

MIKROMOBILITET I SVERIGE 2026

MARKNADSANALYS | SVERIGE | AUGUSTI 2026 | THE ELECTRIC COMPANY

Elcyklar, elsparkcyklar och mopeder klass I och II. Efterfrågan, försäljning, bestånd, elektrifiering, geografi, säkerhet och marknadsutsikter.



**THE | ELECTRICTM
COMPANY**

We build and operate infrastructure
for electric mobility.
From distribution to aftersales,
across Europe.

Hälsotillståndet för svensk mikromobilitet

Elcyklar, elsparkcyklar och mopeder klass I och II. Efterfrågan, försäljning, bestånd, elektrifiering, geografi, säkerhet och marknadsutsikter.

SAMLAD DIAGNOS

I formatskifte, inte i nedgång. Moped klass I genomgår ett tekniskifte från fossil till el. Geografiskt mycket ojämn. Pressad av säkerhetsrisker.

Den samlade marknaden är inte i generell nedgång. Efterfrågan har förskjutits mellan fordonsformat: elcykeln är mogen och robust, elsparkcykeln expanderar i användning, och moped klass I har ett bestånd som växte kraftigt fram till 2020 och därefter planat ut. Klass II är kommersiellt aktiv: det trafikförsäkrade beståndet är enligt ny försäkringsdata 25 procent större än 2021, med stark tillväxt sedan botten 2022 — men drivmedelsmixen är okänd.

En fullständig läns- och kommunanalys av mopedbeståndet 2015–2025 förändrar bilden av var marknaden faktiskt finns. En drivmedelsuppdelning visar att moped klass I i praktiken är två segment med motsatt riktning: ett fossildrivet bestånd i svag nedgång sedan 2020, och ett elektriskt bestånd som vuxit 773 procent sedan 2015 och som ensamt står för hela nettotillväxten sedan 2020.

94 000

elcyklar sålda under
cykelåret 2025

106 170

mopeder klass I i trafik 31
dec 2025

10,0

mopeder klass I per 1 000
invånare

14,7x

skillnad mellan högsta och
lägsta kommun

Rapportens huvudfråga

Vad är hälsotillståndet för svensk mikromobilitet, vilka delar av marknaden är faktiskt starka, svaga eller svårmätta, och var i landet finns de?

Datastopp för ordinarie publicerade källor: 28 augusti 2026. Kompletterande försäkringsutdrag från Svensk Försäkring/TFSY mottaget i september 2026. Senaste helårsdata är 2025 där inget annat anges. Läns- och kommundata är egen bearbetning av Trafikanalys statistikpublikation Fordon i län och kommuner, årgångarna 2015–2025.

1. Sammanfattning: en marknad i formatskifte och med skarp geografi

Svensk mikromobilitet visar hög användning och fortsatt elektrifiering, men marknadshälsan skiljer sig tydligt mellan segmenten — och för mopeden skiljer den sig ännu mer mellan kommuner än mellan segment.

Övergripande bedömning

Svensk mikromobilitet är inte i strukturell nedgång, utan i ett formatskifte och ett geografiskt skifte. Elcykeln är mogen och robust, privat elsparkcykelanvändning växer men skapar en ökande skadebörda, och moped klass I genomgår ett långsamt tekniskskifte från fossil till el som är starkt geografiskt koncentrerat.

De två tydligaste problemen är elsparkcykelns snabbt växande skadebörda och mopedens stagnerande nyfordonsmarknad. Det tredje, och minst uppmärksammade, är att mopedmarknaden i praktiken är tjugotalet lokala marknader med helt olika förutsättningar.

Segmentöversikt

Segment	Marknadssignal	Datatillförlitlighet	Diagnos
Elcykel	94 000 sålda 2025, ca en tredjedel av alla nya cyklar	Hög	Frisk och mogen
Elsparkcykel	Användning ökar och sprids geografiskt; nationell privat sell-through saknas	Medel för användning, låg för försäljning	Expanderande men pressad
Moped klass I – el	I trafik 2015–2025: 1 766 → 15 415 fordon (+773 %); andel av beståndet 2,3 % → 14,5 %. Enda delsegmentet som fortfarande växer sedan 2020.	Hög	Växande och elektrifierande, men med avtagande tillväxttakt
Moped klass I – fossil	I trafik 2015–2025: 73 912 → 90 755 fordon; toppade 2020 (94 200) och har därefter minskat 3,7 %.	Hög	Mogen och i svag nedgång
Moped klass II	Trafikförsäkrat bestånd 2021–2025: 54 058 → 67 759 (+25 %, ej monotont), 45 % av det samlade trafikförsäkrade beståndet av moped klass I och II i TFSY 2025. Drivmedelsfördelning okänd; ej registreringspliktigt.	Medel för bestånd, låg för övrigt	Växande sedan botten 2022, smalt mätt

Källa: Trafikanalys, Transportstyrelsen samt Cykelbranschen, Svensk Cykling och Svensk Försäkring. [4] [8] [11] [12] [18] [24] [25]

Sex slutsatser

- Elcykeln är marknadens tydligaste stabila kärna. Medan den totala cykelmarknaden mer än halverats sedan 2015 har elcykelförsäljningen gått från 30 000 till 94 000 enheter och legat mellan 86 000 och 103 000 varje år sedan 2018.
- Elsparkcykeln är ett paradoxsegment: användning och geografisk spridning ökar, medan antalet skadade stiger snabbt. Den avgörande frågan, som ingen offentlig källa i dag besvarar, är om risken per resa faktiskt ökar eller om skadetalen bara följer exponeringen.
- Moped klass I är inte ett krympande segment totalt sett, men det fossildrivna delsegmentet är det. Beståndet i trafik växte från 75 678 till 106 170 fordon 2015–2025, och närmare 90 procent av ökningen skedde före 2020. Sedan dess har det fossila beståndet minskat 3,7 procent, från toppen 94 200 (2020) till 90 755 (2025), medan elmopederna vuxit 74 procent under samma period och står för hela nettoökningen.
- Mopedmarknaden är extremt geografiskt ojämnt fördelad. Öckerö har 38,3 mopeder per 1 000 invånare, Malmö 2,6. Mönstret följer inte stad mot landsbygd utan kust- och

pendlingskommuner mot täta stadskärnor och storstadsförorter. Rapporten saknar data om inkomst och boendeform och kan inte belägga orsaken.

- Moped klass II är ett betydande och växande segment. Det trafikförsäkrade beståndet ökade från 54 058 fordon 2021 till 67 759 år 2025 och utgjorde då 45 procent av det samlade trafikförsäkrade beståndet av moped klass I och II i TFSY. Underlaget saknar helt drivmedelsuppdelning, vilket innebär att det inte går att avgöra vilken roll elektrifieringen spelar i utvecklingen.
- Elektrifieringen av moped klass I är den snabbast växande delen av ett i övrigt krympande fossilt bestånd. Andelen eldrivna mopeder i trafik har gått från 2,3 procent 2015 till 14,5 procent 2025, och elmopedernas antal i trafik har ökat 773 procent under samma period. Ökningen är starkt koncentrerad till Stockholms län, som har både en av landets lägsta mopedtätheter (8,1 per 1 000 invånare, fjärde lägst av 21 län) och högst elandel i landet. Det fossildrivna delsegmentet, som ändå utgör 85 procent av beståndet i trafik, bör betraktas som marknadens mest utmanade delsegment: moget, utan egen tillväxt drivare och i nedgång sedan 2020.

2. Så bedöms marknadshälsa

Hälsa är flerdimensionell. Rapporten väger därför inte ihop olika indikatorer till ett artificiellt 0–100-tal.

Dimension	Vad den mäter	Varför den behövs
Efterfrågan och användning	Faktisk användning, penetration, resor och bestånd	En marknad kan användas mer även om nyförsäljningen tillfälligt faller
Nyförsäljning	Registreringar eller branschens sell-through där sådan finns	Visar den kommersiella pulsen men påverkas av lager, regler och kampanjer
Geografisk fördelning	Var beståndet finns och hur det förändras lokalt	En nationell trend kan dölja motsatta rörelser i olika delar av landet
Pris och konkurrens	Prisnivåer, pristryck och tillgång på alternativ	Avgör marknadens storlek och hur lätt marginaler pressas
Säkerhet och reglering	Olyckor, regelöversyn och friktion för användaren	Stark användning är inte synonymt med ett friskt samhällssystem
Datatillförlitlighet	Hur direkt och komplett underlaget mäter segmentet	Säkerställer att brist på statistik inte tolkas som marknadsutveckling

Datatillförlitlighet

Hög betyder nationell register- eller etablerad branschstatistik med tydligt universum. Medel betyder myndighetsstudier eller starka proxyer som mäter användning men inte direkt försäljning. Låg betyder att det saknas en komplett nationell serie och att slutsatsen måste begränsas till vad enskilda datapunkter faktiskt visar.

Tre metodval som styr tolkningen

1. Beståndssiffror mäts den 31 december

Trafikanalys fordonsstatistik redovisar beståndet vid årsskiftet. För säsongsfordon som mopeder är detta den sämsta möjliga mätpunkten: den 31 december 2025 fanns 106 170 mopeder klass I i trafik och samtidigt 245 616 avställda. Nästan sju av tio registrerade klass I-mopeder stod alltså avställda vid mättillfället.

Siffran "bestånd i trafik" ska därför läsas som en vinterobservation, inte som ett mått på hur många mopeder som faktiskt används under säsong. Rapporten redovisar båda talen genomgående.

Ett undantag är drivmedelsfördelningen: till skillnad från vad vinterobservationen kan antyda är elandelen genomgående högre bland mopeder i trafik (14,5 procent 2025) än bland avställda (5,6 procent). Elmopeder är alltså, om något, underrepresenterade snarare än överrepresenterade bland de fordon som mätpunkten missar. Se kapitel 6.

2. Skadetal utan exponeringsmått kan inte tolkas som risk

Antalet skadade i elsparkcykelolyckor stiger snabbt. Samtidigt växer antalet fordon och antalet resor. Utan en nämnare — skador per resa, per fordon eller per personkilometer — går det inte att skilja "farligare fordon" från "fler fordon".

Rapporten beskriver därför utvecklingen som en växande total skadebörda och avstår från att påstå att risken per resa har ökat. Det är två olika slutsatser med olika policyimplikationer.

3. Befolkningstal är härledda ur samma källa

Kommunernas invånarantal är beräknade ur Trafikanalys egen tabell över personbilar per 1 000 invånare, vilket gör täthetsmåttan internt konsistenta med fordonsdatan. Metoden ger 10,61 miljoner invånare för riket 2025, vilket ligger inom en promille av SCB:s folkmängd.

Fordon registreras på ägarens hemkommun. Täthet mäter alltså var ägaren bor, inte var fordonet körs. För en förälder som står som ägare till en ungdoms moped bokförs fordonet på förälderns adress.

