

FORDON 2008
TEMA YRKESTRAFIK

08

ISSN: 1654-9562
ISBN: 91-89586-85-9
STATENS INSTITUT FÖR KOMMUNIKATIONSANALYS, SIKA
ADRESS: AKADEMIGATAN 2
831 40 ÖSTERSUND
TELEFON: 063-14 00 00, FAX: 063-14 00 10
E-POST: SIKA@SIKA-INSTITUTE.SE
WEBBADRESS: WWW.SIKA-INSTITUTE.SE
ANSVARIG UTGIVARE: SAMAN RASHID
FORM OCH LAYOUT: LÖWENBERG MEDIA
TRYCK: EO GRAFISKA, STOCKHOLM 2009

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FÖRORD	3
1 INLEDNING	5
1.1 Fordonsåret 2008	6
2 YRKESTRAFIK	11
2.1 Lastbilar	13
2.2 Bussar	17
2.3 Taxi	20
2.4 Säkerhet i vägtrafiken	23
2.5 Transportbranschens utveckling	25
3 MILJÖ OCH KLIMAT	31
3.1 Utsläpp	32
3.2 Miljömål	34
3.3 Styrmedel	35
3.4 Bränslen	37
4 PERSONBILAR	41
4.1 Personbilsparken	43
4.2 Körsträckor	46
4.3 Personbilar i Sverige och EU	48
FOTNOTER	49
TABELLFÖRTECKNING	51
TABELLER MED OFFICIELL STATISTIK	53
DEFINITIONER	94
FAKTA OM STATISTIKEN	96
Fordonsregistret	96
Körsträckor	96
Körkort	97
YRKESTRAFIKLAGEN (1998:490)	98
ENGELSK ORDLISTA – ENGLISH LIST OF TERMS	99

FÖRORD

Det rullar fler svenskregistrerade fordon än någonsin på vägarna. Trots att den ekonomiska nedgången märktes på minskade nyregistreringar i slutet av 2008, är fordonen fler än tidigare. Detta och många andra intressanta fakta presenteras i föreliggande årsrapport, *Fordon 2008*. SIKA är statistikansvarig myndighet med ansvar för bland annat statistik om svenska fordon. Vår ambition är att vi ska beskriva utvecklingen på ett intresseväckande sätt för en bred skara statistikanvändare.

För andra året publiceras all årlig fordonsstatistik samlat i en publikation. Årets tema är Yrkestrafik. I takt med att kommunikationer och transporter ökar blir yrkestrafiken på vägarna en allt större del av människors vardag, dels för dem som arbetar med transporter, dels för dem som nyttjar dessa tjänster. Samtidigt kan vi inte bortse från de många negativa konsekvenserna av vägtrafiken, såsom buller, trängsel, miljö- och klimatpåverkan. I *Fordon 2008* fångas flera aspekter av yrkestrafiken. Vi beskriver utvecklingen av såväl antalet fordon och nyregistreringar som utsläpp av koldioxid och säkerhetsfrågor som påverkar all trafik inklusive yrkestrafiken. I rapporten beskrivs också transportbranschen, det vill säga företagen som sköter trafiken på väg inom gods-transport, taxi och busstrafik.

Tabellbilagan är något utökad jämfört med fjolårets rapport *Fordon 2007*. Tabeller som tillkommit är personbilar, lastbilar och bussar fördelade på typ av drivmedel. För dessa fordonstyper presenteras också körsträckor per ägarkategori. Motorcykelbeståndet är nu dessutom beskrivet utifrån körsträcka, cylindervolym samt ägarkategori. Samma tabeller som finns i bilagan går även att hitta i elektroniskt format på SIKA:s hemsida www.sika-institute.se. Där finns dessutom viss statistik för län och kommuner som endast publiceras i digitalt format. På SIKA:s hemsida publiceras också löpande månadsstatistik över nyregistrerade fordon. Månadsstatistiken uppdateras så snabbt det är möjligt efter respektive månads slut. Från och med 2009 inkluderar månadsstatistiken nyregistrerade personbilar per drivmedel för varje kommun och län.

Projektledare för *Fordon 2008* har varit Sara Berntsson. Uppgifterna som statistiken baseras på är Statistikregistret för fordon på Statistiska centralbyrån, SCB. Årsbokens tabeller med officiell statistik är framtagna av Inge Karlsson och Annika Johansson, SCB, på uppdrag av SIKA. Vi tackar för mycket gott samarbete.

Östersund i april 2009

Saman Rashid
Statistikchef



1. INLEDNING

Mängden vägtransporter av gods och varor har ökat avsevärt på några decennier och yrkestrafiken utgör en stor del av de dagliga transporterna på vägarna. Möjligheten att transportera varor till låg kostnad har gjort det möjligt att koncentrera produktionen till färre platser och därmed dra nytta av stordriftsfördelar. Detta har bidragit till att vi idag har helt andra konsumtionsvanor och konsumtionsnivåer än för bara några decennier sedan. Ett väl fungerande transportsystem för såväl gods som personer är av stor betydelse för välfärdsutvecklingen i ett land.

Den här upplagan av fordonsårsboken har temat Yrkestrafik och de beskrivande texterna i boken kretsar kring detta. Fokus ligger på lastbilar, bussar och taxi som utgör den största delen av yrkestrafiken. Årsboken inkluderar också ett miljökapitel och ett

kapitel om personbilsparkens utveckling. Vi beskriver utvecklingen under en längre period, hur fordonsparkerna ser ut och vilka slutsatser som kan dras från de nyregistrerade fordonen.

Antal fordon i trafik och antal nyregistreringar under 2008 jämfört med året innan visas i Tabell 1.1. Utifrån statistiken i denna årsbok framgår att antalet fordon är fler än någonsin. Nyregistreringarna minskade 2008 jämfört med året innan för alla fordonsslag utom buss som ökade. Vi ser tydligt att den svenska fordonsmarknaden påverkas av lågkonjunkturen.

Basen i årsboken utgörs av en tabellbilaga med officiell statistik över samtliga fordonsslag, bestånden, nyregistreringar, avregistreringar, körsträckor, körkortsinnehav samt viss regional och internationell statistik. I nästa avsnitt sammanfattas fordonsåret 2008.

TABELL 1.1

Sammanfattning av fordonsåret 2008, jämfört med året innan.

	I trafik			Nyregistreringar		
	2007	2008	Utveckling procent	2007	2008	Utveckling procent
Personbilar	4 258 463	4 278 995	0,5	338 538	276 344	-18,4
Lastbilar	504 085	510 199	1,2	53 505	48 016	-10,3
Bussar	13 315	13 474	1,2	1 051	1 262	20,1
Motorcyklar	259 017	269 298	4,0	30 823	21 052	-31,7
Mopeder klass I	84 877	92 808	9,3	34 921	31 480	-9,9
Traktorer	324 174	322 065	-0,7	4 832	4 563	-5,6
Terrängskotrar	184 231	191 823	4,1	15 239	13 672	-10,3
Släpvagnar	898 151	925 684	3,1	54 009	48 278	-10,6
Totalt	6 526 313	6 604 346	1,2	532 918	444 667	-16,6

Om källa ej anges till figur eller tabell är källan enbart Statistikregistret för fordon som bland annat baseras på Transportstyrelsens vägtrafikregister.

Fotnoter finns samlade på sidan 49.

1.1 FORDONSÅRET 2008

Sverige har aldrig haft så många fordon i trafik som idag. Mellan 2007 och 2008 ökade beståndet av samtliga fordonsslag förutom traktorer som minskade något. Antalet nyregistreringar totalt har däremot minskat med 17 procent jämfört med 2007. Det enda fordonsslag vars nyregistreringar ökade mellan 2007 och 2008 var buss, som ökade med hela 20 procent.

PERSONBILAR

Vid årsskiftet 2008/2009 fanns knappt 4,3 miljoner personbilar i trafik i Sverige. Däremot nyregistrerades färre personbilar än på många år. Inte sedan 1997 har så få personbilar nyregistrerats i Sverige.

Uppsvinget för dieslbilar och alternativt drivna bilar, det vill säga bilar som inte enbart drivs med bensin eller diesel, under 2007 fortsatte även 2008. Andelen nyregistrerade dieslbilar var 35 procent och andelen nyregistrerade alternativt drivna personbilar var 23 procent. Eftersom en personbil är i genomsnitt drygt nio år gammal tar det tid innan personbilsparkens sammansättning förändras och bensinbilar dominerar därför fortfarande i beståndet. Andelen dieslbilar i trafik var 9,7 procent och andelen alternativt drivna bilar i trafik var 3,8 procent 2008.

Antalet skrotningar av personbilar har fortsatt att minska och var under 2008 drygt 142 000, det lägsta antalet sedan 1996. Den 1 juni 2007 infördes nya skrotningsregler. Sedan de nya reglerna infördes har antalet skrotningar minskat kraftigt.

Antalet registrerade taxibilar uppgick till drygt 14 800, vilket ger 1,6 taxibilar per 1 000 invånare i genomsnitt i Sverige.

När det gäller användandet av personbilar kördes personbilar ägda av juridiska personer betydligt längre sträckor än personbilar ägda av fysiska personer, i genomsnitt 2 148 mil mot 1 336 mil under år 2008.

LASTBILAR

Lastbilsparken består av drygt 510 000 lastbilar. Av dessa är 84 procent lätta lastbilar, det vill säga lastbilar med en totalvikt på maximalt 3,5 ton. Mellan

2007 och 2008 föll antalet nyregistrerade lastbilar med 10 procent. Det var i huvudsak antalet nyregistrerade lätta lastbilar som minskade jämfört med 2007. Trots detta var antalet lastbilar i trafik större än någonsin 2008. Den senaste tioårsperioden har antalet lätta lastbilar i trafik ökat med 55 procent. De tunga lastbilarnas ökning under det senaste decenniet var 4 procent.

Inom lastbilsparken dominerar dieslbilarna med 78 procent av beståndet. Bensinlastbilarnas andel uppgår till 21 procent och alternativa drivmedel reserande knappt 1 procent. På senare år har andelen diesellastbilar ökat något på bekostnad av bensinbilar. Det är bland de lätta lastbilarna som bensinbilar långsamt försvinner från vägarna. Bland de tunga lastbilarna är bensinbilar redan relativt få.

Under de senaste tio åren har de lätta lastbilarna som drivs med bensin minskat med 42 procent, medan diesellastbilarna har ökat med 242 procent. Antalet lätta lastbilar med alternativt drivmedel har mer än sexdubblats under denna tid. De tunga lastbilarnas användning av bensin har minskat med 37 procent över en tioårsperiod, medan diesellastbilarna har ökat med 5 procent. Antalet tunga lastbilar med alternativt drivmedel har mer än tredubblats den senaste tioårsperioden. Trots detta är lastbilar med alternativt drivmedel fortfarande få både bland de lätta och tunga lastbilarna. Bland de alternativa drivmedlen är det naturgas/biogas som dominerar.

Majoriteten av de tunga lastbilarna har tillstånd för yrkesmässig trafik, 57 procent. Andelen lätta lastbilar med yrkesmässigt trafiktillstånd uppgick till 3 procent. 80 procent av de lätta lastbilarna ägs av juridiska personer.

Den genomsnittliga körsträckan för lastbilar 2008 var 2 263 mil. Den lastbilstyp som hade längst genomsnittlig körsträcka var så kallade bankebilar (timmerlastbilar). Lastbilar med möjlighet att frakta tung last, med maxlastvikt över 17 000 kg, kör de längsta sträckorna. De lastbilar som var registrerade i Kronobergs län hade längst genomsnittlig körsträcka av samtliga län och de som var registrerade på Gotland hade den kortaste körsträckan.

BUSSAR

Antalet nyregistrerade bussar ökade med 20 procent mellan 2007 och 2008. Bussparken som helhet ökade med ett hundratal bussar mellan dessa år. Totalt fanns ungefär 13 500 bussar i trafik i slutet av 2008. Sett över en tioårsperiod har antalet bussar i trafik fallit stadigt. Samtidigt har parken av avställda bussar ökat. Det är de riktigt stora bussarna, med plats för fler än 81 passagerare som ökat under de senaste åren.

År 2008 drevs 89 procent av bussparken med diesel och 10 procent drevs med alternativt drivmedel vilket var mer än dubbelt så stor andel som för tio år sedan. De vanligaste alternativa drivmedlen är etanol och naturgas/biogas. Av de nyregistrerade bussarna drevs nästan 12 procent med alternativa drivmedel.

Bussparkens medelkörsträcka år 2008 var 5 779 mil. Bussar i Jämtlands län hade längst körsträckor, 24 procent längre än rikets genomsnitt. Det är bussar som rymmer mellan 51 och 70 passagerare som har längst genomsnittlig körsträcka.

MOTORCYKLAR

Den senaste tioårsperioden har antalet motorcyklar i trafik mer än fördubblats och nyregistreringarna har ökat med 34 procent. Den kraftiga ökning av antalet nyregistrerade motorcyklar som inträffade 2007 berodde delvis på strängare avgaskrav. Motorcyklar på lager och hos generalagenter som inte uppfyllde uppställda krav var tvungna att registreras före årsskiftet 2007/2008 för att överhuvudtaget få köras i trafik i framtiden.¹ Mellan 2007 och 2008 har antalet nyregistrerade motorcyklar minskat med 32 procent, vilket är en naturlig följd av den kraftiga uppgången 2007. Totalt sett ökade beståndet av motorcyklar i trafik med knappt 10 300 fordon mellan 2007 och 2008.

MOPEDER KLASS I

Beståndet av mopeder klass I, de så kallade EU-mopederna, har ökat rekordartat den senaste tioårsperioden, från 400 år 1999 till närmare 93 000 år 2008. Nyregistreringarna uppgick till 31 480 år 2008, 29 procent av alla mopeder klass I ägs av personer i åldern 41–50 år.

TRAKTORER

Traktorparkens storlek har i princip legat på en konstant nivå under tio år. Majoriteten av traktorerna drivs med diesel. En tredjedel av traktorerna återfinns i hushållssektorn. Åtta av tio traktorer är 15 år eller äldre. Bara knappt 7 procent av traktorerna är högst 4 år gamla. Den genomsnittliga åldern på traktorer i trafik år 2008 var 29,7 år. I Dalarnas län fanns de äldsta traktorerna med genomsnittsåldern 32,5 år.

TERRÄNGSKOTRAR

Terrängskotrar är ett samlingsnamn för snöskotrar samt tre- och fyrhjuliga terrängskotrar. Denna typ av fordon har ökat stadigt de senaste åren, 2008 uppgick antalet till drygt 184 000 fordon. Antal nyregistreringar minskade med 10 procent under 2008.

SLÄPVAGNAR

Släpvngsbeståndet som helhet ökade mellan 2007 och 2008. De nyregistrerade släpvnarna har stadigt ökat den senaste tioårsperioden för att mellan 2007 och 2008 minska med 11 procent. Antalet nyregistrerade släpvnar har minskat för så gott som samtliga släpvnstyper. Påhängsvagnarna har minskat mest, med 19 procent.

REGIONAL STATISTIK

Det finns stora regionala skillnader i fordonsparkens ålder, vikt, drivmedel och antal fordon per capita. Genomsnittliga körsträckor visar också på skillnader mellan länen. Längst kör personbilar registrerade i Stockholms län, i genomsnitt 1 669 mil. Kortast sträckor kör bilar registrerade på Gotland. För personbilar ägda av fysiska personer är de regionala variationerna små, förutom att de privatägda personbilarna i Gotlands län körs betydligt mindre än vad som är fallet i andra län.

Den genomsnittliga åldern för personbilar i trafik var 9,3 år 2008. Generellt sett återfinns de äldre personbilarna i norrlandskommuner och den nyaste bilparken i storstadsområden. Personbilar ägda av juridiska personer är betydligt yngre än de som ägs av fysiska personer.

Under 2008 var andelen nyregistrerade dieslbilar hela 35 procent. Den vanligast alternativt drivna personbilen är en Etanolhybrid/E85. Andelen nyregistreringar av denna typ var 21 procent. Störst andel dieslbilar i trafik har Norrbottens län och störst andel etanolhybrid/E85-bilar har Stockholms län.

Personbilstätheten har de senaste tio åren ökat från 439 personbilar per 1 000 invånare till 463 personbilar. De regionala skillnaderna är stora och vidden i kommunerna varierar mellan 748 i Solna och 295 personbilar per 1 000 invånare i Sundbyberg. Solna har en mycket hög andel personbilar som ägs av juridiska personer. Företagsbilar registreras automatiskt efter företagets huvudkontor även om de används på andra orter.

Flest terrängskotrar finns i Norrbottens län och Västerbottens län. Traktorerna, motorcyklarna och mopederna är koncentrerade främst kring Västra Götalands län och antalet lastbilar och bussar är flest i Stockholms län.

KÖRKORT

78 procent av Sveriges befolkning över 18 år hade körkort för personbil år 2008. Åldersgruppen med störst andel körkortsinnehav är 45-64 år. I åldern

18-24 år är andelen körkortsinnehav högst i Västerbottens län och lägst i Stockholms län. Totalt sett är körkortsinnehavet högst i Hallands län, 85 procent. 2008 hade 781 112 personer körkort för tung lastbil och 194 403 personer hade körkort för buss. Motorcykelkörkort hade 37 procent av befolkningen.

INTERNATIONELLT

Nyregistrerade personbilar i Sverige skiljer sig från EU-genomsnittet. Sverige har en låg andel dieslbilar i förhållande till andra europeiska länder, bara drygt 35 procent jämfört med genomsnittet i EU-15 som är 53 procent. Den nyregistrerade svenska personbilen är också mycket motorstark. Under 2008 var motorstyrkan på de svenskregistrerade personbilarna i genomsnitt 102 kWh jämfört med EU-15 som hade ett genomsnitt på 85 kWh. Båda dessa faktorer är bidragande orsaker till Sveriges relativt höga koldioxidutsläpp. I Sverige släppte nyregistrerade personbilar 2007 i genomsnitt ut 181 gram koldioxid per kilometer. Utsläppen från en ny genomsnittsbil i EU-27 var 162 gram per kilometer.

Den genomsnittliga biltätheten 2006 var 466 personbilar per 1 000 invånare i EU-27 och för Sverige 461 personbilar per 1 000 invånare.

De vanligaste fabrikaten på personbilar i trafik år 2008.

Fabrikat	Antal	Procent
Volvo	996 856	23
Volkswagen	419 496	10
Saab	365 061	9
Ford	289 931	7
Toyota	267 849	6
Audi	211 769	5
Opel	188 957	4
Renault	174 160	4
Peugeot	158 227	4
BMW	142 521	3

Topplista för färgen på personbilar i trafik år 2008.

Färg	Antal	Procent
Grå	957 849	22,4
Röd	809 058	18,9
Blå	774 653	18,1
Svart	415 564	9,7
Grön	371 785	8,7
Vit	368 520	8,6
Silver	298 468	7,0
Brun	135 868	3,1
Gul	70 147	1,6
Okänd	36 544	1,0
Flerfärgad	27 251	0,6
Lila	7 226	0,2
Orange	6 062	0,1

De vanligaste fabrikaten på motorcyklar i trafik år 2008.

Fabrikat	Antal	Procent
Honda	49 852	19
Yamaha	49 038	18
Suzuki	35 938	13
Harley Davidson	26 342	10
Kawasaki	25 014	9
BMW	16 022	6
Triumph	8 156	3
KTM	4 499	2
Husqvarna	3 119	1
Ducati	3 058	1

De vanligaste fabrikaten på husvagnar i trafik år 2008.

Fabrikat	Antal	Procent
Polarvagnen	33 128	17
Kabe	32 975	17
Cabby	23 389	12
Solifer	19 465	10
Hobby	15 963	8
Adria	9 177	5
IMV Adria	9 010	5
Knaus	8 083	4
SC Sävsjö	5 845	3
Sprite	4 416	2

De vanligaste fabrikaten på traktorer i trafik år 2008.

Fabrikat	Antal	Procent
BM Volvo	73 871	23
Massey Ferguson/Massey Harris	57 208	18
Ford	24 758	8
John Deere	23 567	7
Valmet Vanden	21 846	7
Ferguson	13 458	4
International	12 897	4
Case	11 937	4
Volvo	9 546	3
Newholland	8 157	3



2. YRKESTRAFIK

Transporter har stor betydelse för samhällets utveckling i allmänhet och för tillväxt i synnerhet. Detta poängteras av regeringen i den senaste propositionen på infrastrukturuområdet.² Goda kommunikationer och transportmöjligheter är en förutsättning för tillväxt i ekonomin. De senaste decennierna har transporter av människor och gods ökat mycket och detta gäller särskilt vägtransporterna. I takt med att transporterna och vägtrafiken i allmänhet ökar, så höjs även kraven på bland annat ökad säkerhet på vägarna, minskat buller och minskad negativ miljöpåverkan.

Det är idag många människor som har vägarna som sin arbetsplats. Det är den trafik de utför som vi beskriver i den här rapporten. Temat för *Fordon 2008* är Yrkestrafik och med det menar vi trafik som utförs av personer i deras yrkesroll snarare än trafik som utförs av privatpersoner. Yrkestrafik inkluderar både godstrafik och persontrafik och vi begränsar fordonsslagen som är inblandade till lastbilar (lätta och tunga) samt bussar och taxibilar.³

Transportstyrelsen har det övergripande ansvaret för yrkestrafik på väg. De utformar och tillämpar regelverk för kör- och vilotider, yrkeskompetens för yrkesförare och blivande tillståndshavare, linjetrafiktillstånd samt tunga fordons vikt och mått. Målet med detta är bland annat att yrkestrafiken skall vara trafiksäker och att konkurrensförhållandena mellan företagen skall vara likvärdiga.

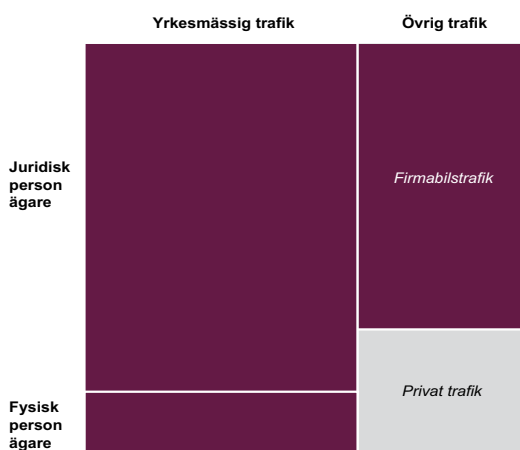
Den yrkesmässiga trafiken är definierad som trafik där en personbil, lastbil eller buss med förare transporterar personer eller gods åt andra mot betalning. Trafiktillstånd krävs för denna verksamhet och det

är länsstyrelsen som prövar om den sökande är lämplig att driva ett trafikföretag. Den sökande måste exempelvis uppfylla vissa krav när det gäller yrkeskunnande och ekonomiska förhållanden. Firmabilstrafik avser transporter för företagets egen räkning, exempelvis företag som distribuerar egna varor till kunder.⁴

I Figur 2.1 visas indelning av fordonen efter typ av trafik, yrkesmässig eller övrig trafik och typ av ägare, juridisk person eller fysisk person. Yrkestrafik är den trafik som antingen är yrkesmässig eller övrig trafik med en juridisk ägare, det vill säga firmabilstrafik.

FIGUR 2.1

Fordon fördelade på typ av trafik och typ av ägare.



Anm: Med Yrkestrafik i denna rapport avses fordon i de färgade fälten ovan. Proportionen på rutorna är ungefär som andelarna för lastbilar totalt i Tabell 2.1.

Yrkesmässig trafik avser transporter som ställs till allmänhetens förfogande mot betalning såsom godstrafik, taxitrafik, linjetrafik och beställningstrafik med buss. Trafiktillstånd krävs för den yrkesmässiga trafiken. Det är Länsstyrelsen som är tillståndsmyndighet och prövar om den sökande är lämplig för trafiktillstånd och att driva ett trafikföretag.

Firmabilstrafik avser transporter för ett företags egen räkning, exempelvis grossister och återförsäljare som distribuerar egna varor till sina kunder.

Yrkestrafik använder vi i denna rapport som begrepp för att beskriva trafik som utförs av yrkespersoner, antingen mot betalning till andra eller i den egna företagsverksamheten (firmabilstrafik).

Bland personbilarna har knappt en halv procent tillstånd för yrkesmässig trafik och då rör det sig om främst taxitrafik. Av de lätta lastbilarna hade 3 procent tillstånd för yrkesmässig trafik och då nästan uteslutande för godstrafik. Majoriteten av de lätta lastbilarna ägs av juridiska personer utan tillstånd för yrkesmässig trafik, det vill säga de används i firmabilstrafik. De tunga lastbilarna används i högre grad i yrkesmässig trafik än de lätta lastbilarna. Detta framgår av Tabell 2.1. Bussparken hade den största andelen fordon i yrkesmässig trafik 2008, 92 procent. I stort sett alla bussar ägs av juridiska personer. Den stora majoriteten av personbilar och lätta lastbilar saknar tillstånd för yrkestrafik, det vill säga de används för firmabilstrafik eller privata transporter.

I Tabell 2.2 visas trafikarbetet för grupperna som till antal visades i Tabell 2.1. Om vi ställer Tabell 2.1 och Tabell 2.2 mot varandra så ser vi att de visar liknande mönster. Ungefär 83 procent av de lätta lastbilarnas trafikarbete utförs inom yrkestrafiken. Bland tunga lastbilar är motsvarande andel drygt 99 procent. Bussar slutligen rullar till nära 100 procent i yrkestrafik.

Resten av kapitlet beskriver de fordon som främst är inblandade i yrkestrafik på våra vägar: lastbilar, bussar och taxibilar. Vi sammanfattar också säkerheten i vägtrafiken främst med fokus på yrkestrafiken. Slutligen beskrivs utvecklingen av transportbranschen det vill säga bland de företag som är involverade i yrkestrafiken.

TABELL 2.1

Andel fordon i trafik som används i yrkesmässig trafik respektive övrig trafik, efter ägare år 2008. Procent.

	Yrkesmässig trafik		Övrig trafik		Totalt	Totalt antal fordon
	Juridiska personer	Fysiska personer	Juridiska personer	Fysiska personer		
Personbilar	0,4	0,0	20,4	79,2	100,0	4 278 995
Lastbilar	11,4	0,0	70,8	17,7	100,0	510 199
Varav lätta lastbilar	3,0	0,0	77,0	20,0	100,0	430 887
Varav tunga lastbilar	57,4	0,1	37,4	5,0	100,0	79 312
Bussar	92,1	0,1	7,2	0,6	100,0	13 474

Anm. Med övrig trafik avses all annan trafik än yrkesmässig trafik det vill säga alla fordon som saknar tillstånd för yrkesmässig trafik. Skuggade fält avser Yrkestrafik, till skillnad mot "Privat trafik" (jämför Figur 2.1).

TABELL 2.2

Andel av trafikarbetet (körsträckor) i yrkesmässig trafik respektive övrig trafik, efter ägare år 2008. Procent.

	Yrkesmässig trafik		Övrig trafik		Totalt	Trafikarbete i tusentals mil
	Juridiska personer	Fysiska personer	Juridiska personer	Fysiska personer		
Personbilar	1,7	0,0	30,1	68,2	100,0	6 771 460
Lastbilar	31,1	0,1	57,8	11,0	100,0	1 189 733
Varav lätta lastbilar	4,1	0,0	79,0	16,9	100,0	756 868
Varav tunga lastbilar	78,5	0,2	20,6	0,7	100,0	432 865
Bussar	92,8	0,1	6,9	0,3	100,0	89 655

Anm. Med övrig trafik avses all annan trafik än yrkesmässig trafik det vill säga alla fordon som saknar tillstånd för yrkesmässig trafik. Skuggade fält avser Yrkestrafik, till skillnad mot "Privat trafik" (jämför Figur 2.1).

2.1 LASTBILAR

Lastbilstrafiken speglar aktiviteten i ekonomin och godstransporterna är betydligt mer konjunkturkänsliga än persontransporterna. Till exempel åstadkom lågkonjunkturen i början av 1990-talet tydliga avtryck i minskade godstransporter, medan persontransporterna låg konstanta eller till och med ökade något. Under det senaste decenniet har antalet lastbilar i trafik och dess transportarbete ökat mer än real BNP, enligt Figur 2.2. Godstransportarbetet har inte ökat i samma takt som antal fordon och trafikarbetet, vilket beror på den relativa ökningen av antalet lätta lastbilar som har lägre fraktkapacitet. Det totala trafikarbetet för svenska lastbilar var knappt 12 miljarder fordonskilometer 2008. De lätta lastbilarna stod för 64 procent och de tunga för 36 procent.

Antalet svenska lastbilar i trafik överskred år 2007 för första gången en halv miljon. Till 2008 hade lastbilsparken ökat ytterligare, till drygt 510 000 lastbilar. Under år 2008 nyregistrerades 48 016 lastbilar, en minskning med tio procent jämfört med 2007. Av de nya lastbilarna var 84 procent lätta lastbilar och 16 procent tunga lastbilar. Antalet tunga lastbilar som nyregistrerades 2008 var i princip oförändrat jämfört med 2007 medan de lätta lastbilarna minskade med 12 procent mellan dessa år.

Enligt Figur 2.3 har antalet lätta lastbilar i trafik ökat med 55 procent de senaste tio åren och det är denna ökning som förklarar den allra största delen av lastbilsparkens ökning.

Trafikarbete mäter fordonens förflyttning och uttrycks i fordonskilometer. Ett fordon som färdas en kilometer motsvarar en fordonskilometer.

Transportarbete mäter passagerarnas respektive lastens förflyttning och uttrycks i personkilometer respektive tonkilometer.

Persontransporter:

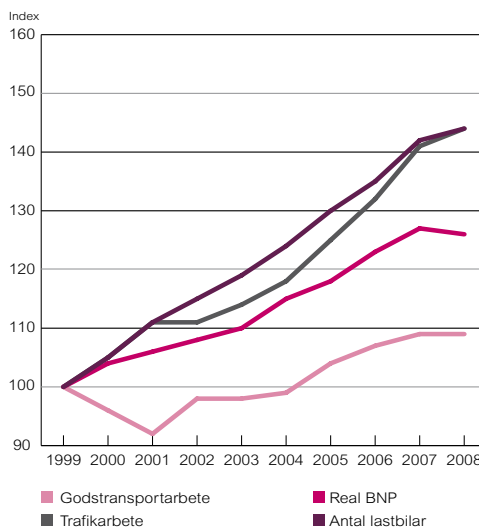
Transportarbete i personkilometer
= trafikarbete i km × antal personer

Godstransporter:

Transportarbete i tonkilometer
= trafikarbete i km × lastens vikt i ton

FIGUR 2.2

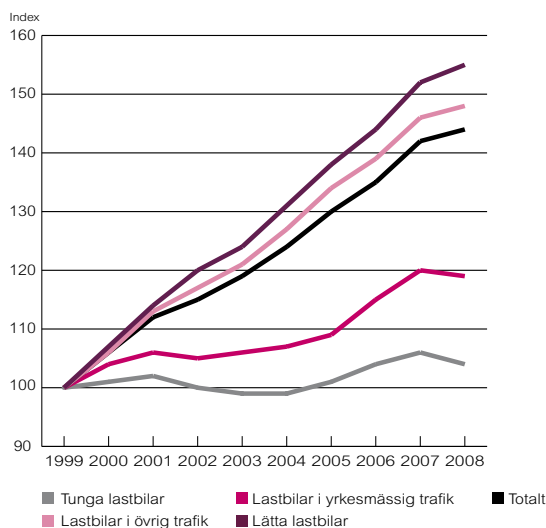
Real BNP, antal lastbilar i trafik, lastbilars trafikarbete och godstransportarbete på väg, 1999-2008. Index (1999=100).



Källa: Real BNP SCB:s Nationalräkenskaper. Trafikarbete och transportarbete "Transportarbetets utveckling 1970-2007" www.sika-institute.se/transportarbete.

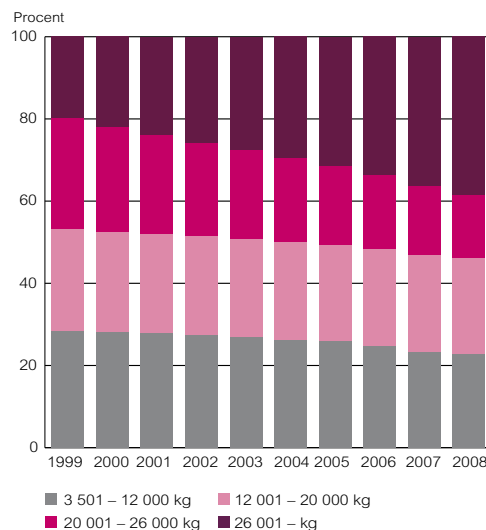
FIGUR 2.3

Antal lastbilar i trafik, 1999-2008. Index (1999=100).



I antal dominerar de lätta lastbilarna, de utgör 84 procent av alla lastbilar. Parken av tunga lastbilar är relativt konstant till antalet, men med en tydlig strukturförändring mot allt tyngre lastbilar, som vi kan se i Figur 2.4. Andelen lastbilar på max 20 ton har minskat något de senaste tio åren men framförallt är det de allra tyngsta lastbilarna som ökar sin andel av lastbilsparken. Lastbilar över 26 tons totalvikt har på tio år nära fördubblat sin andel i lastbilsparken, från 20 procent 1999 till 38 procent år 2008.

FIGUR 2.4
Tunga lastbilar i trafik fördelat på totalvikt, 1999–2008.



Om vi tittar på nyregistrerade tunga lastbilar blir mönstret än tydligare. De senaste fyra åren har de nyregistrerade lastbilarna med en totalvikt över 26 ton ökat markant. År 2008 var knappt 60 procent av de nyregistrerade tunga lastbilarna 26 ton eller tyngre.

Ungefär 11 procent av alla lastbilar i trafik 2008 hade tillstånd för yrkesmässig trafik. Av dessa hade nästintill alla tillstånd för godstrafik, bara ett fåtal hade tillstånd för taxitrafik. Majoriteten, 78 procent, av yrkestrafikens lastbilar är tunga.

Skåpbilar och flakbilar är de vanligaste lastbilstyperna, 60 respektive 32 procent av lastbilsparken består av dessa fordon. Skåpbilar är även den lastbilstyp som ökat mest, med en fördubbling av antal fordon den senaste tioårsperioden.

DRIVMEDEL

Vid årsskiftet 2008/2009 drevs 78 procent av lastbils-parken med diesel, 21 procent med bensin och 1 procent med ett alternativt drivmedel. Jämfört med 2007 har förändringarna i drivmedel framförallt skett bland etanolhybrider/E85 lastbilar samt naturgas/-biogasbilar. Även om antalet lastbilar i dessa grupper är relativt små har ökningarna varit 61 respektive 43 procent för dessa drivmedel. Av de lätta lastbilarna drevs 74 procent med diesel, 25 procent med bensin och 1 procent drevs med övriga bränslen. Av de tunga lastbilarna drevs 98 procent med diesel och 2 procent med bensin. Drygt 400 tunga lastbilar drevs med alternativt drivmedel.

Av de nyregistrerade lastbilarna under året var 91 procent av de lätta lastbilarna drivna med diesel, 6 procent med bensin och 3 procent med alternativt drivmedel. För de tunga lastbilarna var andelarna diesel 98 procent, bensin 1 procent och alternativt drivmedel knappt 1 procent. Sedan år 2002 har antalet lastbilar i trafik med alternativt drivmedel mer än fördubblats. Trots detta är de alltså än så länge av mycket marginell betydelse för lastbilsparken, såväl för lätta som tunga lastbilar.

ÅLDER

Medelåldern för samtliga lastbilar under 2008 var 7,9 år. För de lätta lastbilarna var medelåldern 7,5 år och för de tunga lastbilarna 9,9 år. Precis som för personbilarna var lastbilarnas medelålder högst på Gotland oavsett viktclass. I Stockholms län var medelåldern för de lätta lastbilarna lägst med 5,3 år medan medelåldern för de tunga lastbilarna var lägst i Skåne län med 8,1 år. Sett till medelåldern för de lätta diesellastbilarna så uppgår den till 6,3 år.

Det finns flera fördelar att ha en ung fordonspark. De nyare fordonen är generellt mer effektiva avseende energianvändning och bättre ur säkerhetssynpunkt. På personbilssidan har man periodvis använt olika ekonomiska styrmedel för att uppmuntra skrotning av äldre bilar. Till exempel har man velat få bort personbilar utan katalysatorrening, det vill säga bilar av 1988 års modell eller äldre som tillverkades innan det blev obligatoriskt med katalysator.⁵ På lastbilssi-

dan har inga motsvarande ekonomiska incitament använts för att få bort äldre lastbilar.

Nyligen framförde dock Sveriges Åkeriföretag ett förslag på en skrotningspremie på gamla tunga lastbilar i storleksordningen 50 000 kr. Förslaget är att alla lastbilar som inte uppfyller miljökraven enligt Euro2 skulle omfattas av skrotningspremien. Detta är i princip detsamma som lastbilar av 1992 års modell och äldre. Det fanns i slutet av 2008 ungefär 19 500 tunga lastbilar som inte uppfyller Euro2 eller högre krav. Bortfallet är dock stort vad gäller miljöklass. Om vi istället tittar på lastbilarnas ålder så fanns i slutet av 2008 knappt 18 000 tunga lastbilar som var av årsmodell 1992 eller äldre. Detta innebär att skrota bort dessa gamla lastbilar och med en premie i 50 000 kronorsklassen som Sveriges Åkeriföretag föreslår skulle kosta runt 900 miljoner kronor.

Förslaget från Sveriges Åkeriföretag är framtaget dels med tanke på Sveriges förmåga att nå egna miljömål, dels med tanke på andra länders miljömål. Idag sker ofta att gamla miljöskadliga lastbilar inte skrotas utan istället exporteras till fattiga länder, där de följaktligen orsakar miljöproblem istället.⁶

KÖRSTRÄCKOR

Lastbilar används främst på korta avstånd, särskilt vanligt är detta för transport av virke och byggnadsmaterial (jord, sten och grus). Av allt transporterat gods på svenska lastbilar i Sverige körs endast 9 procent över 30 mil. Mängden gods som fraktas över 9 mil är ungefär 30 miljoner ton per år.⁷

Medelkörsträckan för en lätt lastbil var 1 716 mil och för en tung lastbil 5 117 mil, det vill säga en tung lastbil kör i genomsnitt nästan tre gånger så långt som en lätt lastbil. De lastbilar med en totalvikt mellan 26 000 och 30 000 kg hade allra längst genomsnittlig körsträcka, över 8 100 mil under 2008. Uppdelat efter län visar det sig att de tunga lastbilarna som är registrerade i Kronobergs län kör allra längst, i genomsnitt över 7 000 mil per år, följt av lastbilarna i Jönköpings län och Skåne län med medelkörsträckor strax över 6 000 mil per år. De lätta lastbilarnas medelkörsträckor var längst i Stockholms län, 1 866 mil.

