



# Laddhybrid eller laddhybris?

Verklig elanvändning i svenska  
laddhybrider baserat på kördata  
från Infobric Fleet.

# Laddhybrid eller laddhybris?

Laddhybriden har under flera år lyfts fram som den pragmatiska vägen mot lägre utsläpp. Tanken är enkel: elektrisk körning i vardagen och en förbränningsmotor när räckvidden inte räcker till. På papperet ger kombinationen mycket låga utsläppsvärden enligt WLTP.

Samtidigt har kritiken mot tekniken vuxit. Flera internationella analyser av verklig kördata visar att laddhybrider ofta körs betydligt mindre på el än vad testvärdena bygger på. Det är också bakgrunden till att EU nu har justerat beräkningsmodellen i Euro 6e-bis, där de officiella utsläppsvärdena för många laddhybrider skrivs upp.

Frågan är hur laddhybrider faktiskt används i Sverige. Körs de på det sätt tekniken är tänkt, eller bekräftar svensk kördata den bild som nu driver regeländringarna?

## Key findings

Laddhybrider kör i genomsnitt  
**29,9 %** av sträckan på el.

**22,6 %** av alla resor sker helt utan eldrift  
(2,69 miljoner av 11,91 miljoner resor).

Mer än **hälften av bilarna kör under  
30 %** av sin körsträcka på el.

**867** bilar körde inte en enda kilometer  
på el under hela året.

Rapporten baseras på verklig kördata från:

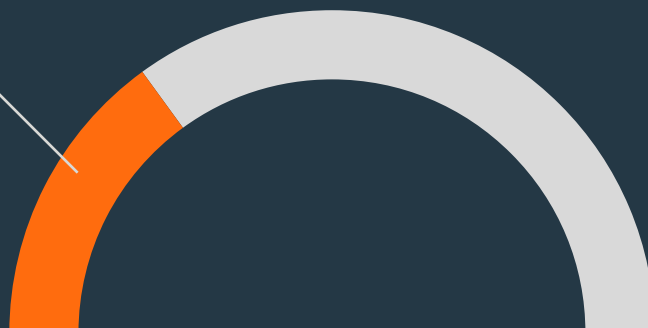
- 10 010 laddhybrider
- 20,7 miljoner körda mil
- 11,9 miljoner registrerade resor
- Kalenderåret 2025

Materialet omfattar anonymiserad kördata från Infobric Fleet och inkluderar företagsbilar, förmånsbilar och poolbilar i tjänstetrafik.

## Så stor är elanvändningen

**29,9%**

av sträckan  
körs på el.



I vår analys uppgår andelen av körsträckan som körs på el till 29,9 procent. (Median: 28,8 procent.) Det innebär att en genomsnittlig laddhybrid i materialet kör **knappt tre av tio kilometer på el**, medan resten sker med förbränningsmotorn.

Det ligger långt under de antaganden som tidigare låg till grund för de låga WLTP-värdena – och ger en förklaring till varför beräkningsmodellen nu justeras.

**22,6% av alla  
resor är utan el.**



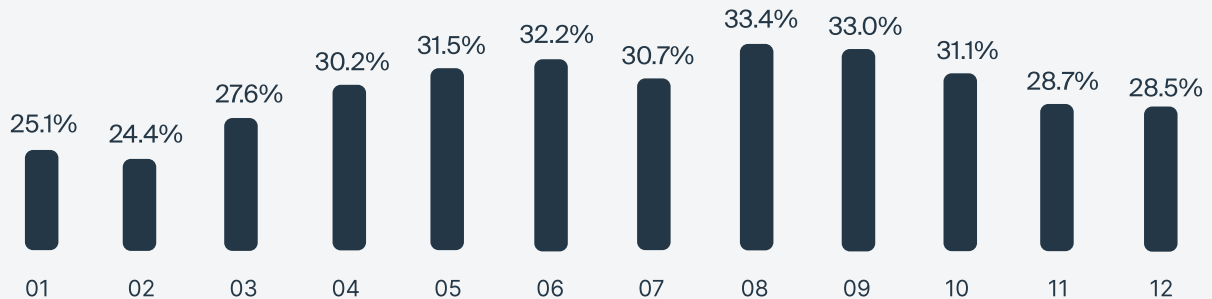
Under 2025 var **2,69 miljoner** av totalt **11,91 miljoner** resor utan el. Det betyder att nästan var fjärde resa skedde helt utan eldrift.

