



**Statistik över fordonsflottans  
utveckling – delredovisning  
av regeringsuppdrag**

**Rapport  
2016:13**



**Statistik över fordonsflottans  
utveckling – delredovisning  
av regeringsuppdrag**

**Rapport  
2016:13**

**Trafikanalys**

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: [trafikanalys@trafa.se](mailto:trafikanalys@trafa.se)

Webbadress: [www.trafa.se](http://www.trafa.se)

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2016-06-01

# Förord

Trafikanalys har av regeringen fått i uppdrag att redovisa statistik och korttidsprognoser över fordonsflottans utveckling avseende bland annat drivmedel, vikt och utsläpp för både lätta och tunga vägfordon. Denna rapport utgör en delredovisning av uppdraget och omfattar statistik över de senaste årens utveckling av den svenska fordonsflottan. Delar av Sveriges officiella fordonsstatistik redovisas samt fördjupad statistik specifikt framtagen för uppdraget.

Pia Sundbergh har varit Trafikanalys projektledare för uppdraget. Anette Myhr och Mikael Levin har medverkat i arbetet.

Stockholm i maj 2016

Brita Saxton  
Generaldirektör



# Innehåll

<b>Förord</b> .....	<b>3</b>
<b>Figurförteckning</b> .....	<b>7</b>
<b>1 Inledning</b> .....	<b>13</b>
<b>2 Trafikanalys fordonsstatistik</b> .....	<b>15</b>
<b>3 Om statistikredovisningen</b> .....	<b>17</b>
3.1 Trafikanalys urval.....	17
<b>4 Statistik för personbilar</b> .....	<b>19</b>
<b>5 Statistik för lastbilar</b> .....	<b>33</b>
5.1 Statistik för lätta lastbilar.....	33
5.2 Statistik för tunga lastbilar.....	40





# Figurförteckning

Figur 3.1 Svenska fordon i trafik 2015 uppdelat på fordonskategori.....	17
Figur 4.1 Antal personbilar i trafik. År 2006-2015. ....	19
Figur 4.2 Antal ny- och avregistreringar. År 2006-2015.....	20
Figur 4.3 Personbilar i trafik uppdelat på ägarform. År 2006-2015.....	21
Figur 4.4 Nya bilar fördelat på ägarform. År 2008-2015.....	22
Figur 4.5 Andel av fysiskt ägda respektive juridiskt ägda bilar i trafik som leasas. År 2006-2015.....	22
Figur 4.6 Leasade bilar i trafik fördelat på ägarform. År 2006-2015. ....	23
Figur 4.7 Personbilar i trafik fördelat på drivmedel. År 2006-2015. ....	23
Figur 4.8 Nya bilar fördelat på drivmedel. År 2006-2015. ....	24
Figur 4.9 Andel nya personbilar med dieseldrift för respektive ägarform. År 2006-2015.....	25
Figur 4.10 Andel nya personbilar med alternativa drivmedel för respektive ägarform. År 2006-2015. ....	25
Figur 4.11 Genomsnittsåldern på en personbil respektive år uppdelat på ägarform. År 1990-2015. ....	26
Figur 4.12 Genomsnittlig tjänstevikt i kilo för alla bilar i trafik och nya bilar uppdelat på ägarform. År 2006-2015. ....	27
Figur 4.13 Antal nya personbilar efter CO <sub>2</sub> -värde. År 2009-2015.....	28
Figur 4.14 Andel nya bilar som släpper ut under 120 gram CO <sub>2</sub> per km uppdelat på ägarform. År 2009-2015. ....	28
Figur 4.15 Andel nya bilar som släpper ut över 160 gram CO <sub>2</sub> per km uppdelat på ägarform. År 2009-2015. ....	29
Figur 4.16 Nya personbilar fördelat på utsläppsklass*. År 2012-2015. ....	30
Figur 4.17 Utveckling av antal personbilar som varit i trafik någon gång under året samt total körsträcka från indexåret 1999. År 1999-2015. ....	31
Figur 4.18 Genomsnittlig körsträcka i mil per personbil och år. År 1999-2015. ....	31
Figur 4.19 Genomsnittlig körsträcka i mil för personbilar som varit i trafik någon gång under året uppdelat på fordonsår. År 2015.....	32
Figur 5.1 Antal lätta lastbilar i trafik vid årets slut för respektive år, samt nyregistreringar. År 1995-2015. ....	33
Figur 5.2 Lätta lastbilar i trafik fördelat på ägda av juridisk person per användningsområde och ägda av fysisk person. År 2006-2015. ....	34
Figur 5.3 Lätta lastbilar i trafik fördelat på drivmedel. År 2006-2015. ....	35
Figur 5.4 Nya lätta lastbilar fördelade på drivmedel. År 2006-2015.....	36
Figur 5.5 Genomsnittsåldern för lätta lastbilar i trafik. År 1998-2015. ....	36
Figur 5.6 Nya lätta lastbilar efter CO <sub>2</sub> -värde. År 2009-2015.....	37
Figur 5.7 Nya lätta lastbilar fördelade på utsläppsklass. År 2014-2015. ....	38
Figur 5.8 Utveckling av antal lätta lastbilar som varit i trafik någon gång under året samt total körsträcka från indexåret 1999. År 1999-2015. ....	38
Figur 5.9 Genomsnittlig körsträcka i mil per lätt lastbil och år. År 1999-2015. ....	39
Figur 5.10 Genomsnittlig körsträcka i mil för lätta lastbilar uppdelat på modellår. År 2015.....	39
Figur 5.11 Antal tunga fordon i beståndet, avställda och nyregistrerade. År 2006-2015. ....	40
Figur 5.12 Tung lastbilar i trafik fördelat på ägda av juridisk person per användningsområde och ägda av fysisk person. År 2006-2015. ....	41
Figur 5.13 Tung lastbilar i trafik fördelat på drivmedel. År 2006-2015. ....	42
Figur 5.14 Nya tunga lastbilar efter drivmedel, årsvis. År 2006-2015.....	42
Figur 5.15 Genomsnittsåldern för tunga lastbilar i trafik. År 1998-2015. ....	43
Figur 5.16 Tung lastbilar i trafik uppdelat på totalvikt. År 2006-2015.....	43
Figur 5.17 Nya tunga lastbilar fördelade efter utsläppsklass. År 2014-2015. ....	44
Figur 5.18 Utveckling av antal tunga lastbilar som varit i trafik någon gång under året samt total körsträcka från indexåret 1999. År 1999-2015. ....	44
Figur 5.19 Genomsnittlig körsträcka i mil per tung lastbil och år. År 1999-2015. ....	45
Figur 5.20 Genomsnittlig körsträcka för tunga lastbilar i trafik angivet i mil, uppdelat på fordonsår. År 2015 ....	45



# Sammanfattning

Trafikanalys har av regeringen fått i uppdrag att redovisa statistik och korttidsprognoser över den svenska fordonsflottans utveckling avseende bland annat drivmedel, vikt och utsläpp för både lätta och tunga vägfordon. Rapporten utgör en delredovisning av uppdraget och omfattar statistik över de senaste årens utveckling av den svenska fordonsflottan. Delar av Sveriges officiella fordonsstatistik redovisas samt fördjupad statistik specifikt framtagen för uppdraget. Statistiken baseras på fordon som finns registrerade i Transportstyrelsens vägtrafikregister. I detta register ingår alla registreringspliktiga fordon enligt lagen om Vägtrafikregister (2001:558).

Trafikanalys har valt att presentera statistik för personbilar samt lätta och tunga lastbilar vilka vid slutet av år 2015 utgjorde 84 procent av antalet fordon i trafik. För övriga fordonskategorier såsom buss, motorcykel, traktor och terrängskoter hänvisas läsaren till den officiella statistik som presenteras på Trafikanalys hemsida, [www.trafa.se](http://www.trafa.se).

Fordonsutvecklingen presenteras främst för åren 2006 till 2015 men ibland för längre tidsserier eller för den period statistik finns tillgänglig. Vad statistiken visar kan sammanfattas i följande punkter.

## Personbilar

- Antalet personbilar i trafik ökar med drygt en procent årligen.
- Andelen fordon i personbilsflottan som ägs av juridiska personer har under de senaste tio åren varit närmast konstant, cirka 20 procent.
- Runt 70 procent av de nya bilarna säljs till juridiska personer, cirka hälften av dem är dock registrerade på bilhandeln och det är oklart om de säljs vidare till privatpersoner eller till juridiska personer.
- Andelen privatägda bilar som leasas ökar men andelen är fortsatt låg.
- Andelen dieselfordon har stadigt ökat men bensinfordon dominerar fortfarande personbilsflottan.
- De nya bilar som säljs är främst dieslbilar, etanolen har tappat sin tillväxt och har kraftigt minskat sin andel av nybilsförsäljningen.
- Juridiska personer köper en högre andel dieselfordon och bilar med alternativa drivmedel jämfört med privatpersoner. Med alternativa drivmedel avses alla drivmedel förutom bensin och diesel. Privatpersoner köper således en högre andel bensinbilar jämfört med juridiska personer.
- Personbilsflottan blir allt äldre. 1990 var medelåldern för en personbil i trafik 7,4 år medan den 2015 var 10,0 år.
- En juridiskt ägd bil är genomsnitt yngre än en privatägd bil. En förklaring är att de oftare omfattas av tidsbegränsade leasingavtal.

- Personbilsflottan blir allt tyngre. År 2006 vägde genomsnittsbilen i trafik 1 400 kilogram, år 2015 vägde den 1 491 kilogram vilket motsvarar en ökning med sex procent.
- Den genomsnittliga nya bilen släpper ut mindre och mindre koldioxid.
- År 2015 tillhörde en övervägande andel av de nya bilarna utsläppsklass Euro 6.
- På senare år har ökningstakten av den totala körsträckan varit lägre än ökningstakten för det totala antalet bilar i trafik. Det innebär att den genomsnittliga körsträckan per bil och år minskat något. År 2008 var den genomsnittliga körsträckan 1 317 mil medan den 2015 var 1 222 mil, motsvarande en minskning på drygt sju procent.
- Den genomsnittliga körsträckan varierar beroende på bilens ålder.

## Lätta lastbilar

- Antalet lätta lastbilar i trafik har i snitt ökat med fyra procent per år.
- Antalet lätta lastbilar har från 1995 till 2015 ökat från ungefär 200 000 fordon i trafik, till närmare 500 000 stycken.
- Förändringarna i ägandestrukturen är små för lätta lastbilar.
- 85 procent av alla lätta lastbilar i trafik drivs med diesel. Lätta lastbilar som kan drivas med bensen har sedan 2006 minskat från 33 till 11 procent av alla lätta lastbilar i trafik.
- De nya lätta lastbilarna som säljs drivs nästan uteslutande på diesel. Lätta lastbilar som kan drivas med gas utgör någon enstaka procent av registreringarna av nya lätta lastbilar.
- Genomsnittsåldern för lätta lastbilar i trafik sjönk från 8,7 år till 7,6 mellan åren 1998 och 2007. Efter 2007 har genomsnittsåldern stigit igen till 8,2 år.
- Lätta lastbilar blir allt tyngre. Den genomsnittliga vikten för lätta lastbilar har ökat från 1 743 kilo år 2006, till 1 845 kilo 2015.
- Lätta lastbilar med låga koldioxidutsläpp ökar i antal.
- År 2015 tillhörde en övervägande andel av de nya lätta lastbilarna utsläppsklass Euro 5.
- På senare år har ökningstakten av den totala körsträckan varit lägre än ökningstakten för det totala antalet lätta lastbilar i trafik. Det innebär att den genomsnittliga körsträckan per bil och år minskat något. År 2008 var den genomsnittliga körsträckan 1 482 mil medan den 2015 var 1 404 mil, motsvarande en minskning på drygt fem procent.
- Den genomsnittliga körsträckan varierar beroende på den lätta lastbilens ålder.

## Tunga lastbilar

- Antalet tunga lastbilar i trafik har varit närmast konstant de senaste tio åren, ungefär 80 000 fordon i trafik.
- Ägarförhållanden för tunga lastbilar varierar marginellt.

- Diesel är det absolut vanligaste drivmedlet för tunga lastbilar och utgör ungefär 97 procent av beståndet, och registreringarna av nya tunga lastbilar.
- Tunga lastbilar blir allt äldre. Från 2008 fram till 2015 har genomsnittsåldern för tunga lastbilar stigit med nästan ett år, från 10,0 till 10,9 år.
- Tunga lastbilar blir tyngre. Andelen tunga lastbilar med en totalvikt på över 26 ton har ökat från 34 procent 2006, till 50 procent 2015.
- Utsläppsklass Euro 6 är vanligast för nya tunga lastbilar.
- Den genomsnittliga körsträckan för tunga lastbilar i trafik har minskat något sedan 1999, då den var 4 254 mil. Fram till 2008 ökade körsträckan, men har sedan dess minskat, och 2015 var den 4 136 mil.
- Den genomsnittliga körsträckan varierar beroende på lastbilens ålder.



# 1 Inledning

Fordonsflottans utveckling påverkar i flera avseenden förutsättningarna för framtida transportpolitik liksom för transportpolitikens måluppfyllelse. Regeringens målsättning är att Sverige på sikt ska ha en fossilfri fordonsflotta. I detta arbete spelar ekonomiska och andra styrmedel en viktig roll. I arbetet att med att utforma effektiva ekonomiska styrmedel för transportsektorn behövs underlag.

Mot bakgrund av detta har Trafikanalys fått i regeringsuppdrag (N2016/0244/TS) att redovisa statistik och korttidsprognoser över den svenska fordonsflottans utveckling. I uppdraget ingår att lämna förslag till hur redovisningen av statistik och prognoser kan organiseras långsiktigt efter uppdragets slut.

Prognoserna ska omfatta lätta respektive tunga vägfordon och fokusera på antal fordon i beståndet, med beaktande av både nyregistreringar och avregistreringar. Fordonskategorierna ska redovisas uppdelat efter typ av drivmedel, utsläppsklass, vikt, relevanta kategorier av fordonsår, ägarkategorier samt i den mån det är möjligt koldioxidvärden för fordonskategorin i fråga. Prognoserna ska vid varje prognostillfälle fokusera på de tre kommande åren och en bedömning på längre sikt ska också göras.

Denna rapport utgör en delredovisning av uppdraget och omfattar statistik över de senaste årens utveckling av den svenska fordonsflottan. Statistik som presenteras ingår i den officiella statistiken vilken löpande publiceras av Trafikanalys, se vidare kapitel 2, men också fördjupad statistik som är framtagen specifikt för uppdraget. I kapitel 3 redogörs för Trafikanalys urval av statistik för redovisningen. Statistiken presenteras sedan i kapitlen 4 och 5. I bilaga 1 presenteras de begrepp och definitioner som används i redovisningen.