LÅNGA OCH TUNGA LASTBILAR

Utvecklingen av den tunga lastbilsparken är att de allra tyngsta lastbilarna stadigt blir fler, som vi såg i Figur 2.4. Sverige har en tradition av långa lastbilar och redan 1972 infördes 24 meter långa lastbilar i Sverige. Anledningen till dessa långa fordon var främst att skogsindustrins konkurrenskraft krävde större lastbilar. Sedan 1997 har både Sverige och Finland ett undantag från den befintliga EU-normen om lastbilars längd och vikt. Undantaget innebär att lastbilarna får vara upp till 25,25 meter med en så kallad modullösning och ha en totalvikt på maximalt 60 ton.

I övriga EU och ESS är normen att lastbilar inklusive släp inte får vara längre än 18,75 meter och väga maximalt 40 ton i totalvikt. Efter Sveriges inträde i EU har svensk väglagstiftning ändrats så att lastbils-ekipage från kontinenten kan kopplas om till längre enheter i Sverige, det så kallade modulkonceptet, och därmed uppnå svensk maxlängd. Denna förändring medförde att de längre svenska lastbilarna inte längre sågs som konkurrenssnedvridande i övriga EU.⁸

År 2006 beslutade EU:s ministerråd om en formaliserad och generaliserad undantagsbestämmelse, som i princip tillät alla medlemsstaterna att använda sig av den svenska längden och modulkonceptet. Flera länder har under längre tid genomfört försök med längre lastbilar.⁹

En stor andel av godstransporterna på väg i Sverige utförs med fordon som överskrider EU-normen. Användningen av dessa stora fordon varierar lokalt i Sverige, flitigast förekommer de i Övre Norrland, Mellersta Norrland och Småland (inklusive Öland och Gotland). Förklaringen till detta är skogsindustrins stora betydelse i dessa områden.

VTI har i ett regeringsuppdrag utrett de långa lastbilarnas effekter på transportsystemet.¹⁰ Beräkningar visar att om samma godsmängd skulle transporteras med kortare och lättare lastbilar skulle antalet fordon som behövs öka, men att transportkostnaden per fordon skulle minska. I genomsnitt skulle det krävas 1,37 lastbilar med maximal EU-storlek för att ersätta en lastbil med maximal

svensk storlek och kostnaderna för lastbilstransporterna beräknades öka med 24 procent. Enligt VTI skulle en regelförändring mot kortare och lättare lastbilar i Sverige ge en samhällsekonomisk förlust som framförallt skulle bäras av näringslivet.

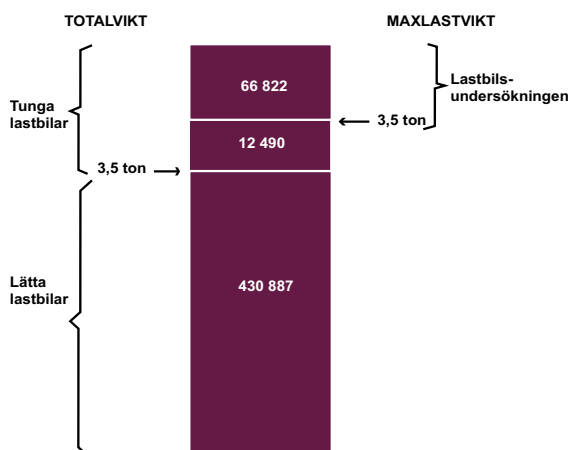
Tunga och långa lastbilar ställer högre krav på vägnas bärighet. De längsta lastbilarna i Sverige är tillåtna på de flesta allmänna vägar förutom i de centrala delarna av vissa städer. På 1980-talet skedde en omfattande bärighetssatsning i Sverige. 2007 var ungefär 90 procent av de allmänna vägarna öppna för fordon på upp till 60 tons totalvikt.

SVENSKA LASTBILAR

I Figur 2.5 redovisas den svenskregistrerade lastbils-parkens bestånd, uppdelat efter lastbilarnas maxlastvikt och totalvikt 2008.

FIGUR 2.5

Lastbilar i trafik, år 2008. Efter fordonsgruppering i totalvikt och maxlastvikt.



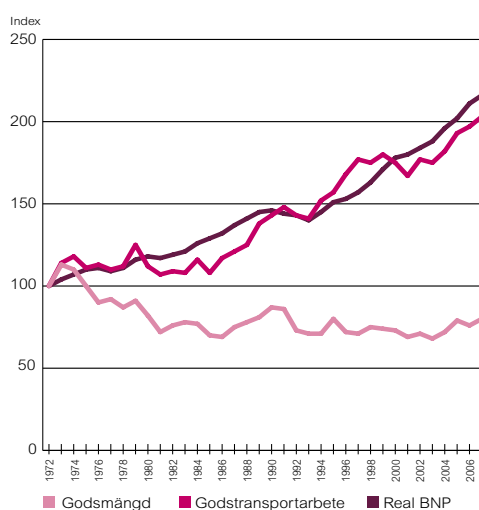
Anm. Lastbilsundersökningen inkluderar lastbilar som har en maxlastvikt om minst 3 500 kg eller en totalvikt om minst 6 000 kg. Ungefär 90 procent av lastbilarna som ingår i undersökningen uppfyller båda villkoren.

Enligt SIKAs lastbilsundersökning genomfördes under 2007 närmare 38 miljoner transporter, varav 98 procent var inrikestransporter med både start- och målpunkt inom Sverige. Det totala trafikarbetet uppgick till drygt 2 800 miljoner kilometer, vilket är ungefär 70 000 varv runt jorden. Den yrkesmässiga trafiken utgjorde 87 procent av det totala trafikarbetet inrikes och firmabilstrafiken utgjorde 13 procent.

Sedan slutet av 1970-talet har mängden gods som transporterats årligen legat mellan 300 och 400 miljoner ton per år. Som framgår av Figur 2.6 har mängden varit relativt stabil sedan dess. Transportarbetet har däremot utvecklats i takt med real BNP under tidsperioden. Transportarbetet inrikes med svenska lastbilar uppgick till drygt 36 miljarder ton-kilometer år 2007.¹²

FIGUR 2.6

Real BNP samt godsmängd och transportarbete med lastbil inom Sverige, 1972-2007.¹³ Index (1972=100).



Källa: Lastbilsundersökningen, års- och kvartalsrapporter från SCB åren 1972-1999, SIKAs för åren 2000-2007.

Lastbilsundersökningen är en löpande undersökning som SIKAs ansvarar för. Den inkluderar lastbilar med en maxlastvikt om minst 3 500 kg eller en totalvikt om minst 6 000 kg. Undersökningen täcker 91 procent av de svenska tunga lastbilarna. Sverige rapporterar denna statistik till Eurostat och så gör de flesta länderna inom EU och därmed har vi även statistik över andra länders lastbilstransporter. Det är för dessa, de tyngsta tunga lastbilarna, vi har kunskap om godset de transporterar. Godstransporter som utförs med de lättare tunga lastbilarna respektive med de lätta lastbilarna finns det ingen statistik om. Undersökningen presenteras varje kvartal och helår i rapporten Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar.¹¹

UTLÄNDSKA LASTBILAR I SVERIGE

Förutom svenskregistrerade lastbilar så utför utlandsregistrerade lastbilar en stor del av lastbils-transporterna i Sverige. Uppskattningar visar att de utlandsregistrerade lastbilarna utförde omkring 18 procent av det totala trafikarbetet av svenska och utländska lastbilar i Sverige 2006. De nordiska länderna samt Tyskland utförde det största transportarbetet till och från Sverige.¹⁴

CABOTAGE

En del utlandsregistrerade lastbilar kör transporter som både startar och slutar i Sverige och som utförs under en begränsad tid, så kallad cabotagetrafik. År 2006 uppgick de utlandsregistrerade lastbilarnas cabotage i Sverige till ungefär 520 miljoner tonkilometer. Detta kan jämföras med svenska lastbils cabotage i utlandet som under 2006 var 164 miljoner tonkilometer. De tyska lastbilarna dominerade och stod för 38 procent av transportarbetet avseende cabotage i Sverige 2006.

Cabotage får endast förekomma under vissa givna förutsättningar. Bland EU:s nya medlemsländer som tillkom 2004 har några länder övergångsbestämmelser vad avser cabotage. För vissa länder råder ömsesidigt förbud mot cabotage. För övrigt kan nya medlemsländer i likhet med övriga medlemsländer utföra alla typer av transporter inom EU/ESS med stöd av gemenskapstillstånd¹⁵ (så kallat blått tillstånd). Cabotagetrafiken skall bedrivas tillfälligt men vad som avses med tillfälligt är för närvarande inte reglerat.¹⁶

När det gäller transittrafik, det vill säga körning genom Sverige utan lastning och lossning var Finland det land som redovisat flest transittörningar genom Sverige 2006, 19 procent av all transit.

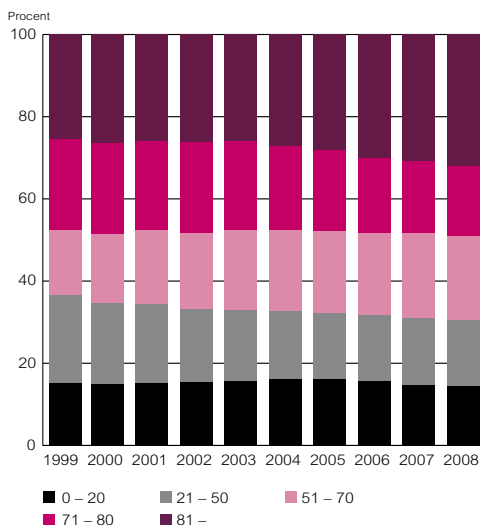
2.2 BUSSAR

Jämfört med personbilar och lastbilar är antalet bussar få. Vid årsskiftet 2008/2009 fanns 13 474 bussar i trafik. Detta var en ökning med knappt 160 bussar eller 1 procent jämfört med årsskiftet innan. Trots denna ökning är bussar den enda fordonspark som visar på en minskande trend över en längre period. Bussparken har minskat med 9 procent de senaste tio åren.

Under 2008 registrerades fler nya bussar än under 2007, hela 20 procent fler. Majoriteten av bussarna, 92 procent, har tillstånd för yrkesmässig trafik. I stort sett alla bussar ägs av juridiska personer. De leasade bussarna utgjorde omkring 30 procent av bussparken. Av Figur 2.7 framgår att det är de riktigt stora bussarna, med fler än 81 passagerare, samt bussarna i storleksklassen 51-70 passagerare som ökat mest i den yrkesmässiga trafiken. Bussarna i storleksklassen 71-80 och 21-50 passagerare har minskat i motsvarande omfattning.

FIGUR 2.7

Bussar i yrkesmässig trafik fördelat på antal passagerare, 1999-2008.

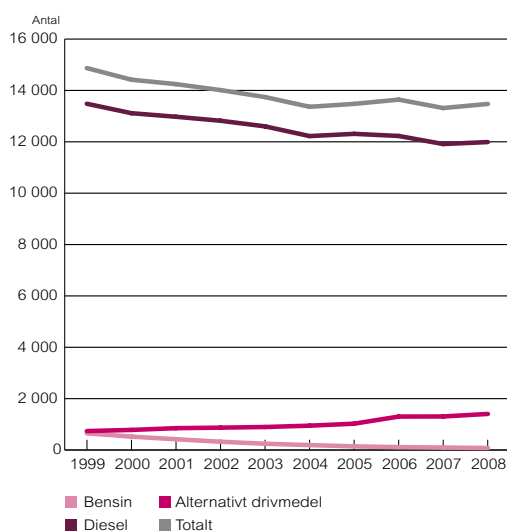


DRIVMEDEL

Vid slutet av år 2008 var 11 990 bussar, eller 89 procent, dieseldrivna. 10 procent av bussarna drevs med ett alternativt drivmedel vilket är mer än dubbelt så många som för bara tio år sedan, se Figur 2.8. Av de nyregistrerade bussarna 2008 var nästan 12 procent av detta slag.

Satsningen på alternativa drivmedel har kommit olika långt i olika län. De vanligaste alternativa drivmedlen är etanol och naturgas/biogas. Flest etanolbussar fanns år 2008 i Stockholms län (430 stycken), motsvarande 84 procent av hela Sveriges etanolbusspark. Naturgas- och biogasbussarna dominerade i Skåne län med 47 procent (371 fordon) av denna drivmedelspark. I Figur 2.9 visas andel bussar per län och drivmedel 2008. Det är Skåne och Stockholms län som har störst inslag av bussar som kan drivas med alternativa bränslen. Gotlands län har störst andel bensindrivna bussar.

FIGUR 2.8
Antal bussar i trafik per drivmedel, 1999-2008.



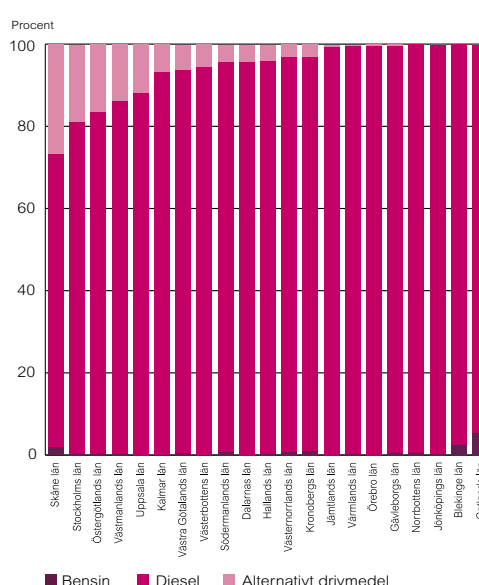
ÅLDER OCH KÖRSTRÄCKOR

Av alla fordonsparker är bussarna yngst. Genomsnittsåldern på en buss i trafik har det senaste decenniet minskat från 8,0 år till 6,2 år enligt Figur 2.10. Sett enbart till dieselbussarna så är medelåldern 6,2 år. Att bussarna har en lägre medelålder än personbilar och lastbilar beror bland annat på att trafikhuvudmännen i sina upphandlingar av miljöskäl ställer krav på högsta ålder och genomsnittlig ålder på bussflottan. Bussarna är också yngre eftersom de utsätts för större slitage än övriga fordon. En buss körde under 2008 i genomsnitt 5 779 mil, att jämföra med 1 518 mil för en personbil och 2 263 mil för en lastbil. Bussar med plats för 61-70 passagerare hade längst genomsnittlig körsträcka, över 7 200 mil.

KOLLEKTIVTRAFIK

Enligt den nationella resvaneundersökningen, som SIKA genomför, reser under en vanlig dag 14 procent av svenskarna någon sträcka med kollektiva färdmedel medan 53 procent reser någon sträcka med personbil. Tillgången till bil påverkar naturligtvis hur mycket man åker med kollektivtrafik. Dessutom

FIGUR 2.9
Andel bussar i trafik fördelat på bränsle och per län, år 2008.

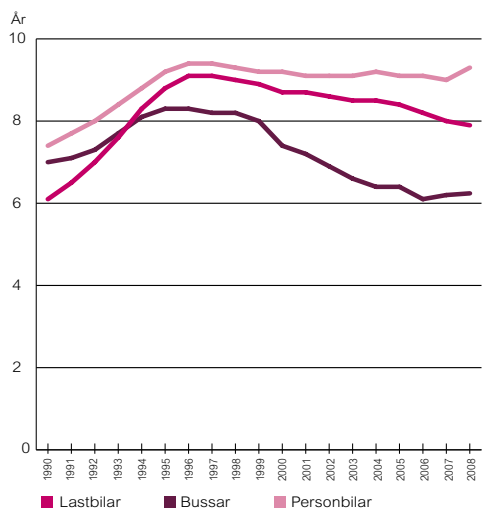


påverkar det lokala utbudet av kollektivtrafik hur mycket bilen används.

Personbilstätheten per hushåll har ökat de senaste 20 åren, framförallt har flerbilshushållen ökat och samtidigt har de billösa hushållen minskat något. Idag har ungefär hälften av hushållen tillgång till en bil, en fjärdedel av hushållen har tillgång till två eller fler bilar och ungefär en fjärdedel av hushållen är utan tillgång till bil. Det är stora regionala skillnader i hur många bilar hushållen har tillgång till. Stockholms och Uppsala län har störst andel hushåll utan tillgång till bil medan Gotland, Blekinge och Jämtland har störst andel hushåll med tillgång till bil.¹⁷

Den trafik som erbjuds resenärer i lokal och regional kollektivtrafik mäts i utbudskilometer och har ökat med totalt 12 procent mellan 1998 och 2007. Antalet personkilometer har under samma period ökat med 61 procent. Att antalet utbudskilometer inte har ökat lika mycket som antalet personkilometer inom lokal och regional kollektivtrafik kan tyda på att belägningsgraden har ökat, alltså att man fyller bussar och tunnelbana mer nu än tidigare. Detta kan naturligtvis ge upphov till överfulla transporter där människor får stå hela eller delar av en resa.

FIGUR 2.10
Medelålder för fordon i trafik, 1990-2008.

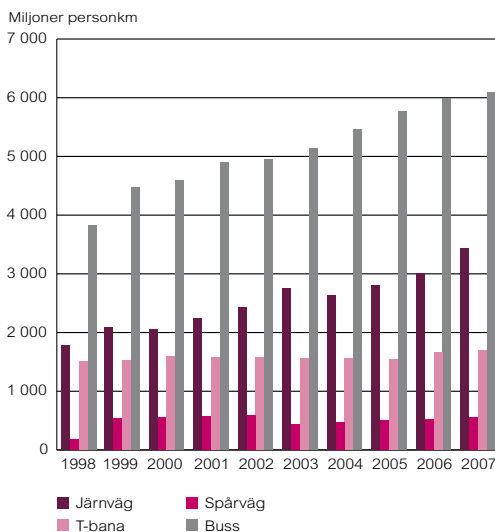


Bussar står för 70 procent av det totala antalet utbudskilometer. Antalet utbudskilometer med buss uppgick till 506 miljoner kilometer 2007, en ökning med nio procent under den senaste tioårsperioden. Även räknat i personkilometer dominerar bussresorna i förhållande till de andra trafikslagen inom lokal och regional kollektivtrafik. Bussens andel av det totala antalet personkilometer har legat stadigt på en nivå av drygt 50 procent under denna period.

Som framgår av Figur 2.11 reser vi flest personkilometer med buss. Inom busstrafiken ökade antalet resta personkilometer med nära 60 procent mellan 1998 och 2007. Järnvägstrafiken som är det näst största trafikslaget när det gäller resta personkilometer har haft en relativt stabil ökning över åren, med en total ökning över 90 procent under denna period.

Totalt sett uppgick antalet resor inom lokal och regional allmän kollektivtrafik med buss, järnväg, spårväg, tunnelbana och sjöfart till 1 200 miljoner resor år 2007, en ökning med över 16 procent för alla trafikslag sedan 1998. Antalet resor med buss uppgick till 600 miljoner resor 2007. Det var en ökning med 5 procent jämfört med antalet resor 1998.¹⁸

FIGUR 2.11
Lokal och regional allmän kollektivtrafik. Antal personkilometer per trafikslag (miljoner personkilometer), 1998-2007.



Källa: Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor, SIK Statistik, 2008:30 (Tabell 5).

2.3 TAXI

Taxitrafiken har under lång tid reglerats i Sverige. Redan på hästdroskornas tid fanns tillståndsprövning och taxesättningen kontrollerades. Fram till 1990 var taxitrafiken behovsprövad och länsstyrelsen utfärdade de tillstånd som krävdes för att bedriva taxitrafik. Priset var reglerat och taxan fastställdes av länsstyrelsen på stationeringsorten. Den som fick tillståndet var skyldig att mot den fasta prislistan utföra persontransporter på stationeringsorten. Det fanns också krav på att tillhöra en beställningscentral. I tätorter fanns även krav på att taxi hade trafikeringsplikt, bilarna skulle hållas tillgängliga för allmänheten enligt ett körschema som upprättades av taxiföretagen på orten. Även krav på taxameter fanns.¹⁹

När taximarknaden avreglerades i juli 1990 var motiven och förväntningarna bland annat att taxinäringen skulle förnyas och utrymmet för nya företagsidéer skulle växa, att tillgången på taxibilar skulle öka, servicen förbättras och priserna bli lägre. Avregleringen innebar att behovsprövningen avskaffades och etableringsfrihet infördes. Däremot skärptes lämplighetskraven och kontinuerlig uppföljning av

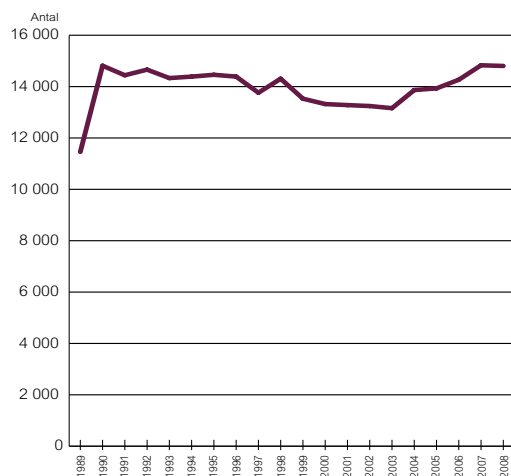
lämpligheten infördes, bland annat ställdes krav på personlig lämplighet, ekonomisk lämplighet och yrkeskunnande. Även krav på kvittoskrivande taxametrar infördes. Dessutom skulle alla fordon som användes i yrkesmässig trafik vara utrustade med yrkestrafikmärke på framrutan. Det föreskrevs dessutom att kontroller mot konkurrensbegränsande samarbete mellan taxiföretag skulle göras.²⁰

Effekten av avregleringen var att antalet taxibilar²¹ ökade kraftigt mellan årsskiftena 1989/90 och 1990/91, hela 29 procent. År 2008 var 14 804 personbilar registrerade med tillstånd för taxiverksamhet, en ökning med 9 procent den senaste tioårsperioden. Majoriteten av taxibilarna ägs av juridiska personer, 99,5 procent.

Den senaste tioårsperioden har antalet taxiföretag sakta men säkert minskat för varje år. 2008 uppgick antalet till 7 437 företag. De allra flesta taxiföretag, 70 procent, har endast en taxibil. Runt 25 procent har mellan två och fem taxibilar. Andelen företag med fem eller fler taxibilar var 5 procent. De största företagen med fler än 40 taxibilar var enbart nio stycken 2008. Fördelningen av antal taxibilar per taxiföretag visas i Figur 2.13.

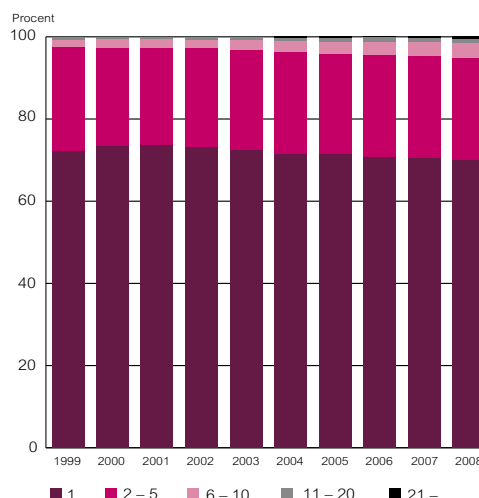
Det är stora skillnader i taxitäthet mellan kommuner

FIGUR 2.12
Antal taxibilar i trafik, 1989-2008.



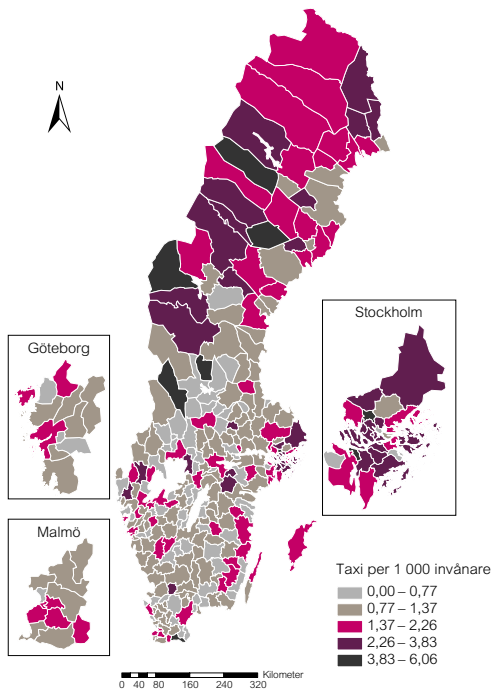
Anm. Med taxibilar avses personbilar med tillstånd att bedriva yrkestrafik inom taxitrafik.

FIGUR 2.13
Antal taxibilar per taxiföretag, 1999-2008.



och mellan län i Sverige. I riket som helhet fanns i genomsnitt 1,6 taxibilar per 1 000 invånare 2008. I Stockholms län och Jämtlands län var antalet högst med i genomsnitt 2,8 respektive 2,0 taxibilar per 1 000 invånare. Åre var den kommun med särdeles högst antal taxibilar, 6,1 stycken per 1 000 invånare. I Figur 2.14 visas antalet taxibilar per 1 000 invånare. Vi ser att många av kommunerna med högst antal taxibilar per 1 000 invånare finns i eller omkring kommuner med mycket fjällturism, exempelvis Åre, Sorsele med närheten till Hemavan och Tärnaby, men även Orsa och Malung med sin närhet till Sälenfjällen.

FIGUR 2.14
Antal taxibilar i trafik per 1 000 invånare, år 2008.



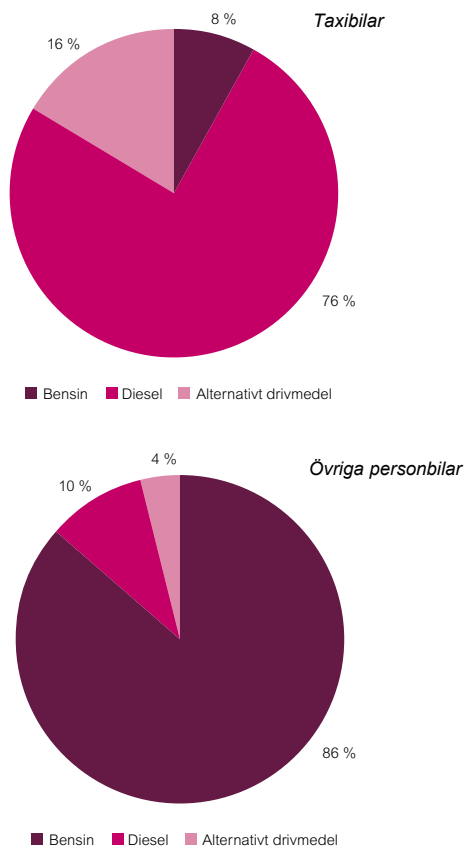
DRIVMEDEL

Som framgår av Figur 2.15 har taxibilarna i större utsträckning diesel som drivmedel jämfört med personbilsparken i övrigt. För den övriga personbils-parken uppgår andelen dieslbilar till 10 procent, för taxiparken är motsvarande andel 76 procent. Andelen taxibilar med möjlighet till alternativa drivmedel är 16 procent, jämfört med 4 procent i den övriga personbilsparken.

ÅLDER

Taxibilarnas genomsnittliga ålder är betydligt lägre än personbilsparken i övrigt. År 2008 var taxibilarnas genomsnittliga ålder 2,4 år, det vill säga väldigt låg. Övriga personbilar som drivs med diesel är också unga, 4,2 år i genomsnitt.

FIGUR 2.15
Taxibilar och övriga personbilar efter bränsleslag, år 2008. Procent.

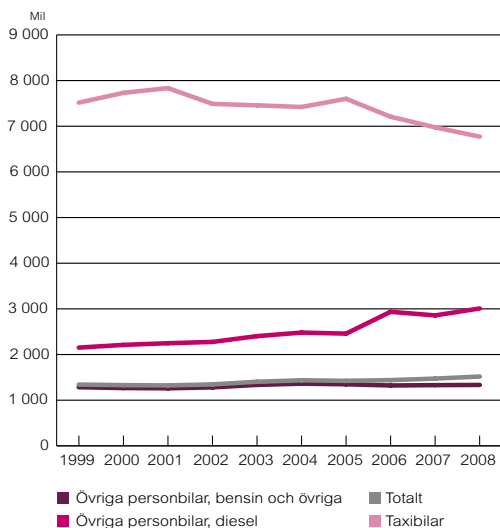


KÖRSTRÄCKOR

Taxibilar kör i genomsnitt mer än fyra gånger så långt som övriga personbilar. Den genomsnittliga körsträckan för landets taxibilar var 6 772 mil 2008, att jämföra med 1 500 mil för övriga personbilar. För personbilsparken totalt är den genomsnittliga körsträckan 1 518 mil. I Figur 2.16 visas genomsnittlig körsträcka för taxibilar samt för övriga personbilar som drivs med diesel respektive bensin/övrigt bränsle. Vi ser att taxibilarnas körsträckor ligger skyhögt över bensinbilarnas och de ligger även högt över övriga dieselbilars genomsnittliga körsträckor.

FIGUR 2.16

Genomsnittlig körsträcka för taxibilar, övriga personbilar som drivs med diesel samt övriga personbilar, 1999-2008.



2.4 SÄKERHET I VÄGTRAFIKEN

DÖDADE I TRAFIKEN

Under år 2007 dödades totalt 471 personer i vägtrafiken enligt den officiella statistiken som baseras på polisrapporterade vägtrafikolyckor.²² Antal döda i olyckor med en lastbil inblandad var 113 varav nio personer dödades i singelolyckor med lastbil. De flesta av de dödade, 75 personer, dödades i olyckor mellan lastbil och personbil.²³ Vi vet dock ingenting om *orsaken* till respektive olycka. Antalet dödade i en olycka där en buss var inblandad uppgick till 14 stycken. 15 förare av lastbil (lätt eller tung) dödades under 2007 men ingen förare av buss dödades detta år. Vad gäller passagerare så dödades totalt nio personer, tre i lastbil och sex i buss.²⁴

Den vanligaste typen av dödsolycka med tunga lastbilar inblandade är att en personbil kommit över på lastbilens körbana. Buss är ett relativt mycket säkert sätt att färdas om risken att dödas relateras till färdad sträcka. Risken att omkomma i personbil är ungefär tio gånger högre per personkilometer jämfört med om man reser i buss. Vid bussolyckor är det främst oskyddade trafikanter som skadas inom tätbebyggt område. Utanför tätbebyggt område är det främst personbilstorer som omkommer eller skadas svårt i mötesolyckor med buss.²⁵

För att minska risken för olyckor genomför Vägverket och andra aktörer trafiksäkerhetsåtgärder inom en mängd områden. Många av säkerhetsåtgärderna har bidragit till att minska antalet olyckor. Dock har de sammantagna åtgärderna inte skett i tillräckligt snabb takt för att motverka det ökade trafikarbetet och de tillkommande riskgrupper som detta har medfört.²⁶

Ett sätt att försöka minska olycksrisken i vägtrafiken är att reglera vilotiderna för yrkeschaufförer. För godstransporter med fordon och fordonskombinationer med en sammanlagd totalvikt på 3,5 ton eller mer, buss oavsett vikt samt för taxi, finns för EU:s medlemsländer gemensamma regler när det gäller vilotider. Även i EES-länderna Island, Liechtenstein och Norge gäller samma regelverk. Reglerna för vilotiderna har tre huvudsyften: att säkerställa en sund

konkurrens mellan aktörerna i vägtransportsektorn, att ge förarna en god social situation samt att bidra till ökad trafiksäkerhet.²⁷

SJUKVÅRD FÖR SKADADE I TRAFIKEN

Förutom de dödade i vägtrafiken nämnda ovan leder transporter också till att många skadas varje år. Totalt är det ungefär 10 000 personer varje år som är så pass skadade på grund av vägtrafikolyckor att de behöver sjukhusvård minst ett dygn. Det finns inget tecken på att detta antal sjunker över tiden, såsom antalet dödade har gjort under en längre period med undantag av vissa enstaka år. Under 2007 behövde 9 947 personer sjukvård minst ett dygn på grund av en vägtrafikolycka. Av dessa färdades 135 i lastbil och 98 i buss. Antalet män är högre än antalet kvinnor bland skadade i lastbilsolyckor medan antalet kvinnor är högre bland skadade i bussolyckor, vilket naturligtvis reflekterar könsskillnader i exponering.²⁸

HASTIGHETER

Sveriges vägnät består av ungefär 10 000 mil statliga vägar och ungefär 4 000 mil kommunala vägar och gator. Nästan alla vägar med en hastighetsgräns på 90 respektive 110 km/timme är statliga. Av 70-vägarna är ungefär 95 procent statliga och 5 procent kommunala. Dessutom finns ett stort men lågtrafikerat enskilt vägnät med 70 km/timme. Vägar och gator med 50 km/timme som högsta tillåtna hastighet är till drygt 80 procent kommunala.²⁹

Enligt Vägverkets mätningar under 2007 kör de flesta yrkesförare för fort. Ju lägre hastighetsgräns desto sämre efterlevnad har det visat sig. Mätningarna är utförda på bussar, lastbilar och taxi i hela landet och sammanställda till nationell nivå. Taxi är den yrkesgrupp som överträder olika hastighetsbegränsningar mest frekvent totalt sett. Vid hastighetsgränsen 50 kilometer i timmen var det dock lastbilarna som höll gränserna sämst. Där var det endast 33 procent av taxibilarna, 31 procent av lastbilarna och 51 procent av bussarna som höll hastigheten. Beräkningar visar att om alla höll hastighetsbegränsningarna skulle 100 till 150 personer färre dödas per år i trafiken. Det finns även en ekonomisk och miljömässig

aspekt med att hålla hastighetsbegränsningarna eftersom bränsleförbrukningen och därmed utsläppen av bland annat koldioxid ökar ju högre hastighet fordonen har.³⁰

Enligt Vägtrafikinspektionens äldre mätningar var medelhastigheten för tunga lastbilar med släp nästan 70 km/timmen på statliga 70-vägar under år 2004. Medelhastigheten för dessa fordon har därmed ökat med nästan 6 km/timmen på 70-vägar sedan 1996. För personbilar har den genomsnittliga hastigheten varit oförändrad på alla vägar utom 110-vägar, där medelhastigheten ökat med 4 km/timmen, under perioden 1996 till 2004. År 2004 överträdde hastighetsgränserna för omkring 75 procent av trafikarbetet för tunga lastbilar med släp. Motsvarande andel för personbilar var 55 procent. I tätort överträdde omkring 35 procent av de tunga lastbilarna med släp hastighetsgränserna och runt 50 procent av personbilarna år 2003.³¹

Trafiksäkerhetskameror används med syfte att sänka medelhastigheten och därigenom minska antalet svåra olyckor på våra vägar. Vid mitten av 2008 fanns 877 fasta och 26 mobila trafiksäkerhetskameror i drift på vägarna i Sverige. Dessutom placerades ytterligare 100 fasta kameror ut på olycksdrabbade vägsträckor detta år. Totalt fanns omkring 240 mil väg med trafiksäkerhetskameror. Resultaten av de trafiksäkerhetskameror som hittills varit i bruk, har bland annat lett till att medelhastigheten på dessa vägavsnitt har sänkts med cirka 5 procent och antalet hastighetsöverträdelser har minskat med 20 – 30 procent. De svåra olyckorna har dessutom blivit färre. Beräkningar visar att antalet dödade har minskat med cirka 30 procent och antalet svårt skadade med 20 procent på de sträckor där trafiksäkerhetskameror använts. Placering och styrning av trafiksäkerhetskameror är ett gemensamt ansvar för Polisen och Vägverket.³²

FÖRÄNDRINGAR I KÖRKORTSLAGSTIFTNINGEN

Yrkestrafiken är sammankopplad med krav på körkortsbehörighet. För att uppnå en säkrare trafikmiljö föreslås förändringar av körkortsreglerna i ett betänkande, efter en översyn av körkortsförfattningarna och en analys av hur EG:s tredje körkortsdirektiv ska genomföras i Sverige.³³ Utredningen föreslår till följd av tredje körkortsdirektivet att vissa nya körkorts-kategorier ska införas, exempelvis för moped klass I och för mindre lastbilar och för bussar. Ett annat förslag är att det även ska vara möjligt att med B-behörighet förvärva en rättighet att köra tyngre släp.³⁴ Traktorkortet ska enligt utredningens förslag tas bort, istället kommer enligt förslaget körkort att krävas för att få köra traktor.³⁵

Om en utbildning för persontransporter med inriktning för bussförare respektive taxi införs i gymnasieskolan, är det enligt utredningen möjligt att sänka lägsta ålder för förare av dessa fordonsslag till 18 år. De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 19 januari 2013, samma datum som det tredje körkortsdirektivet ska börja tillämpas. Betänkandet ska först remissbehandlas.³⁶

2.5 TRANSPORTBRANSCHENS UTVECKLING³⁷

Transportbranschen är en snabbt växande bransch. Omsättningen ökade med nära 100 procent under perioden 1997–2007 medan BNP ökade med 60 procent under samma period. Transportbranschen i sin helhet hade år 2007 130 000 anställda i drygt 11 000 företag³⁸, som tillsammans omsatte drygt 200 miljarder kronor. Produktiviteten mätt i nettoomsättning per anställd har under elvaårsperioden 1997–2007 ökat med 54 procent. I reala termer är det en ökning på 36 procent.³⁹

Med transportbranschen avses här sex delbranscher, Vägtransport av gods, Sjötransport, Lufttransport, Järnvägstransport, Kollektivtrafik och Taxitrafik. Vägtransport av gods är den största delbranschen med hälften av de anställda i transportbranschen och nästan hälften av den totala omsättningen, enligt Figur 2.17.

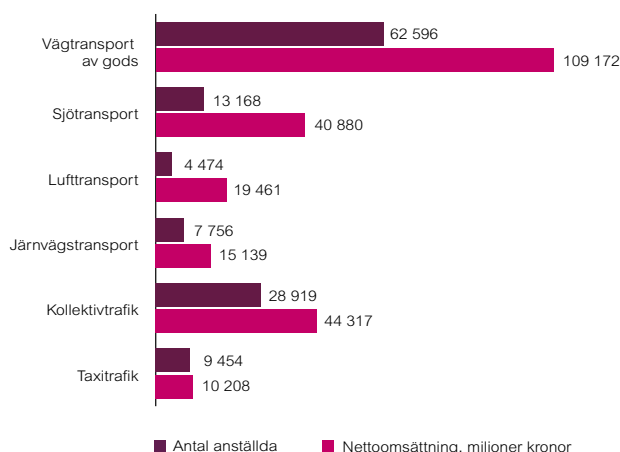
Taxitrafik är den minsta delbranschen och omsätter knappt 10 miljarder kronor per år. Taxitrafiken är personalintensiv och har den lägsta omsättningen

per anställd, 900 000 kronor mot 1 700 000 kronor per anställd i vägtransport av gods. Kollektivtrafikbranschen har ungefär 1 500 000 kronor i nettoomsättning per anställd. Det som gör just Kollektivtrafiken speciell är att flera stora företag har andra mål för sin verksamhet än att generera företagsekonomisk vinst. Detta gäller framför allt trafikhuvudmännen som ägs av landsting/kommuner och inte har i sitt uppdrag att generera vinst.

Ett annat viktigt företagsekonomiskt resultatmått är förädlingsvärdet per anställd som anger det mervärde, produktionsvärde minus kostnader för insatsvaror, som skapas i verksamheten. Förädlingsvärdet per anställd har i transportbranschen som helhet ökat med 25 procent under perioden 1997–2007, i reala termer en ökning på 11 procent.⁴⁰ Enligt Figur 2.18 har Taxitrafik och Vägtransport av gods ur detta perspektiv visat på en mycket jämn och konsekvent utveckling under perioden. Högre nivåer på förädlingsvärde per anställd gäller generellt inom Sjötransport, Lufttransport och Järnvägstransport även om variationen mellan åren här också är betydligt större.

