

Lätta och tunga lastbilar 2008



Lätta och tunga lastbilar 2008

SIKA Statistik är SIKAs publikationsserie för års- och kvartalsstatistik. Statistiken omfattar huvudområdena: Vägtrafik, Bantrafik, Sjöfart, Luftfart, Postverksamhet, Televerksamhet, Kommunikationsvanor samt Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. De senast publicerade rapporterna i serien *SIKA Statistik* är:

- 2008:18 Person- och godstransporter på järnväg, 1 kv 2008
- 2008:19 Sjötrafik 2008, kvartal 1
- 2008:20 Lastbilstrafik 2008, kvartal 1
- 2008:21 Långväga buss 2007
- 2008:22 Utländska lastbilstransporter i Sverige 2004-2006
- 2008:23 Vägtrafikskadade i sjukvården – Statistik över vård av vägtrafikskadade i Sverige 1998–2006
- 2008:24 Sjötrafik 2008, kvartal 2
- 2008:25 Person- och godstransporter på järnväg, 2 kv 2008
- 2008:26 Bantrafikskador 2007
- 2008:27 Vägtrafikskador 2007
- 2008:28 Lastbilstrafik 2008, kvartal 2
- 2008:29 Bantrafik 2007

- 2009:1 Sjötrafik 2008, kvartal 3
- 2009:2 Person- och godstransporter på järnväg, 3 kv 2008
- 2009:3 Lastbilstrafik 2008, kvartal 3
- 2009:4 Person- och godstrafik på järnväg, 4 kv 2008
- 2009:5 Sjötrafik 2008, kvartal 4
- 2009:6 Transportbranschen – hur står det till? 1997-2007
- 2009:7 Sjötrafik 2008, helår
- 2009:8 Lastbilstrafik 2008, kvartal 4
- 2009:9 Luftfart 2008
- 2009:10 Svenska och utländska fartyg i svensk regi 2008
- 2009:11 Person- och godstransporter på järnväg, 1 kv 2009
- 2009:12 Lastbilstrafik 2008, helår

Ansvarig utgivare: Saman Rashid
ISSN 1404-854X
ISSN 1653-1825

För information kontakta:

Statistikansvarig myndighet: Statens institut för kommunikationsanalys, SIKAs
Kontaktperson: Abboud Ado
Telefon: 063-14 00 00, fax: 063-14 00 10
E-post: sika@sika-institute.se
Webbadress: www.sika-institute.se
Utgivningsdatum: 2009-06-18
En pdf-version av rapporten går att hämta på www.sika-institute.se

Förord

För året 2000 gjorde SIKA en statistikrapport om transporter med *lätta lastbilar*, det vill säga lastbilar med en totalvikt om maximalt 3,5 ton. SIKA har flera gånger fått frågan om inte rapporten ska uppdateras. Antalet lätta lastbilar i trafik ökar stadigt och har sedan år 2000 ökat från 297 000 till 431 000 (år 2008), det vill säga med 45 procent.

Undersökningen om lätta lastbilars transporter år 2000 var en enkätundersökning riktad till ägare av lätta lastbilar. Ungefär 6 000 lätta lastbilar ingick i urvalet, vilket motsvarade endast två procent av de lätta lastbilarna som då var i trafik. En urvalsundersökning har sina uppenbara begränsningar. Dessutom har SIKA, liksom alla andra statliga myndigheter, regeringens uppdrag att minska företagens uppgiftslämnarbördor. Vi ser det därför som olämpligt att göra ännu en enkätundersökning om lätta lastbilar.

I stället för en enkätundersökning har vi använt Transportstyrelsens vägtrafikregister där alla fordon och därmed även alla lätta lastbilar finns registrerade. Denna information, samt annan registerinformation, använder vi i rapporten för att med statistik beskriva dels de *lätta lastbilarna*, dels på motsvarande sätt de *tunga lastbilarna*. Vi presenterar också de negativa miljökonsekvenserna i form av utsläpp för samtliga trafikslag, för att på så sätt sätta in lastbilarna i ett sammanhang. De miljöemissioner vi beskriver är koldioxid, kväveoxider, svaveldioxid samt flyktiga organiska ämnen.

Vår förhoppning är att du som läsare ska få en god bild av de svenska lastbilarna, sammansättningen av lastbilsparkerna och utvecklingen av dem samt lastbilarnas miljökonsekvenser.

Projektledare för rapporten har varit Abboud Ado och Maria Melkersson.

Östersund i juni 2009

Saman Rashid
statistikchef, SIKA

Sammanfattning

Godstrafik på väg är en allt mer betydelsefull sektor. För 50 år sedan gick 16 procent av godstrafiken mätt i tonkilometer med lastbil. Idag är den andelen 40 procent. Samtidigt har mängden godstransportarbete på väg sexfaldigast på dessa 50 år. Lastbilarna är centrala inom godstransporter och uppskattningsvis 80 procent av allt gods som transporteras inom Sverige, körs någon sträcka med lastbil.

De svenskregistrerade lastbilarna i trafik i slutet av år 2008 var drygt 510 000 stycken. Dessutom fanns det nästan 200 000 avställda lastbilar. Antal lastbilar i trafik har under de senaste tio åren ökat dramatiskt, med 44 procent och de lätta lastbilarna står för nästan hela ökningen. De tunga lastbilarna blir inte så många fler till antalet men de blir *tyngre* i bemärkelsen att de tyngsta lastbilarnas snabbt ökar sin andel. Bland de nyregistrerade tunga lastbilarna under 2008 hade så många som 57 procent en totalvikt på 26 ton eller mer.