En resa utan el innebär att hela resan körts med förbränningsmotorn. Det kan bero på att batteriet inte varit laddat, att bilen startat i hybridläge eller att eldriften inte aktiverats under resan.

Den genomsnittliga längden på en resa utan el är cirka 14,8 kilometer, vilket innebär att många av dessa resor ligger inom räckvidden för elektrisk körning.

Den månad då flest resor sker utan el är januari, där 28,0 procent av resorna saknar eldrift. Under sommaren är andelen lägre, med augusti på cirka 20,5 procent.

## Elanvändning per månad



## Elanvändningen följer ett tydligt säsongsmönster.

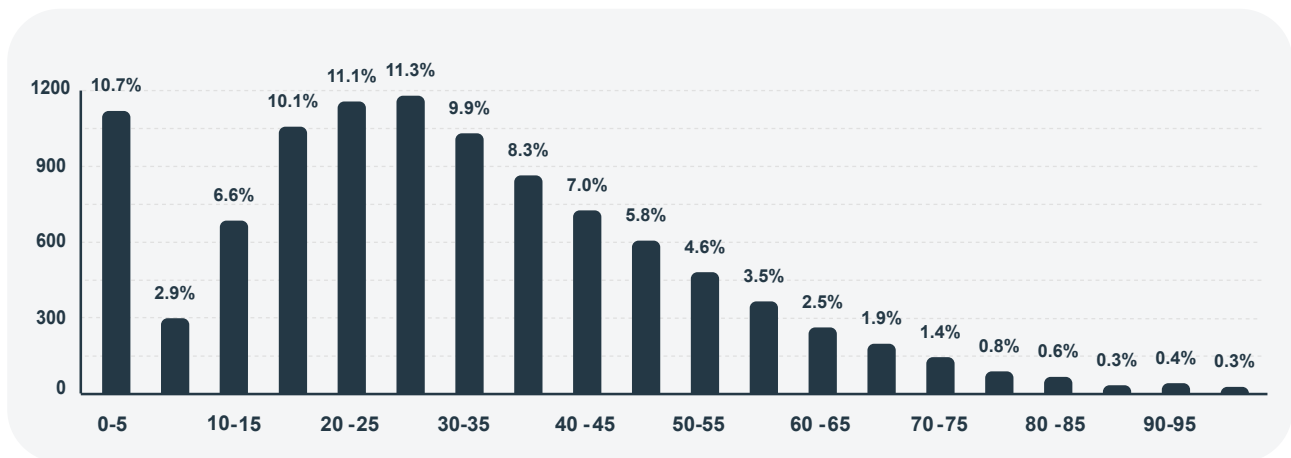
För att identifiera säsongseffekter har vi analyserat elanvändningen per kalendermånad. Antalet resor är relativt stabilt över året, vilket innebär att förändringarna i förbrukad el främst speglar skillnader i användning.

Under januari och februari ligger elanvändningen runt 24–25 procent. Den stiger under våren och når cirka 33 procent i augusti och september, för att därefter falla tillbaka till omkring 28–29 procent under senhösten.

Årstid	Månader	Snitt elanvändning
Vinter	Dec, Jan, Feb	26,0 %
Vår	Mar, Apr, Maj	29,8 %
Sommar	Jun, Jul, Aug	32,1 %
Höst	Sep, Okt, Nov	30,9 %

Mönstret tyder på att faktorer som temperatur och säsong kan påverka elanvändningen. Elpriset kan också ha sin betydelse. Samtidigt ligger andelen el även under de mest gynnsamma månaderna runt en tredjedel av den totala körsträckan, vilket indikerar att säsong sannolikt bara är en del av förklaringen.