FIGUR 2.17

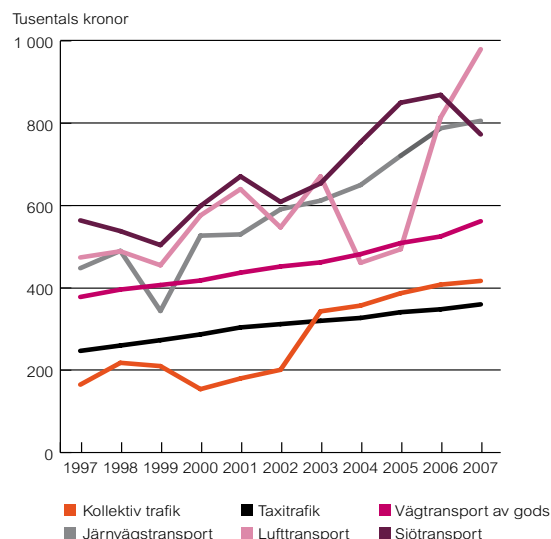
Antal anställda och nettoomsättning (miljoner kronor) i transportbranschens sex delbranscher, år 2007.



Källa: "Transportbranschen – hur står det till?", SIKA Statistik 2009:6.

FIGUR 2.18

Förädlingsvärde per anställd i de sex delbranscherna, 1997–2007.



Källa: "Transportbranschen – hur står det till?", SIKA Statistik 2009:6.

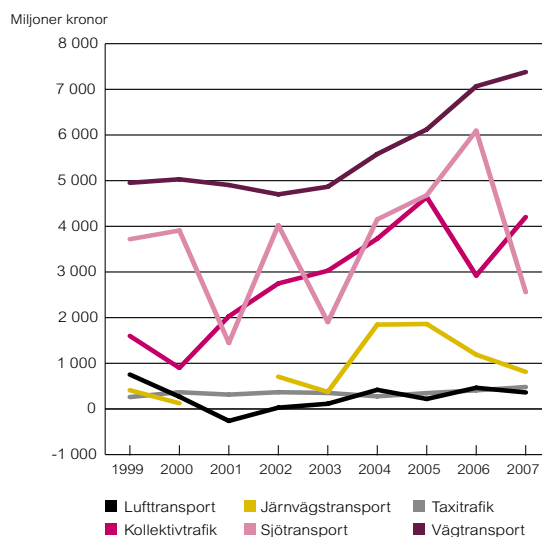
Storleksfördelningen i en företagspopulation är generellt sett snedfördelad med relativt få stora företag och en antalsmässig dominans av mindre företag. Detta gäller även transportbranschen. Hela 66 procent av de totalt 11 292 aktiva aktiebolagen år 2007 tillhör storleksgruppen 0–4 anställda. Andelen mindre respektive större företag varierar dock över tiden men framför allt mellan delbranscherna. Företag med 50 anställda eller fler sysselsätter 56 procent av de anställda i transportbranschen totalt. Den delbransch som har störst andel sysselsatta i företag med 50+ anställda är Järnvägstransport, 99 procent, medan Taxitrafik har lägst andel, bara 21 procent är anställda i ett företag med 50+ anställda. Inom Vägtrafik av gods är 36 procent anställda i företag med minst 50 anställda.

De sammanlagda investeringarna⁴¹ inom respektive delbransch framgår av Figur 2.19. Naturligtvis är investeringsvolymen relaterad till storleken på respektive delbransch. Störst investeringar uppvisar också Vägtransport av gods med årliga investeringar på ungefär 5 miljarder kronor under första halvan av perioden, för att sedan öka till drygt 7 miljarder kronor per år. För branschen Kollektivtrafik visar figuren på en successivt ökande investeringsvolym under tioårsperioden, med nivåer omkring 3–4 miljarder kronor de senaste åren. Taxitrafik har de minsta investeringsvolymerna av alla delbranscherna. De samlade investeringarna i transportbranschen år 2007 var nära 16 miljarder kronor.

Totalt sett inom Vägtransport av gods arbetar 16 procent av de anställda i utlandsägda företag och dessa företag står för 27 procent av nettoomsättningen. I Kollektivtrafikbranschen totalt är 38 procent av de

FIGUR 2.19

Investeringar i de sex delbranscherna, 1997–2007.



Källa: "Transportbranschen – hur står det till?", Sika Statistik 2009:6.
Anm. Kurvan för Järnvägstrafik är bruten på grund av att SJ gick från att vara ett statligt verk utan årsredovisningsplikt till att bli ett aktiebolag, SJ AB.

anställda och 20 procent av nettoomsättningen i utländska företag. Det är mycket få inom delbranschen Taxitrafik som arbetar i utländska företag. Bara sex utländska aktiebolag fanns i branschen under 2007 och de sysselsatte knappt 4 procent av de anställda inom Taxitrafik. För hela transportbranschen var ungefär 22 procent anställda i ett utländskt företag under 2007.

Nedan kommenteras närmare de tre delbranscherna som främst är intressanta vad gäller yrkestrafik: Vägtransport av gods, Kollektivtrafik och Taxitrafik.

TABELL 2.3

Vägtransport av gods. Storlek och lastbilsinnehav för aktiebolagen i undergrupperna åkerier, lastbilscentraler och logistikföretag, år 2007.

Grupp	Antal aktiebolag	Antal anställda	Nettoomsättning MKR	Omsättning per anställd, MKR	Antal lastbilar	
					Lätta	Tunga
Åkerier	8 065	52 202	64 684	1,239	10 378	31 401
Lastbilscentraler	71	1 508	16 618	11,020	82	87
Logistikföretag	13	8 886	27 870	3,136	266	732
Totalt	8 149	62 596	109 172	1,744	10 726	32 220

Källa: "Transportbranschen – hur står det till?", Sika Statistik 2009:6.

Anm. Jämfört med fordonstatistiken täcker tabellen ungefär 87 procent av de lätta lastbilarna och 69 procent av de tunga lastbilarna med tillstånd att bedriva yrkestrafik med gods. Övriga lastbilar med yrkestillstånd för godstrafik finns alltså i andra branscher än Vägtransport av gods.

VÄGTRANSPORT AV GODS

Vägtransport av gods är den största av de undersökta delbranscherna. De drygt 8 000 aktiebolagen hade år 2007 mer än 62 000 anställda och en sammanlagd nettoomsättning på knappt 110 miljarder kronor. I Tabell 2.3 delas Vägtransport av gods upp i grupperna åkerier, lastbilscentraler och logistikföretag. Lastbilscentralernas intäkter genereras huvudsakligen i deras roll som förmedlare av de anslutna åkeriernas tjänster. Mellan åkerier och lastbilscentraler sker alltså en betydande dubbelräkning avseende nettoomsättning.⁴²

På motsvarande sätt arbetar många åkerier som underleverantörer till logistikföretagen. Detta framgår också av fordonsinnehaven i de två grupperna – logistikföretagen har relativt få egna lastbilar och mycket av deras vägtransporter utförs av åkerier på uppdrag av logistikföretagen. Även här sker alltså en viss dubbelräkning avseende nettoomsättning. Logistikföretagens intäkter är dock bara delvis baserade på lastbilstransporter – andra transportslag och tjänster utgör också en grund för deras totala nettoomsättning.

KOLLEKTIVTRAFIK

I den här rapporten definieras delbranschen Kollektivtrafik så att den innehåller både beställare och utförare av kollektivtrafiktjänster. Beställarna utgörs av trafikhuvudmännen, eller länstrafikbolagen⁴³, som ansvarar för kollektivtrafiken inom en region. Företagen som utför kollektivtrafiktjänster delar vi in i grupperna operatörer och övrig busstrafik.

Antalet anställda inom Kollektivtrafik uppgår till nästan 29 000 personer år 2007, vilket innebär att det är den näst största av de sex undersökta delbranscherna (se Figur 2.17). Som framgår av Tabell 2.4, där delbranschen delas upp i beställare, operatörer och övrig busstrafik, uppgår den sammanlagda nettoomsättningen till drygt 44 miljarder kronor. Naturligtvis är det fallet att huvuddelen av operatörernas verksamhet utförs på uppdrag av beställarna. Mellan grupperna beställare och operatörer sker alltså en betydande dubbelräkning, och rapportens summerade uppgifter om nettoomsättning för delbranschen Kollektivtrafik måste tolkas mot bakgrund av detta.

I grupperna operatörer och övrig busstrafik uppgår fordonsinnehavet till ungefär 12 700 bussar. I den senare gruppen finns även ett innehav på cirka 1 000 personbilar. Detta återspeglar en viss branschglidning inom gruppen övrig busstrafik. En del av dessa företag bedriver också taxiverksamhet även om huvuddelen av verksamheten utgörs av busstrafik.

TABELL 2.4

Kollektivtrafik. Storlek och fordonsinnehav för aktiebolagen i undergrupperna beställare, operatörer och annan busstrafik, år 2007.

Grupp	Antal aktiebolag	Antal anställda	Nettoomsättning MKR	Omsättning per anställd, MKR	Fordonsinnehav	
					Personbilar	Bussar
Beställare	20	1 237	20 143	16,284	90	26
Operatörer	41	21 781	17 544	0,805	405	8 515
Övrig buss	688	5 901	6 631	1,124	1 089	4 190
Totalt	749	28 919	44 318	1,532	1 584	12 731

Källa: "Transportbranschen – hur står det till?", Sika Statistik 2009:6.

Anm. Jämfört med fordonsstatistiken täcker tabellen ungefär 82 procent av bussarna och 11 procent av personbilarna med tillstånd att bedriva yrkestrafik med taxi, buss eller linjetrafik. Övriga bussar och personbilar med yrkestillstånd för persontrafik finns alltså i andra branscher än Kollektivtrafik.

TAXITRAFIK

Delbranschen Taxitrafik delar vi här upp i taxiåkerier respektive beställningscentraler. Som framgår av Tabell 2.5 finns huvuddelen av de anställda och fordonsinnehaven i taxiåkerier, men mätt i termer av nettoomsättning är gruppen beställningscentraler ungefär lika stor. På motsvarande sätt som i delbranschen Vägtransport av gods gäller dock även här att beställningscentralernas intäkter huvudsakligen genereras i deras roll som förmedlare av de anslutna taxiåkeriernas tjänster. Mellan taxiåkerier och beställningscentraler sker alltså en betydande dubbelräkning avseende nettoomsättning.

Det sammanlagda fordonsinnehavet i delbranschen Taxitrafik uppgår till drygt 5 800⁴⁴ personbilar. Detta gäller alltså för aktiebolagen men exklusive de nära 5 500 enskilda firmorna inom Taxitrafik. Som framgår av Tabell 2.5 finns det även ett visst innehav av bussar, vilket visar på en viss branschglidning mellan

grupperna taxiåkerier och busstrafik (delbranschen Kollektivtrafik).

För delbranschen Taxitrafik finns inga dominerande företag och branschen är den minst koncentrerade bland de sex delbranscherna. Trots detta finns det förstås en grupp taxiföretag som är större än de andra i branschen. Inom den gruppen är stabiliteten stor – de flesta företagen är aktiva under hela perioden 1997–2007 utan stora variationer i nettoomsättning eller anställda. För transportbranschen i sin helhet gäller dock motsatsen där stora företag som dominerar växer och krymper, kommer och går.

Taxitrafik är den delbransch där nystartade företag har störst genomslag och över 35 procent av de anställda⁴⁵ arbetar i företag som startat verksamheten 1997 eller senare. Motsvarande siffra för Vägtransport av gods är 17 procent och för Kollektivtrafik tre procent.

TABELL 2.5

Taxitrafik. Storlek och fordonsinnehav för aktiebolagen i undergrupperna taxiåkerier och beställningscentraler, år 2007.

Grupp	Antal aktiebolag	Antal anställda	Nettoomsättning MKR	Omsättning per anställd, MKR	Fordonsinnehav	
					Personbilar	Bussar
Taxiåkerier	1 472	8 490	5 012	0,590	5 685	353
Beställningscentraler	90	964	5 196	5,390	129	44
Totalt	1 562	9 454	10 208	1,080	5 814	397

Källa: "Transportbranschen – hur står det till?", SIKA Statistik 2009:6.

Anm. Jämfört med fordonsstatistiken täcker tabellen ungefär 82 procent av bussarna och 11 procent av personbilarna med tillstånd att bedriva yrkestrafik med taxi, buss eller linjetrafik. Övriga bussar och personbilar med yrkestillstånd för persontrafik finns alltså i andra branscher än Kollektivtrafik.



3 MILJÖ OCH KLIMAT

En fungerande transportsektor är en nödvändighet för ett fungerande samhälle. Utvecklingen av samhälls-ekonomin har stor betydelse för utvecklingen av transporterna i form av strukturförändringar på lång sikt och konjunkturförändringar på kort sikt. Omvänt är goda transportmöjligheter en förutsättning för tillväxt i ekonomin. Tyvärr är det också så att transporternas negativa miljöpåverkan är stor, speciellt för vägtransporter. Idag är transporter på väg i princip helt oljeberoende. Klimatfrågan är transportsektorns största utmaning och det finns flera områden som behöver åtgärdas. Det måste skapas förutsättningar för att kunna resa och transportera klimatsmartare, men också energieffektivare och säkrare.

För att minska vägtransporternas påverkan på miljön har fokus hittills legat på fordonsteknik och bränslen. Fordonen har blivit mer effektiva med tiden och andelen fordon som kan drivas med förnyelsebara bränslen har ökat. Samtidigt har dock fordonsflottan vuxit i så pass rask takt att förbättringarna inte varit tillräckliga för att minska utsläppen. För att utsläppen ska minska måste även efterfrågan på vägtransporter tillgodoses på annat sätt. Insatserna bör inte endast vara riktade mot själva transportsektorn utan även mot hushåll, industrier och servicesektorn från vilka efterfrågan har sitt ursprung. Färre och effektivare transporter har också andra positiva sidoeffekter så som minskat buller och minskad trängsel.

Regeringens infrastrukturproposition som kom i september 2008 pekar på vikten av klimateffektiva alternativ.

”Omställningen till ett klimateffektivt trafiksystem bör genomföras kontinuerligt och successivt och bygga på det engagemang för klimatfrågan som i dag finns bland medborgare och företag. En internationell samverkan är avgörande för framgång. Generellt verkande

*styrmedel som sätter ett pris på utsläppen av växthusgaser bör utgöra grunden i en strategi. Dessa styrmedel behöver kompletteras med mer riktade styrmedel som ytterligare främjar klimateffektiva transportlösningar.”*⁴⁶

Klimatpropositionen⁴⁷ som kom den 17 mars 2009 innehåller fler förslag på åtgärder för att minska utsläppen från transportsektorn.

*”Om utsläppen av växthusgaser i transportsektorn ska kunna minska behöver en rad olika åtgärder genomföras. Det finns inte en enskild åtgärd som löser hela problemet. Energieffektiviteten hos fordon och farkoster behöver öka, fossila bränslen ersättas med förnybara drivmedel och energibärare, som el och vätgas, de olika transportslagen utnyttjas och samordnas effektivare, kollektivresandet stimuleras. Det måste också vara attraktivt för resenärer och transportköpare att i större utsträckning välja klimateffektiva alternativ. Samhället som helhet behöver också bli transporteffektivare så de klimateffektiva valen underlättas.”*⁴⁸

Efter en revidering av de transportpolitiska målen⁴⁹ presenterade regeringen den 12 mars 2009 en transportpolitisk målproposition.⁵⁰ Det övergripande målet för transportsektorn är fortsatt att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. För att underlätta avvägningar föreslås att dagens sex delmål ersätts av ett funktionsmål ”Tillgänglighet” samt ett jämbördigt hänsynsmål ”Säkerhet, miljö och hälsa”. Detta visar på regeringens ambition att avhjälpa de negativa konsekvenser som transporterna idag medför.

Hur ser då läget ut när det gäller utsläpp av växthusgaser från transportsektorn och hur kan den svenska fordonsflottan ta sig ur det fossila beroendet? I följande avsnitt beskriver vi utsläpp, Sveriges olika miljömål för transportsektorn, vilka styrmedel som används för att främja mer klimtvänliga vägfordon samt situationen när det gäller drivmedel.

3.1 UTSLÄPP

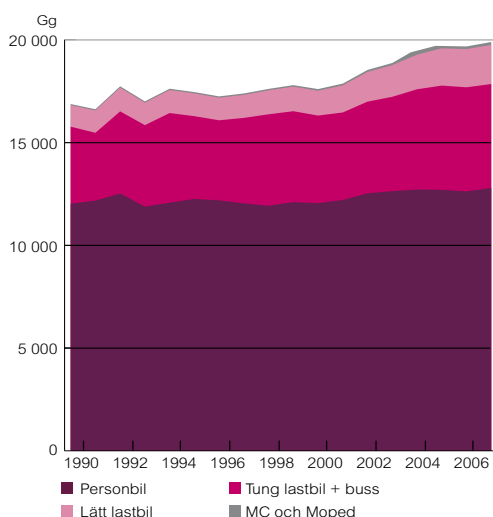
Det är en rad faktorer som påverkar ett fordonets utsläpp. För det första fordonets egenskaper som vikt, motor, bränsle och lastkapacitet. För det andra hur fordonet körs det vill säga hastighet och kördynamik. För det tredje påverkas utsläpp av logistik-egenskaper som belägningsgrad på vägarna och tillgänglig infrastruktur (som kan vara avgörande för reseavstånd). En fjärde aspekt avser livscykelutsläpp knutna till underhåll av infrastruktur, fordon, bränslen, fordonets förväntade ålder med mera.

Den viktigaste växthusgasen är koldioxid som står för 79 procent av de klimatpåverkande utsläppen i Sverige.⁵¹ Vägtrafiken står för drygt en tredjedel av

koldioxidutsläppen. Hur mycket koldioxid som släpps ut från ett fordon står i direkt relation till hur mycket fossilt bränsle fordonet förbrukar. Mellan 1990 och 2007 har koldioxidutsläppen från vägtrafik ökat med 15 procent.⁵² Det är främst trafiken med tunga lastbilar och bussar som har drivit ökningen, de står för drygt 50 procent av ökningen på 2,5 miljoner ton koldioxid mellan 1990 och 2007. Vägtrafikens koldioxidutsläpp uppdelat på fordonsslag visas i Figur 3.1.

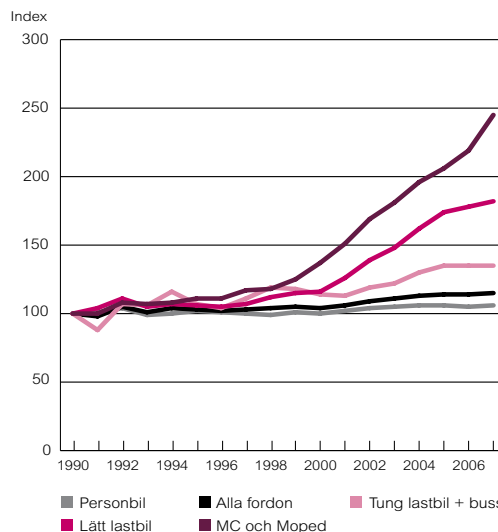
Av Figur 3.1 framgår att motorcyklar och mopeder har en liten del av de totala utsläppen av koldioxid, men det är de fordonsslag vars utsläpp ökar snabbast, enligt Figur 3.2. Lätta lastbilar är en fordonspark som ökat snabbt i antal och deras utsläpp har därför också ökat snabbt.

FIGUR 3.1
Vägtrafikens koldioxidutsläpp per fordonsslag, 1990-2007.



Källa: Underlag för nationella Klimatrapporteringen 2008, se "Sweden's National Inventory Report 2009", Naturvårdsverkets hemsida www.naturvardsverket.se. Anm. 1 Gg = 1 000 ton.

FIGUR 3.2
Vägtrafikens koldioxidutsläpp per fordonsslag, 1990-2007. Index (1990=100).



Källa: Underlag för nationella Klimatrapporteringen 2008, se "Sweden's National Inventory Report 2009", Naturvårdsverkets hemsida www.naturvardsverket.se.

Koldioxid är en av flera så kallade växthusgaser. Vid förbränning av fossila bränslen som kol, petroleum (bensin och diesel) och naturgas frigörs koldioxid som bidrar till växthuseffekten. Detta betyder att värme från jorden hindras att lämna atmosfären och temperaturen vid jordytan ökar med klimatförändringar som följd.

Kväveoxiderna skadar människors hälsa främst genom att irritera luftvägarna och öka risken för astmaattacker och andra

allergiska reaktioner. Kväveoxid är en växthusgas som medverkar till både förurning och övergödning. Utsläppen bidrar också till att det bildas marknära ozon.

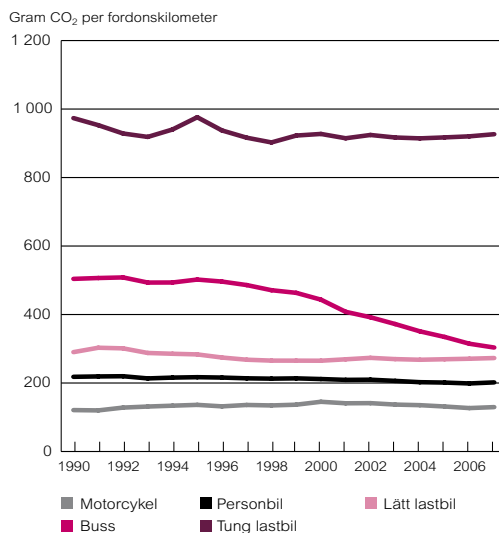
Partiklar uppstår dels vid förbränning i motorer, dels som slitagepartiklar från däck, väg och bromsar. Partiklar ger upphov till bland annat hjärt-kärlsjukdomar och luftvägssjukdomar. Man skiljer på partiklar efter deras storlek och de mindre anses vara farligare än de större.

Figur 3.3 visar utvecklingen av koldioxidutsläpp per kilometer för olika fordonsslag. Effektivitetsförbättringen i form av förbättrad energianvändning och/eller ersättning av fossila bränslen med till exempel biobränslen är blygsam. Endast buss har visat en positiv effektivitetsutveckling. De realiserade effektivitetsförbättringarna i fordonsparkerna är alltså blygsamma eller obefintliga. Samtidigt växer alla slags fordonsparker över tiden vilket ger ökade utsläpp av klimatgaser som konsekvens.

När det gäller kväveoxiderna står vägtrafiken för drygt 45 procent av de totala inrikes utsläppen.⁵³ Utsläppen av kväveoxider har minskat med ungefär 55 procent mellan 1990 och 2007, enligt Figur 3.4. Förklaringen till minskningen är främst katalytisk avgasrening. Katalysatorn är obligatorisk på bensin-drivna bilar sedan 1989. Segmentet dieseldrivna tunga lastbilar och dieseldrivna bussar har minskat sina utsläpp minst sedan 1990, med bara 23 procent. Ett dieseldrivet fordon släpper ut betydligt mer kväveoxider per kilometer än ett fordon som drivs med bensin. Katalysatorer för dieselmotorer har ännu inte blivit marknadsmässiga.

FIGUR 3.3

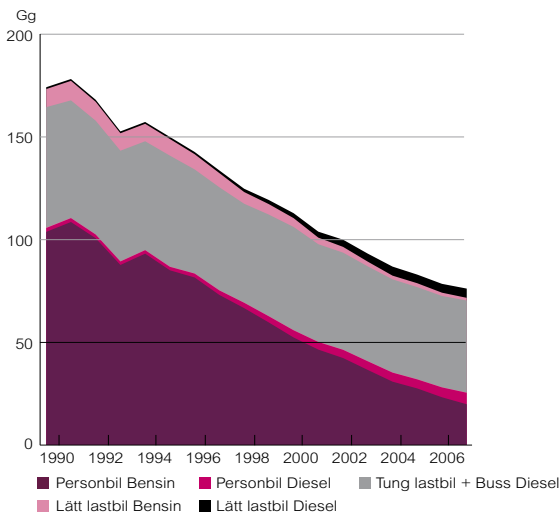
Vägtrafikens effektivitet med avseende på koldioxidutsläpp, 1990-2007.



Källa: Underlag för nationella Klimatrapporteringen 2008, se "Sweden's National Inventory Report 2009", Naturvårdsverkets hemsida www.naturvardsverket.se. Anm. Effektivitet mäts i gram koldioxid per fordonskilometer. Observera att höga värden motsvarar en låg effektivitet.

FIGUR 3.4

Vägtrafikens kväveoxidutsläpp per fordonsslag och drivmedel, 1990-2007.



Källa: Underlag för nationella Klimatrapporteringen 2008, se "Sweden's National Inventory Report 2009", Naturvårdsverkets hemsida www.naturvardsverket.se. Anm. 1 Gg = 1 000 ton.

3.2 MILJÖMÅL

Sverige har sexton miljö kvalitetsmål som ska nås 2020. Vid den senaste uppföljningen som lämnades till regeringen i mars 2008 bedömde Miljömålsrådet att nio av de sexton målen kommer att vara mycket svåra eller inte möjliga att nå. Regeringen har föreslagit tre åtgärdsstrategier, bland annat Strategin för effektivare energianvändning och transporter.

Strategin prioriterar generell energieffektivisering, satsning på förnybar energi, rening för att minska kväveoxid- och svaveloxidutsläpp, riktade åtgärder för att minska halter av luftföroreningar och riktade åtgärder för att minska trafikbuller.⁵⁴

Sverige har också krav på sig gentemot EU. Inom EU har man beslutat om ett klimat- och energipaket där utsläppen av växthusgaser ska minska med 20 procent till år 2020. Andelen energi från förnyelsebara källor ska öka till 20 procent, med ett specifikt mål för biobränslen på 10 procent, förutsatt att bränslena kan certifieras som hållbara. Varje medlemsland har fått sina egna specifika krav på utsläppsminskningar för att unionens mål skall nås. Varje lands krav täcker dels utsläpp från sektorer som inte omfattas av EU:s handel med utsläppsrätter⁵⁵, dels andelen energi från förnyelsebara källor. För

Sverige innebär det att utsläppen ska minska med 17 procent till 2020 jämfört med 2005 års nivå och andelen förnyelsebar energi ska täcka 49 procent av det totala energibehovet år 2020.⁵⁶

Till EU-kommissionens förslag⁵⁷, om att nyregistrerade bilar bara får släppa ut 130 gram koldioxid per kilometer⁵⁸ år 2012, har Sverige en relativt lång väg att gå. Den officiella siffran, enligt kolekvivalentmetoden, för nysålda personbilar under 2008 är 174 gram per kilometer.⁵⁹ Medelvärde för EU-25 var 158 gram per kilometer under 2007.⁶⁰

Om istället klimatkonventionsmetoden används skulle genomsnittet för en nysåld bil i Sverige 2008 vara 139 gram koldioxid per kilometer.⁶¹ Förklaringen till den stora skillnaden beroende på vilken beräkningsmetod som används är den numera stora andelen alternativt drivna personbilar.

EU har mål gentemot Kyotoprotokollet. Till 2012 ska de 15 EU-länderna⁶² tillsammans ha minskat de totala utsläppen av växthusgaser, inklusive utsläppen från transportsektorn, med 8 procent jämfört med nivån för utsläppen 1990. EU-15 låg 2006 en bit från målet med en minskning på 2,7 procent men en prognos visar på att målet kommer att nås.⁶³ Sverige har minskat sina totala utsläpp med 9,1 procent 2007 jämfört med 1990-års nivå.⁶⁴

Beräkning av koldioxidutsläpp för nyregistrerade personbilar kan göras på tre olika sätt.

Klimatkonventionsmetoden

Innebär att koldioxidutsläppen från nya bilar mäts på samma sätt som alla andra koldioxidutsläpp enligt den metod som föreskrivs av FN:s klimatkonvention och som används bland annat av FN:s klimatpanel (IPCC). Det innebär att endast fossil koldioxid räknas och att utsläppen räknas där de sker. Koldioxid som orsakas vid förbränning av biomassebaserade bränslen anses inte ge några nettoutsläpp av koldioxid utan ingår i ett naturligt kretslopp.

Livscykelmetoden

Innebär också att enbart koldioxid med fossilt ursprung mäts. Dock används ett livscykelperspektiv där fossila utsläpp i samband med produktionen av biomassebaserade bränslen räknas in i bilarnas utsläpp.

Kolekvivalentmetoden

Innebär att även biomassebaserade bränslen anses ge koldioxidutsläpp. Dessa läggs ihop med de fossila koldioxidutsläppen. I praktiken sker detta genom att etanolbilar mäts vid ren bensindrift och gasbilar vid ren naturgasdrift.

Källa: BilSweden

3.3 STYRMEDEL

Ett sätt att försöka ändra privatpersoners och företagares beteende är att använda ekonomiska styrmedel, det vill säga skatter och subventioner. Med ekonomiska styrmedel gör man önskvärda produkter och beteenden relativt billiga medan skadliga och icke önskvärda produkter och beteenden görs relativt dyrare. Det finns idag både regler och skatter som har för avsikt att påverka utvecklingen mot en miljövänligare fordonsflotta. Inom transportsektorn är några av de viktigaste och mest använda styrmedlen olika former av beskattning.

De miljömotiverade direkta subventioner som förekom inom transportområdet 2008 var miljöbilspremierna (322 miljoner kronor) samt transportrelaterad forskning (30 miljoner kronor).⁶⁵ Statens inkomster från fordonsrelaterade skatter beräknas till knappt 16,5 miljarder kronor 2009.

MILJÖBIL

Idag finns det två officiella definitioner på vad en miljöbil är, dels enligt regler för statlig upphandling/miljöbilspremierna, dels enligt skattelagstiftningen/trängselskattebestämmelser. En miljöbil är en bil som drivs med ett miljövänligare bränsle än bensin och diesel eller, enligt regler för statlig upphandling/miljöbilspremierna, en bensin- eller dieselbil som släpper ut max 120 gram koldioxid per kilometer. Antalet miljöbilar har ökat så snabbt att flera styrmedel till dess favör nu försvinner. Miljöbilspremierna upphör i förtid, trängselskattesubventionen för miljöbilar upphör och Stockholms stad subventionerar inte längre parkering av miljöbilar⁶⁶.

Den 1 april 2007 införde regeringen en miljöbilspremie på 10 000 kronor till privatpersoner som köper en ny miljöbil. Premien var tänkt att gälla hela 2009 men regeringen har beslutat att korta tiden till den 30 juni 2009. Orsaken till förändringen anges vara att premien har gjort succé och att man redan uppnått syftet med premien. Drygt var tredje bil som säljs idag är en miljöbil. Regeringen har förstärkt anslaget för miljöbilspremierna i omgångar på grund av den stora efterfrågan. Totalt uppgår anslaget

under åren 2007–2010 till 815 miljoner kronor⁶⁷ att jämföra med den ursprungliga budgeten på 250 miljoner kronor.

I klimatpropositionen föreslår regeringen istället för miljöbilspremierna en femårig skattebefrielse för miljöbilar som ska gälla bilar som tas i bruk från och med 1 juli 2009. Skattebefrielsen ska även gälla bilar som köps av företag.⁶⁸ Om man jämför med den nu gällande miljöbilspremierna så måste man ha en fordonskatt på 2 000 kr om året för att få samma subvention. Till exempel så har den mest populära miljöbilen 2008, Volvo V70 Flexifuel, en fordonskatt på 1 420 kronor per år. Detta summerar på fem år till 7 100 kronor det vill säga mindre än den tidigare miljöbilspremierna på 10 000 kronor.⁶⁹

För dem som har en miljöklassad tjänstebil är förmånsvärdet nedsatt. Exempelvis är förmånsvärdet för en el- eller gasbil endast 60 procent av en jämförbar bil med traditionellt drivmedel och 80 procent om bilen är utrustad med teknik för drift med alkohol.⁷⁰ Idag står juridiska personer som ägare för drygt 60 procent av de personbilar som kan drivas med ett alternativt drivmedel.

TRÄNGSELSKATT

Från och med den 1 augusti 2007 gäller trängselskatt i Stockholm. Vissa fordon är automatiskt undantagna från trängselskatten. Det gäller fordon som enligt uppgift i Transportstyrelsens vägtrafikregister är utrustade med teknik för drift helt eller delvis med elektricitet eller annan gas än gasol, eller med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol.⁷¹ Miljöbilar som registreras efter den 1 januari 2009 är inte längre undantagna från trängselskatt. Befintliga miljöbilar och miljöbilar som registreras före årsskiftet berörs inte av förslaget utan för dessa bilar fortsätter undantaget att gälla fram till och med juli 2012. Orsaken till ändringen anges vara att antalet miljöbilar har ökat i snabb takt. Om trängselskatten även i framtiden ska fylla sitt huvudsyfte, att minska trängseln, måste undantagen tas bort.

I Stockholms län fanns det i slutet av 2008 drygt 67 000 personbilar i trafik som var befriade från

trängselskatten. Dessa utgjorde 8 procent av personbilsparken i länet. I Stockholms kommun var motsvarande andel 13 procent.

FORDONSSKATT

Fordonsskatten är ytterligare ett styrmedel som används för att stimulera köp av miljövänligare fordon. Från och med den 1 oktober 2006 är fordonsskatten baserad på mängden koldioxidutsläpp.⁷² Vid årsskiftet 2007/2008 höjdes dessutom fordonsskatten för lätta lastbilar, husbilar och lätta bussar för att utjämna skatteskillnaden jämfört med personbilar, eftersom den tidigare skillnaden inte var miljömässigt motiverad.

Den 1 oktober 2006 sänktes skatten för tunga lastbilar och tunga bussar som uppfyllde kraven för Euro4 och Euro5 motsvarande miljöklass 2005 eller senare. Sänkningen begränsas till 1 oktober 2009 då Euro5 blir krav. Vid årsskiftet 2008/2009 fanns det 82 700 lastbilar i miljöklass 2005 och 4 500 stycken i miljöklass 2008. Skattesänkningen är ett incitament för att investera i nya lastbilar.

Regeringen har föreslagit att från och med 2011 öka koldioxidrelateringen och sänka fordonsskatten för dieseldrivna personbilar. På förslag är också att lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar inordnas i den koldioxidbaserade fordonsskatten. Fordonskatten för tunga lastbilar och tunga bussar föreslås sänkas som kompensation för den föreslagna höjningen av energiskatten på diesel.⁷³

VÄGAVGIFT (EUROVINJETT)

Lastbilar och lastbilsekipage med en totalvikt på minst 12 ton betalar skatt för användandet av vägar.⁷⁴ Avgiften, som tas ut för både svenska och utländska

fordon, betalas för en viss tid och är således inte kopplad till körsträcka. Vägavgiften kan sägas vara ett ineffektivt styrmedel för att minska trafikarbetet, eftersom avgiften inte är kopplad till körsträcka. För att få direkt koppling mellan körd sträcka och kostnad krävs till exempel en kilometerskatt.⁷⁵ Enligt det så kallade Eurovinjettdirektivet måste vägavgiften upphöra om en kilometerskatt införs.

KILOMETERSKATT FÖR LASTBILAR

SIKA har haft regeringens uppdrag att utreda konsekvenserna av att införa en kilometerskatt för tunga lastbilar.⁷⁶ Utredningen visade att en kilometerskatt kan väntas leda till väsentliga minskningar av de externa effekterna, utan att merkostnaderna för näringslivets transporter behöver bli särskilt stora. En kilometerskatt leder troligtvis till effektivare användning av fordonen. Skatten kan även leda till en överföring till lätta lastbilar som inte förutsätts omfattas av kilometerskatten och till andra trafikslag (järnväg och sjöfart). Alla dessa effekter sammantaget är avgörande för storleken på de samhällsekonomiska intäkter som kan uppnås, på kort till medellång sikt, genom en kilometerskatt. Införandet av en kilometerskatt är även förenat med kostnader, omkring 350 miljoner kronor per år de första åren.

Det är enligt regeringens klimatproposition för närvarande inte aktuellt att införa en kilometerskatt eftersom det inte finns tillräcklig grund för införandet. Dels anser man att det är mer effektivt att minska koldioxidutsläppen genom drivmedelsbeskattningen än genom ett kilometerskatteuttag, dels är det inte säkert att samhällsvinsten skulle överskrida de höga administrationskostnaderna för ett sådant system.⁷⁷

3.4 BRÄNSLEN

Om användningen av fossila bränslen minskar, minskar koldioxidutsläpp och annan miljöpåverkan. I nuläget finns det inget optimalt klimatneutralt drivmedel och under tiden får man använda de medel som finns att tillgå. En väg att gå när det gäller att minska utsläppen är att se till att bränsleåtgången är så liten som möjligt. Idag är det mycket långt till en helt fossilfri fordonspark och det är först och främst angeläget att minska bränsleåtgången, oavsett bränsle. Dessutom bör man naturligtvis se över vilka drivmedel som används.

Klimatneutralt drivmedel ska uppfylla följande krav:⁷⁸

- Lika mycket ny biomassa som man skördar måste växa upp.
- Odlingen får inte minska mängden kol i marken.
- Energin som används för produktion/odling måste i sig vara klimatneutral.
- Utsläppen av andra växthusgaser än koldioxid såsom metan, koloxid, dikväveoxid måste vara låga eller kompenseras på annat sätt.

Drivmedel som används för att framföra fordon kan delas in i tre översiktliga grupper: bensin, diesel och alternativa drivmedel. När det gäller fordon med ett alternativt drivmedel kan det ändå vara så att ett fossilt bränsle används i stor grad, till exempel att vissa flexifuelbilar enbart körs på bensin.

I Tabell 3.1 visas hur mycket bränsle som förbrukats i transportsektorn under de senaste åren. Bensinförbrukningen fortsätter sakta att minska medan dieselförbrukningen har ökat med drygt 50 procent på bara sju år. De alternativa drivmedlen ökar stadigt även om deras andel mätt i energiinnehåll fortfarande är litet.

För att en konsument ska vara intresserad av att använda de alternativa bränslen som finns på marknaden, krävs naturligtvis att ett tankställe som saluför ett alternativt bränsle ska finnas inom rimligt avstånd. Vad gäller etanol är tillgången på tankställen idag relativt god över hela landet (se Tabell 3.2). När det gäller tillgång till drivmedel över huvudtaget har regeringen beslutat att avsätta 30 miljoner under 2009 för att stärka tillgången till drivmedel i gles- och landsbygd.⁷⁹

TABELL 3.1

Bränsleförbrukning i transportsektorn, 2000-2007.

Bränsle (1 000 m ³)/år	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Bensin	5 335	5 381	5 463	5 494	5 439	5 390	5 321	5 257
Diesel	2 529	2 555	2 925	3 063	3 394	3 591	3 727	4 035
Naturgas	12 000	11 000	13 000	19 000	2 0000	19 000	24 000	25 000
Biogas						16 000	23 700	28 400
FAME					9	11	65	130
Etanol					261	284	321	359

Källa: Energimyndigheten (EN 20 SM, EN 31 SM) och Gasföreningen.