En lätt lastbil kör i genomsnitt drygt 1 700 mil per år och en tung lastbil nästan 5 200 mil. De genomsnittliga körsträckorna för lastbilar har ökat de senaste tio åren. Samtidigt har lastbilarna – särskilt de lätta – ökat i antal, vilket gör att det totala trafikarbetet utfört med lastbil ökat. Under tioårsperioden 1999-2008 ökade trafikarbetet för lätta lastbilar med 76 procent och för tunga lastbilar med 9 procent.

Åldern på våra fordon beror naturligtvis dels på mängden nytillkomna fordon, dels på skrotningen av gamla fordon. Tillskottet av nya lätta lastbilar är stort vilket gör att de är relativt unga, drygt sju år i genomsnitt. De tunga lastbilarna är lite äldre, åtta år i genomsnitt. De tyngsta tunga lastbilarna på 26 tons totalvikt eller mer är dock bara fem år i genomsnitt.

Det finns vissa tydliga regionala skillnader i beståndet av lastbilar. Flest lastbilar till antal finns i Stockholms län, Skåne län och Västra Götaland. Bland de tunga lastbilarna har Kronobergs län och Västerbottens län störst andel med totalvikt över 26 ton. Stockholms och Gotlands län har minst andel av dessa riktigt tunga lastbilar. De lätta lastbilarna är yngst i Stockholms län och äldst i Gotlands och Norrbottens län, dubbelt så gamla som i Stockholms län. De tunga lastbilarna är i genomsnitt yngst i Skåne och Kronobergs län och, liksom de lätta lastbilarna, äldst i Gotlands och Norrbottens län.

Vad gäller utsläpp av miljöfarliga ämnen bidrar lastbilarna främst till utsläpp av koldioxid och kväveoxider. Koldioxidutsläpp från lastbilarna ökar stadigt, dels på grund av allt fler lastbilar, dels på grund av i princip utebliven effektivitetsutveckling med avseende på koldioxid. Kväveoxidutsläppen från lastbilarna minskar men mycket långsamt. Vad gäller svaveloxid och flyktiga organiska ämnen är lastbilarnas bidrag mycket litet.

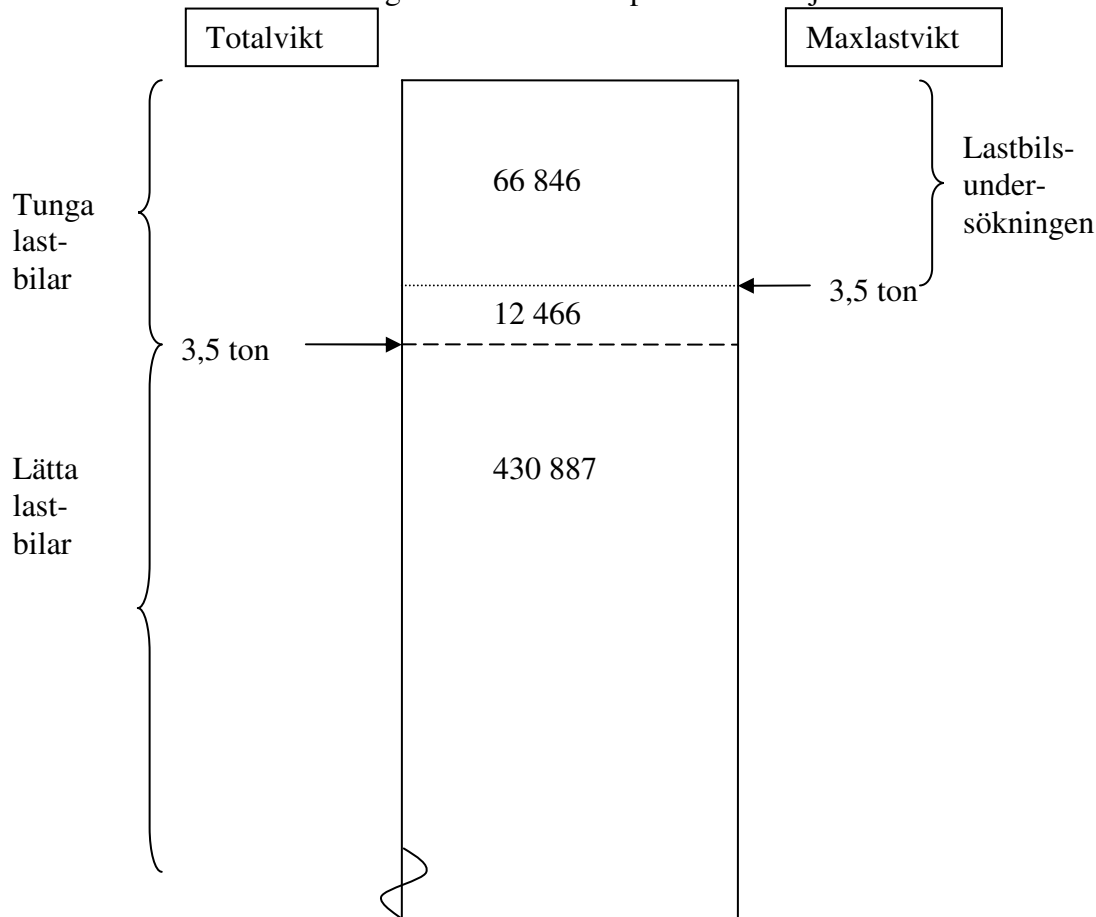
Innehåll

SAMMANFATTNING	5
1 BAKGRUND.....	9
2 GODSTRANSPORTER.....	11
3 EMISSIONER.....	15
3.1 Koldioxid	16
3.2 Kväveoxider.....	19
3.3 Svavel.....	21
3.4 Flyktiga organiska ämnen	22
4 LASTBILAR – LÄTTA OCH TUNGA.....	25
4.1 Ägare.....	26
4.2 Karosseri	29
4.3 Vikt	30
4.4 Ålder	34
4.5 Bränsle	38
4.6 Körsträckor	40
4.7 Län	44
5 AVSLUTANDE KOMMENTARER.....	49
FAKTA OM STATISTIKEN	51
Lastbilsundersökningen	52
DEFINITIONER	53
TABELLER MED STATISTIK	55