## Fördelning av elanvändning



Genomsnittet visar bara en del av bilden. För att förstå hur laddhybrider faktiskt används behöver man även titta på fördelningen mellan bilar – och den visar en tydlig tyngdpunkt i de lägsta intervallen. Över tio procent av bilarna kör noll till fem procent av sin sträcka på el, och mer än hälften ligger under 30 procent elanvändning. Konsekvent hög elanvändning är ovanlig.

## Fördelning av elanvändning, 15% intervall

Intervall	Snitt km/resa	Antal i grupp	Andel av total
0-15%	18.4 km	2017 st	20.1%
15-30%	20.1 km	3256 st	32.5%
30-45%	16.4 km	2514 st	25.1%
45-60%	15.2 km	1392 st	13.9%
60-75%	13.3 km	578 st	5.8%
75-100%	10.0 km	242 st	2.4%

### 867 bilar

saknade helt eldriven körning under 2025 – och används i praktiken som vanliga fossilfordon.

Samtidigt syns inget tydligt samband mellan andel el använd och reslängd. Bilar med låg elanvändning kör inte markant längre resor än övriga – användningsmönstret förklaras alltså inte främst av körsträckan, utan av hur bilen laddas och används.

## Hur fungerar en laddhybrid i praktiken?

En laddhybrid kombinerar två drivsystem: ett batteri med elmotor och en traditionell förbränningsmotor. När batteriet är laddat kan bilen köras helt elektriskt under en viss sträcka, ofta mellan 40 och 100 kilometer beroende på modell och generation.

När batteriet är tomt fungerar laddhybriden i praktiken som en vanlig bensin- eller dieselbil. I många fall blir förbrukningen då något högre än i en motsvarande ren fossilbil. Laddhybrider är generellt tyngre eftersom de bär både förbränningsmotor, elmotor och batteri. Drivlinan är dessutom optimerad för att arbeta tillsammans med elmotorn, vilket innebär att effektiviteten ofta är lägre när bilen körs enbart på förbränningsmotorn.

I praktiken påverkas eldriften av flera faktorer:

- Batteriets laddningsnivå
- Temperatur
- Hastighet och acceleration
- Förarens körläge
- Systemets strategi för att skydda batteriet

Vid hög belastning, kall väderlek eller kraftig acceleration kan förbränningsmotorn starta även på korta sträckor. Det betyder att en resa under 10 kilometer inte automatiskt är 100 procent elektrisk, även om batteriet är laddat.

Samtidigt är det just kortare vardagsresor som laddhybriden i första hand är konstruerad för att klara elektriskt. Därför är elanvändningen i detta segment särskilt relevant när man bedömer teknikens faktiska klimatnytta.

## Elanvändning under korta, normala och långa resor

Segment	Elresa, snitt	Fossilresa snitt	Andel el, %	Resor utan el	Antal resor	% av tot. resor
Korta resor <10 km	2.5 km	4.0 km	38.4%	29.3 %	2 248 225 st	18.9 %
Normala resor 10-40 km	5.7 km	13.6 km	29.7%	21.1 %	9 461 200 st	79.4 %
Långa resor >40 km	10.2 km	39.6 km	20.4%	18.5 %	201 589 st	1.7 %

*(Reslängderna baseras på genomsnittlig körning per resa i det analyserade materialet eftersom datan är aggregerad.)*

Tittar vi på de korta resorna framstår elanvändningen som relativt låg, trots att laddhybriden är konstruerad just för denna typ av körning. De flesta moderna modeller klarar i dag 70 kilometer eller mer på el och kan köras i upp till 130-140 km/h utan att förbränningsmotorn behöver starta.