3. Konjunkturen förbättras, men förklarar inte segmentskillnaderna

I juni 2026 ökade hushållens konsumtion med 4,3 procent jämfört med juni 2025 i volym. Detaljhandelns försäljning ökade samtidigt med 6,6 procent år över år och sällanköpshandeln med 8,0 procent. [1][2]

Konjunkturinstitutets barometer låg i juli över normalnivån, med särskilt stark handel. Hushållen var fortsatt mer försiktiga än företagen, bland annat kring större inköp, men mindre pessimistiska än tidigare. [3]

Tolkning, med en reservation

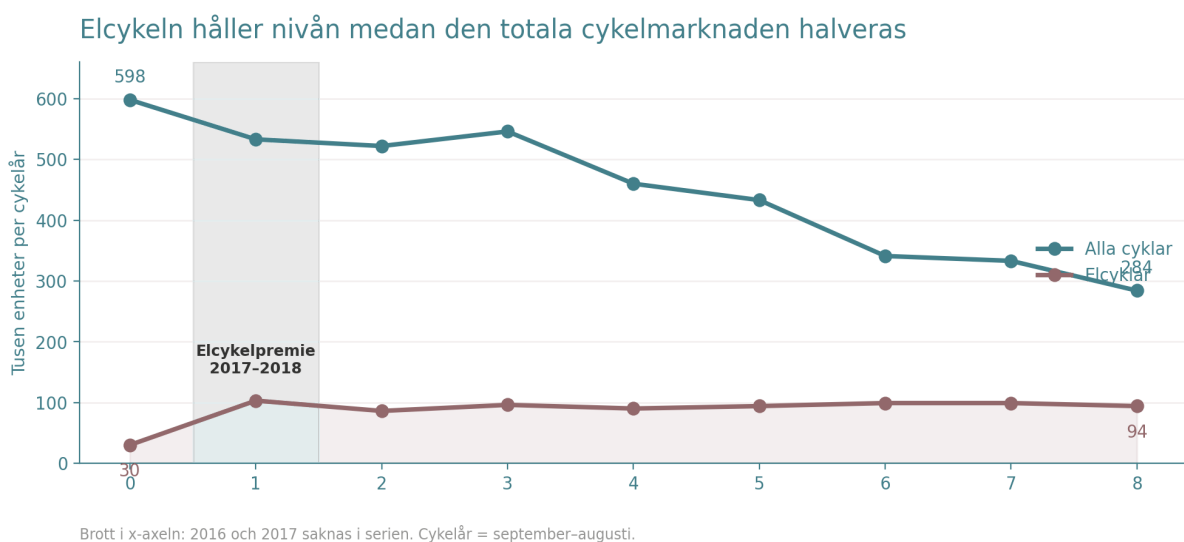
Makrobilden 2026 förbättras samtidigt som utvecklingen divergerar mellan fordonskategorier. Det talar för att skillnaderna mellan segmenten är strukturella snarare än konjunkturella.

Reservationen är att tidsperioderna inte matchar. Den svaga mopedförsäljningen som ska förklaras inträffade 2025, medan konsumtionsdatan ovan avser 2026. För att avfärda en konjunkturförklaring till 2025 års svaghet krävs 2025 års hushållsdata. Argumentet ovan stödjer alltså bilden av ett formatskifte, men bevisar den inte.

4. Elcykel: frisk, mogen och strukturellt stark

Elcykeln har blivit en etablerad del av den svenska cykelmarknaden och är det bäst belagda hälsotecknet inom elektrisk mikromobilitet.

Under cykelåret 2025 såldes 94 000 elcyklar i Sverige. Det var 5,1 procent färre än 2024, men den totala cykelmarknaden föll 14,7 procent samma år. Elcykeln stod därmed för cirka 33 procent av alla sålda cyklar. [4]



Figur 1. Svensk cykelförsäljning per cykelår, tusen enheter, 2015–2025.

Källa: 2030-sekretariatets Miljöbarometer, grunddata från Cykelbranschen och Svensk Cykling. Cykelår avser september–augusti. [4]

Cykelår	Vanliga cyklar	Elcyklar	Totalt	Elcykelandel
2015	568 000	30 000	598 000	5,0 %
2018	430 000	103 000	533 000	19,3 %
2019	436 000	86 000	522 000	16,5 %
2020	450 000	96 000	546 000	17,6 %
2021	370 000	90 000	460 000	19,6 %
2022	339 000	94 000	433 000	21,7 %
2023	242 000	99 000	341 000	29,0 %

Cykelår	Vanliga cyklar	Elcyklar	Totalt	Elcykelandel
2024	234 000	99 000	333 000	29,7 %
2025	190 000	94 000	284 000	33,1 %

Tabell 1. Källa: samma serie som figur 1. Åren 2016 och 2017 saknas i den publicerade serien. [4]

Toppen 2018 bör inte läsas som organisk efterfrågan

Serien har en tydlig puckel 2018 på 103 000 enheter, följd av ett fall till 86 000 år 2019. Perioden sammanfaller med den statliga elfordonspremie som gällde under 2017 och 2018 och som avvecklades vid årsskiftet 2018/2019. Innan puckeln används som referenspunkt för vad marknaden klarar utan stöd bör sambandet verifieras mot utbetalningsstatistiken för premien.

Det har praktisk betydelse för hur en framtida nedgång ska tolkas. En rimlig varningströskel är inte "under 90 000", eftersom den nivån redan passerades 2019 utan att platån bröts. Två på varandra följande cykelår tydligt under den observerade post-2018-platån vore däremot ett första starkt tecken på ett strukturellt brott nedåt.

Hälsodiagnos: frisk och mogen

Den totala cykelmarknaden har gått från 598 000 enheter 2015 till 284 000 år 2025, en nedgång på 52,5 procent. Elcykeln har under samma period vuxit från 30 000 till 94 000, en ökning på 213 procent.

En marknad som håller sig mellan 86 000 och 103 000 enheter per år genom en halvering av den underliggande kategorin bör beskrivas som mogen och robust, inte som strukturellt svag.

5. Elsparkcykel: expanderande användning, växande skadebörda

Elsparkcykeln är sannolikt en av Sveriges mest använda mikromobilitetsformer, men den privata nyförsäljningen saknar en nationell sell-through-serie.

Trafikanalys beskriver en kraftig expansion av privatägda eldrivna enpersonsfordon under de senaste åren. I olycksdata syns samtidigt en tydlig geografisk spridning: från omkring tio kommuner per år 2016–2018 till 213 av 290 kommuner 2023. [6] [7]

6 624 skadade 2025	7 omkomna 2025	+38 % fler olyckor än 2024	1 746 skadade förare 17 år eller yngre
------------------------------	--------------------------	--------------------------------------	--

Källa: Transportstyrelsen, olycksstatistik 2025. Talet +38 procent avser antal olyckor med elsparkcykel inblandad, inte antalet skadade; måtten är inte direkt jämförbara. [8] [10]

Transportstyrelsen konstaterar att ökningen även syns i mindre städer utan uthyrningssystem, vilket myndigheten tolkar som en indikation på ökat privatägande. Nästan hälften av de allvarligt skadade är under 25 år och omkring två tredjedelar är män. [8]

I juli 2026 meddelade Transportstyrelsen att reglerna för elsparkcyklar ses över mot bakgrund av olycksutvecklingen. [9]

Skadebörda är inte samma sak som risk

Det saknas en offentlig serie över antalet privatägda elsparkcyklar och över antalet resor. Därför går det inte att beräkna skador per resa eller per fordon, och därmed inte att avgöra om fordonet blivit farligare eller om det bara finns och används mer.

Vad som faktiskt är belagt, och vad som inte är det

Belagt: den totala skadebördan från elsparkcyklar växer snabbt, den sprids geografiskt, och de skadade är yngre än i trafiken i övrigt. Det är i sig tillräckligt för att motivera regelöversyn, eftersom samhällets kostnad följer det absoluta antalet skadade.

Inte belagt: att risken per resa har ökat. Om beståndet och resandet växt snabbare än skadetalen har risken per resa i själva verket sjunkit samtidigt som skadebördan stigit. Båda kan vara sanna samtidigt.

Detta är rapportens viktigaste enskilda datalucka vid sidan av sell-through, och den är åtgärdbar: ett exponeringsmått skulle kunna tas fram genom resvaneundersökningar eller genom delningstjänsternas aggregerade resedata.

Delningsmarknaden är den mätbara kommersiella delen

Analysen ovan gäller privatägda fordon. Den kommersiella uthyrningsmarknaden har en helt annan datastruktur: operatörerna verkar på kommunala tillstånd, med reglerade flottstorlekar och parkeringsregler, och redovisar resevolymen till kommunerna. Sedan lagändringen 2022 om parkering på gångbana och sedan flera storstadskommuner infört tak för antalet fordon har marknaden konsoliderats.

För en fullständig marknadsbild bör delningssegmentet analyseras separat med kommunala tillståndsdata som primärkälla. Den analysen ligger utanför rapportens omfattning och redovisas som en identifierad lucka.

Marknadsstrukturen är starkt säsongsbetonad

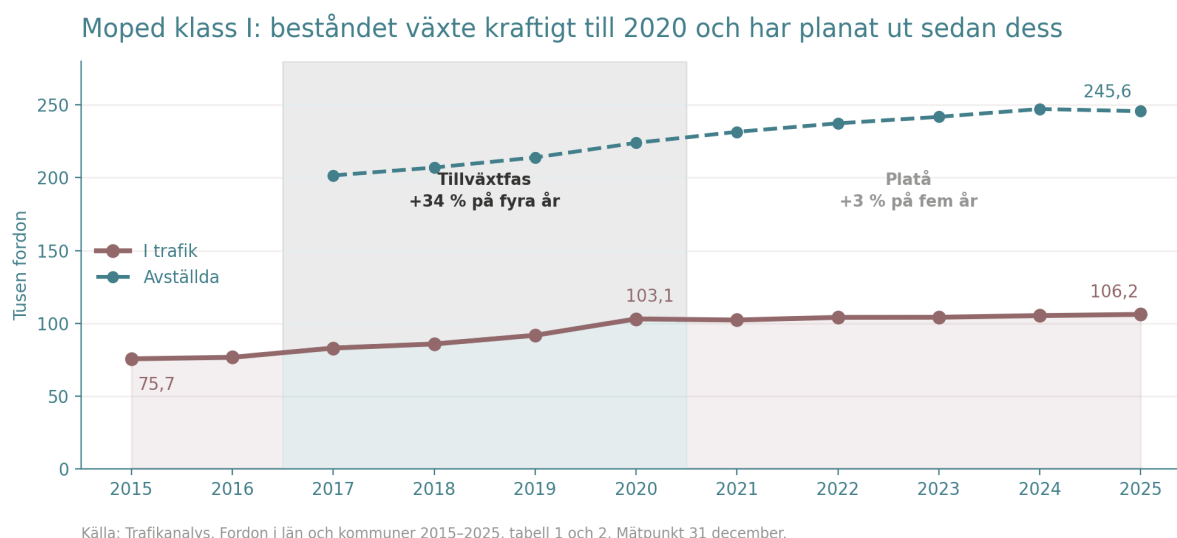
Trafikanalys beskriver användningen som tydligt säsongsstyrd: den ökar på våren, toppar under sommaren och är liten på vintern. Återförsäljarintervjuer i samma kartläggning pekade på hårdare priskonkurrens, bland annat från internationell e-handel, men på fortsatt underliggande efterfrågan. [5]

Hälsodiagnos: expanderande men pressad

Efterfråge- och användningssignalen är positiv. Systemhälsan är det inte. Den snabbt växande skadebördan är den mest akuta negativa indikatorn i svensk mikromobilitet och kan utlösa reglering som påverkar både produktutbud och användning, oavsett hur risken per resa utvecklas.

6. Moped klass I: ett bestånd som växte kraftigt och sedan planade ut

Den registreringspliktiga mopeden beskrivs ofta som ett segment i tillbakagång. Den fullständiga beståndsserien 2015–2025 visar något annat.



Figur 2. Mopeder klass I i trafik och avställda, riket, tusen fordon, 2015–2025.

