

Metodrapport Körsträckor

Statistik: 2026:10

Datum: 2026-04-17

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54 118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2026-04-17

Förord

Trafikanalys officiella statistik om *Körsträckor* besvarar frågan hur mycket alla svenskregistrerade fordon körs under ett antal år. Ett utvecklingsarbete har bedrivits under några år och fr.o.m. statistiken *Körsträckor 2025* använder vi en delvis omarbetad metod.

I denna metodrapport beskrivs hur vi går till väga för att framställa statistiken *Körsträckor*. Till rapporten hör två bilagor:

Bilaga 1: Imputeringsvariabler

Bilaga 2: Skillnader i statistiken vid byte av metod

Viss statistik publiceras för åren 2023–2025 enligt både gammal och ny metod. Fr.o.m. avseende år 2026 kommer vi enbart publicera statistik baserat på den nya metoden.

Stockholm 17 april 2026

Sofie Orrling

Avdelningschef

Innehåll

1	Introduktion.....	5
1.1	Varför publicera statistik om körsträckor?.....	5
1.2	Varför har vi gjort ett utvecklingsarbete?	6
1.3	Disposition	7
2	Beskrivning av Steg 1	9
2.1	Besikttningsregler påverkar indata	9
2.2	Indata till Steg 1	10
2.3	Beräkningen av körsträckor i Steg 1	10
3	Skillnader mot tidigare metod i Steg 1	15
4	Beskrivning av Steg 2	17
4.1	Indata till Steg 2.....	17
4.2	Imputeringsgrupper i Steg 2	17
5	Skillnader mot tidigare metod i Steg 2	21
6	Nya metodens påverkan på statistiken om körsträckor.....	23
	Referenser.....	27
	Bilaga 1. Imputeringsvariabler.....	28
	Bilaga 2. Skillnader i statistiken vid byte av metod.....	30

1 Introduktion

Statistiken *Körsträckor* är en efterfrågad del av Trafikanalys officiella statistik om vägfordon. Ändamålet med statistiken är att ge en samlad bild av hur många kilometer som körs av svenskregistrerade personbilar, lastbilar, bussar och motorcyklar under ett år. Den används för att beskriva och följa utvecklingen av totala och genomsnittliga körsträckor över tid. Statistiken utgör underlag för miljöindikatorer samt för analyser av åtgärder och styrmedel i transportsystemet.

1.1 Varför publicera statistik om körsträckor?

Körsträckor mätt i mil per fordon eller totalt för en hel fordonspark, är ett handfast sätt att beskriva betydelsen av och utvecklingen för vägtrafiken. Trafikanalys har publicerat statistiken *Körsträckor* sedan år 1999. Under 1990-talet gjorde SCB flera studier som senare ledde till den metod som använts för att skatta körsträckor årligen fr.o.m. år 1999. Metoden har förändrats marginellt sedan dess. En översyn gjordes 2011 (Trafikanalys, 2011) men i grunden har samma modell använts hela perioden.

Statistiken *Körsträckor* fångar hur långt svenskregistrerade fordon körs under ett visst år. Statistiken omfattar personbilar, lätta och tunga lastbilar, bussar och motorcyklar. Det finns inget sätt att avläsa hur mycket ett fordon körts under ett exakt kalenderår, dvs. från 1 januari till 31 december ett visst år. I stället använder vi mätarställningar som registreras vid besiktningstillfällen löpande under året. Med hjälp av mätarställningar från två eller flera besiktningar och en rad antaganden, kan man *uppskatta* hur långt fordonet körts under ett kalenderår.

Körsträckor tas fram i en process med två steg;

Steg 1: Körsträckor *beräknas* utifrån mätarställningspar från besiktningstillfällen.

Steg 2: För de fordon som saknar körsträcka i Steg 1, *skattas* en körsträcka.

Bland personbilarna är det ungefär 75 procent som har en körsträcka i Steg 1 och resterande 25 procent som saknar körsträcka, får en *skattad* körsträcka i Steg 2. Genom att sedan summera alla enskilda fordons körsträckor – som är antingen observerade eller skattade – får vi ett mått på totalt antal körda kilometer under ett år.

Statistiken *Körsträckor* visar hur långt de svenskregistrerade fordonen kör, det innebär att även sträckor som körs utomlands inkluderas i totalen. Vi har ingen statistik eller motsvarande mått på hur långt utlandsregistrerade fordon kör i Sverige. I statistiken *Trafikarbete på svenska vägar* görs en uppskattning av vad som totalt körs inom Sveriges gränser.¹

I databasen där körsträckorna lagras, finns en årlig körsträcka för alla de år fordonet varit i trafik minst en dag, för varje individuellt fordon. De individuella körsträckorna är observerade eller skattade. I statistiken aggregeras individuella körsträckor till olika grupperingar; körsträckor per bränsle, per ägarkategori, per årsmetod etc. De enskilda fordonens

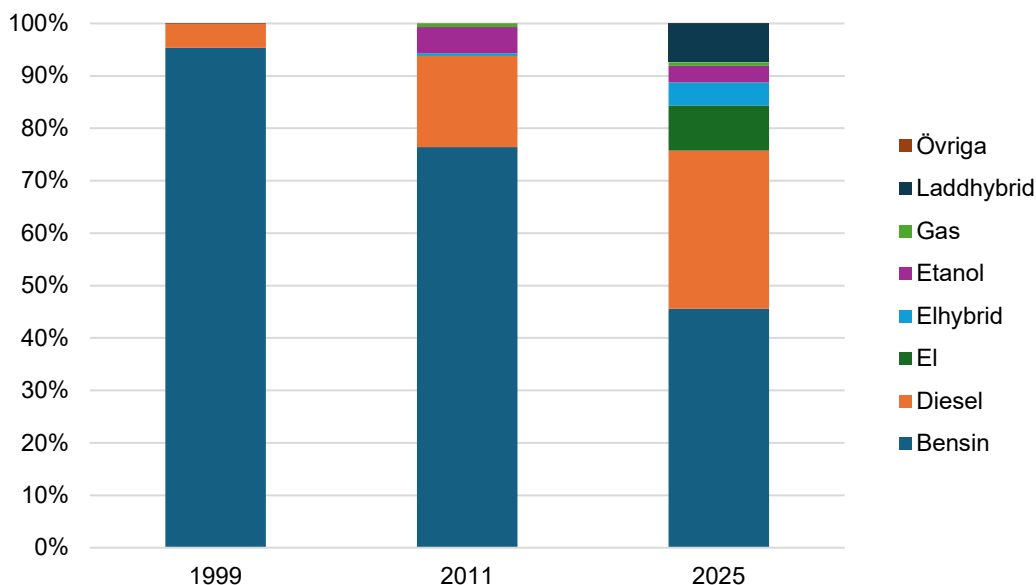
¹ www.trafa.se/vagtrafik/trafikarbete/

körsträckor används till exempel som en av flera bakgrundsvariabler i enkätundersökningar. Individuella körsträckor används också i t.ex. Sveriges klimatrapportering.²

1.2 Varför har vi gjort ett utvecklingsarbete?

Under några år har vi bedrivit ett utvecklingsarbete för statistiken *Körsträckor*. Fordonsparken har förändrats mycket sedan 1999, framför allt med tanke på nya drivmedel som tillkommit. När statistiken *Körsträckor* börjar år 1999, fanns knappt andra drivmedel än bensin och diesel och därför tog metoden heller ingen särskild hänsyn till alternativa drivmedel. År 1999 fanns knappt 4 miljoner personbilar i trafik och av dem var det bara runt 500 som hade annat drivmedel än bensin och diesel.

Vid översynen av metoden under 2011 (Trafikanalys, 2011) togs större hänsyn till drivmedel, men även då var fordonen med alternativa drivmedel väldigt få. Bensin och diesel stod fortfarande för 94 procent av personbilarna. Men en nyhet i bilflottan var då etanolbilarna, som stod för 5 procent av fordonflottan. Idag är andelen alternativa drivmedel bland personbilar – dvs. eldrift, laddhybrider, etanol och gas – 20 procent (Figur 1.1).



Figur 1.1. Fördelningen av bränsle för personbilar i trafik. Procent, åren 1999, 2011 och 2025. Källa: Statistiken *Fordon* som mäter antal fordon i trafik per den 31 december resp. år.

Personbilarna dominerar vägtrafiken med sitt stora antal, men alternativa drivmedel har nu en betydande andel av samtliga fordonsslag. Av fordon i trafik i slutet av år 2025 var bland lätta lastbilar 8 procent el, laddhybrid, etanol eller gas. Bland tunga lastbilar var motsvarande andel 5 procent och bland bussar 31 procent. Bland motorcyklar är knappt 2 procent eldrivna. Det finns med andra ord goda skäl att inkludera full hänsyn till samtliga alternativa drivmedel i statistiken *Körsträckor*.

² www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomstallningen/det-globala-klimatarbetet/sveriges-rapportering-till-fns-klimatkonvention/

1.3 Disposition

I denna metodrapport beskrivs metoden vi använder för att ta fram *Körsträckor*, dess principer och indata som används. Denna metodbeskrivning ersätter samtliga tidigare metodrapporter dvs. den är heltäckande för att förstå produktionen av statistiken *Körsträckor*. Samtliga tidigare metodbeskrivningar finns i avsnittet *Referenser* för den intresserade.

Rapporten börjar med en beskrivning av Steg 1 (kapitel 2) och går igenom skillnader mellan tidigare och nya metoden (kapitel 3). Därefter beskrivs Steg 2 (kapitel 4) samt skillnaderna mot Steg 2 i tidigare metod (kapitel 5). Avslutningsvis beskriver vi vilka skillnader metodbytet innebär för statistiken om körsträckor (kapitel 6). Rapporten innehåller en Bilaga 2 som visar skillnaden mellan nya och gamla metoden i en rad avseenden.

I rapporten kallas genomgående den procedur vi använder för att ta fram körsträckor för *metod*, t.ex. "jämförelse av tidigare och ny *metod*". Det är i realiteten en räkna av olika delprocesser som genomförs.

2 Beskrivning av Steg 1

För att beräkna körsträckor för varje enskilt fordon använder vi uppgifter från fordonens mätarställningar. Vid varje besiktningstillfälle registreras fordonets mätarställning av besiktningsorganet. Dessa mätarställningsuppgifter utgör ett unikt material för varje fordon som varit på besiktning och visar hur långt fordonet kört sedan senaste besiktningen. Uppgifterna lagras hos Transportstyrelsen. Mätarställningsuppgifter kan sedan kombineras med tekniska fordonsuppgifter som finns i Vägtrafikregistret hos Transportstyrelsen.³

I detta kapitel beskrivs hur det vi kallar Steg 1 går till; beräkning av en körsträcka för fordon som har mätarställningsuppgifter från besiktningar.

2.1 Besiktningsregler påverkar indata

För framställning av körsträckor behöver vi mätarställningar från besiktningstillfällen. Besiktningsreglerna skiljer sig åt mellan fordonslag. Tunga lastbilar och bussar besiktas varje år från start, medan nya personbilar och lätta lastbilar besiktas först efter tre år och nya motorcyklar efter fyra år (Tabell 2.1).

Tabell 2.1. Besiktningsregler för olika fordonslag.

Fordonslag	Regler
Personbilar	Första gången senast 36 månader efter att fordonet togs i bruk. Andra besiktningen ska genomföras senast 24 månader efter föregående besiktning och därefter ska besiktning fortsatt ske senast 14 månader efter föregående besiktning. Yrkesfordon för yrkesmässig personbefordran som t.ex. taxi, uthyrningsfordon, övningsbilar, utryckningsfordon, skolskjutsfordon besiktas första gången ett år efter det datum som fordonet har tagits i bruk. Därefter ska fordonet besiktas varje år, senast 12 månader efter senaste kontrollbesiktningen.
Lätta lastbilar	Som personbilar
Tunga lastbilar	Första besiktningen sker senast ett år efter det datum som fordonet togs i bruk. Därefter ska fordonet besiktas varje år, senast 12 månader efter senaste kontrollbesiktningen.
Bussar	Som tunga lastbilar
Motorcyklar	Första besiktningen av motorcykel sker senast fyra år efter den månad som fordonet togs i bruk. Därefter ska fordonet besiktas vartannat år, senast två år efter den senaste fullständiga kontrollbesiktningen. Yrkesfordon i form av övningsmotorcyklar har samma regler som personbilar som är yrkesfordon.