Det innebär att varken vardagspendling eller normal motorvägsfart i sig borde vara ett hinder för högre elanvändning. När en betydande del av kortare resor ändå sker utan eldrift uppstår därför ett tydligt glapp mellan teknikens kapacitet och faktisk användning.

Om samtliga korta resor hade körts helt elektriskt skulle det motsvara en minskning på 390,5 ton CO<sub>2</sub>. Det kan omvandlas till:

 **1 950 st**

Enkelresor Stockholm - London.

 **38 st**

varv runt jorden med bil.

 **56 000 kg**

producerat nötkött.

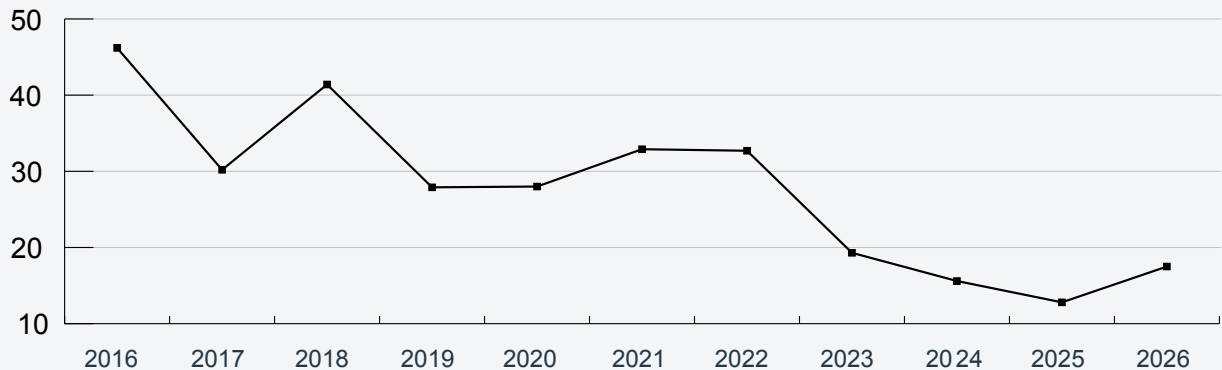
# Jämförelse mellan modellår

## Har ny teknik förbättrat elanvändningen?

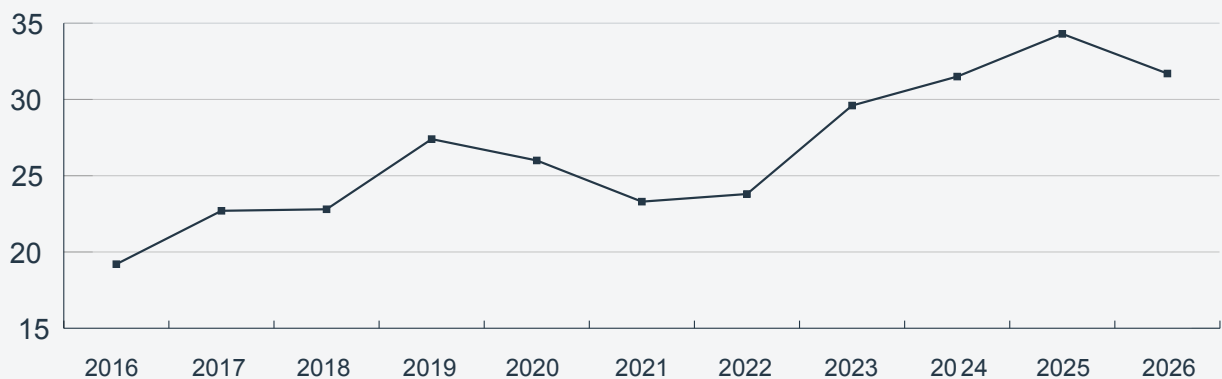
Laddhybrider har utvecklats snabbt under det senaste decenniet. Nyare modeller har större batterier, längre elektrisk räckvidd och i vissa fall snabbare laddning.