Källa: egen bearbetning av Trafikanalys, Fordon i län och kommuner, årgångarna 2015–2025, tabell 1 och 2. Avställda redovisas först från och med 2017. [24]

År	I trafik	Avställda	Totalt registrerade	Per 1 000 inv.
2015	75 678	–	–	7,7
2016	76 704	–	–	7,7
2017	83 079	201 525	284 604	8,2
2018	85 878	206 938	292 816	8,4
2019	91 837	213 860	305 697	8,9
2020	103 071	223 871	326 942	9,9
2021	102 301	231 445	333 746	9,8
2022	104 136	237 275	341 411	9,9
2023	104 198	241 711	345 909	9,9
2024	105 351	247 099	352 450	9,9
2025	106 170	245 616	351 786	10,0

Tabell 2. Källa: egen bearbetning av Trafikanalys, Fordon i län och kommuner 2015–2025. Mätpunkt 31 december. Befolkningstal härledda ur samma publikations tabell över personbilar per 1 000 invånare. [24]

Två faser, inte en trend

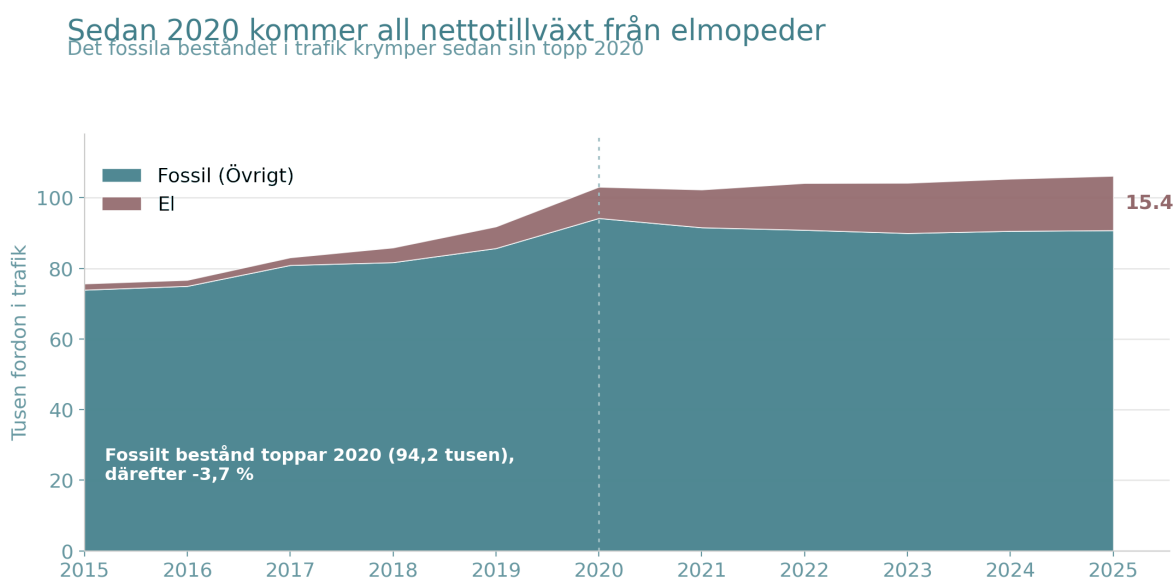
Serien delar sig tydligt i två perioder. Mellan 2016 och 2020 växte beståndet i trafik med 34 procent, från 76 704 till 103 071 fordon. Mellan 2020 och 2025 växte det med 3 procent, från 103 071 till 106 170. Mätt per invånare steg tätheten från 7,7 till 9,9 under den första perioden och har därefter legat still kring 10,0.

Det är en klassisk mognadskurva och en väsentligt annan berättelse än "svag marknad". Beståndet är 40 procent större 2025 än 2015. Det som har upphört är tillväxten, inte marknaden.

Bestånd i trafik uppdelat på drivmedel

Delas beståndet upp per drivmedel framträder en tydligare och mer utmanande bild än totalserien visar. Det fossildrivna beståndet i trafik toppade redan 2020 på 94 200 fordon och har därefter minskat med 3,7 procent, till 90 755 fordon 2025. Hela ökningen sedan 2020, och mer därtill, är eldriven: elmopeder i trafik har vuxit från 8 871 till 15 415 fordon under samma period. Utan elektrifieringen hade det totala beståndet i trafik krympt sedan 2020, inte planat ut.

Figur 2c. Bestånd i trafik för moped klass I, fossilt och eldrivet, riket, tusen fordon, 2015–2025.



Källa: egen bearbetning av Trafikanalys, Fordon i län och kommuner 2015–2025, drivmedelsfördelning. Mät punkt 31 december.

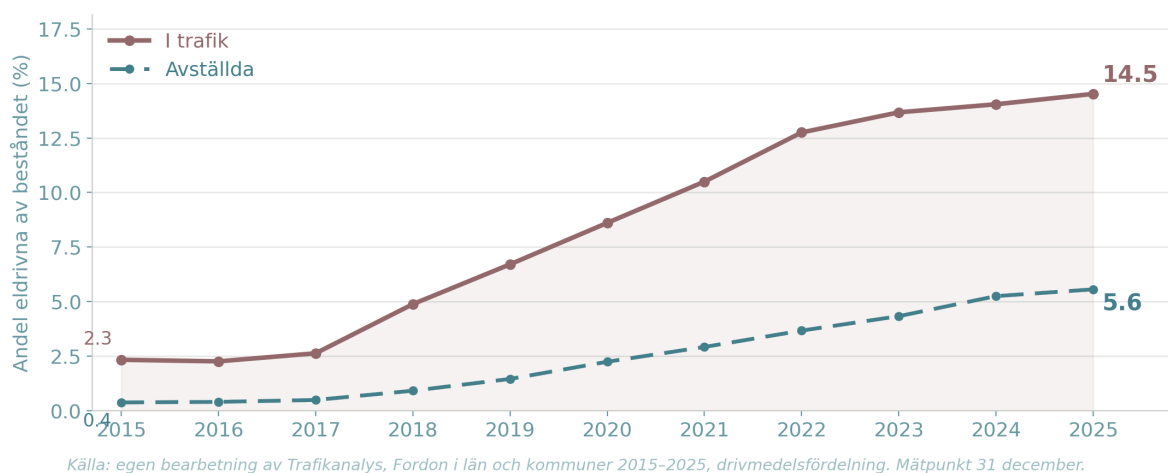
Källa: egen bearbetning av Trafikanalys, Fordon i län och kommuner 2015–2025, drivmedelsfördelning. Mät punkt 31 december.

Det är den fossildrivna delen av moped klass I, inte segmentet i stort, som bör betraktas som marknadens problematiska delsegment: mogen, i svag men entydig nedgång och utan egen tillväxt drivare. Elmopeden är motsatsen — liten men den enda delen av beståndet som fortfarande expanderar.

Elektrifieringen är den snabbaste rörelsen i det stillastående beståndet

Medan totalbeståndet planat ut sedan 2020 har drivmedelsmixen fortsatt att förändras snabbt. Andelen eldrivna mopeder klass I i trafik har gått från 2,3 procent 2015 till 14,5 procent 2025. Elmopederna i trafik har under samma period ökat från 1 766 till 15 415 fordon, en ökning på 773 procent, motsvarande en genomsnittlig årlig tillväxttakt på drygt 24 procent, jämfört med cirka 3,4 procent per år för det totala beståndet under samma period.

Elandelen är dubbelt så hög bland mopeder i trafik som bland avställda



Figur 2b. Elandel av mopeder klass I, i trafik och avställda, riket, 2015–2025.

Källa: egen bearbetning av Trafikanalys, Fordon i län och kommuner 2015–2025, drivmedelsfördelning. Mät punkt 31 december.

Tillväxttakten för elmopeder har själv mattats, från som mest 92 procent på ett enskilt år (2018) till 4–7 procent årligen 2023–2025. Det är fortfarande klart snabbare än totalbeståndets nära nollväxt, men den första hypertillväxtfasen är över även för elsegmentet.

År	Elandel i trafik	Elandel avställda	Elmopeder i trafik
2015	2,3 %	0,4 %	1 766
2017	2,6 %	0,5 %	2 186
2019	6,7 %	1,5 %	6 160
2021	10,5 %	2,9 %	10 739
2023	13,7 %	4,3 %	14 247
2025	14,5 %	5,6 %	15 415

Tabell 2b. Källa: egen bearbetning av Trafikanalys, Fordon i län och kommuner 2015–2025, drivmedelsfördelning per kommun och år.

Ägarstrukturen för elmopeder har samtidigt normaliserats kraftigt. 2015 ägdes 90 procent av elmopederna i trafik av juridiska personer — ett tecken på att tekniken då i huvudsak spreds via företag, flottor och uthyrning. 2025 är den andelen 26 procent, fortfarande högre än totalbeståndets 16 procent företagsägande, men i snabb konvergens mot ett vanligt privatägt konsumentfordon.

Sju av tio mopeder står avställda vid mättillfället

Vid utgången av 2025 fanns 245 616 avställda mopeder klass I mot 106 170 i trafik, en kvot på 2,3. Det totala registrerade beståndet är alltså närmare 352 000 fordon. Antalet avställda har ökat med 22 procent sedan 2017, snabbare än antalet i trafik.

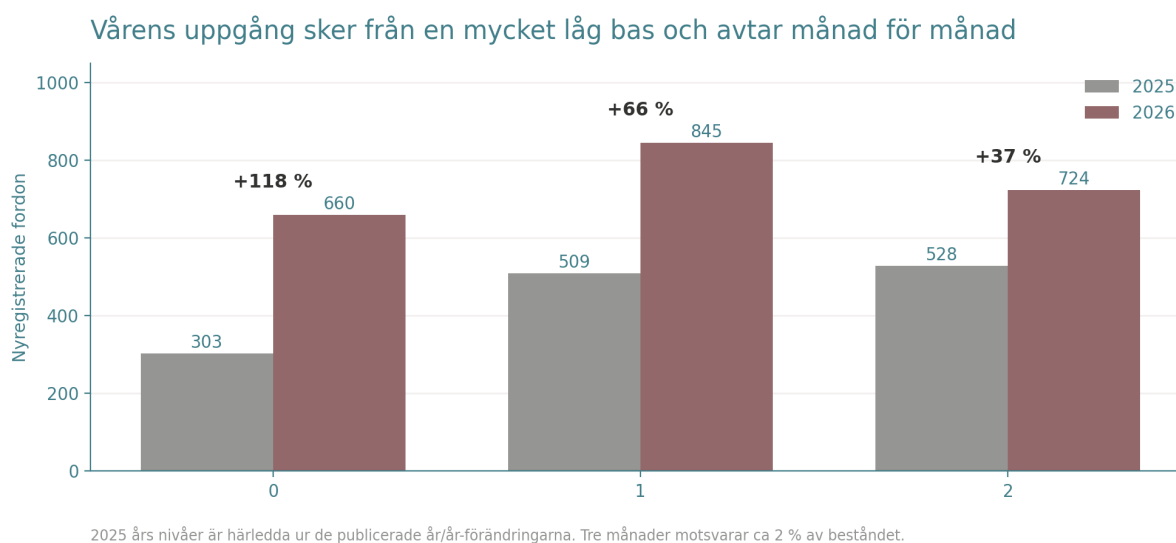
En växande avställd flotta kan tolkas på två sätt, och underlaget skiljer inte mellan dem. Antingen ackumuleras uttjänta fordon som aldrig avregistreras, vilket vore ett tecken på svaghet. Eller så växer den säsongsmässiga avställningen i takt med att beståndet växer, vilket vore neutralt.

Åldersfördelningen I vägtrafikregistret skulle kunna avgöra frågan och rekommenderas som nästa analyssteg.

December 2024 gör årsjämförelsen svårare

SCB:s statistikdatabas anger att uppgången I december 2024 påverkades av att vissa motorcyklar och mopeder med utsläppsklass under Euro 5 behövde registreras och tas I trafik senast den 31 december 2024. Det innebär att en rå helårsjämförelse mellan 2024 och 2025 innehåller en regulatorisk engångseffekt. [16]

Effekten går åt två håll. Den höjde 2024 och sänkte 2025, vilket gör 2025 till ett konstlat lågt jämförelseår för de år över år-tal som redovisas för våren 2026 nedan.



Figur 3. Nyregistrerade mopeder klass I, mars till maj, 2025 och 2026.

Källa: Trafikanalys månadsstatistik. Nivåerna för 2025 är härledda ur de publicerade år över år-förändringarna och är därför avrundade. [13] [14] [15]

Vårens uppgång är reell men bör läsas försiktigt. Tillväxttakten avtar kraftigt månad för månad, från 118 till 66 till 37 procent, och volymen faller från 845 till 724 fordon mellan april och maj. De tre månaderna omfattar tillsammans 2 229 fordon, vilket motsvarar omkring 2 procent av beståndet I trafik. Vid den storleksordningen kan enskilda leveranspartier ge tvåsiffriga procentutslag.