Anm: Det finns flera undantag från reglerna ovan bl.a. för veteranfordon, se källan för detaljer.

Källa: Fordonsförordning (2009:211), se även mer överskådligt www.bilprovningen.se/ovrigt/besiktningstider

Statistiken publiceras i april efter året statistiken avser och vi inkluderar uppgifter från besiktningar t.o.m. februari månad. Detta förfarande används eftersom besiktningstiden för lätta fordon är 14 månader. Avsikten är att fånga upp så mycket som möjligt av sträckorna

³ Se Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret (TSFS 2015:63)

som körs under året statistiken avser, och samtidigt publicera statistiken så snart som möjligt efter årets slut. Motorcyklar är ett undantag där besiktningar t.o.m. 15 augusti används eftersom motorcyklar främst körs och besiktas under sommarhalvåret.

2.2 Indata till Steg 1

Till Steg 1 i framtagandet av statistiken *Körsträckor* används fyra olika typer av data:

- Fordonsuppgifter som vikt, ägartyp och ålder på fordonet m.m. från Vägtrafikregistret.⁴
- Uppgifter om huruvida ägaren är juridisk eller fysisk person från SCB:s företagsregister.⁵ Fysiska personers ålder beräknas utifrån personnummer.
- Av- och påställningsuppgifter dvs. när i tid fordon ställts av och på.
- Mätarställningsuppgifter från besiktningsorganen.

I Vägtrafikregistret ingår alla registreringspliktiga fordon enligt lag (2019:370) om fordons registrering och användning. Vägtrafikregistret samt registret över av- och påställningar av fordon ägs och förvaltas av Transportstyrelsen. Mätarställningsuppgifter kommer från besiktningsorganen och sammanställs av Transportstyrelsen.

2.3 Beräkningen av körsträckor i Steg 1

För att vi ska kunna beräkna en årlig körsträcka krävs att det skett minst en besiktning under perioden 1 januari aktuellt år till och med 28 februari (29 februari vid skottår) efterföljande år. För motorcykel gäller 1 januari aktuellt år till och med 15 augusti efterföljande år eftersom motorcyklar främst används och besiktas under sommarhalvåret. Vi kallar detta att det ska finnas minst en besiktning inom "fönstret" för att vi ska kunna beräkna en körsträcka. Om ett fordon inte uppfyller detta krav får det en skattad körsträcka i Steg 2 av metoden (se kapitel 4).

Med hjälp av besiktningsuppgifterna bildas *mätarställningspar*. Mätarställningsparen bildas av två på varandra följande mätpunkter där den senare skall ha skett efter 1 januari aktuellt år. En mätpunkt är oftast en kontrollbesiktning eller annan typ av inspektion, men kan även vara datum för registrering av fordonet med mätarställning noll. Det är även möjligt att ett fordon har flera mätarställningspar under det aktuella året förutsatt att fordonet besiktigats minst två gånger under året. Där ingen besiktning utförts tidigare kan ett mätarställningspar bildas med hjälp av att besiktningsstillfälle 1 sätts till registreringsdatum och mätarställning 1 sätts till 0.

Avsaknaden av mätarställningar för vissa fordon samt orimliga mätarställningar, som gör att det inte går att bilda ett korrekt mätarställningspar, utgör en osäkerhetsfaktor. Därför granskas varje enskilt fordons mätarställningsuppgifter genom att använda samtliga observerade mätarställningsuppgifter för ett fordon. Ett avregistrerat fordons registreringsnummer kunde tidigare återanvändas ganska snart, men sedan 2024 sker ingen återanvändning.⁶ För att uppgifter tillhörande ett annat fordon inte ska ligga kvar och påverka resultatet finns det en kontroll i

⁴ Transportstyrelsens föreskrifter om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret; [TSFS 2015_63.pdf](#)

⁵ www.scb.se/vara-tjanster/bestall-data-och-statistik/foretagsregistret/

⁶ [Återanvändning av registreringsnummer upphör - Transportstyrelsen](#)

metoden; ett besiktningsdatum inte får inträffa mer än 60 dagar före registreringsdatum för ett fordon.

I de flesta fall kan man avgöra huruvida de registrerade mätarställningarna är rimliga i förhållande till varandra. De sentida mätarställningsuppgifterna kan relateras till tidigare års uppgifter. Det finns olika slags orimliga mätarställningsuppgifter, t.ex. om körsträckan mellan två besiktningstillfällen är negativ. Dessa fel orsakas bland annat av tiopotensfel, att mätaren slagit runt eller av manuella registreringsfel. Felen rättas i den mån det är möjligt. Vi har besiktningssuppgifter från 1999 och framåt som hjälp för att bedöma mätarställningars rimlighet. Det finns felaktigheter som inte går att rätta och i dessa fall skattas i stället körsträckan i Steg 2.

Utifrån mätarställningsparen för ett fordon beräknas en *daglig* körsträcka som kvoten mellan antal mil mellan besiktningarna dividerat med antalet dagar i trafik mellan besiktningarna;

$$\text{Körsträcka per dag} = \frac{M2 - M1}{D}$$

M1 = mätarställning vid besiktningstillfälle 1.

M2 = mätarställning vid besiktningstillfälle 2.

D = antal dagar som fordonet varit i trafik mellan besiktningstillfällena.

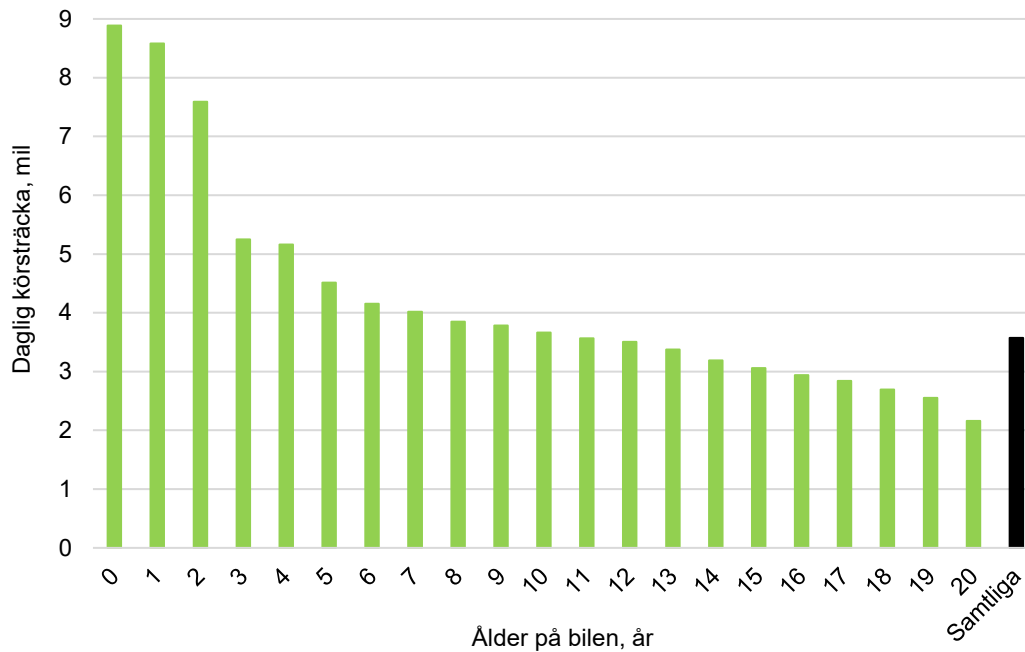
Dagar i trafik beräknas som antalet dagar mellan besiktningarna minus eventuellt antal dagar som fordonet varit avställt, enligt Transportstyrelsens uppgifter om avställningar. Den dagliga körsträckan multipliceras sedan med antalet dagar i trafik under aktuellt år, för att få fram fordonets totala körsträcka under året. För fordon som inte har besiktigats under referensåret och därmed inte kunnat erhålla ett giltigt mätarställningspar, görs en skattning av daglig körsträcka i Steg 2, som därefter multipliceras med antal dagar i trafik under aktuellt år för att få en årlig körsträcka (se kapitel 4).

Antal dagar i trafik för ett fordon är maximalt 365 för ett vanligt år och 366 för ett skottår. För motorcyklar räknar vi dock med användning endast under sommarhalvåret. Maximalt antal dagar i trafik är därmed 183, även om motorcykeln varit påställd mer än så.

Referensperioden för statistiken *Körsträckor* är kalenderåret statistiken avser, till exempel året 2024 som i denna metodrapport används som ett exempelår. Referensperiod för giltiga mätarställningar är 1 januari år t till 28 februari år t+1 (för motorcyklar 1 januari år t till 15 augusti år t+1). Detta "fönster" för besiktningar används eftersom personbilar och lätta lastbilar har en besiktningssperiod på 14 månader. Tunga fordon har en besiktningssperiod på 12 månader (se Tabell 2.1). Inom det "fönster" på 14 månader som vi använder bör vi alltså fånga upp så många besiktningar som möjligt. "Fönstret" är längre för motorcyklar för att fånga upp fler motorcyklar som främst används och besiktas under sommarhalvåret.

I Figur 2.1 visas några olika kombinationer av besiktningar och därmed mätarställningsuppgifter som kan uppstå. Fordon A två besiktningar/mätarställningar inom fönstret och får i Steg 1 sin beräknade körsträcka från differensen mellan dem. Fordon B har en besiktning inom fönstret och dess mätarställning relateras till en tidigare besiktning. Fordon C har hela tre besiktningar inom fönstret och all den informationen används för att beräkna en körsträcka i Steg 1.

Fordon D har en enda mätarställningsuppgift inom fönstret som relateras till värdet noll som mätarställningen var när bilen nyregistrerades några år tidigare. Fordonen E och F har ingen besiktning alls inom fönstret och kommer att få skattade körsträckor i Steg 2. Fordon G har i och för sig en besiktning inom fönstret (besiktningen efter februari månad används ej) men bilen finns inte i databasen över tidigare besiktningar (den kan t.ex. vara direktimporterad) och



Figur 2.2. Genomsnittlig daglig körsträcka (mil) för personbilar i trafik med observerad körsträcka. Per ålder på bilarna, exempelåret 2024.

Väldigt få av de nyaste personbilarna har besiktats, vilket tillför osäkerhet i statistiken. Av personbilar i trafik 2024 så har bland de yngsta personbilarna 0–2 år gamla (årsmodell 2022–2024) bara 8 procent en observerad körsträcka i Steg 1, dvs. 92 procent får en skattad körsträcka i Steg 2. Däremot bland bilar som är 10–12 år gamla (årsmodellerna 2012–2014) har hela 96 procent en observerad körsträcka dvs. bara 4 procent behöver skattas.

Vissa bilar som är väldigt nya har alltså besiktigats trots att inget allmänt krav finns före 3 år (Tabell 2.1). De kan ha varit med om en kollision, ha förändrat utrustning eller uppfyllt annat villkor för besiktning. Men att så stor andel av de allra nyaste bilarna måste skattas i Steg 2 tillför osäkerhet i skattningarna. Idag finns tyvärr ingen annan källa till körda sträckor med väldigt unga (oftast obesiktade) fordon. Vår förhoppning är att det inom en snar framtid ska gå att få tag på andra uppgifter t.ex. data direkt från fordon.