Anm. En kubikmeter naturgas motsvarar energimässigt ungefär 1,25 liter bensin, medan en kubikmeter biogas motsvarar 1,15 liter bensin, se vidare www.miljofordon.se. FAME (fettmetylestrar) är samlingsnamnet för ett antal biokomponenter som lämpar sig för inblandning i dieselbränsle.

TABELL 3.2

Antal försäljningsställen för förnyelsebara bränslen i slutet av året, 2003-2008.

Bränsle	2003	2004	2005	2006	2007	2008
E85	92	206	300	706	1 053	1 332
RME	0	0	23	17	16	13
Fordonsgas	31	47	62	74	87	89

Källa: Svenska Petroleum Institutet, www.spi.se.

Anm. RME är rapsbaserad biodiesel, tillhör gruppen FAME (fettmetylestrar).

Bränslepris är förstås också en viktig faktor som spelar in när det gäller val av drivmedel. För att ägaren till en flexifuelbil ska tanka det miljövänligare bränslet krävs det som regel att det bränslet är billigare per fordonskilometer. Under senare delen av 2008 blev det relativt dyrare att tanka etanol vilket ledde till en tydlig nedgång i försäljningen (se Figur 3.5). Skillnaden i pris mellan etanol och bensin har minskat så även i början av 2009 var det mer ekonomiskt fördelaktigt att köra på bensin än E85. Förutom pris-skillnaden per liter bränsle går det åt 30 procent mer bränsle med E85 vilket gör att etanolen i skrivande stund är ett dyrare alternativ per fordonskilometer.

Utvecklingen bort från fossila bränslen gynnas på flera olika sätt. På biodrivmedel tas det inte ut några punktskatter på koldioxid och energi för att säkerställa dess konkurrenskraft.⁸⁰ De fyra partierna i regeringen har slutit en överenskommelse att Sveriges fordonsflotta bör vara oberoende av fossila bränslen år 2030. Tanken är att detta ska bli verklighet med utvecklingen av hybridfordon, elbilar och biodrivmedel.⁸¹ Energimyndigheten har fått i uppdrag att lämna ett samlat kunskapsunderlag om marknaden för elbilar och laddhybrider.⁸²

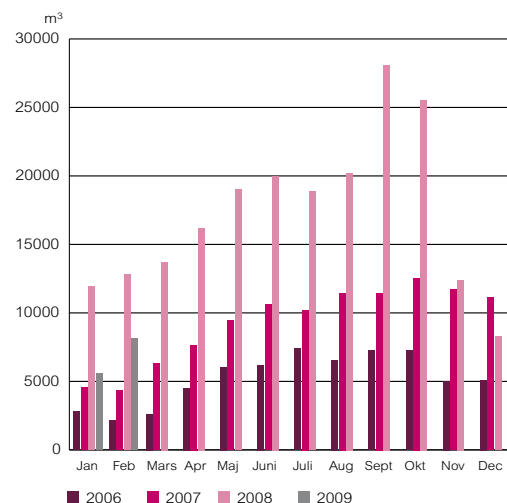
Under hösten 2008 genomförde trafikverken och SIKA i samverkan ett regeringsuppdrag att kartlägga överflyttningspotentialer mellan trafikslag, som minskar koldioxidutsläppen.⁸³ En slutsats av flera från det omfattande uppdraget är att en övergång till vägfordon med eldrift skulle ha betydande påverkan på energisystemet. Effekten blir en minskad användning av fossila bränslen (bensin och diesel) samtidigt som användningen av el skulle öka i transportsektorn.

Den sammanlagda ökningen av elanvändningen inom transportsektorn, givet att samtliga potentialer som diskuterats i uppdraget får genomslag, uppgår då till ungefär 15-20 TWh år 2040. Den allra största delen av ökningen skulle utgöra ökad elanvändning inom vägsektorn. Det framtida elbehovet på 15-20

TWh per år kan jämföras med transportsektorns relativt blygsamma elbehov idag på ungefär 3 TWh som främst kan härledas till järnvägen, vilket motsvarar två procent av total elanvändning år 2006.

En naturlig följdfråga är naturligtvis var all denna ”nya” el skall tas ifrån, från svensk produktion eller import? Om den tekniska utvecklingen av bilparken blir densamma i flertalet länder i Europa kanske inte utrymme för import av grön el finns. Följden blir då att miljövinsten av ökad elanvändning i transportsektorn minskar. Det är uppenbart att flera av de potentialer som identifierades i nämnda uppdrag inte kan lösas av transportsektorn på egen hand. Många frågor måste dessutom lösas av flera politik-områden tillsammans. Att lösa klimatproblem som orsakas av transporter kommer att påverka allt från lokalisering av bostäder och arbetsplatser till elproduktion och teknikutveckling.

FIGUR 3.5
Försäljning av E85 (inklusive bensindelen 15-25%), 2006-2009.



Källa: Svenska petroleum institutet, www.spi.se.
Anm. Siffrorna för 2008 och 2009 är preliminära.

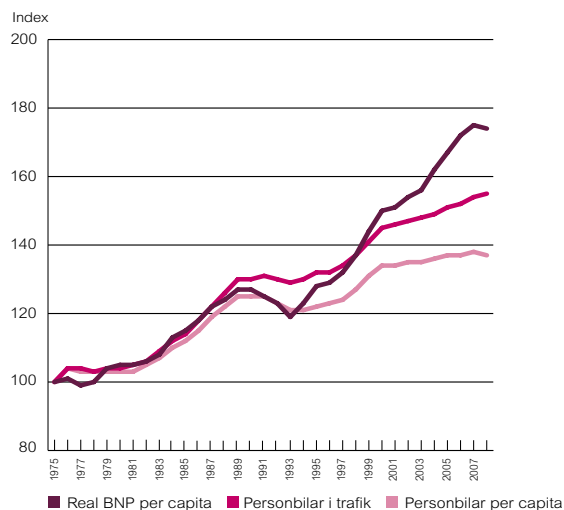


4 PERSONBILAR

Personbilsparken i Sverige ökar stadigt från år till år. Sedan 1975 är det endast under fyra år som antalet personbilar i trafik minskat jämfört med föregående år: 1977, 1978, 1992 och 1993. Alla dessa fyra år ligger i perioder då det rådde lågkonjunktur i Sverige. I slutet av 2008 var antalet personbilar i trafik 4 278 995 stycken, vilket är drygt 20 000 fler än 2007. På drygt 30 år har personbilsparken ökat med 55 procent. Befolkningen har också ökat så antal personbilar per capita under samma period ökade med 37 procent. Denna utveckling har skett samtidigt som real BNP per capita ökade med 74 procent (se Figur 4.1).

FIGUR 4.1

Antal personbilar i trafik per capita samt real BNP per capita, 1975-2008. Index (1975=100).

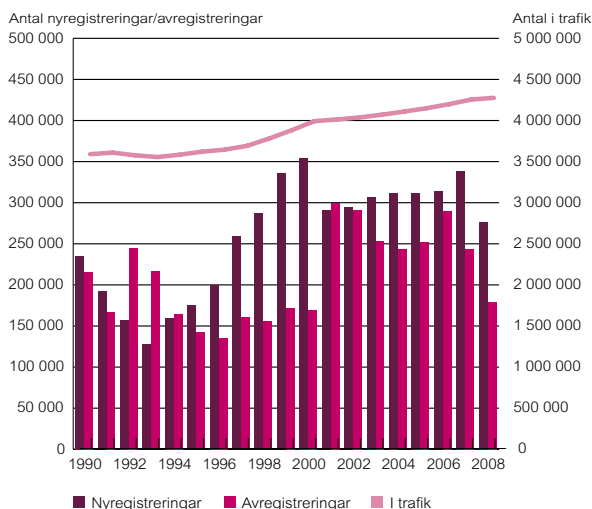


Källa: Real BNP från SCB:s nationalräkenskaper och befolkning från SCB:s befolkningsregister, www.scb.se

I Figur 4.2 visas nyregistreringar och avregistreringar samt antalet personbilar i trafik 1990-2008. Särskilt nyregistreringar visar stort konjunkturberoende. År 2008 minskade antalet nyregistreringar med drygt 62 000 bilar jämfört med 2007 och var det lägsta sedan år 1997.

FIGUR 4.2

Antal personbilar i trafik, nyregistreringar och avregistreringar, 1990-2008.



Anm. Nyregistreringar och avregistreringar vänster y-axel, i trafik höger y-axel.

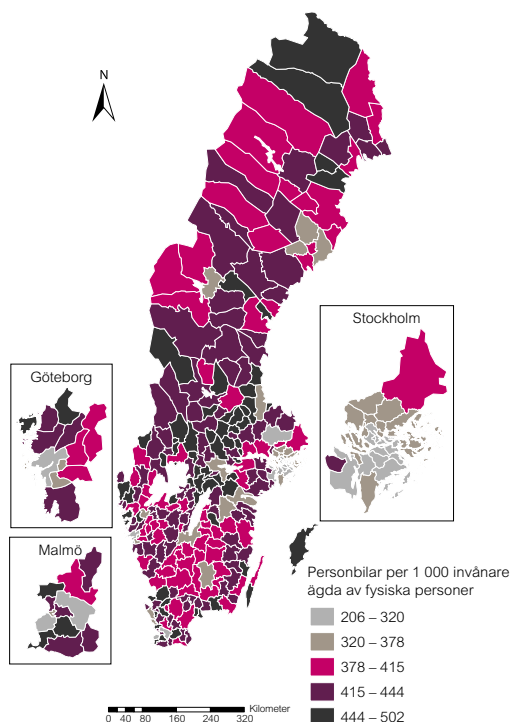
Antal personbilar i trafik har ökat snabbare än befolkningen under en lång rad av år. Under perioden 1990–2008 har biltätheten mätt i antal personbilar per 1 000 invånare ökat från 419 till 463. Dock minskade biltätheten med en bil år 2008 jämfört med 2007, på grund av att personbilsparken visserligen ökade något men befolkningen ökade mer. Det finns stora regionala skillnader i biltäthet. Figur 4.3 och Figur 4.4 visar personbiltätheten per kommun mätt i antal personbilar per 1 000 invånare år 2008, uppdelat på fysisk och juridisk ägare.

När det gäller personbilar ägda av fysiska personer är genomsnittet 367 bilar per 1 000 invånare. Kommunerna med högst personbiltäthet är Munkfors och Gällivare med 502 respektive 484 personbilar per 1 000 invånare. I andra änden av skalan hittar vi Stockholm och Sundbyberg med 206 respektive 230 personbilar per 1 000 invånare. Storstadsområden och områden med hög befolkningsskoncentration har i allmänhet låg personbils-

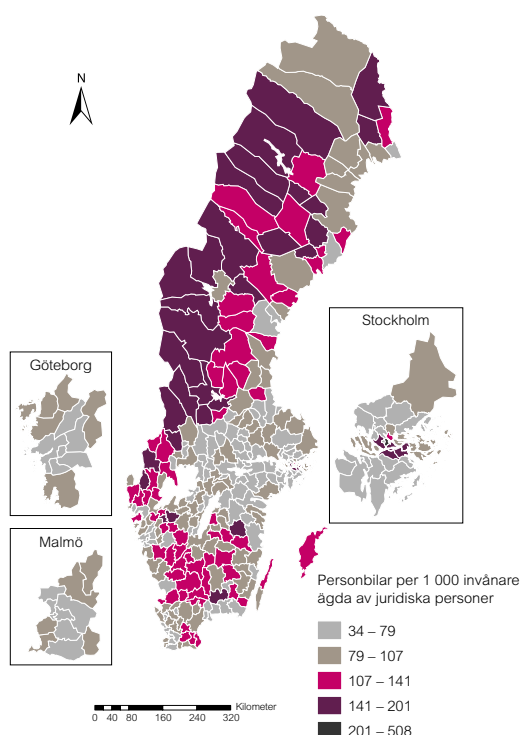
täthet. Faktorer som har betydelse är bland annat den regionala åldersstrukturen. Kommuner med hög befolkningsandel i åldersintervallet 45 till 64 tenderar att ha fler personbilar per invånare. Utbud av kollektivtrafik har en negativ inverkan på personbiltätheten medan en hög andelen småhus har en positiv inverkan.⁸⁴

I genomsnitt ägde juridiska personer 96 personbilar per 1 000 invånare. Solna är en speciell kommun där hela 68 procent av personbilarna ägs av juridiska personer, detta motsvarar 508 personbilar per 1 000 invånare. När det gäller personbilar ägda av juridiska personer så registreras de på huvudkontorets adress, det innebär att till exempel hyrbilsföretag har sina bilar registrerade i en viss kommun men att de i verkligheten finns utspridda i hela landet. Högst andel personbilar ägda av juridiska personer hittar man bland annat i kommunerna runt Stockholm och de norra inlandskommunerna.

FIGUR 4.3
Antal personbilar i trafik per 1 000 invånare och kommun ägda av fysiska personer, år 2008.



FIGUR 4.4
Antal personbilar i trafik per 1 000 invånare och kommun ägda av juridiska personer, år 2008.



4.1 PERSONBILSPARKEN

ÅLDER

Under lågkonjunkturer minskar som regel nyregistreringarna (se Figur 4.2) vilket har till följd att personbilsparkens medelålder ökar. Under lågkonjunkturen i början av 1990-talet steg medelåldern på personbilar i trafik från omkring sju år till över nio år och har det senaste decenniet legat kvar på strax över nio år. 2008 var medelåldern på en svensk personbil 9,3 år, en marginell ökning från 2007. I Figur 4.5 ser vi att personbilar ägda av juridiska personer generellt är betydligt yngre än de som ägs av fysiska personer. Personbilar ägda av fysiska personer dominerar dock stort i antal. År 2008 ägdes 79 procent av personbilarna i trafik av fysiska personer.

Om man ska generalisera finns de äldre personbilarna i norrlandskommuner och de nyare i storstadsområdena. Detta är särskilt tydligt när det gäller personbilar ägda av fysiska personer. Bland personbilarna ägda av fysiska personer fanns den äldsta personbilsparken i Överkalix, där den genomsnittliga åldern på personbilar var 14,6 år. Den yngsta personbilsparken fanns i Täby med en genomsnittlig ålder på 8,0 år. I Tabell 4.1 ser man åldersstrukturen på

TABELL 4.1

Personbilar i trafik vid årsskiftet 2008/2009 efter ålder.

Ålder	Antal	Andel (%)
0 – 4 år	1 242 819	29,0
5 – 9 år	1 361 145	31,8
10 – 14 år	898 395	21,0
15 – år	776 636	18,2
Samtliga	4 278 995	100,0

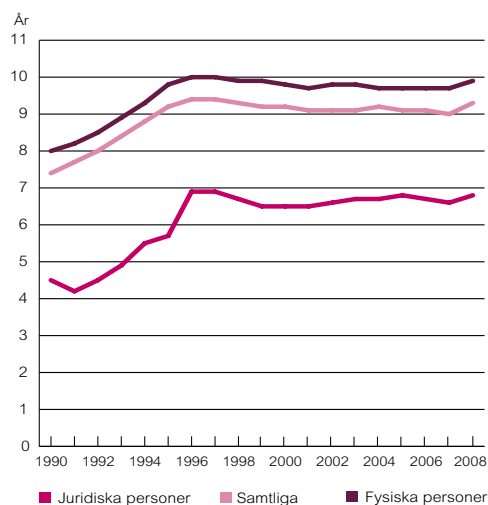
hela personbilsflottan i trafik. Värt att notera är att hela 18 procent av personbilarna i trafik är 15 år eller äldre.

Vi såg i Figur 4.5 att personbilarnas genomsnittsålder ökade snabbt under 1990-talets lågkonjunktur och har därefter legat konstant på denna högre nivå. Det är problematiskt ur flera aspekter att ha en alltför gammal fordonspark. Äldre fordon är som regel mindre bränsleeffektiva och mindre trafiksäkra.

Ett sätt att föryngra personbilsparken är att öka skrotningen av gamla bilar. Med hjälp av ekonomiska styrmedel kan skrotning av äldre bilar uppmuntras. Tidigare betalades en skrotningspremie ut vid skrotning och premiens storlek varierade med bilens ålder. Sedan 1 juni 2007 råder dock ett strikt producentansvar. Det innebär att ingen skrotningspremie betalas ut numera. Figur 4.6 sammanfattar förändringen i skrotningssystemet som skedde 2007.

FIGUR 4.5

Medelålder på personbilar i trafik ägda av fysiska personer, juridiska personer respektive samtliga, 1990-2008.



FIGUR 4.6

Skrotningssystemet före och efter 1 juni 2007.



Även om det innan reformen utgick en blygsam ekonomisk ersättning för en skrotad personbil (ungefär 1 000 kr i handen efter betald avgift) har antalet skrotningar minskat drastiskt. I Figur 4.7 visas skrotade bilar per månad från januari 2006 till mars 2009. Innan den tillfälliga skrotningsersättningen på 4 000 kronor infördes 1 juni 2007 ökade antalet skrotade personbilar dramatiskt, 27 500 fler bilar skrotades i maj 2007, jämfört med maj 2006. Orsaken till ökningen redan i maj var att många passade på att skrota bilar som inte uppfyllde kraven för den tillfälliga skrotningsersättningen.⁸⁵ Fonden som skulle täcka den tillfälliga skrotningsersättningen tog slut på bara några dagar. Därefter sjönk den månatliga skrotningen till ungefär halva nivån mot åren före regeländringen.

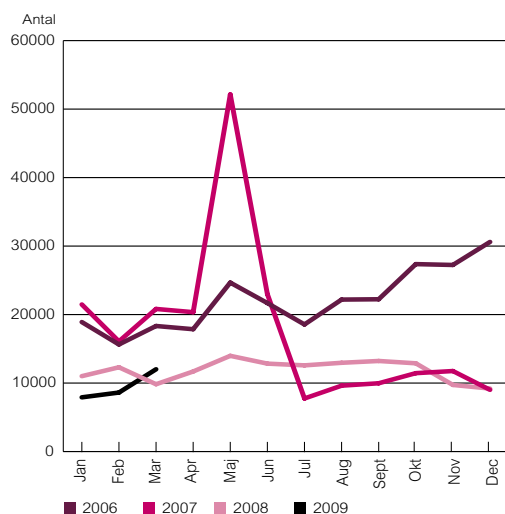
I samband med krisen för den svenska liksom den internationella bilindustrin har en skrotningspremie förordats av många. Både som ett sätt att stötta en industri i kris och som en miljöinvestering. Tjeckien har som EU:s ordförandeland (första halvåret 2009) gett kommissionen i uppdrag att ta fram ett förslag

på skrotningspremie för hela EU. Flera EU-länder har redan infört skrotningspremier som incitament för nybilsköp. I Tyskland får den som köper en ny bil en miljöpremie på 2 500 euro om köparen kan visa upp intyg på att han skrotat en bil som är äldre än nio år. Frankrike har ett liknande system. Om nybilsköparen skrotar en minst tio år gammal bil och köper en ny bil med koldioxidutsläpp på max 160 gram per kilometer, får han eller hon en premie på 1 000 euro.

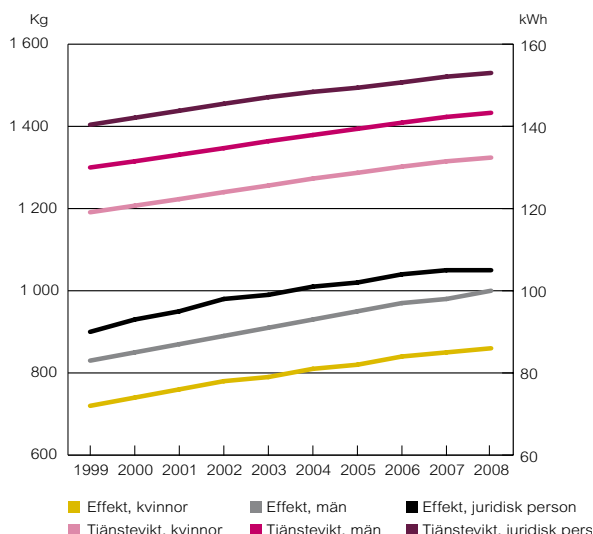
I Sverige skrotades det totalt 148 581 personbilar 2008 och så få hade inte skrotats sedan 1996. Vid årsskiftet 2008/2009 fanns fortfarande 352 000 personbilar i trafik av årsmodell 1988 eller äldre, det vill säga bilar som är tillverkade innan det blev obligatoriskt med katalysator, en minskning med drygt 63 000 jämfört med föregående årsskifte. De personbilar av årsmodell 1988 eller äldre som varit i trafik någon gång under året stod för 3,7 procent av det totala trafikarbetet (körda fordonskilometer) för personbilar 2008.

FIGUR 4.7

Antal skrotade personbilar per månad, januari 2006 – mars 2009.

**FIGUR 4.8**

Genomsnittlig tjänstevikt och genomsnittlig motoreffekt på personbilar i trafik fördelade på ägare, 1999 – 2008.



Anm. Tjänstevikt i kilo vänster y-axel och motoreffekt i kWh höger y-axel.

STORLEK

Den genomsnittliga tjänstevikten på personbilar har de senaste tio åren ökat med 10 procent, från 1 292 kilo till 1 424 kilo. Motoreffekten ökade under samma period med 19 procent, från 82 kWh till 97 kWh. Figur 4.8 visar utvecklingen av den genomsnittliga tjänstevikten och motoreffekten för personbilar den senaste tioårsperioden, fördelat efter typ av ägare. Juridiska personer äger i genomsnitt större och motorstarkare bilar och kvinnor tenderar att äga mindre bilar än män. Solna och Danderyd är kommuner med högst genomsnittlig motoreffekt och högsta genomsnittsvikt. Gotland ligger i andra änden av spannet med de i genomsnitt lättaste personbilarna och svagaste motorerna i landet.

DRIVMEDEL

Nya personbilar som kan drivas med alternativt drivmedel ökade kraftigt under 2008 medan både antalet bensinbilar och dieslbilar minskade jämfört med 2007. Fördelningen mellan drivmedlen har förändrats dramatiskt bara de senaste tre åren som Figur 4.9 visar. Bensinbilar som haft en marknadsandel på runt 90 procent är nu nere på 41 procent. Dieslbilars andel har stigit från strax under 10 procent till 35 procent på två år. Den stora vinnaren är alternativt drivna personbilar vars andel bara är synlig de tre senaste åren och har 2008 en andel på 23 procent. Noterbart är att den ökade nyförsäljningen av diesel-drivna bilar och alternativt drivna bilar drivs av marknadssegmentet juridiska personer.

I sammanhanget bör man dock observera att bilar som kan drivas med alternativt bränsle i många fall körs med bensin i tanken. Försäljningen av etanol minskade kraftigt under slutet av 2008 och början av 2009. Det låga bensinpriset jämfört med etanolpriset är sannolikt det största skälet till nedgången, enligt Svenska petroleum institutet (se vidare kapitlet Miljö och klimat).⁸⁶

Figur 4.10 visar nyregistrerade bilar per månad efter bränsle. De nya dieslbilarna var fler än de nya bensinbilarna för första gången i december 2007. Detta kan till stor del förklaras av att många dieslbilar registrerades innan årsskiftet 2007/2008 för att inte gå miste om skattelättnaden på 6 000 kronor.⁸⁷ Ökningen i december 2007 följdes av en kraftig ned-

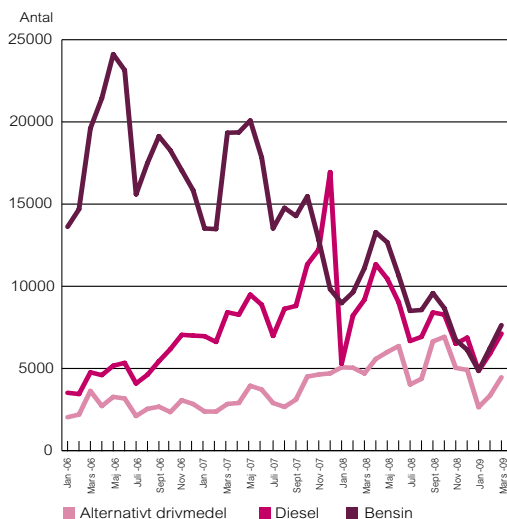
FIGUR 4.9

Antal nyregistrerade personbilar fördelade på drivmedel och ägare, 1999 – 2008.



FIGUR 4.10

Antal nyregistrerade personbilar fördelade på drivmedel per månad, januari 2006 – mars 2009.

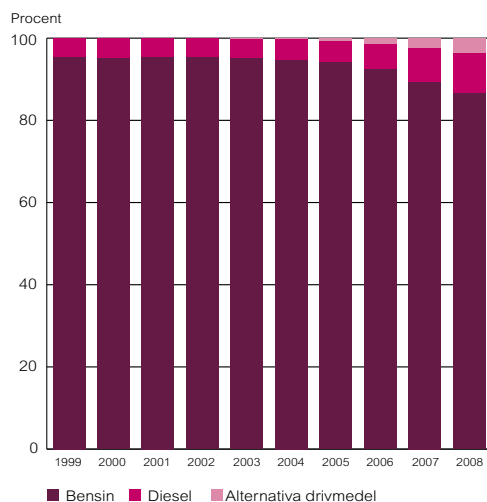


gång i januari 2008. Därefter har diesebilarnas andel bara legat strax under bensinbilarnas andel av nyförsäljningen. Diesebilens fördel består bland annat av att den drar mindre bränsle i liter per mil och släpper ut mindre koldioxid. Försäljningen av alternativt drivna personbilar har ökat sakta men säkert, men precis som för bensin och diesebil har nyregistreringarna avtagit i slutet av året som följd av den finansiella krisen.

En personbil används i drygt nio år i genomsnitt vilket gör att det kommer att ta tid att förändra bilparkens sammansättning. Personbilsparken är fortfarande helt dominerad av bensinbilar, se Figur 4.11. Av det totala personbilsbeståndet 2008 var andelen dieseldrivna personbilar i trafik 9,7 procent och andelen alternativt drivna personbilar 3,8 procent. Bland de personbilar som kan drivas med ett alternativt drivmedel är det flexifuelbilar med bensin/E85 som dominerar.

Drygt 60 procent av personbilarna som kan drivas med alternativt drivmedel ägs av en juridisk person. Diesebilarna är jämnt fördelade mellan fysiska och juridiska personer, medan fysiska personer äger de flesta bensinbilarna, 84 procent. Den högsta andelen diesebil finns i kommunerna Övertorneå och Övertorneå med 34 respektive 27 procent. Alternativt drivmedel var vanligast i Solna, 20 procent och Stockholm, 13 procent.

FIGUR 4.11
Andelen personbilar i trafik efter bränsleslag, 1999–2008.

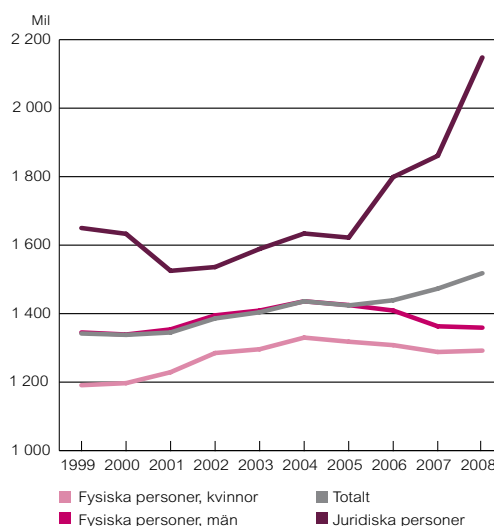


4.2 KÖRSTRÄCKOR

Svenskarna är ett bilåkande folk. Personbilen står idag för hela 91 procent av persontransportarbetet på väg och 77 procent av det totala persontransportarbetet i Sverige.⁸⁸ Att mäta hur långt varje fordon kör under ett år är ett sätt att belysa användningen. Den genomsnittliga körsträckan per personbil har ökat från 1 342 mil 1999 till 1 518 mil år 2008, en ökning med 13 procent. Ökningen drivs av personbilar ägda av juridiska personer, se Figur 4.12. Vi kan utifrån körsträckor naturligtvis inte säga något om exakt var varje bil körs, men undersökningar visar att för personbilar körs den övervägande sträckan, 65 procent, inom samma län som fordonet är registrerat i.⁸⁹

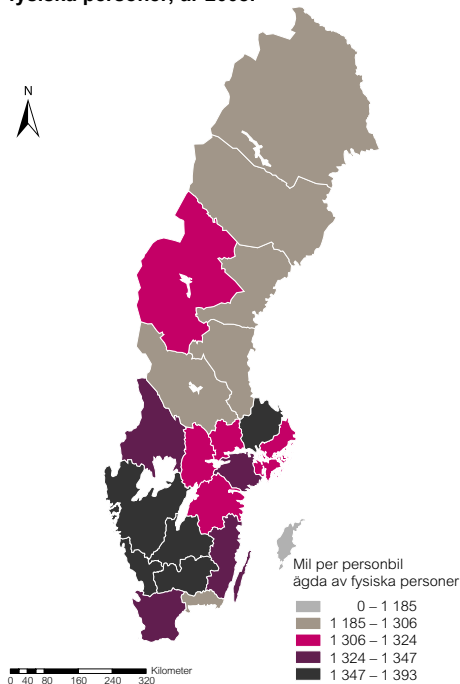
Det är stora regionala skillnader i körsträcka mellan länen, det är också stora skillnader mellan personbilar ägda av fysiska respektive juridiska personer. Figur 4.13 och Figur 4.14 visar genomsnittlig körsträcka per län för fysiska personer respektive juridiska personer. Personbilar som ägs av juridiska personer körs betydligt längre sträckor än de som ägs av fysiska personer, i genomsnitt 2 148 mot 1 336 kilometer. Den längsta genomsnittliga körsträckan för personbilar ägda av fysiska personer har uppmätts av bilar

FIGUR 4.12
Genomsnittlig körsträcka i mil fördelat på ägarkategori, 1999–2008.

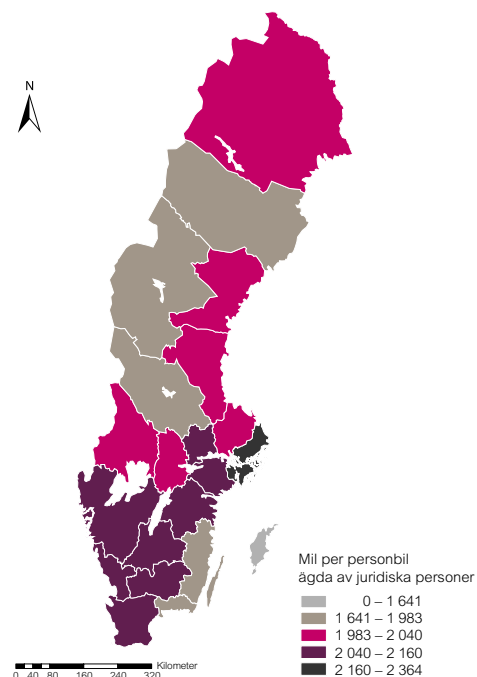


FIGUR 4.13

Genomsnittlig körsträcka per län, personbilar ägda av fysiska personer, år 2008.

**FIGUR 4.14**

Genomsnittlig körsträcka per län, personbilar ägda av juridiska personer, år 2008.



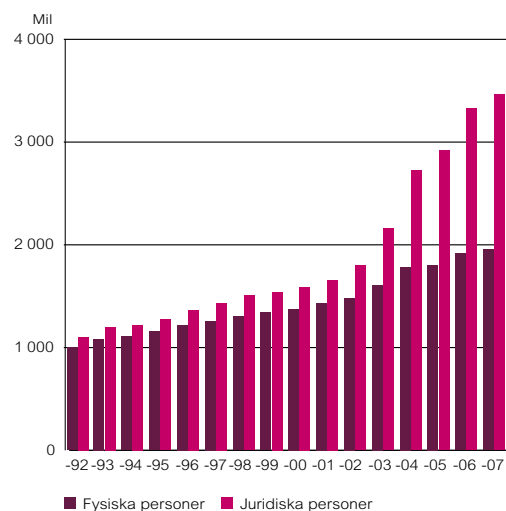
registrerade i Uppsala län, 1 393 mil och den kortaste 1 185 km i Gotlands län. Variationen av den genomsnittliga körsträckans längd är betydligt högre för bilar ägda av juridiska personer. Här är spannvidden mellan 2 364 och 1 641 mil, i Stockholms län respektive Gotlands län.

I Figur 4.15 ser vi att nya personbilar har längre körsträckor i genomsnitt. Om man bortser från de två senaste årsmodellerna (-09 och -08), som till stor del är inköpta någon gång under 2008 och därmed inte varit i trafik under ett helt år, kan vi konstatera att ju nyare bilen är desto längre har den körts under året. En bil av 1992 års modell hade en genomsnittlig körsträcka om 1 017 mil jämfört med en 15 år yngre bil av årsmodell 2007 som hade gått i genomsnitt 2 678 mil under 2008.

Att bilarnas genomsnittliga körsträckor blir allt längre och att personbilsparken aldrig har varit större innebär att det 2008 kördes mer än någonsin på de svenska vägarna.

FIGUR 4.15

Genomsnittlig körsträcka för årsmodellerna -92 till -07, fördelat på ägare år 2008.



4.3 PERSONBILAR I SVERIGE OCH EU

Nyregistrerade personbilar i Sverige skiljer sig från EU-genomsnittet. Sverige har en låg andel dieselpbilar i förhållande till andra europeiska länder och våra bilar är tyngre och släpper ut mer koldioxid än EU:s genomsnittliga personbil.

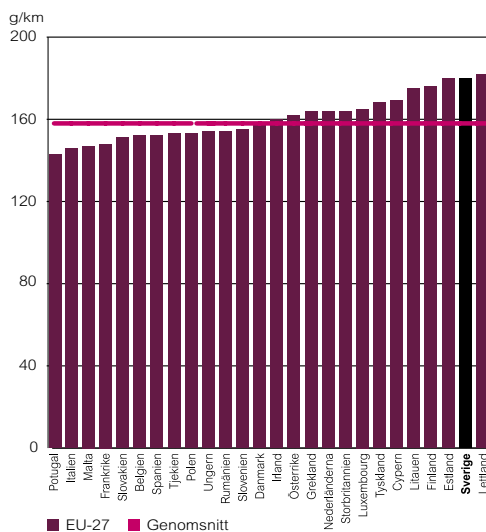
Även om andelen nyregistrerade dieselpbilar i Sverige har ökat markant till drygt 35 procent så är det en bit kvar till genomsnittet i EU-15 som är 53 procent, se Figur 4.16.⁹⁰ Den nyregistrerade svenska personbilen är också mycket motorstark. Genomsnittet i Sverige 2008 var 102 kWh jämfört med snittet för EU-15 på 85 kWh.⁹¹ Båda dessa faktorer är bidragande orsaker till att Sverige får sälla sig till gruppen ”sämst i klassen” när det gäller koldioxidutsläpp.

I Sverige släppte nyregistrerade personbilar under 2008 i genomsnitt ut 174 gram koldioxid per kilometer. 2007 var utsläppen 181 gram koldioxid per kilometer att jämföra med utsläppen från en ny genomsnittsbil i EU-27 på 158 gram per kilometer, se Figur 4.17.⁹² Närmast målet på 130 gram koldioxid per kilometer är Portugal (se vidare kapitlet Miljö och klimat).

När det gäller själva personbilsparken har vi varken

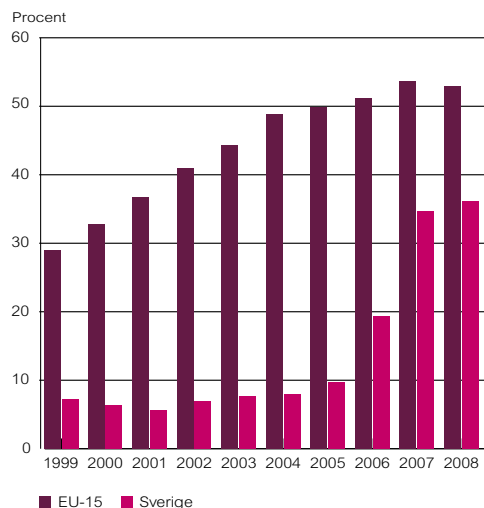
fler eller färre personbilar per 1 000 invånare än övriga länder inom EU. Biltätheten 2006 var 466 personbilar per 1 000 invånare i EU-27 och för Sverige 461 personbilar per 1 000 invånare, se Figur 4.18.

FIGUR 4.17
Genomsnittligt koldioxidutsläpp samt medelvärde för nyregistrerade personbilar i EU-27 (exklusive Bulgarien), år 2007.



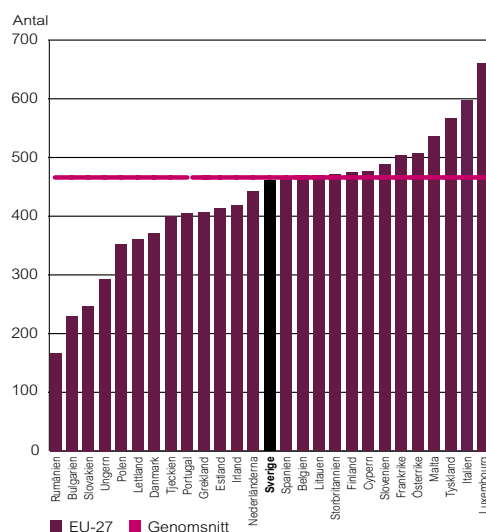
Källa: "Övervakning av koldioxidutsläpp från bilar i EU: data för åren 2005, 2006 och 2007", Europeiska Gemenskapernas kommission, KOM(2009) 9 slutgiltigt.

FIGUR 4.16
Andelen nyregistrerade dieselpbilar i Sverige och EU-15, 1999–2008.



Källa: The European Automobile Manufacturers Association.

FIGUR 4.18
Genomsnittligt antal personbilar per 1 000 invånare per land och i EU-27, år 2006.



Källa: "EU energy and transport in figures Statistical pocketbook 2007/2008", DG TREN.