## 2 Trafikanalys fordonsstatistik

Trafikanalys ansvarar för Sveriges officiella statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Statistiken används av Trafikanalys, andra myndigheter inom transportsektorn, kommuner, landsting, och regioner samt konsulter, media och allmänhet. Den görs tillgänglig genom publicering på Trafikanalys hemsida (<http://www.trafa.se>).

En del av den statistik Trafikanalys löpande publicerar avser den svenska fordonsparken (fordonsbeståndet). Syftet med statistiken är bland annat att beskriva den svenska fordonsparken och hur den förändras genom nyregistreringar samt avregistreringar.

Statistiken baseras på samtliga fordon som finns registrerade i Transportstyrelsens vägtrafikregister. I detta register ingår alla registreringspliktiga fordon enligt lagen om Vägtrafikregister (2001:558). Vägtrafikregistret är ett levande register och aktualiseras genom att förändringar, så kallade transaktioner, dagligen läggs in. Dagligen erhålls ny- och avregistreringar från Transportstyrelsen.

Trafikanalys publicerar Exceltabeller för tre olika statistikprodukter över fordonsbeståndet.

1. Årligen i februari månad publiceras *Fordon i län och kommuner* vilken redovisar beståndet per kommun och år. Exempelvis presenteras fördelning över fordonsslag och drivmedel för personbilar vid årsslut och antal nyregistreringar av personbilar under aktuellt år. Dessutom finns samtliga äldre undersökningar tillgängliga i elektroniskt format.
2. I början av mars varje år publiceras *Fordon*. Publiceringen omfattar årsstatistik för fordonsklasserna personbil, lastbil (tung och lätt), buss, motorcykel, moped klass I, traktor, terrängskoter och släpvagn. Mest statistik redovisas för personbilar och lastbilar. Dessutom presenteras statistik över körkort. Samtliga äldre undersökningar finns tillgängliga i elektroniskt format.
3. På hemsidan publiceras månadsstatistik över bestånd, nyregistreringar och avregistreringar, *Fordonsstatistik månad för månad*. Publicering för föregående månad sker första vardagen varje månad.

Trafikanalys redovisar även publikationer med statistik över körsträckor och trafikarbete vilken baseras på mätarställningsuppgifter som besiktningsorgan registrerar i samband med kontrollbesiktningar.

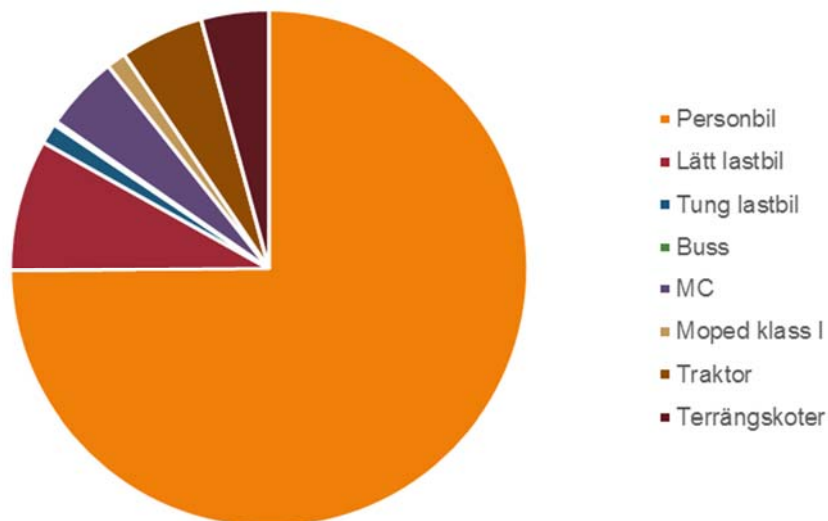
För mer information om Trafikanalys fordonsstatistik hänvisas till Trafikanalys hemsida <http://www.trafa.se/vagtrafik/forдон/> och publikationerna *Fordon 2015 – Beskrivning av statistiken* och *Fordon månadsstatistik 2016 – Beskrivning av statistiken*. I publikationerna finns exempelvis en förteckning över de variabler som ingår i fordonsregistret och därigenom information om vad som är möjligt att presentera denna typ av registerbaserad statistik för.



## 3 Om statistikredovisningen

### 3.1 Trafikanalys urval

Vid årsskiftet 2015/2016 fanns det närmare 8,4 miljoner fordon i den Svenska fordonsflottan varav drygt 6,2 miljoner var i trafik och resterande 2,2 miljonerna fordon var avställda. I Figur 3.1 visas fordonsflottan i trafik år 2015 fördelat på fordonskategori. Statistiken visar att flottan domineras av personbilar och lastbilar som tillsammans står för 84 procent av antalet fordon i trafik. I den vidare redovisningen väljer Trafikanalys att begränsa redovisningen till dessa två fordonskategorier, för övriga kategorier hänvisar vi till den officiella statistik som presenteras på Trafikanalys hemsida, [www.trafa.se](http://www.trafa.se).



Figur 3.1 Svenska fordon i trafik 2015 uppdelat på fordonskategori.

#### Fordon i trafik

Antalet fordon i trafik varierar under året. Till exempel för motorcyklar är det fler fordon i trafik under sommarmånaderna jämfört med under vintermånaderna. För att få jämförbara uppgifter historisk läses beståndet av vid samma tidpunkt respektive år. Uppgifterna i trafik avser förhållandet vid slutet av året.

Inledningsvis presenteras övergripande statistik över personbilar respektive lastbilar, såsom fördelning över fordon i trafik, avställda fordon samt ny- och avregistreringar. Därefter presenteras statistikuppgifter avseende fordonsegenskaper för fordon i trafik och nya respektive avregistrerade fordon.

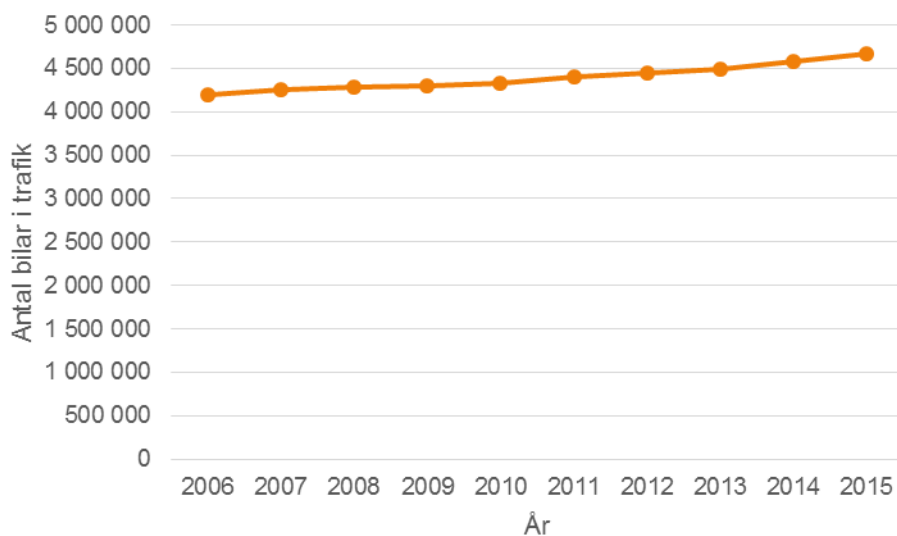
För vissa uppgifter saknas statistik för hela fordonsflottan. Det gäller exempelvis koldioxidutsläpp och utsläppsklass. Statistik för dessa uppgifter presenteras därför endast för nya fordon och från de år statistiken finns tillgänglig.



## 4 Statistik för personbilar

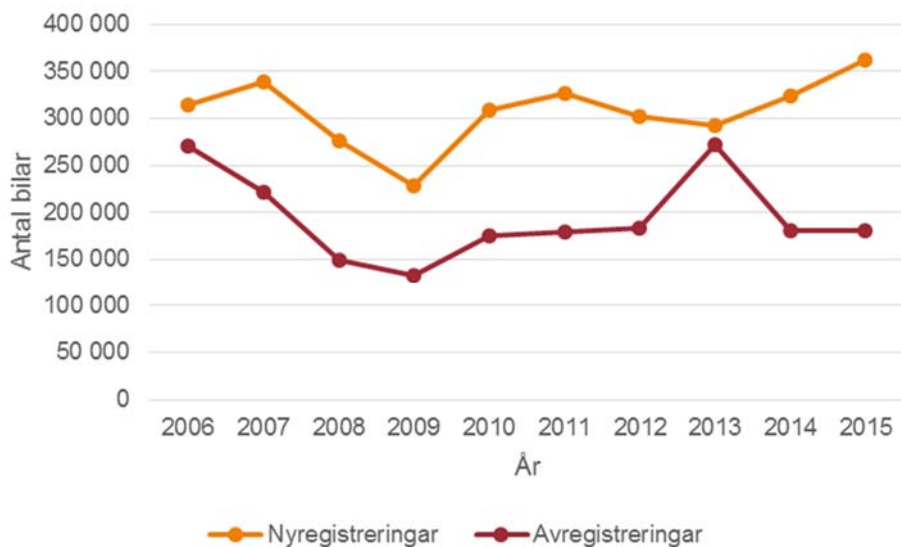
### Antalet personbilar i trafik ökar med drygt en procent årligen

2006 fanns det 4,2 miljoner personbilar i trafik. År 2015 har denna siffra ökat till knappt 4,7 miljoner. Sedan 2006 har flottan ökat i en relativt jämn takt med i medeltal 1,2 procent per år, se Figur 4.1.



Figur 4.1 Antal personbilar i trafik. År 2006-2015.

Att personbilsflottan växer beror på att nyregistreringarna är fler än avregistreringarna, se Figur 4.2. Ökningen av avregistreringar år 2013 beror på att Transportstyrelsen under augusti/september 2013 gjorde en administrativ rensning i vägtrafikregistret i form av en genomgång av avställda fordon som varit avställda så pass länge att det inte var troligt att de skulle användas i trafik igen. Detta resulterade i fler avregistreringar än normalt.



Figur 4.2 Antal ny- och avregistreringar. År 2006-2015.

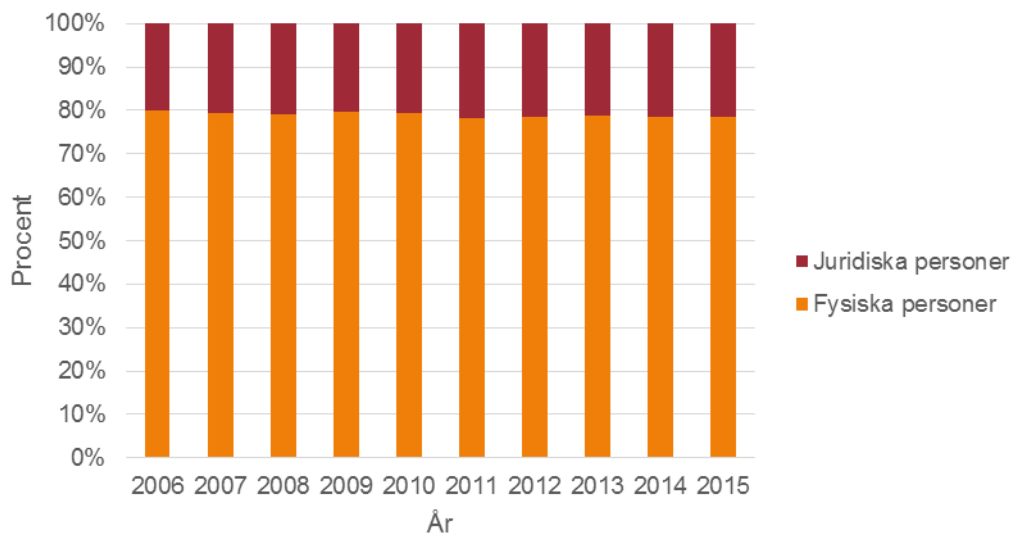
Avregistrering av fordon kan se på tre olika sätt. De kan skrotas reellt, det vill säga rent fysiskt. De kan också skrotas administrativt vilket sker för fordon som har varit avställda i mer än tre år och inte betalt vägtrafikregisteravgift. Dessutom kan en bil avregistreras till utland.

Trafikanalys har i en tidigare studie uppmärksammat att nyare personbilar med alternativa drivmedel i stor omfattning förs ut ur landet.<sup>1</sup> För utmaningen att nå en fossilfrifordonsflotta är detta ett potentiellt problem då det finns en risk att fossilberoende bilar inte når den svenska andrahandsmarknaden.

### Andelen bilar som ägs av juridiska personer har varit närmast konstant i personbilsflottan

Personbilarna är ägda av fysiska eller juridiska personer och relationen mellan dessa har i den totala personbilsflottan varit närmast konstant under de senaste 10 åren, andelen som ägs av fysiska personer är cirka 80 procent (Figur 4.3). Av personbilarna som ägs av fysiska personer har andelen kvinnliga ägare också varit nära konstant. Mellan åren 2006 och 2009 var andelen 34 procent och mellan 2010 och 2015 var den 35 procent.

<sup>1</sup> Trafikanalys Rapport 2016:11 "Personbilsparkens fossilberoende - utveckling och styrmedel"



Figur 4.3 Personbilar i trafik uppdelat på ägarform. År 2006-2015.

#### Nya bilar

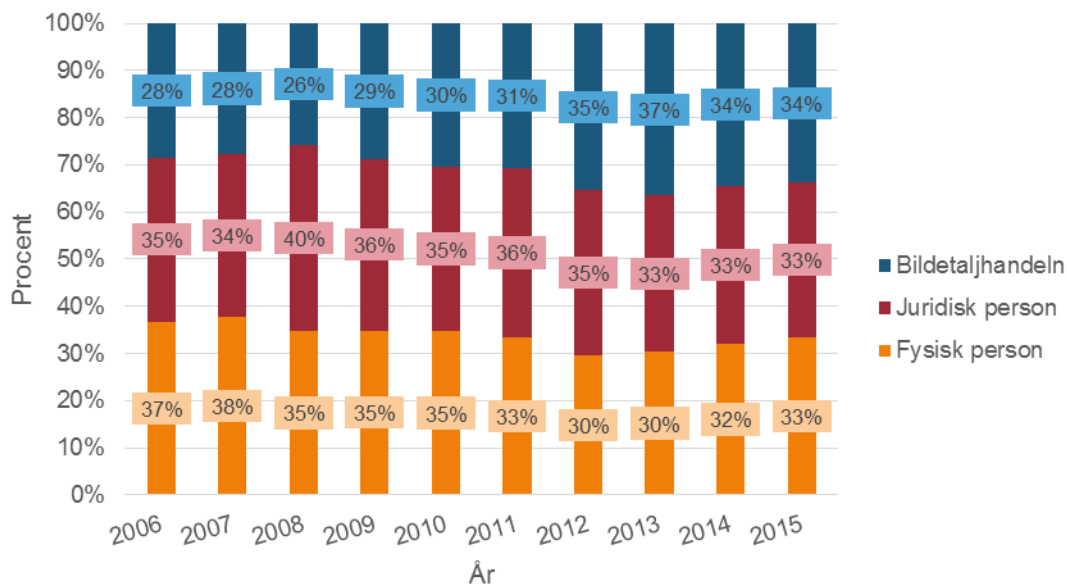
Alla nyregistrerade bilar är inte helt nya från fabrik utan de kan vara av äldre modell som sålts efter en längre tid hos bilhandeln. De utgör dock en liten andel av nyregistreringarna.