3 Skillnader mot tidigare metod i Steg 1

Framtagandet av körsträckor görs med ett antal SAS-program. Programmen för Steg 1 har skrivits om för att effektivisera beräkningen av körsträckor. Vissa fel och möjliga förbättringar har upptäckts under arbetets gång. De viktigaste förändringarna är:

- Maximal daglig körsträcka var i gamla metoden obegränsad men sätts nu till 60 mil per dag, för samtliga fordonsslag. Ytterst få objekt av varje fordonsslag påverkas av denna maxgräns.
- Ett relativt stort antal fordon var med gamla metoden felaktigt klassade som i trafik. Dessa var i själva verket "pågående avställningar" dvs. avställda fordon som sedan avregistrerades – skrotades eller exporterades – under året. Dessa har nu tagits bort och räknas som ej i trafik. Påverkan av detta är en minskning av antal fordon i trafik för samtliga fordonsslag (Tabell 3.2).

Nedan visas ett exempel – personbilar exempelåret 2024 – på hur antal fordon i trafik, någon gång under året, förändrats från gamla till nya metoden (Tabell 3.1). Av samtliga 6,6 miljoner personbilar – i trafik samt avställda – har en stor majoritet varit i trafik någon gång under året enligt både gamla och nya metoden. En enda bil har tillkommit som i trafik jämfört med tidigare men, medan drygt 140 000 bilar har försvunnit ur trafik. Detta är de "pågående avställningarna" som nämnts ovan. Med gamla metoden var 87 procent av personbilarna i trafik någon gång under året och med nya metoden 85 procent. Fordon som inte är i trafik under året ingår inte i statistiken *Körsträckor*.

Tabell 3.1. Personbilar i trafik resp. ej i trafik enligt gamla och nya metoden. Antal och andel i procent, exempelåret 2024.

		I trafik enligt nya metoden		
		Ja	Nej	Totalt
I trafik enligt gamla metoden	Ja	5 653 625 (85%)	141 111 (2%)	5 794 736 (87%)
	Nej	1 (0,0%)	849 354 (13%)	849 355 (13%)
	Totalt	5 653 626 (85%)	990 465 (15%)	6 657 939 (100%)

Sammanfattningsvis för alla fordonsslag är den stora majoriteten av fordonen klassade i trafik eller inte på samma sätt med gamla och nya metoden (Tabell 3.1). Det dominerande undantaget är de "pågående avställningar" nämnda ovan. Antal fordon i trafik har minskat för alla fordonsslag, med mellan 2 och 5 procent med den nya metoden (se Tabell 3.2).

Tabell 3.2. Antal fordon i trafik med gamla respektive nya metoden, samt skillnad i procent. Exempelåret 2024.

Fordonsslag / Metod	Gamla metoden	Nya metoden	Skillnad, %
Personbilar	5 794 736	5 653 626	-2,4%
Lätta lastbilar	735 048	711 714	-3,2%
Tunga lastbilar	104 156	99 899	-4,1%
Bussar	17 316	16 478	-4,8%
Motorcyklar	378 411	361 625	-4,4%

Efter korrigeringar och förbättringar beskrivna i kapitlet, får vi nedanstående fördelning av fordon 2024 med/utan en beräknad körsträcka i Steg 1, med gamla respektive nya metoden. Statistiken *Körsträckor* som redovisas för ett referensår bygger på mellan 14 procent (bussar) och 55 procent (motorcyklar) *skattade* uppgifter. Detta tillför osäkerhet till uppgifterna. Tyvärr har vi idag ingen möjlighet presentera något mått på osäkerheten. Som vi kan se i Tabell 3.3 så ger den nya metoden ett något minskad andel skattade körsträckor, förutom för motorcyklar (Tabell 3.3).

Tabell 3.3. Andel av alla fordon i trafik med observerad körsträcka i Steg 1 respektive skattad körsträcka i Steg 2. Procent, exempelåret 2024.

Fordonsslag	Gamla metoden		Nya metoden	
	Observerad körsträcka, %	Skattad körsträcka, %	Observerad körsträcka, %	Skattad körsträcka, %
Personbilar	73	27	74	26
Lätta lastbilar	66	34	69	31
Tunga lastbilar	78	22	79	21
Bussar	85	15	86	14
Motorcyklar	46	54	45	55

För personbilar år 2024 med den gamla metoden, hade 73 procent av alla personbilar i trafik en observerad körsträcka från Steg 1, dvs. resterande 27 procent skattades i Steg 2. I den nya metoden har 74 procent en observerad körsträcka dvs. andelen fordon med en observerad körsträcka har ökat något och således har andelen som skattas minskat.

En *minskning* av andelen fordon med skattad körsträcka gäller samtliga fordonsslag utom motorcyklar. I princip hela denna förbättring – färre körsträckor behöver skattas – förklaras av att fordon som tidigare var felaktigt klassade som i trafik ("pågående avställningar" som nämns ovan) nu har tagits bort. Bland dessa fordon var nämligen nära nog 100 procent skattade.

4 Beskrivning av Steg 2

I Steg 1 *beräknar* vi körsträckor för de fordon det är möjligt för och i Steg 2 *skattas* körsträckor för de fordon som saknar körsträcka. Att fordon saknar körsträcka i Steg 1 gick vi igenom i kapitel 2, men i sammanfattning beror det på något av följande:

- Fordonet inte har besiktats inom "fönstret" 1 januari år t – 28 februari år $t+1$ (MC 1 januari år t till 15 augusti år $t+1$, se Figur 2.1).
- Fordonet har en orealistisk körsträcka i Steg 1 som inte har kunnat korrigeras på något tillfredställande sätt.
- Fordonet har varit i trafik under aktuellt år, har besiktats en eller flera gånger men har en körsträcka lika med noll.

4.1 Indata till Steg 2

I Steg 2 använder vi följande indata

- fordonsegenskaper från Vägtrafikregistret med vissa tillägg från företagsdatabasen, samma som i Steg 1
- beräknade körsträckor från Steg 1 (se kapitel 2)
- en indikator för om fordonet har en observerad körsträcka från Steg 1 eller ej
- antal dagar i trafik under aktuellt år.

4.2 Imputeringsgrupper i Steg 2

Den metod som används för att skatta körsträckor baseras på fordon med godkända körsträckor i Steg 1. Vi antar att fordon med specifika egenskaper som inte har besiktats, kör i genomsnitt lika långt per dag som de fordon med samma egenskaper och som har besiktats.

Att använda information från vissa (besiktade) fordon för att uppskatta körsträckan för andra liknande (men obesiktade) fordon, kallas *imputering*. I syfte att skapa delgrupper av alla fordon som är mer lika varandra, skapas imputeringsgrupper. I Steg 2 delas alla fordon i trafik upp i gemensamt uttömmande och ömsesidigt uteslutande *imputeringsgrupper*. Det innebär att varje enskilt fordon tillhör en och endast en grupp. Gruppindelningen baseras på ett antal bakgrundsvariabler – imputeringsvariabler – hos fordonet och/eller dess ägare. Vi antar att alla fordon i en grupp har liknande körmönster. Ett exempel är att drivmedel är en imputeringsvariabel. Det finns som mest 8 olika bränslen (se Bilaga 1). Hur många av dessa som i realiteten kan användas varierar. Vi ska senare se att för personbilar utom taxi används alla 8 drivmedel för att skapa imputeringsgrupper, medan för taxibilar som är mindre varierande med avseende på drivmedel används endast 3 bränslen för att skapa imputeringsgrupper (diesel, el och övrigt).

De fordon som saknar en observerad körsträcka från Steg 1 får samma *dagliga körsträcka* som medelvärdet bland dem i samma grupp som har en körsträcka från Steg 1. I ett enkelt exempel bildar tunga personbilar som går på diesel en grupp; "tung bilar med dieseldrift". "Tunga bilar med dieseldrift" som har mätarställningsuppgifter nog att beräkna en körsträcka i Steg 1, får alla sina individuellt beräknade körsträckor.

Fordon i gruppen "tung bilar med dieseldrift" som saknar körsträcka från Steg 1, får i Steg 2 en skattad daglig körsträcka som är samma som genomsnittet för gruppen "tung bilar med dieseldrift" som har en körsträcka från Steg 1. I realiteten används betydligt fler imputeringsvariabler för varje grupp, en fullständig redogörelse finns i Bilaga 1.

I den tidigare metoden användes i princip manuellt framtagna imputeringsvariabler och imputeringsgrupper. I den nya metoden görs motsvarande grupperingar via optimering. Vi har använt ett så kallat regressionsträd som rent praktiskt beräknats med hjälp av programmet SAS procedur HPSPLIT. Vi har bestämt vilka variabler som ska övervägas för imputeringen, variabler man kan se är viktiga för att fånga variationer i körsträcka; fordonets ålder, dess totalvikt, vissa ägaruppgifter etcetera.

Med hjälp av ett regressionsträd optimeras vilka variabler som ska vara med i imputeringen samt deras intervaller om de är kontinuerliga som t.ex. fordonsvikt. Intervallerna justeras därefter manuellt för att hamna på mer jämna tal. Om t.ex. imputering av personbilar optimeras till att använda tre intervaller för fordonets totalvikt, under 1 122 kg, 1 123–2 433 kg och över 2 433 kg, då justeras intervallen till t.ex. -1 100 kg, 1 101–2 500 kg och 2 501+ kg.

Optimeringen i regressionsträdet tillför imputeringsvariabler och intervallindelning av dessa, så länge som variablerna tillför någon information för att fånga skillnader i daglig körsträcka. Optimeringen tar hänsyn till krav vi satt att varje imputeringsgrupp av fordon måste innehålla minst 50 individuella fordon med en observerad körsträcka från Steg 1.

De olika fordonsslagen personbilar, lätta lastbilar, tunga lastbilar, bussar och motorcyklar behandlas på motsvarande sätt när vi definierar imputeringsvariabler och deras intervallindelning. Samtliga fordon delas först upp i tre huvudgrupper, vilket gjordes även med den tidigare metoden;

- *Avregistrerade* under året dvs. fordon som varit i trafik minst en dag under aktuellt år men sedan avregistrerats dvs. antingen skrotats eller exporterats.
- *Direktimporterade* under året.
- *Övriga fordon* inklusive de nyaste som ofta ännu inte hunnit besiktas.

Det finns en hierarki mellan grupperna såtillvida att de fordon som är *både* avregistrerade under året och direktimporterade, de klassas som avregistrerade. Detta berör bara ett fåtal fordon.

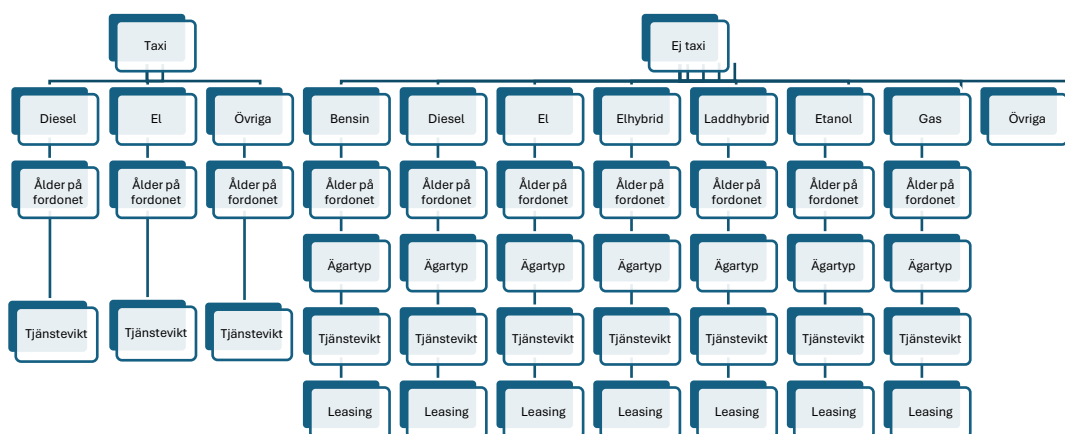
Den tredje gruppen – *Övriga fordon* – är störst (93 procent av alla personbilar i trafik) och har lägst andel skattade körsträckor (23 procent). Andelen som saknar beräknad körsträcka från Steg 1 är högst för gruppen *Avregistrerade under året*; hela 75 procent måste skattas i Steg 2 (Tabell 4.1).