FOTNOTER

- 1 Från och med 1 januari 2008 måste en motorcykel uppfylla EU:s miljökrav Euro3 för att få registreras. Euro3 är ett regelverk avseende bland annat emissioner för motorcyklar, beslutade av EU.
- 2 "Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt", Prop. 2008/09:35.
- 3 Yrkestrafik med andra fordonsslag är marginell.
- 4 www.transportstyrelsen.se
- 5 Se SIKAs årliga fordonsstatistik i publikationerna Fordon 2007 och Fordon 2008, www.sika-institute.se.
- 6 Pressmeddelande från Sverige Åkeriföretag den 19 januari 2009 (se www.akeri.se) samt personlig kontakt med Magnus Falk på Sveriges Åkeriföretag.
- 7 "Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, år 2007" SIKA Statistik 2008:13.
- 8 "Långa och tunga lastbilers effekter på transportsystemet" VTI rapport 605, 2008.
- 9 "Bättre miljö med färre lastbilar" Svenskt näringsliv 2004. Augusti 2004.
- 10 "Långa och tunga lastbilers effekter på transportsystemet" VTI rapport 605, 2008. Resten av fakta i detta avsnitt är hämtat från nämnda rapport.
- 11 Se vidare rapporter på SIKAs hemsida, www.sika-institute.se.
- 12 "Inrikes och utrikes trafik med Svenska lastbilar, år 2007", SIKA Statistik 2008:13.
- 13 Transporter med svenskregistrerade lastbilar med maximilastvikt på minst 3 500 kg. År 1988, 1989, 1991, 1992, 1994 har imputerade kvartalsdata använts. Urval och definitioner har ändrats 1997/1998 och 1999/2000.
- 14 "Utländska lastbilstransporter i Sverige 2004-2006", SIKA Statistik 2008:22.
- 15 Rådets förordning (EEG) nr 881/92.
- 16 "Åkerihandboken 2009" Sveriges Åkeriföretag.
- 17 "RES 2005-2006 - Den nationella resvaneundersökningen", SIKA Statistik 2007:19. Se vidare diskussion i "Fordon 2007", SIKA.
- 18 "Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor", SIKA Statistik, 2008:30.
- 19 "Taxi i världen – En jämförelse av taxis villkor och verksamhet i olika länder", TRUM Transportforskningsenheten Umeå Universitet 2000:3.
- 20 Se föregående nots referens.
- 21 Med taxibil menar vi en personbil som har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik för taxi. Hela 84 procent av personbilarna som har tillstånd för någon yrkestrafik, har tillstånd för just taxitrafik. Övriga tillstånd bland personbilar avser yrkesmässig godstrafik och yrkesmässig linjetrafik.
- 22 "Vägtrafikskador 2007", SIKA Statistik 2008:27.
- 23 Se ovanstående referens, Tabell 6 i Bilaga 2.
- 24 Se ovanstående referens, Tabell 1 i Bilaga 2.
- 25 "Vägtrafiksäkerhetsutvecklingen 1996-2007" ISBN/ISSN 1652/5310 Vägtrafikinspektionen 080411 J Ifver, H Rydgren.
- 26 "Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 1997-2007", Vägverket publikation 2008:5.
- 27 "Kör och vilotider – regler och vägledning mars 2009" Transportstyrelsen 2009.
- 28 "Vägtrafikskadade i sjukvården – Statistik över vård av vägtrafikskadade i Sverige 1998-2006", SIKA Statistik 2008:23. Statistik för åren 1998-2007 finns i Excel-format på SIKAs hemsida, www.sika-institute.se.
- 29 "Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 1997-2007", Vägverket publikation 2008:5.
- 30 "Kilometer – om vägar och trafik" Vägverket november 2007.
- 31 "Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 1997-2007", Vägverket publikation 2008:5.
- 32 "Fakta om trafiksäkerhetskameror – livräddare på väg". Vägverket 080902.
- 33 "En reformerad körkortslagstiftning - Genomförandet av tredje körkortsdirektivet", SOU 2008:130.
- 34 Med tyngre släp avses en fordonskombination av en personbil och en släpvagn där kombinationens tillåtna totalvikt överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg.
- 35 För den som redan har behörighet att köra traktor gäller detta även i fortsättningen.
- 36 Näringsdepartementets pressmeddelande 2009-01-20.
- 37 Informationen i avsnittet är hämtat från rapporten "Transportbranschen – hur står det till? Statistik om transportbranschen och sex delbranscher åren 1997-2007", SIKA Statistik 2009:6. Rapporten ges ut för andra året i rad och beskriver transportbranschen från ett företagsperspektiv. Data som används för statistiken kommer från flera olika källor men främst från bokslut. I rapporten beskrivs ingående hur vi definierat de sex delbranscherna, hur delbranschernas undergrupper vi använder här har bestämts, datakällor, definitioner av resultatmått med mera.
- 38 Detta antal avser aktiebolag som är den företagsform det finns mest information om i olika register. Se vidare föregående nots referens.
- 39 Korrigerat för inflation enligt KPI, årsmedeltal 2007 jämfört med 1997, enligt SCB, www.scb.se.
- 40 Korrigerat för inflation enligt KPI, årsmedeltal 2007 jämfört med 1997, enligt SCB, www.scb.se.
- 41 Branschernas årliga investeringar har beräknats som differensen i materiella tillgångar (jämfört med föregående år) summerat med årets avskrivningar. Det beräknade måttet kan alltså tolkas som nettot av årets nyinvesteringar plus ersättningsinvesteringar.
- 42 Lastbilscentralen får betalt av slutkunden och priset ingår i deras nettoomsättning. Om Lastbilscentralen sedan betalar ett åkeri för att utföra transporttjänsten, blir denna betalning del i åkeriets nettoomsättning. Transporttjänsten dubbelräknas alltså (delvis) i förhållande till dess värde för transportköparen.
- 43 I den här undersökningen ingår 20 länstrafikbolag. Utöver dessa finns det trafik huvudmän, Skånetrafiken och Länstrafiken Kronoberg, som drivs som förvaltningar inom landstinget eller kommunen. Dessa två är alltså inte egna juridiska personer och ingår därför inte i rapportens underlag.
- 44 Enligt den officiella fordonsstatistiken som SIKA publicerar fanns 14 830 taxibilar i trafik 2007. Se "Fordon 2007" på www.sika-institute.se.

- 45 Avser aktiebolagen inom Taxitrafik.
- 46 "Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt", Prop. 2008/09:35, sid. 122.
- 47 "En sammanhållen klimat- och energipolitik – Energi", Prop. 2008/09:163 och "En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat", Prop. 2008/09:162.
- 48 "En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat", Prop. 2008/09:162, sidan 80.
- 49 "Förslag till ny transportpolitisk målstruktur. Del 1 Analys av förutsättningar", Sika Rapport 2008:2 och "Förslag till ny transportpolitisk målstruktur. Del 2 Förslag till reviderade mål", Sika Rapport 2008:3.
- 50 "Mål för framtidens resor och transporter", Prop. 2008/09:93.
- 51 "Sweden's National Inventory Report 2009", Naturvårdsverket.
- 52 Underlag för nationella Klimatrapporteringen 2008, se "Sweden's National Inventory Report 2009", Naturvårdsverkets hemsida www.naturvardsverket.se.
- 53 Underlag för nationella Klimatrapporteringen 2008, se "Sweden's National Inventory Report 2009", Naturvårdsverkets hemsida www.naturvardsverket.se.
- 54 "Miljömålen – nu är det bråttom", Miljörådets utvärdering av miljömålen 2008.
- 55 Sektorer som inte omfattas är bland annat bygg-, transport-, jordbruks-, och avfallsområdet.
- 56 EU pressmeddelande IP/80/08.
- 57 "Setting emission performance standards for new passenger cars as part of the Community's integrated approach to reduce CO2 emissions from light-duty vehicles", Commission of the European Communities, COM(2007) 856 final.
- 58 Utsläppsvärdet gäller inte för varje enskild bil utan för ett genomsnitt för respektive biltillverkare.
- 59 Transportstyrelsens pressmeddelande 2009-03-30.
- 60 "Monitoring the CO2 emissions from cars in the EU: data for the years 2005, 2006 and 2007". Commission of the European Communities, COM(2009) 9 final.
- 61 BilSweden. Pressmeddelande 2009-01-29.
- 62 Målen gäller inte för samtliga 27 medlemsländer, utan bara för de 15 som var medlemmar 1997 då Kyotoprotokollet kom till.
- 63 "Greenhouse gas emission trends and projections in Europe 2008" European Environment Agency, NO 5/2008.
- 64 "Sweden's National Inventory Report 2009", Naturvårdsverket.
- 65 SCB Miljöräkenskaper. Vad som är en miljömotiverad subvention avgörs av motiveringen till subventionen/det statsanslag som föranledde subventionen. Siffrorna inkluderar inte alla subventioner från EU.
- 66 Stockholms stad har haft gratis boende- och nyttoparkering för miljöbilar sedan maj 2005. Avgiftsbefrielsen upphör dock vid årsskiftet 2008/2009.
- 67 Miljödepartementet. Uttalande 2008-09-08.
- 68 "En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat", Prop. 2008/09:162.
- 69 BilSweden. Pressmeddelande 2009-03-10.
- 70 Skatteverket.
- 71 Vissa andra fordon är också undantagna från trängselskatt, bland annat utryckningsfordon, bussar på minst 14 ton, motorcyklar, utlandsregistrerade bilar, se vidare Transportstyrelsens hemsida, www.transportstyrelsen.se.
- 72 Gäller personbilar av årsmodell/tillverkningsår 2006 eller senare samt äldre personbilar som uppfyller kraven för miljöklass 2005, miljöklass EI eller miljöklass hybrid.
- 73 "En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat", Prop. 2008/09:162.
- 74 Mer om vägavgifter kan läsas på Skatteverkets hemsida, www.skatteverket.se.
- 75 Se vidare "Kilometerskatt för lastbilar - Effekter på näringar och regioner", Sika Rapport 2007:2.
- 76 Se "Kilometerskatt för lastbilar – Effekter på näringar och regioner", Sika Rapport 2007:2 och "Kilometerskatt för lastbilar – kompletterande analyser", Sika Rapport 2007:5. Avsnittets resonemang är hämtat från dessa rapporter.
- 77 "En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat", Prop. 2008/09:162.
- 78 "Klimatneutrala godstransporter på väg" Vägverket publikation 2007:111.
- 79 Näringsdepartementet pressmeddelande 2009-02-26.
- 80 www.regeringen.se/sb/d/4264/item77451
- 81 www.regeringen.se/sb/d/11428/a/120082
- 82 Näringsdepartementet pressmeddelande 2009-02-16.
- 83 Regeringsuppdrag gavs den 15 maj 2008 till Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket, Luftfartsstyrelsen och Sika. Uppdraget var att kartlägga potentiell överflyttning av person- och gods-transporter mellan trafikslag, som bidrar till minskade utsläpp av växthusgaser, energieffektivisering och som bedöms kunna vara samhällsekonomiskt lönsamma. Samverkan i uppdraget skulle ske tillsammans med VTI. Sika samordnade arbetet och färdigställde rapporten "Potential för överflyttning av person- och godstransporter mellan trafikslag", Sika Rapport 2008:10.
- 84 "Fordonsbestånd och nyregistreringar – en statistisk analys av regionala skillnader och strukturella faktorer", D-uppsats i statistik av Henrik Svanström och Samuel Roos, Lunds Universitet 2008.
- 85 Denna ersättning gällde bilar som var av årsmodell 1988 eller äldre med villkoret att fordonet var i trafik den 31 augusti 2006.
- 86 Svenska petroleum institutet, www.spi.se. Pressmeddelanden 2009-01-15 och 2009-02-23.
- 87 Skattelättnaden på 6 000 kronor gällde under perioden 1 juli 2006 – 31 december 2007 för personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar som uppfyllde kraven för miljöklass 2005PM.
- 88 "RES 2005- 2006 – Den nationella resvaneundersökningen". Sika Statistik 2007:19.
- 89 Delvis egen bearbetning av data från resvaneundersökningen som beskrivs i "RES 2005-2006 – Den nationella resvaneundersökningen". Sika Statistik 2007:19.
- 90 The European Automobile Manufacturers Association, www.acea.be.
- 91 The European Automobile Manufacturers Association, www.acea.be.
- 92 "Övervakning av koldioxidutsläpp från bilar i EU: data för åren 2005, 2006 och 2007", Europeiska Gemenskapernas kommission, KOM(2009) 9 slutgiltig.

TABELLFÖRTECKNING

PERSONBILAR

Tabell PB1

Personbilar, nyregistreringar samt avregistreringar efter avregistreringsorsak, årsvis 1999-2008.

Tabell PB2

Personbilar i trafik efter ägare, årsvis 1999-2008.

Tabell PB3

Avställda personbilar efter ägare, årsvis 1999-2008.

Tabell PB4

Leasade personbilar (uthyrda minst ett år) efter ägare, årsvis 1999-2008.

Tabell PB5

Personbilar i trafik efter miljöklass, årsvis 1999-2008.

Tabell PB6

Personbilar i trafik efter drivmedel, årsvis 2004-2008.

Tabell PB7

Personbilar i trafik efter drivmedel och miljöklass vid slutet av år 2008.

Tabell PB8

Personbilar i trafik efter drivmedel årsvis 1999-2008.

Tabell PB9

Personbilar i trafik efter årsmodell/tillverkningsår och ägare vid slutet av år 2008.

Tabell PB10

Personbilar i trafik fördelade efter tjänstevikt och ålder vid slutet av år 2008.

Tabell PB11

Personbilar efter ägarens näringstillhörighet och status vid slutet av år 2008.

Tabell PB12

Körsträckor och antal personbilar efter tjänstevikt och ägare år 2008.

Tabell PB13

Körsträckor och antal personbilar efter ägare år 2008.

Tabell PB14

Körsträckor och antal personbilar efter årsmodell/tillverkningsår och ägare år 2008.

Tabell PB15

Körsträckor och antal personbilar efter drivmedel och ägare år 2008.

Tabell PB16

Genomsnittlig körsträcka i mil fördelat på ägare, årsvis 1999-2008.

Tabell PB 17

Taxiföretag efter antalet ägda taxibilar, årsvis 1999-2008.

LASTBILAR

Tabell LB1

Lastbilar, bestånd efter status och totalvikt, nyregistreringar efter totalvikt samt avregistreringar, årsvis 1999-2008.

Tabell LB2

Lastbilar i trafik efter karosseri, årsvis 1999-2008.

Tabell LB3

Avställda lastbilar efter karosseri, årsvis 1999-2008.

Tabell LB4

Lastbilar efter yrkesmässig trafik, firmabilstrafik, totalvikt och leasing, årsvis 1999-2008.

Tabell LB5

Lastbilar i trafik efter maximilastvikt och karosseri vid slutet av år 2008.

Tabell LB6

Lastbilar i trafik efter totalvikt och karosseri vid slutet av år 2008.

Tabell LB7

Lastbilar i trafik efter ägarens näringstillhörighet och totalvikt vid slutet av år 2008.

Tabell LB8

Lastbilar i trafik efter miljöklass, årsvis 1999-2008.

Tabell LB9

Lastbilar i trafik efter drivmedel och totalvikt, årsvis 1999-2008.

Tabell LB10

Lastbilar i trafik efter drivmedel, årsvis 1999-2008.

Tabell LB11

Körsträckor och antal lastbilar efter årsmodell/tillverkningsår och totalvikt år 2008.

Tabell LB12

Körsträckor och antal lastbilar efter totalvikt år 2008.

Tabell LB13

Körsträckor och antal lastbilar efter maxlastvikt år 2008.

Tabell LB14

Körsträckor och antal lastbilar efter karosseri år 2008.

Tabell LB15

Genomsnittlig körsträcka i mil fördelat på lätt och tung lastbil, årsvis 1999-2008.

BUSSAR

Tabell BU1

Bussar, bestånd efter status, nyregistreringar samt avregistreringar, årsvis 1999-2008.

Tabell BU2

Bussar i trafik i yrkesmässig trafik efter tillåtet antal passagerare (både sittande och stående) och drivmedel vid slutet av åren 2007 och 2008.

Tabell BU3

Bussar i trafik efter drivmedel, yrkesmässig trafik och firmabilstrafik, årsvis 1999-2008.

Tabell BU4

Avställda bussar efter drivmedel, yrkesmässig trafik och firmabilstrafik, årsvis 1999-2008.

Tabell BU5

Bussar i trafik efter drivmedel, årsvis 1999-2008.

Tabell BU6

Bussar i trafik efter miljöklass, årsvis 1999-2008.

Tabell BU7

Leasade bussar i trafik efter antal passagerare, årsvis 2004-2008.

Tabell BU8

Körsträckor och antal bussar efter årsmodell/tillverkningsår år 2008.

Tabell BU9

Körsträckor och antal bussar efter antal passagerare år 2008.

Tabell BU10

Körsträckor och antal bussar efter drivmedel och totalvikt år 2008.

Tabell BU11

Genomsnittlig körsträcka i mil fördelat på ägare, årsvis 1999-2008.

MOTORCYKLAR

Tabell MC1

Motorcyklar, nyregistreringar och avregistreringar efter ägare, årsvis 1999-2008.

Tabell MC2

Motorcyklar, nyregistreringar och avregistreringar efter cylinder-volym och ägare år 2008.

Tabell MC3

Motorcyklar, bestånd efter status och ägare, årsvis 1999-2008.

Tabell MC4

Motorcyklar i trafik efter årsmodell/tillverkningsår och cylindervolym vid slutet av år 2008.

Tabell MC5

Körsträckor och antal motorcyklar efter årsmodell/tillverkningsår och ägare år 2007.

Tabell MC6

Körsträckor och antal motorcyklar efter cylindervolym och ägare år 2007.

Tabell MC7

Genomsnittlig körsträcka i mil för motorcyklar fördelat efter cylinder-volym år 2003-2007.

MOPEDER KLASSE I

Tabell MP1

Mopeder klass I, nyregistreringar och avregistreringar efter ägare, årsvis 1999-2008.

Tabell MP2

Mopeder klass I, bestånd efter status och ägare, årsvis 1999-2008.

Tabell MP3

Mopeder klass I i trafik efter ägarens ålder och kön vid slutet av år 2008.

TRAKTORER

Tabell TR1

Traktorer, bestånd efter status, nyregistreringar och avregistreringar, årsvis 1999-2008.

Tabell TR2

Traktorer i trafik efter ägarens näringsstillhörighet, årsvis 1999-2008.

Tabell TR3

Traktorer i trafik efter årsmodell/tillverkningsår och tjänstevikt vid slutet av år 2008.

Tabell TR4

Traktorer i trafik efter tjänstevikt och drivmedel vid slutet av år 2008.

TERRÄNGSKOTRAR

Tabell TS1

Terrängskotrar, bestånd efter status, nyregistreringar och avregistrering, årsvis 1999-2008.

Tabell TS2

Terrängskotrar i trafik efter årsmodell/tillverkningsår och ägare vid slutet av år 2008.

SLÄPVAGNAR

Tabell SL1

Släpvagnar, bestånd efter status, nyregistreringar och avregistreringar, årsvis 1999-2008.

Tabell SL2

Nyregistreringar av släpvagnar efter karosseri, årsvis 1999-2008.

Tabell SL3

Släpvagnar i trafik efter karosseri, årsvis 1999-2008.

Tabell SL4

Släpvagnar i trafik efter totalvikt och karosseri vid slutet av år 2008.

REGIONAL STATISTIK

Tabell RS1

Nyregistreringar av fordon efter län och fordonsslag år 2008.

Tabell RS2

Fordon i trafik efter län och fordonsslag vid slutet av år 2008.

Tabell RS3

Avställda fordon efter län och fordonsslag vid slutet av år 2008.

Tabell RS4

Personbilar i trafik efter län, ägare, taxi och leasing vid slutet av år 2008.

Tabell RS5

Personbilar i trafik efter län och drivmedel vid slutet av år 2008.

Tabell RS6

Nyregistreringar av personbilar efter län och drivmedel år 2008.

Tabell RS7

Genomsnittlig körsträcka i mil efter län och fordonsslag år 2008.

KÖRKORTSINNEHAV

Tabell KÖ1

Innehav av körkort klass B (personbil och lätt lastbil) i andel av befolkningen efter län och ålder vid slutet av år 2008.

Tabell KÖ2

Innehav av körkort klass A (motorcykel) i andel av befolkningen efter län och ålder vid slutet av år 2008.

Tabell KÖ3

Innehav av körkort klass C och D (tung lastbil och buss) efter län och ålder vid slutet av år 2008.

Tabell KÖ4

Körkortsinnehav (antal) för kvinnor och män fördelat på fordonsslag och körkortsinnehavarens ålder vid slutet av år 2008.

INTERNATIONELLT

Tabell IN1

Personbilar, nyregistreringar och i trafik, inom EU25 samt Norge, preliminära uppgifter för år 2007 samt delvis för åren 2006 och 2008.

Tabell IN2

Nyregistrerade lastbilar inom EU25 samt Norge, preliminära uppgifter för åren 2007, 2008.

TABELLER MED OFFICIELL STATISTIK

Samtliga tabeller i tabellbilagan finns i Excel-format på SIKAs hemsida www.sika-institute.se.

På hemsidan finns också statistik för län och kommuner samt månadsstatistik.

I den officiella statistiken är firmabilstrafik detsamma som all trafik som inte är yrkesmässig trafik. I firmabilstrafik ingår således samtliga fordon som inte har tillstånd för yrkesmässig trafik, det vill säga även privatpersoners transporter med personbil, lastbil och buss. Detta skiljer från vår definition av firmabilstrafik i Figur 2.1.

TABELL PB1

Personbilar, nyregistreringar samt avregistreringar efter avregistreringsorsak, årsvis 1999-2008

Passenger cars, new registrations and deregistrations and cause of deregistration, by year 1999-2008

År	Nyregistreringar		Avregistreringar			Utförda ur landet (registrerade personbilar)	Totalt
	Totalt	därv direkt- import	Admi- nistrativt skrotade	Reellt skrotade	Summa skrotade		
1999	335 632	40 004	3 665	161 518	165 183	6 941	172 124
2000	354 649	62 772	3 788	159 188	162 976	6 926	170 566
2001	290 262	43 006	4 727	285 469	290 196	10 763	301 436
2002	293 919	38 158	4 875	269 070	273 945	16 901	291 048
2003	307 068	44 967	5 037	234 976	240 013	14 385	254 545
2004	311 536	46 596	5 956	224 460	230 416	12 419	242 979
2005	311 779	36 851	5 931	231 973	237 904	14 517	252 525
2006	313 812	29 828	5 924	265 272	271 196	19 049	290 245
2007	338 538	29 923	8 330	213 408	221 738	21 936	243 674
2008	276 344	20 896	6 362	142 219	148 581	30 374	178 955

 Sveriges officiella statistik

TABELL PB2

Personbilar i trafik efter ägare, årsvis 1999-2008

Passenger cars in use by owner, by year 1999-2008

Vid slutet av år	Fysiska personer		Juridiska personer		Summa personbilar i trafik	Antal person- bilar i trafik per 1 000 invånare
	Kvinnor	Män	Totalt	Därv personliga företag		
1999	1 010 441	2 142 049	737 669	391 806	3 890 159	439
2000	1 048 626	2 188 175	761 813	401 264	3 998 614	450
2001	1 062 388	2 182 976	773 169	406 781	4 018 533	451
2002	1 078 847	2 182 326	781 619	411 968	4 042 792	452
2003	1 096 356	2 188 169	790 889	422 505	4 075 414	454
2004	1 113 527	2 201 019	798 878	429 140	4 113 424	457
2005	1 125 450	2 203 015	825 209	449 127	4 153 674	459
2006	1 140 249	2 215 986	846 228	457 508	4 202 463	461
2007	1 151 794	2 225 375	881 294	471 049	4 258 463	464
2008	1 160 919	2 229 921	888 155	474 714	4 278 995	463

 Sveriges officiella statistik

TABELL PB3**Avställda personbilar efter ägare, årsvis 1999-2008***Passenger cars not in use by owner, by year 1999-2008*

Vid slutet av år	Fysiska personer		Juridiska personer		Totalt
	Kvinnor	Män	Totalt	Därav personliga företag	
1999	119 952	430 634	225 604	113 104	776 190
2000	128 421	466 001	258 448	125 812	852 870
2001	124 349	449 874	240 040	127 525	814 263
2002	121 309	439 025	235 389	125 719	795 723
2003	121 402	445 470	247 512	129 069	814 384
2004	123 350	454 323	263 193	132 454	840 866
2005	124 234	457 587	273 984	142 401	855 805
2006	122 244	450 719	257 160	140 368	830 123
2007	125 652	471 440	272 922	145 027	870 014
2008	135 627	517 211	297 658	159 881	950 496

Sveriges officiella statistik

TABELL PB4**Leasade personbilar (uthyrda minst ett år) efter ägare, årsvis 1999-2008***Passenger cars leased out (at least one year) by owner, by year 1999-2008*

Vid slutet av år	Leasade personbilar i trafik			Därav nyregistrerade under året		
	Fysiska personer	Juridiska personer	Totalt	Fysiska personer	Juridiska personer	Totalt
1999	10 290	186 478	196 768	2 031	64 012	66 043
2000	9 812	202 644	212 456	1 222	71 402	72 624
2001	9 382	215 244	224 626	1 181	72 724	73 905
2002	8 665	224 085	232 750	1 538	72 734	74 272
2003	8 740	226 312	235 052	1 882	74 550	76 432
2004	8 461	230 070	238 531	1 433	77 458	78 891
2005	8 618	235 275	243 893	2 293	79 867	82 160
2006	8 882	244 065	252 947	2 007	87 159	89 166
2007	8 681	259 868	268 549	1 598	93 150	94 748
2008	7 240	268 068	275 308	1 344	88 729	90 073

Sveriges officiella statistik

TABELL PB5**Personbilar i trafik efter miljöklass, årsvis 1999-2008***Passenger cars in use by environmental class, by year 1999-2008*

Vid slutet av år	Miljöklass											Totalt
	Klass 1	Klass 2	Klass 3	Klass 2000	Klass 2005	Klass 2008	Hybrid	EI	EEV	2005PM	Okänd	
1999	98 986	326 113	533 281	-	-	-	-	-	-	-	2 931 779	3 890 159
2000	170 485	350 233	538 972	-	-	-	-	-	-	-	2 938 924	3 998 614
2001	310 762	358 644	544 673	-	-	-	-	-	-	-	2 804 454	4 018 533
2002	332 196	356 479	541 836	44 900	135 021	-	518	3	-	-	2 631 839	4 042 792
2003	332 091	351 074	531 056	89 275	315 945	-	595	2	-	-	2 455 376	4 075 414
2004	328 289	345 712	518 620	126 323	517 188	-	1 334	2	-	-	2 275 956	4 113 424
2005	328 349	338 933	503 550	144 981	745 356	-	3 289	3	-	-	2 089 213	4 153 674
2006	327 906	331 551	484 875	148 140	995 002	1	6 088	2	-	10 826	1 898 072	4 202 463
2007	324 342	319 125	458 943	146 102	1 189 041	1	9 415	4	-	93 902	1 717 588	4 258 463
2008	325 620	304 085	427 448	143 496	1 336 641	1	13 477	6	-	163 402	1 564 819	4 278 995

Sveriges officiella statistik

TABELL PB6

Personbilar i trafik efter drivmedel¹⁾, årsvis 2004-2008

Passenger cars in use by fuel, by year 2004-2008

Drivmedel 1	Drivmedel 2	Vid slutet av år				
		2004	2005	2006	2007	2008
Bensin	–	3 894 040	3 905 083	3 879 605	3 804 987	3 699 225
Bensin	El	1 011	3 286	6 121	9 459	13 483
Bensin	Gengas	4	5	5	7	8
Bensin	Etanol	9 504	439	301	398	11 725
Bensin	Metanol	-	-	-	1	1
Bensin	Motorgas	667	222	151	131	124
Bensin	Naturgas	324	1 390	8 166	9 204	9 130
Bensin	Biogas	132	143	230	292	305
Bensin	E85	-	20 819	46 198	80 488	125 429
Bensin	Metangas	-	-	-	1	373
Diesel	–	204 661	217 934	260 757	351 897	416 822
Diesel	Etanol	1	1	1	1	-
Diesel	E85	-	1	1	2	6
El	–	145	123	118	126	129
Gasol	–	2	1	1	1	1
Gengas	–	12	10	9	9	8
Gengas	Bensin	1	1	-	-	-
Etanol	–	38	45	43	45	40
Etanol	Bensin	1	7	-	-	-
Metanol	–	2	2	2	1	2
Motorgas	–	32	25	18	13	16
Motorgas	Bensin	1	1	-	-	-
Motorgas	Gasol	-	1	1	1	1
Naturgas	–	30	126	216	744	1 378
Naturgas	Bensin	2 535	3 618	-	-	-
Biogas	–	281	391	519	655	668
E85	–	-	-	-	-	1
Metangas	–	-	-	-	-	120
Totalt		4 113 424	4 153 674	4 202 463	4 258 463	4 278 995

1) Vid nyregistrering av ett fordon är det inte tvingande att ange det andra bränslet. Detta gör att en viss underskattning kan förekomma.

TABELL PB7**Personbilar i trafik efter drivmedel och miljöklass vid slutet av år 2008***Passenger cars in use by fuel and environmental class at the end of year 2008*

Driv- medel 1	Driv- medel 2	Miljöklass											Totalt
		Klass 1	Klass 2	Klass 3	Klass 2000	Klass 2005	Klass 2008	Hybrid	EI	EEV	2005PM	Okänd	
Bensin	–	323 309	294 858	412 971	98 596	1 106 935	-	11	-	-	-	1 462 545	3 699 225
Bensin	EI	3	1	-	-	-	-	13 466	-	-	-	13	13 483
Bensin	Gengas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	8
Bensin	Etanol	242	-	-	-	11 358	-	-	-	-	-	125	11 725
Bensin	Metanol	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Bensin	Motorgas	1	9	28	5	8	-	-	-	-	-	73	124
Bensin	Naturgas	123	86	428	12	8 058	-	-	-	-	-	423	9 130
Bensin	Biogas	-	2	102	-	188	-	-	-	-	-	13	305
Bensin	E85	1 400	-	1	680	122 515	-	-	-	-	-	833	125 429
Bensin	Metangas	-	-	-	-	369	-	-	-	-	-	4	373
Diesel	–	509	9 129	13 915	44 203	85 042	1	-	-	-	163 402	100 621	416 822
Diesel	Etanol	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Diesel	E85	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	6
EI	–	3	-	-	-	-	-	-	6	-	-	120	129
Gasol	–	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Gengas	–	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	8
Gengas	Bensin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Etanol	–	29	-	1	-	1	-	-	-	-	-	9	40
Etanol	Bensin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Metanol	–	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
Motorgas	–	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	16
Motorgas	Bensin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Motorgas	Gasol	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Naturgas	–	-	-	2	-	1 373	-	-	-	-	-	3	1 378
Naturgas	Bensin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Biogas	–	-	-	-	-	667	-	-	-	-	-	1	668
E85	–	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Metangas	–	-	-	-	-	120	-	-	-	-	-	-	120
Totalt		325 620	304 085	427 448	143 496	1 336 641	1	13 477	6	-	163 402	1 564 819	4 278 995

Sveriges officiella statistik

TABELL PB8**Personbilar i trafik efter drivmedel, årsvis 1999-2008***Passenger cars in use by fuel, by year 1999-2008*

Vid slutet av år	Bensin	Diesel	EI	Etanol hybrid/E85	Övriga hybrider	Naturgas/Biogas	Övriga	Totalt
1999	3 710 035	178 688	307	241	776	–	112	3 890 159
2000	3 802 715	194 463	318	235	792	–	91	3 998 614
2001	3 832 578	184 505	254	223	805	96	72	4 018 533
2002	3 850 134	189 019	207	1 116	912	1 341	63	4 042 792
2003	3 871 801	195 732	180	4 402	973	2 265	61	4 075 414
2004	3 894 040	204 661	145	9 544	1 682	3 302	50	4 113 424
2005	3 905 083	217 934	123	21 312	3 513	5 668	41	4 153 674
2006	3 879 605	260 757	118	46 544	6 277	9 131	31	4 202 463
2007	3 804 987	351 897	126	80 934	9 598	10 896	25	4 258 463
2008	3 699 225	416 822	129	137 201	13 616	11 974	28	4 278 995

Anmärkning:

Bensin – de fordon som har bensin som första bränsle

Diesel – de fordon som har diesel som första bränsle

EI – de fordon som har el som första bränsle

Etanolhybrid/E85 – de fordon som har etanol eller E85 som första eller andra bränsle

Övriga hybrider – de fordon som kan köra på två bränslen men som inte är någon av de övriga grupperna

Naturgas/Biogas – de fordon som har naturgas eller biogas som första eller andra drivmedel

Sveriges officiella statistik

TABELL PB9

Personbilar i trafik efter årsmodell/tillverkningsår och ägare vid slutet av år 2008

Passenger cars in use by year of model/construction and owner at the end of year 2008

Årsmodell/ Tillverkningsår	Fysiska personer		Juridiska personer		Totalt
	Kvinnor	Män	Totalt	Därv personliga företag	
1990	125 357	306 069	71 728	65 701	503 154
1991	21 362	42 633	10 213	9 030	74 208
1992	32 451	63 385	15 067	13 494	110 903
1993	25 881	50 085	12 406	11 175	88 372
1994	34 090	64 763	15 192	13 465	114 045
1995	43 408	81 902	20 058	17 738	145 368
1996	45 990	87 593	21 787	18 971	155 370
1997	66 273	119 257	29 241	25 451	214 771
1998	85 863	146 259	36 719	31 448	268 841
1999	112 034	195 493	46 840	39 359	354 367
2000	91 205	157 863	39 019	31 837	288 087
2001	66 561	127 026	33 346	25 408	226 933
2002	71 566	133 482	37 686	27 367	242 734
2003	70 989	137 426	40 609	27 666	249 024
2004	68 298	133 114	47 335	27 059	248 747
2005	65 442	127 748	66 487	26 405	259 677
2006	58 334	107 879	100 318	25 547	266 531
2007	52 606	101 775	127 657	25 224	282 038
2008	23 153	45 956	115 260	12 331	184 369
2009	56	213	1187	38	1 456
Totalt	1 160 919	2 229 921	888 155	474 714	4 278 995

 Sveriges officiella statistik

TABELL PB10

Personbilar i trafik fördelade efter tjänstevikt och ålder vid slutet av år 2008

Passenger cars in use, by kerb weight and age at the end of year 2008

Tjänstevikt i kg	Årsmodell/tillverkningsår						Totalt	Andel (%)
	-1985	1986-1990	1991-1995	1996-2000	2001-2005	2006-		
- 900	16 480	19 778	8 910	8 906	3 673	3 922	61 669	1,4
901 - 1000	17 273	15 287	15 331	34 582	12 937	15 517	110 927	2,6
1001 - 1100	16 064	49 663	33 217	102 275	72 279	26 371	299 869	7,0
1101 - 1200	17 561	32 010	86 845	127 097	89 082	45 379	397 974	9,3
1201 - 1300	19 598	35 856	51 320	156 706	119 071	51 301	433 852	10,1
1301 - 1400	24 797	90 635	61 574	227 835	194 616	134 036	733 493	17,1
1401 - 1500	13 597	75 439	150 704	212 674	164 031	75 409	691 855	16,2
1501 - 1600	7 353	9 039	77 129	215 688	212 887	132 149	654 245	15,3
1601 - 1700	6 212	3 929	19 939	100 662	208 878	144 324	483 944	11,3
1701 - 2000	14 443	3 851	23 874	82 117	116 494	75 860	316 639	7,4
2001 - 2500	12 924	521	3 705	11 216	29 567	24 160	82 093	1,9
2501 - 3000	407	77	283	1 477	2 778	3 726	8 748	0,2
3001 -	297	62	65	201	822	2 240	3 687	0,1
Totalt	167 006	336 147	532 896	1 281 436	1 227 115	734 394	4 278 995	100,0

 Sveriges officiella statistik

TABELL PB11**Personbilar efter ägarens näringsgrenstillhörighet¹⁾ och status vid slutet av år 2008***Passenger cars by type of economic activity of ownership and status at the end of year 2008*

Ägarens näringsgrenstillhörighet enligt SNI 2007	I trafik	därav nyreg ²⁾	Avställda	därav nyreg ²⁾
Jordbruk, skogsbruk och fiske	190 210	6 541	64 141	359
Utvinning av mineral	632	76	174	4
Tillverkning	64 582	14 236	11 034	380
därav: Tillverkning av motorfordon och släpvagnar	8 967	5 190	1 910	277
Försörjning av el, gas, värme och kyla	3 714	682	98	1
Vattenförsörjning; avloppsrening, avfallshantering och sanering	1 099	179	5 532	8
Byggverksamhet	66 730	6 553	15 780	138
Handel; reparation av motorfordon och motorcyklar	149 322	39 732	136 591	8 032
därav: Bildetaljhandel	41 392	19 888	91 748	7 361
därav: Bilreparationsverkstäder	16 320	2 425	21 246	374
Transport och magasinering	39 561	6 286	6 688	76
Hotell- och restaurangverksamhet	12 838	940	2 097	14
Informations- och kommunikationsverksamhet	34 050	5 403	2 705	47
Finans- och försäkringsverksamhet	12 777	4 404	10 400	390
Fastighetsverksamhet	19 817	2 272	5 429	84
Verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik	108 304	18 407	8 867	157
Uthyrning, fastighetsservice, resetjänster och andra stödtjänster	54 822	21 916	6 842	856
Offentlig förvaltning och försvar; obligatorisk socialförsäkring	8 756	1 032	315	-
Utbildning	18 563	2 770	1 617	57
Vård och omsorg; sociala tjänster	45 751	7 556	2 263	20
Kultur, nöje och fritid	19 542	1 045	3 300	32
Annan serviceverksamhet	25 691	1 686	3 066	29
Förvärvsarbete i hushåll; hushållens produktion för eget bruk	-	-	-	-
Verksamhet vid internationella org. utländska ambassader o.d.l.	5	-	-	-
Okänd näringsgren	11 389	1 356	10 719	42
Personbilar ägda av stat, kommuner, näringsliv	888 155	143 072	297 658	10 726
Personbilar ägda av hushåll	3 390 840	114 734	652 838	6 294
Totalt	4 278 995	257 806	950 496	17 020

1) SNI 2007 Svensk standard för näringsgrensindelning (SNI) 2007 års standard (meddelanden i samordningsfrågor SNI 2007 Standard för svensk näringsgrensindelning 2007).

2) Dessa uppgifter är från beståndet och skiljer sig därför något från nyregistreringarna i övrigt. Detta beror på att bilar som t.ex. nyregistrerats i början på året kan hinna bli skrotade eller bli förda ur landet innan året är slut.

**TABELL PB12****Körsträckor och antal personbilar¹⁾ efter tjänstevikt och ägare år 2008***10 Kilometres driven and number of passenger cars, by kerb weight and owner year 2008*

Tjänstevikt i kg	Totalt antal körda mil		Antal personbilar		Medelkörsträcka i mil		Totalt
	Fysiska personer	Juridiska personer	Fysiska personer	Juridiska personer	Fysiska personer	Juridiska personer	
- 900	40 841 568	7 019 135	54 050	7 661	756	916	776
901 - 1000	94 286 250	16 852 252	100 944	13 823	934	1 219	968
1001 - 1100	283 526 842	45 250 967	275 805	35 636	1 028	1 270	1 056
1101 - 1200	400 095 305	85 920 821	357 239	56 062	1 120	1 533	1 176
1201 - 1300	460 503 315	104 427 357	379 134	68 352	1 215	1 528	1 262
1301 - 1400	802 478 578	260 980 913	617 528	147 313	1 300	1 772	1 390
1401 - 1500	802 372 602	250 872 055	588 641	136 708	1 363	1 835	1 452
1501 - 1600	771 937 282	376 711 380	498 507	177 300	1 548	2 125	1 700
1601 - 1700	541 098 257	492 408 694	318 741	179 599	1 698	2 742	2 074
1701 - 2000	340 754 988	358 906 557	210 900	128 569	1 616	2 792	2 061
2001 - 2500	64 913 897	124 724 130	45 421	41 663	1 429	2 994	2 178
2501 - 3000	9 841 476	20 392 885	6 245	5 954	1 576	3 425	2 478
3001 -	9 147 955	5 194 719	5 640	2 212	1 622	2 348	1 827
Totalt	4 621 798 313	2 149 661 864	3 458 795	1 000 852	1 336	2 148	1 518

1) Personbilar som varit i trafik någon gång under året.