Mot den bakgrunden kan man förvänta sig att elanvändningen ökar i takt med teknikutvecklingen. Analysen visar också en sådan trend: nyare årsmodeller har i genomsnitt en högre elanvändning än äldre. Samtidigt är förbättringen relativt begränsad.

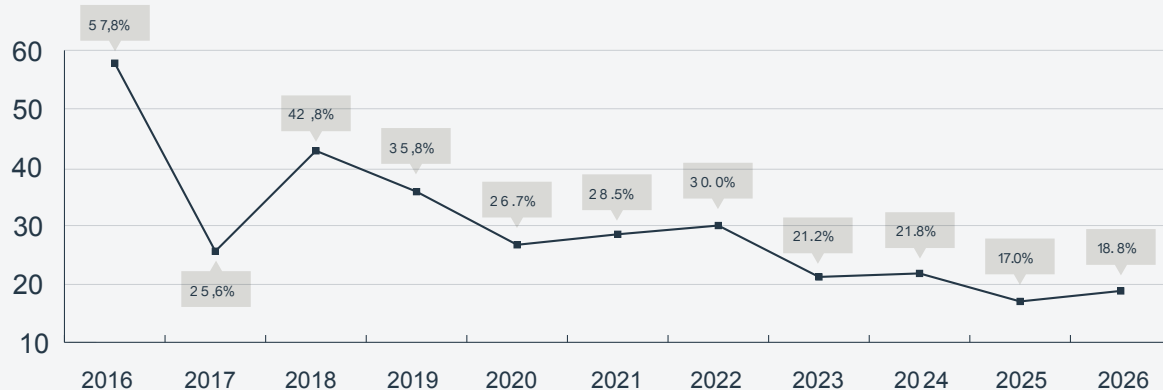
Andel bilar med mycket låg elanvändning per årsmodell (0-15%)



Elanvändning (andel), jämförelse mellan årsmodell



Andel resor helt utan el per årsmodell



### Resor utan el minskar i nyare modeller – men försvinner inte.

Nyare laddhybrider kör i genomsnitt fler resor på el än äldre modeller. Andelen resor helt utan el minskar också i nyare årsmodeller.

Samtidigt försvinner fenomenet inte. Även bland de senaste modellåren sker en betydande andel resor helt utan eldrift.

Det tyder på att teknikutvecklingen bidrar till högre elanvändning, men att användningsmönster fortfarande spelar en stor roll.

## Förmånsbil, poolbil eller företagsbil – vilken körs bäst?

Alla laddhybrider är inte lika i praktiken. Samma teknik kan ge helt olika klimatnytta beroende på hur bilen används, hur ofta den laddas, och hur stor del av körningen som sker helt utan eldrift. Här jämför vi tre vanliga fordonsupplägg i en tydlig head to head: **förmånsbil, företagsbil** och **poolbil**.



Förmånsbilen uppvisar den högsta elanvändningen och den lägsta andelen resor som körs helt utan el.

Poolbilar och företagsbilar visar däremot betydligt fler resor utan eldrift, trots att många av dessa resor är relativt korta.

Resultatet tyder på att struktur och ansvar kan påverka hur konsekvent laddning sker. En bil med en tydlig förare laddas i genomsnitt mer regelbundet än en bil som delas av flera användare.

## Topp 5 bilmärken

När vi tittar på hur andelen el fördelas mellan olika bilmärken är skillnaderna stora: i toppgruppen körs omkring en tredjedel av sträckan på el, medan botten ligger runt en femtedel. Resultatet handlar ofta mer om användning och laddvanor än om drivlinans potential.

### Topp 5, högst elanvändning

(minst 20 bilar)

1. Skoda 36.0%

2. SEAT 35.1%

3. Volkswagen 33.1%

4. Cupra 33.0%

5. Volvo 31.9%

### Topp 5, lägst elanvändning

(minst 20 bilar)

1. Ford 19.2%

2. BMW 21.1%

3. Lexus 22.0%

4. Mercedes-Benz 22.5%

5. Mazda 23.3%

## Topp 5 bilmodeller

Topplistan visar vilka bilmodeller som i vår kördata får ut mest respektive minst eldrift, mätt som andel el av körsträckan. Skillnaderna är stora: i topp ligger modeller runt 47–53 procent elanvändning, medan botten ligger kring 12–17 procent.