Tabell 4.1. Fordon per huvudgrupp samt fördelning av observerad respektive skattad körsträcka. Personbilar exempelåret 2024.

Huvudgrupp av fordon	Andel av alla fordon i trafik, procent	Har en observerad körsträcka i Steg 1	Måste skattas i Steg 2	Andel skattade, procent
Avregistrerade dvs. skrotade eller exporterade under året	3	40 679	120 920	75
Direktimporterade under året	4	128 318	99 454	44
Övriga fordon inklusive nya fordon	93	4 036 695	1 227 560	23
Samtliga fordon i trafik	100	4 205 692	1 447 934	26

För enkelhetens skull beskriver vi fortsatt metoden för personbilarna. Det finns en detaljerad redovisning av imputeringsvariablerna och deras intervaller i Bilaga 1.

Alla personbilar delas upp i tre huvudgrupperna (Tabell 4.1) och därefter delas de upp i taxi respektive ej taxi (Figur 4.1). Bilar med yrkestillstånd för taxi (knappt 0,5 procent av alla personbilar i trafik) används väldigt annorlunda mot övriga personbilar. Taxibilarnas årliga körsträcka är nästan sex gånger så lång som för övriga personbilar. Därefter delas personbilarna upp efter bränsle, ålder på fordonet, ägartyp (bara icke-taxi) och tjänstevikt i kg. Slutligen delas icke-taxi in efter huruvida fordonet är ett leasingfordon eller ej.



Figur 4.1. Schematisk bild på imputeringsgrupper för personbilar.

Anm: Samtliga fordon är först uppdelade i de tre huvudgrupperna Avregistrerade, Direktimporterade samt Övriga, vilket inte syns i figuren.

Vid varje nivå i regressionsträdet kontrolleras om det finns minst 50 fordon med en körsträcka från Steg 1 i varje imputeringsgrupp. När indelning av taxibilar gjorts med avseende på bränsle så har det funnits färre än 50 bilar i t.ex. gruppen av gasbilar och de inkluderas därmed i Övriga drivmedel. Finns det celler i trädet med färre än 50 observationer i underlaget, då slås den ihop med närliggande grupp. Ingen grupp ska ha färre än 50 fordon med observerad körsträcka från Steg 1. Så här fortsätter man tills hela trädet använts.

I Tabell 4.2 visas en schematisk sammanfattning av vilka variabler som används för de olika fordonsslagen. I Bilaga 1 finns detaljerad beskrivning av vilka imputeringsvariabler som används för respektive fordonsslag. Samma variabler och samma intervaller för fordonens ålder, fordonets vikt etc. används för samtliga år 2023, 2024, 2025 och åren som kommer. Vår avsikt är att om några år utvärdera metoden och se om variabler eller intervaller behöver justeras för att bäst fånga variationen i dagliga körsträckor.

Tabell 4.2. Imputeringsvariabler per fordonsslag.

	Personbilar - ej taxi	Personbilar - taxi	Lätta lastbilar	Tunga lastbilar	Bussar	Motor- cyklar
Huvudgrupp	X	X	X	X	X	X
Drivmedel	X	X	X	X	X	X
Ålder på fordonet	X	X	X	X	X	X
Ägarkategori	X					X
Tjänstevikt	X	X	X	X		
Leasing (ja/nej)	X					
Karosseri			X	X		
Yrkesmässig trafik (ja/nej)			X	X		
Längd på fordonet					X	
Totalvikt					X	
Antal passagerare					X	
Cylindervolym						X

Anm: Se en detaljerad redovisning av imputeringsvariablerna och deras intervaller i Bilaga 1.

Det kommer vara "luckor" i trädet så tillvida att vi inte tillåter grupper om mindre än 50 observationer. Totalt finns data för flera tusen imputeringsgrupper för personbilar, men betydligt färre innehåller observationer (Tabell 4.3).

Tabell 4.3. Antal potentiella imputeringsgrupper samt antalet med observationer i, enligt den nya metoden. År 2025, motorcykel år 2024.

	Potentiellt antal imputeringsgrupper	Imputeringsgrupper med observationer
Personbilar – taxi	378	39
Personbilar – övriga	6 048	983
Lätta lastbilar	2 268	202
Tunga lastbilar	2 268	213
Bussar	7 776	107
Motorcyklar	4 914	151

5 Skillnader mot tidigare metod i Steg 2

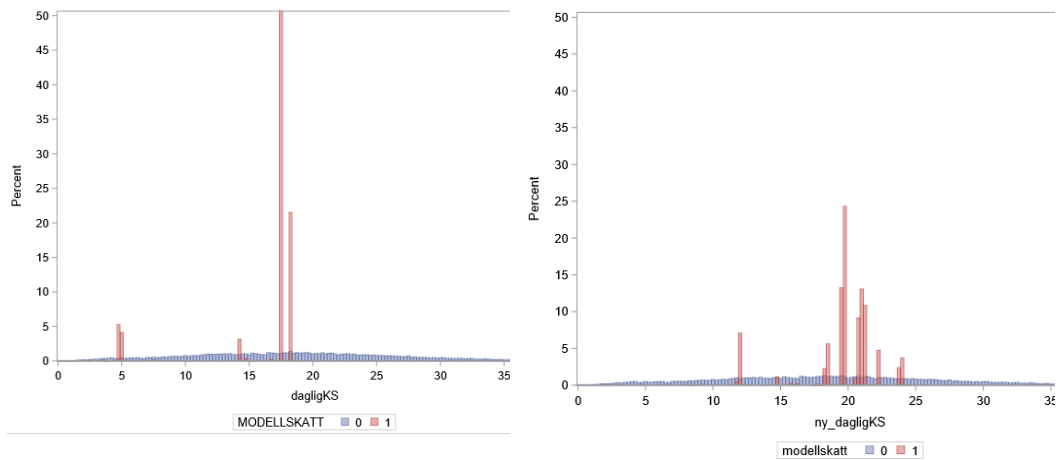
Tidigare användes för de skattade körsträckorna en så kallad *geometrisk* medelvärdesimputation dvs. daglig körsträcka logaritmerades. Fordon utan beräknad körsträcka i Steg 1 fick en skattad logaritmerad daglig körsträcka i Steg 2, samma som genomsnittlig logaritmerad daglig körsträcka i dess imputeringsgrupp. Denna dagliga körsträcka antilogaritmerades och multiplicerades med antal dagar i trafik under referensåret, vilket gav fordonets skattade körsträcka för referensåret.

Logaritmering/antilogaritmering innebär att man introducerar bias i form av systematisk *underskattning* av körsträckorna. Den nya metoden använder i stället en *aritmetisk* medelvärdesimputation, där den dagliga körsträckan imputeras utan logaritmering. Detta ger en väntevärdesriktig skattning.

Förutom förändring från geometriskt medelvärde till aritmetiskt är följande förändringar gjorda:

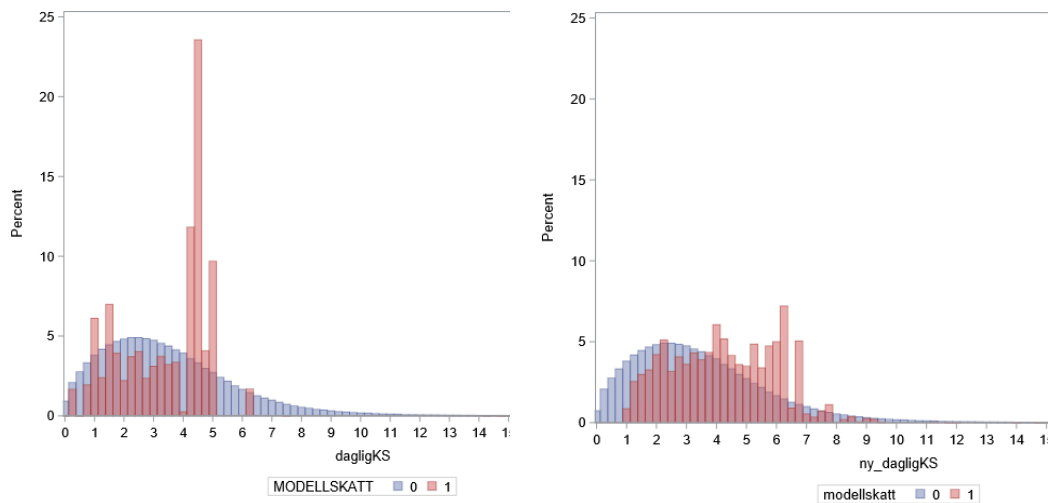
1. Antal fordon i trafik minst en dag under aktuellt år har korrigerats i den nya metoden. Tidigare inkluderades felaktigt fordon som var avställda och sedan skrotades under året. Nu är antal fordon i trafik *färre* än tidigare i samtliga fordonsslag; 2-5 procent färre (Tabell 3.2).
2. Vi inkluderar fler stratifieringsvariabler i den nya metoden och även mer information när samma variabler används. I den gamla metoden användes t.ex. för personbilar endast två grupperingar av drivmedel – bensin och diesel – där övriga drivmedel inkluderades i antingen bensin eller diesel. Nu används i stället samtliga drivmedel som vi publicerar officiell statistik för. Imputeringsvariablerna i den nya metoden visas i sin helhet i Bilaga 1.

Då fler imputeringsvariabler och fler delgrupper bland imputeringsvariablerna (bl.a. fler bränslen) används i den nya metoden, så finns större spridning än tidigare i de skattade körsträckorna. För taxibilar t.ex. – ungefär 22 000 fordon i trafik år 2024 – fanns i tidigare metoden ett fåtal skattade värden av daglig körsträcka ("spikar") på grund av relativt få imputeringsvariabler. I nya metoden är det fortfarande vissa diskreta värden som åsätts taxibilar som saknar körsträcka, men det är inte lika få och höga "spikar" som tidigare. (Figur 5.1).



Figur 5.1. Andel taxibilar fördelade efter daglig körsträcka, observerad (blå staplar) respektive skattad körsträcka (röda staplar). Gamla metoden (vänster) respektive nya metoden (höger), exempelåret 2024.

Personbilar exklusive taxi är så otroligt många fler fordon än taxi ovan, så "spikarna" blir mindre framträdande både i den gamla metoden och den nya metoden (Figur 5.2). Som vi kan se nedan så har de *skattade* dagliga körsträckorna i den nya metoden en tydlig tyngdpunkt till *höger* om fördelningen av de *observerade* dagliga körsträckorna. Detta beror på att bland de skattade personbilarna finns många väldigt unga (oftast obesiktade) fordon och yngre fordon kör, allt annat lika, längre per dag än äldre (Figur 2.2).



Figur 5.2. Andel personbilar exklusive taxi fördelade efter daglig körsträcka, observerad (blå staplar) respektive skattad körsträcka (röda staplar). Gamla metoden (vänster) respektive nya metoden (höger), exempelåret 2024.

6 Nya metodens påverkan på statistiken om körsträckor

Som beskrivits ovan har vi gjort vissa korrigeringar och justeringar i Steg 1 (kapitel 2) och använt en något annorlunda metod med fler imputeringsvariabler i Steg 2 (kapitel 4). Förändringarna i Steg 2 är de som påverkar mest, både i storlek och i betydelse för statistiken. Med fler imputeringsvariabler och med fler imputeringsgrupper, kommer vi att kunna publicera mer rättvisande statistik bland annat per drivmedel, något som är efterfrågat.

Det finns en utförlig tabellbilaga till metodrapporten som visar på hur den nya metoden påverkar statistiken om körsträckor (Bilaga 2). Skillnaderna sammanfattas i detta kapitel.

