätta lastbilarna men det är betygen för Vännäs personbilar som avgör och ger dem segern.

	Störst Förbättring Region			
		PB	LLB	PB+LLB
Plac	Region	Poäng	Poäng	Poäng
1	Region Västerbotten	17	11	28
2	Region Kronoberg	18	4	22
3	Västra Götalandsregionen	12	9	21
4	Region Kalmar län	12	8	20
5	Region Jämtland Härjedalen	6	13	19

I år är det Region Västerbotten som tar hem segern med konkurrenterna en bit efter. Man ökar sitt innehav av elfordon med cirka 30 på personbilssidan och med 5 elfordon på lätta lastbilssidan vilket ger effekt i flera kategorier. Region Kronoberg tar hem en andraplats genom att få bra betyg i flera kategorier på personbilssidan. Det är dock Västerbottens goda resultat på lätta lastbilssidan med fler el- och HVO100-fordon som gör att de vinner.

Bästa Elbils- och Gasbilskommun 2026

Resultatet baserar sig på uppgifter från 20251231.

Kommun	PB+LLB	Elfordon	Andel
Salems kommun	44	38	86,4
Vara kommun	132	105	79,5
Kävlinge kommun	99	67	67,7
Stockholms stad	1032	695	67,3
Östersunds kommun	504	337	66,9
Sundbybergs stad	73	47	64,4
Kungsbacka kommun	535	343	64,1
Hjo kommun	85	54	63,5
Varbergs kommun	410	249	60,7
Tyresö kommun	166	100	60,2

Salem är återigen bästa elbilskommun då de har 86 procent elfordon (PB+LLB). En ökning med sex procentenheter sedan förra året. Därav är samtliga personbilar eldrivna. Ytterligare nio kommuner har över 60 procent elfordon, en ökning med två. Vi har även ytterligare nio kommuner med över 50 procent elfordon. Flest elfordon till antalet har Göteborg och Stockholm med 1 078 st respektive

695 st. Totalt finns det nästan 14 600 elfordon i kommunerna, en ökning med 2 000 under året. Det gör elfordon till det vanligaste fordonsslaget i kommunorganisationer.

Kommun	PB+LLB	Gasfordon	Andel
Eslövs kommun	162	128	79,0
Melleruds kommun	111	73	65,8
Sävsjö kommun	104	66	63,5
Bodens kommun	354	217	61,3

Eslöv har högst andel gasfordon och når en andel på 79 procent, en liten minskning sedan förra året. Ytterligare tre kommuner har över 60 procent. En minskning med två kommuner sedan förra året. Ytterligare sju kommuner har över 50 procent gasfordon. Malmö har fortfarande flest med 808 st. Totalt finns det 10 300 gasfordon. En minskning med 1 700 st sedan förra året.

En annan intressant aspekt är hur många fossiloberoende fordon som tillkommit under året i de olika bränslekategorierna. Nedanstående tabeller visa de största förändringarna i antal (PB+LLB) under 2025.

Etanol	Antal
Kramfors	11
Botkyrka	7
Arvika	5

Gas	Antal
Bodens	13
Emmaboda	11
Tranås	7

El	Antal
Göteborg	152
Luleå	113
Malmö	91

Laddhybrid	Antal
Pajala	32
Gislaved	13
Alingsås	11

HVO100	Antal
Linköping	65
Uppsala	37
Kalmar	34

Antalsmässigt är det bara elbilsinköp i Göteborg, Luleå och Malmö som sticker ut med 152, 113 respektive 91. Det är glädjande att se att kommunerna som toppar de olika kategorierna är väl spridda över landet och att både större och mindre kommuner är representerade.

De kommuner som ökar flest procentenheter för respektive bränsle är:

Etanol	Procent- enheter	Gas	Procent- enheter	El	Procent- enheter	Laddhybrid	Procent- enheter	HVO100	Procent- enheter
Kramfors	4,7	Mörbylånga	8,6	Luleå	20,2	Pajala	31,0	Älvkarleby	17,6
Älvdalen	4,2	Emmaboda	5,6	Borlänge	14,9	Habo	6,1	Ovanåkers	17,4
Botkyrka	2,9	Tranås	4,7	Norberg	14,2	Hagfors	4,8	Smedjebacken	16,3

Luleå är årets elbilsraket då de ökar sitt elbilsinnehav med 20 procentenheter. Det betyder ett ökat elbilsinnehav med 113 bilar från 78 till 191 st, motsvarande en ökning på 145 procent

Även Arvika kommun kan uppmärksammas då de går från 8 till 31 elbilar. Det motsvarar en ökning på 290 procent eller sju procentenheter.

Vi utser i år Emmaboda till årets gasbilsraket. De har ökat sitt innehav med 11 fordon och de har alltså ökat med sex procentenheter eller 25 procent. De har lyckats med att både öka antalet och andelen gasfordon. Mörbylånga är den kommun som har högst ökning av andelen gasfordon mätt i procentenheter, med nio. Ökningen kommer dock inte från ett ökat antal gasfordon utan en något mindre fordonsflotta. Boden är den kommun som skaffat flest gasfordon med 13 st under 2025 men det innebär bara en ökning med 0,6 procentenheter.

Några kommuner har köpt in sina första gasbilar. Av dem är det Åre som köpt flest med 3 st. Även Söderhamn, Hudiksvall, Leksand, Malung-Sälen och Storfors har köpt en gasbil var. Blygsamma siffror som tyvärr speglar bristen på nya gasfordon.

Utveckling okt 2009 – dec 2025

Informationen i Miljöfordonsdiagnos redovisas genom olika indikatorer som gör det möjligt att mäta hur kommuner och regioner utvecklas ur energi-, miljö och krocksäkerhetsaspekter. Nedan följer diagram som visar Miljöfordonsdiagnosens olika parametrar för kommuner respektive regioner samt uppdelat på fordonsslagen personbil (PB) och lätt lastbil (LLB).

Kommunerna har totalt 35 500 personbilar och 23 500 lätta lastbilar i sina fordonsflottor. Regionerna har motsvarande 6 000 respektive 1 200 fordon.

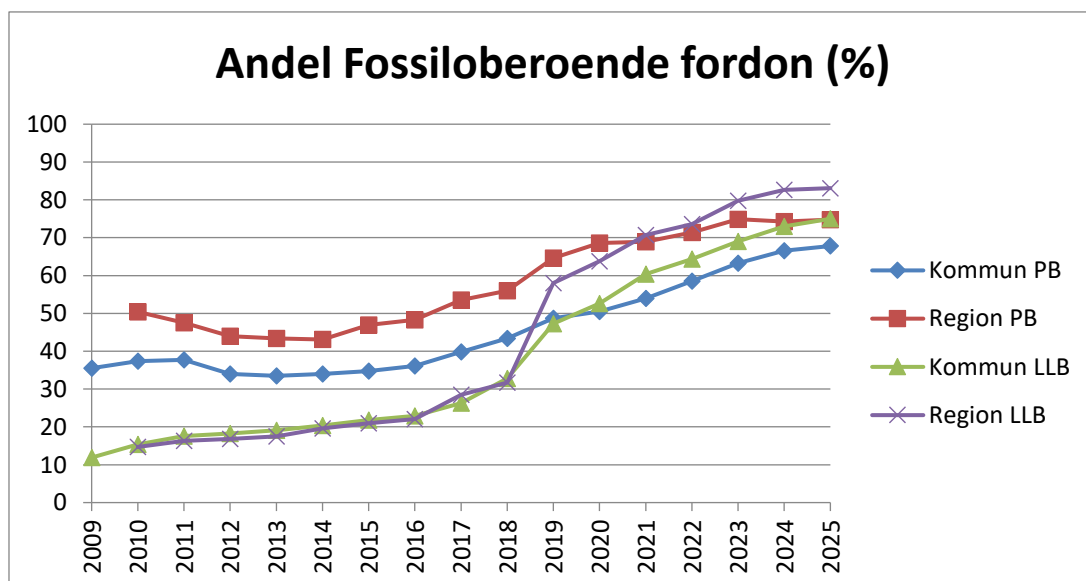
Fossiloberoende fordon

I kategorin fossiloberoende fordon vill vi uppmärksamma de fordon som har möjlighet att köras på förnybara drivmedel. De fordonsslag vi inkluderar i kategorin är etanolfordon, gasfordon (för CNG), batterielbilar (inkl vätgasfordon), laddhybrider och fordon godkända för HVO100.

Det är samma kommuner som har ett innehav av fossiloberoende fordon på personbilssidan på 100 procent (Eskilstuna och Salem) som förra året. Däremot har det tillkommit ytterligare en region. Nu har både Region Skåne och Region Västmanland 100 procent fossiloberoende personbilar.

För lätta lastbilar når toppresultaten i år upp till 100 procent hos sju kommuner: Eskilstuna, Gagnef, Huddinge, Lekeberg, Skinnskatteberg, Vara och Vaxholm. Ytterligare fem kommuner kommer över 98 procent: Karlstad, Landskrona, Härnösand, Stockholm och Eslöv. För regionerna når Skåne 100 procent medan Västra Götalandsregionen får 93 procent. Även Region Halland når över 90 procent.

107 kommuner och 12 regioner har en andel fossiloberoende fordon på över 70 procent avseende personbilar. Avseende fossiloberoende lätta lastbilar är det 137 kommuner och 14 regioner som har över 70 procent.



Diagrammet visar att andelen fossiloberoende fordon under det senaste året har ökat i samtliga kategorier, utom för regioners personbilar vars medel legat ganska oförändrat de senaste åren.

En stor förändring sedan mätningarnas start är diversifieringen av olika bränsleslag. Medan det 2009 i princip bara fanns etanol och gasfordon att tillgå syns nu även el-, laddhybrid- och HVO100-fordon i statistiken. Vi inkluderar fortfarande vätgasfordon i kategorin elfordon. Det rör sig om knappt 20 fordon.

De drivmedelsspecifika diagrammen som följer visar att andelen fossiloberoende fordon av personbilar låg ganska still mellan 2009 och 2016 men att andelen sedan dess har ökat i en ganska jämn takt. Däremot kan vi konstatera att fördelningen mellan de olika bränsleslagen ändrats markant under samma period.

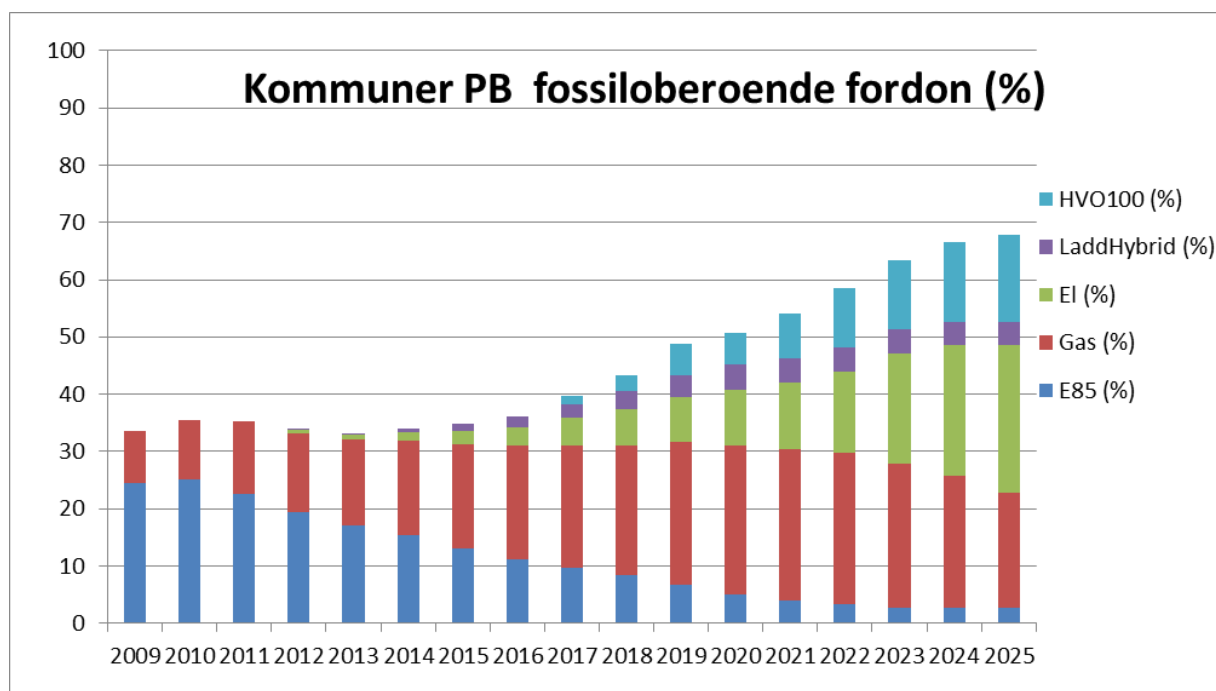
Årets resultat stärker trenden att andelen har ökat snabbare de senaste åren. Andelen fossiloberoende fordon når nu nästan 68 procent för kommunens personbilar medan resultatet ligger kvar på 75 procent för regionerna.

Kommunernas lätta lastbilar når 75 procent, regionerna når 83 procent för de samma.

Nedgången i antal etanolfordon påverkar fortfarande andelen för personbilar då de utgör 2,6 (kommuner) respektive 4,3 (regioner) procent, men inte för lätta lastbilar där de bara står för knappt en halv procent.

Flera organisationer ökar fortfarande sitt innehav av fossiloberoende fordon genom dieselfordon som har godkänts för HVO100. Det gäller både på personbils- och lätta lastbilssidan. Det kan vara ett medvetet val men kan också vara lite ”tur”. Man kan markera, i webbverktyget, att ett dieselfordon körs på HVO100 även om inte tillverkaren officiellt godkänt detta. Flera kommuner och regioner har använt den möjligheten till exempel Eskilstuna och Region Skåne.

Kommuner, personbilar

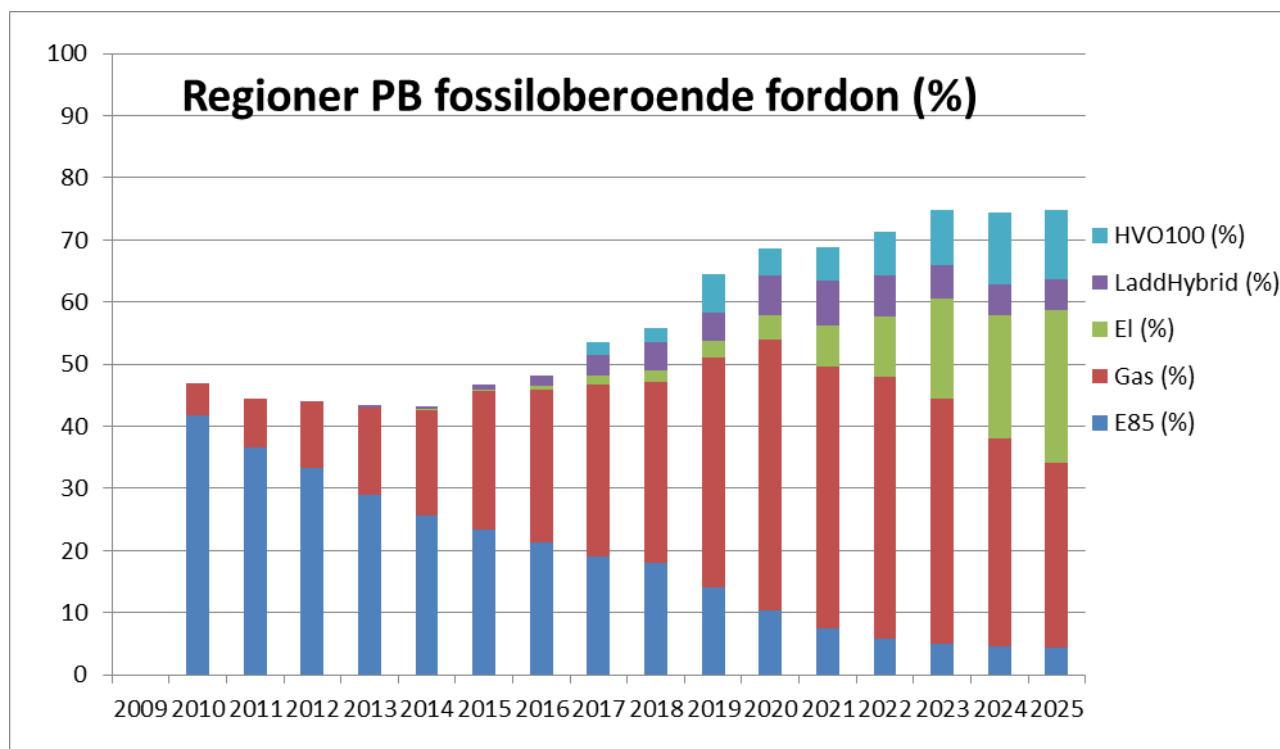


Under 2025 har andelen elbilar tagit över gentemot andelen gasfordon avseende kommuners personbilar. Andelen är 26 procent (el) respektive 20 procent (gas).

Flest gasbilar har Boden och Emmaboda skaffat under året (drygt 10 var) men även Tranås har ökat sitt innehav med 7 st. Avseende elfordon är det Göteborg som toppar i antal med +152 st. Luleå har ökat med 113 och Malmö har ökat sitt elbilsinnehav med ca 91 st. Jönköping, Stockholm, Sundsvall och Borlänge kan nämnas då de ökat sitt innehav med +50 elfordon.

Kommunerna ligger på en nivå av 68 procent fossiloberoende för personbilar. De två kommuner med 100 procent fossiloberoende personbilar är Eskilstuna och Salem. Salem har 100 procent elbilar medan Eskilstunas innehav består av 66 procent el och 26 procent gas.

Regioner, personbilar



För regionerna är det fortfarande större andel gasfordon än elfordon avseende personbilar (30 gas respektive 25 el) men gapet minskar snabbt.