Vi har valt att definiera nya bilar som nyregistreringar av fordon med fordonsår<sup>2</sup> yngre eller lika med tre år exklusive direktimport. De senaste tio åren har dessa fordon utgjort minst 90 procent av nyregistreringarna av personbilar. År 2015 var andelen 96 procent (årsmodell 2013-2016).

#### Runt 70 procent av de nya bilarna köps av juridiska personer

Också för de nya bilarna har ägandeförhållandena varit relativt konstanta de senaste 10 åren, se Figur 4.4. Noterbart är att många av de nya fordonen registreras på bildetaljhandeln, vilket innebär juridisk person. Under året kommer dessa bilar med stor sannolikhet byta ägare men till vilken ägarkategori går inte att följa i statistiken.

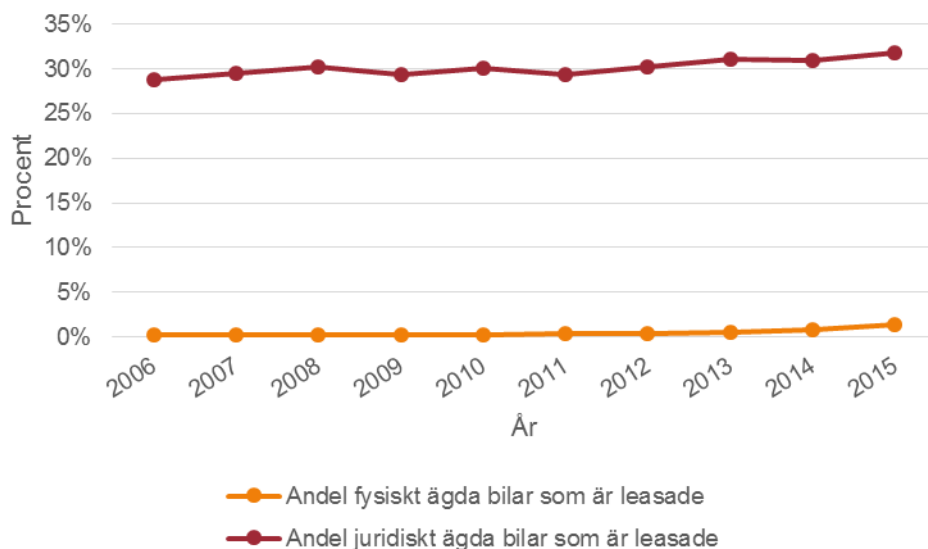
<sup>2</sup> Fordonsår används för att bestämma ett fordonets ålder. Om årsmodell saknas används fordonets tillverkningsår, om både årsmodell och tillverkningsår saknas används det år då fordonet togs i trafik första gången.



Figur 4.4 Nya bilar fördelat på ägarform. År 2008-2015.

### Andelen privatbilar som leasas ökar men andelen är fortsatt låg

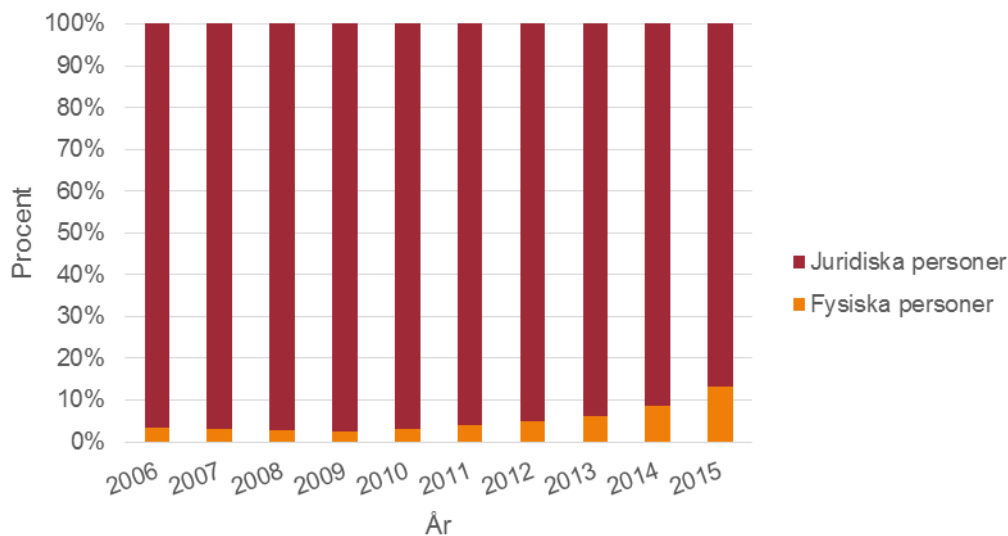
Andelen leasade personbilar har legat runt sju procent mellan 2006 och 2015. Av de bilar som ägs av juridiska personer är runt 30 procent leasade, se Figur 4.5. Motsvarande siffra för bilar ägda av fysiska personer är betydligt lägre, 2006 var andelen 0,3 procent och har de senaste åren ökat till 1,3 procent 2015 (Figur 4.5).



Figur 4.5 Andel av fysiskt ägda respektive juridiskt ägda bilar i trafik som leasas. År 2006-2015.

Delas de leasade bilarna upp på ägarform ses att andelen bilar som är ägda av fysiska personer och leasas ökar (Figur 4.6). Sammantaget visar således statistiken att privatleasingen ökar men det handlar fortsatt om få fordon.

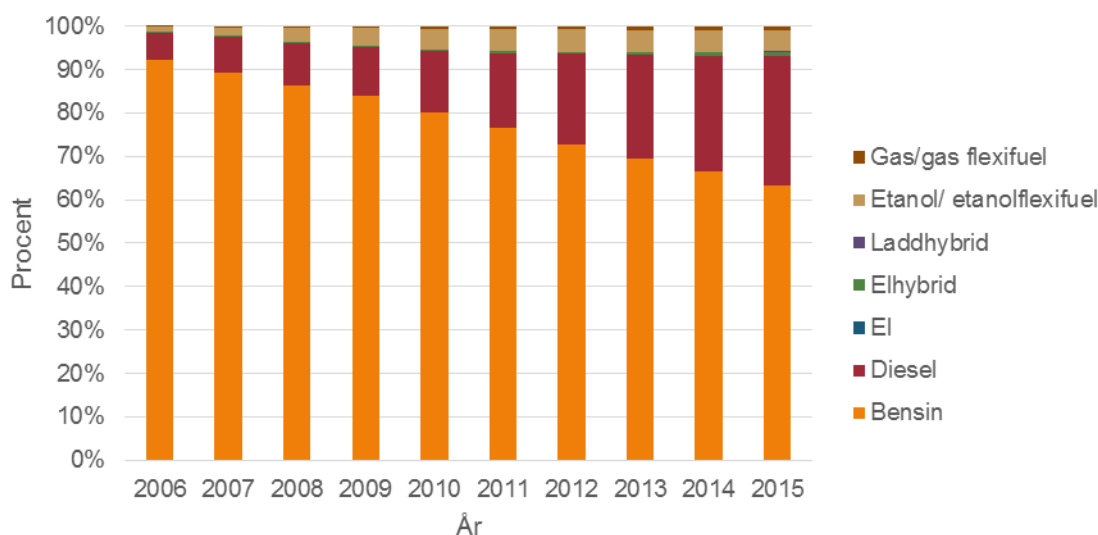




Figur 4.6 Leasade bilar i trafik fördelat på ägarform. År 2006-2015.

### Andelen dieselfordon har stadigt ökat men bensinfordon dominerar fortfarande personbilsflottan

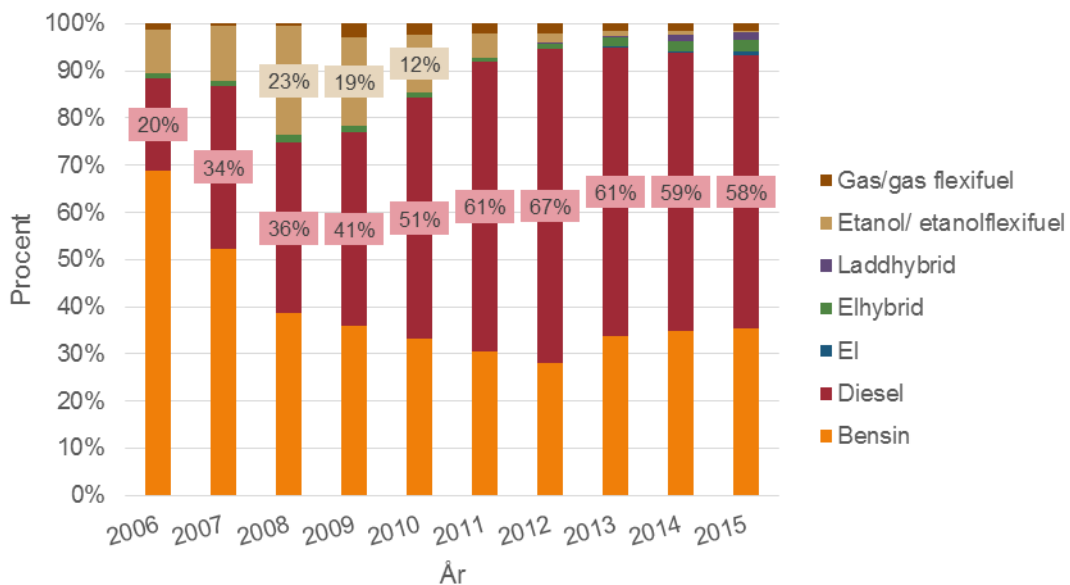
Figur 4.7 visar att avseende drivmedel domineras personbilsflottan av bensindrivna bilar men sedan 2006 har andelen dieselmotorer ökat från drygt sex procent till närmare 30 procent 2015. Andelen etanolfordon ökade från en procent 2006 till fem procent 2010 och har därefter legat still på fem procent. Andelen gasfordon har under perioden 2006 till 2015 hela tiden legat under en procent. El, elhybrider och laddhybrider består av en närmast försumbar del av den totala personbilsflottan.



Figur 4.7 Personbilar i trafik fördelat på drivmedel. År 2006-2015.

## De nya bilar som säljs är främst dieselmotorer, etanolen har tappat sin tillväxt och har kraftigt minskat sin andel av försäljningen av nya bilar

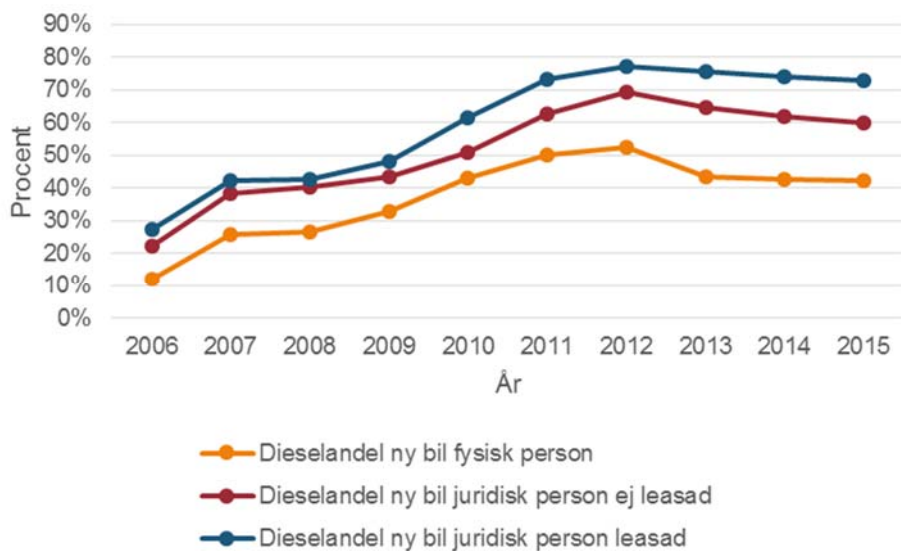
Om man ser till de nya bilarna framgår att mellan 2006 och 2012 ökade andelen dieselfordon från 20 procent till 67 procent för att på senare år tappa marknadsandelar mot främst bensinbilar men även mot elhybrider och laddhybrider. För runt tio år sedan växte sig etanolbilarna starka och vann sin största marknadsandel på 23 procent 2008. Därefter har andelen minskat och var 2015 nere på under en procent av försäljningen av nya bilar.



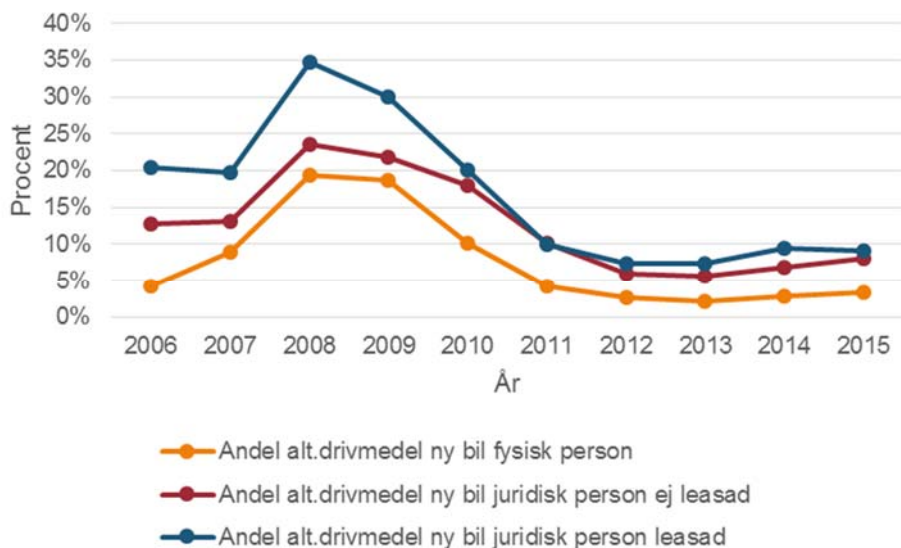
Figur 4.8 Nya bilar fördelat på drivmedel. År 2006-2015.