1 Bakgrund

Vid slutet av år 2007 hade vi i Sverige för första gången mer än en halv miljon lastbilar i trafik. I slutet av 2008 hade antalet lastbilar i trafik ökat ytterligare med någon procent till drygt 510 000 stycken. En indelning av lastbilar som baseras på körkortsbehörighet är i lätta respektive tunga lastbilar. En lätt lastbil har *totalvikt* 3,5 ton eller lägre och lastbilar tyngre än så kallas tunga lastbilar. Av lastbilarna i trafik år 2008 var 84 procent lätta lastbilar, resterande 16 procent var tunga lastbilar. Förutom över en halv miljon lastbilar i trafik fanns det i slutet av 2008 nästan 200 000 avställda lastbilar, 75 procent av dem lätta och 25 procent tunga.¹

För att beskriva transporter med lastbilar med en *maxlastvikt* på minst 3,5 ton (se Figur 1.1) genomför SIKa den så kallade *Lastbilsundersökningen* löpande varje år. Statistik över utrikes och inrikes trafik med svenskregistrerade lastbilar publiceras varje kvartal och helår.²



Figur 1.1: Svenskregistrerade lastbilar i trafik den 31 december 2008.

Källa: Statistikregistret för fordon, SCB.

Anm: Lastbilsundersökningen är en löpande undersökning som SIKa ansvarar för, se vidare beskrivning i texten nedan.

¹ För detaljerad officiell statistik om samtliga fordonsslag hänvisas till SIKa:s månatliga och årliga fordonsstatistik på hemsidan www.sika-institute.se/vagtrafik.

² Se vidare rapporter på SIKa:s hemsida, www.sika-institute.se/vagtrafik.

Lastbilsundersökningen är detaljreglerad av EU och enligt de viktkriterier som används täcker inte undersökningen alla tunga lastbilar, utan bara de tyngsta tunga lastbilarna (se Figur 1.1). Populationen för undersökningen är dock 84 procent av de tunga lastbilarna till antal och hela 95 procent (avser år 2008) av de tunga lastbilarnas trafikarbete, det vill säga av körda kilometer (visas ej i figuren). Man kan alltså säga att Lastbilsundersökningen väl täcker in de tunga lastbilarna.³

Lastbilsundersökningen ger statistik över antal transporter, fraktad godsmängd (ton), trafikarbete (fordonskilometer) och transportarbete (tonkilometer) som utförs av de aktuella lastbilarna. Huruvida det transportmönster som där framgår kan anses gälla även för de lättare tunga lastbilarna som inte täcks av undersökningen vet vi ingenting om. Hur mycket gods som transporteras med de lätta lastbilarna är inte heller känt. I undersökningen av lätta lastbilars transporter år 2000 efterfrågades bara hur många kilometer som lastbilarna hade kört med respektive utan gods. Inga uppgifter om vikt på godset som transporterats eller utfört transportarbete finns från den undersökningen.⁴

Förutom att svenskregistrerade lastbilar transporterar gods i och genom Sverige, är utländska lastbilar aktörer på den svenska godsmarknaden. För de tyngsta tunga lastbilarna som är med i Lastbilsundersökningen finns detaljerad statistik över svenska lastbilars transporter i utlandet. Många andra länder inom EU rapporterar motsvarande uppgifter till Eurostat vilket gör att det är möjligt att ta fram statistik över utländska lastbilars transporter till/från/inom Sverige.

Enligt en sammanställning SIKA har gjort transporterar utländska lastbilar ungefär tre gånger så mycket på svensk mark som vad svenska lastbilar transporterar i utlandet (mätt i trafikarbete).⁵ Den här typen av information är dock bara känd för just de tyngre tunga lastbilarna. För de lättare tunga lastbilarna som inte omfattas av Lastbilsundersökningen (se Figur 1.1) samt för de lätta lastbilarna, vet vi alltså ingenting om hur mycket som körs utomlands.

Lätt lastbil: Har en totalvikt om maximalt 3 500 kg. Lätt lastbil får köras av innehavare av B-körkort.

Tung lastbil: Har en totalvikt över 3 500 kg. För att få köra tung lastbil krävs C-körkort.

Totalvikt: Avser största tillåtna vikt på fullt utrustat och bemannat fordon med maximal tillåten last.