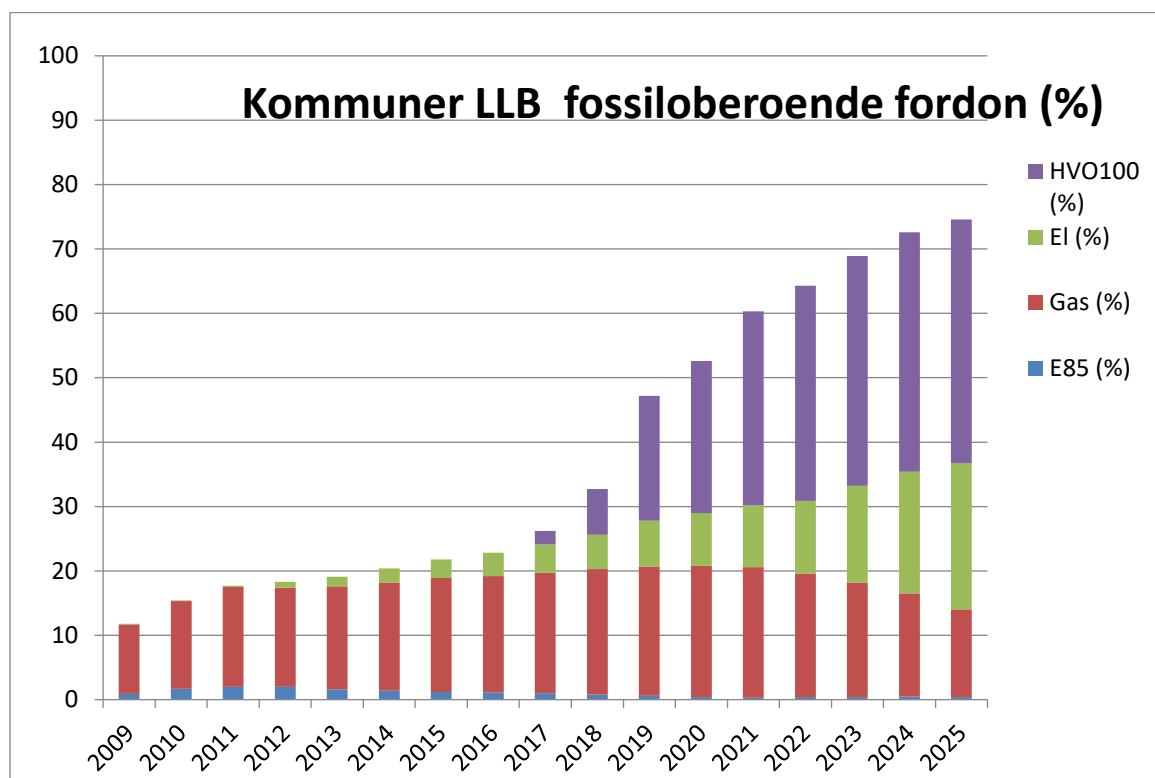
Regionerna ligger fortfarande på en högre andel fossiloberoende fordon än kommunerna med ett medel som når 75 procent för personbilar. Under 2025 har både Skåne och Västmanland en andel fossiloberoende personbilar på 100 procent. Det är gasbilar som dominerar för båda regionerna med 60 respektive 74 procent. Region Uppsala kommer över 95 procent. Där är det däremot etanolfordon som utgör den största andelen med 50 procent och därefter gasfordon med 25 procent.

Region Västerbottens har bäst ökningsresultat. De har införskaffat 30 elbilar under 2025. Det innebär en ökning av sin andel fossiloberoende fordon (PB) med 17 procentenheter.

Kommuner, lätta lastbilar

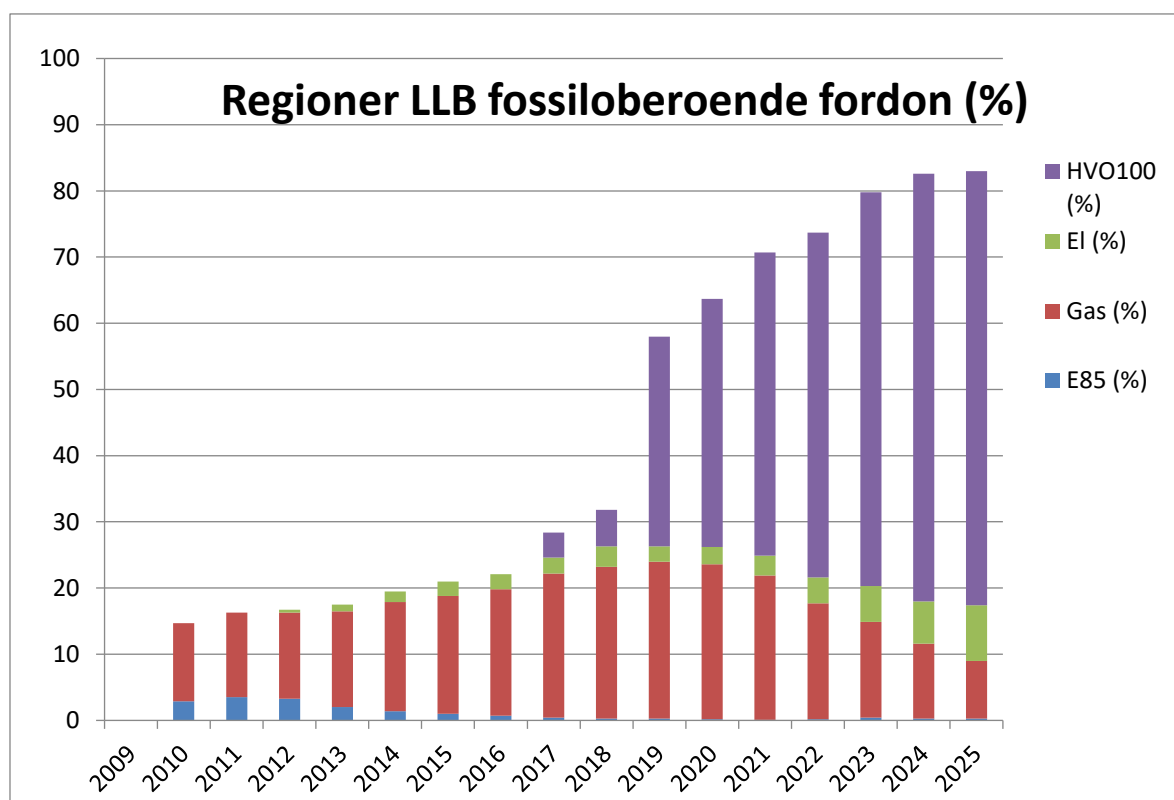
Avseende fossiloberoende lätta lastbilar har andelen ökat kontinuerligt sedan mätningarna startade. Kommuner har nu en andel på 75 procent. Det vanligaste bränsleslaget är HVO100 som står för 38 procent av kommunernas fossiloberoende lätta lastbilar. Antalet gasfordon har

minskat med 3,5 procentenheter (-566 st) till 13,6 procent. Andelen batterielfordon har ökat med 4 procentenhet till 23 procent. Kommunerna har nu 5 378 elfordon (LLB)



Även i år når sju kommuner 100 procent fossiloberoende avseende lätta lastbilar. Det är Eskilstuna, Gagnef, Lekeberg, Skinnskatteberg, Vara, Vaxholm och Huddinge. Av dessa har Vara och Lekeberg en högre andel elfordon än HVO100 som är det bränsleslaget som dominerar i övriga kommuner. Eskilstuna, Huddinge och Lekeber har även en gasbilsandel i nämnd ordning (14, 23, 4). Fem kommuner når i år upp till en andel på 98-99 procent fossiloberoende. Bästa kommun avseende andel el är även i år Vara med 80 procent där 35 av 44 LLB är elbilar.

Regioner, lätta lastbilar



De fossiloberoende lätta lastbilarna som används av regionerna uppnår en andel på 83 procent. Det vanligaste bränsleslaget är HVO100 som står för 66 procent av de fossiloberoende lätta lastbilarna. Andelen gasfordon har minskat med 2 procentenheter (-26 st) till 9 procent. Andelen batteriefordon har ökat med 2 procentenhet till 8 procent. Regionerna har nu 100 elfordon (LLB)

Bästa Region är Skåne med 100 procent fossiloberoende lätta lastbilar som till största delen är HVO100 (45 av 80 st), ett skifte sedan 2024 då gasfordon var vanligast. Västra Götalandsregionen är tvåa, med 93 procent, även där är majoriteten av fordonen HVO100 (80 %).

Klimat effektivitet

I kategorin klimat effektivitet vill vi visa miljövinsten i att köra sina fordon på rätt bränsle, ur ett klimatperspektiv. Om alla fordon i underlaget körs till 100 procent på E85, biogas, HVO100, diesel med reduktionsplikt och bensin med reduktionsplikt kan man räkna bort den del av koldioxidutsläppen som har en förnybar källa. Kvar blir bara den fossila fraktionen. Samtliga fordon får alltså en lägre siffra för koldioxidutsläpp (i g CO₂/km) i klimat effektivitet än i kategorin energieffektivitet enligt beräkningar med följande konstanter (reduktion i procent):

Tabell för reduktionsfaktorer för klimateffektivitet:

Värdet för CO ₂ -energi reduceras med följande värden	CO ₂ -klimat, reduktion i %																	
	Vid drift med 100% av aktuellt drivmedel																	
	2026	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Fordonsgas*	99,3	92,1	97,6	89,4	84	86	86	86	80	76	76	72	72	73	74	82	80	81
E85*	50,3	50,8	47,3	39,1	46	48	48	48	50	43	44	43	52	47	44	39	51	54
Bensin (B10)**	10,0	6,0	7,8	7,8	5,1	3,4	2,6	2,6	2,6	2	3							
Diesel (B7-HVO97)**	10,0	6,0	30,5	30,5	20	19	20	19,3	38	38								
HVO100*	83,0	82,6	88,8	83,7	78	86	91	88	80									

källa: *drivmedel 2024, **reduktionsplikt 2025, Energimyndigheten

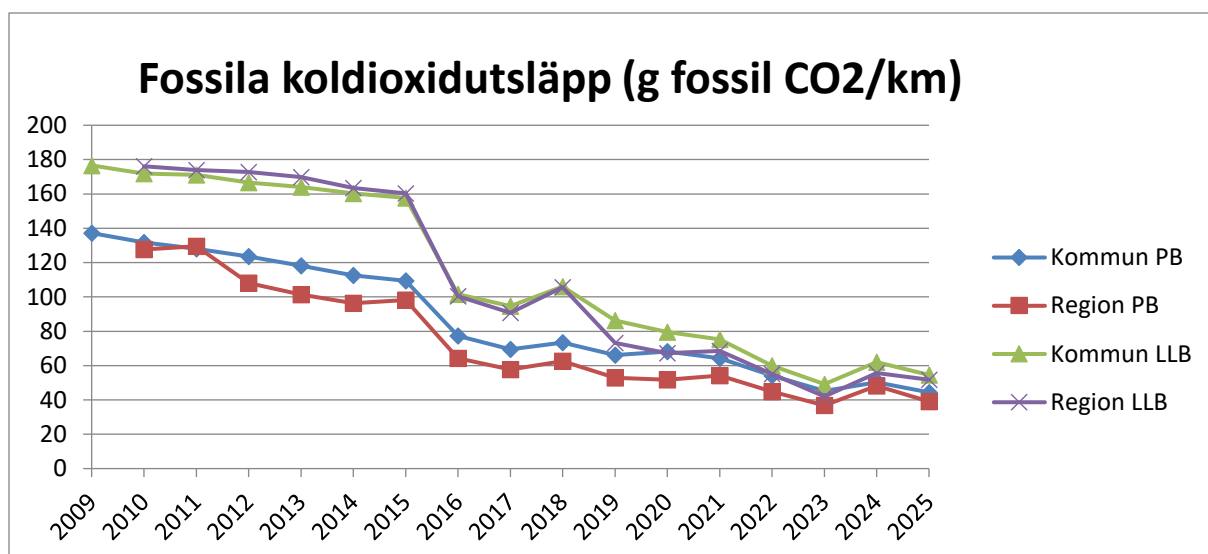
En etanolbils CO₂ utsläpp reduceras alltså med 50 % (50 % är den fossila koldioxid som blir kvar), Gasfordons med 99 % (1 % blir kvar), HVO100-godkända fordons med 83 % (17 % blir kvar), Bensin- och dieselfordons med 10 % (90 % blir kvar).

Elfordon som körs på grön el anses inte ha några direkta koldioxidutsläpp och de har alltid, i Miljöfordonsdiagnosen, räknats som noll. Detta beräkningssätt skiljer sig dock från Energimyndighetens sätt att räkna där ett koldioxidpåslag ges för olika typer av el. Detta kan beräknas via elfordons energiförbrukning.

De flesta fordon, men inte alla, deklarerar sina koldioxidutsläppsvärden enligt WLTP-körcykeln. Det påverkar värdena för energieffektivitet i jämförelse med den äldre NEDC-körcykeln och därmed också för klimateffektiviteten. Vilket värde som använd för en enskild bil kan avläsas i Miljöfordonsdiagnosverktyget under ”fordonslista” och ”förbrukningsdata” i kolumnen längst till höger ”procedure”.

Det finns en tydlig nedåtgående trend avseende koldioxidutsläpp. Besparingen mellan 2015 och 2016 är ett resultat av införandet av Diesel B50. Den fortsatta nedgången till 2017 beror på att de första fordonen blev godkända för HVO100 och att det fanns ett reduktionsvärde för drivmedlet. Uppgången till 2018 beror på bytet från B50 till reduktionspliktig diesel. Under 2019 godkändes ett större antal fordonsmodeller för HVO100. Från 2020 används, i så hög grad som möjligt, WLTP-baserade värden. Från 2024 sänktes reduktionsplikten för både bensin och diesel. För bensin från 7,8 procent och för diesel från 30,5 procent till 6 procent för båda. Från 2025 har reduktionsplikten återigen höjts för bensin och diesel till 10 procent för båda drivmedlen.

Att reduktionspliktsnivåerna återigen höjts påverkar årets resultat tydligt. Efter det senaste årets ökning går nu utsläppen av fossil koldioxid återigen ner. Förbättringen lyckas dock inte ta igen hela det senaste årets tapp av klimateffektivitet utom för kommuners personbilar. Kommunernas utsläpp minskar i snitt med 4 g CO₂/km sedan förra året och det är 1 gram lägre än 2023. För regionernas personbilar minskar utsläppen med 9 g men landar ändå 3 g över 2023 års nivå. Minskningen för lätta lastbilar är 8 g för kommunernas och 4 g för regionernas fordon vilket betyder att de har en bit kvar till 2023 års nivåer. Så trots ett ökat antal elfordon och ett ökat antal övriga fossiloberoendefordon som i viss mån kan kompensera för den sänkta reduktionspliktsnivån som gällde 2024 så räcker det inte till.



Det är i år 17 kommuner som kommer under ett medelvärde på 10 g fossil koldioxid/km för sina personbilar. Av dessa är det fem som kommer under 5 g fossil koldioxid/km, Salem (0 g), Östersund (2 g), Lund (2,2 g), Alvesta (2,9 g) och Eskilstuna (3,1 g). Två regioner når under 10 (och 5) g fossil koldioxid/km, Skåne (3,2 g) och Västmanland (4,4 g).

För lätta lastbilar är det tre kommuner som når under 10 g fossil koldioxid/km, Stockholm, Eslöv och Karlstad (6, 8, och 9 g). Ytterligare 10 kommuner når under 20 g: Landskrona (11 g), Östersund (12 g), Vara (14 g), Lund (15 g), Kungsbacka (15 g), Lekeberg (16 g), Bjuv (18 g), Huddinge (18 g), Helsingborg (19 g) och Eskilstuna (19 g). I år når Skåne (23 g), som enda region, under 30 g fossil koldioxid/km. Regionerna i Kalmar och Halland är näst bäst med 38 g.

Den besparing av fossil koldioxid som förnybara drivmedel har möjlighet att generera är en tydlig indikator på minskad klimatpåverkan. Vid en jämförelse av värdena för energi- och klimateffektivitet för kommunernas personbilar är minskningen 48 g fossil CO₂/km och för regionernas PB är minskningen 53 g fossil CO₂/km. För de lätta lastbilarna rör det sig om 82 gram för kommuner och 123 gram för regioner. Sammanlagt skulle dessa offentliga fordon kunna spara 62 000 ton koldioxid årligen om samtliga tankades med bästa bränslet.

	Energieffektivitet	Klimateffektivitet	Besparing i ton/år*
Kommuner PB	92,2	44,4	25 812
Regioner PB	92,3	39	4 797
Kommuner LLB	136,5	54,5	28 905
Regioner LLB	176,5	51,8	2 245

*kommuner har 36 000 PB, regioner 6 000, kommuner har 23 500 LLB och regioner 1 200 och 1 500 mil/fordon.

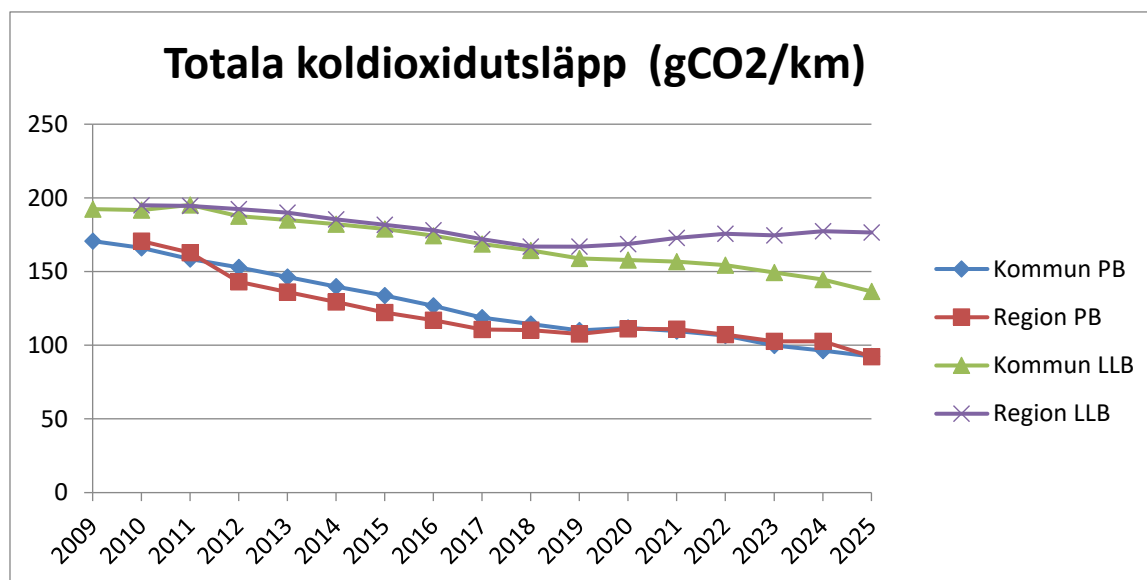
Exempel: Om kommunernas samtliga personbilar tankas med rätt bränsle hade de årliga fossila koldioxidutsläppen minskat med 25 800 ton.