## Juridiska personer köper en högre andel dieselfordon och bilar med alternativa drivmedel jämfört med fysiska personer

Delas registreringen av nya bilar upp på ägarkategori och drivmedel framgår att juridiska personer köper en högre andel dieselfordon jämfört med privatpersoner (Figur 4.9). Studeras andelen fordon med alternativa drivmedel i försäljningen av nya bilar, vilket i denna redovisning omfattar alla drivmedel förutom bensin och diesel, är det också tydligt att den är högre hos juridiska personer än hos privatpersoner (Figur 4.10). Allra högst är andelen diesel respektive alternativa drivmedel för fordon som leasas och ägs av juridiska personer. Den stora ökningen och minskningen i andel alternativa drivmedel mellan åren 2007 och 2011 förklaras av etanolbilarnas intåg och uttåg på nybilsmarknaden. Sammantaget visar statistiken således att privatpersoner köper en högre andel bensinbilar jämfört med juridiska personer.



Figur 4.9 Andel nya personbilar med dieseldrift för respektive ägarform. År 2006-2015.



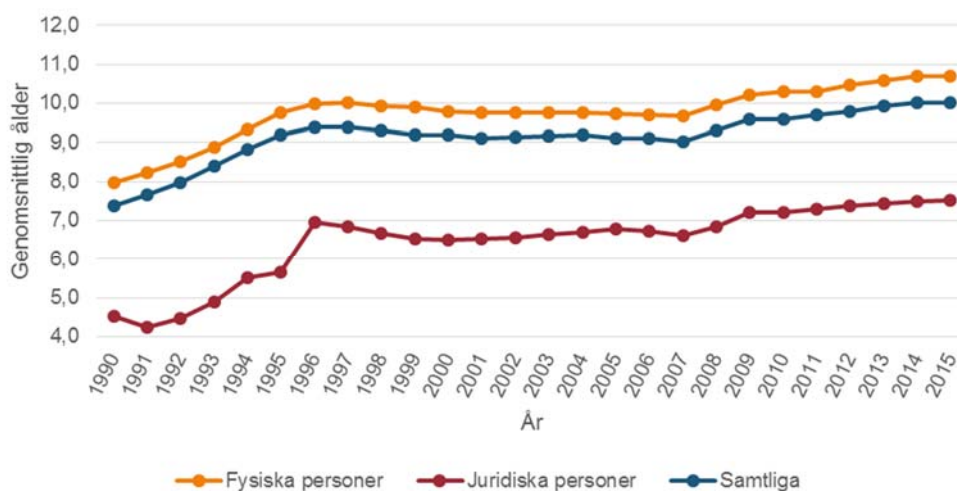
Figur 4.10 Andel nya personbilar med alternativa drivmedel för respektive ägarform. År 2006-2015.

### Personbilsflottan blir allt äldre

Jämförs medelåldern på en bil i trafik 1990 med motsvarande uppgifter 2015 så har genomsnittsbilen blivit äldre. 1990 var medelåldern 7,4 år medan den 2015 var 10,0 år. En relativt stark föråldring skedde mellan 1990 och 1996. Mellan 1996 och 2008 förändrades medelåldern marginellt för att där efter sakta öka (Figur 4.11). Genomsnittsåldern för en bil som skrotas har sedan 2010 legat runt 18 år.

## En bil ägd av en juridisk person är i genomsnitt yngre än en bil ägd av en privatperson

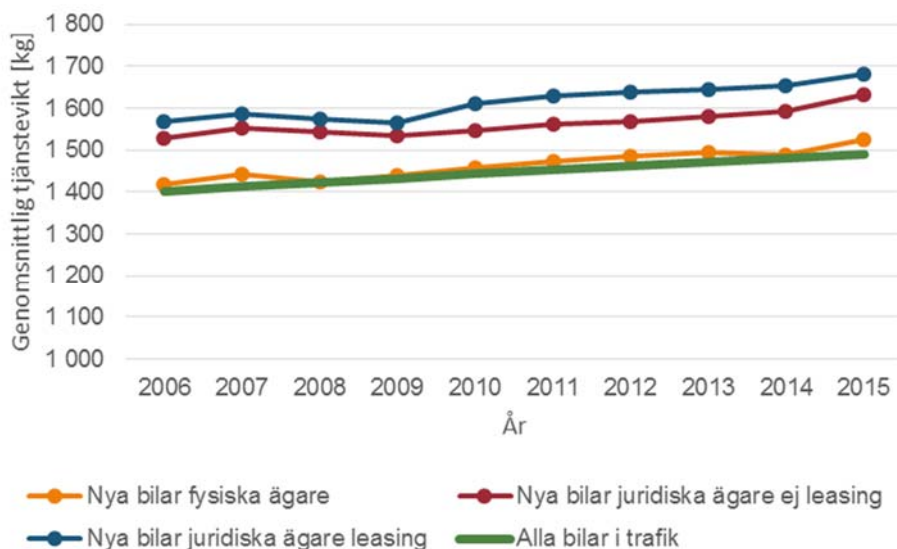
I Figur 4.11 ses också att bilar som ägs av juridiska personer i genomsnitt är yngre än de bilar som ägs av fysiska personer. En förklaring är att de fordon som ägs av juridiska personer i större utsträckning omfattas av tidsbegränsade leasingavtal. Efter avtalsperiodens slut säljs bilarna med stor sannolikhet vidare till privatpersoner.



Figur 4.11 Genomsnittsåldern på en personbil respektive år uppdelat på ägarform. År 1990-2015.

## Personbilsflottan blir allt tyngre

Statistiken visar att år 2006 hade genomsnittsbilen i trafik en tjänstevikt på 1 400 kilogram, år 2015 var den 1 491 kilogram vilket motsvarar en ökning med sex procent. Ökningen beror på att de nya bilarna successivt blir tyngre. År 2006 var den genomsnittliga tjänstevikten för nya bilar 1 497 kilogram medan den var 1 611 kilogram 2015, en ökning med åtta procent. I Figur 4.12 ses att av de nya bilarna är de bilar som ägs och leasas av juridiska personer som är tyngst följt av bilar som ägs av juridiska personer men inte leasas. Privatpersoner köper nya bilar som ligger nära genomsnittet för bilar i trafik.

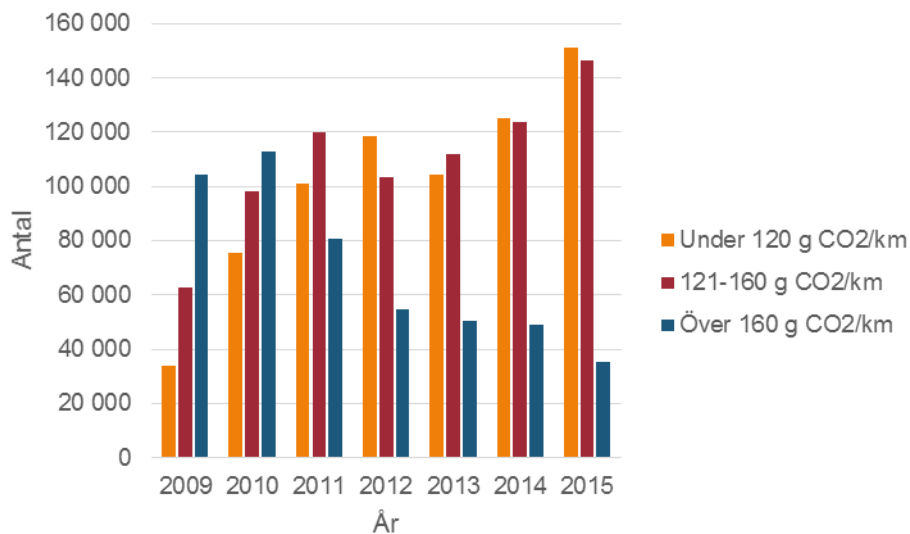


Figur 4.12 Genomsnittlig tjänstevikt i kilo för alla bilar i trafik och nya bilar uppdelat på ägarform. År 2006-2015.

### Den genomsnittliga nya bilen släpper ut mindre koldioxid än tidigare

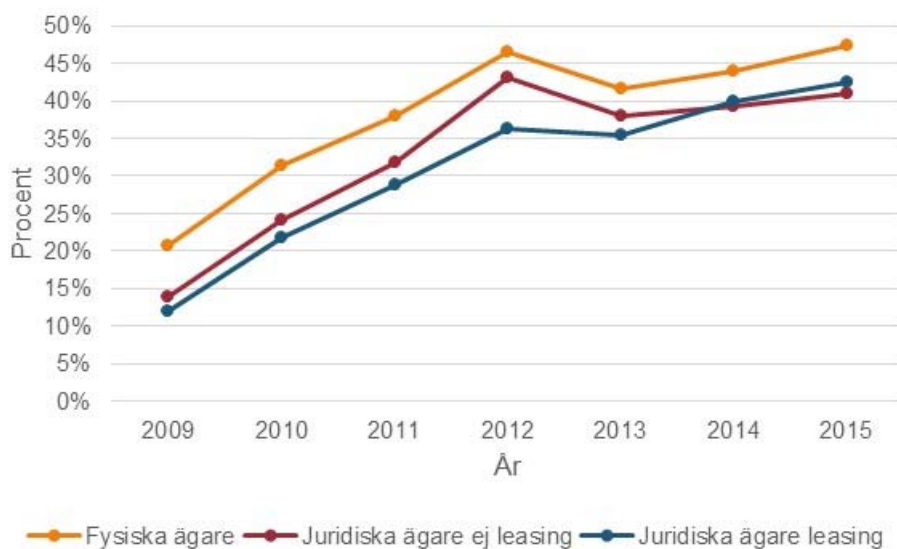
Samtidigt som den genomsnittliga nya bilen blir allt tyngre är den energieffektivare och släpper ut än mindre koldioxid. I och med EU förordning 443/2009 och att även den svenska fordonsbeskattningen är koldioxidbaserad för bilar av fordonsår 2006 och senare gör att tillgången till uppgifter avseende koldioxidutsläpp ökat. Statistiken finns tillgänglig från och med 2009, dock finns det fortfarande att antal bilar som saknar uppgift.<sup>3</sup> Statistiken visar att antalet nya bilar som släpper ut under 120 gram koldioxid per kilometer ökat alla år mellan 2009 och 2015 frånsett 2013. Samtidigt har antalet nya bilar som släpper ut mer än 160 gram koldioxid per kilometer minskat under perioden frånsett år 2010 (Figur 4.13). Motsvarande uppgifter avseende koldioxidutsläpp för hela personbilsflottan finns det inte statistik för.

<sup>3</sup> Notera att de uppgifter som presenteras baseras på den utsläppsuppgift per fordon som finns registrerad i Vägtrafikregistret. De flesta fordon som beskattas utifrån koldioxidutsläpp har ett värde för utsläppet registrerat i vägtrafikregistret. Värdet är uppmätt av fordonstillverkaren enligt gällande EU-regler.



Figur 4.13 Antal nya personbilar efter CO<sub>2</sub>-värde. År 2009-2015.

Ur Figur 4.14 går det att utläsa att nya bilar som ägs och leasas av juridiska personer har en lägre andel fordon som släpper ut under 120 gram koldioxid per kilometer jämfört med bilar som ägs av juridiska personer men inte leasas. Det gäller alla år mellan 2009 och 2015 förutom 2014 och 2015. Nya bilar ägda av privatpersoner har för alla år en högre andel bilar som släpper ut under 120 gram koldioxid per kilometer jämfört med de nya bilar som ägs av juridiska personer.



Figur 4.14 Andel nya bilar som släpper ut under 120 gram CO<sub>2</sub> per km uppdelat på ägarform. År 2009-2015.

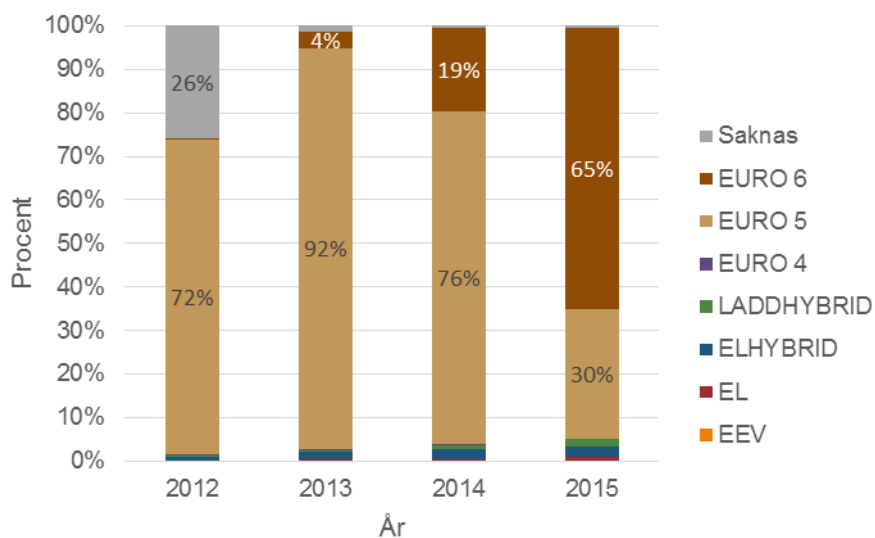
Ur Figur 4.15 går det att utläsa att tidigare hade nya bilar som ägs och leasas av juridiska personer en högre andel bilar som släpper ut mer än 160 gram koldioxid per kilometer jämfört med bilar ägda av juridiska personer som inte leasas och bilar ägda av privatpersoner. Skillnaden i andel har dock minskat över tid och 2015 var andelen fordon med höga koldioxidutsläpp cirka tio procent för samtliga tre segment.



Figur 4.15 Andel nya bilar som släpper ut över 160 gram CO<sub>2</sub> per km uppdelat på ägarform. År 2009-2015.

### Uppgift om utsläppsklass finns för nya bilar

I Sverige har det förekommit olika klassindelningar och definitioner avseende miljöbilar och utsläpp. Från 2012 finns statistik tillgänglig avseende det nu gällande begreppet utsläppsklass. Utsläppsklasserna regleras i Sverige genom avgasreningslagen (2011:318) för fordon som registreras första gången från den 1 maj 2011. Fördelningen av utsläppsklass per år ses i Figur 4.16. År 2015 tillhörde en övervägande andel av de nya bilarna utsläppsklass Euro 6.