Antal fordon i trafik har i den nya metoden *minskat* för samtliga fordonsslag samtidigt som den genomsnittliga körsträckan har *ökat* för samtliga fordonsslag. Beroende på relationen mellan den genomsnittliga körsträckans förändring och hur antal fordon i trafik förändrats, har den totala körsträckan ökat (för personbilar och lätta lastbilar) eller minskat (övriga fordonsslag, Tabell 6.1).

Tabell 6.1. Sammanfattning av skillnaden mellan körsträckor enligt ny vs. gammal metoden, procent. Exempelåret 2024.

Fordonsslag	Total körsträcka	Antal fordon i trafik	Genomsnittlig körsträcka
Personbilar	+3,9	-2,4	+6,5
Lätta lastbilar	+5,2	-3,2	+8,6
Tunga lastbilar	-2,2	-4,1	+2,0
Bussar	-2,8	-4,8	+2,1
Motorcyklar	-1,0	-4,4	+3,6

Den genomsnittliga körsträckan under år 2024 och skillnaden mellan den gamla och nya metoden visas i Tabell 6.2. Att den genomsnittliga körsträckan per fordon har ökat beror i princip uteslutande på att den dagliga körsträckan har ökat. Dagliga körsträckan har ju multiplicerats med antal dagar i trafik under aktuellt år. Antal dagar i trafik är i princip oförändrat mot tidigare metod, förutom marginella förändringar för ett fåtal fordon. Att den dagliga körsträckan ökat beror sammantaget på att den tidigare systematiska underskattningen avlägsnats samt att vi använder fler imputeringsvariabler, fler intervaller inom variablerna samt har gjort korrigeringar av vissa felaktigheter.

Tabell 6.2. Genomsnittliga körsträckor enligt den gamla metoden och den nya. Per fordonsslag, mil per fordon exempelåret 2024.

Fordonsslag	Gamla metoden, mil	Nya metoden, mil	Skillnad, %
Personbilar	1 141	1 216	+6,5
Lätta lastbilar	1 303	1 416	+8,6
Tunga lastbilar	4 006	4 086	+2,0
Bussar	5 521	5 639	+2,1
Motorcyklar	173	180	+3,6

Genomsnittlig årlig körsträcka för personbilar ökade för år 2024 med metodbytet från 1 141 till 1 216 mil (+6,5 procent). Om vi delar upp bilarna per drivmedel så framträder en spridning i påverkan av metodbytet (Tabell 6.3).

Samtliga drivmedel ökar sin genomsnittliga körsträcka men det är de *laddbara* bilarna – elbilar samt laddhybrider – som ökar sina medelkörsträckor mest när vi går över till den nya metoden.⁷

Tabell 6.3. Genomsnittliga körsträckor enligt gammal metod och ny metod. Personbilar per drivmedel, mil, exempelåret 2024.

Drivmedel	Gammal metod, mil	Ny metod, mil	Skillnad, %
Bensin	868	924	+6,5
Diesel	1 419	1 467	+3,4
El	1 390	1 589	+14,3
Elhybrid	1 393	1 480	+6,2
Laddhybrid	1 499	1 693	+12,9
Etanol	968	985	+1,8
Gas	1 478	1 536	+3,9
Övriga drivmedel	774	899	+16,1
Samtliga personbilar	1 141	1 216	+6,5

Anm: Övriga drivmedel är motorgas, gengas, vätgas eller okänt drivmedel.

De totala körsträckorna har ökat för personbilar och lätta lastbilar, men minskat för tunga lastbilar, bussar och motorcyklar (Tabell 6.4).

⁷ Vi bortser i stort sett från Övriga drivmedel – en mycket liten grupp av drivmedlen motorgas, gengas, vätgas eller okänt.

Tabell 6.4. Totala körsträckor enligt gammal metod och ny metod. Per fordonsslag, miljoner mil exempelåret 2024.

Fordonsslag	Gamla metoden, miljoner mil	Nya metoden, miljoner mil	Skillnad, %
Personbilar	6 615	6 872	+3,9
Lätta lastbilar	958	1 008	+5,2
Tunga lastbilar	417	408	-2,2
Bussar	96	93	-2,8
Motorcyklar	66	65	-1,0
Totalt	8 151	8 446	+3,6

Om vi delar upp statistiken på personbilar per drivmedel så får vi resultatet enligt Tabell 6.5. Vi kan se att skillnaden är genomgående en högre nivå på körsträckorna med den nya metoden. Samtliga drivmedel ökar sin samlade körsträcka (utom gas som minskar marginellt), och allra mest ökar de laddbara bilarna – elbilar och laddhybrider – sin samlade körsträcka. De laddbara bilarnas *andel* av totala körsträckan för personbilar ökar från 16 till 18 procent med metodbytet (exempelåret 2024).

Tabell 6.5. Totala körsträckor enligt gammal metod och ny metod. Personbilar per bränsle, miljoner mil, exempelåret 2024.

Bränsle	Gamla metoden, miljoner mil	Nya metoden, miljoner mil	Skillnad, %
Bensin	2 421	2 494	+3,0
Diesel	2 557	2 596	+1,5
El	556	626	+12,7
Elhybrid	307	325	+5,8
Laddhybrid	534	591	+10,7
Etanol	180	181	+0,3
Gas	60	60	-0,3
Övriga drivmedel	<0,5	<0,5	+12,9
Samtliga personbilar	6 615	6 872	+3,9

Anm: Övriga drivmedel är motorgas, gengas, vätgas eller okänt drivmedel.

Vi har också jämfört körsträckor per ägandekategori, före och efter metodbytet (se Bilaga 2, Tabell 6). Det tydligaste skillnaden är att totala körsträckor och genomsnittliga körsträckor ökar betydligt mer för personbilar med juridiska ägare jämfört med fysiska ägare. Förklaringen är att juridiskt äga personbilar i genomsnitt är yngre och yngre bilar kör längre sträckor, allt annat lika. De nya bilarna representeras bättre i den nya metoden (se Figur 5.2).

Referenser

- SCB (2003a). Kvalitetsbeskrivning av besiktningsdata från AB Svensk Bilprovning. [Körsträckor under 2001 - Preliminära resultat och metod. SCB. Underlag. Rapport 2003:3](#)
- (SCB, 2003b). Körsträckor under 2001 – Preliminära resultat och metod. [Kvalitetsbeskrivning av besiktningsdata från AB Svensk Bilprovning. SCB. Underlag. Rapport 2003:3](#)
- (SCB, 2003c). Kvalitetsbeskrivning av besiktningsdata från AB Svensk Bilprovning – PERSONBILAR [Kvalitetsbeskrivning av besiktningsdata från AB Svensk Bilprovning. Personbilar. SCB. Underlag. Rapport 2003:3](#)
- (SCB, 2003d). Kvalitetsbeskrivning av besiktningsdata från AB Svensk Bilprovning – BUSSAR [Kvalitetsbeskrivning av besiktningsdata från AB Svensk Bilprovning. Bussar. SCB. Underlag. Rapport 2003:3](#)
- (SCB 2003e). Kvalitetsbeskrivning av besiktningsdata från AB Svensk Bilprovning – LASTBILAR [Kvalitetsbeskrivning av besiktningsdata från AB Svensk Bilprovning. Lastbilar. SCB. Underlag. Rapport 2003:3](#)
- (SCB 2003f). Utveckling av körsträckedatabasen. [Utveckling av körsträckedatabasen. SCB. Underlag. Rapport 2003:3](#)
- SCB (2003g). Körsträckedatabas - En databas med koppling till Fordonsregistret för beräkning av körsträckor [Körsträckedatabas. En databas med koppling till Fordonsregistret för beräkning av körsträckor. SCB. Underlag. Rapport 2003:3](#)
- SCB (2005). Evaluering av körsträckeberäkningar för motorcyklar (2005-02-24). Opublicerad, finns i Trafikanalys diarium.
- Trafikanalys (2011). Reviderad metod för beräkning av körsträckor – nya data för vägtrafiken 1999-2009. Trafikanalys PM 2011:4. [Reviderad metod för beräkning av körsträckor - nya data för vägtrafiken 1999-2009](#)
- Trafikanalys (2025). Körsträckor – Kvalitetsdeklaration. [Kvalitetsdeklaration Körsträckor 2024](#)

Bilaga 1. Imputeringsvariabler

FORDONSSLAG / Variabel	Specifikation av variabeln	FORDONSSLAG / Variabel	Specifikation av variabeln
PERSONBILAR - EJ TAXI		PERSONBILAR - TAXI	
Huvudgrupp	Avregistrerade Direktimporterade Övriga	Huvudgrupp	Avregistrerade Direktimporterade Övriga
Drivmedel	Bensin Diesel El Elhybrid Laddhybrid Etanol Gas Övriga (motorgas, gengas, vätgas eller okänt)	Drivmedel	Diesel El Övriga
Ålder på fordonet	≤3 år	Ålder på fordonet	≤3 år
<i>Ålder på fordonet = referensår-årsmodell</i>	4-5 år 6-10 år 11-15 år 16-20 år 21+ år	<i>Ålder på fordonet = referensår-årsmodell</i>	4-5 år 6-10 år 11-15 år 16-20 år 21+ år
Ägarkategori	Juridisk person Fysisk person max 60 år gammal Fysisk person över 60 år gammal		
Tjänstevikt	≤ 1 000 kg 1 001 - 1 250 kg 1 251 - 1 500 kg 1 501 - 1 750 kg 1 751 - 2 000 kg 2 000 - 2 250 kg > 2 250 kg	Tjänstevikt	≤ 1 000 kg 1 001 - 1 250 kg 1 251 - 1 500 kg 1 501 - 1 750 kg 1 751 - 2 000 kg 2 000 - 2 250 kg > 2 250 kg
Leasing	Ja Nej		
LÄTTA LASTBILAR		TUNGA LASTBILAR	
Huvudgrupp	Avregistrerade Direktimporterade Övriga	Huvudgrupp	Avregistrerade Direktimporterade Övriga
Drivmedel	Diesel El Övriga	Drivmedel	Diesel El Övriga
Ålder på fordonet	≤3 år	Ålder på fordonet	≤3 år
<i>Ålder på fordonet = referensår-årsmodell</i>	4-5 år 6-10 år 11-15 år 16-20 år > 20 år	<i>Ålder på fordonet = referensår-årsmodell</i>	4-5 år 6-10 år 11-15 år 16-20 år > 20 år
Karosseri	Flakbilar Skåpbilar Timmerbilar Tankbilar Dragbilar Utbytbara Övriga	Karosseri	Flakbilar Skåpbilar Timmerbilar Tankbilar Dragbilar Utbytbara Övriga
Yrkesmässig trafik	Ja <i>Fordonet har tillstånd för yrkesmässig godstrafik</i> Nej	Yrkesmässig trafik	Ja <i>Fordonet har tillstånd för yrkesmässig godstrafik</i> Nej
Tjänstevikt	≤ 2 000 kg 2 001 - 2 500 kg > 2 500 kg	Tjänstevikt	≤ 5 000 kg 5 001 - 10 000 > 10 000 kg

BUSSAR		MOTORCYKLAR	
Huvudgrupp	Avregistrerade	Huvudgrupp	Avregistrerade
	Direktimporterade		Direktimporterade
	Övriga		Övriga
Drivmedel	Diesel	Drivmedel	Bensin
	El		El
	Övriga		Övriga
Ålder på fordonet	≤3 år	Ålder på fordonet	≤3 år
<i>Ålder på fordonet = referensår-årsmodell</i>	4-5 år	<i>Ålder på fordonet = referensår-årsmodell</i>	4-5 år
	6-10 år		6-10 år
	11-15 år		11-15 år
	16-20 år		16-20 år
	> 20 år		> 20 år
Längd på fordonet	≤700 cm	Ägarkategori	Juridisk person
	701-1 350 cm		Fysisk person max 60 år gammal
	1 351-1 500 cm		Fysisk person över 60 år gammal
	>1 500 cm		
Totalvikt	≤ 10 000 kg	Cylindervolym, cc	< 500
	10 001 - 20 000 kg		500-749
	> 20 000 kg		750-999
			1 000-1 249
Antal passagerare	< 10		1 250-1 499
	10-19		≥ 1 500
	20-29		Okänt
	30-39		
	40-49		
	50-59		
	60-69		
	70-79		
	80-89		
	90-99		
	100-109		
	≥110		