Energieffektivitet

Måttet energieffektivitet bygger på fordonens certifierade koldioxidutsläpp per kilometer för blandad körning. Ju högre bränsleförbrukning per kilometer desto större utsläpp av koldioxid. Detta mått visar därför på bilens energieffektivitet. Diagrammet visar att fordonen blir mer energieffektiva både i kommuner och regioner för personbilar. Att även kommuners lätta lastbilar blir mer energieffektiva men att värdet ökat något för regioners dito. Minskningen har två orsaker dels att man köper in snålare fordon dels att tillverkarna tar fram snålare varianter av befintliga modeller. Ökningen för regioner beror på ett högre antal fordon totalt där ökningen främst består av diesel/HVO100 fordon.

Vi ser att antalet laddhybrider och batterielbilar definitivt är en påverkande faktor för den förbättrade energieffektiviteten särskilt i enskilda kommuner. Salem, med sina 100 procent elbilar, får inte några noterade koldioxidutsläpp för sina personbilar (0 g). Vara och Kävlinge har, därefter, den bästa energieffektiviteten för personbilar med 13 respektive 15 g CO₂/km. Ytterligare 28 kommuner kommer under 60 g CO₂/km.

Man kan skönja en minskad takt i energieffektiviseringen av fordon. En orsak till detta kan vara övergången från körcykeln NEDC till WLTP. Vi kommer att under flera år framåt ha en blandning av de båda värdena i underlagen. Det gör att energieffektiviseringen kommer att se mindre snabb ut då de nya WLTP-värdena generellt är högre än de gamla NEDC-värdena. Å andra sidan kommer värdena att vara mer verklighetstroga. Här har skillnaden mellan personbilar och lätta lastbilar ökat.



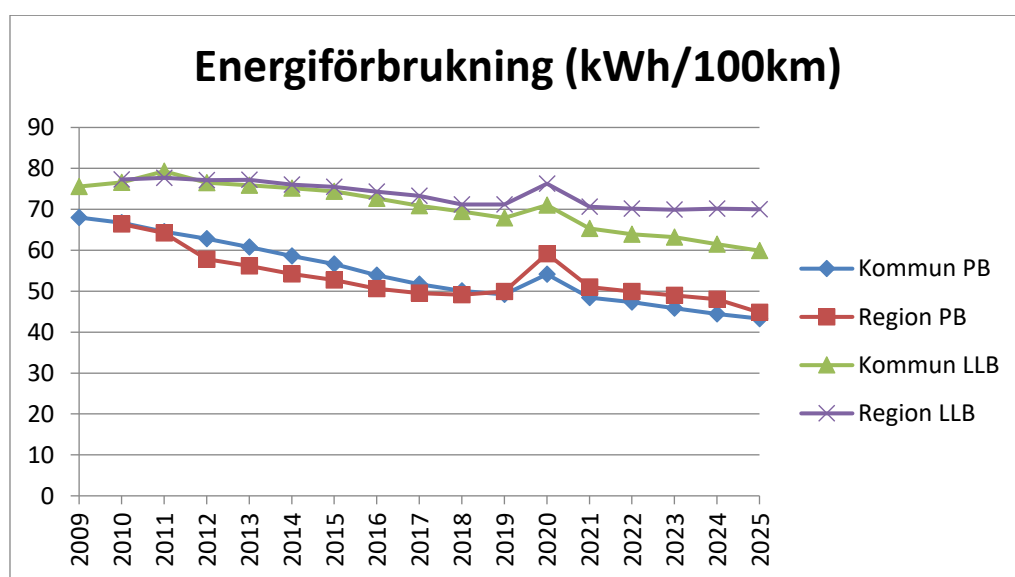
För kommunernas personbilar minskade koldioxidutsläppen med 4 g/km (från 96 till 92 g/km) i genomsnitt mellan 2024 och 2025. För kommunernas lätta lastbilar var minskningen 8 g/km, från 145 till 136 gram. För regionerna var motsvarande 11 g/km (103 till 92 g/km) och en minskning på 1 g/km för de lätta lastbilarna (från 177 till 176 g/km).

Energiförbrukning

Ett annat sätt att synliggöra fordonens energieffektivitet är att titta på deras energiförbrukning i enheten kWh/100 km.

En skillnad mellan måtten energieffektivitet, som mäts i g CO₂/km, och energiförbrukning, som mäts i kWh/100 km är hur elfordon hanteras.

I den första kategorin får elbilar 0 g CO₂/km i utsläpp. I den andra kategorin får bilen en energiförbrukning (kWh/100 km) enligt uppgift i Transportstyrelsens (TS) register. Elbilarnas påverkan på resultaten blir alltså större i kategorin Energieffektivitet än i Energiförbrukning. Elbilar höjer alltså värdet i energiförbrukning jämfört med i energieffektivitet där de har värdet noll. Även diesel- och HVO100- fordon får en viss påverkan då diesel/HVO100 har en högre energitäthet än bensin i förhållande till sin förbrukning.



För kommunernas personbilar minskade energiförbrukningen med 1 kWh/100 km (från 44 till 43 kWh/100 km). För kommunernas lätta lastbilar var motsvarande värde också en minskning med 1,5 kWh/100 km från 61,5 till 60. För regionerna minskade energiförbrukningen för deras PB med 3 kWh/100 km från 48 till 45 kWh/100 km. För deras LLB ligger värdet oförändrat på 70 kWh/100 km.

Miljöfordon

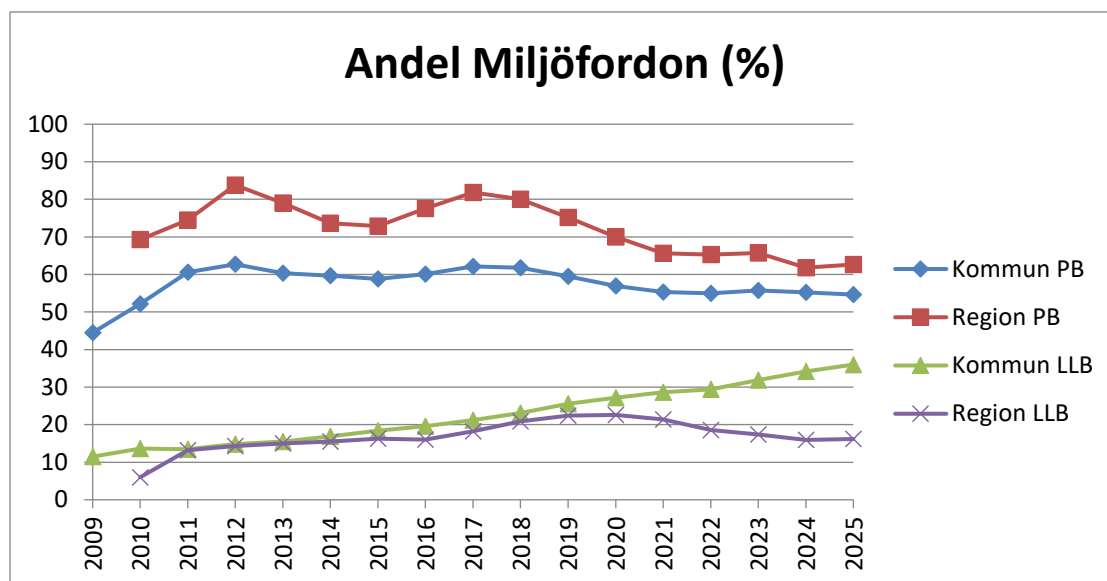
Från och med 180701 gällde för miljöbil att den var en klimatbonusbil, alltså en bil som var berättigad till bonus inom bonus-malus programmet. Bilar som räknas som bonusbilar är batterielbilar, laddhybrider och gasbilar. Vi kallar fordonen för ”klimatbonusbil” eller ”mb2018”. Den 8 nov 2022 togs bonusen för fordon inom bonus-malus programmet bort. Vi har valt att fortsätta använda oss av den bonusdefinitionen som miljöbilsdefinition för jämförbarhet.

Riksdag och regering har två gånger tidigare tagit fram en nationell miljöbilsdefinition. Den första definitionen tillkom 2007 och startade som en miljöbilspremie. Premien ersattes sedan av skattefrihet i fem år. En ny uppdaterad miljöbilsdefinition infördes 2013. Definitionerna kallas i Miljöfordonsdiagnos ”mb2007” respektive ”mb2013”. Miljöfordonsdiagnos räknar alla fordon

med fordonsår 2001-2013 och som uppfyller mb2007, inköpta före utgången av 2012, för miljöbil. Alla fordon inköpta efter 2013/01/01 måste uppfylla miljöbilsdefinition 2013 för att räknas som miljöbil. Miljöbilsandelen beräknas sedan på en sammanräkning av antalet fordon som uppfyller de tre olika definitionerna.

Vissa fordon har sålts som supermiljöbilar och dessa räknas som miljöbilar.

I år finns det 500 mb2007 och 3 400 mb2013 kvar avseende kommuners personbilar. Antalet mb2018 är 15 500. Motsvarande siffror för regionerna är 25, 300, 3300.



Diagrammet visar att miljöfordonsandelen för kommuners personbilar minskat något (-0,5 %-enheter). För övriga kategorier har det i stället ökat men inte med stora siffror. För regioners personbilar är ökningen 0,8 %-enheter. För andelen miljöfordon i kategorin LLB (lätta lastbilar) är ökningen hos kommunerna 1,8 %-enheter och hos regionerna 0,5 %-enheter.

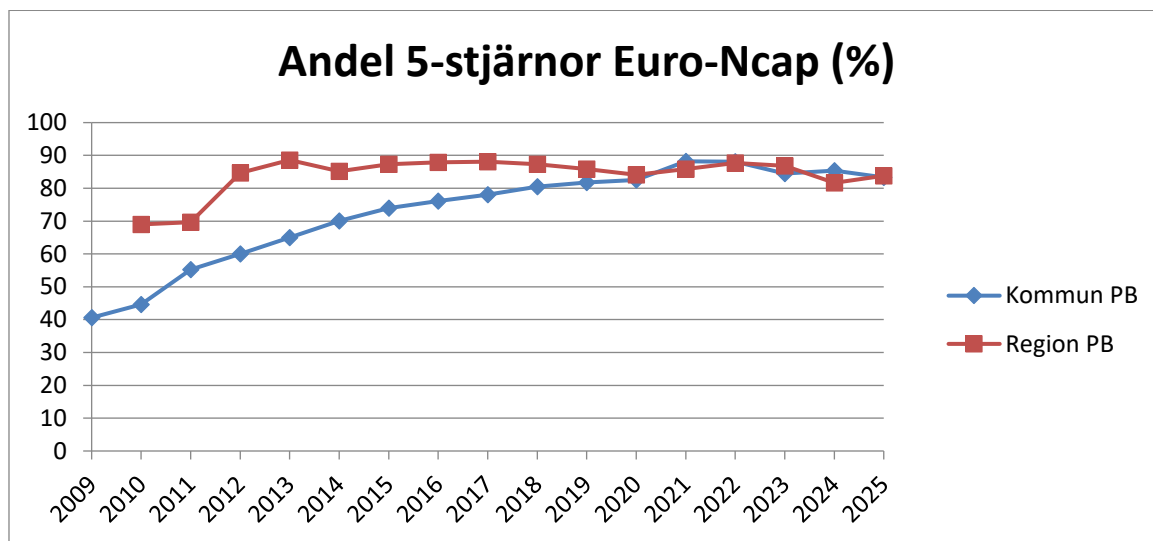
Salem toppar listan över högst andel miljöbilar för personbilar med 100 procent. Alvesta, Vara och Östersund har över 96 procent. Vara toppar listan över lätta lastbilar med 98 procent och Stockholm kommer tvåa med över 93 procent. Av Regionerna har Skåne högst andel med 92 procent av personbilarna medan Region Östergötland, med sina 53 procent, toppar listan över de lätta lastbilarna.

Snittet är 63 procent för regioner och 55 procent för kommuner avseende personbilar. För lätta lastbilar är snittet 36 respektive 16 procent för kommuner respektive regioner.

Krocksäkerhet

Krocksäkerhet ingår som en parameter i Miljöfordonsdiagnosen. I Miljöfordonsdiagnos har vi valt att räkna andelen fordon som har betyget 5 stjärnor enligt Euro-NCAP. Många av de fordonsmodeller som oftast registreras som lätta lastbilar har inte testats enligt Euro-NCAP. Därför redovisar vi enbart resultat för personbilar. Andelen personbilar med högsta möjliga betyg har stigit sedan jämförelsen startade vilket tyder på att säkerhetsmedvetandet hos de som ställer upphandlingskrav är mycket god. Kommunerna har dock möjlighet att ytterligare förbättra säkerheten i sina fordonsflottor.

Sedan 2009 kan man se en ökning av antalet fordonmodeller som uppfyller de högsta säkerhetskraven. Man kan även se att vissa modeller utvecklas, testas om och uppnår ett högre betyg. Euro-NCAPs kriterier för olika betyg skärps också undan för undan samt att betygen sätts i en ”krocksituation” med ett fordon i samma storlek.



Regionernas personbilar har hela tiden granskningen pågått haft en mycket hög säkerhetsnivå. I år med ett snitt på 83,8 procent som är en ökning med två procentenheter. Hälften av regionerna har en andel över 90 procent med betyget 5 stjärnor. Toppar gör Region Västmanland med 100 procent. Kommunerna har i år ungefär samma andel 5 stjärnor som regionerna med ett medelvärde på 83,3 procent vilket dock är en minskning med 2 procentenheter. I år toppar Lidingö Stad med 100 procent personbilar med 5 stjärnor. Ungefär en tredjedel av kommunerna når över 90 procent med 5-stjärniga bilar.

Fossiloberoende fordonsflotta – vad är det?

Övergripande målsättning för fordon

Sverige har 16 miljökvalitetsmål. Det preciserade målet ”Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter” ingår som en del i huvudmålet ”Begränsad klimatpåverkan”. Målet innebär att växthusgasutsläppen 2030 ska vara 70 procent lägre än utsläppsnivåerna var 2010.¹ Viktigt att poängtera är att detta gäller för Sveriges fordonsflotta som helhet. I Miljöfordonsdiagnosens perspektiv försöker vi applicera målen på regioners och kommuners fordonsflottor. Vi vet dock att många offentliga organisationer har egna vassare mål.

Att definiera målet fossiloberoende fordonsflotta är inte helt okomplicerat. Miljöfordon Sverige är en av flera organisationer som driver olika projekt för att det ska vara möjligt att mäta och följa upp hur arbetet för att nå målet går.

Det är i sammanhanget viktigt att diskutera vad fossiloberoende innebär. Det finns flera sätt att se på begreppet, antingen via den mängd bränsle som faktiskt förbrukas i fordonen (det verkliga koldioxidutsläppet), eller fordonens *möjlighet* att helt eller delvis använda förnybara bränslen (den teoretiska möjligheten baserat på teknik).

Miljöfordonsdiagnosen försöker vara ett användbart verktyg för att kunna mäta en fordonsflottas förändring över tid och via flera olika indikatorer. Vi vill alltså att man förutom att kunna mäta nuläget, också ska kunna mäta förändringarna i de parametrar som finns till hands. Detta gör vi genom att redovisa indikatorer som beskriver både utsläpp och fordon. Vi har som mål att vårt verktyg ska kunna ge en enkel överblick för hur man kan förändra fordonsflottan för att nå sina mål om sänkta koldioxidutsläpp.

Under 2018 infördes reduktionsplikt för diesel och bensin. På årsbasis måste varje bränsleleverantör säkerställa att deras drivmedel klarar uppsatta klimatreduktioner. Beräkningen sker för bränslebolagets hela försäljning. Det innebär att klimatnyttan som anges på (lagstadgad) etikett på pump inte nödvändigtvis finns i pumpen.

I Miljöfordonsdiagnosens sammantagna resultat gör vi en bred bedömning av olika parametrar. Vi anser dock att en av de viktigaste parametrarna för att mäta fossiloberoende är de som visar om ett fordon kan köras på ett förnybart drivmedel och därmed visar fordonets klimateffektivitet.

Miljöfordon Sverige har sedan Miljöfordonsdiagnosen startade drivit linjen att ett fordons möjlighet att drivas av förnybara drivmedel avgör om det är ett fossiloberoende fordon och att fossiloberoende således innebär att en fordonsflotta består av dessa typer av fordon. De fordon som i Miljöfordonsdiagnosen räknats in i kategorin är etanolfordon, gasfordon, batterielbilar och laddhybrider. Från 2018 inkluderas också dieselfordon som, av tillverkaren, är godkända för HVO100. 2018 var det enbart Peugeot och Citroen med miljöklasserna euro 5 och euro 6 som tillät sina fordon att tankas med detta bränsle. Nu har flera tillverkare följt efter och godkänt drivmedlet i några eller alla dieselfordon. Transportstyrelsen märker inte ut HVO100-godkännande i sitt register. Den märkningen står vi själva för.