Hälsodiagnos: två motsatta rörelser, inte en

Fossilt: beståndet toppade 2020 på 94 200 fordon och har därefter minskat 3,7 procent, till 90 755 2025. Detta, inte segmentet I stort, är marknadens mest utmanade delsegment inom mikromobilitet — moget, utan egen tillväxt drivare och I svag men entydig nedgång.

Elektriskt: elmopeder I trafik har vuxit 773 procent sedan 2015, till 15 415 fordon och 14,5 procent av beståndet 2025. Det är det enda delsegmentet som fortfarande visar tydlig tillväxt, om än med avtagande årstakt (4–7 procent 2023–2025).

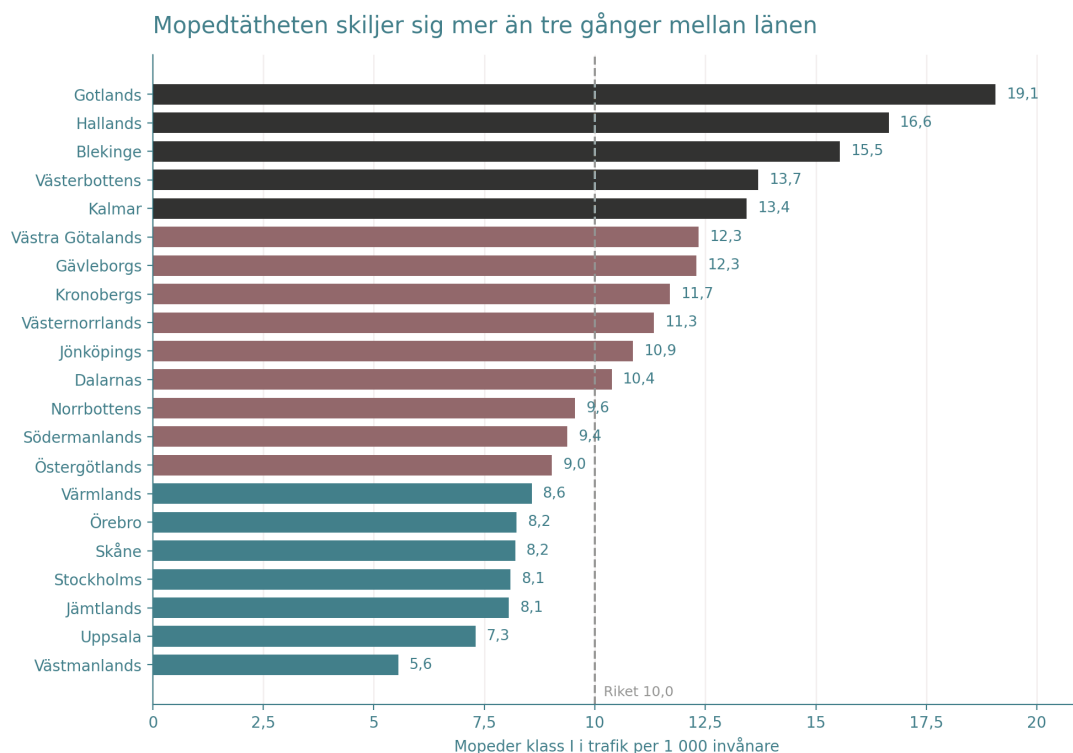
Sammantaget är moped klass I inte ett enhetligt segment utan två, med motsatt riktning: ett moget och krympande fossilt bestånd, och ett litet men växande elektriskt. Den intressanta rörelsen är teknikskiftet och geografin, inte den nationella totalsiffran.

Nyregistreringarna vände upp våren 2026 från ett lågt och regulatoriskt påverkat jämförelseår. Ingen drivmedelsuppdelning finns publicerad för nyregistreringarna, så det går inte att avgöra hur stor del av rekylen som är eldriven.

7. Mopedens geografi: en nationell siffra som döljer tjugo marknader

Den nationella platån döljer betydande lokala rörelser. Läns- och kommundata från vägtrafikregistret visar en marknad som är långt mer ojämnt fördelad än något annat segment I denna rapport.

Länsnivå: tätheten skiljer sig mer än tre gånger



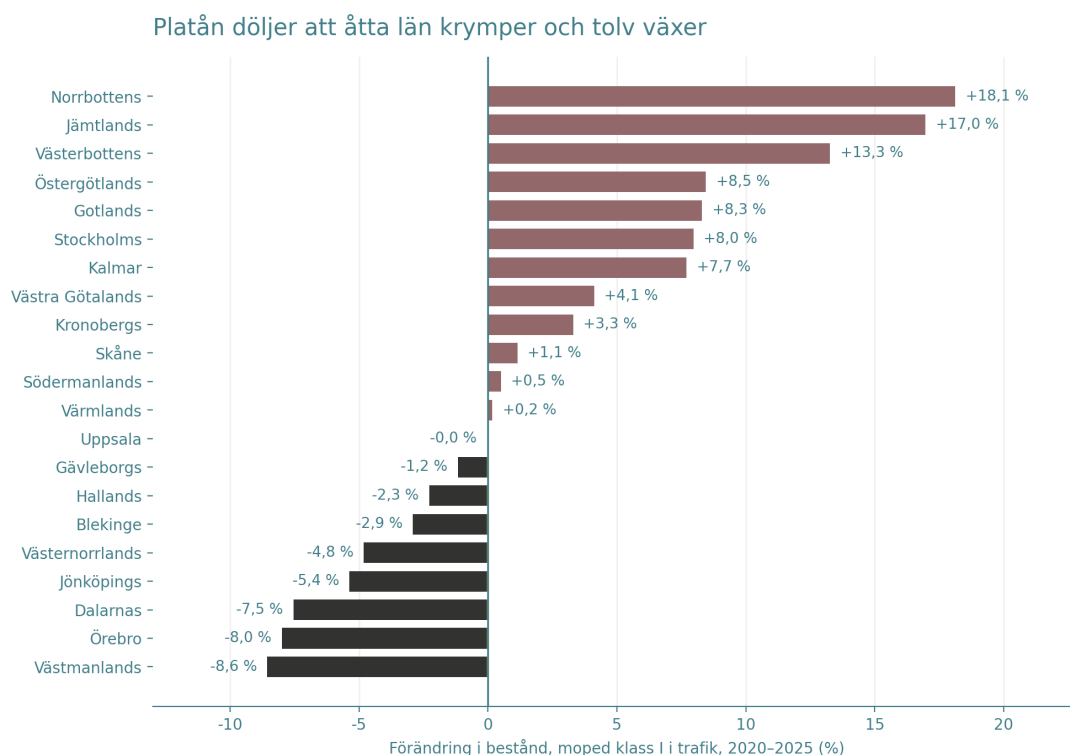
Figur 4. Mopeder klass I i trafik per 1 000 invånare, per län, 2025.

Källa: egen bearbetning av Trafikanalys, Fordon i län och kommuner 2025, tabell 1 och 3. [24]

Gotland har 19,1 mopeder klass I per 1 000 invånare, Västmanland 5,6. Riksgenomsnittet är 10,0. Flera av länen i topp är kustnära: Gotland, Halland, Blekinge, Västerbotten och Kalmar. I botten finns Västmanland, Uppsala, Jämtland, Stockholm och Skåne.

Stockholms och Skånes låga täthet är förenlig med en möjlig effekt av tät kollektivtrafik, men rapporten prövar inte den förklaringen. Det intressanta är att Stockholms län samtidigt är det län som vuxit klart mest sedan 2015, med 73,7 procent mot 40,3 procent för riket. Storstadslänet har alltså en av landets lägsta tätheter och den högsta tillväxten.

Åtta län krymper medan tolv växer



Figur 5. Förändring i bestånd av mopeder klass I i trafik per län, 2020–2025.

Källa: egen bearbetning av Trafikanalys, *Fordon i län och kommuner 2020 och 2025*, tabell 1. [24]

Sedan plåtån inleddes 2020 har åtta län minskat sitt mopedbestånd, tolv har ökat och ett ligger stilla. Spannet går från Norrbotten på plus 18,1 procent till Västmanland på minus 8,6 procent, alltså nästan 27 procentenheters skillnad inom en nationell utveckling på plus 3,0 procent.

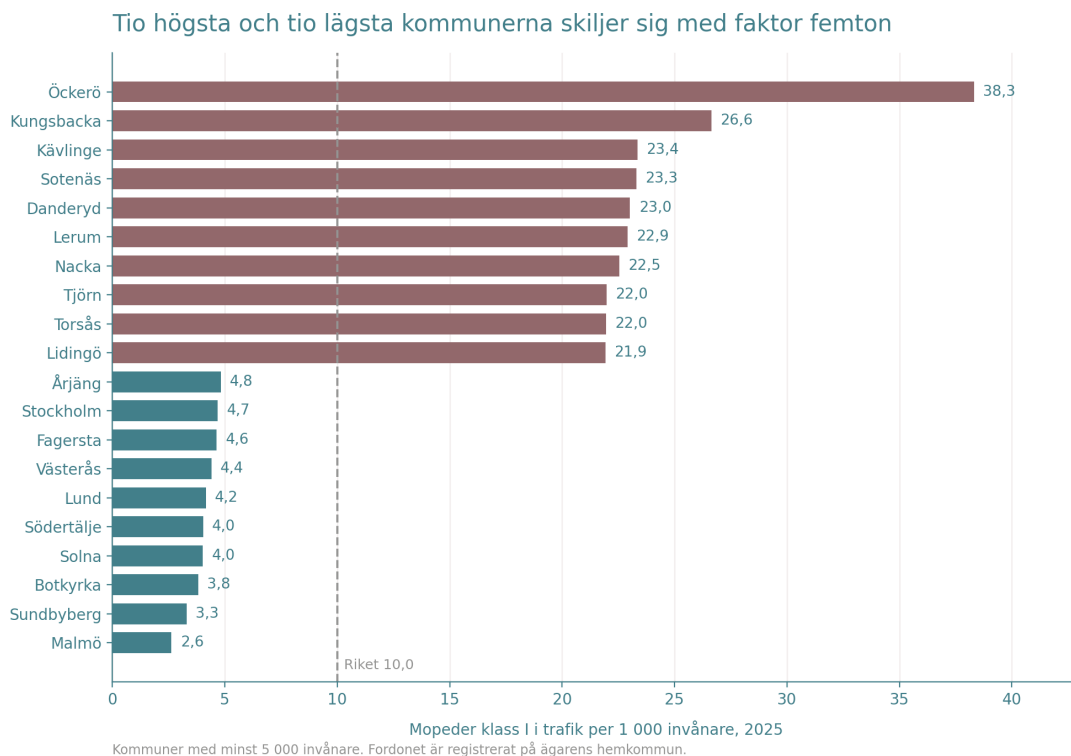
Tre av de fyra nordligaste länen växer snabbt: Norrbotten, Jämtland och Västerbotten ligger på plus 13 till 18 procent. Det fjärde, Västernorrland, krymper däremot med 4,8 procent, vilket visar att inte heller norra Sverige rör sig enhetligt. Övriga krympande län ligger i huvudsak i Bergslagen och inre Götaland: Västmanland, Örebro, Dalarna och Jönköping.

Varför detta har praktisk betydelse

En nationell tillväxtsiffra på 3 procent skulle för en återförsäljare eller importör vara nästan oanvändbar för planering. Skillnaden mellan att verka i Norrbotten och i Västmanland är skillnaden mellan en växande och en krympande marknad.

För en kommun eller region som planerar infrastruktur och trafiksäkerhetsarbete är samma slutsats relevant: mopedbeståndet utvecklas åt olika håll i olika delar av landet.

Kommunnivå: skillnaden är femtonfaldig



Figur 6. Tio högsta och tio lägsta kommunerna, mopeder klass I per 1 000 invånare, 2025.