Källa: Vägverkets hemsida, www.vv.se

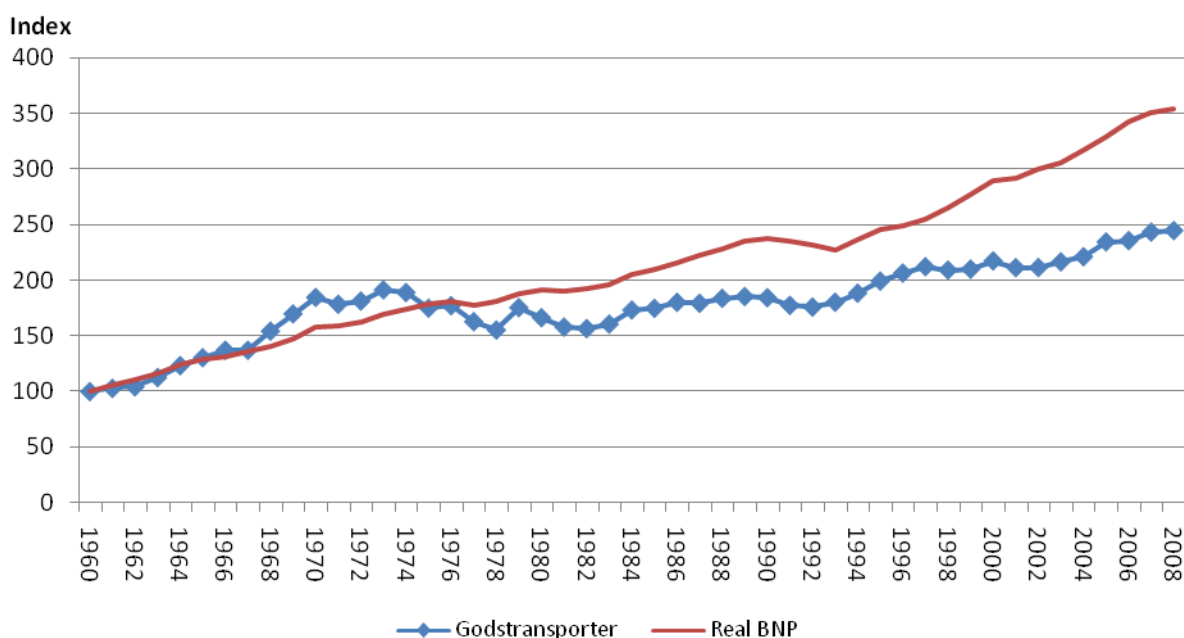
³ Se vidare Fakta om statistiken om Lastbilsundersökningen samt SIKA:s hemsida www.sika-institute.se/vagtrafik

⁴ "Vägtransporter med lätta lastbilar 2000", publicerad av SIKA och SCB, SSM 01:5 (TK57 SM 0101).

⁵ Se "Utländska lastbilstransporter i Sverige 2004-2006", SIKA Statistik 2008:22.

2 Godstransporter

Under 1960-talet och fram till oljekrisen fördubblades godstransporterna i omfattning och detta på bara ett drygt decennium. Transporter av gods har i ett längre perspektiv ökat men mängden godstransporter är känsligt för den ekonomiska aktiviteten och minskar vid sämre konjunktur. I Figur 2.1 visas totalt godstransportarbete med samtliga trafikslag (exklusive flyg) och real BNP för perioden 1960-2008. 1970-talets oljekris och 1990-talets djupa lågkonjunktur gjorde tydliga avtryck i godstransportarbetet.⁶ 2008 var det låg tillväxt både i mängden godstransporter och real BNP (+0,5 procent respektive +1 procent). Under den visade perioden ökade godstransportarbetet med ungefär 150 procent och samtidigt ökade real BNP med 250 procent.



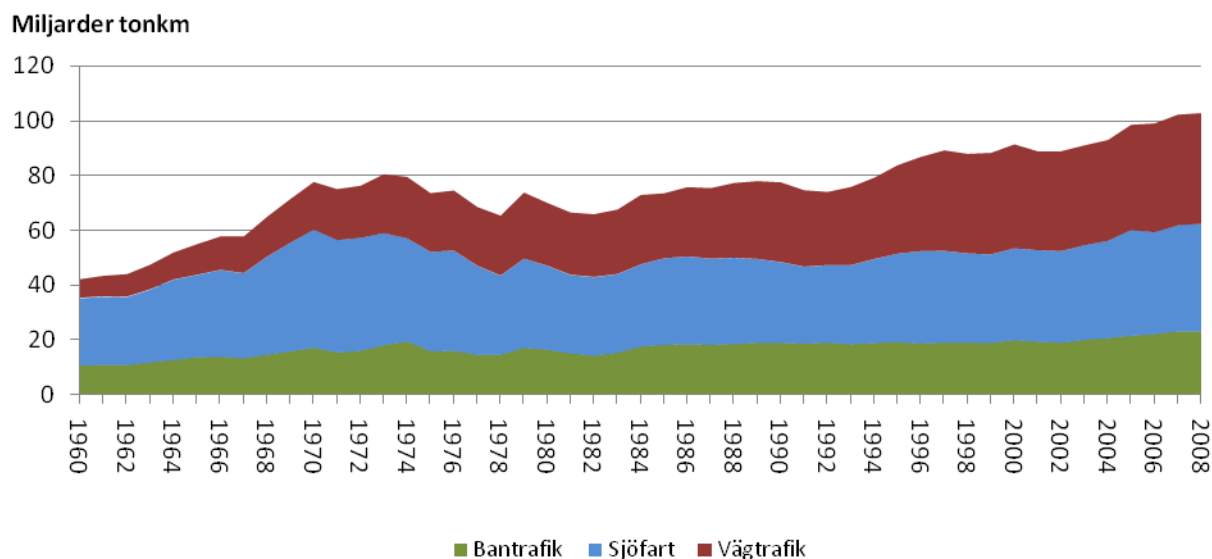
Figur 2.1: Godstransportarbete mätt i tonkilometer samt real BNP. Åren 1960-2008. Index (1960=100).

Källa: För godstransportarbete är SIKA källa (se www.sika-institute.se/transportarbete) och för real BNP är källan SCB (www.scb.se). Real BNP 2008 är SCB:s egen prognos.