### Topp 5, högst elanvändning

(minst 20 bilar)

1. Volkswagen Caddy 53.3%

2. Cupra Terramar E-Hybrid 51.2%

3. Skoda Kodiaq 49.0%

4. Ford Transit Connect 49.0%

5. Volkswagen Tayron 46.9%

### Topp 5, lägst elanvändning

(minst 20 bilar)

1. Toyota C-Hr 12.0%

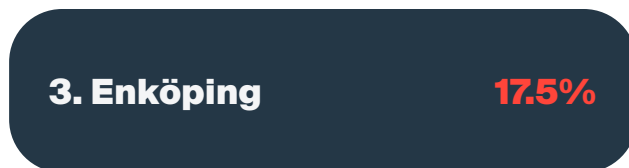
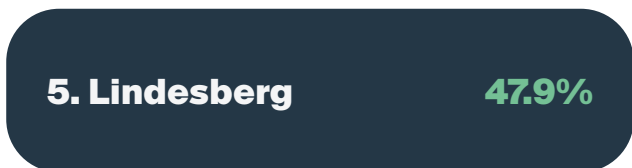
2. Mercedes-Benz E 300 DE 14.6%

3. Mercedes-Benz GLC 300 DE 15.4%

4. Toyota Kuga 16.9%

5. Volvo XC60 T8 17.2%

## Topp 5 städerna (minst 10 bilar)



Skillnader mellan städer speglar sällan “bättre bilar” i en viss kommun. Utfallet påverkas istället ofta av förutsättningar för laddning i vardagen, till exempel bostadstyp, tillgång till laddning hemma eller på jobbet, samt hur tjänsteresor

typiskt ser ut i området. Det gör att listan ska läsas som ett mönster på gruppnivå, inte som ett omdöme om enskilda förare.

## Avslutande reflektion

Laddhybriden säljs ofta in som en “både och-bil”. Men i verklig körning blir den ofta “antingen eller”. Analysen visar att andelen eldrift i snitt ligger klart under vad många förväntar sig, och att en stor del av körningen sker med låg eller ingen eldrift alls.

Det betyder inte att tekniken saknar potential. Det betyder att potentialen i hög grad avgörs av laddning i vardagen, körmönster och hur bilen används. Om laddhybriden ska leverera klimatnytta i praktiken krävs två saker samtidigt: att modellen har rimliga förutsättningar för eldrift i verkliga hastigheter och temperaturer, och att

användaren faktiskt laddar ofta nog. För tjänstebilar blir tillgång till laddning på jobbet och hemma ofta avgörande. För privatbilister handlar det om enkelhet. Att slippa krångel, att ha laddplats nära, och att förstå hur mycket man vinner på att ladda även vid korta resor.

Det är också här som politiken och styrmedlen blir känsliga. Om en laddhybrid i praktiken körs mest som en bensinbil blir också klimatnyttan begränsad. Ska laddhybrider fortsätta vara en del av omställningen behöver fokus flyttas från vad bilen kan på pappret till hur den faktiskt används.

## Metod och integritet

Analysen bygger på aggregerad fordonsdata från ett uppkopplat system och beskriver körning på gruppnivå, inte enskilda förare.

För att skydda integriteten har vi anonymiserat data och tagit bort all information som kan kopplas till individ eller specifik körning. Vi visar inte start och slutpunkter eller så kallade A-B-resor, och vi redovisar inte enskilda resor. Privatresor ingår inte i analysen.

Resultaten presenteras som sammanställda nyckeltal per exempelvis årsmodell, märke, modell och geografi, och endast för grupper med tillräckligt stort underlag för att jämförelser ska vara meningsfulla.