Bilaga 2. Skillnader i statistiken vid byte av metod

Innehåll / Content

Antal fordon med observerad respektive skattad körsträcka

[Tabell 1. Antal fordon med observerad körsträcka, skattad körsträcka samt andel som skattas. Per fordonsslag, med gammal resp. ny metod. Åren 2023–2025.](#)

Total körsträcka, antal fordon och genomsnittlig körsträcka

[Tabell 2. Total körsträcka \(mil\) för olika fordonsslag, enligt gammal respektive ny metod samt procentuell skillnad. Åren 2016–2025 respektive 2023–2025.](#)

[Tabell 3. Antal fordon i trafik under året, för olika fordonsslag, enligt gammal respektive ny metod samt procentuell skillnad. Åren 2016–2025 respektive 2023–2025.](#)

[Tabell 4. Genomsnittlig körsträcka \(mil\) för olika fordonsslag, enligt gammal respektive ny metod samt procentuell skillnad. Åren 2016–2025 respektive 2023–2025.](#)

Per typ av drivmedel

[Tabell 5*. Körsträcker \(mil\), antal fordon och genomsnittlig körsträcka \(mil\), enligt gammal resp. ny metod samt procentuell skillnad. Per typ av drivmedel, år 2024.](#)

[Tabell 5A. Personbilar](#)

[Tabell 5B. Lätta lastbilar](#)

[Tabell 5C. Tunna lastbilar](#)

[Tabell 5D. Bussar](#)

[Tabell 5E. Motorcyklar](#)

Per typ av ägare

[Tabell 6*. Körsträcker \(mil\), antal fordon och genomsnittlig körsträcka \(mil\), enligt gammal resp. ny metod samt procentuell skillnad. Per typ av ägare och typ av trafik/buss, år 2024.](#)

[Tabell 6A. Personbilar](#)

[Tabell 6B. Lätta lastbilar](#)

[Tabell 6C. Tunna lastbilar](#)

[Tabell 6D. Bussar](#)

[Tabell 6E. Motorcyklar](#)

Number of vehicles with observed and estimated mileage

[Table 1. Number of vehicles with observed mileage, estimated mileage and the proportion estimated. By vehicle type, using the old and new methods respectively. Years 2023–2025.](#)

Total mileage, number of vehicles, and average mileage

[Table 2. Total mileage \(miles\) for different vehicle types, according to the old and new methods, respectively, and the percentage difference. The periods 2016–2025 and 2023–2025, respectively.](#)

[Table 3. Number of vehicles in operation during the year for different vehicle types, according to the old and new methods, respectively, and the percentage difference. The periods 2016–2025 and 2023–2025, respectively.](#)

[Table 4. Average mileage \(km\) for different vehicle types, according to the old and new methods respectively, and the percentage difference. The periods 2016–2025 and 2023–2025 respectively.](#)

Per fuel type

[Table 5*. Mileage \(km\), number of vehicles and average mileage \(km\), according to the old and new methods, and the percentage difference. By fuel type, 2024.](#)

[Table 5A. Passenger cars](#)

[Table 5B. LGVs](#)

[Table 5C. HGVs](#)

[Table 5D. Buses](#)

[Table 5E. Motorcycles](#)

Per type of owner

[Table 6*. Mileage \(miles\), number of vehicles, and average mileage \(miles\), according to the old and new methods, as well as the percentage difference. By owner and type of traffic/bus, 2024.](#)

[Table 6A. Passenger cars](#)

[Table 6B. LGVs](#)

[Table 6C. HGVs](#)

[Table 6D. Buses](#)

[Table 6E. Motorcycles](#)

Definitioner / Definitions

Antal fordon

Statistiken om körsträckor avser kalenderåret och alla fordon som har varit i trafik minst en dag under året. Antalet fordon som varit i trafik minst en dag under året är högre än den uppgift som redovisas i statistiken *Fordon*; i *Fordon* redovisas antalet fordon i trafik per den 31 december.

Enskild näringsidkare

En enskild näringsidkare är en person som själv driver och ansvarar för ett företag. Enligt Bolagsverket är en enskild näringsidkare inte en juridisk person. I statistiken om fordon redovisas dock alla bolagsformer under juridisk person.

Yrkestrafik

Yrkestrafik avser fordon som används i yrkesmässig trafik, det vill säga trafik som utförs åt andra mot betalning. Fordonen har tillstånd för yrkestrafik hos Transportstyrelsen.

Firmabilstrafik

Firmabilstrafik avser transporter för företagets egen räkning, exempelvis grossister och återförsäljare som distribuerar egna varor till sina kunder. Firmabilstrafik omfattar alla företagsägda fordon (inklusive enskilda näringsidkare) som inte har tillstånd för yrkesmässig trafik.

Lastbil

Med lätt lastbil avses lastbil med en totalvikt på högst 3 500 kg, med tung lastbil en totalvikt över 3 500 kg.

Husbil

En personbil klass II kallas ofta för husbil men en husbil kan också vara registrerad som en lastbil. Om husbilen är registrerad som lastbil, finns det andra krav på förarens behörighet, fordonets utrustning samt skatter och avgifter. Det är främst äldre husbilar som registrerats som lastbil och de flesta av dem är avställda. Idag är nära nog 100 procent av de nyregistrerade husbilarna personbil klass II.

Bussklass

För fordon som är inrättade för befordran av fler än 22 passagerare utöver föraren finns följande fordonsklasser enligt föreskrift nr 107 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (beteckning stadsbuss etc. är Trafikanalys egen):

Klass I "Stadsbuss" – Fordon med utrymmen för ståplatspassagerare för att medge frekventa förflyttningar av passagerare.

Klass II "Regionbuss" – Fordon som huvudsakligen är för sittplatspassagerare och som är utformade för att medge befordran av ståplatspassagerare i mittgången och/eller i ett utrymme som inte är större än att det utrymme som upptas för två dubbelsäten.

Klass III "Långfärdsbuss" – Fordon som är utslutande för befordran av sittplatspassagerare.

För fordon som är inrättade för befordran av högst 22 passagerare utöver föraren finns följande fordonsklasser:

Klass A "Mindre stadsbuss" – Fordon utformade för befordran av ståplatspassagerare. Ett fordon i denna klass är utrustat med säten och ska ha utrymme för ståplatspassagerare

Klass B "Mindre långfärdsbuss" – Fordon som inte är utformade för befordran av ståplatspassagerare. Ett fordon i denna klass saknar utrymme för ståplatspassagerare.

Drivmedel

Drivmedel avser det drivmedel som fordonet är registrerat för. Det är inte tvingande att ange flera drivmedel även om fordonet kan drivas med t.ex. både bensin och gas. Vi vet inget om vilket drivmedel som i praktiken används. I den gruppering som används för statistiken används första och andra bränslet enligt nedanstående.

Bensin - fordon som endast har bensin som drivmedel.

Diesel - fordon som har diesel, biodiesel eller dessa i kombination med varandra som drivmedel.

El - fordon som endast har el som drivmedel.

Elhybrid - fordon som har el i kombination med annat bränsle, t.ex. bensin eller diesel, som drivmedel. Elhybrid kan även urskiljas med hjälp av utsläppsklass och/eller elfordon med märkningen el/elhybrid.

Laddhybrid - fordon som är laddningsbara via eluttag och som har el i kombination med annat bränsle, t.ex. bensin eller diesel, som drivmedel. Laddhybrid kan urskiljas med hjälp av utsläppsklass och/eller elfordon med märkningen laddhybrid.

Etanol - fordon som har etanol, E85 eller ED95 som första eller andra drivmedel.

Gas - de fordon som har naturgas, biogas eller metangas som första eller andra drivmedel.

Övriga - motorgas, gengas, vätgas eller okänd.

Elhybrider till skillnad från laddhybrider är elhybrider inte externt laddbara, utan laddas under körning genom att återvinna rörelseenergi. "Vanliga" elhybrider drivs av en förbrännings- och en elmotor. Elmotorns batteri laddas under körning och motorerna samverkar eller driver bilen var för sig.

Mildhybrider drivs med förbränningsmotor och kan inte köras enbart på el. Den tillkommande elmotorn är så pass liten i en mildhybrid att den inte klarar av att driva bilen, utan hjälper förbränningsmotorn och på så sätt minskar bränsleförbrukningen. I statistiken inkluderas mildhybrider i respektive bränsle (framför allt bensin och diesel).

Number of vehicles

The statistics on vehicle kilometres refer to the calendar year and all vehicles that have been in traffic for at least one day during the year. The number of vehicles in traffic at least one day during the year is higher than the figure reported in the statistics *Vehicles*; in *Vehicles* the number of vehicles refers to the number in traffic on a specific date (December 31st).

Sole trader

A sole trader is a person who runs and is responsible for a business. According to the Swedish law, a sole trader is not a legal person/entity. In the statistics on vehicles, however, all types of companies are reported under legal persons.

Transport for hire or reward

Transport for hire or reward refers to vehicles used for commercial purposes, that is, transport services provided to others in exchange for payment. These vehicles are licensed for commercial transport by the Swedish Transport Agency.

Transport on own account

Transport on own account refers to transport carried out on the company's own behalf, such as by wholesalers and retailers who distribute their own goods to their customers. Transport on own account includes all company-owned vehicles (including sole traders) that do not have a license for commercial transport.

Goods vehicles

A light goods (road) vehicle (LGV) has a gross vehicle weight of 3,500 kilograms or less, while a heavy goods (road) vehicle (HGV) has a gross vehicle weight over 3,500 kilograms.

A class II passenger car is often called a motorhome, but a motorhome can also be registered as a lorry. If the motorhome is registered as a lorry, there are other requirements concerning the driver's licence, the vehicle's equipment and taxes and charges. As of 2007, almost all new motorhomes are registered as passenger cars. However, regarding the stock, there are many older motorhomes that are registered as lorries.

Bus categories

For vehicles designed for the carriage of more than 22 passengers in addition to the driver, the following classes of vehicles exist according to Regulation No 107 of the United Nations Economic Commission for Europe (the designation 'city bus' etc. is that of Transport Analysis):

Class I 'City bus' - Vehicle constructed with standing passenger spaces to permit frequent movement of passengers.

Class II 'Regional bus' - Vehicle constructed principally for the carriage of seated passengers and designed to permit the carriage of standing passengers in the gangway and/or in a space not exceeding the space occupied by two double seats.

Class III 'Coach' - Vehicles constructed exclusively for the carriage of seated passengers. For vehicles designed to carry a maximum of 22 passengers in addition to the driver, the following classes of vehicles exist:

For vehicles designed to carry a maximum of 22 passengers in addition to the driver, there are the following vehicle classes:

Class A 'Small city bus' - Vehicles designed to carry standing passengers. A vehicle in this class is equipped with seats and shall have space for standing passengers.

Class B 'Small coach' - Vehicles not designed for the carriage of standing passengers. A vehicle of this class has no space for standing passengers.

Fuels

The registered fuel is stated as fuel 1 and fuel 2, it is not mandatory to state several fuels in the road traffic register even if the vehicle can be powered by e.g. both petrol and gas. Fuel in these statistics says nothing about which fuel is actually used when driving.

Petrol - Vehicles powered by petrol only, including 'mild hybrids' (see below).

Diesel - Vehicles powered by diesel, biodiesel or a combination of both, including mild hybrids (see below).

Electric - Vehicles powered solely by electricity.

Electric hybrid - Vehicles powered by electricity in combination with another fuel, such as petrol or diesel. Hybrid electric vehicles also include those that have "hybrid electric" indicated in the variables emission class and/or electric vehicle. See more below.