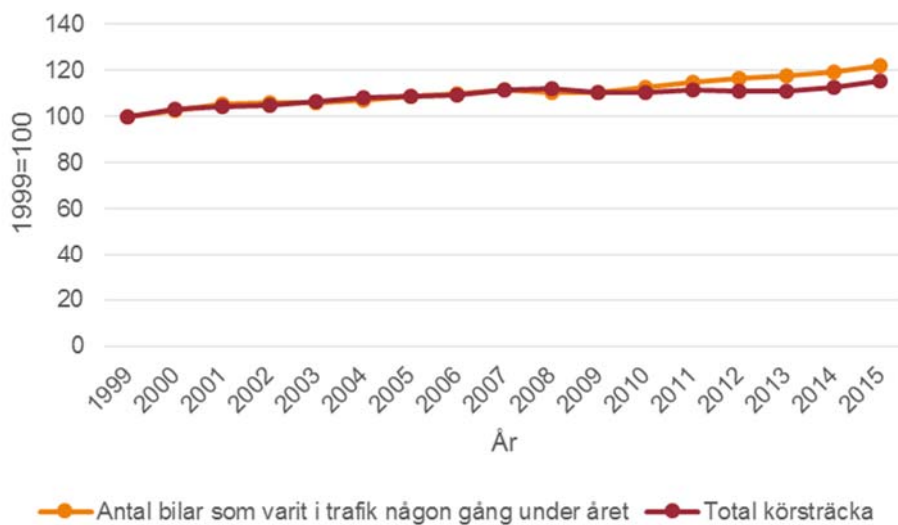
Figur 4.16 Nya personbilar fördelat på utsläppsklass\*. År 2012-2015.

\*EEV (Enhanced Environmentally friendly Vehicle) är en frivillig klassning för fordon med motorer som uppfyller långtgående utsläppskrav och definieras av europeisk lag. Källa: Transportstyrelsens författningssamling TSFS 2012:35.

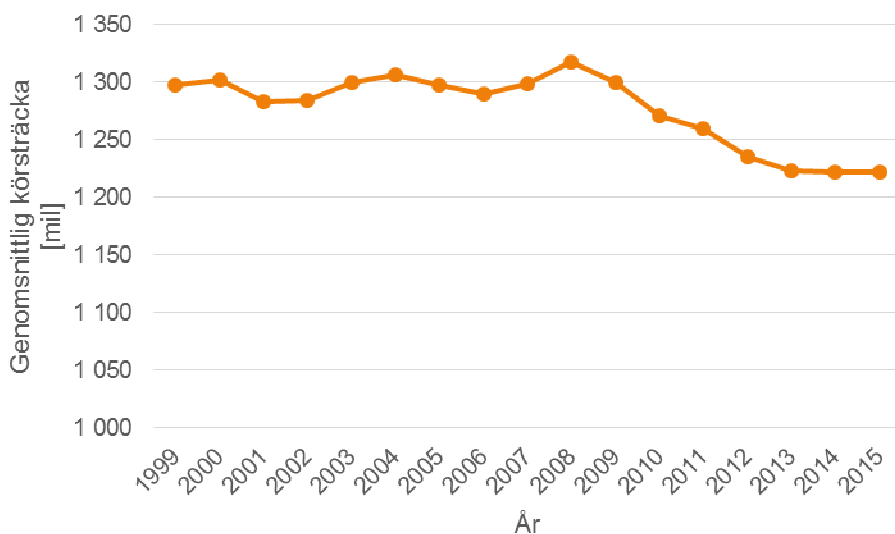
## Den genomsnittliga körsträckan per bil och år har minskat något de senaste åren

Sett över en längre tid har antalet personbilar som varit i trafik någon gång under året ständigt ökat bortsett från 2008 då antalet minskade med en procent jämfört med 2007. I Figur 4.17 ses utvecklingen av antal personbilar i trafik samt total körsträcka från indexåret 1999. Den totala körsträckan var 1999 5,67 miljarder mil och 2014 var den 6,53 miljarder mil, motsvarande en ökning på 15 procent. Från 2008 har ökningen av den totala körsträckan stannat av medan antalet bilar i trafik fortsatt att öka. Det innebär att på senare år, från 2008, har den genomsnittliga körsträckan per bil och år minskat något (Figur 4.18). År 2008 var den genomsnittliga årliga körsträckan 1 317 mil medan den 2015 var 1 222 mil, motsvarande en minskning på drygt sju procent.





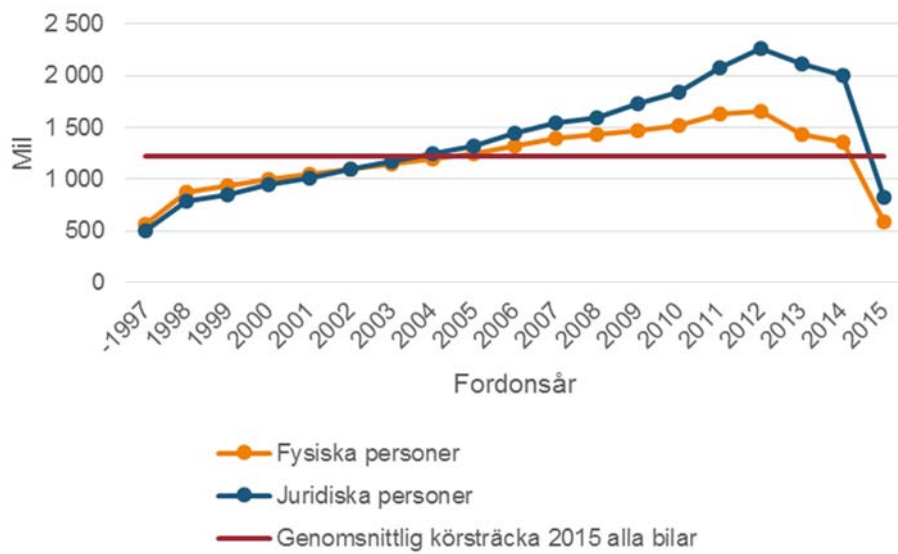
Figur 4.17 Utveckling av antal personbilar som varit i trafik någon gång under året samt total körsträcka från indexåret 1999. År 1999-2015.



Figur 4.18 Genomsnittlig körsträcka i mil per personbil och år. År 1999-2015.

### Genomsnittlig körsträcka varierar beroende på bilens ålder

Figur 4.19 visar att det är stora variationer i körsträcka per personbil beroende på fordonets ålder. Nyare fordon kör i genomsnitt längre sträckor per år än de äldre fordonen. Personbilar som är yngre än tolv år har en årlig körsträcka som överstiger den genomsnittliga körsträckan 2015. Personbilar med fordonsår 2004 eller senare har istället haft en lägre körsträcka än genomsnittet. Längst körsträcka per år har dock fordon som är tre eller fyra år gamla. De fordon som registrerats under 2015 har inte varit i trafik hela året, vilket förklarar varför de nyaste bilarna har en markant kortare årlig körsträcka. Detta gäller också i viss mån fordonsår 2014. Figur 4.19 visar även att år 2015 hade fordon som ägs av juridiska personer en genomsnittlig körsträcka som var högre än de privatägda för alla fordonsår förutom de som är äldre än 14 år.



Figur 4.19 Genomsnittlig körsträcka i mil för personbilar som varit i trafik någon gång under året uppdelat på fordonsår. År 2015.

## 5 Statistik för lastbilar

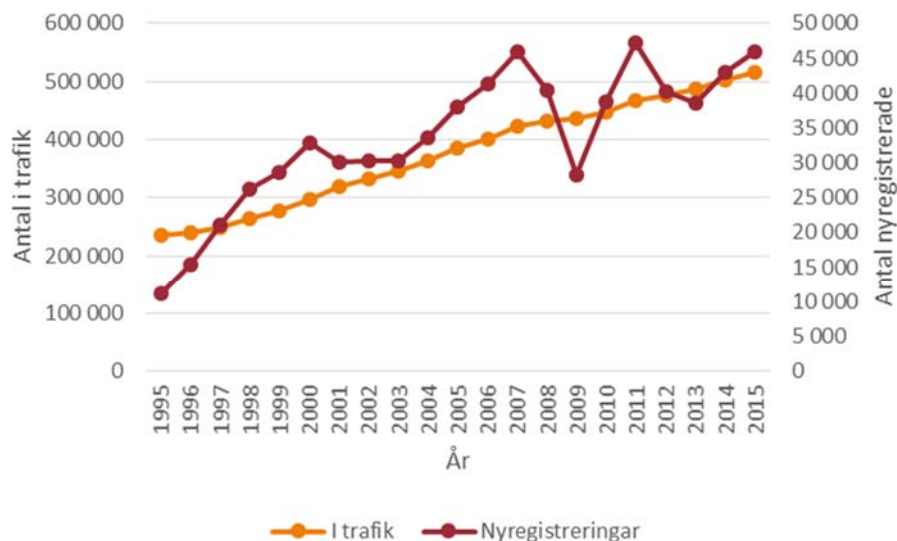
### 5.1 Statistik för lätta lastbilar

En bil som inte är att anse som en personbil eller busseller är inrättad huvudsakligen för godstransport samt har en totalvikt på högst 3 500 kilogram kallas för lätt lastbil. Till skillnad från tunga lastbilar som fraktar stora mängder gods och oftast långa sträckor, används lätta lastbilar främst som hantverks- och budbilar.

#### Markant ökning av antalet lätta lastbilar i trafik

Antalet lätta lastbilar har ökat stadigt i antal sedan 1995. Ökningen innebär mer än en fördubbling av antalet lätta lastbilar på 20 år. Totalt var det cirka 230 000 lätta lastbilar i trafik 1995, och 516 000 stycken 2015 (Figur 5.1, vänstra axeln). Ökningstakten var kraftigast mellan åren 1999 och 2007 då den årliga ökningen var på mellan sex och sju procent. Efter 2008 fram till 2015 har den årliga ökningen varit mellan en och tre procent.

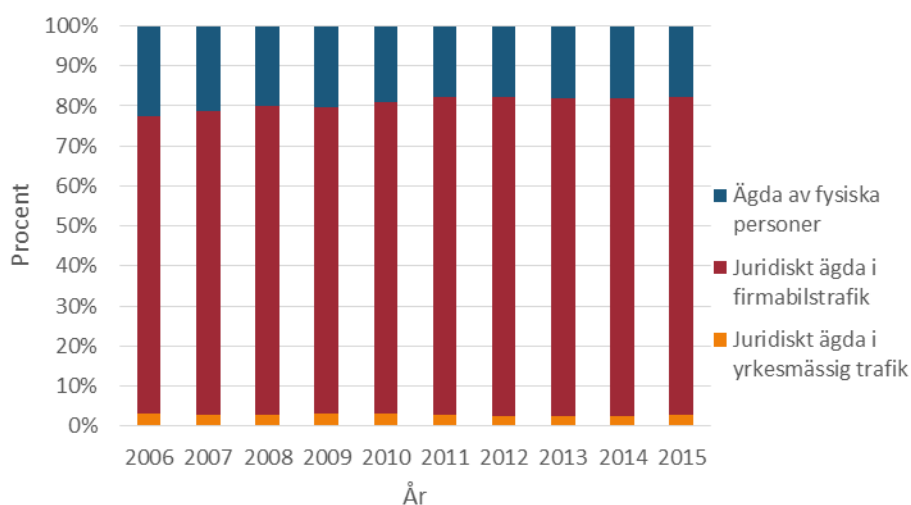
Antalet nyregistreringar av lätta lastbilar har varierat, men med en tydligt stigande trend (Figur 5.1, högra axeln). Mellan åren 1995 och 2007 ökade nyregistreringen av lätta lastbilar från cirka 11 000 fordon per år, till 45 000 fordon. Den årliga nyregistreringen minskade något i samband med finanskrisen 2007 till 2008, men har sedermera ökat till 45 000 fordon år 2015.



Figur 5.1 Antal lätta lastbilar i trafik vid årets slut för respektive år, samt nyregistreringar. År 1995-2015.

## Små förändringar i ägarstrukturen av lätta lastbilar

Lastbilstrafiken delas in i två kategorier; yrkesmässig trafik och firmabilstrafik.<sup>4</sup> Den yrkesmässiga trafiken innebär transporter åt andra mot betalning, exempelvis godstrafik. Firmabilstrafiken omfattar exempelvis grossister och återförsäljare, som distribuerar egna varor till sina kunder. Andelen lätta lastbilar ägda av juridiska personer, som har tillstånd för yrkesmässig trafik, har varit ytterst marginell sedan 2006, och inga större förändringar kan observeras fram till 2015 (Figur 5.2). Däremot har andelen som ägs av en fysisk person minskat från 22 procent 2006 till ungefär 18 procent 2015. I absoluta tal har däremot antalet lätta lastbilar som ägs av en fysisk person ökat från 90 000 fordon till 92 000. Dock har antalet lätta lastbilar i firmabilstrafik ökat än mer i antal, därav den lägre andelen ägda av fysiska personer.



Figur 5.2 Lätta lastbilar i trafik fördelat på ägda av juridisk person per användningsområde och ägda av fysisk person. År 2006-2015.

### Nya lätta lastbilar

Alla nyregistrerade fordon är inte nya från fabrik utan de kan vara av äldre modell som sålts efter en längre tid på marknaden. De senare utgör dock en liten andel av nyregistreringarna.

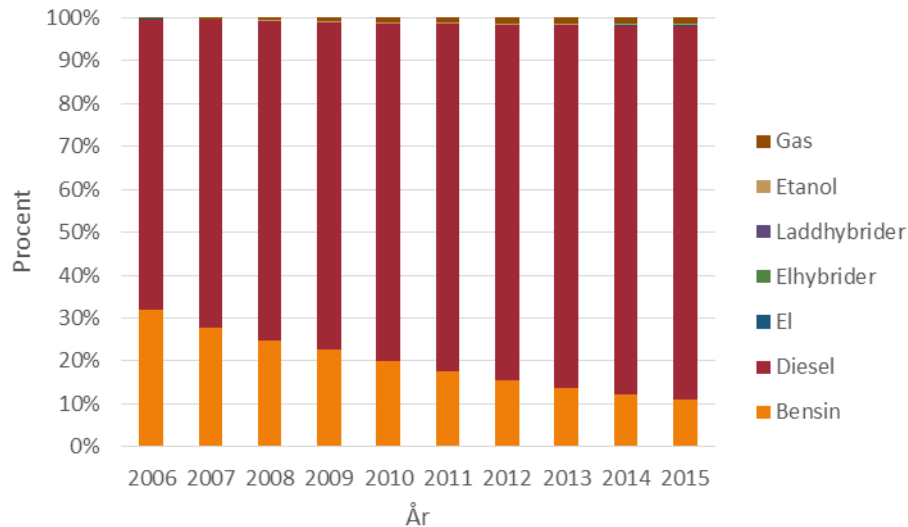
Vi har valt att definiera nya lätta lastbilar som nyregistreringar av fordon med fordonsår<sup>5</sup> yngre eller lika med tre år exklusive direktimport. De senaste tio åren har dessa fordon utgjort minst 93 procent av nyregistreringarna av lätta lastbilar. År 2015 var andelen 98 procent (årsmodell 2013-2016).