Anm: I godstransportarbetet inkluderas vägtrafik, sjöfart och bantrafik. För transport av gods med flyg finns ingen statistik. Gods med flyg är dock marginella mängder i jämförelse med övriga trafikslag. Transportarbetet för 2008 är preliminärt.

Godstransporter på väg har ökat dramatiskt under de senaste 50 åren. I Figur 2.2 visas godstransportarbetet per trafikslag (exklusive flyget). Bantrafikens andel har legat stabilt runt 20-25 procent hela perioden. Sjöfarten hade 1960 hela 58 procent av transportarbetet och vägtrafiken då endast 16 procent. Idag har sjöfarten och vägtrafiken ungefär lika stora ”marknadsandelar” på 40 procent vardera. Godstransportarbetet på väg mätt i tonkilometer mer än *sexfaldigades* under den visade perioden.

⁶ Fluktuationerna i godstransportarbetet är större än i real BNP. Om serierna i Figur 2.1 görs om till årlig tillväxt är korrelationen mellan serierna är 0,62.



Figur 2.2: Godstransportarbete per trafikslag (exklusive flyg) mätt i miljarder tonkilometer. Åren 1960-2008.

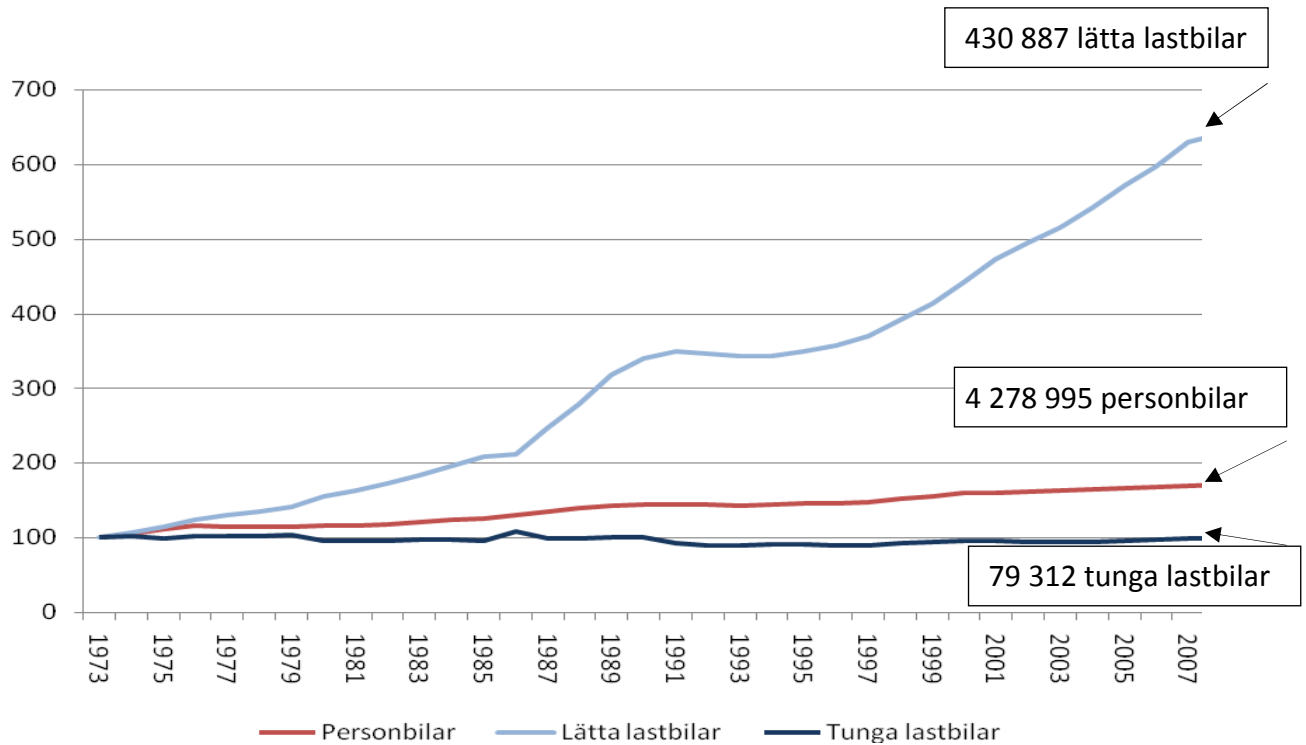
Källa: SIKA (se www.sika-institute.se/transportarbete). Transportarbetet för 2008 är preliminärt.

Det finns naturligtvis stora skillnader mellan godstransporter med lastbil och med andra trafikslag. Större mängder kan skickas med tåg och fartyg medan lastbilarna är överlägsna i sin flexibilitet. Kombinationer av trafikslag används också i transportlösningar det vill säga gods kan under en transport från A till B lastas om en eller flera gånger mellan olika trafikslag. Varuflödesundersökningen som SIKA ansvarar för gjordes senast år 2004/2005 och genomförs i skrivande stund för året 2009. Undersökningen används för att beskriva godsflöden till, från och inom Sverige. Varuflödesundersökningen kan också fånga transportkedjor där flera trafikslag är inblandade. Från undersökningen 2004/2005 vet vi att lastbilen är inblandad i runt 80 procent av transportererna, oavsett om man räknar efter godsets vikt eller värde i kronor. Om man begränsar sig till transporter som passerar minst en länsgräns är andelen lite lägre av vikten, runt 60 procent, men fortfarande runt 80 procent av godsets värde.⁷ Lastbilen som transportmedel för gods är alltså mycket central.