Källa: egen bearbetning av Trafikanalys, *Fordon i län och kommuner 2025*, tabell 1 och 3. Kommuner med minst 5 000 invånare, 273 av 290. [24]

Öckerö har 38,3 mopeder klass I per 1 000 invånare. Malmö har 2,6. Skillnaden är närmare femtonfaldig och betydligt större än skillnaden mellan något av de segment denna rapport i övrigt jämför.

Mönstret följer inte stad mot landsbygd. I topp finns skärgårds-, kust- och pendlingskommuner: Öckerö, Kungsbacka, Kävlinge, Sotenäs, Danderyd, Lerum, Nacka, Tjörn och Lidingö. I botten finns dels de täta stadskärnorna Malmö, Stockholm, Lund och Västerås, dels storstadsförorter som Botkyrka, Södertälje, Sundbyberg och Solna. Rapporten innehåller ingen data om inkomst, boendeform eller parkeringstillgång och kan därför inte fastställa vilken faktor som driver skillnaden.

Den tydligaste kontrasten finns inom ett och samma län

Kommun i Stockholms län	Mopeder i trafik	Per 1 000 invånare
Danderyd	750	23,0

Kommun i Stockholms län	Mopeder i trafik	Per 1 000 invånare
Nacka	2 561	22,5
Lidingö	1 062	21,9
Vaxholm	206	17,7
Täby	1 158	14,8
Huddinge	1 019	8,9
Järfälla	440	4,9
Stockholm	4 685	4,7
Södertälje	415	4,0
Botkyrka	370	3,8
Sundbyberg	188	3,3

Tabell 3. Urval av kommuner i Stockholms län. Källa: egen bearbetning av Trafikanalys, Fordon i län och kommuner 2025. [24]

Inom Stockholms län går spannet från 23,0 i Danderyd till 3,3 i Sundbyberg, en faktor på nästan sju. Klimat och regelverk är i stort gemensamma inom länet, medan kollektivtrafikutbud, boendeform och parkeringstillgång varierar, vilket pekar mot andra förklaringar. Rapporten saknar dock data om boendeform, parkeringstillgång och hushållens inkomst, så följande är hypoteser snarare än belagda orsaker: tillgång till egen parkering och förråd, avstånd till närmaste tunnelbane- eller pendeltågsstation, och hushållens köpkraft.

Mönstret är förenligt med hypotesen att moped klass I i storstadsregionen i praktiken fungerar som en villa- och radhusprodukt snarare än en innerstadsprodukt — men det är inte bevisat med den data rapporten har. Om hypotesen stämmer har det direkta konsekvenser för hur återförsäljarnät och marknadsföring bör dimensioneras.

Elmopedens geografi: den omvända bilden

Kartan för elektrifiering följer inte kartan för volym. Stockholms län har en av landets lägsta mopedtätheter (8,1 per 1 000 invånare) men klart högst elandel: 24,9 procent av mopederna i trafik är eldrivna, mot 14,5 procent för riket och 9–17 procent i övriga län. Skillnaden håller i sig oavsett vilken typ av Stockholmskommun man tittar på.

Län	Elmopeder i trafik, 2025	Elmopeder per 1 000 invånare	Elandel av mopedbeståndet
Stockholms län	5 012	2,0	24,9 %
Kronobergs län	394	1,9	16,6 %
Jämtlands län	147	1,1	13,8 %
Skåne län	1 580	1,1	13,4 %
Västra Götalands län	2 903	1,6	13,2 %
Västernorrlands län	350	1,5	12,8 %
Norrbottnens län	292	1,2	12,3 %
Kalmar län	396	1,6	12,0 %

Län	Elmopeder I trafik, 2025	Elmopeder per 1 000 invånare	Elandel av mopedbeståndet
Uppsala län	358	0,9	11,9 %
Östergötlands län	508	1,1	11,9 %
Dalarnas län	333	1,2	11,2 %
Värmlands län	269	1,0	11,1 %
Södermanlands län	312	1,0	11,1 %
Hallands län	624	1,8	10,8 %
Jönköpings län	431	1,2	10,7 %
Västerbottens län	401	1,4	10,5 %
Örebro län	256	0,8	10,1 %
Blekinge län	236	1,5	9,7 %
Gotlands län	111	1,8	9,6 %
Västmanlands län	146	0,5	9,4 %
Gävleborgs län	324	1,1	9,3 %
Riket	15 415	1,5	14,5 %

Källa: egen bearbetning av Trafikanalys, Fordon I län och kommuner 2025, drivmedelsfördelning per län.

Både Stockholmskommunerna som toppar den nationella tätheten (Danderyd, Nacka, Lidingö) och de tätbebyggda, lägre-täthetskommunerna I samma län (Solna, Stockholm, Sundbyberg) ligger på 24–46 procents elandel — tydligt över de kust- och pendlingskommuner som I övrigt dominerar mopedvolymen nationellt, som Kungsbacka, Öckerö, Kävlinge, Sotenäs och Tjörn, vilka samtliga ligger nära eller under riksgenomsnittet.

Kommun	Mopeder I trafik	Elandel
Solna	349	45,6 %
Danderyd	750	42,3 %
Nacka	2 561	39,7 %
Lidingö	1 062	37,2 %
Stockholm	4 685	36,2 %
Malmö	968	28,1 %
Kungsbacka	2 300	14,3 %
Öckerö	491	14,3 %
Kävlinge	762	10,5 %
Sotenäs	211	10,0 %
Tjörn	352	8,8 %

Källa: egen bearbetning av Trafikanalys, Fordon I län och kommuner 2025, drivmedelsfördelning per kommun. Urval: kommuner som redan förekommer I kapitlets övriga tabeller och figurer.

Detta nyanserar bilden ovan: volymen skiljer sig efter kommuntyp, men elektrifieringen är I första hand en Stockholmsföreteelse — oavsett om Stockholmskommunen I fråga har hög eller låg

mopedtäthet. Det är samma län som redan har högst tillväxt sedan 2015 (73,7 procent, se ovan). Stockholm ser därmed ut att representera den strukturella framkanten — färre mopeder per invånare, men snabbare beståndstillväxt och en betydligt högre elandel — medan volymbasen i kust- och pendlingskommunerna fortfarande domineras av det traditionella förbränningsfordonet.

Koncentration

De tjugo största kommunerna svarar för 31,8 procent av landets mopedbestånd i trafik, och de tre största länen — Västra Götaland, Stockholm och Skåne — för 50,7 procent. Samtidigt ligger 38 procent av kommunerna under riksgenomsnittet i täthet, vilket innebär att beståndet är koncentrerat till folkrika län men proportionellt överrepresenterat i mindre kust- och pendlingskommuner.

Ett förbehåll som gäller hela kapitlet

Fordon registreras på ägarens folkbokföringsadress. För mopeder som körs av ungdomar under 18 år står ofta en förälder som ägare, vilket är oproblematiskt så länge familjen bor i samma kommun.

Måttet visar alltså var mopedägarna bor, inte var mopederna körs. För kommuner med stor andel fritidsboende, till exempel i skärgården, kan detta dra åt båda hållen. Öckerös och Tjörns höga värden bör tolkas med detta i åtanke.

8. Moped klass II: växande marknad, ofullständig statistik

Klass II måste analyseras separat. Den svenska fordonsstatistiken kan inte användas som nationell sell-through-serie för segmentet, men Svensk Försäkrings försäkringsstatistik ger sedan 2021 en nationell volymserie för beståndet.

Transportstyrelsen anger att moped klass II har en konstruktiv hastighet på högst 25 km/h och en motoreffekt på högst 1 kW. Fordonet ska inte registreras och har ingen registreringsskylt. [18]

Trafikanalys kvalitetsdeklaration för fordonsstatistiken klargör att endast moped klass I ingår bland mopederna i den registerbaserade statistiken. Samma avgränsning bekräftas i metodavsnittet till den läns- och kommunstatistik som används i kapitel 7. [17] [24]

Det går att belägga	Det går inte att belägga med fordonsregistret
Regler, teknisk klass och försäkringskrav	Antal nyregistrerade klass II per år
Att nya elektriska klass II-produkter erbjuds kommersiellt	Bestånd per kommun eller län
Aktuella prispunkter för enskilda modeller	Nationell elandel eller drivmedelsmix
Historisk försäkringsbaserad utveckling för äldre bestånd	Marknadens tillväxt i nyförsäljning

Tabell 4. Avgränsningen följer av registreringsplikten, inte av bristande statistik kvalitet. [17] [18] [24]

Historiken: den traditionella klass II-marknaden krympte kraftigt

Försäkringsdata sammanställd av VTI visar att antalet trafikförsäkrade klass II-mopeder minskade från 113 792 år 2003 till 44 620 år 2010, en nedgång på cirka 61 procent. [23]

År	Trafikförsäkrade klass II	Förändring mot 2003
2003	113 792	bas
2005	86 709	-23,8 %
2007	67 044	-41,1 %
2010	44 620	-60,8 %

Tabell 5. Källa: Svensk Försäkrings försäkringsdata sammanställd av VTI. Serien slutar 2010 och är därmed sexton år gammal. [23]

Serien visar en tydlig strukturell nedgång för den äldre 25- och 30-kilometersmarknaden. Den ska däremot inte extrapoleras mekaniskt till dagens klass II: sedan 2016 omfattar regelverket även en ny typ av eldrivet, cykelliknande fordon med trampor och motor upp till 1 kW. [18]

Att en sexton år gammal serie länge var den enda kvantifieringen av segmentet var i sig ett resultat. Nedan redovisas en sådan uppdaterad försäkringsbaserad serie.

En ny mätning: klass II-beståndet i tillväxt igen (2021–2025)

Svensk Försäkring/Trafikförsäkringsföreningens statistikverktyg TFSY redovisar trafikförsäkrade mopeder klass I och II separat för 2021–2025, mätt två gånger per år (30 juni och 31 december). [25] Källan mäter det försäkrade beståndet, inte nyregistrering, försäljning eller drivmedel, och saknar läns- eller kommunuppdelning — men den ger för första gången sedan tabell 5 en samlad nationell volymserie för klass II.

År	30 juni	31 december	Andel av klass I+II (31 dec)
2021	57 167	54 058	37 %
2022	51 349	42 018	32 %
2023	45 194	51 282	37 %
2024	64 738	63 310	43 %
2025	69 058	67 759	45 %

Tabell 5b. Trafikförsäkrade mopeder klass II samt deras andel av det samlade trafikförsäkrade beståndet av moped klass I och II i TFSY, 30 juni och 31 december, 2021–2025. Källa: Svensk Försäkring, TFSY. [25]

Beståndet är 25 procent större än 2021 och har vuxit kraftigt sedan botten 2022, med särskilt stark utveckling 2023–2025: plus 32 procent 2023–2025 (31 december), eller plus 53 procent mätt 30 juni (45 194 → 69 058). Klass II:s andel av det samlade trafikförsäkrade beståndet av moped klass I och II i TFSY har därmed ökat från 37 till 45 procent på fyra år, samtidigt som klass I:s andel krympt i motsvarande grad.

Klass II framträder i denna data som ett betydande och växande segment snarare än en marginell nisch: det trafikförsäkrade beståndet ökade från 54 058 fordon 2021 till 67 759 år 2025, och utgjorde vid periodens slut 45 procent av det samlade trafikförsäkrade beståndet av moped klass I och II i

TFSY. Underlaget saknar dock helt drivmedelsuppdelning, vilket innebär att det inte går att avgöra vilken roll elektrifieringen spelar i utvecklingen.

Serien visar en tydlig nivåförändring kring 2022–2023. Rapporten har inte kunnat verifiera om någon förändring i rapportering, täckning eller klassificering skett under perioden, vilket bör beaktas vid tolkningen av tillväxttakten.