¹ <https://www.sverigesmiljomal.se/etappmalen/utslapp-av-vaxthusgaser-fran-inrikes-transporter/>

Vår senaste uppdatering för att urskilja HVO100-godkända fordon genomfördes 220103. Våra urvalskriterier hämtar vi från Neste som är en större leverantör av HVO100. Listan kan ses i sin helhet här:

<https://www.neste.se/neste-my-fornybar-diesel/hvo/godkanda-fordon>

Miljöfordons Sveriges senaste urvalskriterier för HVO100

Bilmärke	Fordonsslag	Modell	Euroklass	Godkännande datum
Audi	Personbilar	Alla fyrcylindrica motorer		06.2021=>
BMW	Personbilar	Alla		03.2020 =>
Citroen	Personbilar/Lätta lastbilar	Alla	euro 5 och euro 6	
Cupra	Personbilar	Alla fyrcylindrica motorer		06.2021=>
Dacia	Personbilar	Sandero		03.2020 =>
Dacia	Personbilar	Logan		03.2020 =>
Dacia	Personbilar	Duster DCi 115		10.2020 =>
DS	Personbilar/Lätta lastbilar	Alla	euro 5 och euro 6	
Ford	Personbilar/Lätta lastbilar	Ranger		05.2019 =>
Ford	Personbilar/Lätta lastbilar	Ford Transit		05.2019 =>
Ford	Personbilar/Lätta lastbilar	Ford Transit Custom		05.2019 =>
Ford	Personbilar/Lätta lastbilar	Transit Connect		05.2019 =>
Ford	Personbilar/Lätta lastbilar	Transit Courier		11.2020 =>
Isuzu	Lätta lastbilar	Alla		2016=>
Iveco	Lätta lastbilar	Daily		2020 =>
MAN	Lätta lastbilar	TGE		2016=>
Mercedes Benz	Lätta lastbilar	Sprinter		10.2019 =>
Mercedes Benz	Personbilar	Mercedes Benz E220 D		10.2018 =>
Mercedes Benz	Personbilar	Vito Tourer		10.2016 =>
Mini	Personbil	Alla		03.2020 =>
Nissan	Lätta lastbilar	Alla		2006=>
Nissan	Personbil	Alla		2006=>
Opel	Personbil	Opel Grandland X		2018=>
Opel	Personbilar/Lätta lastbilar	Combo		2018=>
Peugeot	Lätta lastbilar	Alla dieselmodeller	euro 5 och euro 6	
Peugeot	Personbil	Alla dieselmodeller	euro 5 och euro 6	
Renault	Lätta lastbilar	Traffic		03.2019=>
Renault	Lätta lastbilar	Master		03.2019=>
Renault	Lätta lastbilar	Kangoo		03.2019=>
Renault	Personbil	Alla personbilar		11.2018=>
Seat	Personbilar	Alla fyrcylindrica motorer, euro6		06.2021=>
Skoda	Personbilar	Alla fyrcylindrica motorer, euro6		06.2021=>
Toyota	Lätta lastbilar	Proace; Proace Verso		2014=>
Toyota	Personbilar	Proace; Proace Verso		2014=>
Volvo	Personbil	XC90, S90, V90, V90 Cross country, XC60, V60, V60 Cross country, XC40 (SPA & CMA plattformerna)		2015=>
Volkswagen	Lätta lastbilar	Alla		2016=>
Volkswagen	Personbilar	Alla fyrcylindrica motorer		06.2021=>
Volkswagen	Personbilar/Lätta lastbilar	I Miljöfordonsdiagnosen	Alla Transportbilar euro6, registrerade som LLB eller PB i MfD	

Övergripande målsättning för bränslen

Det finns flera aspekter att ta hänsyn till i diskussionen om att nå fossiloberoende via bränsleslag. En är skillnaden mellan en storstadskommun, med många möjligheter vad gäller bränsleinfrastruktur, och en liten kommun med få bränslen tillgängliga. En annan aspekt är att få fram rätt bränslen i tillräcklig mängd. En tredje är den ekonomiska aspekten som påverkas av skatter/skattebefrielse, alltså incitament från staten.

CNG finns i cirka 127 kommuner med ca 210 tankstationer för lätta fordon. Det betyder också att 163 kommuner saknar tankställe för gasfordon. Biogasandelen i CNG utgjorde 2024 99,3 procent på energibasis en exceptionellt hög nivå. Under december 2024 återinfördes skattebefrielse för biogasproduktion och vi hoppas att detta har gett effekt. Som alltid är det ju av stor vikt att ha en långsiktig och hållbar strategi från staten. Det gynnar hela Sverige såväl ekonomiskt som i måluppfyllnad för minskade utsläpp av koldioxid.

Man kan försäkra sig om att köpa grön el via sitt elavtal. Gör man inte det gäller ett schablonvärde för svensk elmix som 1 jan 2022 satts till 7,2 g CO₂ekv/MJ

Alla dieselleverantörer måste blanda in en viss mängd RME samt förnybar HVO som ger en klimatnytta på 10 procent på årsbasis enligt reduktionsplikten för 2025. Det gör att det blir en rättvis fördelning av klimatnytta över landet men gör också att man når inte bara ett golv utan även ett tak för inblandning.

Den nuvarande reduktionspliktsnivån (10 procent) får fortsatt den positiva effekten att drivmedelsbolagen nu i högre utsträckning erbjuder HVO100 som drivmedel, som alltså ligger utanför reduktionsplikten.

Etanolbränslet har den fördelen att infrastrukturen redan är utbyggd över hela landet men det finns ganska få modeller tillgängliga även om marknaden verkar ha fått ett litet uppsving. Med sänkt reduktionsplikt för bensin finns det mer etanol med hög klimatnytta. Därav en högre klimatnytta för E85. Det finns en nedre gräns för etanolens klimatnytta för att få skattebefrielse. Det innebär att vi alltid kan lita på att E85 är bättre än bensin ur klimatsynpunkt.

Bensin är också föremål för en höjd reduktionsplikt till 10 procent och därmed har klimatnyttan ökat. E10 har införts i Sverige. E10 innebär att det är lagligt att blanda in upp till 10 procent som inte är bensin i 95 oktanic bensin. För de som har så gamla fordon att de inte klarar E10 bör 98-otanic bensin användas.

Goda exempel – reducerade koldioxidutsläpp 2010-2025

Vi gör ett försök att mäta hur det går för kommuner och regioner att nå det 70-procentiga reduktionsmålet avseende deras fordonsflottors koldioxidutsläpp. Här har vi räknat ut värdet för personbilar plus lätta lastbilar. Alla värden kommer från Miljöfordonsdiagnos.

Fossiloberoende genom minskning av totala koldioxidutsläpp

Vi kan se hur de certifierade koldioxidutsläppen har förändrats sedan 2010 via parametern energieffektivitet, som beskriver det totala koldioxidutsläppet (fossil + förnybar), och hur stor reduktionen i procent är:

Reducering av koldioxidutsläpp PB+LLB 2010-2025			
Kommun	Energieffektivitet 2010 g CO ₂ /km	Energieffektivitet 2025 g CO ₂ /km	Reducering i %
Salems kommun	195,7	25,5	-87
Vara kommun	171,5	23,6	-86
Kävlinge kommun	165,9	40,6	-76
Östersunds kommun	181,0	47,6	-74
Stockholms stad	166,9	45,4	-73
Kungsbacka kommun	165,2	50,0	-70

Vi noterar att sex kommuner når minst en 70-procentig minskning via den här parametern. Dessa kommuner har alltså klarat målet om de har tankat bästa drivmedel i fordonen.

I år kan vi även presentera den första regionen som nått målet om 70 procentig reduktion. Det är Jämtland Härjedalen som klarar det. Här redovisas de regioner som når en reduktion på 50 procent eller mer.

Reducering av koldioxidutsläpp PB+LLB 2010-2025			
Region	Energieffektivitet 2010 g CO ₂ /km	Energieffektivitet 2025 g CO ₂ /km	Reducering i %
Region Jämtland Härjedalen	200,7	59,9	-70
Region Halland	175,0	69,8	-60
Region Kalmar län	167,9	82,7	-51

Eftersom målet är formulerat med en procentuell reduktion är det ju i praktiken enklare att nå målet ju högre ingångsvärde man har. Man kan tro att vi då får andra topplaceringar om vi i stället tittar på de kommuner och regioner som har de lägsta faktiska värdena. Men, det blir faktiskt samma namn på listan, bara i lite annan ordning. Följande kommuner når alltså ett värde på max 50 g CO₂/km.

Kommun	Energieffektivitet 2025 g CO ₂ /km
Vara kommun	23,6
Salems kommun	25,5
Kävlinge kommun	40,6
Stockholms stad	45,4
Östersunds kommun	47,6
Kungsbacka kommun	50,0

Om vi tittar på de regioner som nådde målet så är deras utsläpp under 83 g CO₂/km. Ingen region kommer ned till 50 g.

Regioner	Energieffektivitet 2025 g CO ₂ /km
Region Jämtland Härjedalen	59,9
Region Halland	69,8
Region Kalmar län	82,7

Fossiloberoende genom minskning av fossila koldioxidutsläpp

Via parametern klimateffektivitet som visar den återstående mängden fossil koldioxid, kan vi beskriva var en kommun befinner sig i förhållande till 70-procentsmålet, på ett annat sätt.

När vi jämför värdena i denna kategori för åren 2010 och 2025 ser vi att det nu är 89 kommuner som når en 70 procentig reduktion. Det är elva kommuner som når en 90-procentig reduktion eller mer.

Alla kommuner reducerar sina fossila utsläpp och bara två med mindre än 25 procent.

Reducering av fossila koldioxidutsläpp PB+LLB 2010-2025				Reducering av fossila koldioxidutsläpp PB+LLB 2010-2025			
Kommun	Klimateffektivitet 2010 g CO2/km	Klimateffektivitet 2025 g CO2/km	Reducering i %	Kommun	Klimateffektivitet 2010 g CO2/km	Klimateffektivitet 2025 g CO2/km	Reducering i %
Östersunds kommun	130,5	5,0	-96	Gnosjö kommun	143,7	30,0	-79
Salems kommun	193,1	8,0	-96	Jönköpings kommun	135,8	28,5	-79
Lunds kommun	171,6	8,9	-95	Torneå kommun	148,9	31,5	-79
Landskrona stad	152,8	8,1	-95	Huddinge kommun	153,5	32,6	-79
Karlstads kommun	134,7	7,9	-94	Tyresö kommun	147,4	32,5	-78
Kungsbacka kommun	153,7	9,1	-94	Burlövs kommun	192,5	42,7	-78
Stockholms stad	85,3	6,6	-92	Kristianstads kommun	138,2	31,6	-77
Vara kommun	129,2	10,2	-92	Haninge kommun	176,9	40,5	-77
Eskilstuna kommun	107,9	8,7	-92	Ale kommun	155,8	35,8	-77
Helsingborgs stad	99,7	9,2	-91	Upplands Väsby kommun	145,8	33,8	-77
Lekebergs kommun	146,7	15,2	-90	Kalmar kommun	150,6	35,3	-77
Eslövs kommun	128,1	14,6	-89	Härnösands kommun	159,9	37,5	-77
Botkyrka kommun	178,1	21,4	-88	Uppsala kommun	163,3	38,7	-76
Lerums kommun	115,3	14,7	-87	Danderyds kommun	135,1	32,3	-76
Varbergs kommun	152,0	19,6	-87	Laholms kommun	161,2	38,6	-76
Mörbylånga kommun	149,8	19,4	-87	Ljungby kommun	169,1	40,6	-76
Falkenbergs kommun	160,0	20,7	-87	Nässjö kommun	155,4	37,7	-76
Alvesta kommun	147,4	19,4	-87	Västerviks kommun	169,4	41,2	-76
Ystads kommun	139,4	18,5	-87	Lidköpings kommun	129,7	31,7	-76
Växjö kommun	137,6	19,0	-86	Eda kommun	167,7	41,2	-75
Sundbybergs stad	185,0	26,1	-86	Mjölby kommun	167,2	41,9	-75
Gislaveds kommun	153,4	21,8	-86	Lysekils kommun	154,8	39,6	-74
Malmö stad	116,9	16,8	-86	Bodens kommun	133,8	35,1	-74
Värgårda kommun	169,5	24,9	-85	Vetlanda kommun	155,4	41,1	-74
Vallentuna kommun	182,8	27,8	-85	Hultsfreds kommun	163,6	43,6	-73
Kumla kommun	175,4	27,4	-84	Emmaboda kommun	156,9	41,9	-73
Linköpings kommun	126,4	19,8	-84	Bjuvs kommun	170,0	45,8	-73
Värnamo kommun	161,6	26,1	-84	Luleå kommun	156,3	42,4	-73
Sävsjö kommun	170,6	28,3	-83	Härnäs kommun	153,9	42,0	-73
Mölnåls stad	152,8	25,5	-83	Karlskoga kommun	171,9	46,9	-73
Kävlinge kommun	161,3	27,1	-83	Osby kommun	168,9	46,3	-73
Oskarshamns kommun	157,3	27,9	-82	Mora kommun	170,5	47,3	-72
Strängnäs kommun	161,9	28,7	-82	Hörs kommun	170,9	48,5	-72
Trollhättans stad	109,3	20,0	-82	Region Gotland	157,5	45,6	-71
Sollentuna kommun	156,0	29,0	-81	Sundsvalls kommun	163,4	47,3	-71
Gävle kommun	166,8	31,4	-81	Söderhamns kommun	169,6	49,3	-71
Älmhults kommun	155,5	29,4	-81	Öckerö kommun	197,2	58,8	-70
Södertälje kommun	142,0	27,0	-81	Borlänge kommun	156,9	46,8	-70
Katrineholms kommun	119,1	23,2	-81	Norrköpings kommun	110,8	33,1	-70
Höganäs kommun	165,6	33,2	-80	Värmdö kommun	162,3	48,6	-70
Hjo kommun	151,6	30,5	-80	Munkedals kommun	153,4	45,9	-70
Nacka kommun	180,9	37,3	-79	Sala kommun	170,8	51,6	-70
Älvkarleby kommun	152,6	31,5	-79	Nynäshamns kommun	163,7	49,7	-70
Göteborgs stad	86,7	18,1	-79	Täby kommun	165,6	50,5	-69
Örebro kommun	130,3	27,2	-79				

Det är även i år nio regioner som nått samma mål. Men det är bara Skåne som når mer än en 90 procentig reduktion.

Reducering av fossila koldioxidutsläpp PB+LLB 2010-2025			
Regioner	Klimateffektivitet 2010 g CO2/km	Klimateffektivitet 2025 g CO2/km	Reducering i %
Region Skåne	102,8	5,2	-95
Region Kalmar län	155,9	17,3	-89
Region Västmanland	134,8	17,6	-87
Region Jönköpings län	123,4	19,9	-84
Region Östergötland	193,6	25,3	-79
Region Jämtland Härjedalen	122,7	40,1	-79
Region Kronoberg	161,6	36,6	-77
Region Halland	157,3	33,8	-75
Region Uppsala	135,0	41,4	-74

I år är det 110 av 290 kommuner som når ett värde på 50 gram eller lägre. Tabellen visar dock att bara ett fåtal av dem hade ett lågt värde redan 2010. Därför drar vi slutsatsen att flera gynnas av HVO100 godkända fordon men vi känner också igen elbilssatsande kommuner.

Just 50 g fossil koldioxid som nivå valdes då det var gränsen för vad laddhybrider fick släppa ut för att få bonus i bonus/malus-systemet.

Reducering av fossila koldioxidutsläpp PB+LLB 2010-2025					
Kommun	Klimat-effektivitet 2025 g CO2/km	Kommun	Klimat-effektivitet 2025 g CO2/km	Kommun	Klimat-effektivitet 2025 g CO2/km
Östersunds kommun	5,0	Jönköpings kommun	28,5	Emmaboda kommun	41,9
Stockholms stad	6,6	Strängnäs kommun	28,7	Härryda kommun	42,0
Karlstads kommun	7,9	Sollentuna kommun	29,0	Ulricehamns kommun	42,0
Salems kommun	8,0	Älmhults kommun	29,4	Luleå kommun	42,4
Landskrona stad	8,1	Gnosjö kommun	30,0	Burlövs kommun	42,7
Eskilstuna kommun	8,7	Hjo kommun	30,5	Karlshamns kommun	42,9
Lunds kommun	8,9	Gävle kommun	31,4	Hultsfreds kommun	43,6
Kungsbacka kommun	9,1	Tomelilla kommun	31,5	Gnesta kommun	44,7
Helsingborgs stad	9,2	Älvkarleby kommun	31,5	Flens kommun	45,4
Vara kommun	10,2	Kristianstads kommun	31,6	Region Gotland	45,6
Eslövs kommun	14,6	Lidköpings kommun	31,7	Bjuvs kommun	45,8
Lerums kommun	14,7	Danderyds kommun	32,3	Vaxholms stad	45,8
Lekebergs kommun	15,2	Tyresö kommun	32,5	Munkedals kommun	45,9
Malmö stad	16,8	Huddinge kommun	32,6	Ronneby kommun	46,1
Göteborgs stad	18,1	Norrköpings kommun	33,1	Osby kommun	46,3
Ystads kommun	18,5	Höganäs kommun	33,2	Mönsterås kommun	46,8
Växjö kommun	19,0	Upplands Väsby kommun	33,8	Borlänge kommun	46,8
Mörbylånga kommun	19,4	Bodens kommun	35,1	Karlskoga kommun	46,9
Alvesta kommun	19,4	Kalmar kommun	35,3	Skellefteå kommun	47,1
Varbergs kommun	19,6	Trosa kommun	35,4	Vingåkers kommun	47,2
Linköpings kommun	19,8	Ale kommun	35,8	Sundsvalls kommun	47,3
Trollhättans stad	20,0	Nacka kommun	37,3	Mora kommun	47,3
Falkenbergs kommun	20,7	Melleruds kommun	37,3	Vänersborgs kommun	47,9
Botkyrka kommun	21,4	Härnösands kommun	37,5	Olofströms kommun	48,4
Gislaveds kommun	21,8	Nässjö kommun	37,7	Höörs kommun	48,5
Katrineholms kommun	23,2	Laholms kommun	38,6	Värmdö kommun	48,6
Vårgårda kommun	24,9	Uppsala kommun	38,7	Götene kommun	48,8
Mölnåls kommun	25,5	Lysekils kommun	39,6	Motala kommun	49,0
Värnamo kommun	26,1	Örnsköldsviks kommun	40,3	Partille kommun	49,0
Sundbybergs stad	26,1	Haninge kommun	40,5	Söderhamns kommun	49,3
Södertälje kommun	27,0	Borås stad	40,5	Gagnefs kommun	49,4
Kävlinge kommun	27,1	Ljungby kommun	40,6	Eksjö kommun	49,4
Örebro kommun	27,2	Vetlanda kommun	41,1	Nynäshamns kommun	49,7
Kumla kommun	27,4	Västerviks kommun	41,2	Solna stad	50,2
Vallentuna kommun	27,8	Eda kommun	41,2	Strömstads kommun	50,2
Oskarshamns kommun	27,9	Västerås stad	41,6	Täby kommun	50,5
Sävsjö kommun	28,3	Mjölby kommun	41,9		

Det är 11 regioner som når ett värde under 50 g fossil koldioxid per km i snitt för personbilar och lätta lastbilar sammanräknat.