I Figur 2.3 visas antal personbilar, lätta lastbilar respektive tunga lastbilar i trafik för perioden 1973-2008. De tunga lastbilarna är i stort sett på samma nivå under hela den visade perioden, runt 80 000 stycken. Lätta lastbilar har formligen exploderat i antal och de är nu drygt 430 000 stycken i trafik, mer än sex gånger så många som i början av 1970-talet. Antal personbilar ökar stadigt. År 2008 hade vi 70 procent fler personbilar i trafik jämfört med 1973. När antalet personbilar blir fler blir de billösa hushållen färre men framför allt ökar andelen hushåll med tillgång till två eller flera personbilar.⁸

⁷ Se "Varuflödesundersökningen 2004/2005", SIKA Statistik 2006:12.

⁸ Se "Fordon 2007", SIKA, kapitel 3.



Figur 2.3: Antal personbilar samt lätta och tunga lastbilar i trafik, åren 1973-2008. Index (1973=100).

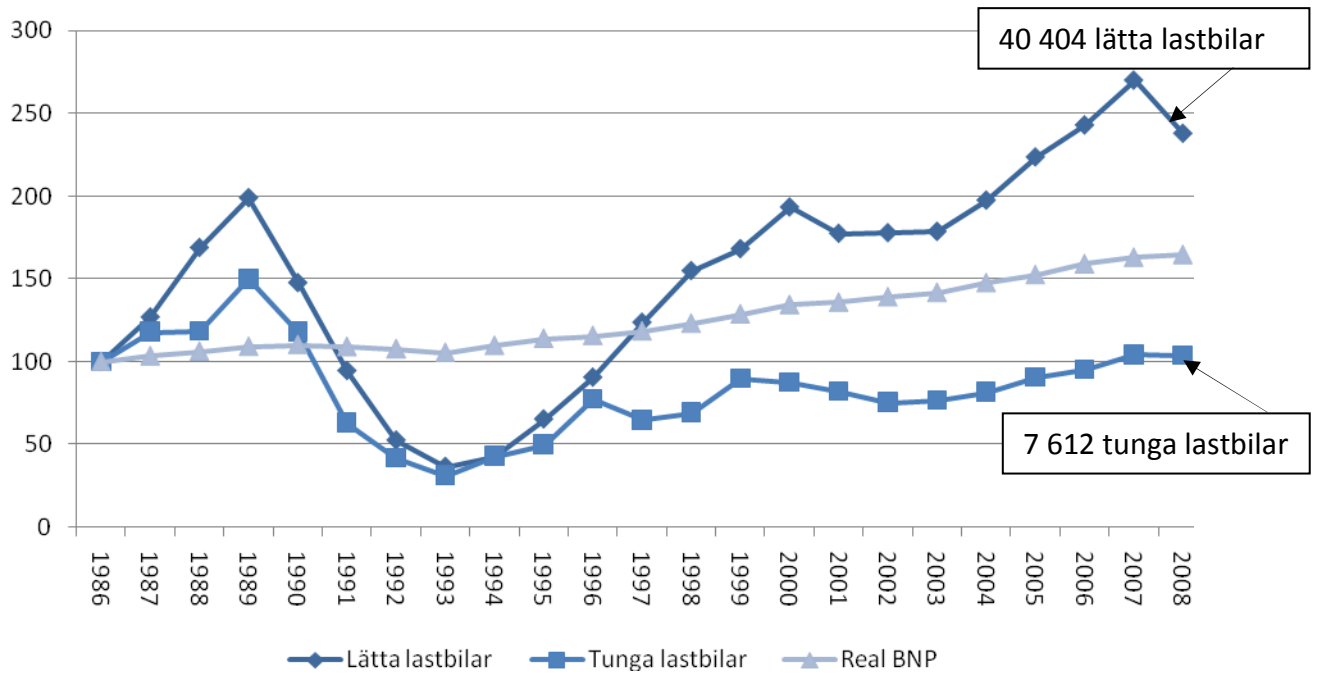
Källa: SCB

Anm: I figuren presenteras statistik från och med 1973, det tidigaste året vi kan dela upp lastbilar i trafik på lätta och tunga. Dagens definition på lätt lastbil gäller fr.o.m. 1989. Tidigare år var gränsen för lätt lastbil en totalvikt på 3,4 ton.

I Figur 2.4 visas hur nyregistreringen av lätta och tunga lastbilar utvecklats sedan 1986. Variationerna i antal nyregistrerade lastbilar är väldigt kraftiga och den djupa lågkonjunkturen i början av 1990-talet syns under många år. Antal nya lastbilar nådde sin lägsta nivå 1993 och var då bara en tredjedel så många som i mitten av 1980-talet. Antalet nya tunga lastbilar 2008 är på samma nivå som vi hade i slutet av 1980-talet och även i slutet av 1990-talet. Till lastbilsparken tillfördes under 2008 drygt 40 000 nya lätta lastbilar och 7 600 tunga lastbilar.

Antal nya lätta lastbilar har efter 1990-talets recession ökat stadigt. För år 2008 syns dock en kraftig minskning i antalet nya lätta lastbilar jämfört med 2007. Den begynnande lågkonjunkturen hann alltså göra avtryck i antal nyregistreringar av lätta lastbilar. Antal nya tunga lastbilar var dock detsamma år 2008 som året innan. Däremot ökade antal *avställda* tunga lastbilar med sju procent 2008 jämfört med 2007. På tio år har antal avställda tunga lastbilar ökat med hela 37 procent.⁹

⁹ Se "Fordon 2008", SIKÅ, Tabell LB1.