<sup>4</sup> Även om den lätta lastbilen primärt används i yrkesmässig trafik eller firmabilstrafik så kan den i vissa fall användas för privata ändamål.

<sup>5</sup> Fordonsår används för att bestämma ett fordonets ålder. Om årsmodell saknas används fordonets tillverkningsår, om både årsmodell och tillverkningsår saknas används det år då fordonet togs i trafik första gången.

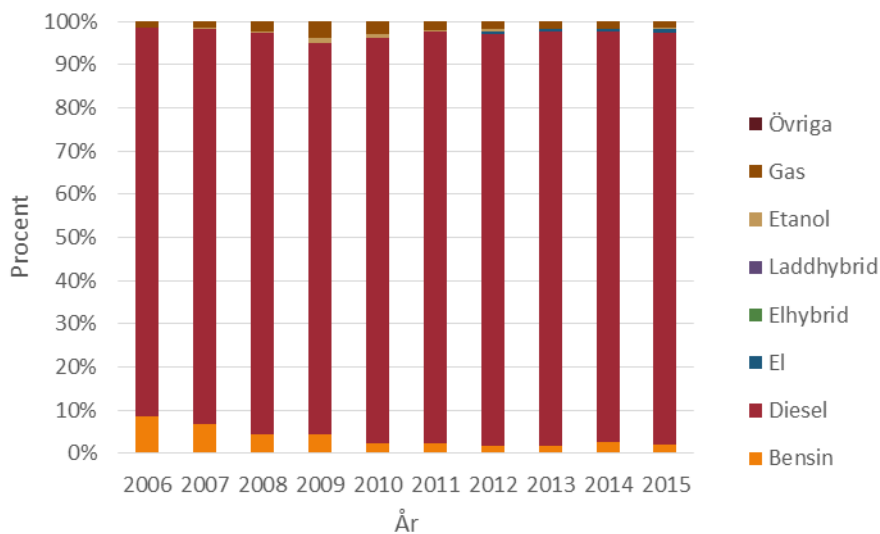
## Diesel vanligaste drivmedlet för lätta lastbilar

Det vanligaste drivmedlet för lätta lastbilar har de senaste tio åren varit diesel. År 2006 utgjorde dessa ungefär två tredjedelar av beståndet. I likhet med utvecklingen för personbilarna har andelen lätta lastbilar med diesel ökat och utgjorde cirka 85 procent av beståndet 2015 (Figur 5.3). Alternativa drivmedel är ytterst ovanligt bland lätta lastbilar. Gas är det enda alternativa bränslet som har mer än en procent av beståndet. Antalet elbilar har ökat de senaste två åren, 2015 fanns det drygt 1 200 lätta lastbilar i trafik som kunde drivas med el.



Figur 5.3 Lätta lastbilar i trafik fördelat på drivmedel. År 2006-2015.

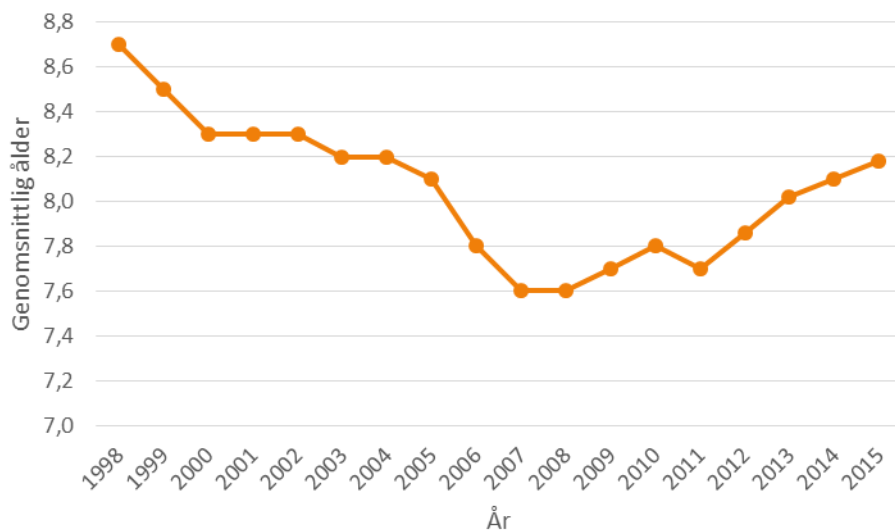
För nya lätta lastbilar är diesel det absolut vanligaste drivmedlet. Mellan 90 och 95 procent av alla nya fordon är dieseldrivna (Figur 5.4). Samtidigt har andelen nya lätta lastbilar som kan drivas med bensin minskat från nästan tio procent till knappt två procent, mellan åren 2006 och 2015. Under åren 2007 till 2010 ökade försäljningen av bränsleflexibla lätta lastbilar som kan drivas med gas eller etanol. Uppgången var dock kortvarig och efter 2010 har registreringen av nya bränsleflexibla fordon minskat, både andelen och i absoluta tal. Lätta lastbilar som kan drivas med el blivit vanligare, och mellan 200 och 400 eldrivna fordon har registrerats årligen sedan 2012.



Figur 5.4 Nya lätta lastbilar fördelade på drivmedel. År 2006-2015.

### Lätta lastbilar blir åter äldre

Den genomsnittliga åldern för lätta lastbilar i trafik var 8,7 år 1998. Därefter sjönk den genomsnittliga åldern till 7,6 år fram till 2007 (Figur 5.5). Den markanta förnyringen av de lätta lastbilarna sammanfaller väl i tid med den kraftiga ökningen av nyregistreringar som tidigare observerats (Figur 5.1). I samband med att beståndet av lätta lastbilar vuxit, samt att registreringarna av nya lätta lastbilar sjönk något under några år har genomsnittsåldern stigit sedan 2008 och var 2015 8,2 år.



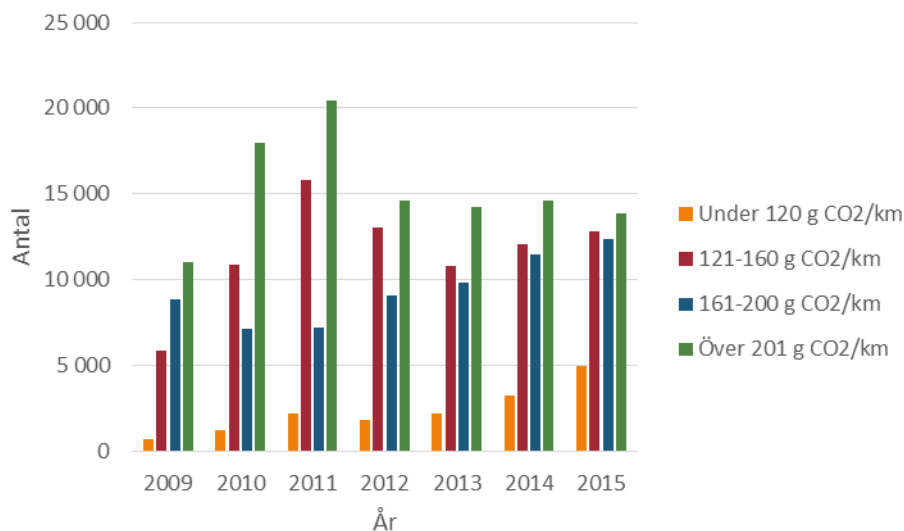
Figur 5.5 Genomsnittsåldern för lätta lastbilar i trafik. År 1998-2015.

## Lätta lastbilar blir allt tyngre

Sedan 2006 har den genomsnittliga totalvikten för lätta lastbilar ökat med 102 kilo, vilket innebär en ökning på sex procent. Den genomsnittliga totalvikten för lätta lastbilar har ökat från 1 743 kilo år 2006, till 1 845 kilo 2015.

## Flera lätta lastbilar med låga koldioxidutsläpp

Antalet nya lätta lastbilar med utsläpp över 200 gram koldioxid per kilometer minskade med ungefär 5 000 fordon mellan 2011 och 2012. Därefter har antalet nya lätta lastbilar med höga utsläpp varit ungefär 14 000 fordon per år (Figur 5.6). Antalet nya lätta lastbilar med utsläpp på mellan 161 till 200 gram koldioxid per kilometer har ökat från cirka 8 000 till 12 000 per år mellan 2009 och 2015. Antalet nya lätta lastbilar med utsläpp på mellan 121 till 160 gram koldioxid per kilometer tycks variera något från år till år, men har de senaste två åren varit ungefär 12 000 stycken. Antalet lätta lastbilar med låga utsläpp, under 120 gram koldioxid per kilometer har ökat sedan 2009 och var nästan 5 000 nya fordon 2015. En förklaring till ökningen av lätta lastbilar med låga utsläpp är att de från och med 1 januari 2013 skattebefriades om de uppfyller särskilda miljökrav<sup>6</sup>. En annan förklaring är EU förordning 510/2011 som sätter en gräns för koldioxidutsläpp från nya lätta nyttofordon. Det kan också samverka med ett ökat utbud av lätta lastbilar med lägre utsläpp tillgängliga på marknaden.



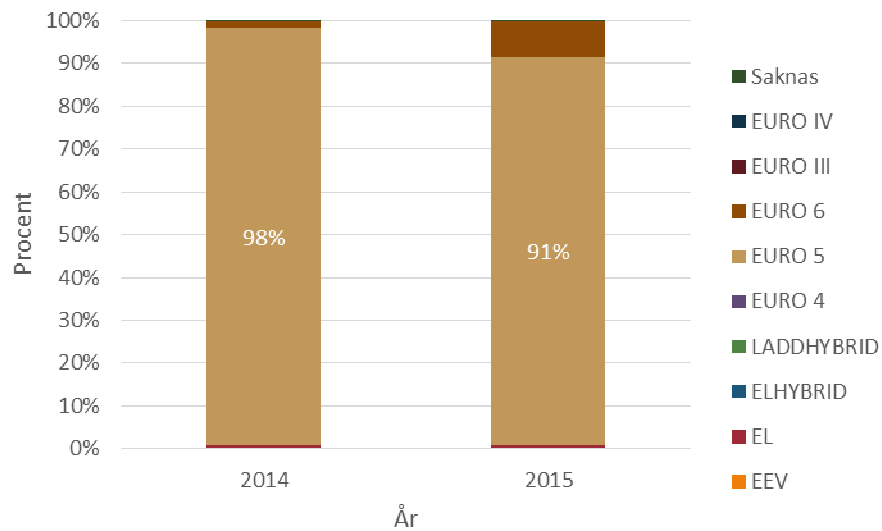
Figur 5.6 Nya lätta lastbilar efter CO<sub>2</sub>-värde. År 2009-2015.

## Euro 5 vanligaste utsläppsklassen för nya lätta lastbilar

Från 2014 finns statistik tillgänglig för nya fordon avseende det nu gällande begreppet utsläppsklass. Statistiken visar tydligt att Euro 5 är den vanligaste utsläppsklassen för nya

<sup>6</sup> <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Fordon/Fordonsskatt/Femarig-skattebefrielse/>

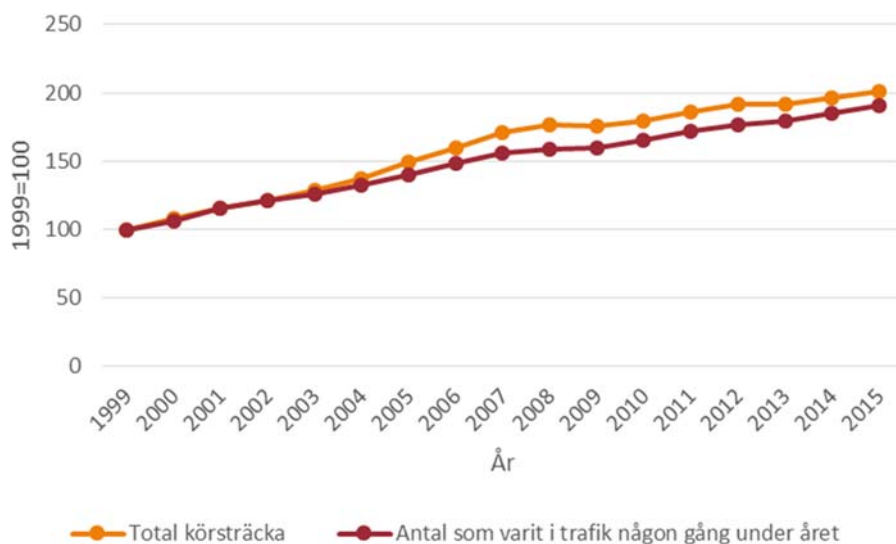
lätta lastbilar (Figur 5.7).



Figur 5.7 Nya lätta lastbilar fördelade på utsläppsklass. År 2014-2015.

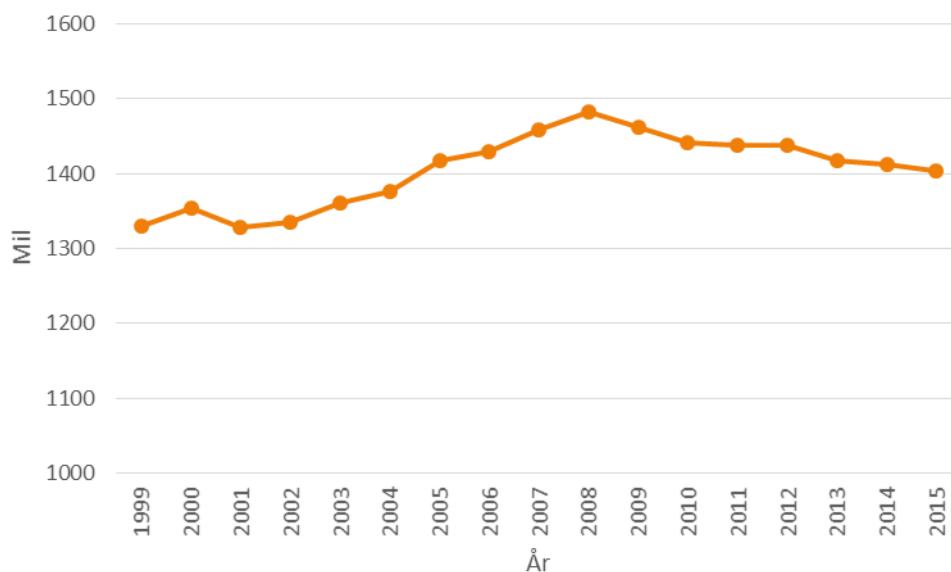
## Körsträcka per lätt lastbil förändras måttligt

Sett över en längre tid har antalet lätta lastbilar som varit i trafik nästan fördubblats sedan 1999. Den totala körsträckan för hela fordonsparken av lätta lastbilar har mer än fördubblats. (Figur 5.8). Den genomsnittliga körsträckan per lätt lastbil ökade mellan åren 1999 till 2008 från 1 329 mil till 1 482 mil 2008 (Figur 5.9). Efter 2008 har den genomsnittliga körsträckan per lätt lastbil sjunkit, en utveckling som sammanfaller väl i tid med en kraftig ökning av antalet lätta lastbilar i trafik (Figur 5.1). År 2015 var den genomsnittliga körsträckan 1 404 mil.