TABELL PB13**Körsträckor och antal personbilar¹⁾ efter ägare år 2008***10 Kilometres driven and number of passenger cars by owner year 2008*

Ägare	Totalt antal körda mil	Antal personbilar	Medelkörsträcka i mil
Fysiska personer	4 621 798 313	3 458 79	1 336
Kvinnor	1 522 315 223	1 178 188	1 292
Män	3 099 483 090	2 280 607	1 359
Juridiska personer	2 149 661 864	1 000 852	2 148
därav personliga företag	891 615 841	493 395	1 807
Totalt	6 771 460 177	4 459 647	1 518
därav leaseade bilar	772 365 483	279 470	2 764
Taxi	106 543 648	15 734	6 772

1) Personbilar som varit i trafik någon gång under året.

**TABELL PB14****Körsträckor och antal personbilar¹⁾ efter årsmodell/tillverkningsår och ägare år 2008***10 Kilometres driven and number of passenger cars by year of model/construction and by owner, year 2008*

Årsmodell/ tillverkningsår	Totalt antal körda mil		Antal personbilar		Medelkörsträcka i mil		
	Fysiska personer	Juridiska personer	Fysiska personer	Juridiska personer	Fysiska personer	Juridiska personer	Totalt
-1990	341 973 707	64 556 101	467 477	83 527	732	773	738
1991	71 257 313	14 207 210	75 857	13 609	939	1 044	955
1992	111 985 017	21 845 817	111 776	19 821	1 002	1 102	1 017
1993	94 184 963	19 233 984	86 800	16 003	1 085	1 202	1 103
1994	120 812 826	22 600 232	108 989	18 510	1 108	1 221	1 125
1995	155 652 252	29 999 208	134 720	23 52	1 155	1 275	1 173
1996	171 554 951	33 898 862	140 467	24 801	1 221	1 367	1 243
1997	240 477 622	46 895 440	191 190	32 678	1 258	1 435	1 284
1998	308 144 194	61 125 316	236 637	40 549	1 302	1 507	1 332
1999	414 881 073	79 593 625	309 604	51 668	1 340	1 540	1 369
2000	343 877 211	69 091 606	250 504	43 479	1 373	1 589	1 405
2001	277 772 705	62 526 818	193 477	37 689	1 436	1 659	1 472
2002	292 949 272	74 721 172	197 272	41 505	1 485	1 800	1 540
2003	245 786 533	77 018 501	152 615	35 654	1 611	2 160	1 715
2004	367 174 729	154 361 919	205 702	56 686	1 785	2 723	1 988
2005	355 474 028	236 139 274	197 070	80 892	1 804	2 919	2 128
2006	324 928 570	372 719 865	169 597	112 004	1 916	3 328	2 477
2007	308 552 694	503 734 513	157 772	145 522	1 956	3 462	2 678
2008	74 188 512	204 062 619	70 960	121 366	1 045	1 681	1 447
2009	169 669	1 329 781	307	1 360	553	978	899
Okänd	475	-	2	-	237	-	237
Totalt	4 621 798 313	2 149 661 864	3 458 795	1 000 852	1 336	2 148	1 518

1) Personbilar som varit i trafik någon gång under året.



TABELL PB15

Körsträckor och antal personbilar¹⁾ efter drivmedel och ägare år 2008

Number of passenger cars and average kilometres driven by fuel and owner year 2008

Juridiska personer ²⁾			Fysiska personer						Totalt	
Drivmedel	Antal	Medel- körsträcka i mil	Antal	Medel- körsträcka i mil	Därav män		Kvinnor		Antal	Medel- körsträcka i mil
					Antal	Medel- körsträcka i mil	Antal	Medel- körsträcka i mil		
Bensin	769 094	1 648	3 235 602	1 264	2 114 676	1 279	1 120 926	1 235	4 004 696	1 337
Diesel	229 784	3 824	222 821	2 391	165 638	2 384	57 183	2 409	452 605	3 118
El	53	536	68	507	61	501	7	562	121	520
Gasol	-	-	1	692	1	692	-	-	1	692
Gengas	1	280	3	12	3	12	-	-	4	79
Etanol	11	1 183	34	1 155	25	1 196	9	1 041	45	1 162
Metanol	4	500	26	532	24	559	2	212	30	528
Motorgas	1 290	2 030	97	1 521	71	1 466	26	1 673	1 387	1 995
Naturgas	498	2 175	134	1 701	102	1 674	32	1 786	632	2 075
Biogas	1	606	1	282	1	282	-	-	2	444
Okänt	116	272	8	401	5	222	3	698	124	280
Totalt	1 000 852	2 148	3 458 795	1 336	2 280 607	1 359	1 178 188	1 292	4 459 647	1 518

1) Personbilar som varit i trafik någon gång under året.

2) Inkl. personliga företag



TABELL PB16

Genomsnittlig körsträcka i mil fördelat på ägarkategori, årsvis 1999-2008

Average kilometres driven in 10 km by owner, by year 1999-2008

År	Juridiska personer	Fysiska personer		Totalt	Totalt
		Män	Kvinnor		
1999	1 650	1 345	1 191	1 298	1 342
2000	1 633	1 339	1 197	1 295	1 338
2001	1 526	1 353	1 229	1 315	1 345
2002	1 536	1 395	1 285	1 360	1 386
2003	1 589	1 409	1 296	1 373	1 404
2004	1 634	1 436	1 330	1 402	1 436
2005	1 622	1 425	1 318	1 390	1 424
2006	1 799	1 409	1 308	1 377	1 439
2007	1 861	1 363	1 287	1 337	1 473
2008	2 148	1 359	1 292	1 336	1 518



TABELL PB17

Taxiföretag efter antalet ägda taxibilar, årsvis 1999-2008

Taxi corporations by the number of owned taxis, by year 1999-2008

År	Antalet taxibilar per företag						Totalt
	1	2 - 5	6 - 10	11 - 20	21 - 40	41 -	
1999	6 048	2 112	160	50	8	0	8 378
2000	6 105	1 991	163	49	7	0	8 315
2001	6 050	1 961	168	46	7	1	8 233
2002	5 908	1 931	170	46	11	2	8 068
2003	5 670	1 901	198	45	11	2	7 827
2004	5 606	1 932	216	66	15	5	7 840
2005	5 512	1 863	234	77	14	6	7 706
2006	5 424	1 921	238	81	16	7	7 687
2007	5 416	1 901	250	75	29	8	7 679
2008	5 195	1 858	264	80	31	9	7 437



TABELL LB1**Lastbilar, bestånd efter status och totalvikt, nyregistreringar efter totalvikt samt avregistreringar, årsvis 1999-2008***Lorries, stock by status, new registrations by permissible gross vehicle weight and deregistrations, by year 1999-2008*

Vid slutet av år	I trafik			Avställda			Nyregistreringar			därav direkt-import	Avregistreringar
	Totalvikt i kg - 3 500	3 501 -	Totalt	Totalvikt i kg - 3 500	3 501 -	Totalt	Totalvikt i kg - 3 500	3 501 -	Totalt		
1999	278 383	75 910	354 293	81 529	36 737	118 266	28 570	6 599	35 169	1 405	11 485
2000	297 207	77 015	374 222	88 699	38 665	127 364	32 845	6 424	39 269	2 389	11 801
2001	318 586	77 107	395 693	92 077	40 790	132 867	30 138	6 011	36 149	2 767	19 157
2002	332 777	76 163	408 940	94 999	42 442	137 441	30 203	5 540	35 743	2 692	22 240
2003	346 405	75 156	421 561	100 966	44 584	145 550	30 342	5 619	35 961	3 245	20 088
2004	364 505	75 480	439 985	106 933	45 661	152 594	33 547	5 983	39 530	3 763	20 575
2005	384 776	76 385	461 161	114 792	46 652	161 444	37 980	6 657	44 637	4 065	21 013
2006	401 111	78 683	479 794	121 146	46 175	167 321	41 264	6 999	48 263	3 005	26 864
2007	423 920	80 165	504 085	126 871	46 903	173 774	45 861	7 644	53 505	2 795	24 836
2008	430 887	79 312	510 199	146 071	50 264	196 335	40 404	7 612	48 016	2 283	19 861

Sveriges officiella statistik

TABELL LB2**Lastbilar i trafik efter karosseri, årsvis 1999-2008***Lorries in use by type of body, by year 1999-2008*

Vid slutet av år	Flakbilar	Skåpbilar		Bankebilar	Tankbilar	Dragbilar	Utbytbara karosserier och containers	Övriga karosserier	Totalt
		därav kyl och frys							
1999	169 179	153 942	6 036	1 514	2 512	6 488	2 134	18 524	354 293
2000	177 069	165 005	6 141	1 506	2 479	6 707	2 088	19 368	374 222
2001	176 866	186 198	6 142	1 510	2 446	6 648	1 969	20 056	395 693
2002	174 549	201 293	6 210	1 532	2 413	6 737	1 853	20 563	408 940
2003	171 742	216 352	6 207	1 545	2 377	6 667	1 742	21 136	421 561
2004	169 195	236 417	6 255	1 608	2 359	6 977	1 679	21 750	439 985
2005	167 213	258 462	6 316	1 714	2 302	7 156	1 645	22 669	461 161
2006	166 280	276 163	6 432	1 765	2 338	7 818	1 593	23 837	479 794
2007	167 656	297 054	6 606	1 835	2 337	8 368	1 660	25 175	504 085
2008	163 541	306 962	6 775	1 833	2 286	8 163	1 534	25 880	510 199

Sveriges officiella statistik

TABELL LB3**Avställda lastbilar efter karosseri, årsvis 1999-2008***Lorries not in use by type of body, by year 1999-2008*

Vid slutet av år	Flakbilar	Skåpbilar		Bankebilar	Tankbilar	Dragbilar	Utbytbara karosserier och containers	Övriga karosserier	Totalt
		därav kyl och frys							
1999	49 919	57 554	1 578	497	1 083	2 283	808	6 122	118 266
2000	54 141	61 683	1 862	561	1 128	2 494	874	6 483	127 364
2001	55 853	64 612	2 059	597	1 162	2 726	949	6 968	132 867
2002	57 399	67 216	2 039	546	1 176	2 775	972	7 357	137 441
2003	60 106	71 692	2 151	611	1 187	3 073	1 043	7 838	145 550
2004	61 804	76 499	2 278	661	1 205	3 144	1 068	8 213	152 594
2005	64 080	82 619	2 381	695	1 200	3 339	1 092	8 419	161 444
2006	64 808	87 776	2 415	726	1 154	3 155	1 125	8 577	167 321
2007	66 643	91 868	2 470	722	1 121	3 386	1 145	8 889	173 774
2008	74 078	104 869	2 717	857	1 175	4 237	1 234	9 885	196 335

Sveriges officiella statistik

TABELL LB4**Lastbilar i trafik efter yrkesmässig trafik, firmabilstrafik, totalvikt och leasing, årsvis 1999-2008**

Lorries in use, used in transport for hire or reward or transport on own account by permissible maximum weight and leasing, by year 1999-2008

Vid slutet av år	Lastbilar i yrkesmässig trafik				Lastbilar i firmabilstrafik			
	Totalvikt i kg	3 501 -	Totalt	därav leasing	Totalvikt i kg	3 501 -	Totalt	därav leasing
	-3 500				-3 500			
1999	9 125	40 234	49 359	6 141	269 258	35 676	304 934	51 811
2000	10 091	41 118	51 209	7 235	287 116	35 897	323 013	59 678
2001	10 252	42 015	52 267	7 733	308 334	35 092	343 426	68 726
2002	10 584	41 326	51 910	8 113	322 193	34 837	357 030	77 145
2003	10 990	41 253	52 243	7 466	335 415	33 903	369 318	82 805
2004	11 126	41 723	52 849	7 657	353 379	33 757	387 136	89 547
2005	11 422	42 139	53 561	7 972	373 354	34 246	407 600	99 131
2006	12 247	44 722	56 969	9 169	388 864	33 961	422 825	109 154
2007	12 343	46 796	59 139	9 592	411 577	33 369	444 946	123 985
2008	12 976	45 631	58 607	10 642	417 911	33 681	451 592	132 466

 Sveriges officiella statistik
TABELL LB5**Lastbilar i trafik efter maximilastvikt och karosseri vid slutet av år 2008**

Lorries in use by load capacity and type of body at the end of year 2008

Maximilastvikt i kg	Flakbilar	Skåpbilar		Bankebilar	Tankbilar	Dragbilar	Utbytbara karosserier och containers	Övriga karosserier	Totalt
			därav kyl och frys						
- 500	36 081	59 127	97	-	1	6	1	1 948	97 164
501 - 1 000	84 848	183 250	710	-	5	46	32	2 726	270 907
1 001 - 1 500	24 138	39 048	160	-	9	52	232	1 146	64 625
1 501 - 2 000	1 879	2 816	51	-	6	12	64	500	5 277
2 001 - 2 500	586	1 114	36	-	4	2	95	282	2 083
2 501 - 3 000	508	1 030	50	-	6	2	21	261	1 828
3 001 - 3 500	442	806	50	-	8	1	20	216	1 493
3 501 - 4 000	300	653	103	-	2	1	27	224	1 207
4 001 - 5 000	977	2 444	294	1	8	6	28	453	3 917
5 001 - 6 000	1 032	1 176	129	-	16	3	41	763	3 031
6 001 - 7 000	679	1 093	242	-	57	16	103	1 156	3 104
7 001 - 8 000	1 116	1 297	273	1	67	38	13	1 294	3 826
8 001 - 9 000	1 262	1 718	416	1	77	61	32	788	3 939
9 001 - 10 000	735	1 948	415	-	114	299	43	780	3 919
10 001 - 11 000	626	698	140	2	164	968	40	685	3 183
11 001 - 12 000	680	325	142	16	200	873	63	668	2 825
12 001 - 13 000	1 078	1 227	849	23	318	623	31	733	4 033
13 001 - 14 000	1 729	3 595	1 626	243	471	81	34	1 541	7 694
14 001 - 15 000	2 015	2 712	775	326	418	88	56	2 265	7 880
15 001 - 16 000	1 265	744	183	139	218	218	99	1 820	4 503
16 001 - 17 000	917	115	28	378	66	1 108	169	2 346	5 099
17 001 -	648	26	6	703	51	3 659	290	3 285	8 662
Totalt	163 541	306 962	6 775	1 833	2 286	8 163	1 534	25 880	510 199

 Sveriges officiella statistik

TABELL LB6

Lastbilar i trafik efter totalvikt och karosseri vid slutet av år 2008

Lorries in use by permissible maximum weight and type of body at the end of year 2008

Totalvikt i kg	Flakbilar	Skåpbilar därav kyl och frys		Bankebilar	Tankbilar	Dragbilar	Utbytbara karosserier och containers	Övriga karosserier	Totalt
– 1 600	26 393	5 877	1	-	1	-	-	30	32 301
1 601 – 2 000	8 633	82 146	35	-	1	-	-	318	91 098
2 001 – 2 500	15 195	67 851	90	-	-	-	2	676	83 724
2 501 – 3 000	76 688	69 658	274	-	-	3	10	1 091	147 450
3 001 – 3 500	18 505	54 659	542	-	3	71	306	2 769	76 313
3 501 – 6 000	2 188	3 645	92	-	4	44	118	650	6 649
6 001 – 10 000	1 549	2 865	110	1	21	7	81	865	5 389
10 001 – 12 000	1 425	3 762	420	-	17	8	61	706	5 979
12 001 – 16 000	1 461	2 674	395	2	37	62	29	1 442	5 707
16 001 – 20 000	2 009	4 389	1 025	1	108	2 593	196	3 477	12 773
20 001 – 22 000	1 022	748	180	4	49	226	51	504	2 604
22 001 – 24 000	307	41	5	4	22	64	24	258	720
24 001 – 26 000	1 948	1 953	810	97	513	1 037	172	3 230	8 950
26 001 – 28 000	3 700	6 350	2 663	242	981	3 173	314	5 348	20 108
28 001 – 30 000	1 357	317	123	1 458	355	473	82	2 039	6 081
30 001 –	1 161	27	10	24	174	402	88	2 476	4 352
Okänd	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Totalt	163 541	306 962	6 775	1 833	2 286	8 163	1 534	25 880	510 199
därav lätta	145 414	280 191	942	-	5	74	318	4 884	430 886
tunga	18 127	26 771	5 833	1 833	2 281	8 089	1 216	20 996	79 313

TABELL LB7

Lastbilar i trafik efter ägarens näringsgrenstillhörighet¹⁾ och totalvikt vid slutet av år 2008

Lorries in use by type of economic activity of ownership and permissible maximum weight at the end of year 2008

Ägarens näringsgrenstillhörighet enligt SNI 2007	Totalvikt i kg		Totalt
	-3 500	3 501 -	
Jordbruk, skogsbruk och fiske	43 446	3 373	46 819
Utvinning av mineral	1 032	357	1 389
Tillverkning	30 100	5 326	35 426
Försörjning av el, gas, värme och kyla	2 724	467	3 191
Vattenförsörjning; avloppsrening, avfallshantering och sanering	1 665	3 539	5 204
Byggverksamhet	112 851	7 693	120 544
Handel; reparation av motorfordon och motorcyklar	46 373	7 300	53 673
Transport och magasinering	24 926	37 519	62 445
därav: Lastbilsåkerier	14 906	33 962	48 868
Hotell- och restaurangverksamhet	3 672	90	3 762
Informations- och kommunikationsverksamhet	4 726	162	4 888
Finans- och försäkringsverksamhet	1 142	51	1 193
Fastighetsverksamhet	11 366	497	11 863
Verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik	15 347	757	16 104
Uthyrning, fastighetsservice, resetjänster och andra stödtjänster	20 538	1 840	22 378
Offentlig förvaltning och försvar; obligatorisk socialförsäkring	1 895	1 541	3 436
Utbildning	3 291	1 118	4 409
Vård och omsorg; sociala tjänster	9 001	2 532	11 533
Kultur, nöje och fritid	2 702	319	3 021
Annan serviceverksamhet	4 119	204	4 323
Förvärvsarbete i hushåll; hushållens produktion för eget bruk	-	-	-
Verksamhet vid internationella org, utländska ambassader o.d.l.	-	-	-
Okänd näringsgren	3 754	508	4 262
Lastbilar ägda av stat, kommuner, näringsliv	344 670	75 193	419 863
Lastbilar ägda av kvinnor	12 260	410	12 670
Lastbilar ägda av män	73 957	3 709	77 666
Totalt	430 887	79 312	510 199

1) SNI 2007 Svensk standard för näringsgrensindelning (SNI) 2007 års standard (meddelanden i samordningsfrågor SNI 2007 Standard för svensk näringsgrensindelning 2007).

TABELL LB8**Lastbilar i trafik efter miljöklass, årsvis 1999-2008***Lorries in use by environmental class, by year 1999-2008*

Vid slutet av år	Miljöklass											Totalt
	Klass 1	Klass 2	Klass 3	Klass 2000	Klass 2005	Klass 2008	Hybrid	EI	EEV	2005PM	Övriga	
1999	2 337	34 129	91 956	-	-	-	-	-	-	-	225 871	354 293
2000	2 403	33 980	127 125	-	-	-	-	-	-	-	210 714	374 222
2001	3 820	35 971	154 367	-	-	-	-	-	-	-	201 535	395 693
2002	4 507	37 117	162 825	18 156	1 177	-	6	63	-	-	185 089	408 940
2003	4 423	36 643	156 682	41 396	3 878	-	3	63	-	-	178 473	421 561
2004	4 173	36 027	154 027	72 018	6 586	-	1	58	-	-	167 095	439 985
2005	3 978	35 087	150 281	104 767	11 910	6	1	55	-	-	155 076	461 161
2006	3 863	34 025	147 050	136 027	24 564	278	-	52	85	2 124	131 726	479 794
2007	3 613	32 261	139 428	136 499	55 890	1 654	-	51	135	15 047	119 507	504 085
2008	3 237	29 255	128 037	130 523	82 739	4 462	-	38	228	26 691	104 989	510 199

Sveriges officiella statistik

TABELL LB9**Lastbilar i trafik efter drivmedel och totalvikt, årsvis 1999-2008***Lorries in use by type of fuel and permissible maximum weight, by year*

Vid slutet av år	Bensindrivna			Dieseldrivna			Övriga bränslen			Totalt		
	Totalvikt i kg											
	- 3 500	3 501 -	Totalt	- 3 500	3 501 -	Totalt	- 3 500	3 501 -	Totalt	- 3 500	3 501 -	Totalt
1999	183 966	2 253	186 219	93 846	73 537	167 383	571	120	691	278 383	75 910	354 293
2000	180 776	2 126	182 902	115 773	74 760	190 533	658	129	787	297 207	77 015	374 222
2001	174 428	2 003	176 431	143 375	74 946	218 321	783	158	941	318 586	77 107	395 693
2002	166 249	1 878	168 127	165 735	74 090	239 825	793	195	988	332 777	76 163	408 940
2003	156 937	1 748	158 685	188 584	73 171	261 755	884	237	1 121	346 405	75 156	421 561
2004	147 545	1 674	149 219	216 033	73 547	289 580	927	259	1 186	364 505	75 480	439 985
2005	138 436	1 656	140 092	245 229	74 439	319 668	1 111	290	1 401	384 776	76 385	461 161
2006	127 627	1 587	129 214	271 744	76 750	348 494	1 740	346	2 086	401 111	78 683	479 794
2007	117 927	1 506	119 433	303 451	78 267	381 718	2 542	392	2 934	423 920	80 165	504 085
2008	106 714	1 428	108 142	320 497	77 462	397 959	3 676	422	4 098	430 887	79 312	510 199

Sveriges officiella statistik

TABELL LB10**Lastbilar i trafik efter drivmedel, årsvis 1999-2008***Lorries in use by fuel, by year 1999-2008*

Vid slutet av år	Bensin	Diesel	EI	Etanol hybrid/ E85	Övriga hybrider	Naturgas/ Biogas	Övriga	Totalt
1999	186 225	167 383	278	6	298	-	103	354 293
2000	182 908	190 533	304	3	355	-	119	374 222
2001	176 454	218 321	300	3	392	79	144	395 693
2002	168 129	239 825	295	10	376	157	148	408 940
2003	158 687	261 755	277	19	376	297	150	421 561
2004	149 221	289 580	265	37	355	378	149	439 985
2005	140 094	319 668	241	108	126	829	95	461 161
2006	129 215	348 494	207	227	73	1 495	83	479 794
2007	119 434	381 718	189	415	70	2 178	81	504 085
2008	108 142	397 959	156	671	73	3 116	82	510 199

Anmärkning:

Bensin – de fordon som har bensin som första bränsle

Diesel – de fordon som har diesel som första bränsle

EI – de fordon som har el som första bränsle

Etanolhybrid/E85 – de fordon som har etanol eller E85 som första eller andra bränsle

Övriga hybrider – de fordon som kan köra på två bränslen men som inte är någon av de övriga grupperna

Naturgas/Biogas – de fordon som har naturgas eller biogas som första eller andra drivmedel

Sveriges officiella statistik

TABELL LB11**Körsträckor och antal lastbilar¹⁾ efter årsmodell/tillverkningsår och totalvikt år 2008***10 Kilometres driven and number of lorries by year of model/construction and permissible maximum weight year 2008*

Årsmodell/ tillverkningsår	Totalt antal körda mil			Antal lastbilar			Medelkörsträcka i mil		
	Totalvikt i kg								
	-3 500	3 501 -	Totalt	-3 500	3 501 -	Totalt	-3 500	3 501 -	Totalt
-1990	31 828 600	16 295 303	48 123 902	42 722	16 040	58 762	745	1 016	819
1991	5 839 671	2 325 592	8 165 263	6 560	1 299	7 859	890	1 790	1 039
1992	5 343 621	2 382 997	7 726 619	4 839	1 296	6 135	1 104	1 839	1 259
1993	5 943 544	1 325 356	7 268 899	4 424	631	5 055	1 343	2 100	1 438
1994	5 408 636	1 066 658	6 475 295	4 560	541	5 101	1 186	1 972	1 269
1995	9 969 560	3 845 307	13 814 867	8 480	1 406	9 886	1 176	2 735	1 397
1996	14 329 276	8 487 262	22 816 538	11 413	2 444	13 857	1 256	3 473	1 647
1997	22 359 191	9 806 990	32 166 181	16 549	2 766	19 315	1 351	3 546	1 665
1998	35 292 979	13 575 434	48 868 414	24 542	3 279	27 821	1 438	4 140	1 757
1999	39 007 925	20 838 717	59 846 641	25 864	4 453	30 317	1 508	4 680	1 974
2000	41 459 650	26 334 574	67 794 225	26 673	5 131	31 804	1 554	5 132	2 132
2001	51 245 532	27 597 097	78 842 630	30 715	4 877	35 592	1 668	5 659	2 215
2002	46 978 514	26 817 211	73 795 725	25 706	4 476	30 182	1 828	5 991	2 445
2003	41 493 084	35 691 251	77 184 335	20 788	4 949	25 737	1 996	7 212	2 999
2004	91 528 137	40 451 581	131 979 718	40 245	4 946	45 191	2 274	8 179	2 920
2005	51 392 487	51 386 944	102 779 431	22 152	5 721	27 873	2 320	8 982	3 687
2006	90 595 522	55 433 410	146 028 932	37 538	6 102	43 640	2 413	9 084	3 346
2007	102 256 229	54 221 430	156 477 659	43 280	6 731	50 011	2 363	8 055	3 129
2008	61 913 902	33 864 456	95 778 358	38 277	6 425	44 702	1 618	5 271	2 143
2009	2 682 244	1 117 467	3 799 710	5 777	1 083	6 860	464	1 032	554
Totalt	756 868 302	432 865 038	1 189 733 340	441 104	84 596	525 700	1 716	5 117	2 263

1) Lastbilar som varit i trafik någon gång under året.

Sveriges officiella statistik

TABELL LB12**Körsträckor och antal lastbilar¹⁾ efter totalvikt år 2008***10 Kilometres driven and number of lorries by permissible maximum weight year 2008*

Totalvikt i kg	Totalt antal körda mil	Antal lastbilar	Medelkörsträcka i mil
0 – 1 600	37 643 446	30 633	1 229
1 601 – 2 000	150 574 901	88 038	1 710
2 001 – 2 500	153 719 347	83 616	1 838
2 501 – 3 000	268 794 717	148 591	1 809
3 001 – 3 500	146 135 892	90 226	1 620
3 501 – 6 000	9 946 539	7 010	1 419
6 001 – 10 000	8 592 386	5 221	1 646
10 001 – 12 000	13 902 463	6 029	2 306
12 001 – 16 000	11 685 704	5 889	1 984
16 001 – 20 000	61 914 961	13 831	4 477
20 001 – 22 000	10 090 565	2 816	3 583
22 001 – 24 000	1 525 236	706	2 160
24 001 – 26 000	59 255 188	10 176	5 823
26 001 – 28 000	178 033 761	21 799	8 167
28 001 – 30 000	53 025 500	6 510	8 145
30 001 –	24 892 736	4 609	5 401
Totalt	1 189 733 340	525 700	2 263

1) Lastbilar som varit i trafik någon gång under året.

Sveriges officiella statistik

TABELL LB13**Körsträckor och antal lastbilar¹⁾ efter maximilastvikt år 2008***10 Kilometres driven and number of lorries by load capacity year 2008*

Maximilastvikt i kg	Totalt antal körda mil	Antal lastbilar	Medelkörsträcka i mil
– 500	147 668 700	100 594	1 468
501 – 1 000	494 599 020	277 719	1 781
1 001 – 1 500	116 754 682	65 309	1 788
1 501 – 2 000	8 040 154	5 205	1 545
2 001 – 2 500	3 298 275	2 019	1 634
2 501 – 3 000	3 449 469	1 814	1 902
3 001 – 3 500	2 790 591	1 505	1 854
3 501 – 4 000	2 367 265	1 227	1 929
4 001 – 5 000	9 013 780	3 884	2 321
5 001 – 6 000	6 229 699	3 013	2 068
6 001 – 7 000	6 761 774	3 109	2 175
7 001 – 8 000	9 732 460	3 960	2 458
8 001 – 9 000	12 950 905	4 144	3 125
9 001 – 10 000	17 095 138	4 190	4 080
10 001 – 11 000	20 172 079	3 480	5 797
11 001 – 12 000	18 479 489	3 089	5 982
12 001 – 13 000	30 791 231	4 330	7 111
13 001 – 14 000	64 447 438	8 328	7 739
14 001 – 15 000	60 971 318	8 550	7 131
15 001 – 16 000	33 766 370	4 970	6 794
16 001 – 17 000	43 915 188	5 731	7 663
17 001 –	76 377 898	9 483	8 054
Okänd	60 414	47	1 285
Totalt	1 189 733 340	525 700	2 263

1) Lastbilar som varit i trafik någon gång under året.

TABELL LB14**Körsträckor och antal lastbilar¹⁾ efter karosseri år 2008***10 Kilometres driven and number of lorries by type of body year 2008*

Kaross	Totalt antal körda mil	Antal lastbilar	Medelkörsträcka i mil
Flakbilar	283 215 532	159 205	1 779
Skåpbilar	674 164 890	324 789	2 076
därav med kyl / frys	48 444 526	7 267	6 666
Bankebilar	25 901 964	2 011	12 880
Tankbilar	14 978 520	2 403	6 233
därav brandfarlig vätska	5 264 146	630	8 356
Dragbilar	85 691 133	9 462	9 056
Utbytbara karosserier och containers	6 621 067	1 518	4 362
Övriga	99 160 235	26 312	3 769
Totalt	1 189 733 340	525 700	2 263

1) Lastbilar som varit i trafik någon gång under året.

 Sveriges officiella statistik
TABELL LB15**Genomsnittlig körsträcka i mil fördelat på lätt och tung lastbil årsvis 1999-2008***Average kilometres driven in 10 km by light and heavy lorry, by year 1999-2008*

År	Totalvikt i kg		Totalt
	- 3 500	3 501 -	
1999	1423	4 480	2 115
2000	1438	4 588	2 124
2001	1481	4 597	2 119
2002	1592	4 831	2 234
2003	1587	4 867	2 212
2004	1611	5 000	2 235
2005	1672	5 006	2 262
2006	1681	5 195	2 282
2007	1 698	5 274	2 283
2008	1 716	5 117	2 263

 Sveriges officiella statistik

TABELL BU1**Bussar, bestånd efter status, nyregistreringar samt avregistreringar, årsvis 1999-2008***Buses, stock by status, new registrations and deregistrations, by year 1999-2008*

Vid slutet av år	I trafik	Avställda	Nyregistreringar		Avregistreringar
				därav direkt-import	
1999	14 869	3 675	1 280	74	717
2000	14 417	4 560	1 385	140	806
2001	14 246	4 707	1 187	111	1 084
2002	14 013	4 558	1 230	48	1 476
2003	13 742	5 038	1 187	78	897
2004	13 363	5 540	1 172	63	924
2005	13 477	5 731	1 252	99	887
2006	13 643	5 686	1 465	93	1 285
2007	13 315	5 371	1 051	54	1 582
2008	13 474	5 385	1 262	83	1 012

Sveriges officiella statistik

TABELL BU2**Bussar i trafik i yrkesmässig trafik efter tillåtet antal passagerare (både sittande och stående) och drivmedel vid slutet av åren 2007 och 2008***Buses in use in public service according to the permitted number of passengers (both sitting and standing) and fuel at the end of 2007 and 2008*

Antal passagerare	2007				2008			
	Totalt	därav Diesel	Bensin	Övriga ¹⁾	Totalt	därav Diesel	Bensin	Övriga ¹⁾
– 8	-	-	-	-	-	-	-	-
9 – 10	215	211	4	-	172	170	2	-
11 – 20	1 589	1 550	33	6	1608	1 572	24	12
21 – 30	527	521	-	6	521	516	-	5
31 – 40	326	318	-	8	323	312	-	11
41 – 50	1 143	1 143	-	-	1167	1 167	-	0
51 – 60	1 412	1 392	1	19	1475	1 461	1	13
61 – 70	1 125	948	-	177	1063	945	-	118
71 – 80	2 168	1 711	-	457	2113	1 562	-	551
81 –	3 779	3 232	-	547	3978	3 343	-	635
Total	12 284	11 026	38	1 220	12 420	11 048	27	1 345

1) Inkl. Hybrider

Sveriges officiella statistik

TABELL BU3**Bussar i trafik efter drivmedel, yrkesmässig trafik och firmabilstrafik, årsvis 1999-2008***Buses in use by fuel in public service and on own account, by year 1999-2008*

Vid slutet av år	Diesel		Bensin		Övriga ¹⁾		Totalt	
	Yrkesmässig trafik	Firmabils- trafik	Yrkesmässig trafik	Firmabils- trafik	Yrkesmässig trafik	Firmabils- trafik	Yrkesmässig trafik	Firmabils- trafik
1999	11 512	1 969	410	229	632	117	12 554	2 315
2000	11 680	1 434	287	224	747	45	12 714	1 703
2001	11 764	1 211	206	205	786	74	12 756	1 490
2002	11 780	1 040	127	188	838	40	12 745	1 268
2003	11 654	947	87	152	869	33	12 610	1 132
2004	11 257	966	84	102	903	51	12 244	1 119
2005	11 391	919	63	77	925	102	12 379	1 098
2006	11 274	954	43	70	1 151	151	12 468	1 175
2007	11 026	887	44	59	1 214	85	12 284	1 031
2008	11 048	942	27	52	1 345	60	12 420	1 054

1) Inkl. Hybrider

Sveriges officiella statistik

TABELL BU4**Avställda bussar efter drivmedel, yrkesmässig trafik och firmabilstrafik, årsvis 1999-2008***Buses not in use by fuel in public service and on own account, by year 1999-2008*

Vid slutet av år	Diesel		Bensin		Övriga ¹⁾		Totalt	
	Yrkesmässig trafik	Firmabils- trafik	Yrkesmässig trafik	Firmabils- trafik	Yrkesmässig trafik	Firmabils- trafik	Yrkesmässig trafik	Firmabils- trafik
1999	784	2 565	32	271	10	13	826	2 849
2000	994	3 174	39	319	5	29	1 038	3 522
2001	1 048	3 241	52	335	5	26	1 105	3 602
2002	907	3 233	28	361	5	24	940	3 618
2003	977	3 643	25	349	2	42	1 004	4 034
2004	1 197	3 885	24	350	33	51	1 254	4 286
2005	1 160	4 097	17	348	24	85	1 201	4 530
2006	1 184	4 081	14	333	17	57	1 215	4 471
2007	1 133	3 756	11	317	8	146	1 152	4 219
2008	1 091	3 860	15	307	5	107	1 111	4 274

1) Inkl. Hybrider

Sveriges officiella statistik

TABELL BU5**Bussar i trafik efter drivmedel, årsvis 1999-2008***Buses in use by fuel, by year 1999-2008*

Vid slutet av år	Bensin	Diesel	El	Etanol hybrid/E85	Övriga hybrider	Naturgas/Biogas	Övriga	Totalt
1999	639	13 481	12	394	11	-	332	14 869
2000	511	13 114	17	404	10	-	361	14 417
2001	413	12 975	17	410	9	35	387	14 246
2002	315	12 820	14	403	7	36	418	14 013
2003	240	12 601	16	399	6	36	444	13 742
2004	186	12 223	16	379	6	82	471	13 363
2005	140	12 310	13	366	2	589	57	13 477
2006	114	12 228	9	490	2	727	73	13 643
2007	96	11 913	9	491	1	709	96	13 315
2008	79	11 990	8	514	1	786	96	13 474

Anmärkning:

Bensin – de fordon som har bensin som första bränsle

Diesel – de fordon som har diesel som första bränsle

El – de fordon som har el som första bränsle

Etanolhybrid/E85 – de fordon som har etanol eller E85 som första eller andra bränsle

Övriga hybrider – de fordon som kan köra på två bränslen men som inte är någon av de övriga grupperna

Naturgas/Biogas – de fordon som har naturgas eller biogas som första eller andra drivmedel

Sveriges officiella statistik

TABELL BU6**Bussar i trafik efter miljöklass, årsvis 1999-2008***Buses in use by environmental class, by year 1999-2008*

Vid slutet av år	Miljöklass											Totalt
	Klass 1	Klass 2	Klass 3	Klass 2000	Klass 2005	Klass 2008	Hybrid	El	EEV	2005PM	Övriga	
1999	239	1 735	3 835	-	-	-	-	-	-	-	9 060	14 869
2000	246	1 726	5 061	-	-	-	-	-	-	-	7 384	14 417
2001	244	1 722	6 052	-	-	-	-	-	-	-	6 228	14 246
2002	245	1 683	6 103	967	-	-	-	-	-	-	5 015	14 013
2003	227	1 645	5 960	2 037	-	-	-	-	-	-	3 873	13 742
2004	220	1 530	5 680	2 943	35	-	-	-	-	-	2 955	13 363
2005	213	1 465	5 375	3 972	35	-	-	-	-	-	2 417	13 477
2006	174	1 380	4 847	4 541	646	24	-	-	225	1	1 805	13 643
2007	130	1 249	4 337	4 498	1 319	200	-	-	275	5	1 302	13 315
2008	92	1 078	3 858	4 451	1 809	469	-	-	652	6	1 059	13 474

Sveriges officiella statistik

TABELL BU7

Leasade bussar i trafik efter antal passagerare, årsvis 2004-2008

Leased buses in use by number of passengers, by year 2004-2008

Antal passagerare	Vid slutet av				
	2004	2005	2006	2007	2008
– 8	-	-	-	-	-
9 – 10	67	13	12	6	4
11 – 20	286	263	264	221	215
21 – 30	57	65	67	60	66
31 – 40	44	34	48	47	56
41 – 50	202	189	189	201	217
51 – 60	315	344	374	379	419
61 – 70	609	511	522	535	464
71 – 80	1 314	1 150	1 062	1 093	1 199
81 –	2 002	2 218	2 469	2 464	2 884
Total	4 896	4 787	5 007	5 006	5 524

 Sveriges officiella statistik

TABELL BU8

Körsträckor och antal bussar¹⁾ efter årsmodell/tillverkningsår år 2008

10 Kilometres driven and number of buses by year of model/construction year 2008

Årsmodell/tillverkningsår	Totalt antal körda mil	Antal bussar	Medelkörsträcka i mil
-1990	1 099 176	649	1 694
1991	312 409	130	2 403
1992	634 434	214	2 965
1993	510 894	162	3 154
1994	403 643	123	3 282
1995	1 735 822	420	4 133
1996	2 622 466	600	4 371
1997	4 031 041	816	4 940
1998	4 309 536	844	5 106
1999	5 584 716	1040	5 370
2000	5 574 941	1 016	5 487
2001	8 396 968	1 289	6 514
2002	6 777 317	1 031	6 574
2003	8 905 398	1 248	7 136
2004	8 279 716	1 102	7 513
2005	10 574 283	1 282	8 248
2006	8 794 222	1 168	7 529
2007	6 815 901	1 017	6 702
2008	3 918 154	1 062	3 689
2009	328 039	283	1 159
Okänd	46 137	19	2 428
Totalt	89 655 212	15 515	5 779

1) Bussar som varit i trafik någon gång under året.