Reducering av fossila koldioxidutsläpp PB+LLB 2010-2024		
Regioner	Klimat effektivitet 2010 g CO₂/km	Klimat effektivitet 2024 g CO₂/km
Region Skåne	102,8	5,2
Region Kalmar län	155,9	17,3
Region Västmanland	134,8	17,6
Region Jönköpings län	123,4	19,9
Region Östergötland	122,7	25,3
Region Halland	135,0	33,8
Region Kronoberg	157,3	36,6
Västra Götalandsregionen	114,1	38,6
Region Jämtland Härjedalen	193,6	40,1
Region Uppsala	161,6	41,4
Region Västernorrland	125,0	48,7

Goda exempel – Trendlinjer för kommuner och regioner

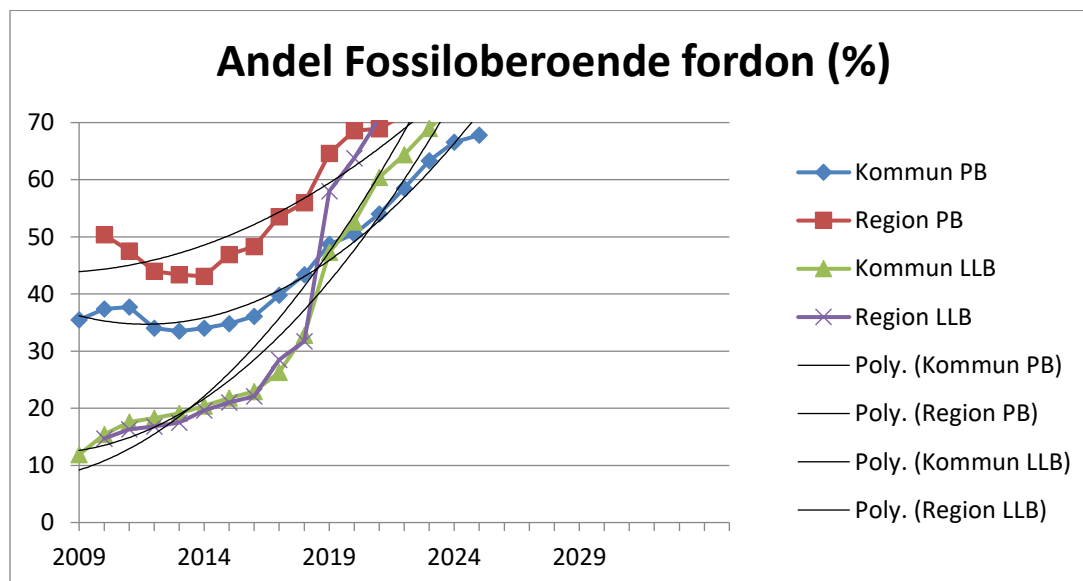
Fossiloberoende med trendlinjer

Det finns ingen officiell beskrivning av hur stor andel fossiloberoende fordon som utgör en fossiloberoende fordonsslotta. Däremot är det många kommuner som ändå har ett sådant mål, ända upp till 100 procent, i sina lokala miljöplaner. Vi gör ett försök att med hjälp av trendlinje visa om och i så fall när kommuner och regioner kan nå olika nivåer av fossiloberoende. Flera organisationer har redan visat att det går att ha en mycket hög andel fossiloberoende fordon i sin flotta. Med en nivå om 70 % borde det finnas möjlighet för de flesta att nå målet.

För kommuner och regioner som helhet så har andelen fossiloberoende fordon förändrats positivt de senaste åren. Vi har behövt lägga in en polynom trendlinje för att försöka spegla den snabba ökningen av fossiloberoende fordon (el-, laddhybrid- gas och HVO100-fordon) som sker och som siktar mot att nå 70 procent före år 2030.

Diagrammen visar att regionerna nådde ett sådant mål, för både personbilar och lätta lastbilar, redan för ett par år sedan. Rycket för lätta lastbilar kom mellan 2018 och 2019 och kan förklaras med införandet av HVO100 som fossiloberoende fordon.

Kommunernas lätta lastbilar nådde målet förra året. Nu är det bara kommuners personbilar som i år saknar två procentenheter till en andel på 70 procent fossiloberoende fordon.



Vi drar slutsatsen att det nu inte bara finns bra alternativ avseende gas, el, laddhybrider och HVO100 för verksamhetsbilar, utan att det är det nya normala att det är den typen av fordon som införskaffas. Antalet gastankstationer har legat oförändrat de senaste åren medan laddplatser fortfarande tillkommer i hög takt.

Totalt för alla kommuner gäller att el är det vanligaste drivmedelsslaget (14 600, PB+LLB) vilket är ett skifte sedan förra året. HVO100 följer (14 400) och därefter kommer gas (10 400). För regionerna är det fortfarande gas som är vanligast (1800 PB+LLB) därefter el (1 500) och sedan HVO100 (1 400).

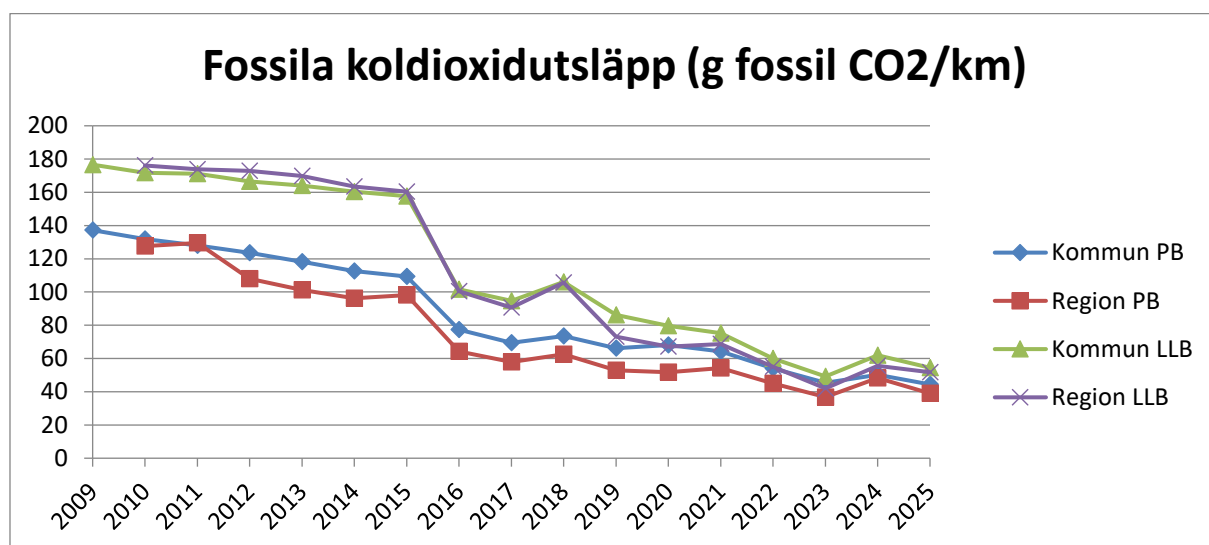
Det är rimligt att de når målen i god tid före 2030 om inte förändrade incitament ändrar de förutsättningarna.

Klimat effektivitet med trendlinjer

Klimat effektiviteten för kommuner och regioner som helhet har förbättrats mycket sedan 2009. Vi har lagt in en trendlinje för att försöka spegla den minskning av fossila koldioxidutsläpp som sker och som siktar mot att nå en 70-procentig reduktion före år 2030.

Enligt diagrammet har samtliga organisationer en rimlig chans att nå en reduktionsnivå om 70 procent för fossila koldioxidutsläpp, inom några år, för både PB och LLB, men det är med lite mindre marginal än för fossiloberoende fordon. Försämrade krav på klimatnytta i reduktionsplikten avspeglas tydligt i diagrammet och gör det än viktigare att satsa på fossiloberoende för att nå målet.

Både kommuner och regioner ligger väl samlade. För lätta lastbilar strax över ett medelutsläpp på 50 g fossil CO₂/km, och för personbilar runt 40 g fossil CO₂/km.



Högst reduktion har regionernas LLB uppnått. Värdet utgår från en nivå på 176 g fossil koldioxid och ska alltså nå en nivå av 53 g. Den nuvarande nivån om 53 g motsvarar en minskning på 71 procent. De har alltså nått målet för den här kategorin.

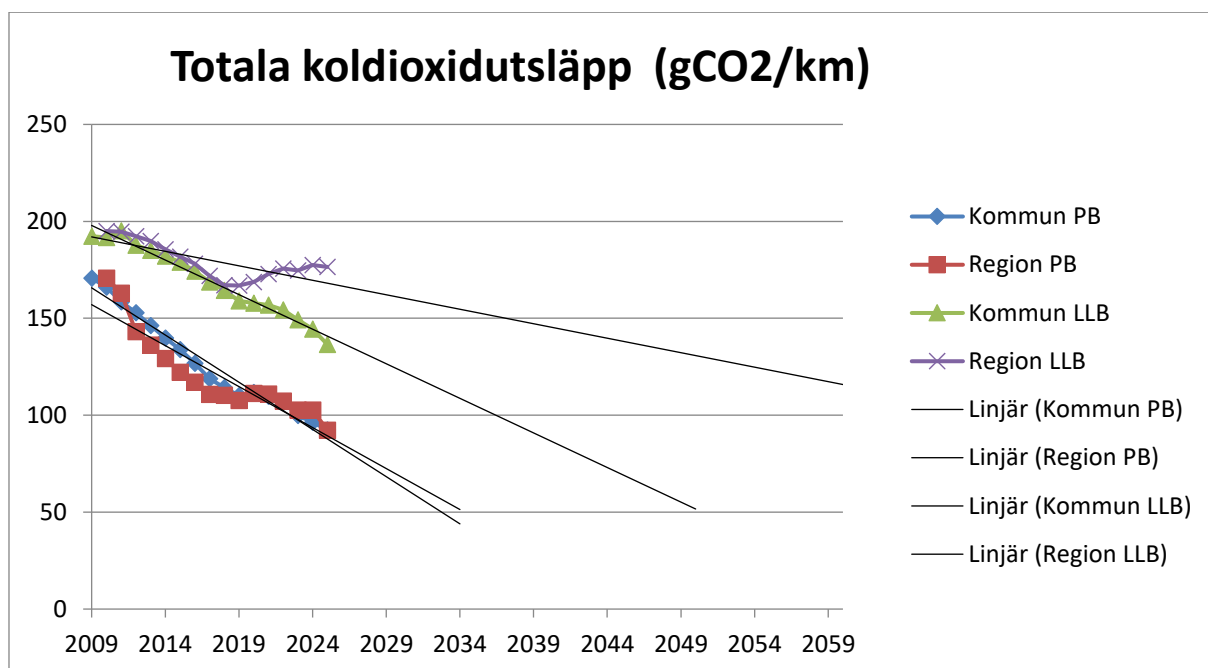
	gram CO ₂ /km			
	Klimat effektivitet 2010	Klimat effektivitet 2025	70 % reduktion	Reduktion (%)
Kommuner PB	131,8	44,4	39,5	66
Regioner PB	127,6	39,0	38,3	69
Kommuner LLB	171,8	54,5	51,5	68
Regioner LLB	176,1	51,8	52,8	71

Övriga kategorier är på god väg att nå det 70-procentiga reduktionsmålet. Regionerna ligger något närmare målet än kommunerna.

Totala koldioxidutsläpp

Fordons totala koldioxidutsläpp är direkt kopplad till deras energiförbrukning. Tidigare minskade generellt energiförbrukningen i ett byte från bensindrivna fordon till dieselfordon samt från större till mindre fordon. Även om dieselfordon är mer energieffektiva än bensinfordon så kommer man till en gräns där man inte längre kan effektivisera mer utan att gå över från förbränningsmotorn till elmotorns betydligt högre verkningsgrad.

Vi ser att energieffektiviteten planar ut för samtliga kategorier utom regioners LLB där kurvan till och med pekar uppåt. Vi tror att ökningen för regioners LLB beror på en ökning av antalet fordon med dieselmotorer i kombination med att den ökningen ger extra effekt i och med WLTP-köröcykel. Vi ser att enda vägen att få ner totala koldioxidutsläpp är att öka andelen elfordon. Gasfordon har många klimatfördelar men är inte mer energieffektiva.



Prognosen är att målet om 70 procent reduktion kan nås inom utsatt tid för personbilar men för lätta lastbilar ser prognosen sämre ut. Målet nås inte i tid. Dock har det kommit ut en del större transportfordon på el som eventuellt kan skynda på utvecklingen genom att fler modeller av lätta lastbilar kan ersättas med eldrift.

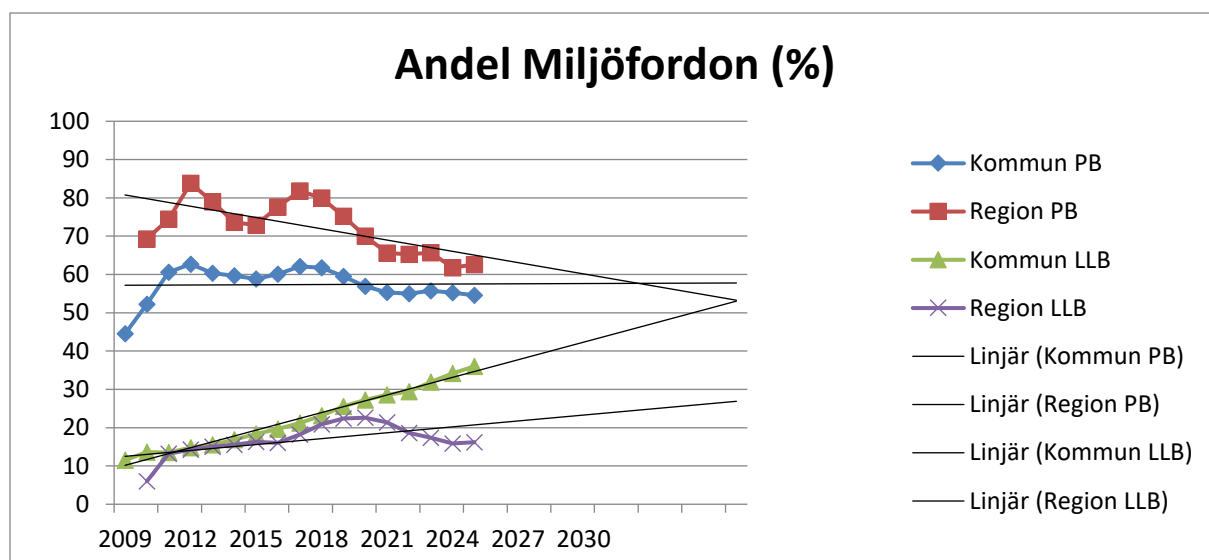
För att nå målet måste energieffektiviteten för personbilar komma ner på en nivå på ca 50 g (se tabell) och för lätta lastbilar är motsvarande värde knappt 60 g. Personbilarna ligger i stället på ca 90 g. För de lätta lastbilarna är skillnaden ganska stor mellan kommuner och regioner. Kommunerna ligger lite bättre till men båda kategorierna har ganska långt kvar till att nå målet.

	gram CO ₂ /km			
	Energieffektivitet 2010	Energieffektivitet 2025	70 % reduktion	Reduktion (%)
Kommuner PB	166,1	92,4	49,8	44
Regioner PB	170,7	92,3	51,2	46
Kommuner LLB	191,7	136,5	57,5	29
Regioner LLB	195,0	176,5	58,5	9

Regionernas PB har uppnått den högsta reduktionen men den ligger ändå bara på 46 procent. Kommunerna ligger strax efter. Mer jobb finns att göra för de lätta lastbilarna för båda organisationerna.

Miljöfordon

Om man tittar på måttet miljöfordon så kan man ju som bäst nå en andel på 100 %. De kriterier som gällde tidigare för miljöfordon innebar att man inte samtidigt kunde nå målet om 100 procent fossilbränsleoberoende då både diesel- och bensinfordon klarade miljöbilsdefinitionerna. Sedan bonus/malus infördes 2018 är det bara el, laddhybrider och gasbilar som vid nyinköp räknats som miljöbilar. Bonusen för el-, laddhybrid- och gasbilar togs bort den 8 november 2022. Vi fortsätter använda måttet, enligt de tidigare kriterierna, i Miljöfordonsdiagnos.