Samma källa redovisar även klass I, och där skiljer sig bilden från registerdatan i övriga rapporten. TFSY visar ett försäkrat klass I-bestånd (31 december) som minskar, från 90 803 (2021) till 83 389 (2025), minus 8 procent, medan Transportstyrelsens/Trafikanalys registerbaserade "i trafik"-bestånd i kapitel 2–7 i stället visar en svag ökning under samma period. Nivåerna skiljer sig också redan 2021, med omkring 13 procent, trots att båda jämförelserna avser årsskiftesdata.

Trafikförsäkring är i princip obligatorisk för fordon i trafik, så de två måtten borde ligga nära varandra. Skillnaden tyder på att källorna använder olika definitioner, rapporteringsuniversum eller försäkringsstatus. Orsaken är inte fastställd. TFSY används därför endast för jämförelser mellan klass I och II inom samma försäkringskälla, inte som ersättning för Trafikanalys registerserie.

Källan ger också en ny säsongsobservation. Klass I har ett stort och konsekvent gap mellan sommar- och vintermätning (mellan 25 och 32 procent fler försäkrade fordon 30 juni än 31 december, varje år 2021–2025), i linje med kapitel 10:s resonemang om avställning. Klass II visar ett betydligt svagare och mer oregelbundet mönster (mellan minus 12 och plus 22 procent), vilket kan tyda på att klass II-fordon försäkras och används mer jämnt över året än klass I — underlaget räcker dock inte för att fastställa varför.

Ett konkret marknadsexempel

Vässla epa-1.1 erbjuds i en klass II-version med 25 km/h och 1 000 W. På den svenska produktsidan anges ett frånpris på 16 990 kronor, samtidigt som batteriet kan finansieras via ett separat månadsupplägg. Det är därför en användbar prispunkt men inte ett volymvägt genomsnittspris. [21] [22]

En trafikregel som skiljer klass II från klass I i städer

En särskild funktionell egenskap skiljer klass II från klass I i tät stadsmiljö. Tvåhjuliga mopeder klass II följer i huvudsak cykelns trafikregler och ska normalt framföras på cykelbana där sådan finns, om inte cykelbanan är skyltad med tilläggstavlan "ej moped". [18] Detta kan ge klass II en annan transportnytta än klass I i städer med utbyggd cykelinfrastruktur. Hur stor denna fördel är i faktisk restid eller efterfrågan är dock inte kvantifierat i denna rapport.

Hälsodiagnos: växande, men fortfarande smalt mätt

Försäkringsdatan visar tydlig beståndstillväxt, men saknar uppdelning på drivmedel, geografi och nyförsäljning. Rapporten kan därför beskriva segmentets storlek och beståndsutveckling, men inte vad som driver tillväxten.

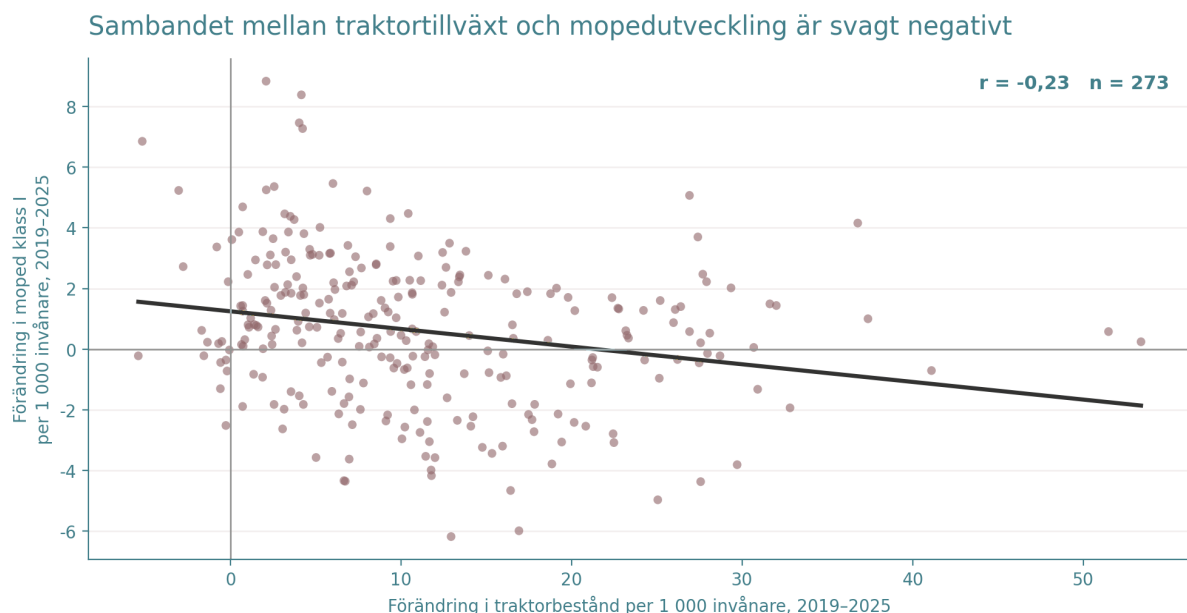
Någon prismässig placering i förhållande till elcykel och klass I kan inte fastställas: det tillgängliga fråmpriset avser en konfiguration utan batteri och är inte jämförbart med kompletta fordon i andra kategorier.

9. Substitution: A-traktorhypotesen prövad mot data

En vanlig förklaring till mopedens stagnation är att A-traktorn tagit över ungdomsmarknaden utanför storstäderna. Hypotesen är rimlig men har sällan prövats kvantitativt. Läns- och kommundatan gör det möjligt att pröva den, om än indirekt.

År 2019 fanns 25 404 registrerade A-traktorer. Vid utgången av 2024 var antalet 59 346, och i juni 2026 rapporterade Transportstyrelsen att beståndet vuxit vidare till nära 68 000. [19] [20]

A-traktorer registreras som traktorer och särredovisas inte i den kommunfördelade statistiken. Däremot växte hela traktorbeståndet från 346 219 till 408 941 fordon mellan 2019 och 2025, en ökning med 62 722. A-traktorbeståndet ökade med omkring 34 000 under en nästan identisk period, alltså ungefär 54 procent av tillväxten. Förändringen i traktorbestånd per kommun används nedan som proxy, men det bör noteras redan här att resterande 46 procent är annan traktortillväxt och att perioderna inte är helt identiska.



Traktorbeståndet innehåller både jordbrukstraktorer och A-traktorer; andelen A-traktor per kommun är inte separerad i källan.

Figur 7. Förändring i traktorbestånd mot förändring i mopedbestånd per 1 000 invånare, kommunnivå, 2019–2025.

Källa: egen bearbetning av Trafikanalys, *Fordon i län och kommuner 2019 och 2025*, tabell 1 och 3. Kommuner med minst 5 000 invånare. [24]

Resultatet: ett tal som inte avgör frågan

Korrelationen mellan förändringen i traktortäthet och förändringen i mopedtäthet är minus 0,23 över 273 kommuner. Sambandet har den riktning som hypotesen förutsäger men är svagt. Hur mycket av den svagheten som beror på verkligheten och hur mycket som beror på proxyn går inte att avgöra, vilket utvecklas nedan.

Vad slutsatsen faktiskt är

Hypotesen kan varken bekräftas eller avfärdas med detta underlag. Eftersom en betydande del av traktorbeståndets tillväxt beror på annat än A-traktorer innehåller den oberoende variabeln ett mätfel av okänd storlek, och mätfel av det slaget drar korrelationer mot noll. Ett svagt samband är därför precis vad man ska vänta sig även om substitutionen i själva verket vore stark. Talet minus 0,23 skiljer alltså inte mellan ett svagt samband och ett för trubbigt instrument, och bör inte läsas som bevis åt något håll.

Att mopedbeståndet växer snabbast i Norrbotten och Jämtland, där traktortätheten ökat allra mest, är svårt att förena med en enkel substitutionsmekanism. Riktningen kan också spegla att båda fordonstyperna svarar på samma underliggande faktorer, till exempel bebyggelsestruktur och avstånd till kollektivtrafik.

En trovärdig prövning kräver att A-traktorbeståndet särredovisas per kommun. Trafikanalys har uppgiften i registret men publicerar den inte i denna tabell. Det är en konkret och lågt hängande förbättring av statistiken.

Regional täthet av A-traktorer

Indikator	Stockholms län	Västernorrlands län
A-traktorer per 1 000 invånare, 2024	1,7	14,6
Traktorer totalt per 1 000 invånare, 2025	8,5	75,0
Mopeder klass I per 1 000 invånare, 2025	8,1	11,3
Förändring mopedbestånd, 2020–2025	+8,0 %	–4,8 %

Tabell 6. A-traktordata från Trafikanalys via riksdagens trafikutskott; övriga rader egen bearbetning av Fordon i län och kommuner. [20] [24]

Kontrasten mellan de två länen är förenlig med substitutionshypotesen, men två län kan inte belägga ett nationellt mönster, och Norrbotten pekar åt motsatt håll. Paret redovisas som illustration, inte som prövning.

Elsparkcykeln visar den omvända geografiska logiken

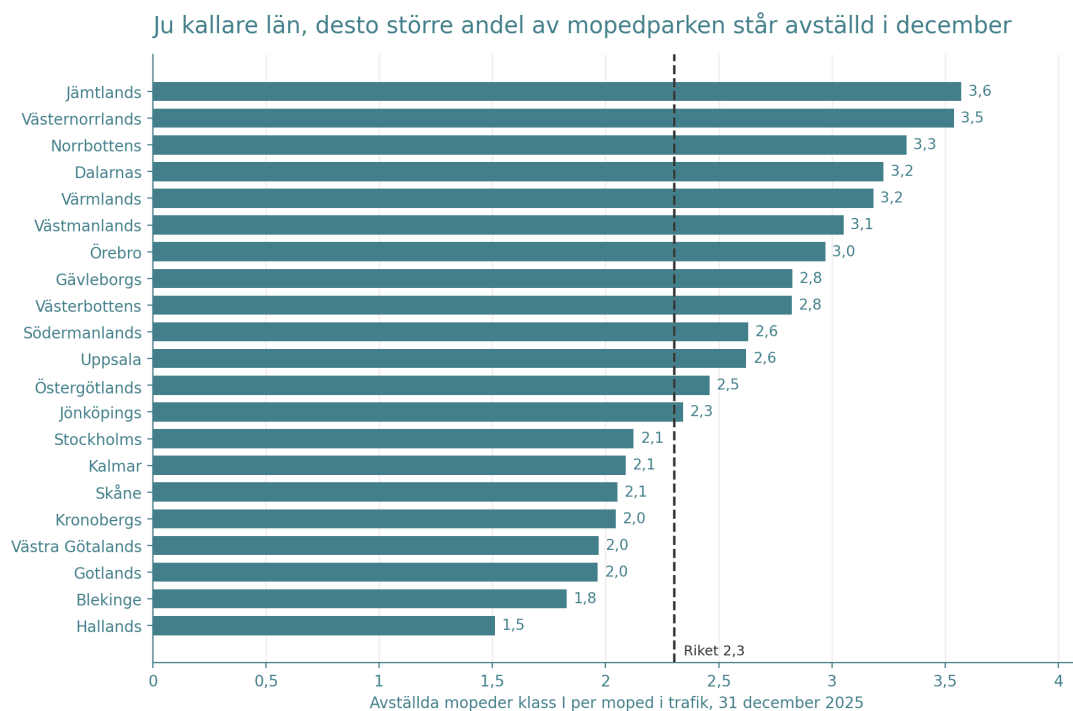
Olyckor med elsparkcyklar sker främst i stadsmiljö och på kommunala gator, men ökningen syns nu även i mindre städer utan uthyrningssystem. Det tyder på att privatägandet breddas bortom de största delningstjänstmarknaderna. [8]

Prisbaserad substitution mellan format — att en konsument kan välja mellan till exempel en elcykel, en elektrisk moped klass II eller vissa klass I-mopeder inom samma ekonomiska beslutsintervall — är en näraliggande hypotes, men går inte att belägga kvantitativt: det finns varken en offentlig marknadsandelsserie per varumärke eller en publik prisfördelning per kategori. Trafikanalys intervjuer med återförsäljare pekar däremot på ökad konkurrens och prispress från

internationell e-handel inom elsparkcykel, med en förväntan om fortsatt långsam, stabil tillväxt. [5] Hypotesen är alltså rimlig och en möjlig delförklaring till mopedens utplaning, men obelagd med det underlag som finns tillgängligt.