 Sveriges officiella statistik

TABELL BU9**Körsträckor och antal bussar¹⁾ efter antal passagerare år 2008***10 Kilometres driven and number of buses by number of passengers year 2008*

Antal passagerare	Totalt antal körda mil	Antal bussar	Medelkörsträcka i mil
- 8	-	-	-
9 - 10	957 069	290	3 300
11 - 20	7 202 366	2104	3 423
21 - 30	2 486 289	726	3 425
31 - 40	1 990 538	484	4 113
41 - 50	9 197 786	1632	5 636
51 - 60	13 571 361	1884	7 203
61 - 70	9 133 089	1263	7 231
71 - 80	15 544 568	2601	5 976
81 -	29 526 011	4512	6 544
Okänd	46 137	19	2 428
Totalt	89 655 212	15 515	5 779

1) Bussar som varit i trafik någon gång under året,

Sveriges officiella statistik

TABELL BU10**Körsträckor och antal bussar¹⁾ efter drivmedel och totalvikt år 2008***10 Kilometres driven and number of buses by fuel and permissible maximum weight year 2008*

Drivmedel	Totalt antal körda mil			Antal bussar			Medelkörsträcka i mil		
	Totalvikt i kg			Totalvikt i kg			Totalvikt i kg		
	- 3 500	3 501 -	Totalt	- 3 500	3 501 -	Totalt	- 3 500	3 501 -	Totalt
Bensin	53 789	118 924	172 712	44	51	95	1 222	2 332	1 818
Diesel	1 467 610	79 988 827	81 456 437	444	13 490	13 934	3 305	5 929	5 846
Övriga ²⁾	46 137	7 979 926	8 026 062	19	1 467	1 486	2 428	5 440	5 401
Totalt	1 567 536	88 087 677	89 655 212	507	15 008	15 515	3 092	5 869	5 779

1) Bussar som varit i trafik någon gång under året,

2) Inkl. hybrider

Sveriges officiella statistik

TABELL BU11**Genomsnittlig körsträcka i mil fördelat på ägarkategori, årsvis 1999-2008***Average 10 kilometers driven by owner, by year 1999-2008*

År	Juridiska personer	Fysiska personer	Totalt
1999	5 448	987	5 324
2000	5 543	858	5 429
2001	5 551	1 147	5 453
2002	5 604	1 734	5 539
2003	5 796	1 415	5 735
2004	5 875	1 540	5 816
2005	5 884	1 371	5 820
2006	5 792	1 783	5 742
2007	5 830	1 648	5 784
2008	5 816	1 880	5 779

Sveriges officiella statistik

TABELL MC1**Motorcyklar, nyregistreringar och avregistreringar efter ägare, årsvis 1999-2008***New registrations and deregistrations of motorcycles by owner, by year 1999-2008*

År	Nyregistreringar				Totalt	Avregistreringar				Totalt
	Juridiska personer	Fysiska personer	därav			Juridiska personer	Fysiska personer	därav		
			kvinnor	män				kvinnor	män	
1999	4 829	10 923	1 153	9 770	15 752	..	..	..	..	1 800
2000	6 042	12 479	1 341	11 138	18 521	1 058	744	61	683	1 802
2001	5 954	15 144	1 678	13 466	21 098	945	745	64	681	1 690
2002	6 865	16 247	1 850	14 397	23 112	1 202	861	88	773	2 063
2003	6 685	17 045	2 002	15 043	23 730	2 021	884	85	799	2 905
2004	9 561	16 005	1 814	14 191	25 566	1 542	929	72	857	2 471
2005	6 902	16 224	1 682	14 542	23 126	1 457	1 046	94	952	2 503
2006	8 092	19 128	1 849	17 279	27 220	1 453	1 074	121	953	2 527
2007	12 006	18 817	1 720	17 097	30 823	1 564	1 228	110	1 118	2 792
2008	6 582	14 570	1 224	13 346	21 152	1 389	1 608	157	1 451	2 997

Sveriges officiella statistik

TABELL MC2**Motorcyklar, nyregistreringar och avregistreringar efter cylindervolym och ägare år 2008***New registrations and deregistrations of motorcycles by cylinder volume and owner year 2008*

Cylindervolym	Nyregistreringar					Totalt	Avregistreringar					Totalt
	Juridiska personer	Fysiska personer	därav				Juridiska personer	Fysiska personer	därav			
			kvinnor	män					kvinnor	män		
– 125	465	1 378	137	1 241	1 843	191	373	36	337	564		
126 – 600	2 370	5 696	471	5 225	8 066	459	562	48	514	1 021		
601 – 1 000	2 072	4 297	407	3 890	6 369	523	454	52	402	977		
1 001 –	1 675	3 199	209	2 990	4 874	216	219	21	198	435		
Totalt	6 582	14 570	1 224	13 346	21 152	1 389	1 608	157	1 451	2 997		

Sveriges officiella statistik

TABELL MC3**Motorcyklar, bestånd efter status och ägare, årsvis 1999-2008***Motorcycles, stock by status and owner, by year 1999-2008*

Vid slutet av år	I trafik				Totalt	Avställda				Totalt
	Juridiska personer	Fysiska personer	därav			Juridiska personer	Fysiska personer	därav		
			kvinnor	män				kvinnor	män	
1999	18 940	100 931	10 399	90 533	119 872	27 927	110 288	10 976	99 313	138 216
2000	22 774	117 144	12 124	105 020	139 918	28 331	107 081	10 658	96 423	135 412
2001	26 286	132 330	14 198	118 132	158 616	29 602	106 755	10 425	96 330	136 357
2002	29 277	145 230	15 878	129 352	174 507	31 460	110 251	10 697	99 554	141 711
2003	32 169	155 683	17 330	138 353	187 852	33 840	116 231	11 477	104 754	150 071
2004	35 521	170 046	19 134	150 912	205 567	37 187	118 615	11 636	106 979	155 802
2005	39 869	185 169	20 896	164 273	225 038	38 245	119 049	11 790	107 259	157 294
2006	44 070	200 969	22 673	178 296	245 039	40 155	122 057	12 168	109 889	162 212
2007	49 352	209 665	23 569	186 096	259 017	46 330	130 270	13 228	117 042	176 600
2008	49 262	220 036	24 512	195 524	269 298	49 275	135 147	14 019	121 128	184 422

Sveriges officiella statistik

TABELL MC4**Motorcyklar i trafik efter årsmodell/tillverkningsår och cylindervolym vid slutet av år 2008***Motorcycles in use by year of model/construction and cylinder volume at the end of year 2008*

Årsmodell/tillverkningsår	Cylindervolym:				Totalt
	– 125	126–600	601–1000	1 001 –	
-1989	5 967	28 348	28 572	11 064	73 951
1990	144	944	1 430	846	3 364
1991	477	832	1 296	1 110	3 715
1992	336	1 248	1 573	1 177	4 334
1993	196	1 222	1 754	1 482	4 654
1994	97	1 234	1 925	1 647	4 903
1995	98	1 324	2 551	2 192	6 165
1996	158	1 538	2 920	2 932	7 548
1997	247	1 590	4 041	3 556	9 434
1998	457	2 385	5 153	4 677	12 672
1999	443	1 876	5 463	5 351	13 133
2000	552	1 720	5 152	5 950	13 374
2001	549	1 833	5 320	5 452	13 154
2002	486	1 608	4 460	5 695	12 249
2003	482	1 755	4 324	5 907	12 468
2004	1 393	2 703	3 869	5 103	13 068
2005	2 338	3 987	3 212	4 427	13 964
2006	1 459	5 546	3 920	4 671	15 596
2007	1 584	6 649	4 579	5 755	18 567
2008	807	5 363	3 525	2 950	12 645
2009	6	240	71	23	340
Totalt	18 276	73 945	95 110	81 967	269 298

TABELL MC5

Körsträckor och antal motorcyklar¹⁾ efter årsmodell/tillverkningsår och ägare år 2007

Number of motorcycles and average 10 kilometres driven by year of model/construction and owner year 2007

Årsmodell/ tillverkningsår	Juridiska personer ²⁾		Fysiska personer						Totalt	
	Antal	Medel- körsträcka i mil	Antal	Medel- körsträcka i mil	Därav män		Kvinnor		Antal	Medel- körsträcka i mil
					Antal	Medel- körsträcka i mil	Antal	Medel- körsträcka i mil		
-1986	10 034	125	45 865	126	41 221	128	4 644	104	55 899	126
1987	496	194	2 224	178	2 018	179	206	164	2 720	181
1988	550	167	2 508	185	2 253	186	255	175	3 058	182
1989	504	177	2 293	198	2 049	205	244	143	2 797	194
1990	673	166	3 204	184	2 807	188	397	155	3 877	181
1991	807	172	3 603	188	3 135	195	468	145	4 410	185
1992	967	179	4 167	199	3 584	206	583	154	5 134	195
1993	1 002	209	4 433	212	3 777	221	656	161	5 435	211
1994	1 028	193	4 723	211	3 915	219	808	168	5 751	207
1995	1 285	210	5 837	232	4 880	238	957	203	7 122	228
1996	1 585	223	7 172	230	6 053	237	1 119	190	8 757	229
1997	1 918	247	9 092	236	7 741	238	1 351	219	11 010	238
1998	2 746	249	12 248	241	10 378	246	1 870	213	14 994	243
1999	2 899	258	13 005	258	11 252	265	1 753	216	15 904	258
2000	2 434	272	11 393	253	9 916	258	1 477	222	13 827	257
2001	2 396	321	10 584	299	9 260	307	1 324	244	12 980	303
2002	2 143	394	9 221	379	8 079	383	1 142	348	11 364	382
2003	2 877	431	11 812	430	10 473	432	1 339	409	14 689	430
2004	3 473	419	13 178	417	11 699	419	1 479	401	16 651	417
2005	4 272	379	14 527	401	12 991	402	1 536	392	18 799	396
2006	5 775	314	16 180	384	14 530	385	1 650	376	21 955	366
2007	6958	185	12894	265	11807	265	1087	266	19852	237
2008	802	12	534	27	503	27	31	18	1 336	18
Totalt	57 624	253	220 697	264	194 321	267	26 376	237	278 321	261

1) Motorcyklar som varit i trafik någon gång under året.

2) Inklusive personliga företag.

TABELL MC6**Körsträckor och antal motorcyklar¹⁾ efter cylindervolym och ägare år 2007***Number of motorcycles and average 10 kilometres driven by cylinder volume and owner year 2007*

Cylindervolym	Juridiska personer		Fysiska personer		Därav män		Därav kvinnor		Totalt	
	Antal	Medelkörsträcka i mil	Antal	Medelkörsträcka i mil	Antal	Medelkörsträcka i mil	Antal	Medelkörsträcka i mil	Antal	Medelkörsträcka i mil
- 125	4 249	231	14 667	246	12 834	248	1 833	233	18 916	242
126 - 600	16 136	213	59 643	206	49 943	210	9 700	182	75 779	207
601 - 1 000	20 537	243	82 130	256	71 847	257	10 283	250	102 667	253
1 001 -	16 702	310	64 257	331	59 697	332	4 560	323	80 959	327
Totalt	57 624	253	220 697	264	194 321	267	26 376	237	278 321	261

1) Motorcyklar som varit i trafik någon gång under året.

Sveriges officiella statistik

TABELL MC7**Genomsnittlig körsträcka i mil för motorcyklar fördelat på cylindervolym, årsvis 2003-2007***Average 10 kilometers driven by motorcycles by cylinder volume by year 2003-2007*

Cylindervolym	År				
	2003	2004	2005	2006	2007
- 125	197	188	218	238	242
126 - 600	209	192	196	204	207
601 - 1 000	314	283	277	273	253
1 001 -	415	365	363	351	327
Totalt	308	276	277	275	261

Sveriges officiella statistik

TABELL MC8**Genomsnittlig körsträcka i mil fördelat på ägarkategori, årsvis 2003-2007***Average 10 kilometers driven by motorcycles by owner by year 2003-2007*

År	Juridiska personer	Fysiska personer			Totalt
		Män	Kvinnor	Totalt	
2003	314 ^r	309 ^r	284 ^r	306 ^r	308 ^r
2004	279 ^r	279 ^r	254 ^r	276 ^r	276 ^r
2005	283 ^r	279 ^r	253 ^r	275 ^r	277 ^r
2006	279 ^r	278 ^r	251 ^r	275 ^r	275 ^r
2007	253	267	237	264	261

Sveriges officiella statistik

TABELL MP1**Mopeder klass I, nyregistreringar och avregistreringar efter ägare, årsvis 1999-2008***New registrations and deregistrations of mopeds class 1 by owner, by year 1999-2008*

År	Nyregistreringar				Totalt	Avregistreringar				Totalt
	Juridiska personer	Fysiska personer	därav			Juridiska personer	Fysiska personer	därav		
			kvinnor	män				kvinnor	män	
1999	82	310	56	254	392	..	..	..	..	..
2000	1 004	3 376	694	2 682	4 380	14	-	-	-	14
2001	1 809	7 027	1 625	5 402	8 836	164	8	3	5	172
2002	2 428	10 352	2 653	7 699	12 780	162	25	8	17	187
2003	2 734	11 530	2 982	8 548	14 264	154	45	8	37	199
2004	8 563	19 784	5 368	14 416	28 347	233	33	9	24	266
2005	5 882	25 475	6 847	18 628	31 357	442	47	16	31	489
2006	6 683	27 928	8 089	19 839	34 611	746	88	20	68	834
2007	6 902	28 019	8 018	20 001	34 921	1 139	233	46	187	1 372
2008	6 057	25 423	7 225	18 198	31 480	897	649	196	453	1 546

Sveriges officiella statistik

TABELL MP2**Mopeder klass I, bestånd efter status och ägare, årsvis 1999-2008***Mopeds class 1, stock by status and owner, by year 1999-2008*

Vid slutet av år	I trafik				Totalt	Avställda				Totalt
	Juridiska personer	Fysiska personer	därav			Juridiska personer	Fysiska personer	därav		
			kvinnor	män				kvinnor	män	
1999	56	344	62	282	400	14	25	6	19	39
2000	641	3 657	747	2 910	4 298	193	352	87	265	545
2001	1 630	9 744	2 171	7 573	11 374	770	1 549	371	1 178	2 319
2002	2 933	16 447	3 868	12 579	19 380	1 989	5 048	1 335	3 713	7 037
2003	4 109	22 363	5 328	17 035	26 472	3 524	10 612	2 989	7 623	14 136
2004	7 134	34 862	8 740	26 122	41 996	7 450	19 359	5 568	13 791	26 809
2005	9 621	48 849	12 380	36 469	58 470	9 922	31 415	9 054	22 361	41 337
2006	12 387	63 012	16 478	46 534	75 399	13 017	45 356	13 519	31 837	58 373
2007	14 602	70 275	18 539	51 736	84 877	17 923	64 775	19 109	45 666	82 698
2008	16 362	76 446	20 125	56 321	92 808	22 015	82 682	23 980	58 702	104 697

Sveriges officiella statistik

TABELL MP3**Mopeder klass I i trafik efter ägarens ålder och kön vid slutet av år 2008***Mopeds class 1 in use by the age of the owner at the end of year 2008*

Ägarens ålder	Kvinnor		Män		Totalt fysiska personer	
	Antal	Andel (%)	Antal	Andel (%)	Antal	Andel (%)
-17	31	0,2	6 902	12,3	6 933	7,5
18-20	3 512	17,5	1 559	2,8	5 071	5,5
21-30	1 170	5,8	2 625	4,7	3 795	4,1
31-40	1 167	5,8	8 960	15,9	10 127	10,9
41-50	4 005	19,9	23 134	41,1	27 139	29,2
51-60	7 445	37,0	8 920	15,8	16 365	17,6
61-70	2 040	10,1	3 134	5,6	5 174	5,6
71-80	580	2,9	868	1,5	1 448	1,6
81-	126	0,6	219	0,4	345	0,4
Okänd ålder	49	0,2	-	-	49	0,1
Summa	20 125	100,0	56 321	100,0	76 446	82,4
Juridiskt ägda					16 362	17,6
Totalt	20 125	100,0	56 321	100,0	92 808	100,0

Sveriges officiella statistik

TABELL TR1**Traktorer, bestånd efter status, nyregistreringar och avregistreringar, årsvis 1999-2008***Tractors, stock, new registrations and deregistrations, by year 1999-2008*

Vid slutet av år	I trafik	Avställda	Nyregistreringar	Avregistreringar
1999	325 596	70 426	4 864	1 310
2000	325 719	74 162	4 810	1 125
2001	324 901	78 220	4 058	1 143
2002	327 672	78 701	4 103	1 419
2003	327 356	82 024	4 021	1 535
2004	327 104	85 100	4 173	1 560
2005	326 913	88 023	4 308	1 803
2006	326 681	90 987	4 546	2 059
2007	324 174	96 735	4 832	1 902
2008	322 065	101 857	4 563	1 893

 Sveriges officiella statistik
TABELL TR2**Traktorer i trafik efter ägarens näringsgrenstillhörighet, årsvis 1999-2008***Tractors in use according to economic activity of ownership, by year 1999-2008*

Vid slutet av år	Ägaren enligt FDB ¹⁾			Ägaren inom hushållssektorn	Totalt
	inom jordbruk	inom skogsbruk	inom övriga näringsområden		
1999	145 442	10 225	64 305	105 624	325 596
2000	140 770	10 804	63 823	110 322	325 719
2001	140 255	13 699	60 044	110 903	324 901
2002	139 976	14 903	60 432	112 361	327 672
2003	143 807	16 271	54 459	112 819	327 356
2004	138 085	20 113	55 144	113 762	327 104
2005	119 470	46 063	50 743	110 637	326 913
2006	119 582	44 444	51 120	111 535	326 681
2007	113 160	49 437	52 082	109 495	324 174
2008	109 578	51 004	52 589	108 894	322 065

1) Traktorer ägda av företag och organisationer, vilka återfinns i Företagsdatabasen (FDB)

 Sveriges officiella statistik

TABELL TR3**Traktorer i trafik efter årsmodell/tillverkningsår och tjänstevikt vid slutet av år 2008***Tractors in use by year of model/construction and kerb weight at the end of year 2008*

Årsmodell/ tillverkningsår	Tjänstevikt i kg					Totalt
	– 1 300	1 301 – 2 500	2 501 – 3 000	3 001 – 7 000	7 001 –	
-1989	14 216	99 114	43 798	86 960	2 385	246 473
1990	545	354	182	4 212	285	5 578
1991	484	327	94	2 692	138	3 735
1992	374	208	69	2 105	86	2 842
1993	251	154	44	1 591	100	2 140
1994	180	118	80	2 359	113	2 850
1995	135	209	96	2 877	150	3 467
1996	139	183	94	3 519	225	4 160
1997	164	195	94	3 774	201	4 428
1998	174	149	72	3 736	131	4 262
1999	172	178	96	4 023	125	4 594
2000	174	185	91	3 992	109	4 551
2001	123	164	73	3 322	126	3 808
2002	120	138	80	3 382	170	3 890
2003	132	173	67	3 181	255	3 808
2004	114	146	57	3 365	284	3 966
2005	121	152	60	3 497	293	4 123
2006	152	212	66	3 612	300	4 342
2007	173	179	68	3 706	506	4 632
2008	171	194	59	3 278	693	4 395
2009	1	-	-	19	1	21
Totalt	18 115	102 732	45 340	149 202	6 676	322 065

Sveriges officiella statistik

TABELL TR4**Traktorer i trafik efter tjänstevikt och drivmedel vid slutet av år 2008***Tractors in use by kerb weight and fuel at the end of 2008*

Tjänstevikt i kg	Bensin och fotogen	Diesel	Övriga drivmedel	Totalt
– 1 300	14 086	3 866	163	18 115
1 301 – 2 500	9 933	92 796	3	102 732
2 501 – 3 000	253	45 087	-	45 340
3 001 – 7 000	105	149 097	-	149 202
7 001 –	1	6 675	-	6 676
Totalt	24 378	297 521	166	322 065

Sveriges officiella statistik

TABELL TS1**Terrängskotrar, bestånd efter status, nyregistreringar och avregistreringar, årsvis 1999-2008***Cross-country scooters, stock by status, new registrations and deregistrations, by year 1999-2008*

Vid slutet av år	I trafik	Avställda	Nyregistreringar	Avregistreringar
1999	150 890	73 266	11 950	1 560
2000	143 057	89 572	9 595	1 218
2001	145 523	97 242	11 415	1 618
2002	151 620	101 021	11 112	1 806
2003	148 549	113 782	10 814	1 423
2004	155 754	117 940	12 492	1 293
2005	169 574	115 614	12 729	1 436
2006	177 306	120 784	14 213	1 423
2007	184 231	127 787	15 239	1 472
2008	191 823	132 685	13 672	1 629

 Sveriges officiella statistik
TABELL TS2**Terrängskotrar i trafik efter årsmodell/tillverkningsår och ägare vid slutet av år 2008***Cross-country scooters in use by year of model/construction and owner at the end of 2008*

Årsmodell/ tillverkningsår	Fysiska personer		Juridiska personer	Totalt
	Kvinnor	Män		
-1989	3 816	25 198	15 062	44 076
1990	707	3 555	2 421	6 683
1991	691	4 003	2 601	7 295
1992	490	2 465	1 561	4 516
1993	323	1 801	1 079	3 203
1994	270	1 601	1 075	2 946
1995	465	2 656	1 961	5 082
1996	553	3 033	2 129	5 715
1997	502	3 089	2 229	5 820
1998	701	4 016	3 068	7 785
1999	665	3 762	3 042	7 469
2000	619	3 601	2 872	7 092
2001	842	4 584	3 532	8 958
2002	587	3 623	3 209	7 419
2003	557	3 574	3 146	7 277
2004	737	4 754	5 039	10 530
2005	669	4 500	5 276	10 445
2006	661	4 746	6 220	11 627
2007	771	5 390	7 545	13 706
2008	683	5 109	6 630	12 422
2009	77	701	979	1 757
Totalt	15 386	95 761	80 676	191 823

 Sveriges officiella statistik

TABELL SL1**Släpvnagar, bestånd efter status, nyregistreringar och avregistreringar, årsvis 1999-2008***Trailers, stock by status, new registrations and deregistrations, by year 1999-2008*

Vid slutet av år	I trafik	Avställda	Nyregistreringar	Avregistreringar
1999	711 059	129 867	24 802	5 326
2000	729 136	136 195	29 730	6 589
2001	745 571	143 842	30 345	7 598
2002	763 402	151 235	32 711	7 969
2003	781 274	161 158	35 043	8 029
2004	805 075	168 103	39 379	9 191
2005	834 485	173 134	43 603	9 598
2006	863 165	183 177	48 902	10 549
2007	898 151	191 376	54 009	11 211
2008	925 684	201 485	48 278	11 807

 Sveriges officiella statistik
TABELL SL2**Nyregistreringar av släpvnagar efter karosseri, årsvis 1999-2008***New registrations of trailers by type of body, by year 1999-2008*

År	Husvagnar	Påhängsvagnar	Båttrailers	Hästsläp	Flak och skåp	Övriga släpvnagar	Totalt
1999	3 526	1 311	1 953	2 277	14 349	1 386	24 802
2000	4 185	2 034	2 882	2 600	16 447	1 582	29 730
2001	4 655	2 106	2 976	2 564	16 599	1 445	30 345
2002	4 828	2 390	3 401	2 598	18 078	1 416	32 711
2003	5 154	2 225	3 797	2 651	19 699	1 517	35 043
2004	5 524	2 570	4 471	3 001	22 192	1 621	39 379
2005	6 406	3 132	5 039	3 170	24 166	1 690	43 603
2006	6 370	4 169	5 755	3 295	27 651	1 662	48 902
2007	6 510	4 678	6 592	3 539	30 726	1 964	54 009
2008	5 874	3 771	5 790	2 962	27 887	1 994	48 278

 Sveriges officiella statistik

TABELL SL3**Släpvagnar i trafik efter karosseri, årsvis 1999-2008***Trailers in use by type of body, by year 1999-2008*

Vid slutet av år	Husvagnar	Påhängsvagnar	Båttrailers	Hästsläp	Flak och skåp	Övriga släpvagnar	Totalt
1999	195 663	16 148	25 473	38 119	410 977	24 679	711 059
2000	195 991	17 465	27 912	40 292	422 080	25 396	729 136
2001	196 367	17 991	30 237	42 373	432 596	26 007	745 571
2002	196 854	19 009	32 736	44 436	443 785	26 582	763 402
2003	196 228	20 095	35 588	46 463	455 893	27 007	781 274
2004	197 013	20 444	39 232	48 861	471 736	27 789	805 075
2005	198 824	21 369	43 461	51 368	490 692	28 771	834 485
2006	197 305	23 240	48 241	53 757	511 127	29 495	863 165
2007	196 380	25 221	53 921	56 112	535 887	30 630	898 151
2008	195 027	25 829	58 775	57 840	556 561	31 652	925 684

 Sveriges officiella statistik
TABELL SL4**Släpvagnar i trafik efter totalvikt och karosseri vid slutet av år 2008***Trailers in use by permissible maximum weight and type of body at the end of year 2008*

Totalvikt i kg	Husvagnar	Påhängsvagnar	Båttrailers	Hästsläp	Flak och skåp	Övriga släpvagnar	Totalt
- 600	870	-	18 247	382	35 957	3 765	59 221
601 - 1 500	180 257	-	38 490	50 749	494 699	12 752	776 947
1 501 - 2 000	13 702	-	1 309	5 668	6 495	2 029	29 203
2 001 - 2 500	102	-	337	537	1 387	325	2 688
2 501 - 3 000	81	-	257	274	2 506	292	3 410
3 000 - 3 500	1	5	126	99	1 124	101	1 456
3 501 - 5 000	6	20	1	2	101	36	166
5 001 - 10 000	4	142	4	4	449	340	943
10 001 - 15 000	0	94	2	10	440	492	1 038
15 001 -	4	25 975	6	114	13 386	11 127	50 612
Totalt	195 027	26 236	58 779	57 839	556 544	31 259	925 684

 Sveriges officiella statistik

TABELL RS1

Nyregistreringar av fordon efter län och fordonsslag år 2008

New registrations of vehicles by county and kind of vehicle year 2008

Län	Personbilar	Lastbilar				Bussar	Motorcyklar	Mopeder klass I	Traktorer	Terrängskotrar	Släpvagnar
		Totalvikt i kg			därav dragbilar						
		- 3 500	3 501 -	Totalt							
Stockholm	75 524	10 873	1 275	12 148	138	201	3 551	5 296	122	833	6 182
Uppsala	8 474	1 471	221	1 692	13	35	654	904	190	201	1 310
Södermanland	6 495	992	118	1 110	16	13	613	887	155	151	1 182
Östergötland	10 739	1 672	301	1 973	35	58	811	1 451	307	157	2 093
Jönköping	11 098	1 565	333	1 898	55	49	895	1 369	254	242	2 381
Kronoberg	5 494	753	241	994	44	17	482	607	154	134	1 911
Kalmar	5 814	848	210	1 058	23	269	525	837	218	141	1 492
Gotland	901	186	31	217	6	1	125	223	95	28	296
Blekinge	3 523	465	79	544	21	10	293	608	70	35	751
Skåne	37 763	5 199	1 261	6 460	306	109	2 492	3 118	728	178	7 517
Halland	8 140	1 314	340	1 654	161	18	789	1 595	189	181	1 662
Västra Götaland	52 134	6 604	1 441	8 045	353	297	3 489	5 605	871	842	7 381
Värmland	7 103	894	230	1 124	37	33	835	1 091	161	564	1 923
Örebro	6 581	1 076	217	1 293	32	6	811	1 019	147	212	1 553
Västmanland	5 501	891	136	1 027	18	23	486	441	118	135	1 138
Dalarna	6 374	1 215	213	1 428	15	11	954	1 122	95	1 250	1 975
Gävleborg	6 411	1 154	228	1 382	21	9	937	1 371	108	834	1 804
Västernorrland	5 636	856	186	1 042	24	12	731	1 119	115	856	1 378
Jämtland	2 536	555	139	694	14	32	381	638	123	1 700	891
Västerbotten	5 306	885	222	1 107	19	41	685	1 204	207	1 890	1 694
Norrbotten	4 796	936	190	1 126	22	18	613	975	136	3 108	1 764
Okänt	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totalt	276 344	40 404	7 612	48 016	1 373	1 262	21 152	31 480	4 563	13 672	48 278

TABELL RS2**Fordon i trafik efter län och fordonsslag vid slutet av år 2008***Vehicles in use by county and kind of vehicle at the end of year 2008*

Län	Personbilar	Lastbilar				Bussar	Motorcyklar	Mopeder klass I	Traktorer	Terrängskotrar	Släpvagnar
		Totalvikt i kg - 3 500	3 501 -	Totalt	därav dragbilar						
Stockholm	791 070	94 852	12 686	107 538	762	2 669	37 740	13 920	12 660	9 806	92 988
Uppsala	141 838	13 339	2 313	15 652	84	484	8 908	2 466	12 692	3 959	31 932
Södermanland	126 913	12 322	1 773	14 095	164	346	8 972	2 674	8 454	2 117	26 864
Östergötland	192 202	18 578	3 821	22 399	244	642	13 425	4 236	15 482	2 096	40 818
Jönköping	164 027	15 590	3 407	18 997	367	420	11 666	3 941	17 615	2 397	41 882
Kronoberg	90 755	8 503	2 040	10 543	232	294	6 377	2 196	11 496	1 384	24 720
Kalmar	119 419	11 517	2 162	13 679	185	865	8 882	2 930	14 989	1 336	29 103
Gotland	31 978	4 094	602	4 696	51	74	2 272	937	5 874	325	8 165
Blekinge	77 403	6 164	996	7 160	106	77	5 902	2 399	6 850	465	16 798
Skåne	563 246	51 341	11 805	63 146	1 966	1 495	35 998	12 453	36 362	2 242	100 548
Halland	148 908	14 825	2 844	17 669	526	319	10 993	5 736	13 389	1 373	27 965
Västra Götaland	703 074	65 435	12 850	78 285	1 813	2 249	46 149	18 374	57 909	7 855	141 045
Värmland	142 691	12 736	2 534	15 270	250	475	10 011	2 911	16 793	6 440	37 035
Örebro	130 800	13 064	2 589	15 653	249	302	8 846	2 770	11 336	2 794	32 873
Västmanland	118 676	10 426	1 812	12 238	137	293	7 511	1 357	7 045	2 363	26 454
Dalarna	148 631	16 024	2 918	18 942	179	441	11 129	2 841	14 721	17 855	48 112
Gävleborg	139 659	14 838	2 568	17 406	188	350	10 190	3 419	12 743	13 526	40 588
Västernorrland	125 020	11 872	2 499	14 371	197	329	7 569	2 050	12 522	18 492	38 381
Jämtland	67 315	8 572	1 685	10 257	89	460	3 833	929	9 103	24 407	25 750
Västerbotten	121 717	11 761	2 587	14 348	167	437	7 360	2 423	14 360	32 450	43 595
Norrbotten	131 150	14 938	2 814	17 752	207	453	5 413	1 797	9 639	38 115	49 868
Okänt	2 503	96	7	103	-	-	152	49	31	26	200
Totalt	4 278 995	430 887	79 312	510 199	8 163	13 474	269 298	92 808	322 065	191 823	925 684

TABELL RS3

Avställda fordon efter län och fordonsslag vid slutet av år 2008

Vehicles not in use by county and kind of vehicle at the end of year 2008

Län	Personbilar	Lastbilar				Bussar	Motorcyklar	Mopeder	Traktorer	Terrängskotrar	Släpvagnar
		Totalvikt i kg		Totalt	därav dragbilar						
		- 3 500	3 501 -								
klass I											
Stockholm	141 811	20 111	6 530	26 641	617	1 141	29 040	16 989	4 695	6 700	20 626
Uppsala	38 330	5 555	1 741	7 296	76	121	6 500	3 164	3 691	2 518	6 384
Södermanland	25 925	4 253	1 240	5 493	65	93	5 595	2 964	2 389	913	5 810
Östergötland	38 111	6 090	1 588	7 678	101	153	8 608	5 023	3 985	895	8 130
Jönköping	34 672	5 168	1 913	7 081	151	337	7 362	3 826	4 548	617	8 563
Kronoberg	20 041	3 087	1 313	4 400	162	73	4 839	2 041	3 048	340	4 925
Kalmar	27 066	4 158	1 212	5 370	80	91	5 450	2 728	3 666	435	6 589
Gotland	9 518	1 676	464	2 140	25	72	1 856	845	1 513	87	1 903
Blekinge	15 022	2 161	807	2 968	61	76	3 075	1 720	1 838	99	3 560
Skåne	100 926	14 239	5 700	19 939	732	562	19 542	8 571	10 204	605	18 253
Halland	26 661	4 277	1 673	5 950	302	143	6 020	3 433	3 385	313	5 992
Västra Götaland	141 771	23 548	8 413	31 961	1 031	821	30 180	15 284	17 047	2 291	32 014
Värmland	42 974	5 926	2 208	8 134	125	186	6 624	3 889	6 187	3 069	10 575
Örebro	31 645	5 237	1 449	6 686	95	240	6 344	2 812	3 589	1 615	7 029
Västmanland	25 408	3 769	1 331	5 100	113	95	4 989	1 852	2 315	1 648	5 456
Dalarna	43 904	7 179	2 235	9 414	94	168	8 115	4 978	5 030	9 792	10 871
Gävleborg	36 600	5 720	1 887	7 607	84	359	6 836	5 802	4 311	9 195	8 981
Västernorrland	37 541	5 917	2 607	8 524	101	151	6 433	6 135	5 282	13 578	9 305
Jämtland	25 507	4 081	1 447	5 528	51	132	3 608	2 221	4 192	16 324	6 814
Västerbotten	42 879	6 348	1 873	8 221	73	155	7 168	5 547	6 072	24 357	8 820
Norrbotten	43 199	7 455	2 609	10 064	98	214	6 134	4 781	4 846	37 265	10 802
Okänt	985	116	24	140	-	2	104	92	24	29	83
Totalt	950 496	146 071	50 264	196 335	4 237	5 385	184 422	104 697	101 857	132 685	201 485

TABELL RS4**Personbilar i trafik efter län, ägare, taxi och leasing vid slutet av år 2008***Passenger cars in use by county, owner, taxi and leased out, at the end of year 2008*

Län	Personbilar	därav				Taxi	Taxi per 1 000 inv	Personbilar leasade minst 1 år	Personbilar i trafik per 1 000 inv
	Totalt	ägda av kvinnor	ägda av män	ägda av juridisk person	därav personliga företag				
Stockholm	791 070	180 259	359 929	250 882	74 356	5 579	2,87	131 068	400
Uppsala	141 838	39 764	77 341	24 733	16 143	470	1,46	5 463	434
Södermanland	126 913	36 172	72 884	17 857	11 099	267	1,01	4 240	475
Östergötland	192 202	52 152	109 502	30 548	17 868	469	1,12	7 654	454
Jönköping	164 027	42 723	89 156	32 148	19 748	293	0,88	7 797	489
Kronoberg	90 755	23 542	47 351	19 862	14 096	192	1,06	3 531	498
Kalmar	119 419	33 770	63 968	21 681	14 768	283	1,21	3 708	512
Gotland	31 978	10 494	15 272	6 212	4 836	85	1,49	633	561
Blekinge	77 403	22 744	43 209	11 450	7 680	161	1,06	2 420	508
Skåne	563 246	162 400	293 054	107 792	59 774	1 626	1,36	25 617	464
Halland	148 908	45 147	77 340	26 421	17 159	343	1,18	6 140	508
Västra Götaland	703 074	197 916	372 531	132 627	73 161	2 080	1,35	39 415	451
Värmland	142 691	41 237	75 085	26 369	19 366	303	1,11	4 551	521
Örebro	130 800	37 134	73 484	20 182	12 667	341	1,24	4 700	471
Västmanland	118 676	33 196	69 373	16 107	9 532	284	1,14	4 347	475
Dalarna	148 631	42 401	76 986	29 244	21 648	296	1,07	4 436	539
Gävleborg	139 659	38 521	76 836	24 302	15 883	305	1,11	4 922	506
Västernorrland	125 020	34 568	67 676	22 776	15 900	344	1,41	4 580	514
Jämtland	67 315	18 132	32 369	16 814	12 980	255	2,01	2 478	531
Västerbotten	121 717	30 651	64 874	26 192	19 268	419	1,63	3 794	472
Norrbotten	131 150	35 498	71 699	23 953	16 782	406	1,62	3 789	525
Okänt	2 503	2 498	2	3	-	3	-	25	-
Totalt	4 278 995	1 160 919	2 229 921	888 155	474 714	14 804	1,61	275 308	463

TABELL RS5**Personbilar i trafik efter län och drivmedel vid slutet av år 2008***Passenger cars in use by county and fuel at the end of year 2008*

Län	Bensin	Diesel	El	Etanol-hybrid/E85	Övriga hybrider	Naturgas/Biogas	Övriga	Totalt
Stockholm	635 857	88 182	39	56 236	7 078	3 671	7	791 070
Uppsala	125 282	13 218	2	2 946	308	82	-	141 838
Södermanland	113 473	10 120	5	2 798	254	263	-	126 913
Östergötland	169 812	16 677	4	4 543	390	775	1	192 202
Jönköping	143 209	16 348	4	3 850	276	337	3	164 027
Kronoberg	79 453	8 743	2	2 351	169	34	3	90 755
Kalmar	106 084	10 522	-	2 496	233	83	1	119 419
Gotland	29 749	1 850	2	357	14	6	-	31 978
Blekinge	71 199	4 216	1	1 868	77	42	-	77 403
Skåne	502 857	44 283	17	13 112	1 355	1 620	2	563 246
Halland	131 826	13 740	10	2 739	239	353	1	148 908
Västra Götaland	605 528	68 509	28	22 996	1 990	4 016	7	703 074
Värmland	124 592	15 244	-	2 721	112	22	-	142 691
Örebro	116 846	10 828	5	2 662	217	242	-	130 800
Västmanland	106 278	9 508	2	2 633	146	109	-	118 676
Dalarna	131 804	14 327	2	2 341	141	15	1	148 631
Gävleborg	124 623	12 205	1	2 593	218	19	-	139 659
Västernorrland	108 856	13 338	2	2 703	105	16	-	125 020
Jämtland	57 572	8 539	1	991	85	126	1	67 315
Västerbotten	104 130	14 833	2	2 604	113	35	-	121 717
Norrbottn	107 885	21 457	-	1 616	92	99	1	131 150
Okänt	2 310	135	-	45	4	9	-	2 503
Totalt	3 699 225	416 822	129	137 201	13 616	11 974	28	4 278 995

Anmärkning:

Bensin – de fordon som har bensin som första bränsle

Diesel – de fordon som har diesel som första bränsle

El – de fordon som har el som första bränsle

Etanolhybrid/E85 – de fordon som har etanol eller E85 som första eller andra bränsle

Övriga hybrider – de fordon som kan köra på två bränslen men som inte är någon av de övriga grupperna

Naturgas/Biogas – de fordon som har naturgas eller biogas som första eller andra drivmedel



TABELL RS6**Nyregistreringar av personbilar efter län och drivmedel år 2008***New registrations of passenger cars by county and fuel year 2008*