Figur 2.4: Antal nyregistrerade lätta lastbilar, tunga lastbilar samt real BNP, åren 1986-2008. Index (1986=100).

Källa: SCB. Real BNP från SCB:s hemsida, www.scb.se. Real BNP 2008 är SCB:s egen prognos.

Anm: I figuren presenteras statistik från och med 1986, det tidigaste året vi kan dela upp nyregistrerade lastbilar på lätta och tunga. Dagens definition på lätt lastbil gäller fr.o.m. 1989. Tidigare år var gränsen för lätt lastbil en totalvikt på 3,4 ton.

3 Emissioner

Transporter av gods och personer leder ofrånkomligen till vissa negativa konsekvenser som buller, trängsel, olyckor och utsläpp av icke önskvärda ämnen. I detta kapitel presenteras vilka emissioner som de olika trafikslagen står för, det vill säga hur mycket som kommer från vägtrafik, bantrafik, sjöfart respektive flyg. De emissioner vi täcker in i kapitlet är koldioxid, kväveoxider, svaveldioxid samt så kallade flyktiga organiska ämnen.¹⁰ I kapitlet beskrivs mer i detalj vägtrafikens andel av utsläppen samt vad lätta respektive tunga lastbilar bidrar med. Emissionerna vi visar avser all *inrikes* trafik och transport det vill säga så kallad bunker för sjöfart och flyg ingår ej.

Emissionerna är som regel avhängiga den typ av bränsle som fordonen drivs med. Medan alternativa bränslen har ökat snabbt bland personbilar går utvecklingen mycket långsammare bland lastbilar. I slutet av 2008 var det bara 0,8 procent av de lätta lastbilarna och 0,5 procent av de tunga lastbilarna i trafik som kunde drivas med annat bränsle än bensin eller diesel.¹¹ Idag är ungefär 74 procent av de lätta lastbilarna dieseldrivna medan de tunga lastbilarna drivs till hela 98 procent med diesel.¹²

Dieselmotorn

Dieselmotorn är den mest effektiva motorn av alla kända typer av förbränningsmotorer. Tung lastbilar, bussar och arbetsmaskiner, över hela världen, använder i stort sett uteslutande dieselmotorer.

Dess låga energibehov gör också att den är en intressant kandidat att bli framtidens motor, speciellt som den enkelt kan anpassas för att använda alternativa icke-fossila bränslen, vilka minskar påverkan på vår miljö och hälsa. För att dieselmotorn ska kunna bidra stort till klimatproblemen krävs dock att framsteg görs vad gäller emissioner, som partiklar och kväveoxider, de två mest skadliga komponenterna i dieselavgaser.

Källa: STT Emtec (www.sttemtec.com)

¹⁰ Ohälsosamma *partiklar* är också en viktig negativ konsekvens av förbränning i fordon och slitage av däck och vägar. En brist i nuvarande ARTEMIS (systemet som används för Sveriges nationella klimatrapporering) är att partikelutsläpp från bensindrivna fordon inte inkluderas.

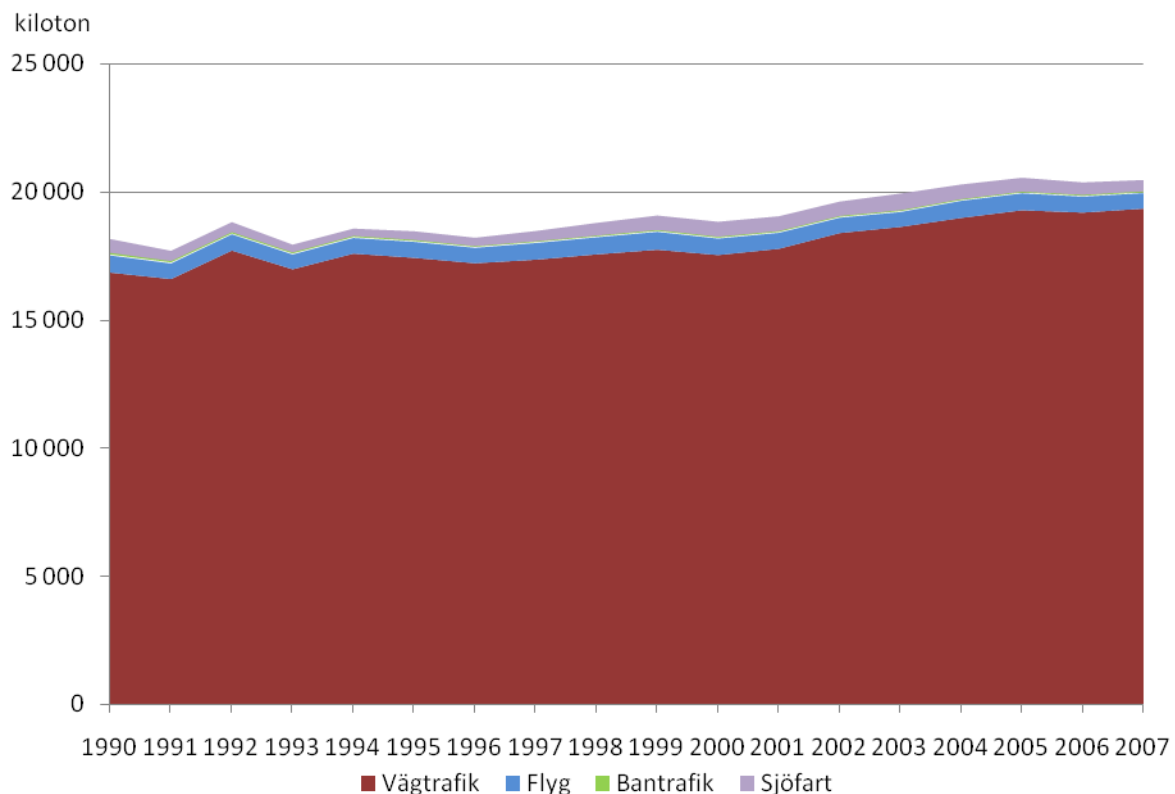
¹¹ Motsvarande bland personbilar är 3,8 procent, se "Fordon 2008", SIKA, Tabell PB8.