10. Säsong: mätpunkten avgör hur stor marknaden ser ut

Att beståndet mäts den 31 december får konsekvenser som varierar systematiskt över landet.



Figur 8. Avställda mopeder klass I per moped i trafik, per län, 31 december 2025.

Källa: egen bearbetning av Trafikanalys, *Fordon i län och kommuner 2025*, tabell 1 och 2. [24]

I Halland går det 1,5 avställda mopeder på varje moped i trafik. I Jämtland är kvoten 3,6. Gradienten följer i stort sett klimatet: mildare kustlän i botten, inlands- och norrlandslän i toppen.

Det innebär att den officiella beståndssiffran underskattar den faktiska mopedparken mest i de län där vintern är längst. En jämförelse av "bestånd i trafik" mellan Halland och Jämtland jämför därför delvis två olika saker.

Drivmedel följer inte samma mönster som län och klimat. Nationellt är elandelen mer än dubbelt så hög bland mopeder i trafik (14,5 procent) som bland avställda (5,6 procent) — elmopeder är alltså mindre säsongskänsliga för avställning än förbränningsmopeder, sannolikt för att de i genomsnitt är nyare fordon. Vinterobservationen underskattar därmed totalbeståndet generellt, men den underskattar inte elandelen specifikt; om något överskattar mätpunkten den, eftersom fler av de äldre, icke-elektrifierade fordonen ligger avställda vid årsskiftet.

Praktisk rekommendation

För marknadsdimensionering är beståndet i trafik känsligt för mätpunkten, medan totalt registrerat bestånd inte är det. Okänslighet är dock inte detsamma som riktighet: det totala talet, närmare 352 000 fordon, förutsätter att avregistrering sker i takt med utskrotning. Den nationella fordonsparken ligger därför någonstans mellan 106 170 och 352 000, och de två talen bör användas som undre respektive övre gräns tills åldersfördelningen i registret är analyserad.

För att bedöma faktisk användning bör i stället en sommarmätning eller ett rullande månadsgenomsnitt användas. Trafikanalys publicerar månadsstatistik som skulle möjliggöra detta.

11. Marknadsvärde: elcykeln är en dokumenterad miljardmarknad

Enhetsvolym och kronvärde måste hållas isär. Där volymen är känd visas transparenta scenarier i stället för ett falskt exakt genomsnittspris.

För elcykel finns en nationell enhetsserie: 94 000 sålda under cykelåret 2025. Däremot saknas ett publikt volymvägt genomsnittspris. Ett intervall kan därför illustrera den ekonomiska storleksordningen utan att låtsas vara observerad omsättning. [4]

Antaget konsumentpris	Sålda elcyklar 2025	Indikerat retailvärde inkl. moms
12 000 kr	94 000	1,13 mdkr
16 000 kr	94 000	1,50 mdkr
20 000 kr	94 000	1,88 mdkr
25 000 kr	94 000	2,35 mdkr
30 000 kr	94 000	2,82 mdkr
35 000 kr	94 000	3,29 mdkr

Tabell 8. Scenario: observerad volym multiplicerad med antaget genomsnittspris. Inte rapporterad branschomsättning. [4]

Varför intervallet är brett i den nedre änden

Ett scenariospann förankrat enbart i premiumprodukter, till exempel 20 000–35 000 kronor, tar inte hänsyn till att lågprishandel och internationell e-handel också förekommer, till priser som kan ligga under 15 000 kronor. Eftersom någon volymfördelning över prisnivåer saknas anges inget huvudscenario inom intervallet.

Med det bredare spannet motsvarar 2025 års elcykelvolym mellan 1,1 och 3,3 miljarder kronor i konsumentledet inklusive moms. Motsvarande värde i grossistledet, exklusive moms och handelsmarginal, är väsentligt lägre. Vilket led som avses bör alltid anges när sådana tal citeras.

Varför inget marknadsvärde anges för elsparkcykel och klass II

För privatägda elsparkcyklar och moped klass II saknas en komplett nationell sell-through-serie. Att multiplicera prisnivåer med gissade enhetsvolymmer skulle skapa större precision på pappret än i

verkligheten. Dataluckan är därför ett huvudresultat: dessa marknader kan vara kommersiellt betydande utan att deras årliga svenska omsättning är publikt verifierbar.

Klass I

För klass I är registerdata robust. Beståndet på cirka 352 000 registrerade fordon, varav 106 170 i trafik, ger en pålitlig bas för eftermarknad, försäkring och service. För nyförsäljningsvärde bör ett fullår 2026 och en produktmix- och prisserie användas innan ett kommersiellt marknadsvärde publiceras.

Ekonomisk hälsa

Den säkraste slutsatsen i kronor är att elcykeln ensam är en miljardmarknad, även vid det lägsta antagna genomsnittspriset. För övriga segment finns enstaka prisexempel men inget volymvägt genomsnitt, och den nationella volymbasen är antingen ofullständig eller känslig för registreringseffekter.

För klass I är eftermarknaden bättre underbyggd av registerdata än nyförsäljningen, men basen måste väljas med omsorg. Trafikförsäkringsplikten följer fordon i trafik, och ett fordon som stått avställt i flera år genererar ingen verkstadsintäkt. 106 170 bör betraktas som en konservativ punkt-i-tid-bas; en kommersiell eftermarknadsberäkning bör helst använda ett säsongsjusterat aktivt bestånd.

12. Svensk mikromobilitet 2026: hälsobilden i sex dimensioner

Dimension	Elcykel	Elsparkcykel	Moped klass I	Moped klass II
Efterfrågan och användning	Stark och stabil	Växande	Fossil: stabil, mogen användning. El: snabbt ökande andel av det aktiva beståndet.	Försäkrat bestånd 25 % större än 2021, växande sedan botten 2022; faktisk användning ej mätt
Nyförsäljning	94 000, -5 % 2025	Ej nationellt mätt	Fossil och el särredovisas inte i nyregistreringsstatistiken ; rekylen 2026 avser klass I totalt.	Ej nationellt mätt
Bestånd/penetration	33 % av ny cykelförsäljning	Geografisk spridning ökar	El i trafik: 15 415 (+773 % sedan 2015, nu 14,5 % av beståndet). Fossilt i trafik: 90 755, ned från toppen 94 200 (2020) — all nettotillväxt sedan 2020 är eldriven.	Försäkringsbaserat : 54 058 → 67 759 (+25 %, ej monotont) 2021–2025; 45 % av det samlade trafikförsäkrade beståndet av moped klass I och II i TFSY 2025. Ej registerbaserat.
Geografi	Ej kommunfördelad	Storstadsdominerad , breddas	Extremt ojämn totalt (faktor 15). Elandelen är ännu mer koncentrerad, till Stockholms län.	Ej registerbaserat

Dimension	Elcykel	Elsparkcykel	Moped klass I	Moped klass II
Pris och konkurrens	Mogen konkurrens, prisdistribution ej mätt	Hårt pristryck, prisdistribution ej mätt	Ingen segmentspecifik prisdata; substitution mot andra format obelagd hypotes.	Enstaka prisexempel, exkl. batteri
Säkerhet och reglering	Relativt stabil regelmiljö	Växande skadebörda, översyn pågår	Etablerat system för AM och registrering, gemensamt för el och fossil.	Etablerat klassregelverk
Datatillförlitlighet	Hög	Medel för användning, låg för försäljning	Hög, inkl. drivmedel och ägartyp	Medel för bestånd, låg för övrigt

Tabell 9. Sammanställning av rapportens kapitel 4 till 11.

Samlad bedömning

Den svenska mikromobiliteten är frisk i den meningen att stora grupper fortsätter välja små elektriska fordon och att flera kategorier har stabil eller stigande användning. Den är polariserad eftersom tillväxten inte sker jämnt: elcykeln har etablerat sig och elsparkcykeln växer i användning. Moped klass I är inte en mognadsplåt utan två motsatta rörelser: ett fossildrivet bestånd i svag nedgång sedan 2020, och ett elektriskt bestånd som fortsätter växa snabbt från en liten bas.

Den svagaste systemindikatorn är säkerhet. Skadorna från elsparkcyklar har vuxit så snabbt att de nu är en central del av utvecklingen för skadade oskyddade trafikanter, även om risken per resa inte är känd. De svagaste datakomponenterna är klass II, privat elsparkcykelförsäljning och exponeringsmått för olycksstatistiken.

En genomgående insikt i denna rapport är att den nationella nivån är fel analysenhet för mopeden. Marknaden är geografiskt så ojämn att en riksgenomsnittlig beskrivning missar det mesta av det som är beslutsrelevant.

Kort svar

Svensk mikromobilitet är inte i generell strukturell nedgång. Den är en omfördelad marknad. Hälsan är god i elcykel, expansiv men säkerhetsmässigt pressad i elsparkcykel, mogen och utplanad i moped klass I, och i klass II, som för första gången sedan 2010 har en kvantifierad volymtrend: 25 procent större än 2021 efter stark tillväxt sedan botten 2022, men fortfarande smalt mätt.

För mopeden gäller dessutom att den nationella siffran döljer tolv växande och åtta krympande län, och kommunskillnader på upp till femton gånger.

13. Utsikter 2026–2028

Basfallet är fortsatt hög efterfrågan på elektrisk individuell mobilitet, men utan en gemensam tillväxtkurva för alla fordonsformat.

Segment	Basbild 2026–2028	Uppåtdrivare	Nedåtrisk
Elcykel	Fortsatt hög platå snarare än volymtillväxt	Hög kategoriandel, pendling, etablerat utbud	Svag total cykelmarknad, prispres, begagnathandel
Elsparkcykel	Fortsatt bred privat användning är sannolik	Låg inträdeskostnad, enkelhet, geografisk spridning	Regelöversyn, produktklassning, kommunala tak
Moped klass I	Fortsatt platå nationellt med fortsatt regional divergens	Stabilt bestånd, snabbt ökande elandel (14,5 % i trafik 2025, upp från 2,3 % 2015), stark eftermarknad	Fortsatt nedgång i delar av landet, konkurrens från elcykel och klass II
Moped klass II	Beståndet är 25 procent större än 2021 och har vuxit kraftigt sedan botten 2022, och utgjorde vid utgången av 2025 45 procent av det samlade trafikförsäkrade beståndet av moped klass I och II i TFSY; prisläge, drivmedelsmix och nyförsäljning saknar fortfarande nationell data	25-kilometersformat, nya kommersiella produkter, låg behörighetsfriktion	Kvarstående databrist på läns- och drivmedelsnivå, konkurrens från elcykel och elsparkcykel

Vad skulle ändra diagnosen?

- Ett fullår 2026 där moped klass I behåller vårens år över år-tillväxt skulle flytta segmentet från mognadsplatå mot förnyad tillväxt. Vårens avtagande takt talar mot detta.
- Om de åtta krympande länen fortsätter minska i samma takt till 2028 skulle det nationella beståndet börja falla trots tillväxt i norr. Detta är den mest sannolika vägen till en verklig nedgång.
- En fortsatt snabb ökning av allvarliga elsparkcykelolyckor, eller skarpare regelverk, skulle försämra segmentets samlade hälsa trots fortsatt användningstillväxt.
- Två på varandra följande cykelår tydligt under den observerade post-2018-platån skulle vara ett första starkt tecken på ett strukturellt brott nedåt.
- Nationell sell-through-data för privat elsparkcykel och klass II skulle förändra bedömningen av marknadsvärde mer än någon ytterligare prispunkt.
- Om elmopedbeståndets årliga tillväxttakt fortsätter avta i samma takt som 2023–2025 (från runt 7 till runt 4 procent per år) närmar sig även elsegmentet en platå inom några år. Det skulle tala för att hela moped klass I, inklusive elektrifieringen, är på väg mot en ny, högre jämvikt snarare än en öppen tillväxtbana.