Län	Bensin	Diesel	El	Etanol- hybrid/E85	Övriga hybrider	Naturgas/ Biogas	Övriga	Totalt
Stockholm	24 897	26 024	1	21 889	2 237	476	-	75 524
Uppsala	3 541	3 299	-	1 520	98	16	-	8 474
Södermanland	3 053	2 141	-	1 120	109	72	-	6 495
Östergötland	4 379	3 749	-	2 345	135	131	-	10 739
Jönköping	4 479	4 216	-	2 222	126	55	-	11 098
Kronoberg	2 286	2 087	-	1 081	36	4	-	5 494
Kalmar	2 646	1 991	-	1 108	55	14	-	5 814
Gotland	400	306	-	189	6	-	-	901
Blekinge	1 686	965	-	850	18	4	-	3 523
Skåne	19 436	11 810	-	5 882	462	173	-	37 763
Halland	3 776	3 035	-	1 248	51	30	-	8 140
Västra Götaland	23 074	17 532	-	10 650	547	331	-	52 134
Värmland	2 874	2 781	-	1 403	41	4	-	7 103
Örebro	3 036	2 304	-	1 141	77	23	-	6 581
Västmanland	2 537	1 821	-	1 087	39	17	-	5 501
Dalarna	2 858	2 621	-	865	25	5	-	6 374
Gävleborg	2 932	2 383	-	1 023	73	-	-	6 411
Västernorrland	2 015	2 379	-	1 208	33	1	-	5 636
Jämtland	823	1 233	-	443	14	23	-	2 536
Västerbotten	1 867	2 386	-	1 006	43	4	-	5 306
Norrbottn	1 919	2 102	-	744	27	4	-	4 796
Okänt	1	-	-	-	-	-	-	1
Totalt	114 515	97 165	1	59 024	4 252	1 387	-	276 344

Anmärkning:

Bensin – de fordon som har bensin som första bränsle

Diesel – de fordon som har diesel som första bränsle

El – de fordon som har el som första bränsle

Etanolhybrid/E85 – de fordon som har etanol eller E85 som första eller andra bränsle

Övriga hybrider – de fordon som kan köra på två bränslen men som inte är någon av de övriga grupperna

Naturgas/Biogas – de fordon som har naturgas eller biogas som första eller andra drivmedel

TABELL RS7**Genomsnittlig körsträcka i mil efter län och fordonsslag år 2008***Average 10-km driven by different kind of vehicles, by county, regarding year 2008*

Län	Personbilar	Lastbilar Totalvikt i kg			Bussar	Motorcyklar ¹⁾
		-3 500	3 501 -	Totalt		
Stockholm	1 669	1 866	3 917	2 117	6 121	280
Uppsala	1 519	1 736	4 428	2 149	6 598	260
Södermanland	1 451	1 670	4 762	2 066	5 512	271
Östergötland	1 461	1 652	4 761	2 188	5 656	249
Jönköping	1 536	1 662	6 148	2 494	5 658	270
Kronoberg	1 534	1 713	7 051	2 759	5 156	250
Kalmar	1 457	1 600	5 899	2 295	5 020	252
Gotland	1 282	1 404	3 177	1 639	4 448	237
Blekinge	1 405	1 542	5 493	2 103	3 380	232
Skåne	1 491	1 735	6 068	2 576	5 648	248
Halland	1 505	1 703	5 745	2 407	5 510	247
Västra Götaland	1 547	1 733	5 148	2 301	5 881	268
Värmland	1 480	1 647	5 156	2 249	5 679	259
Örebro	1 437	1 632	5 255	2 241	5 063	258
Västmanland	1 438	1 692	4 625	2 158	4 802	258
Dalarna	1 428	1 570	4 534	2 052	5 747	263
Gävleborg	1 432	1 625	5 202	2 181	6 388	267
Västernorrland	1 437	1 631	5 008	2 244	5 740	255
Jämtland	1 492	1 660	5 020	2 236	7 159	260
Västerbotten	1 440	1 623	5 389	2 319	5 293	254
Norrbottn	1 434	1 641	4 462	2 101	6 168	275
Okänt	1 323	1 501	1 269	1 487	2 428	-
Totalt	1 518	1 716	5 117	2 263	5 779	261

1) Uppgifterna för motorcyklar avser år 2007

TABELL KÖ1

Innehav av körkort klass B (personbil och lätt lastbil) i andel av befolkningen efter län och ålder vid slutet av år 2008
Share of the population having driving licence for passenger car by county and age at the end of year 2008

Län	Ålder					Totalt
	18-24	25-44	45-64	65-79	80-	
Stockholm	39,9	70,4	79,7	76,7	55,2	70,0
Uppsala	54,2	78,9	87,3	82,9	60,1	77,8
Södermanland	51,3	80,0	87,9	82,8	58,7	78,6
Östergötland	59,5	81,8	87,9	81,6	57,4	79,2
Jönköping	66,3	84,7	89,3	82,4	58,9	81,6
Kronoberg	65,0	83,6	89,9	83,7	59,4	81,6
Kalmar	60,6	85,4	90,3	83,3	57,8	81,7
Gotland	63,7	86,6	90,9	85,1	61,2	83,4
Blekinge	61,1	83,0	90,5	83,2	55,3	81,1
Skåne	53,8	76,6	85,5	81,8	59,2	76,4
Halland	65,0	87,7	92,0	87,5	63,0	84,8
Västra Götaland	57,1	80,2	87,3	81,8	57,2	78,5
Värmland	62,0	84,7	89,8	84,1	59,4	81,9
Örebro	56,8	82,8	89,1	83,7	59,2	80,3
Västmanland	54,9	80,2	87,0	82,1	58,5	78,5
Dalarna	61,9	85,6	91,8	87,0	64,7	83,8
Gävleborg	58,4	83,3	89,8	83,6	57,9	81,0
Västernorrland	63,1	86,2	90,4	82,5	56,0	82,3
Jämtland	60,7	86,8	91,3	84,3	57,6	82,7
Västerbotten	69,7	85,7	91,7	84,7	57,0	83,5
Norrbottn	68,4	85,8	90,1	82,4	55,6	82,8
Totalt	55,1	78,9	86,7	81,9	58,0	77,8

 Sveriges officiella statistik
TABELL KÖ2

Innehav av körkort klass A (motorcykel) i andel av befolkningen efter län och ålder vid slutet av år 2008
Share of the population having driving licence for motorcycle, by county and age at the end of year 2008

Län	Ålder					Totalt
	18-24	25-44	45-64	65-79	80-	
Stockholm	1,0	6,8	43,0	70,6	53,6	28,4
Uppsala	1,3	8,8	54,1	78,3	58,5	35,1
Södermanland	2,0	11,8	56,7	78,0	57,2	41,0
Östergötland	2,1	12,1	57,6	77,5	56,2	39,1
Jönköping	2,9	13,6	59,6	78,5	57,6	41,2
Kronoberg	2,8	13,1	61,5	79,4	57,8	42,0
Kalmar	2,3	14,8	61,9	79,1	56,4	44,8
Gotland	3,0	14,3	59,1	80,5	60,1	44,0
Blekinge	2,4	13,9	62,5	78,7	53,9	43,6
Skåne	1,7	10,2	53,5	76,7	57,7	36,6
Halland	2,2	13,8	62,2	83,6	61,5	44,1
Västra Götaland	1,8	10,7	55,5	77,1	55,8	37,3
Värmland	1,9	13,1	61,2	79,9	57,7	43,8
Örebro	1,8	12,1	59,8	79,4	57,7	41,2
Västmanland	1,6	10,6	55,1	77,6	57,3	39,3
Dalarna	2,0	12,9	64,0	83,3	63,2	46,3
Gävleborg	1,9	11,6	59,0	79,1	56,4	42,6
Västernorrland	2,4	13,0	60,1	77,4	54,0	43,2
Jämtland	2,2	12,4	60,4	79,5	55,7	42,9
Västerbotten	2,2	12,3	62,6	80,2	55,3	41,2
Norrbottn	1,5	10,4	59,6	77,3	53,9	41,8
Totalt	1,8	10,4	54,8	77,0	56,5	37,5

 Sveriges officiella statistik

TABELL KÖ3**Innehav av körkort klass C och D (tung lastbil och buss) efter län och ålder vid slutet av år 2008***Number of the population having driving licence for heavy lorry or bus by county and age at the end of year 2008*

Län	Tung lastbil					Totalt	Buss					Totalt
	Ålder	18-24	25-44	45-64	65-79	80-	Ålder	18-24	25-44	45-64	65-79	80-
Stockholm	1 417	23 011	59 626	13 905	454	98 413	220	10 279	18 177	3 783	120	32 579
Uppsala	692	5 362	13 576	3 422	120	23 172	30	1 780	3 915	1 011	47	6 783
Södermanland	483	4 372	10 885	3 024	96	18 860	17	1 573	3 081	840	25	5 536
Östergötland	844	7 044	15 064	3 888	120	26 960	37	3 186	5 150	1 362	44	9 779
Jönköping	1 203	6 580	13 743	3 480	146	25 152	24	2 399	4 528	1 120	62	8 133
Kronoberg	612	3 561	7 394	1 933	80	13 580	9	1 174	2 338	599	31	4 151
Kalmar	688	4 173	9 741	2 585	69	17 256	19	1 508	3 194	865	20	5 606
Gotland	143	1 092	2 909	753	36	4 933	1	351	938	198	17	1 505
Blekinge	400	2 788	6 325	1 765	47	11 325	11	879	1 830	526	6	3 252
Skåne	2 166	19 297	41 294	10 988	389	74 134	73	6 634	12 234	3 034	118	22 093
Halland	592	5 961	15 046	4 110	151	25 860	15	1 771	4 029	1 289	63	7 167
Västra Götaland	3 132	27 833	67 963	18 463	757	118 148	121	9 236	18 249	4 930	212	32 748
Värmland	694	5 356	13 298	3 650	158	23 156	21	1 834	3 848	1 088	47	6 838
Örebro	715	5 227	11 589	3 267	137	20 935	23	1 975	3 964	1 084	45	7 091
Västmanland	468	4 109	9 657	2 600	97	16 931	10	1 319	2 533	735	35	4 632
Dalarna	700	5 601	14 995	4 224	159	25 679	24	1 827	4 407	1 181	54	7 493
Gävleborg	607	5 400	14 172	3 816	132	24 127	31	1 455	3 590	1 067	32	6 175
Västernorrland	668	5 568	13 282	3 631	122	23 271	14	1 516	2 927	875	34	5 366
Jämtland	410	3 016	7 276	1 952	51	12 705	11	953	2 016	555	19	3 554
Västerbotten	957	6 076	12 087	3 210	78	22 408	49	2 086	3 672	955	20	6 782
Norrbottnen	808	6 419	15 004	3 930	119	26 280	16	1 929	4 103	1 060	32	7 140
Totalt	18 399	157 846	374 926	98 596	3 518	653 285	776	55 664	108 723	28 157	1 083	194 403

Sveriges officiella statistik

TABELL KÖ4**Körkortsinnehav (antal) för kvinnor och män fördelat på fordonslag och körkortsinnahavarens ålder vid slutet av år 2008***Number of women and men having driving licence for a particular vehicle by age at the end of year 2008*

Ålder på körkortsinnehavare	Personbil / lätt lastbil		Motorcykel (lätt / tung)		Lastbil		Buss	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
16-17	-	-	94	1 079	-	-	-	-
18-24	209 267	253 491	1 648	13 169	1 637	16 762	164	612
25-44	908 075	1 023 216	33 470	220 157	13 088	144 758	6 732	48 932
45-64	986 103	1 092 736	559 442	753 664	25 700	349 226	10 923	97 800
65-79	445 472	497 709	412 848	474 521	4 744	93 852	1 912	26 245
80-	133 983	151 852	128 859	149 623	76	3 442	33	1 050
Totalt	2 682 900	3 019 004	1 136 361	1 612 213	45 245	608 040	19 764	174 639

Sveriges officiella statistik

TABELL IN1**Personbilar, nyregistreringar och i trafik, inom EU-25 samt Norge, preliminära uppgifter***Passenger cars, new registrations and in use, in use within the European Union and Norway, preliminary figures*

Land	Nyregistreringar		I trafik		Personbilar i trafik per 1 000 inv ¹⁾
	2007	2008	2006	2007	
Belgien	525 194	536 276	4 929 284	5 006 294	470
Danmark	157 374	148 989	2 013 899	2 058 873	377
Finland	125 695	139 611	2 489 287	2 553 556	483
Frankrike	2 064 543	2 050 282	30 400 000	30 700 000	498
Grekland	279 745	267 295	4 446 528	4 821 422	431
Irland	186 540	151 607	1 778 861	1 882 901	434
Italien	2 490 570	2 160 131	35 297 282	35 680 097	606
Luxemburg	52 197	52 359	..	..	..
Nederländerna	505 674	499 983	7 413 034	7 597 000	464
Portugal	201 872	213 386	4 290 000	4 379 000	413
Spanien	1 614 835	1 161 176	20 636 738	21 760 174	485
Storbritannien	2 404 009	2 131 794	29 880 025	30 177 918	495
Sverige	306 799	253 982	4 202 463	4 258 463	466
Tyskland	3 148 163	3 090 040	46 569 657	41 183 594	501
Österrike	298 028	293 697	4 204 969	4 245 583	511
Bulgarien	41 029	43 363	..	..	..
Estland	30 912	24 579	554 012	523 766	391
Lettland	32 771	19 761	822 011	908 469	401
Litauen	21 606	22 217	..	..	..
Polen	293 326	320 017	13 384 229	14 588 739	383
Rumänien	313 264	270 995	..	..	..
Slovakien	59 700	72 022	..	..	..
Slovenien	68 719	71 438	..	..	..
Tjeckien	174 456	182 554	4 108 610	4 280 081	415
Ungern	171 768	153 227	..	..	..
Totalt EU-25	15 568 789	14 330 781	217 420 889	216 605 930	479
Norge	182 203	110 617	2 414 158	2 154 837	458

Källa/Source: ACEA, Association des Constructeurs Européens d'Automobiles.
ACEA är en organisation för biltillverkarna inom EU.

1) Avser år 2007

TABELL IN2**Nyregistrerade lastbilar inom EU-25 samt Norge, preliminära uppgifter***New registration of lorries within the European Union and Norway, preliminary figures*

Land	2007			2008		
	Totalvikt i kg			Totalvikt i kg		
	-3 500	3 501 -	Totalt	-3 500	3 501 -	Totalt
Belgien	68 007	12 562	80 569	67 454	12 520	79 974
Danmark	55 086	7 281	62 367	33 316	6 557	39 873
Finland	17 422	4 246	21 668	16 395	4 634	21 029
Frankrike	460 531	52 790	513 321	458 937	57 870	516 807
Grekland	24 007	2 497	26 504	22 205	2 790	24 995
Irland	42 513	6 233	48 746	28 172	4 693	32 865
Italien	231 849	35 820	267 669	222 246	34 477	256 723
Luxemburg	3 902	1 647	5 549	4 028	1 793	5 821
Nederländerna	80 534	17 878	98 412	84 379	18 224	102 603
Portugal	68 420	5 618	74 038	55 369	5 437	60 806
Spanien	275 285	45 375	320 660	165 872	32 024	197 896
Storbritannien	333 841	46 783	380 624	287 158	53 709	340 867
Sverige	44 222	6 710	50 932	39 269	6 998	46 267
Tyskland	221 769	106 876	328 645	223 521	106 425	329 946
Österrike	32 414	8 608	41 022	32 763	8 590	41 353
Tjeckien	19 534	12 079	31 613	20 252	11 689	31 941
Estland	4 610	1 718	6 328	2 969	1 414	4 383
Ungern	..	..	23 619	..	..	21 557
Lettland	3 458	3 261	6 719	2 012	2 102	4 114
Litauen	4 251	5 006	9 257	2 972	3 730	6 702
Polen	51 893	24 173	76 066	55 876	22 725	78 601
Slovakien	23 618	5 443	29 061	24 915	4 920	29 835
Slovenien	6 813	2 717	9 530	7 338	2 630	9 968
Totalt EU-25	2 097 598	415 321	2 512 919	1 878 975	405 951	2 284 926
Norge	45 609	6 261	51 870	34 870	6 528	41 398

Källa/Source: ACEA, Association des Constructeurs Européens d'Automobiles.
 ACEA är en organisation för biltillverkarna inom EU.

DEFINITIONER

Avregistrerat fordon

Avregistrerade fordon delas in i administrativt skrotade, reellt skrotade och utförda ur landet. Administrativt skrotade personbilar har avförts ur bilregistret under en viss månad på grund av att de varit avställda mer än tre år i följd dock utan betald avställningsavgift. Troligtvis har den verkliga skrotningen av dessa personbilar ägt rum tre år tidigare då avställningen ägde rum. Med reellt skrotat fordon avses fordon som skrotats med skrotningsintyg från auktoriserad bilskrot.

Nyregistrerat fordon

Fordon som registreras som fordon i trafik för första gången i Vägtrafikregistret.

Fordon i trafik

Registrerat, icke avställt fordon.

Fordon ej i trafik (avställt)

Om fordonets ägare anmäler till Transportstyrelsen i samband med fordonets registrering eller senare, att han under viss tid ej kommer att bruka fordonet eller kommer att bruka det endast på så sätt, som är tillåtet i fråga om avställt fordon, redovisas fordonet som avställt i Vägtrafikregistret. Avställda fordon kvarstår således i Vägtrafikregistret. Före den 1 januari 1973 gällde i motsvarande fall reservregistrering av fordonet, varvid detta överfördes till dåvarande bilreservregistret.

Fordon som varit i trafik under året

Registrerat fordon, som har varit i trafik någon gång under året, som dock kan vara avställt vid årsskiftet. Denna definition resulterar i att antalet fordon, som redovisas att ha varit i trafik under året, är större än antalet fordon i trafik som anges vid ett visst datum.

Personbil

Bil som är försedd med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen och är inrättad huvudsakligen för personbefordran eller är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme. Personbilar delas in i klass I och II.

Personbil klass I

Personbil som inte tillhör klass II

Personbil klass II

Personbil som är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustad med åtminstone fastmonterade sittplatser, sovplatser, utrustning för matlagning, lagring samt bord.

Buss

En bil som är inrättad för befordran av fler än åtta personer utöver föraren, även om bilen dessutom är inrättad för annat ändamål.

Passagerare för buss

I antalet passagerare för buss inräknas både stående och sittande passagerare.

Lastbil

Bil inrättad huvudsakligen för godsbefordran, som ej är att anse som personbil eller buss. Lastbilar delas in i lätta och tunga.

Lätt lastbil

Lastbil med en totalvikt av högst 3 500 kg.

Tung lastbil

Lastbil med en totalvikt större än 3 500 kg.

Bankebilar

Timmerbilar, lastbilar byggda för att transportera timmer.

Motorcykel

1) Motorfordon på två eller tre symmetriskt placerade hjul, med eller utan sidovagn och med en slagvolym större än 50 kubikcentimeter.
2) Motorfordon på fyra hjul med en tjänstevikt, beräknad såsom för motorcykel, av högst 400 kg, dock ej moped.

Lätt motorcykel

Motorcykel vars motor har en slagvolym av högst 125 kubikcentimeter och en nettoeffekt av högst 11 kilowatt.

Moped klass I

Moped med en motor med slagvolym på högst 50 kubikcentimeter och konstruerad för en hastighet av högst 45 km/tim.

Traktor

Motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet.

Trafiktraktorer

Traktorer som används för transporter på allmänna gator och vägar. För trafiktraktorer betalas en årlig skatt enligt klass 1.

Jordbruks- och skogsbrukstraktorer

För jordbruks- och skogsbrukstraktorer betalas en årlig skatt enligt klass 2, som är lägre än skatten enligt klass 1.

Terrängmotorfordon

Motordrivet fordon som huvudsakligen är inrättat att självständigt användas till person eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar.

Terrängvagn

Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt över 400 kg.

Terrängskoter

Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kg. I gruppen ingår tre- och fyrhjuliga terrängfordon samt snöskotrar.

Släpfordon

Fordon som är inrättat för koppling till bil, traktor eller motorredskap och avsett för person- eller godsbefordran eller för att bära anordning för drivande av bilen, traktorn eller motorredskapet.

Påhängsvagn

Släpvagn, som är inrättad för att genom tapp med vändskiva eller liknande anordning förenas med bil, traktor eller motorredskap och som är så utförd att chassiet eller karosseriet vilar direkt på det dragande fordonet.

Fysisk person

En juridisk term för en person i egentlig mening, en människa, till skillnad från juridisk person.

Juridisk person

Alla, oavsett bolagsform, som bedriver någon form av ekonomisk verksamhet.

Företagsdatabasen (FDB)

I Företagsdatabasen registreras juridiska och fysiska personer, vilka bedriver verksamhet enligt svensk standard för näringsindelning (SNI) och redovisar mervärdesskatt och/eller har anställda. Verksamheten klassificeras efter huvudsaklig verksamhet ("mest-kriterium") vilket bland annat innebär att ett företag med både bilhandel och bilreparationsverksamhet redovisas under endera verksamheten.

Yrkesmässig trafik

Avser transporter som ställs till allmänhetens förfogande mot betalning såsom godstrafik, taxitrafik, linjetrafik samt beställnings- trafik med buss. Trafiktillstånd krävs.

Firmabilstrafik

Avser transporter för företagets egen räkning, exempelvis grossister och återförsäljare som distribuerar egna varor till sina kunder.

Alternativa drivmedel (bränslen)

Innefattar alla andra drivmedel utom konventionella drivmedel (bensin och diesel). I begreppet ingår förnybara drivmedel som etanol och biogas, men också fossila drivmedel som naturgas, och syntetiska drivmedel eller syntetisk diesel som kan baseras på fossil naturgas eller förnybar biogas.

Tjänstevikt för lastbil, buss, traktor och släpvagn

Sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri, verktyg och reservhjul, som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten samt föraren.

Totalvikt

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 enligt lagen om vägtrafikdefinitioner (SFS 2001:559).

Maximilastvikt

Skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt.

Karosseri

Karossen är höljet på ett fordon av något slag.

Cylindervolym

Cylindervolymen för en förbränningsmotor är summan av en cylinders slagvolym och förbränningsrummets volym. För motor- cykelmotorer anges den i kubikcentimeter och för bilar i liter.

Miljöklass

Alla nya bilar, personbilar, lätta lastbilar och tunga fordon (över 3,5 ton) miljöklassas. När nya avgaskrav har beslutats i EU införs de som svenska miljöklasser. Från 1993 års modell placerades bilarna i någon av miljöklasserna 1, 2 eller 3. Därefter har kraven skärpts i omgångar och från år 2002 har nya klasser införts: Miljöklasserna 2000, 2005, 2008, EEV (se nedan), EI, Hybrid och 2005PM. Miljöklasserna reglerar utsläppen av hälso- och miljöfarliga ämnen men inte av klimatgaser.

Hybrid

Ett hybridfordon utnyttjar både en bensindriven förbränningsmotor och en elmotor med batterier som kraftkälla.

EI

Elbilen har ett batteri som laddas i elnätet och drivs enbart av en elmotor.

EEV

Enhanced Environmental Vehicle är en frivillig nivå på miljöklass- ning, med ännu högre ställda krav än miljöklass 2008.

2005PM

Miljöklass för lätta dieselfordon, infördes 1 juli 2006. Kraven innebär bland annat mycket låga partikelutsläpp, maximalt 5 mg/km.

Körsträcka

Uppgifterna om körsträcka baseras på mätarställningar som registrerats av Svensk Bilprovning vid besiktning av fordonen samt uppgifter om avställningsperioder från Transportstyrelsen.

Karosseri

Karossen anger fordonets utseende eller användningsområde.

Yrkesmässig trafik

Avser transporter som ställs till allmänhetens förfogande mot betalning såsom godstrafik, taxitrafik, linjetrafik samt beställnings- trafik med buss. Trafiktillstånd skall tillstyrkas från Länsstyrelsen.

Firmabilstrafik

Avser transporter för företagets egen räkning, exempelvis grossister och återförsäljare som distribuerar egna varor till sina kunder.

Teckenförklaring

.. Uppgift ej tillgängliga

– Intet finns att redovisa

0 Mindre än 0,5 av enheten

k Korrigerad uppgift

r Reviderad uppgift

Explanation of symbols

.. Data not available

– Magnitude nil

0 Magnitude less than half of unit employed

k Corrected data

r Revised data

Flertalet av ovanstående definitioner härrör från SFS (2001:559) Lag om vägtrafikdefinitioner.

FAKTA OM STATISTIKEN

Statistiken i denna årsbok ingår i Sveriges officiella statistik om vägtrafik. Statens institut för kommunikationsanalys, SIKA, är statistikansvarig myndighet för den officiella statistiken inom transport- och kommunikationsområdet. Enligt förordningen (2001:100) om den officiella statistiken ingår i SIKA:s ansvar statistik över Vägtrafik, Bantrafik, Sjöfart, Luftfart, Postverksamhet, Televerksamhet, Kommunikationsvanor samt Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor.

FORDONSREGISTRET

Syfte och användning

Från och med 1973 grundar sig den officiella statistiken om fordon på registreringspliktiga fordon enligt Transportstyrelsens vägtrafikregister. Registret är ett totalregister med litet partiellt bortfall. Detta gör att statistik som baseras på registret ger en god bild av de svenskregistrerade fordonen, fordonsparkerna och de nyregistrerade fordonen.

Metod och kvalitet

Statistikregistret för fordon baseras på Transportstyrelsens vägtrafikregister över samtliga fordon som är registrerade i Sverige. Personbilar, lastbilar inkl. dragbilar, bussar, släpvagnar inkl. husvagnar, påhängsvagnar, motorcyklar, mopeder klass I, traktorer samt terrängskotrar inkl. snöskotrar redovisas i registret.

Vägtrafikregistret aktualiseras genom att förändringar, så kallade transaktioner, dagligen läggs in i registret. Central registreringsmyndighet för vägtrafikregistret är Trafikregistret vid Transportstyrelsen. Statistikregistret för fordon som baseras på ovanstående registeruppgifter avser situationen vid årsskiftet. Därefter görs kompletteringar bl.a. med uppgifter från FöretagsDatabasen (FDB) på SCB. Årsuppgifterna avser vanligtvis fordonsbeståndet den 31 december respektive år, utom för år 1998 då statistiken avser den 20 januari 1999.

Population

Undersökningens population är samtliga fordon som finns registrerade i Transportstyrelsens vägtrafikregister. I detta register ingår alla registreringspliktiga fordon enligt lagen om Vägtrafikregister (2001:650). Detta innebär att statistikuppgifterna inte omfattar icke registreringspliktiga fordon, såsom mopeder utom mopeder klass I, militära fordon tillhöriga staten och fordon som enbart används inom inhägnat område där ingen registreringsplikt föreligger.

Osäkerhetskällor

Primäruppgifterna i vägtrafikregistret kan innehålla vissa fel såsom kodningsfel av t.ex. län och kommuner.

Jämförbarhet

Data över fordonsbeståndet finns lagrade från 1973 och framåt. Även BIL Sweden redovisar antal nyregistrerade fordon. I deras statistik redovisas endast nyregistreringar av de senaste tre årsmoddellerna av icke-direktimporterade personbilar. I SIKA:s statistik ingår samtliga årsmodeller, oavsett ålder och samtliga importerade fordon.

KÖRSTRÄCKOR

Syfte och användning

Statistikens syfte är att ge en bild av antalet kilometer som körs av personbilar, lastbilar, bussar och motorcyklar under ett år. Eftersom körsträckorna baseras på mätarställningar som registreras vid besiktningstillfällen som infaller under hela året, avser inte statistiken över körsträckor exakt det kalenderår som anges. En begränsning för användandet är att det framgår hur mycket ett fordon har körts, men inte var kilometrarna har blivit körda.

Metod och kvalitet

Uppgifterna i registret baseras på mätarställningar som registrerats av Svensk Bilprovning vid besiktning av fordonen samt uppgifter om avställningsperioder som kommer från Transportstyrelsen. Registret kompletteras med uppgifter ur Statistikregistret för fordon.

För de fordon som inte varit i trafik hela året beräknas körsträckor med hjälp av avställningsperioderna. För nya fordon som inte har besiktigats ännu men som finns i Statistikregistret för fordon görs modellskattningar. Modellskattningar görs även för fordon som blivit avregistrerade under året, för de som blivit direktimporterade samt för fordon där det inte finns två användbara mätarställningar noterade.

Vid framtagande av vissa typer av uppgifter, såsom körsträcka för olika ägare, måste man vara medveten om att det är känt vem som är ägare till fordonet, men inte vem som kör. I "Körsträckor under 2001 - Resultat och metoder för att skatta fordons körsträckor baserade på besiktninguppgifter", SIKA Rapport 2003:3 beskrivs metoderna mer utförligt. Rapporten finns tillgänglig på SIKA:s webbplats. I anslutning till rapporten finns dessutom ytterligare metodbeskrivningar för de olika fordonsslagen.

Population

Undersökningens population består av alla i Statistikregistret för fordon förekommande personbilar, lastbilar, bussar och motorcyklar som varit i trafik någon gång under året. Vilket betyder att även de fordon som hunnit bli avregistrerade under året ingår. För personbilar, lastbilar och bussar avser resultaten i denna publikation 2008, medan tabellerna för motorcyklar avser 2006. På grund av att besiktningarna, då det gäller motorcyklar, ofta sker på sommaren är det inte möjligt att få samma kvalitet för körsträckor för motorcyklar förrän senare på hösten.

Osäkerhetskällor

Avsaknaden av mätarställningar för vissa fordon samt orealistiska mätarställningar utgör en osäkerhetsfaktor.

Jämförbarhet

Register över körsträckor har tagits fram från och med år 1993, men det är först avseende årgång 1999 som det finns körsträckor för de flesta fordonen. Eftersom Statistikregistret för fordon även innehåller uppgifter om fordon som inte varit i trafik under året eller som varit i trafik men ändå inte blivit körda, är det svårt att göra jämförelser mellan dessa olika register. Uppgifter om körsträckor för åren 1999 - 2006 finns publicerade på SIKA:s hemsida.

KÖRKORT

Syfte och användning

Statistikens syfte är att ge en bild av antalet personer som är innehavare av svenskt körkort.

Metod och kvalitet

Körkortsregistret baseras på Transportstyrelsens körkortsregister över alla körkortsbehörigheter. Körkortsbehörighet för personbilar, motorcyklar, lätta - och tunga lastbilar samt bussar redovisas.

Population

Undersökningens population består av samtliga körkortsbehörigheter. Endast körkort som är aktiva och inte återkallade vid årsskiftet ingår i populationen.

Osäkerhetskällor

Det kan tänkas att det finns en fördröjning i hanteringen då det gäller att återkalla eller aktivera gamla körkort och vid inregistrering av nya körkort.

Jämförbarhet

Register över körkort har tagits fram från och med år 2004.

YRKESTRAFIKLAGEN (1998:490)

Nedan följer 1 kap. samt 1 § 2 kap. av Yrkestrafiklagen. För lagen i sin helhet hänvisas till Svensk författningssamling på www.riksdagen.se.

1 KAP. LAGENS TILLÄMPNINGSSOMRÅDE

1 § Denna lag gäller yrkesmässig trafik, varmed avses sådan trafik som

1. bedrivs med personbilar, lastbilar, bussar, terrängmotorfordon eller traktorer med tillkopplade släpfordon (traktortåg) och
2. innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transporter av personer eller gods.

Lagen innehåller också särskilda bestämmelser om vissa transporter i internationell vägtrafik och om otillåten taxitrafik. Lag (2006:512).

2 § Fordonsbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Med trafikhuvudman avses i denna lag detsamma som i lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik. Lag (2001:572).

3 § Yrkesmässig trafik kan drivas som

1. Linjetrafik Sådan yrkesmässig trafik för persontransporter som är tidtabellsbunden och där ersättningen bestäms särskilt för varje passagerare för sig. En förutsättning är vidare att trafiken inte ingår som ett led i ett sammanhängande arrangemang, där huvudsyftet är ett annat än själva transporten.

2. Taxitrafik Sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med personbil eller lätt lastbil som inte är linjetrafik.
3. Beställningstrafik med buss Sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med buss, tung lastbil, terrängmotorfordon eller traktortåg som inte är linjetrafik.
4. Godstrafik Sådan yrkesmässig trafik som avser transport av gods.

2 KAP. TRAFIKTILLSTÅND

Tillståndsplikt

1 § Yrkesmässig trafik får drivas endast av den som har trafiktillstånd.

En trafikhuvudman får utan särskilt tillstånd inom länet driva sådan linjetrafik som inte berör något annat län. Trafikhuvudmannen får anlita någon annan för att utföra sådan trafik. Den som utför trafiken skall ha tillstånd till yrkesmässig trafik för persontransporter.

ENGELSK ORDLISTA ENGLISH LIST OF TERMS

Svenska

English

Administrativt skrotade	<i>Scrapped due to regulatory demand</i>
Antal passagerare	<i>Number of passengers</i>
Antalet personbilar i trafik per 1 000 invånare	<i>Cars in use per 1 000 inhabitants</i>
Avregistreringar	<i>Deregistrations</i>
Avställda	<i>Not in use</i>
Bankebilar	<i>Timber lorries</i>
Bensin	<i>Petrol</i>
Bensin och fotogen	<i>Petrol and paraffin oil</i>
Bildetaljhandel	<i>Dealers of motor vehicles</i>
Bilreparationsverkstäder	<i>Repair of motor vehicles</i>
Biogas	<i>Biological gas</i>
Bussar	<i>Buses</i>
Bussar som varit i trafik någon gång under året	<i>Buses that have been in use some time during the year</i>
Byggverksamhet	<i>Construction</i>
Båttrailers	<i>Boat trailers</i>
Cylindervolym	<i>Cylinder volume</i>
Diesel	<i>Diesel</i>
Dragbilar	<i>Road tractors</i>
Drivmedel 1	<i>Type of fuel 1</i>
Drivmedel 2	<i>Type of fuel 2</i>
därav	<i>of which</i>
därav direktimport	<i>of which directly imported</i>
därav leasing	<i>of which leasing</i>
E85	<i>E85</i>
El	<i>Electricity</i>
El-, gas-, värme- vattenförsörjning	<i>Electricity, gas and water supply</i>
Etanol	<i>Ethanol</i>
Fastighets- och uthyrningsverksamhet, företagstjänster	<i>Real estate, renting and business activities</i>
Finansiell verksamhet	<i>Financial activity</i>
Fiske	<i>Fishing</i>
Flak och Skåp	<i>Flatbed lorries and vans</i>
Flakbilar	<i>Flatbed lorries</i>
Fysiska personer	<i>Private persons</i>
Förvärvsarbete i hushåll	<i>Private households with employed persons</i>
Gasol	<i>LPG</i>
Gengas	<i>Producer gas</i>
Hotell- och restaurangverksamhet	<i>Hotels and restaurants</i>
Husvagnar	<i>Caravans</i>
Hälsö- och sjukvård, sociala tjänster	<i>Health care, medical care and social services</i>
Hästsläp	<i>Horse trailer</i>
I trafik	<i>In use</i>
Inkl. Hybrider	<i>Incl. hybrids</i>
inom övriga näringsområden	<i>within other economic sectors</i>
Jordbruk, jakt och skogsbruk	<i>Agriculture, hunting and forestry</i>
Juridiska personer	<i>Corporations</i>
Juridiskt ägda	<i>Corporation owned</i>
Kaross	<i>Type of body</i>
Kvinnor	<i>Women</i>
Lastbilar	<i>Lorries</i>

Lastbilar i firmabilstrafik, i trafik	<i>Lorries used in transport on own account, in use</i>
Lastbilar i yrkesmässig trafik, i trafik	<i>Lorries used in transport for hire or reward, in use</i>
Lastbilar som varit i trafik någon gång under året	<i>Lorries that have been in use some time during the year</i>
Lastbilsåkerier	<i>Road transport enterprises</i>
Leasade minst 1 år	<i>Leased out at least 1 year</i>
Leasade personbilar i trafik	<i>Passenger cars leased out in use</i>
Län	<i>County</i>
Länder	<i>Countries</i>
Maximilastvikt i kg	<i>Carrying capacity in kilos</i>
Medelkörsträcka i mil	<i>Average 10-km driven</i>
Metanol	<i>Methanol</i>
Miljöklass	<i>Environmental class</i>
Mopeder klass I	<i>Mopeds class 1</i>
Motorcyklar	<i>Motorcycles</i>
Motorcyklar som varit i trafik någon gång under året	<i>Motorcycles that have been in use some time during the year</i>
Motorgas	<i>Engine gas</i>
Män	<i>Men</i>
Naturgas	<i>Natural gas</i>
Nyregistrerade leasade personbilar under året	<i>Newly registered passenger cars leased out during the year</i>
Nyregistreringar	<i>New registrations</i>
Offentlig förvaltning och försvar	<i>Public administration and civil defence</i>
Okänd	<i>Others</i>
Okänd näringsgren	<i>Unknown economic activity</i>
Parti- och detaljhandel	<i>Wholesale and retail trade</i>
Personbilar	<i>Passenger cars</i>
Påhängsvagnar	<i>Semitrailers</i>
Reellt skrotade	<i>Actually scrapped</i>
Skogsbruk	<i>Forestry</i>
Skrotningar	<i>Scrapped cars</i>
Skåpbilar	<i>Vans</i>
Släpvagnar	<i>Trailers</i>
Tankbilar	<i>Tanker lorries</i>
Taxi	<i>Taxi</i>
Terrängskotrar	<i>Cross-country scooters</i>
Tillverkning	<i>Manufacturing</i>
Tjänstevikt	<i>Kerb weight</i>
Totalt antal körda mil	<i>Total of 10-kilometres</i>
Totalvikt i kg	<i>Total weight in kilos</i>
Traktorer	<i>Tractors</i>
Transport, magasinering och kommunikation	<i>Transport, storage and communication</i>
Utbildning	<i>Education</i>
Utbytbara karosserier och containers	<i>Replaceable bodies and containers</i>
Utförda ur landet	<i>Exported</i>
Utvinning av mineral	<i>Mining and quarrying</i>
Vid slutet av	<i>At the end of</i>
Årsmodell/Tillverkningsår	<i>Year of model/year of construction</i>
Ägare	<i>Owner</i>
Ägare inom hushållssektorn	<i>The owner within the household sector</i>
Ägaren enligt FDB	<i>The owner registered in the central register of corporations</i>
Ägarens näringsgrenstillhörighet enligt SNI 2007	<i>Economic activity of the owner SESIC 2007</i>
Mopeder klass I efter ägarens ålder	<i>Mopeds class 1 in use by the age of the owner</i>
Ägda av personliga företag	<i>Owned by personal companies</i>
Övriga bränslen	<i>Other fuels</i>
Övriga släpvagnar	<i>Other trailers</i>
Övrigt karosseri	<i>Other bodies</i>

Som statistikansvarig myndighet inom transport- och kommunikationsområdet ger nu SIKa ut sin andra årsbok för fordonsstatistik. Med årsboken samlas all SIKa:s årliga fordonsstatistik i en publikation, samtliga tabeller publiceras också på hemsidan www.sika-institute.se



Statens institut för kommunikationsanalys
Akademigatan 2, 831 40 Östersund
Telefon 063-14 00 00
Fax 063-14 00 10
E-post sika@sika-institute.se
www.sika-institute.se