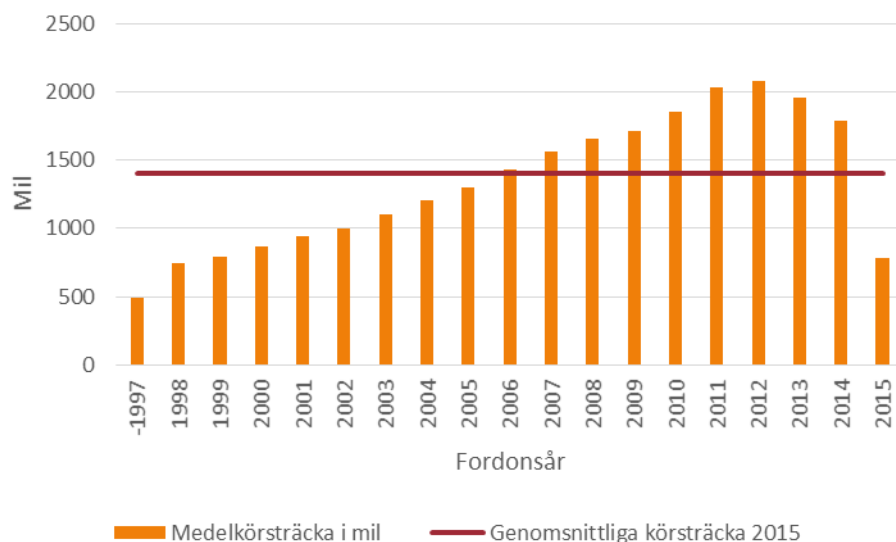
Figur 5.8 Utveckling av antal lätta lastbilar som varit i trafik någon gång under året samt total körsträcka från indexåret 1999. År 1999-2015.





Figur 5.9 Genomsnittlig körsträcka i mil per lätt lastbil och år. År 1999-2015.

Det är dock stora variationer av körsträcka per lätt lastbil beroende på fordonets ålder. Nyare fordon kör längre sträckor per år än de äldre fordonen (Figur 5.10). Lätta lastbilar som är yngre än tio år har en årlig körsträcka som överstiger den genomsnittliga körsträckan 2015. Lätta lastbilar som tillverkats 2005 eller tidigare har istället haft en kortare körsträcka. Längst körsträcka per år har dock fordon som är tre eller fyra år gamla. De fordon som har registrerats under 2015 (främst fordonsår 2015 och till viss del 2014) har inte varit i trafik hela året, vilket förklarar varför de nyaste lätta lastbilarna har en markant kortare körsträcka.



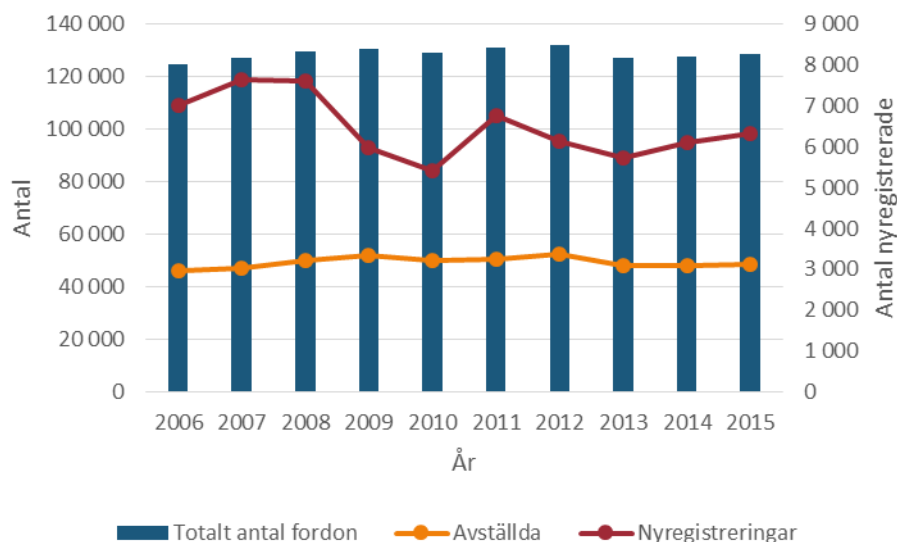
Figur 5.10 Genomsnittlig körsträcka i mil för lätta lastbilar uppdelat på modellår. År 2015.

## 5.2 Statistik för tunga lastbilar

Tunga lastbilar har en totalvikt som överstiger 3 500 kg och är inrättade huvudsakligen för godstransport. Tunga lastbilar kan köras med eller utan släp och det finns olika typer av ekipage där själva dragfordonet (bilen) kopplas ihop med påhängsvagn, dolly eller släpkärra. Största ägarkategorin när det gäller tunga lastbilar är lastbilsåkerier.

### Små variationer av antalet tunga lastbilar

Antalet tunga lastbilar har ökat med knappt 4 000 fordon mellan åren 2006 och 2015, avställda fordon inräknat. Antalet tunga lastbilar i trafik har varit ungefär 80 000 stycken med relativt små förändringar från år till år. Däremot har antalet avställda tunga lastbilar varierat något mer från år till år, och tycks ha minskat något från och med 2012. Antalet avställda tunga lastbilar varierar mellan 45 000 och 50 000 per år, och utgör därmed nästan 40 procent av det totala beståndet (Figur 5.11 vänster axel). Antalet nya tunga lastbilar var ungefär 7 500 fordon årligen, fram till 2008, men har från och med 2009 varit ungefär 6 000 fordon årligen (Figur 5.11 höger axel). Totalt sett fanns det 128 510 tunga lastbilar i beståndet år 2015, av dessa var 80 046 i trafik.



Figur 5.11 Antal tunga fordon i beståndet, avställda och nyregistrerade. År 2006-2015.

### Små förändringar i ägarstrukturen av tunga lastbilar

Drygt 95 procent av alla tunga lastbilar ägs av juridiska personer. Knappt 60 procent har tillstånd att användas inom yrkesmässig trafik, och ungefär 37 procent används inom firmabilstrafiken (Figur 5.12). Fördelningen är tämligen statisk och endast marginella förändringar går att observera från 2006 till 2015.



Figur 5.12 Tung lastbilar i trafik fördelat på ägda av juridisk person per användningsområde och ägda av fysisk person. År 2006-2015.

### Nya tunga lastbilar

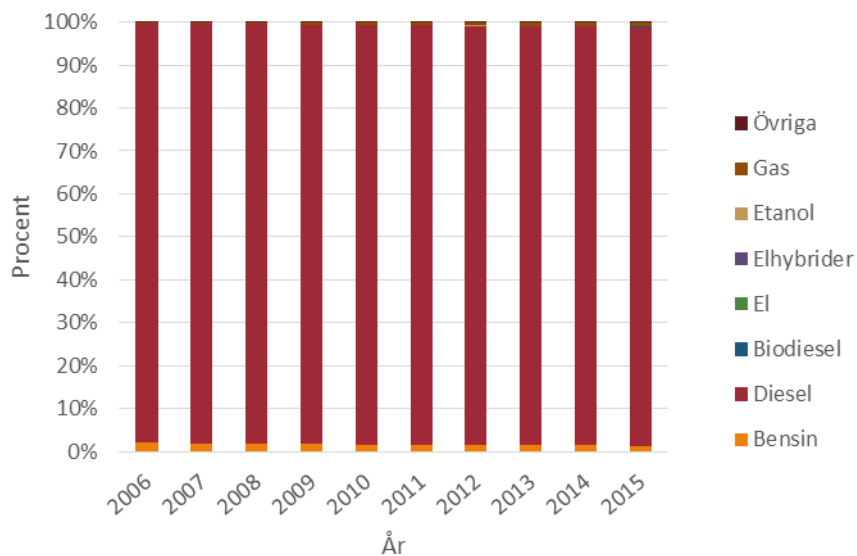
Alla nyregistrerade fordon är inte nya från fabrik utan de kan vara av äldre modell som sålts efter en längre tid på marknaden. De utgör dock en mindre andel av nyregistreringarna.

Vi har valt att definiera nya tunga lastbilar som nyregistreringar av fordon med fordonsår<sup>7</sup> yngre eller lika med tre år exklusive direktimport. De senaste tio åren har dessa fordon utgjort minst 85 procent av nyregistreringarna av tunga lastbilar. År 2015 var andelen 86 procent (årsmodell 2013-2016).

### Diesel vanligaste drivmedlet för tunga lastbilar

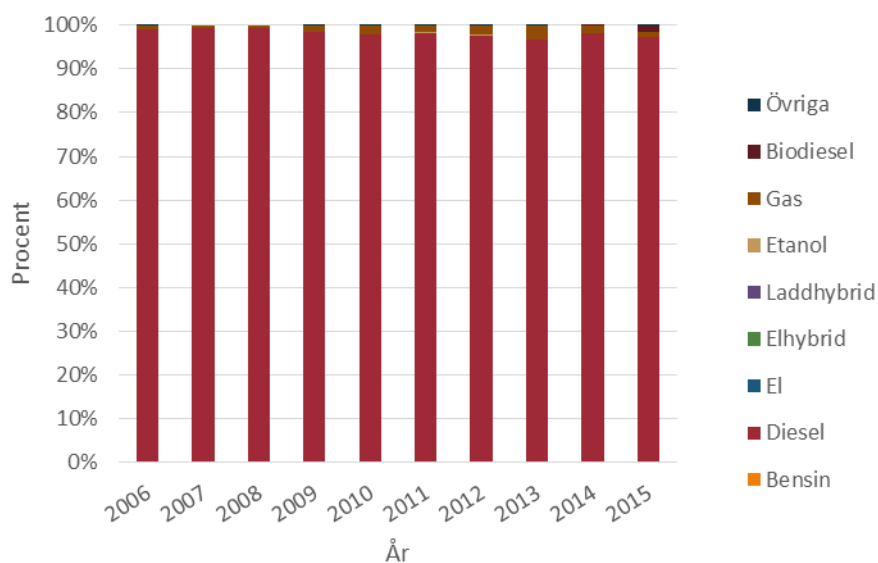
Det i särklass vanligaste drivmedlet för tunga lastbilar är diesel, som är drivmedlet för 97 procent av alla tunga lastbilar (Figur 5.13). Förändringen av valet av drivmedel mellan 2006 och 2015 är marginell och består i att andelen bensin har minskat från två till en procent, samtidigt som andelen tunga lastbilar som kan drivas med gas och ren biodiesel har ökat något under de senaste tre åren.

<sup>7</sup> Fordonsår används för att bestämma ett fordonets ålder. Om årsmodell saknas används fordonets tillverkningsår, om både årsmodell och tillverkningsår saknas används det år då fordonet togs i trafik första gången.



Figur 5.13 Tungta lastbilar i trafik fördelat på drivmedel. År 2006-2015.

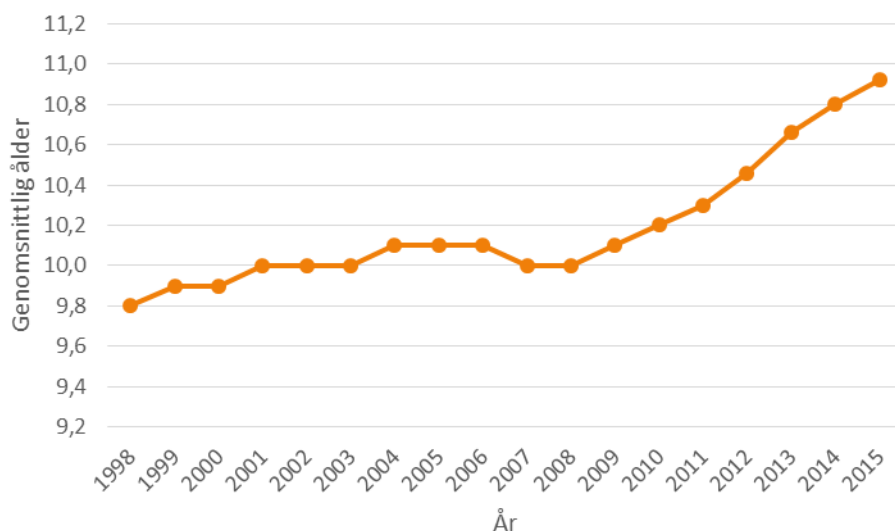
Även vid registreringar av nya tunga lastbilar är diesel det i särklass vanligaste drivmedlet (Figur 5.14). Vid några enskilda år har registreringen av nya tunga lastbilar som kan drivas med gas ökat, men som mest rör det sig om tre procent av de nya lastbilarna.



Figur 5.14 Nya tunga lastbilar efter drivmedel, årsvis. År 2006-2015.

### Tunga lastbilar blir allt äldre

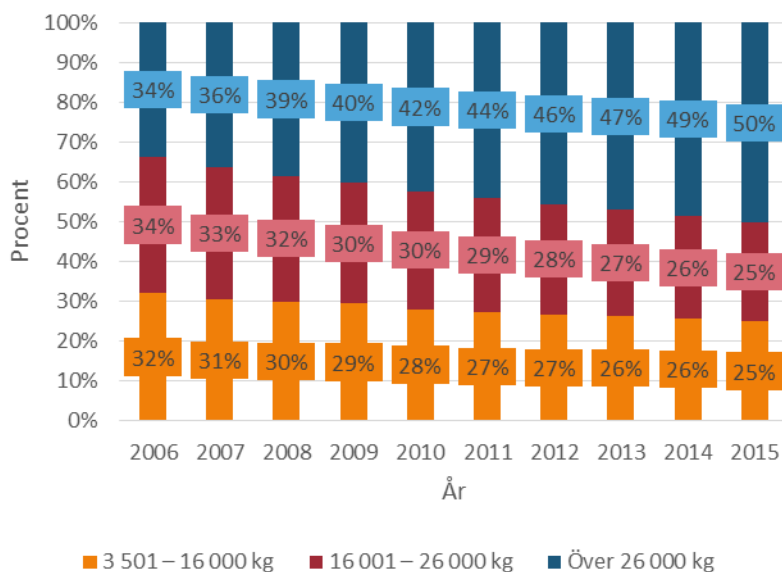
År 1998 var den genomsnittliga åldern för tunga lastbilar i trafik 9,8 år (Figur 5.15). Därefter steg den genomsnittliga åldern marginellt fram till 2008, vilket skiljer sig från utveckling för lätta lastbilar, som under samma period blev yngre (Figur 5.5). Från 2008 fram till 2015 har genomsnittsåldern för tunga lastbilar stigit med nästan ett år, från 10,0 till 10,9 år.