Plug-in hybrid - Vehicles that can be charged by plugging into an electrical outlet and that use electricity in combination with another fuel, e.g. petrol or diesel. Plug-in hybrids also include those vehicles with "plug-in hybrid" in the emission class and/or electric vehicle variables.

Ethanol - Vehicles with ethanol, E85 or ED95 as their first or second fuel.

Gas - Vehicles using natural gas, biogas or methane gas as primary or secondary fuel. Vehicles where gas is used as an admixture and which cannot run on 100% gas are reported under the main fuel.

Other - Vehicles running on LPG, CNG, hydrogen or unknown fuel.

Electric hybrids are not externally chargeable - unlike plug-in hybrids - but are charged while driving by recovering kinetic energy. Electric hybrids do not include mild hybrids, which are reported under the main fuel. "Regular" electric hybrids are powered by an internal combustion engine and an electric motor. The electric motor's battery is charged while driving. The motors work together or power the car separately.

Mild hybrids are powered by an internal combustion engine and cannot run solely on electricity. The additional electric motor is so small in a mild hybrid that it cannot drive the car but helps the internal combustion engine, thus reducing fuel consumption.

Tabell 1. Antal fordon med observerad körsträcka, skattad körsträcka samt andel som skattas. Per fordonsslag, med gammal resp. ny metod. Åren 2023–2025.

Table 1. Number of vehicles with observed mileage, estimated mileage and the proportion estimated. By vehicle type, using the old and new methods respectively. Years 2023–2025.

Fordonsslag <i>Vehicle type</i>	År <i>Year</i>	Gammal metod / Old method			Ny metod / New method		
		Observerade <i>Observed</i>	Skattade <i>Estimated</i>	Andel skattade, % <i>Share estimated, %</i>	Observerade <i>Observed</i>	Skattade <i>Estimated</i>	Andel skattade, % <i>Share estimated, %</i>
Personbilar / Passenger cars	2023	4 161 596	1 615 977	28,0%	4 152 062	1 520 494	26,8%
	2024	4 214 643	1 580 093	27,3%	4 205 692	1 447 934	25,6%
	2025	4 248 149	1 515 049	26,3%	4 239 633	1 427 654	25,2%
Lätta lastbilar / LGVs	2023	473 272	245 421	34,1%	473 271	232 944	33,0%
	2024	488 748	246 300	33,5%	488 517	223 197	31,4%
	2025	488 361	235 055	32,5%	488 074	220 657	31,1%
Tunga lastbilar / HGVs	2023	80 582	23 902	22,9%	78 468	22 753	22,5%
	2024	80 957	23 199	22,3%	79 003	20 896	20,9%
	2025	80 809	23 125	22,2%	78 853	20 814	20,9%
Bussar / Buses	2023	14 810	2 566	14,8%	14 324	2 439	14,5%
	2024	14 676	2 640	15,2%	14 101	2 377	14,4%
	2025	14 768	3 303	18,3%	14 097	3 424	19,5%
Motorcyklar / Motorcycles	2023	175 973	197 091	52,8%	166 276	193 353	53,8%
	2024	173 606	204 805	54,1%	164 221	197 404	54,6%
	2025	..	..	..	..	..	..

Tabell 2. Total körsträcka (mil) för olika fordonsslag, enligt gammal respektive ny metod samt procentuell skillnad. Åren 2016–2025 respektive 2023–2025.

Table 2. Total mileage (miles) for different vehicle types, according to the old and new methods, respectively, and the percentage difference. The periods 2016–2025 and 2023–2025, respectively.

Gammal metod / Old method						Ny metod / New method						Procentuell skillnad / Difference in percent					
	Personbilar	Lätta lastbilar	Tunga lastbilar	Bussar	Motorcyklar		Personbilar	Lätta lastbilar	Tunga lastbilar	Bussar	Motorcyklar		Personbilar	Lätta lastbilar	Tunga lastbilar	Bussar	Motorcyklar
	Passenger cars	LGVs	HGVs	Buses	Motorcycles		Passenger cars	LGVs	HGVs	Buses	Motorcycles		Passenger cars	LGVs	HGVs	Buses	Motorcycles
2016	6 717 615 861	880 672 466	408 689 185	98 203 637	71 066 755	2016	..	..	..	..	..	2016	..	..	..	..	..
2017	6 808 195 546	906 673 344	417 208 858	99 463 593	66 774 567	2017	..	..	..	..	..	2017	..	..	..	..	..
2018	6 866 374 264	939 618 081	421 093 690	99 879 373	64 616 300	2018	..	..	..	..	..	2018	..	..	..	..	..
2019	6 714 206 425	932 735 513	417 605 755	99 613 542	65 574 115	2019	..	..	..	..	..	2019	..	..	..	..	..
2020	6 282 377 816	943 099 242	411 537 669	90 891 250	70 015 397	2020	..	..	..	..	..	2020	..	..	..	..	..
2021	6 385 010 928	968 735 746	429 040 333	88 706 875	65 316 217	2021	..	..	..	..	..	2021	..	..	..	..	..
2022	6 485 144 793	967 695 436	437 923 045	92 886 971	65 921 465	2022	..	..	..	..	..	2022	..	..	..	..	..
2023	6 505 712 438	957 073 166	425 092 774	94 913 827	63 244 419	2023	6 763 637 524	1 014 528 265	416 568 570	92 923 250	64 297 571	2023	4,0%	6,0%	-2,0%	-2,1%	1,7%
2024	6 614 670 473	958 093 273	417 208 071	95 594 535	65 596 478	2024	6 872 462 618	1 007 754 285	408 201 464	92 923 410	64 946 973	2024	3,9%	5,2%	-2,2%	-2,8%	-1,0%
2025	6 750 783 460	965 801 400	417 309 036	95 468 821	..	2025	7 042 865 684	1 014 794 539	406 576 079	93 638 724	..	2025	4,3%	5,1%	-2,6%	-1,9%	..

Tabell 3. Antal fordon i trafik under året för olika fordonsslag, enligt gammal respektive ny metod samt procentuell skillnad. Åren 2016–2025 respektive 2023–2025.

Table 3. Number of vehicles in operation during the year for different vehicle types, according to the old and new methods, respectively, and the percentage difference. The periods 2016–2025 and 2023–2025, respectively.

Gammal metod / Old method						Ny metod / New method						Procentuell skillnad / Difference in percent					
	Personbilar	Lätta lastbilar	Tunga lastbilar	Bussar	Motorcyklar		Personbilar	Lätta lastbilar	Tunga lastbilar	Bussar	Motorcyklar		Personbilar	Lätta lastbilar	Tunga lastbilar	Bussar	Motorcyklar
	Passenger cars	LGVs	HGVs	Buses	Motorcycles		Passenger cars	LGVs	HGVs	Buses	Motorcycles		Passenger cars	LGVs	HGVs	Buses	Motorcycles
2016	5 488 070	630 096	98 746	17 240	358 019	2016	..	..	..	..	..	2016	..	..	..	..	..
2017	5 619 968	655 881	100 233	17 337	357 231	2017	..	..	..	..	..	2017	..	..	..	..	..
2018	5 701 798	680 384	101 773	17 172	358 024	2018	..	..	..	..	..	2018	..	..	..	..	..
2019	5 733 321	696 742	102 922	17 750	359 380	2019	..	..	..	..	..	2019	..	..	..	..	..
2020	5 711 535	690 216	101 831	18 357	360 422	2020	..	..	..	..	..	2020	..	..	..	..	..
2021	5 741 625	697 301	102 235	17 837	368 485	2021	..	..	..	..	..	2021	..	..	..	..	..
2022	5 759 366	703 523	103 349	17 544	371 019	2022	..	..	..	..	..	2022	..	..	..	..	..
2023	5 777 573	718 693	104 484	17 376	373 064	2023	5 672 556	706 215	101 221	16 763	359 629	2023	-1,8%	-1,7%	-3,1%	-3,5%	-3,6%
2024	5 794 736	735 048	104 156	17 316	378 411	2024	5 653 626	711 714	99 899	16 478	361 625	2024	-2,4%	-3,2%	-4,1%	-4,8%	-4,4%
2025	5 763 198	723 416	103 934	18 071	..	2025	5 667 287	708 731	99 667	17 521	..	2025	-1,7%	-2,0%	-4,1%	-3,0%	..

Tabell 4. Genomsnittlig körsträcka (mil) för olika fordonsslag, enligt gammal respektive ny metod samt procentuell skillnad. Åren 2016–2025 respektive 2023–2025.

Table 4. Average mileage (km) for different vehicle types, according to the old and new methods respectively, and the percentage difference. The periods 2016–2025 and 2023–2025 respectively.

Gammal metod / Old method						Ny metod / New method						Procentuell skillnad / Difference in percent					
Personbilar	Lätta lastbilar	Tunga lastbilar	Bussar	Motorcyklar		Personbilar	Lätta lastbilar	Tunga lastbilar	Bussar	Motorcyklar		Personbilar	Lätta lastbilar	Tunga lastbilar	Bussar	Motorcyklar	
Passenger cars	LGVs	HGVs	Buses	Motorcycles		Passenger cars	LGVs	HGVs	Buses	Motorcycles		Passenger cars	LGVs	HGVs	Buses	Motorcycles	
2016	1 224	1 398	4 139	5 696	198	2016	..	..	..	..	..	2016	..	..	..	..	..
2017	1 211	1 382	4 162	5 737	187	2017	..	..	..	..	..	2017	..	..	..	..	..
2018	1 204	1 381	4 138	5 816	180	2018	..	..	..	..	..	2018	..	..	..	..	..
2019	1 171	1 339	4 057	5 612	182	2019	..	..	..	..	..	2019	..	..	..	..	..
2020	1 100	1 366	4 041	4 951	194	2020	..	..	..	..	..	2020	..	..	..	..	..
2021	1 112	1 389	4 197	4 973	177	2021	..	..	..	..	..	2021	..	..	..	..	..
2022	1 126	1 375	4 237	5 295	178	2022	..	..	..	..	..	2022	..	..	..	..	..
2023	1 126	1 332	4 068	5 462	170	2023	1 192	1 437	4 115	5 543	179	2023	5,9%	7,9%	1,2%	1,5%	5,5%
2024	1 141	1 303	4 006	5 521	173	2024	1 216	1 416	4 086	5 639	180	2024	6,5%	8,8%	2,0%	2,1%	3,6%
2025	1 171	1 335	4 015	5 293	..	2025	1 243	1 432	4 079	5 344	..	2025	6,1%	7,2%	1,6%	1,2%	..