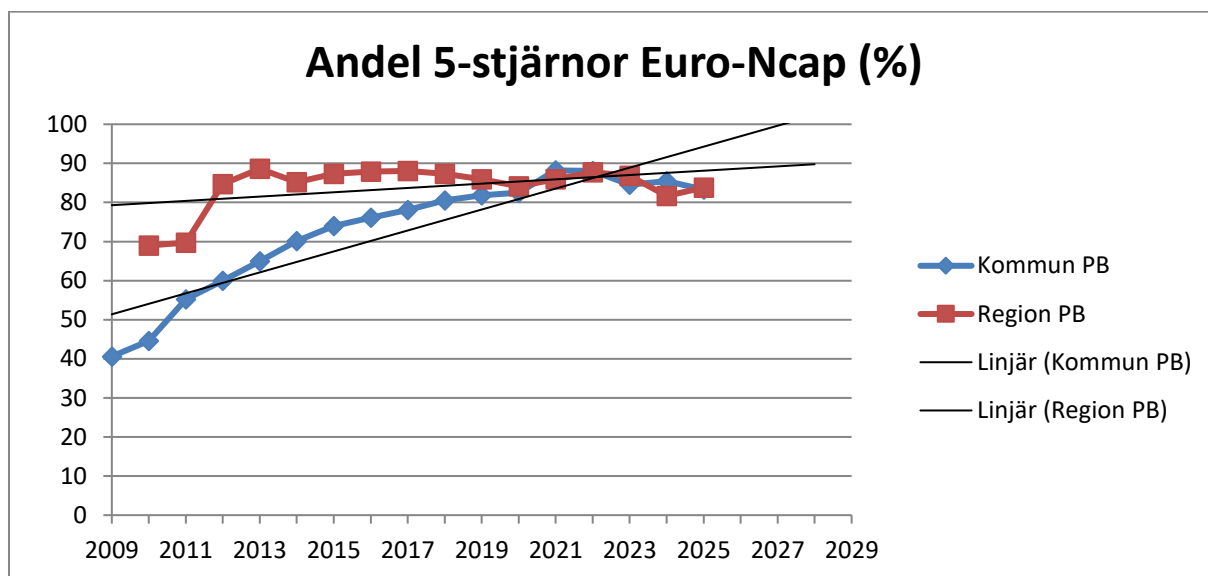
Andelen miljöbilar för PB fortsätter att minska för kommuner men ökar något för regioner. För regioners lätta lastbilar sjunker andelen miljöbilar. Däremot stiger andelen för kommuners lätta lastbilar i en stabil takt.

Det ger en fingervisning om att måttet påverkas i stor utsträckning av politiska beslut och inte kommer att visa en uppåtgående trend förrän incitament ändras.

Krocksäkerhet

Som tillägg till klimatindikatorerna har vi också den för trafiksäkra fordon. Här tycker vi att det är helt rimligt att ställa upphandlingskrav på att fordon ska vara 5-stjärnig enligt Euro-NCAP.

I år är kommunernas och regionernas resultat i princip identiskt med värden på drygt 83 procent.



Diagrammet visar en något lägre nivå både för kommuner och regioner än för ett par år sedan. Det kan ha flera orsaker. En är att Euro Ncap höjt sina krav och att därmed färre fordon klarar 5 stjärnor.

Miljöfordonsdiagnos - bästa län och länsbästa kommuner 2026

Här kommer en djupdykning i tävlingsresultaten för Miljöfordonsdiagnosen. Resultaten vittnar om att det finns olika möjligheter för kommunerna runt om i landet att jobba med fordonen i ett klimatperspektiv. Förutsättningarna skiljer sig helt enkelt åt avseende geografi, infrastruktur och tillgänglighet. Positivt är dock att det inte saknas exempel på kommuner som trots sämre förutsättningar lyckas med att ställa om sina fordonsflottor.

Tabellen nedan visar medelvärden för alla kommuner per län i Miljöfordonsdiagnosen. I varje län finns en kommun som är bäst. Ofta har de en betydligt högre poäng än länet och högre än Sverige som genomsnitt. Dessa kommuner kan vara bra vägvisare dels för de kommuner som inte kommit lika långt i sin omställning dels för företag och privatpersoner i länen.

<i>Bästa län</i>		<i>Bästa kommun</i>	
Län	Medelpoäng	Kommun	Poäng
Halland	40,0	Kungsbacka	45
Jönköping	38,9	Sävsjö	44
Gotland	38,0	Gotland	38
Södermanland	37,9	Eskilstuna	43
Södermanland	37,9	Katrineholm	43
Stockholm	37,3	Salem	45
Kalmar	35,6	Oskarshamn	41
Västra Götaland	35,0	Vara	45
Skåne	34,8	Helsingborg	43
Västernorrland	34,1	Sundsvall	39
Uppsala	33,9	Älvkarleby	40
Blekinge	33,4	Karlshamn	36
Kronoberg	32,8	Alvesta	42
Kronoberg	32,8	Växjö	42
Östergötland	31,6	Linköping	41
Örebro	31,2	Lekeberg	42
Örebro	31,2	Örebro	42
Gävleborg	31,1	Gävle	40
Dalarna	31,0	Borlänge	38
Värmland	30,4	Karlstad	43
Västmanland	30,3	Västerås	37
Norrbottnen	29,8	Luleå	40
Jämtland	28,3	Östersund	44
Västerbotten	25,8	Skellefteå	38
Sverige	33,4		

För att nå omställning krävs i hög grad möjligheten att använda alla typer av fossiloberoende fordon. Förutsättningen för det är tillgång till rätt infrastruktur alltså att det finns laddmöjlighet för elfordon och tankställen för biogas och HVO100. Laddplatser kan styras i hög grad av kommunen, HVO100 kan köpas på bulk för den egna organisationen om allmän station saknas.

För gastankmöjlighet krävs oftare ett större samarbete mellan kommun, länstrafik och privata intressen.

De bästa kommunerna i länen får mellan 36 (Karlshamn) och 45 (Kungsbacka, Salem och Vara) poäng. Gemensamt för alla länsvinnande kommuner utom Lekeberg, Salem, Vara och Älvkarleby är att de har gasfordon. Gasfordonen utgör en andel på mellan 15 och 65 procent. Det visar att det kan vara svårt att nå toppresultat utan en gastankstation i kommunen. Vinnande kommuner har även elfordon i sina fordonsflottor (5-80 procent). Laddhybrider står för 10 procent i en kommun (Vara) men utgör för övrigt ingen stor andel av fordonsflottorna. Laddhybrider är vanligare än etanolfordon som visserligen finns i drygt hälften av de länsbästa kommunerna men med låg andel, knappt en procent. Bara Västerås har mer än så, 6 procent etanolfordon. Vanligare är att det är HVO100-godkända fordon som är komplement till gas och el. I Älvkarleby är HVO100-fordon det dominerande drivmedelsslaget med el som tvåa så även i Skellefteå. Skellefteå har dock nästan lika mycket gasfordon som elfordon.

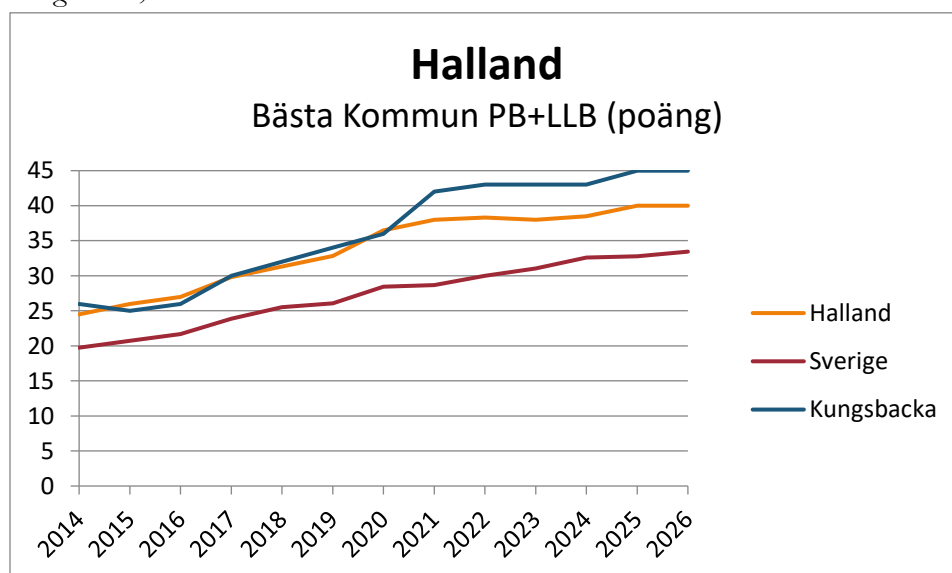
Nedan följer diagram som visar andel och utveckling för varje län och för den bästa kommunen i respektive län i förhållande till medel för Sveriges kommuner totalt.

Län, resultat över 35 poäng

Hela sju län tar sig över en nivå på 35 poäng i diagnosens kategori för Bästa resultat. De länen är Halland, Jönköping, Gotland, Södermanland, Stockholm, Kalmar och Västra Götaland (ny).

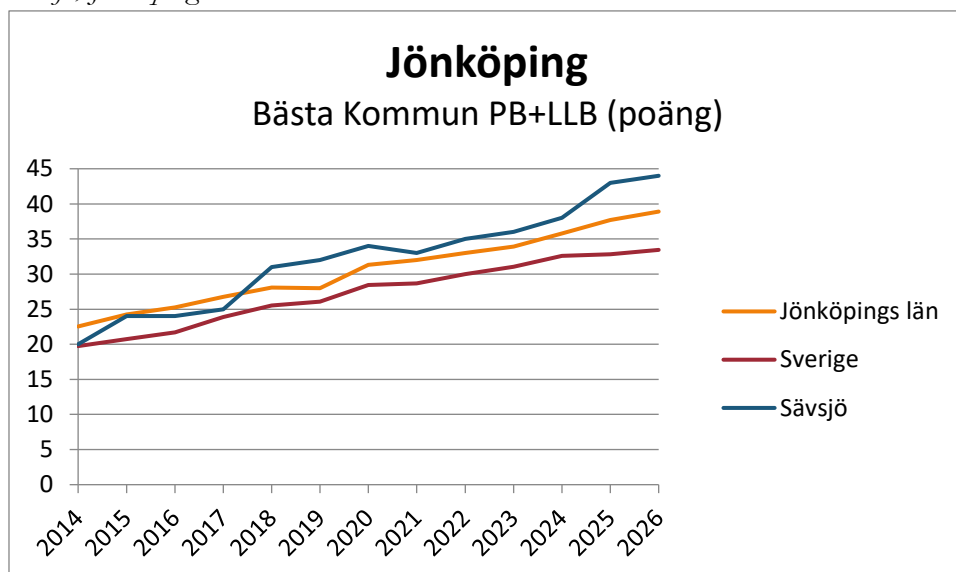
Det bästa länet är Hallands län med en medelpoäng på 40,0. Bästa kommun i Hallands län är Kungsbacka som också är en av diagnosens segrare. De lyckas även i år få full poängpott (45 p). Flera kommuner i länet presterar bra med över 40 poäng som resultat (Varberg, Falkenberg och Laholm).

Kungsbacka, Hallands län



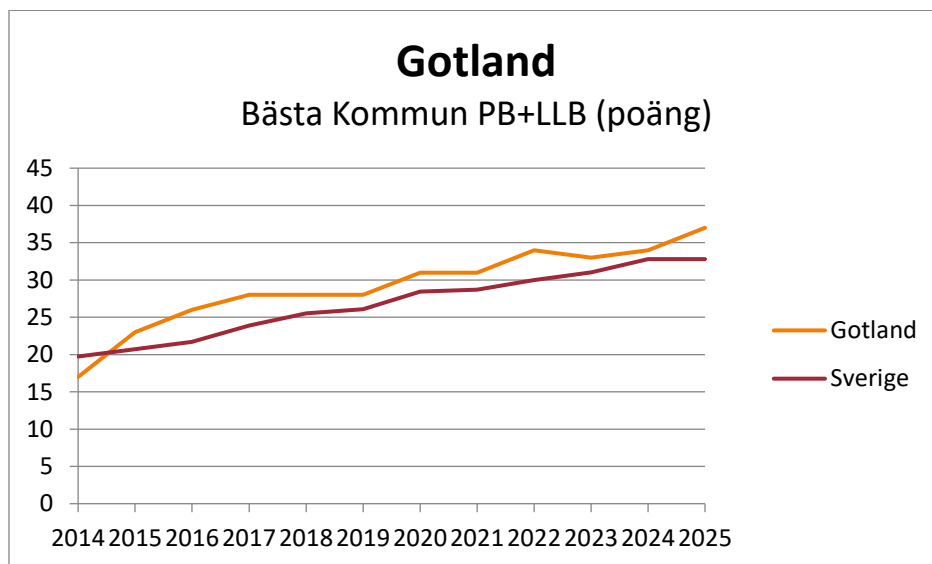
Sävsjö blir bästa kommun i Jönköpings län. Länets medel är 38,9 poäng och Sävsjö får ihop hela 44 poäng. Även Gislaved, Värnamo, Jönköping och Gnosjö får mer än 40 poäng.

Sävsjö, Jönköpings län



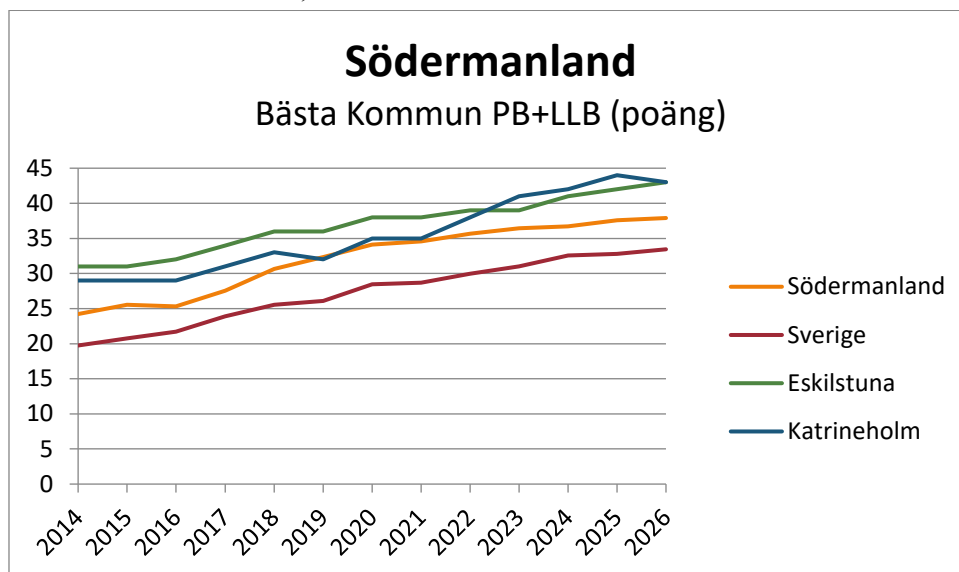
Gotland når resultatet 38 poäng. En förbättring sedan förra året.

Gotland



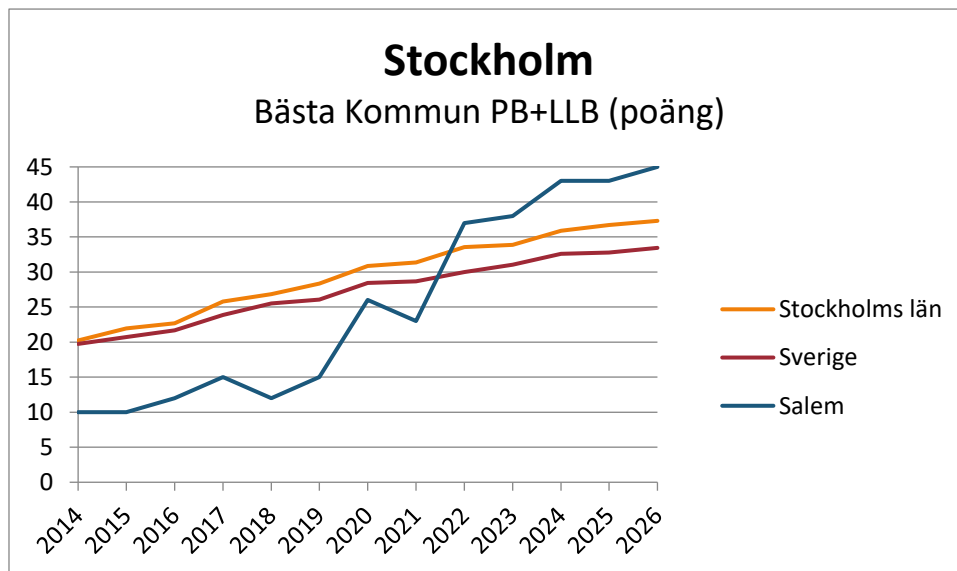
I Södermanlands län, som får en medelpoäng på 37,9, är Eskilstuna och Katrineholm bästa kommuner (43 p). Eskilstuna tar en poäng upp medan Katrineholm tappar en poäng sedan förra året. Även Strängnäs presterar bra med 41 poäng.

Eskilstuna och Katrineholm, Södermanlands län



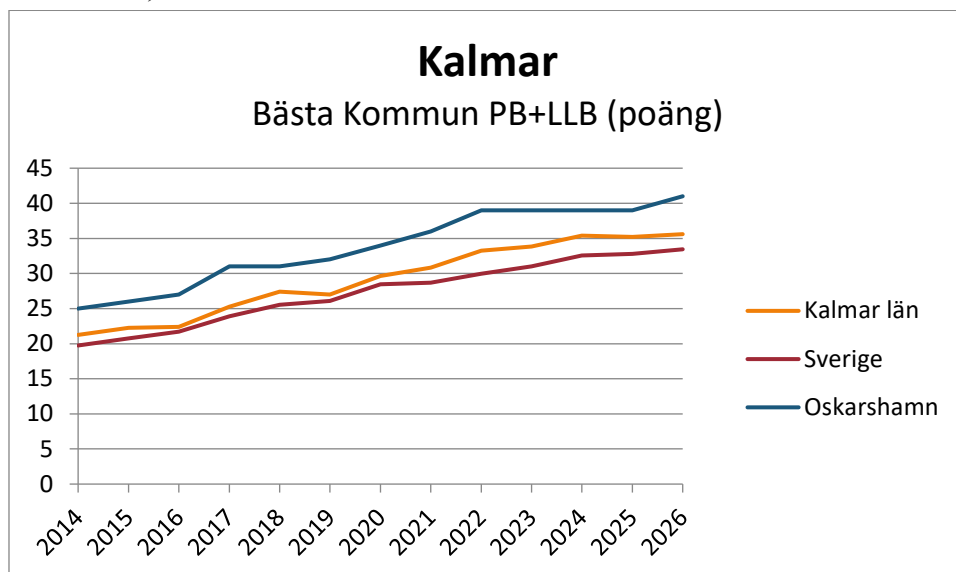
Stockholms län får 37,3 poäng som medel för länet. Salem är bäst med 45 poäng och är delad segrare i ”bästa kommun”. Ytterligare 9 kommuner i länet får över 40 poäng. Stockholm, Botkyrka, Danderyd, Nacka, Sundbyberg, Upplands Väsby, Huddinge, Sollentuna och Tyresö.