Andrahandsmarknaden

Begagnathandel kan hålla användningen hög samtidigt som nyförsäljningen faller, särskilt för dyrare elcyklar och premiummopeder. För mopeder är registerdatan svårtolkad på denna punkt. Ett registrerat bestånd på 352 000 fordon mot nyregistreringar i storleksordningen några tusen per år motsvarar en omsättningstid på flera decennier, i den nedre delen av intervallet över hundra år. Den kvoten är inte i sig ett belägg för en livlig andrahandsmarknad; den är lika förenlig med att uttjänta fordon ligger kvar i registret utan att avregistreras, vilket är den öppna frågan från kapitel 6.

Någon enhetlig offentlig serie för begagnatvolymen finns inte, och andrahandsmarknaden behandlas därför som en förklarande mekanism och en datalucka.

14. Slutsats: marknaden omfördelas mellan format och mellan platser

Det strategiskt viktiga är inte om mikromobilitet växer eller faller i ett enda tal, utan vart resorna, konsumentkronorna och regelbördan flyttar.

Huvudslutsats

Sverige har en aktiv och i flera delar frisk mikromobilitetsmarknad. Elcykeln har blivit en strukturellt etablerad miljardkategori. Elsparkcykeln fortsätter spridas och användas men har en snabbt växande skadebörda. Moped klass I är i praktiken två segment med motsatt riktning: ett moget, fossildrivet bestånd som toppade 2020 och sedan minskat 3,7 procent, och ett litet men snabbt växande elektriskt bestånd (+773 procent sedan 2015) som sedan 2020 ensamt står för nettotillväxten i beståndet. Det fossila delsegmentet, inte kategorin som helhet, är den del av marknaden som bör oroa aktörer med exponering mot förbränningsmotordrivna fordon. Klass II är ett betydande och växande segment: försäkringsdata visar att det trafikförsäkrade beståndet vuxit kraftigt sedan botten 2022 och vid utgången av 2025 stod för 45 procent av det samlade trafikförsäkrade beståndet av moped klass I och II i TFSY. Vad som driver den tillväxten kan inte fastställas med tillgänglig data, eftersom drivmedels-, geografi- och nyförsäljningsuppdelning saknas.

Den mest underskattade slutsatsen är geografisk. Mopedmarknaden skiljer sig upp till femton gånger mellan kommuner, och tolv län växer medan åtta krymper. Nationella genomsnitt är fel verktyg för det här segmentet.

Den geografiska bilden och elektrifieringen sammanfaller: Stockholms län har både en av landets lägsta mopedtätheter, högst tillväxt sedan 2015 och klart högst elandel i landet. Elektrifieringen av moped klass I är riksomfattande men tydligt starkast i Stockholms län, där elandelen ligger nära 25 procent.

Det mest sannolika strukturella mönstret

Efterfrågan på individuell, elektrisk mobilitet består. Konsumenten kan däremot lösa samma korta och medellånga resa med fler fordon än tidigare. En premiumcykel, en klass II-moped, en elsparkcykel och en klass I-moped ligger delvis i överlappande användningsområden, och sannolikt även i överlappande prisområden, även om prisöverlappet inte är kvantifierat här.

Ovanpå detta ligger en rumslig logik som denna rapport kunnat kvantifiera för första gången: det geografiska mönstret är förenligt med hypotesen att mopeden är starkare där tillgången till eget förråd och parkering är större och där avståndet till kollektivtrafik gör andra individuella transportmedel mer attraktiva, och svagare i täta stadskärnor och flerbostadshustäta förorter. Rapporten har dock inte data för att fastställa dessa orsaker. A-traktorn är en plausibel del av bilden utanför storstäderna, men underlaget kan inte fastställa dess betydelse.

Elektrifieringen lägger ytterligare ett lager till den rumsliga logiken. Den är ojämnt fördelad på ett sätt som inte följer volymmönstret: Stockholms län, som redan är atypiskt genom sin låga täthet

och höga tillväxt, sticker även tydligt ut med en elandel nära 25 procent. Om det mönstret sprider sig till övriga tillväxtlän — eller stannar kvar som ett Stockholmsspecifikt fenomen — är en öppen fråga som nästa årgångs data bör kunna besvara.

Implikationer per aktör

Aktör	Vad rapporten innebär
Tillverkare och importör	Nationella volymprognoser för klass I är otillräckliga. Planera per län: nordlig tillväxt, krympande Bergslagen och inre Götaland, samt en elektrifiering som i dag är starkt koncentrerad till Stockholms län.
Återförsäljare	Beståndet på 352 000 registrerade fordon gör eftermarknaden mer stabil än nyförsäljningen. Etableringsanalys bör utgå från kommunal täthet, inte folkmängd. Stockholm ger i dag den tydligaste geografiska marknadssignalen för ett eldrivet sortiment, med både högst elandel och hög elmopedtäthet.
Investerare	Elcykeln är den enda kategorin med verifierbar nationell volym. Något volymvägt genomsnittspris finns inte publicerat för någon kategori, varför marknadsvärden bör anges som spann. Övriga segment kräver egen datainsamling innan värdering. Inom moped klass I är elmopedbeståndets tillväxttakt (773 procent i trafik 2015–2025, mot 40 procent för totalbeståndet) den enskilt tydligaste tillväxtindikatorn i hela rapporten, om än från en liten bas.
Kommun och region	Mopedtäthet varierar sjufaldigt inom Stockholms län. Trafiksäkerhets- och infrastrukturplanering bör bygga på lokal data.
Myndighet	Tre luckor är åtgärdbara till låg kostnad: särredovisa A-traktorer per kommun, publicera exponeringsmått för elsparkcykelolyckor, och bryta ned den nyligen uppdaterade försäkringsserien för klass II per län och drivmedel.

Fem indikatorer att följa närmast

Indikator	Varför den är viktig	Nästa tydliga datapunkt
Moped klass I, fullår 2026	Visar om vårens rekyll är uthållig eller bara baseffekt	Trafikanalys helårsstatistik 2026
Regional divergens i mopedbeståndet	Avgör om den nationella platån håller eller vänder nedåt	Fordon i län och kommuner 2026
Elsparkcykel, skador och regelöversyn	Säkerhet är segmentets bindande systemrisk	Transportstyrelsens regelarbete och Strada 2026
Elandelen i mopedbeståndet	Avgör om Stockholms elektrifieringsmönster sprids till fler län eller förblir ett storstadsfenomen	Fordon i län och kommuner 2026, drivmedelsfördelning
Klass II-beståndets tillväxt 2026	Avgör om accelerationen 2023–2025 (+32 % på två år) håller i sig eller var tillfällig	Svensk Försäkring/TFSY, uppdaterad statistik 2026

Rapportens avgränsning

Mikromobilitet används här som en praktisk marknadsdefinition: elcyklar, elsparkcyklar och mopeder klass I och II som konkurrerar om korta och medellånga individuella resor. Moped klass I ligger i den övre kanten av vanliga mikromobilitetsdefinitioner men inkluderas eftersom den på den svenska konsumentmarknaden är ett direkt substitut till övriga studerade format. Kommersiella delningstjänster för elsparkcykel behandlas som en identifierad lucka och ingår inte i den kvantitativa analysen.

Källförteckning

Källor är numrerade i texten. Prisuppgifter är ögonblicksbilder och kan ändras efter rapportdatum.

- [1] Statistiska centralbyrån, "Hushållens konsumtion, juni 2026", publicerad 12 augusti 2026. [Länk](#)
- [2] Statistiska centralbyrån, "Detaljhandelns försäljning, juni 2026". [Länk](#)
- [3] Konjunkturinstitutet, "Barometerindikatorn nu starkare än normalt", 30 juli 2026. [Länk](#)
- [4] 2030-sekretariatet och Miljöbarometern, "Antal sålda cyklar och elcyklar". Grunddata: Cykelbranschen och Svensk Cykling. [Länk](#)
- [5] Trafikanalys, Rapport 2024:7, "Användning, marknad och konsekvenser av elsparkcyklar och andra eldrivna enpersonsfordon". [Länk](#)
- [6] Trafikanalys, "Kartläggning av elsparkcyklar". [Länk](#)
- [7] Trafikanalys, "Trafikolyckor med elsparkcyklar, en djupdykning i Strada". [Länk](#)
- [8] Transportstyrelsen, "Kraftig ökning av antalet elsparkcykelolyckor", 4 juni 2026. [Länk](#)
- [9] Transportstyrelsen, "Transportstyrelsen ser över elsparkcykelregler", 27 juli 2026. [Länk](#)
- [10] Transportstyrelsen, "Skolstarten är här, har du koll på vad ditt barn kör?", 20 augusti 2026. [Länk](#)
- [11] Trafikanalys, "Fordon 2025". [Länk](#)
- [12] Trafikanalys, "Fordon i län och kommuner 2025". [Länk](#)
- [13] Trafikanalys, månadsstatistik mars 2026, nyregistrerade fordon. Mopeduppgifterna finns i de bakomliggande tabellerna, inte i pressmeddelandets rubrik. [Länk](#)
- [14] Trafikanalys, månadsstatistik april 2026, nyregistrerade fordon. [Länk](#)
- [15] Trafikanalys, månadsstatistik maj 2026, nyregistrerade fordon. [Länk](#)
- [16] SCB Statistikdatabasen, fordonsstatistik, anmärkning om registreringseffekt i december 2024. [Länk](#)
- [17] Trafikanalys, kvalitetsdeklaration för månadsstatistik över fordon: endast moped klass I ingår. [Länk](#)
- [18] Transportstyrelsen, "Moped klass II". [Länk](#)
- [19] Transportstyrelsen, "A-traktorer i Sundsvall och mopedbilar i Kungsbacka, hur ser det ut i resten av Sverige?", 29 juni 2026. [Länk](#)
- [20] Sveriges riksdag, trafikutskottets betänkande 2024/25:TU14 "Trafiksäkerhet", tabeller med Trafikanalys A-traktordata och regional täthet. [Länk](#)
- [21] Vässla, epa-1.1, svensk produktsida och frånpris. [Länk](#)
- [22] Vässla, epa-1.1 teknisk specifikation, klass I och II, hastighet och effekt. [Länk](#)
- [23] VTI rapport 856, tabell med Svensk Försäkrings data om trafikförsäkrade mopeder klass I och II. Serien slutar 2010. [Länk](#)
- [24] Trafikanalys, "Fordon i län och kommuner", årgångarna 2015 till 2025, tabell 1 (fordon i trafik), tabell 2 (avställda fordon) och tabellen över personbilar per 1 000 invånare. Egen bearbetning: sammanställning av mopedbestånd per län och kommun för samtliga elva årgångar, härledning av kommunala befolkningstal samt beräkning av täthet, förändringstal och korrelationer. Underlaget omfattar drivmedel (El/Övrigt) och ägartyp (fysisk/juridisk person) per kommun och år, ur samma registerkälla.
- [25] Svensk Försäkring, TFSY (Trafikförsäkringsföreningens statistikverktyg), fliken "Bestånd", mopeder klass I och II, antal fordon 30 juni och 31 december 2021–2025. Ej offentligt länkbar; utdrag tillhandahållet av rapportens uppdragsgivare.

Datastopp för ordinarie publicerade källor: 28 augusti 2026. Kompletterande försäkringsutdrag från Svensk Försäkring/TFSY mottaget i september 2026. Alla beräkningar som inte anges som publicerade källvärden är

härledningar från de redovisade serierna och är avrundade där så anges. Läns- och kommunanalysen i kapitel 7, 9 och 10 är i sin helhet egen bearbetning av källa 24.

THE | ELECTRICTM COMPANY