Figur 5.15 Genomsnittsåldern för tunga lastbilar i trafik. År 1998-2015.

## Tunga lastbilar blir allt tyngre

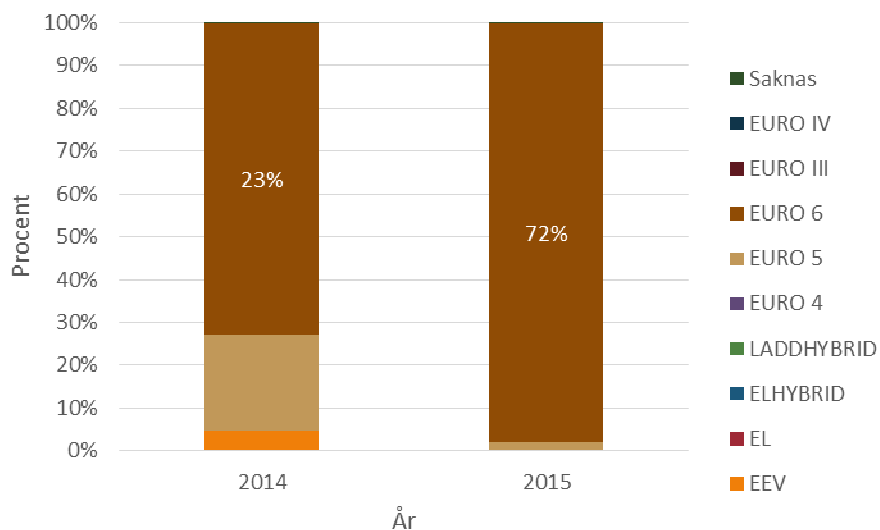
År 2006 var den genomsnittliga totalvikten för tunga lastbilar i trafik 9 839 kilo. Fram till 2015 har den genomsnittliga totalvikten ökat med 1 080 kilo till 10 919, vilket är en ökning på 11 procent. Förklaringen till ökningen av den genomsnittliga totalvikten är en gradvis förskjutning mot tyngre tunga lastbilar över 26 ton (Figur 5.16). Andelen tunga lastbilar över 26 ton har ökat från 34 procent år 2006, till 50 procent 2015. Andelen tunga lastbilar upp till 16 ton, respektive upp till 26 ton, har istället minskat från cirka 33 procent till 25 procent vardera mellan åren 2006 och 2015.



Figur 5.16 Tunga lastbilar i trafik uppdelat på totalvikt. År 2006-2015.

## Euro 6 vanligast vid nyregistrering

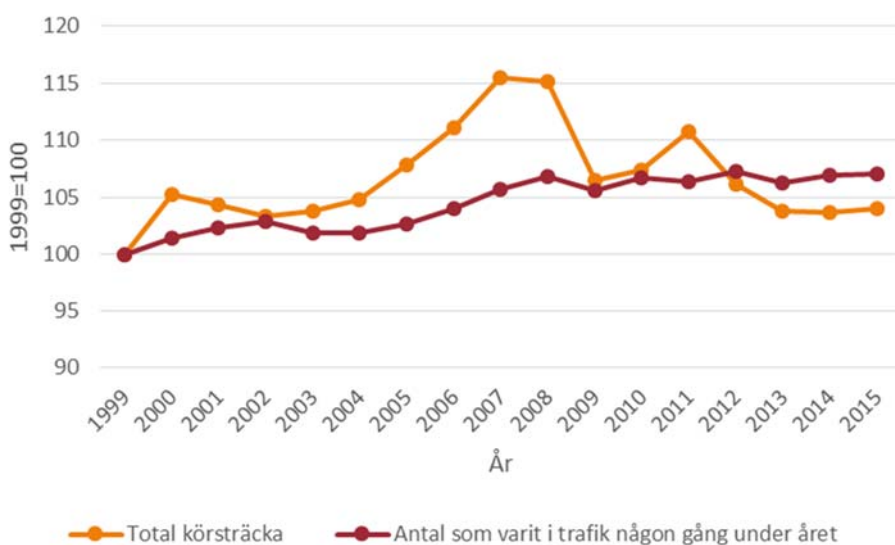
Från 2014 finns statistik tillgänglig för nya fordon avseende det nu gällande begreppet utsläppsklass. Statistiken visar att Euro 6 är den vanligaste utsläppsklassen för nya tunga lastbilar (Figur 5.17).



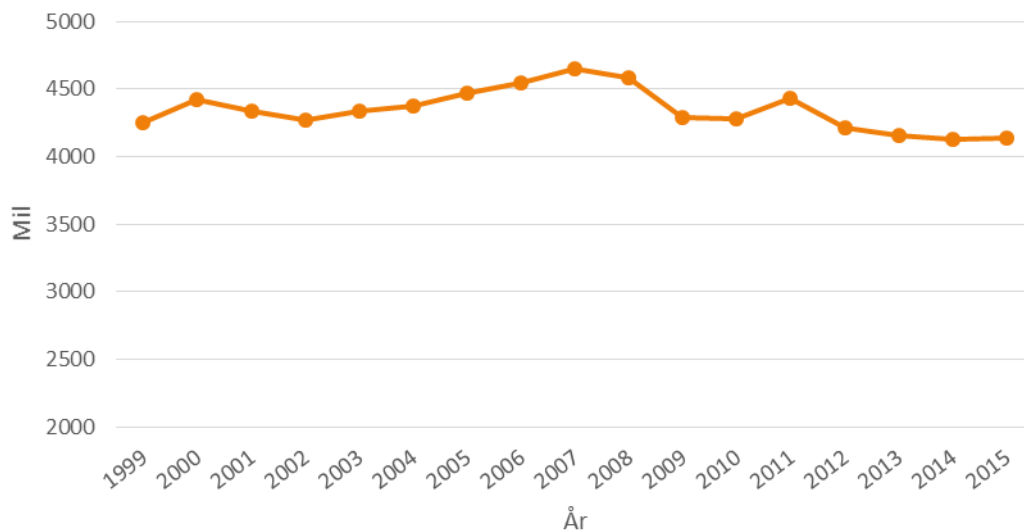
Figur 5.17 Nya tunga lastbilar fördelade efter utsläppsklass. År 2014-2015.

## Kortare körsträckor per år för tunga lastbilar

Antalet tunga lastbilar som varit i trafik någon gång under året har ökat något, samtidigt som den totala körsträckan har varierat mellan åren 1999 och 2015 (Figur 5.18). Den genomsnittliga körsträckan för tunga lastbilar i trafik har minskat något sedan 1999, då den var 4 254 mil (Figur 5.19). Fram till 2008 kan det ses en trendmässigt ökande körsträcka, men den har sedan dess minskat, och 2015 var den 4 136 mil.

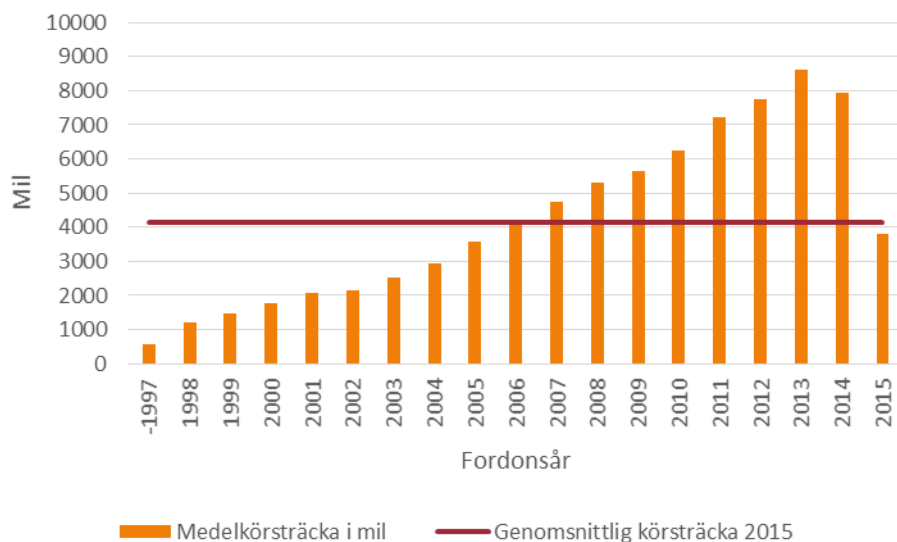


Figur 5.18 Utveckling av antal tunga lastbilar som varit i trafik någon gång under året samt total körsträcka från indexåret 1999. År 1999-2015.



Figur 5.19 Genomsnittlig körsträcka i mil per tung lastbilar och år. År 1999-2015.

Precis som för lätta lastbilar påverkar fordonets ålder hur många mil en tung lastbil i genomsnitt kör per år. Tung lastbilar yngre än tio år har en årlig körsträcka som överstiger snittet för samtliga tunga lastbilar (Figur 5.20). Tung lastbilar äldre än tio år har en betydligt lägre årligt körsträcka, men majoriteten kör mer än 1 000 mil per år.



Figur 5.20 Genomsnittlig körsträcka för tunga lastbilar i trafik angivet i mil, uppdelat på fordonsår. År 2015





# Bilaga 1 - Begreppsförklaringar och definitioner

**Avställd** – Om man inte ska använda fordonet kan man ställa av det. Under tiden fordonet är avställt behöver man inte betala fordonsskatt och trafikförsäkring. Redovisas som beståndet av avställda fordon vid respektive årsslut.

**Avregistrerad** – Att avregistrera ett fordon innebär att fordonet tas bort permanent från Vägtrafikregistret. Den vanligaste orsaken till en avregistrering är att fordonet skrotas. Redovisas som antal avregistreringar under respektive kalenderår.

**Bestånd** – Antalet fordon i trafik samt avställda.

**Drivmedel** – För varje fordon finns det upp till tre registrerade drivmedel. När vi klassar fordonet tar vi hänsyn till de två första. Att ange fler drivmedel är inte tvingande vilket innebär att det kan finnas en viss underskattning för bilar som kan drivas med ett alternativt drivmedel. I vår redovisning nedan klassificerar vi drivmedel enligt följande:

Bensin - bensindrivna fordon som endast har ett bränsle.

Diesel - dieseldrivna fordon som endast har ett bränsle.

El - eldrivna fordon som endast har el som drivmedel.

Elhybrid - de fordon som har el i kombination med annat.

Laddhybrid - fordon som är laddningsbara via eluttag, (utsläppsklass är laddhybrid).

Etanol/etanol flexifuel - de fordon som har etanol eller E85 som första eller andra bränsle.

Gas/gas flexifuel - de fordon som har naturgas, biogas, vätgas eller metangas som första eller andra drivmedel.

**Firmabil** – omfattar exempelvis fordon som ägs av grossister och återförsäljare, som distribuerar egna varor till sina kunder. Dessa fordon ägs av juridiska personer och har inte tillstånd för yrkesmässig trafik.

**Fordonsår** – Används för att bestämma ett fordons ålder. Om årsmodell saknas används fordonets tillverkningsår, om både årsmodell och tillverkningsår saknas används det år då fordonet togs i trafik första gången.

**Fysisk person** – Juridisk term som avser privatpersoner.

**I trafik** – Avser registrerade fordon som inte är avställda. Redovisas som beståndet av fordon i trafik vid respektive årsslut.

**Juridisk person** – Juridisk term som avser av företag, myndigheter, föreningar, etc.

**Koldioxidutsläpp** – De flesta fordon som beskattas utifrån koldioxidutsläpp har ett värde för utsläppet registrerat i vägtrafikregistret. Värdet är uppmätt av fordonstillverkaren enligt gällande EU-regler. För vissa fordon saknas den uppgiften. Det är vanligt om fordonet är en husbil eller om det är en begagnad importerad personbil eller lätt lastbil.

**Körsträcka** – De statistikuppgifter om körsträcka som presenteras baseras på en modell som beräknar körsträckan för varje enskilt fordon med hjälp av mätarställningsuppgifter från besiktningsorganen.

**Leasing** – Förutsättning för att leasing ska registreras är att leasinggivaren är en näringsidkare och att det framgår av avtalet att nyttjanderätten upplåtits i minst ett år. Det finns två typer av leasing, finansiell leasing och operationell leasing. Den förstnämnda är vanligast i Sverige och där anses brukaren som registrerad ägare och ansvarar därför för fordons- och trängselskatt, avgifter, parkeringsanmärkning och trafikförsäkring. Vid operationell leasing har leasingföretaget fortfarande ansvar för bilen när den är uthyrd.

**Lätt lastbil** – En bil som inte är att anse som en personbil eller busseller är inrättad huvudsakligen för godstransport samt har en totalvikt på högst 3 500 kilogram kallas för lätt lastbil. Till skillnad från tunga lastbilar som fraktar stora mängder gods och oftast långa sträckor, används lätta lastbilar främst som hantverks- och budbilar.

**Nya fordon** – Definieras i detta arbete som nyregistreringar av fordon med fordonsår yngre eller lika med 3 år exklusive direktimport.

**Nyregistrering** – Nyregistrering avser fordon som är nya i vägtrafikregistret. Nyregistreringar inkluderar alltså även direktimport och äldre årsmodeller. Redovisas som nyregistrerade fordon under respektive kalenderår.

**Tjänstevikt för en personbil** – Den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driffärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till fordonet, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten, samt föraren.

**Totalvikt för en lastbil** – Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största mängd gods som fordonet är inrättat för.

**Tung lastbil** – Tunga lastbilar har en totalvikt som överstiger 3 500 kilogram och är inrättade huvudsakligen för godstransport. Tunga lastbilar kan köras med eller utan släp och det finns olika typer av ekipage där själva dragfordonet (bilen) kopplas ihop med påhängsvagn, dolly eller släpkärra. I statistiken redovisas endast uppgifter för lastbilen/dragbilen och inte hela ekipaget.

**Utsläppsklass** – Utsläppsklasserna regleras i Sverige genom avgasreninglagen (2011:318) för fordon som registreras första gången från den 1 maj 2011. Äldre fordon klassas i miljöklass enligt den upphävda lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Klassningen är i båda fallen kopplad till EU-bestämmelserna om avgasutsläpp.

**Yrkemässig trafik** – innebär transporter åt andra mot betalning, exempelvis godstrafik.





Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.