Salem, Stockholms län



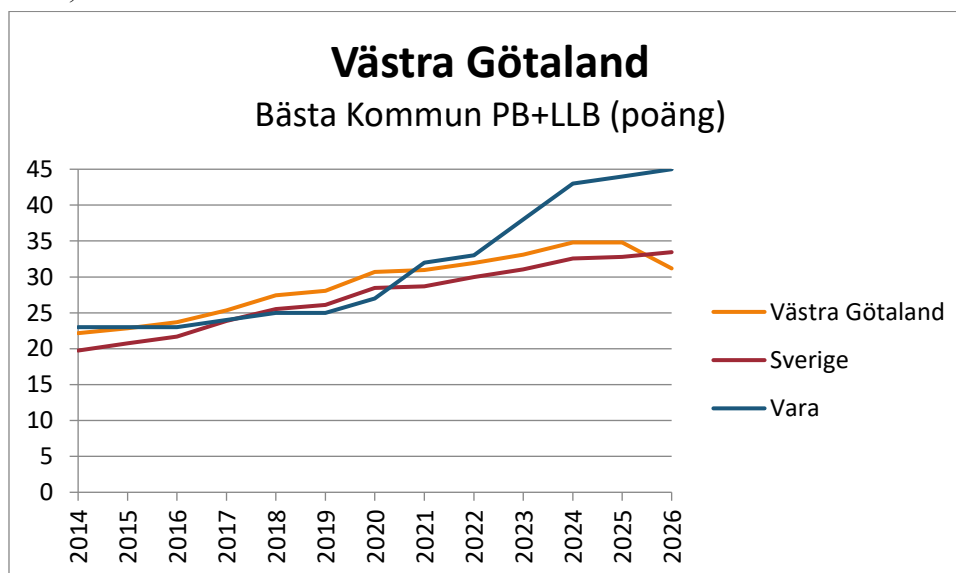
Kalmar län tar sig över 35 poäng (35,2). Oskarshamn får det bästa resultatet med 41 poäng. De är ensamma i länet om att få över 40 poäng.

Oskarshamn, Kalmar län



Västra Götalands län är nytt för i år att ta sig upp till 35 poäng för länet (35,0). Vara som i år får full pott och därmed är delad vinnare (45 p) är bäst av 10 kommun över 40 poäng i Västra Götalands län. Kommunerna som kommer över 40 poäng är Vårgårda, Göteborg, Lysekil, Grästorp, Lerum, Lidköping, Mölndal, Trollhättan och Hjo.

Vara, Västra Götalands län



Kungsbacka, Sävsjö, Gotland, Eskilstuna, Katrineholm, Salem, Oskarshamn och Vara har följande sammansättning på sina fordonsflottor:

Bästa kommun i länet	Antal fordon, totalt (st)	Andel fordon per fossiloberoende bränsleslag (%)				
Kommun	Antal	E85	Gas	El	Laddhybrid	HVO100
Eskilstuna	758	0,0	22,0	54,0	0,5	23,5
Katrineholms	211	0,0	41,2	33,2	3,3	12,8
Kungsbacka	535	0,0	14,8	64,1	0,2	17,9
Oskarshamns	222	0,5	38,3	32,0	0,5	15,3
Gotland	559	0,0	33,5	10,7	0,0	36,7
Salems	44	0,0	0,0	86,4	0,0	11,4
Sävsjö	104	0,0	63,5	16,3	1,0	2,9
Vara	132	0,8	0,0	79,5	9,1	8,3
Sverige	59214	1,7	17,5	24,6	2,5	24,3

Vi har markerat det dominerande bränsleslaget.

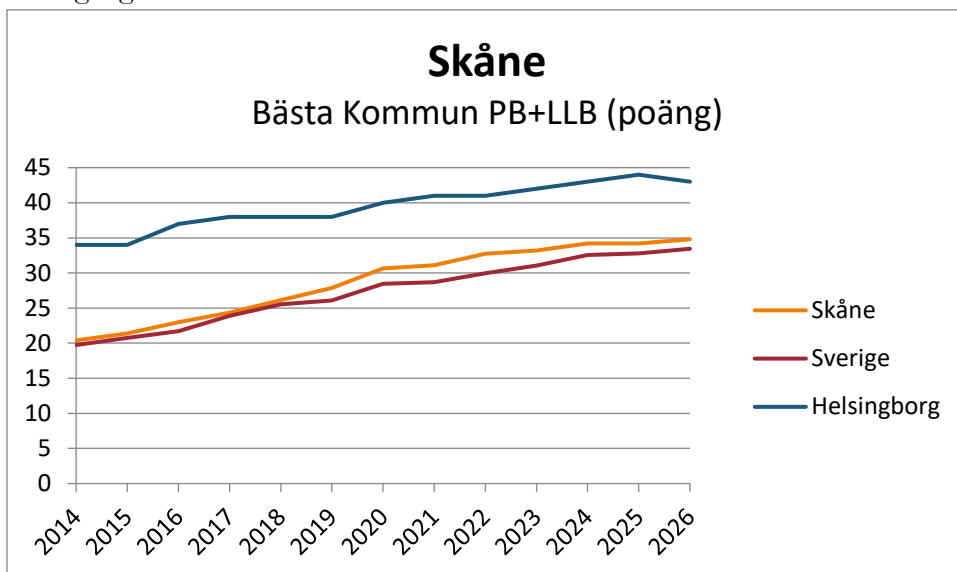
Eskilstuna, Kungsbacka och Vara representerar den typ av fordonsflotta som kommer att bli allt vanligare och som får många poäng i granskningen. En flotta där riktningen tydligt går mot en majoritet av elfordon. Många kommuner har en bas med gasfordon men ändå en betydande del elfordon. Gotland har ungefär lika stor andel HVO100 som gas. Eskilstuna har ungefär lika många HVO100 som gas men en klar majoritet är elfordon.

Län, resultat mellan 30 och 35 poäng

13 län tar sig i år över ett snitt på 30 poäng. Det betyder att alla län utom tre har ett medel över 30 vilket visar på att det görs stora framsteg i hela Sverige.

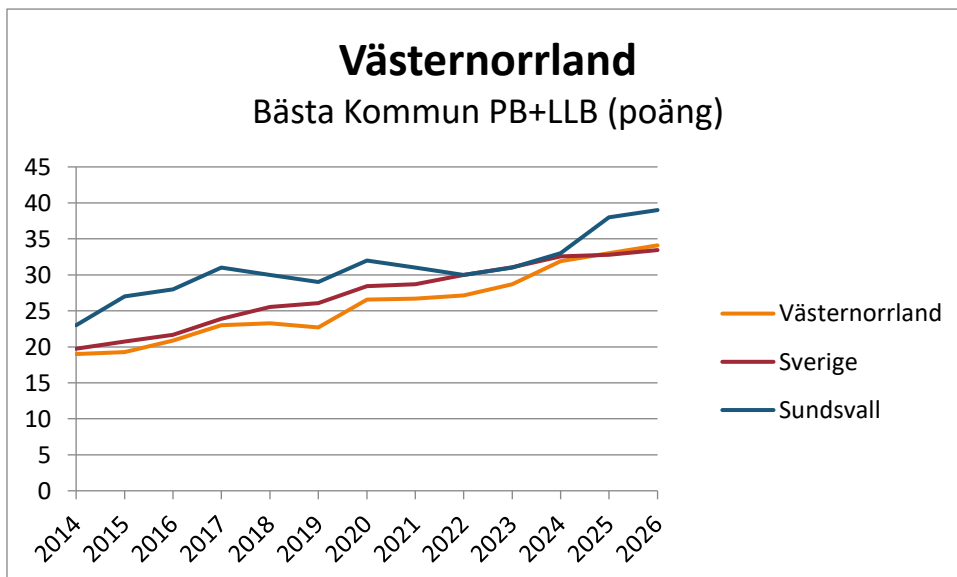
Skåne	34,8	Helsingborg	43
Västernorrland	34,1	Sundsvall	39
Uppsala	33,9	Älvkarleby	40
Blekinge	33,4	Karlshamn	36
Kronoberg	32,8	Alvesta	42
Kronoberg	32,8	Växjö	42
Östergötland	31,6	Linköping	41
Örebro	31,2	Lekeberg	42
Örebro	31,2	Örebro	42
Gävleborg	31,1	Gävle	40
Dalarna	31,0	Borlänge	38
Värmland	30,4	Karlstad	43
Västmanland	30,3	Västerås	37

Helsingborg, Skåne län



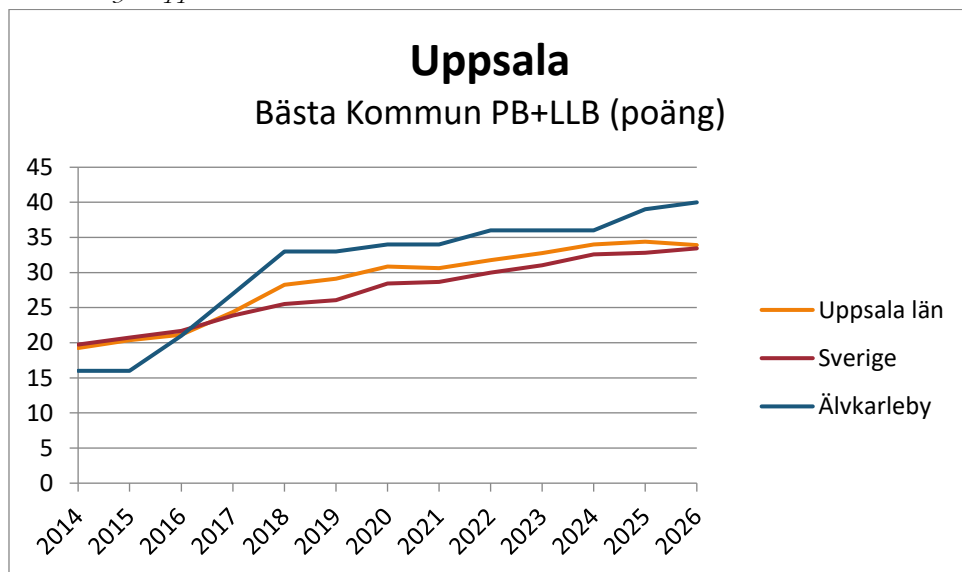
Skåne län ligger precis under 35-poängsgränsen med sitt resultat, 34,8 p. Helsingborg är bästa kommun i Skåne län med 43 poäng. Ytterligare sex kommuner kommer över 40 poäng i Skåne. Det är Landskrona, Lund, Malmö, Eslöv, Tomelilla och Ystad.

Sundsvall, Västernorrlands län



Även Västernorrlands län får över 34 poäng (34,1 p). Sundsvall är bästa kommun med 39 poäng.

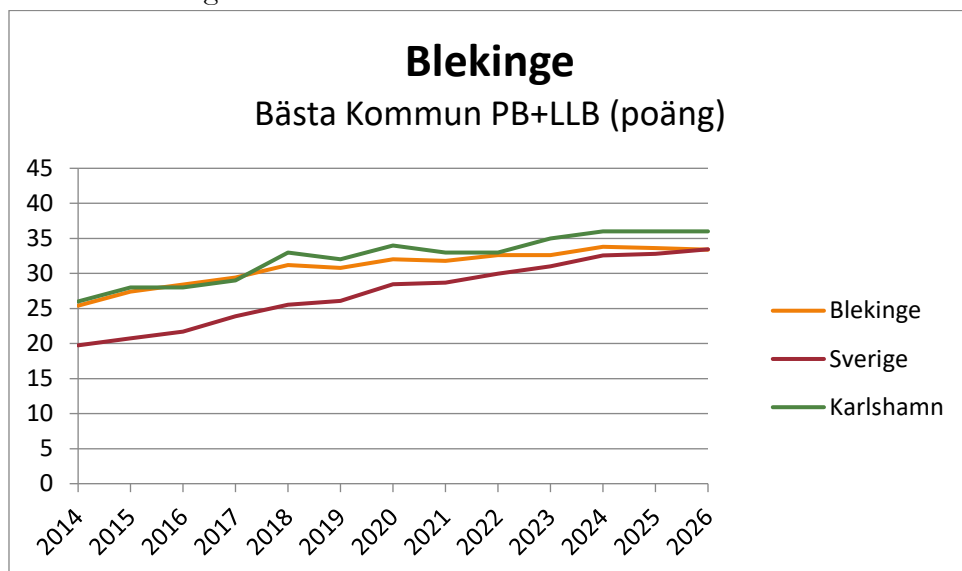
Älvkarleby, Uppsala län



Medel i Uppsala län är 33,9 poäng. I Uppsala län är det Älvkarleby som blir bästa kommun med 40 poäng. De har hela två poäng till godo på tvåan Uppsala.

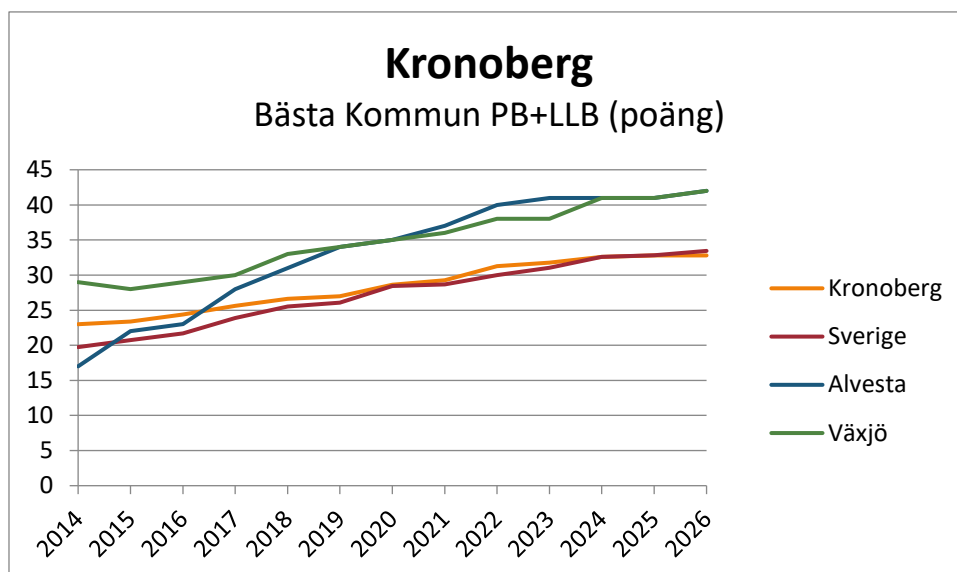
I Blekinge län, som hamnar på ett medel om 33,4 poäng, är det Karlshamn som är bäst med 36 poäng.

Karlshamn Blekinge län



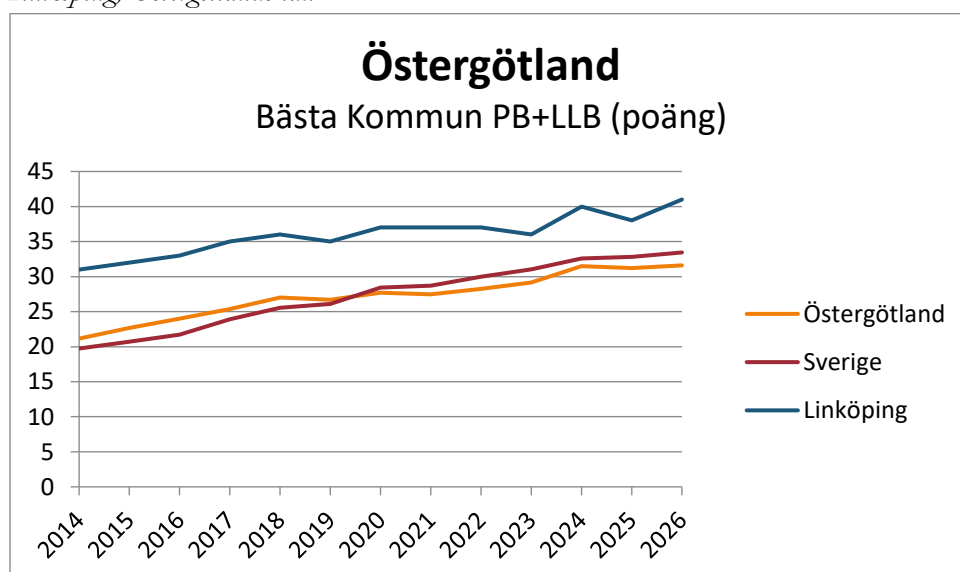
I Kronobergs län (32,8 p) är det återigen Alvesta och Växjö som delar högst poäng, 42. Det är ett litet gap ned till Ljungby och Älmhult som får 35 poäng var.

Alvesta och Växjö, Kronobergs län



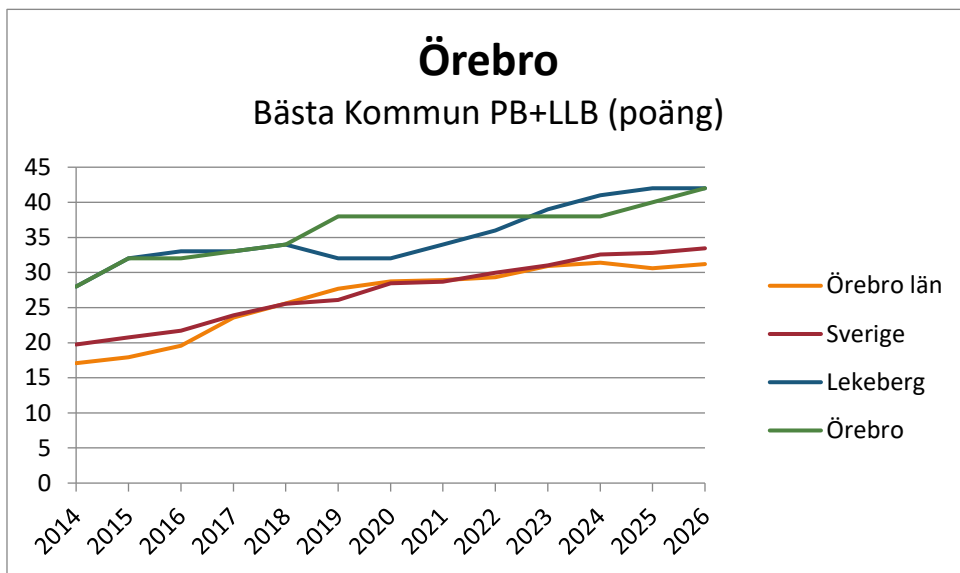
Östergötlands län kommer upp i 31,6 poäng. Linköping är bäst i Östergötlands län. Det har de varit under samtliga diagnoser. I år får man ihop 41 poäng, en marginal med tre poäng gentemot tvåan Mjölby.