PERSONBILAR

Tabell 5*. Körsträcker (mil), antal fordon och genomsnittlig körsträcka (mil), enligt gammal resp. ny metod samt procentuell skillnad. Per typ av drivmedel, år 2024.									
Table 5*. Mileage (km), number of vehicles and average mileage (km), according to the old and new methods, and the percentage difference. By fuel type, 2024.									
Tabell 5A. Personbilar									
Table 5A. Passenger cars									
Gammal metod / Old method					Ny metod / New method				
Drivmedel / Fuel	Totalt antal körda mil	Andel, %	Antal fordon	Medelkörsträcka	Drivmedel / Fuel	Totalt antal körda mil	Andel, %	Antal fordon	Medelkörsträcka
	Total mileage	Share, %	No of vehicles	Average mileage		Total mileage	Share, %	No of vehicles	Average mileage
Bensin	2 421 103 027	36,6%	2 790 253	868	Bensin	2 493 732 090	36,3%	2 699 108	924
Diesel	2 556 653 611	38,7%	1 801 280	1 419	Diesel	2 596 191 887	37,8%	1 769 259	1 467
El	556 053 332	8,4%	399 930	1 390	El	626 439 510	9,1%	394 278	1 589
Elhybrid ¹⁾	306 837 573	4,6%	220 287	1 393	Elhybrid	324 631 382	4,7%	219 980	1 480
Laddhybrid	533 604 027	8,1%	355 860	1 499	Laddhybrid	590 652 160	8,6%	348 842	1 693
Etanol	180 433 956	2,7%	186 365	968	Etanol	180 985 122	2,6%	183 663	985
Gas	59 706 287	0,9%	40 401	1 478	Gas	59 515 965	0,9%	38 746	1 538
Övriga	278 659	0,0%	360	774	Övriga	314 501	0,0%	350	899
Totalt	6 614 670 473	100,0%	5 794 736	1 141	Totalt	6 872 462 617	100,0%	5 653 626	1 216
1) Exklusive mildhybrider, se "Definitioner"									
Tabell 5B. Lätta lastbilar									
Table 5B. LGVs									
Gammal metod / Old method					Ny metod / New method				
Drivmedel / Fuel	Totalt antal körda mil	Andel, %	Antal fordon	Medelkörsträcka	Drivmedel / Fuel	Totalt antal körda mil	Andel, %	Antal fordon	Medelkörsträcka
	Total mileage	Share, %	No of vehicles	Average mileage		Total mileage	Share, %	No of vehicles	Average mileage
Bensin	30 675 533	3,2%	56 517	543	Bensin	34 000 331	3,4%	50 576	672
Diesel	886 005 999	92,5%	631 204	1 404	Diesel	924 959 273	91,8%	614 364	1 506
El	21 619 006	2,3%	30 372	712	El	26 702 162	2,6%	30 218	884
Elhybrid ¹⁾	146 921	0,0%	97	1 515	Elhybrid1)	164 146	0,0%	97	1 692
Laddhybrid	528 538	0,1%	671	788	Laddhybrid	690 920	0,1%	671	1 015
Etanol	10 947 415	1,1%	7 309	1 498	Etanol	12 552 346	1,2%	7 257	1 730
Gas	8 125 080	0,8%	8 821	921	Gas	8 642 464	0,9%	8 476	1 020
Övriga	44 782	0,0%	57	786	Övriga	52 641	0,0%	55	957
Totalt	958 093 273	100,0%	735 048	1 303	Totalt	1 007 754 284	100,0%	711 714	1 416
1) Exklusive mildhybrider, se "Definitioner"									
Tabell 5C. Tung lastbilar									
Table 5C. HGVs									
Gammal metod / Old method					Ny metod / New method				
Drivmedel / Fuel	Totalt antal körda mil	Andel, %	Antal fordon	Medelkörsträcka	Drivmedel / Fuel	Totalt antal körda mil	Andel, %	Antal fordon	Medelkörsträcka
	Total mileage	Share, %	No of vehicles	Average mileage		Total mileage	Share, %	No of vehicles	Average mileage
Bensin	407 357	0,1%	1 045	390	Bensin	410 597	0,1%	1 005	409
Diesel	396 270 278	95,0%	98 759	4 012	Diesel	387 824 891	95,0%	94 614	4 099
El	1 996 770	0,5%	964	2 071	El	1 777 768	0,4%	969	1 854
Elhybrid ¹⁾	142 293	0,0%	45	3 162	Elhybrid ¹⁾	141 460	0,0%	42	3 368
Laddhybrid	-	-	-	-	Laddhybrid	-	-	-	-
Etanol	191 099	0,0%	80	2 389	Etanol	233 982	0,1%	64	3 656
Gas	18 187 485	4,4%	3 240	5 613	Gas	17 797 577	4,4%	3 193	5 574
Övriga	12 788	0,0%	23	556	Övriga	15 179	0,0%	22	690
Totalt	417 208 071	100,0%	104 156	4 006	Totalt	408 201 454	100,0%	99 899	4 086
1) Exklusive mildhybrider, se "Definitioner"									
Tabell 5D. Bussar									
Table 5D. Buses									
Gammal metod / Old method					Ny metod / New method				
Drivmedel / Fuel	Totalt antal körda mil	Andel, %	Antal fordon	Medelkörsträcka	Drivmedel / Fuel	Totalt antal körda mil	Andel, %	Antal fordon	Medelkörsträcka
	Total mileage	Share, %	No of vehicles	Average mileage		Total mileage	Share, %	No of vehicles	Average mileage
Bensin	57 267	0,1%	44	1 302	Bensin	168 577	0,2%	35	4 816
Diesel	66 933 110	70,0%	12 817	5 222	Diesel	64 651 460	69,6%	12 180	5 308
El	7 926 865	8,3%	1 478	5 363	El	8 010 050	8,6%	1 470	5 449
Elhybrid/Laddhybrid ¹⁾	907 858	0,9%	163	5 570	Elhybrid/Laddhybrid ¹⁾	906 031	1,0%	162	5 593
Etanol	155 445	0,2%	31	5 014	Etanol	152 952	0,2%	31	4 934
Gas	19 613 054	20,5%	2 782	7 060	Gas	19 033 333	20,5%	2 599	7 323
Övrigt	935	0,0%	1	935	Övrigt	1 007	0,0%	1	1 007
Totalt	95 594 535	100,0%	17 316	5 521	Totalt	92 923 410	100,0%	16 478	5 639
1) I Vägtrafikregistret kan man inte bland bussar skilja elhybrider från laddhybrider. Mildhybrider exkluderas (se vidare "Definitioner").									
Tabell 5E. Motorcyklar									
Table 5E. Motorcycles									
Gammal metod / Old method					Ny metod / New method				
Drivmedel / Fuel	Totalt antal körda mil	Andel, %	Antal fordon	Medelkörsträcka	Drivmedel / Fuel	Totalt antal körda mil	Andel, %	Antal fordon	Medelkörsträcka
	Total mileage	Share, %	No of vehicles	Average mileage		Total mileage	Share, %	No of vehicles	Average mileage
-125	2 837 495	4,3%	21 849	130	-125	2 426 789	3,7%	20 386	119
126 - 600	10 604 716	16,2%	88 334	120	126 - 600	9 337 948	14,4%	81 874	114
601 - 1 000	25 742 869	39,2%	140 716	183	601 - 1 000	26 041 291	40,1%	135 446	192
1 001 -	24 981 975	38,1%	121 782	205	1 001 -	25 351 323	39,0%	118 480	214
Okänd	379 507	0,6%	2 617	145	Okänd	529 894	0,8%	2 484	213
Elfordon	1 049 928	1,6%	3 113	337	Elfordon	1 259 728	1,9%	2 955	426
Totalt	65 596 478	100,0%	378 411	173	Totalt	64 946 973	100,0%	361 625	180

Tabell 6*. Körsträcker (mil), antal fordon och genomsnittlig körsträcka (mil), enligt gammal resp. ny metod samt procentuell skillnad. Per typ av ägare och typ av trafik/buss, år 2024.
Table 6*. Mileage (miles), number of vehicles, and average mileage (miles), according to the old and new methods, as well as the percentage difference. By owner and type of traffic/bus, 2024.

Tabell 6A. Personbilar

Table 6A. Passenger cars

Gammal metod / Old method

Ägare / Owner	Totalt antal körda mil Total mileage	Antal fordon No of vehicles	Medelkörsträcka Average mileage
Fysiska personer	4 747 719 958	4 335 999	1 095
Kvinnor	1 623 537 298	1 501 096	1 082
Män	3 124 182 660	2 834 903	1 102
Juridiska personer	1 866 950 515	1 458 737	1 280
därav enskilda näringsidkare	667 632 739	552 209	1 209
Totalt	6 614 670 473	5 794 736	1 141

Ny metod / New method

Ägare / Owner	Totalt antal körda mil Total mileage	Antal fordon No of vehicles	Medelkörsträcka Average mileage
Fysiska personer	4 839 463 335	4 287 657	1 129
Kvinnor	1 642 062 586	1 495 562	1 098
Män	3 197 400 749	2 792 095	1 145
Juridiska personer	2 032 999 283	1 365 969	1 488
därav enskilda näringsidkare	695 366 530	539 121	1 290
Totalt	6 872 462 618	5 653 626	1 216

Tabell 6B. Lätta lastbilar

Table 6B. LGVs

Gammal metod / Old method

Ägare / Typ av trafik Owner / Type of traffic	Totalt antal körda mil Total mileage	Antal fordon No of vehicles	Medelkörsträcka Average mileage
Juridiska personer	820 713 160	572 596	1 433
därav yrkesmässig trafik	48 798 555	22 947	2 127
i firmabilstrafik	771 914 605	549 649	1 404
Fysiska personer	137 380 113	162 452	846
Totalt	958 093 273	735 048	1 303

Ny metod / New method

Ägare / Typ av trafik Owner / Type of traffic	Totalt antal körda mil Total mileage	Antal fordon No of vehicles	Medelkörsträcka Average mileage
Juridiska personer	866 556 892	561 533	1 543
därav yrkesmässig trafik	58 511 979	22 882	2 567
i firmabilstrafik	808 044 913	538 651	1 500
Fysiska personer	141 197 392	150 181	940
Totalt	1 007 754 284	711 714	1 416

Tabell 6C. Tunga lastbilar

Table 6C. HGVs

Gammal metod / Old method

Ägare/Typ av trafik Owner / Type of traffic	Totalt antal körda mil Total mileage	Antal fordon No of vehicles	Medelkörsträcka Average mileage
Juridiska personer	415 247 125	98 604	4 211
därav yrkesmässig trafik	347 546 166	57 973	5 995
i firmabilstrafik	67 700 960	40 631	1 666
Fysiska personer	1 960 946	5 552	353
Totalt	4 17 208 071	104 156	4 006

Ny metod / New method

Ägare/Typ av trafik Owner / Type of traffic	Totalt antal körda mil Total mileage	Antal fordon No of vehicles	Medelkörsträcka Average mileage
Juridiska personer	406 027 794	94 917	4 278
därav yrkesmässig trafik	338 868 385	57 819	5 861
i firmabilstrafik	67 159 409	37 098	1 810
Fysiska personer	2 173 600	4 962	436
Totalt	408 201 454	99 899	4 086

Tabell 6D. Bussar

Table 6D. Buses

Gammal metod / Old method

Bussklass / Type of bus	Totalt antal körda mil Total mileage	Antal fordon No of vehicles	Medelkörsträcka Average mileage
Stadsbuss (I)	26 039 576	4 633	5 620
Regionbuss (II)	43 225 484	6 401	6 753
Långfärdsbuss (III)	14 284 767	2 548	5 606
Mindre stadsbuss (A)	381 753	119	3 208
Mindre långfärdsbuss (B)	6 484 034	2 415	2 685
Okänd	5 178 923	1 200	4 316
Totalt	95 594 535	17 316	5 521

Ny metod / New method

Bussklass / Type of bus	Totalt antal körda mil Total mileage	Antal fordon No of vehicles	Medelkörsträcka Average mileage
Stadsbuss (I)	25 529 230	4 384	5 823
Regionbuss (II)	42 285 910	6 178	6 845
Långfärdsbuss (III)	13 493 672	2 410	5 599
Mindre stadsbuss (A)	370 416	117	3 166
Mindre långfärdsbuss (B)	6 323 169	2 342	2 700
Okänd	4 921 013	1 047	4 700
Totalt	92 923 410	16 478	5 639

Tabell 6E. Motorcyklar

Table 6E. Motorcycles

Gammal metod / Old method

Ägare / Owner	Totalt antal körda mil Total mileage	Antal fordon No of vehicles	Medelkörsträcka Average mileage
Fysiska personer	53 211 548	305 342	174
Kvinnor	4 880 506	29 145	167
Män	48 331 042	276 197	175
Juridiska personer	12 384 931	73 069	169
Totalt	65 596 478	378 411	173

Ny metod / New method

Ägare / Owner	Totalt antal körda mil Total mileage	Antal fordon No of vehicles	Medelkörsträcka Average mileage
Fysiska personer	53 007 915	295 645	179
Kvinnor	4 869 846	28 142	173
Män	48 138 069	267 703	180
Juridiska personer	11 939 057	65 780	181
Totalt	64 946 973	361 625	180

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 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.

Trafikanalys
trafikanalys@trafa.se
www.trafa.se

Tel 010 414 42 00
Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