Linköping, Östergötlands län



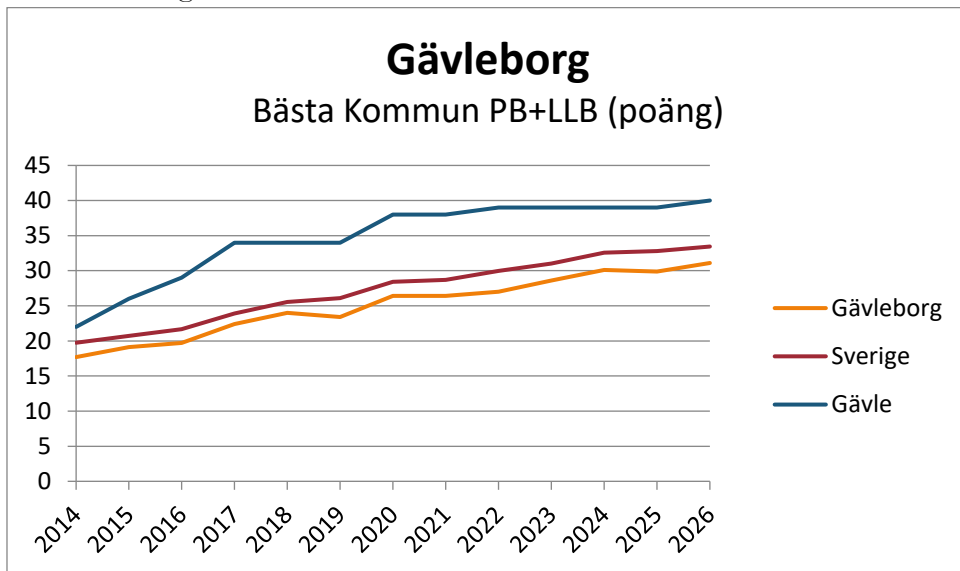
I Örebro län har man ett medel på 31,2 poäng. Där är det två kommuner som delar på platsen som bästa kommun. Det är Lekeberg och Örebro som båda får 42 poäng.

Lekeberg, Örebro län



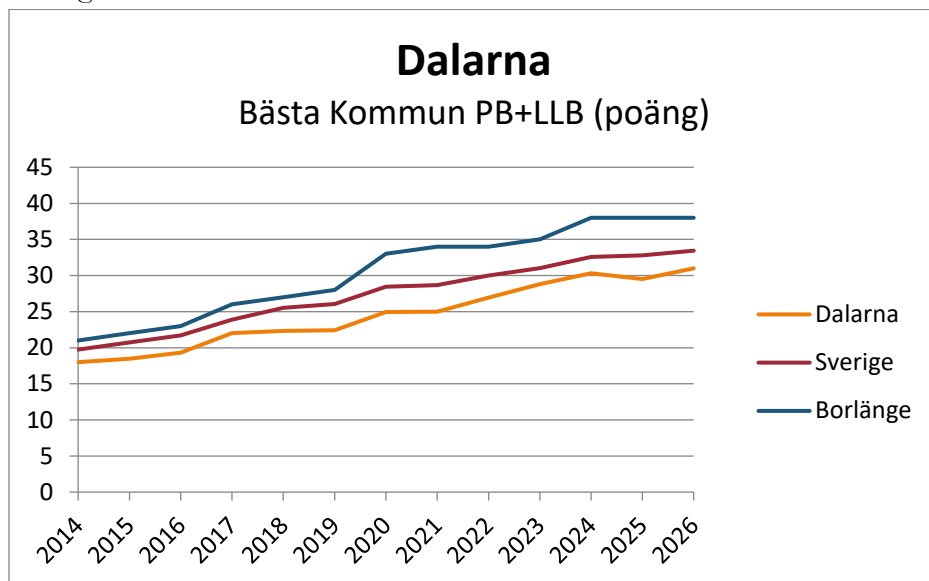
I Gävleborgs län, som får ett medel på 31,1 poäng, är det Gävle som är bäst med 40 poäng. De följs av tvåan Hudiksvall som får ihop 37 poäng.

Gävle, Gävleborgs län



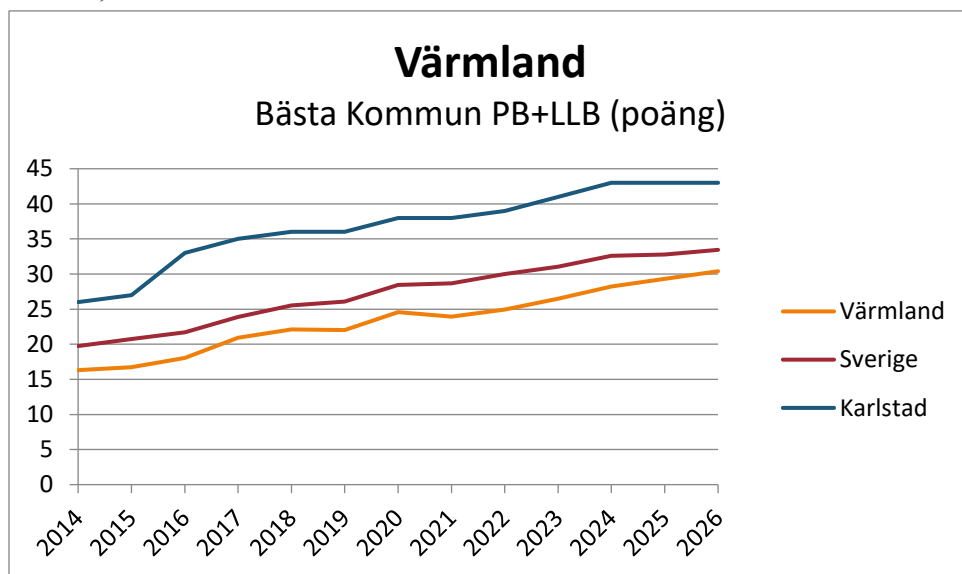
Dalarnas län når 31,0 poäng som medel för sina kommuner. Det är Borlänge som är bäst med 38 poäng, en poängsumma de haft fyra år i rad. De följs av tvåan Smedjebacken med 36 poäng. Avesta, Falun, Mora och Säter får ihop 33 poäng.

Borlänge, Dalarnas län



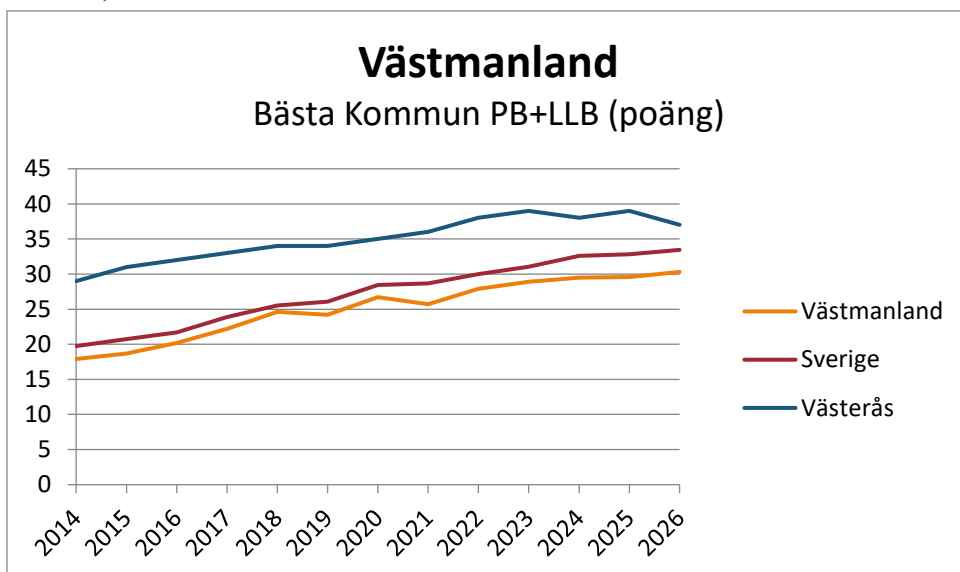
Värmlands län får en medelpoäng på 30,4. Det är Karlstad som är bäst med 43 poäng, en ganska överlägsen position då tvåan Storfors har 36 poäng.

Karlstad, Värmlands län



I Västmanlands län, som har ett medel på 30,3 poäng, är det Västerås som är bäst med 37 poäng. De följs av Hallstahammar (35 p), Köping och Sala (båda 34 p).

Västerås, Västmanlands län



Toppkommunerna i de 13 länen med medelpoäng mellan 30 och 35 har följande sammansättning på sina fordonsflottor. Vi har markerat det dominerande bränsleslaget.

Bästa kommun i länet	Antal fordon, totalt (st)	Andel fordon per fossiloberoende bränsleslag (%)				
		E85	Gas	El	Laddhybrid	HVO100
Kommun	Antal	E85	Gas	El	Laddhybrid	HVO100
Alvesta	157	0,0	37,6	35,7	1,3	15,9
Borlänge	405	0,2	38,0	23,5	0,2	11,1
Gävle	655	0,0	19,1	40,3	0,2	25,8
Helsingborg	645	0,0	49,6	37,8	1,2	7,8
Karlshamn	328	0,0	41,5	11,3	3,0	21,6
Karlstad	593	0,3	40,3	39,8	1,0	18,0
Lekeberg	57	0,0	1,8	56,1	1,8	38,6
Linköping	650	0,0	42,5	24,2	0,6	26,5
Sundsvall	742	0,0	9,2	36,7	0,3	31,1
Västerås	496	5,8	39,3	11,9	3,2	11,7
Växjö	610	0,3	22,1	40,2	1,0	30,7
Älvkarleby	97	0,0	0,0	23,7	1,0	58,8
Örebro	855	0,8	48,1	22,2	0,5	15,7
Sverige	59214	1,7	17,5	24,6	2,5	24,3

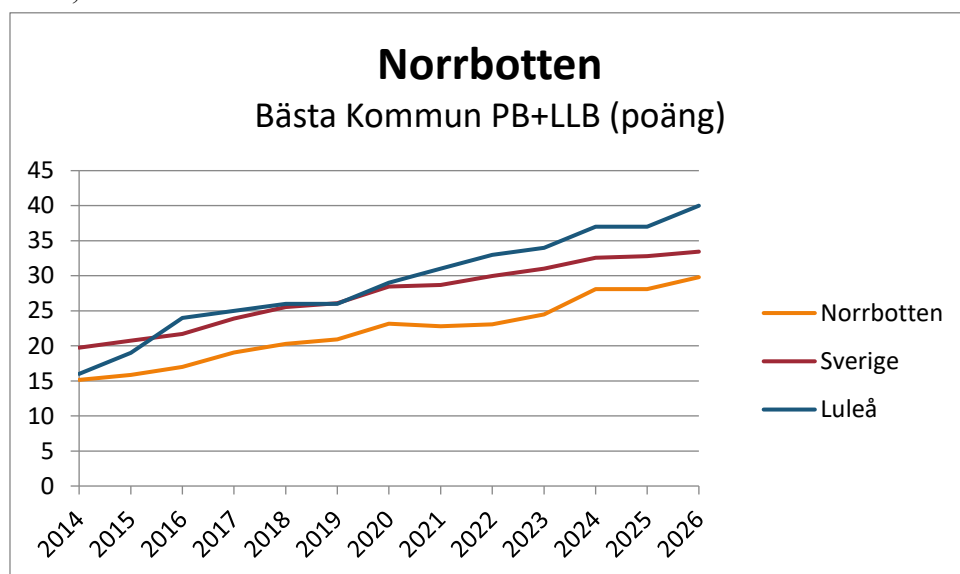
Sex av dessa 13 kommuner har en majoritet med gasfordon, fem en majoritet bestående av elfordon. Bara en kommun (Älvkarleby) har en majoritet med HVO100-fordon. Tre kommuner har en jämnare fördelning mellan två drivmedelsslåg. Alvesta, Karlstad och Sundsvall ett koncept som kanske är det bästa ur beredskapssynpunkt. Västerås sticker ut med 6 procent etanolfordon.

Län, resultat under 30 poäng

Resterande tre län tar sig alla över ett snitt på 25 poäng. Här hittar vi, i fallande ordning, Norrbotten, Jämtland och Västerbotten.

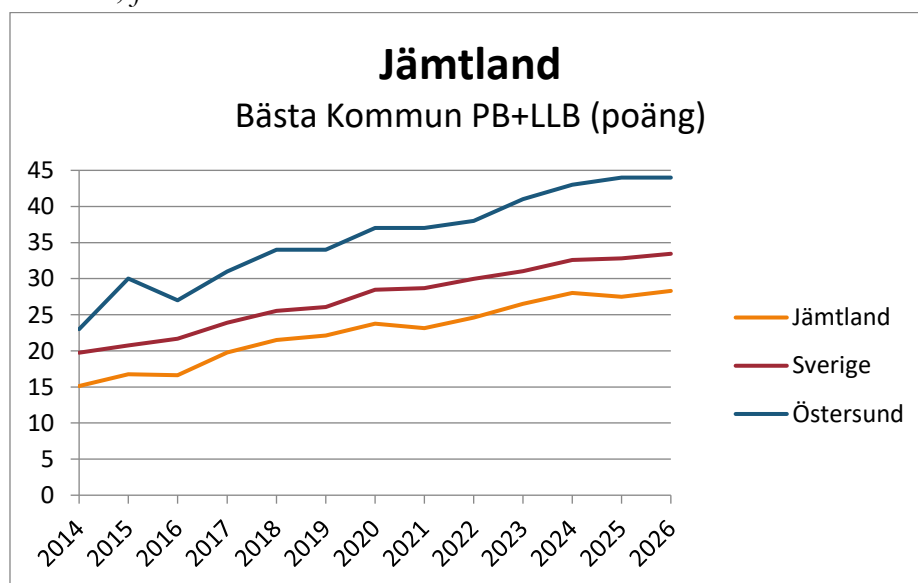
Norrbottens län får ett medel på 29,8 poäng. I år är Luleå ensam på förstaplatsen med 40 poäng. Tvåa är Boden med 36 poäng.

Luleå, Norrbottens län



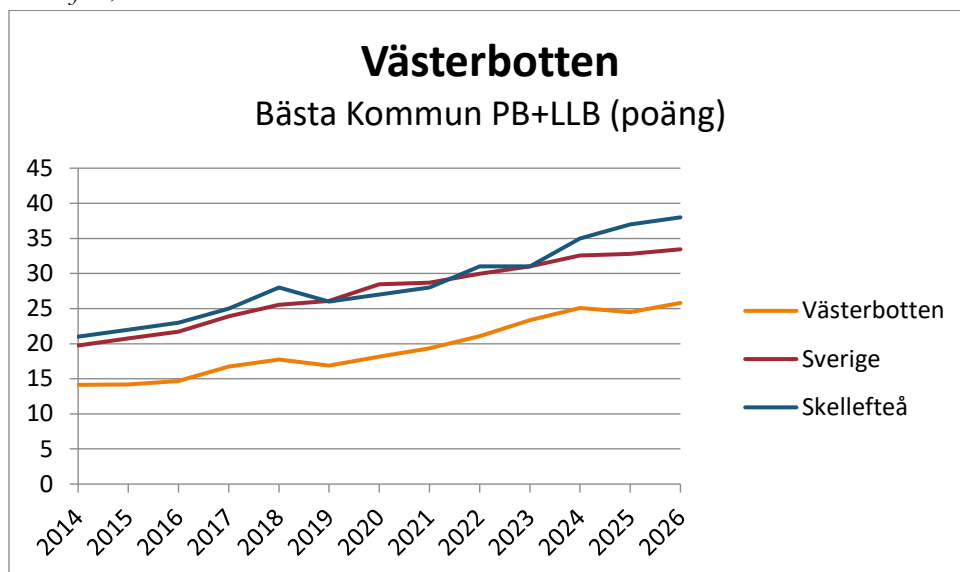
I Jämtlands län, som har ett medel på 28,3 poäng, är det Östersund som vinner med 44 poäng. En toppnotering som också ger dem en delad andraplacering i diagnosen. Åre kommer tvåa i länet med 32 poäng.

Östersund, Jämtlands län



Västerbottens län får ett medel på 25,8 poäng och det Skellefteå som är bästa kommun med 38 poäng. Hur ser det ut för Umeå kanske någon undrar? Tyvärr kan vi inte göra en rättvis bedömning av Umeås fordonsflotta då vi inte har tillgång till deras fordonsuppgifter.

Skellefteå, Västerbottens län



Kommunerna i länen med medelpoäng mellan 25 och 30 har följande sammansättning på sina fordonsflottor. Vi har markerat det dominerande bränsleslaget.

Bästa kommun i länet	Antal fordon, totalt (st)	Andel fordon per fossiloberoende bränsleslag (%)				
		E85	Gas	El	Laddhybrid	HVO100
Kommun	Antal	E85	Gas	El	Laddhybrid	HVO100
Luleå	544	0,2	30,0	35,1	0,6	9,6
Skellefteå	877	0,0	18,8	20,4	2,3	37,9
Östersund	504	0,0	24,0	66,9	0,0	7,9
Sverige	59214	1,7	17,5	24,6	2,5	24,3

I ovanstående kommuner ser fordonsflottornas sammansättning olika ut. I Luleå är det ungefär lika mycket el- som gasfordon. I Skellefteå är det HVO100 som dominerar. I Östersund, som är den kommun av dessa tre som når den högsta individuella poängsumman, är det en tydlig majoritet med gasfordon som utgör 2 av 3 fordon.