¹² Se "Fordon 2008", SIKA, Tabell LB9. Bland personbilar i trafik år 2008 var knappt tio procent dieseldrivna (föregående referens, Tabell PB8).

3.1 Koldioxid

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.

I Figur 3.1 visas utsläpp av koldioxid från transportsektorn per trafikslag.¹³ Vi kan se att utsläppen ökar över tiden och nådde år 2007 knappt 21 miljoner ton. Vägtransporterna - och då avses både transport av personer och gods - står för över 90 procent av koldioxidutsläppen under hela den visade perioden.



Figur 3.1: Koldioxidutsläpp (kiloton) totalt per trafikslag. Åren 1990-2007.

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

Om vi begränsar oss till vägtransporter så har koldioxidutsläpp från *persontransporter* legat på i princip konstant nivå under perioden 1990-2007. Utsläpp från *godstransporter* har dock ökat och godstransporternas andel av koldioxidutsläppen har under perioden ökat från 28 till 35 procent. Fortfarande står dock persontransporterna för majoriteten av utsläpp av koldioxid, 65 procent.¹⁴

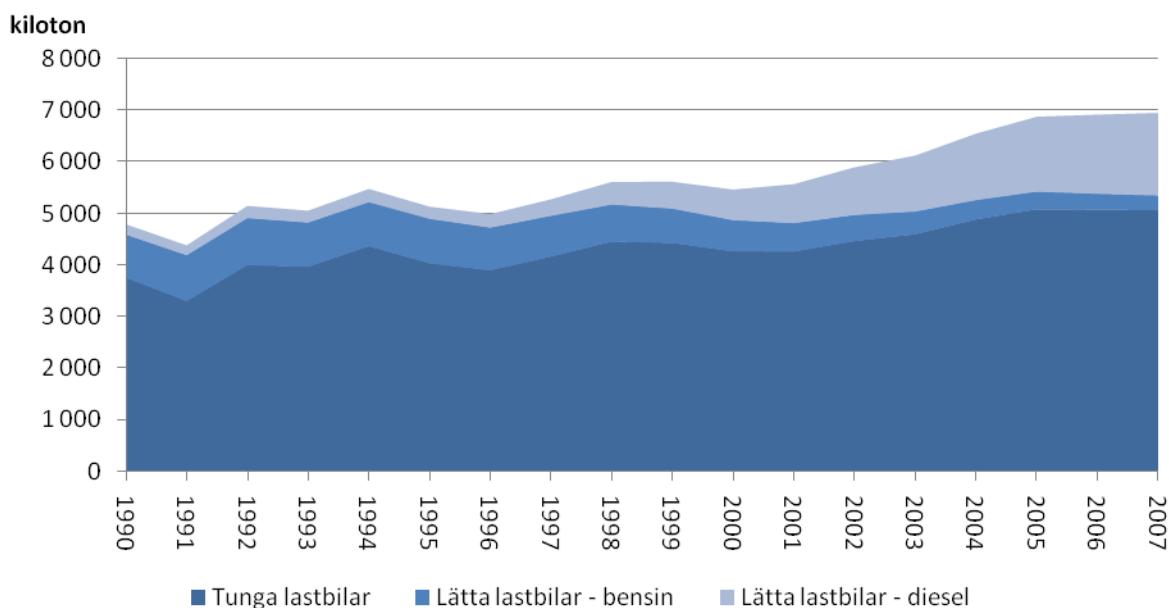
Hur mycket koldioxid som släpps ut från ett fordon står i direkt relation till hur mycket fossilt bränsle fordonet förbrukar. Koldioxid, till skillnad från övriga föroreningar från trafiken, kan inte rensas bort. En minskning kan alltså endast ske genom att man minskar användningen av

¹³ Metan är också en viktig växthusgas men den utgör bara någon procent av växthusgaserna mätt i koldioxidekvivalenter. Vi väljer för enkelhetens skull att bara redovisa koldioxid.

¹⁴ Källa är den nationella klimatrapporeringen, samma som för samtliga figurer i detta kapitel.

bränslen med fossilt ursprung. Vägtransporter är till drygt 95 procent beroende av fossila bränslen även om andra bränslen så sakta ökar i betydelse.¹⁵

Fördelningen av koldioxid mellan lätta och tunga lastbilar visas i Figur 3.2. De lätta lastbilarna som drivs med bensin minskar snabbt i antal och därmed i betydelse för koldioxidutsläppen. Lätta lastbilar som drivs med diesel ökar samtidigt snabbt i antal, de körs allt längre sträckor (se avsnitt 4.6) och därmed ökar också deras utsläpp av koldioxid. De tunga lastbilarnas utsläpp ökar också över den visade perioden. De tunga lastbilarna blir inte så många fler till antalet men de blir allt tyngre (se avsnitt 4.3) och de tyngsta tunga lastbilarna kör också de längsta sträckorna (se avsnitt 4.6).



Figur 3.2: Koldioxidutsläpp (kiloton) för lätta lastbilar som drivs med diesel respektive bensin samt för tunga lastbilar. Åren 1990-2007.

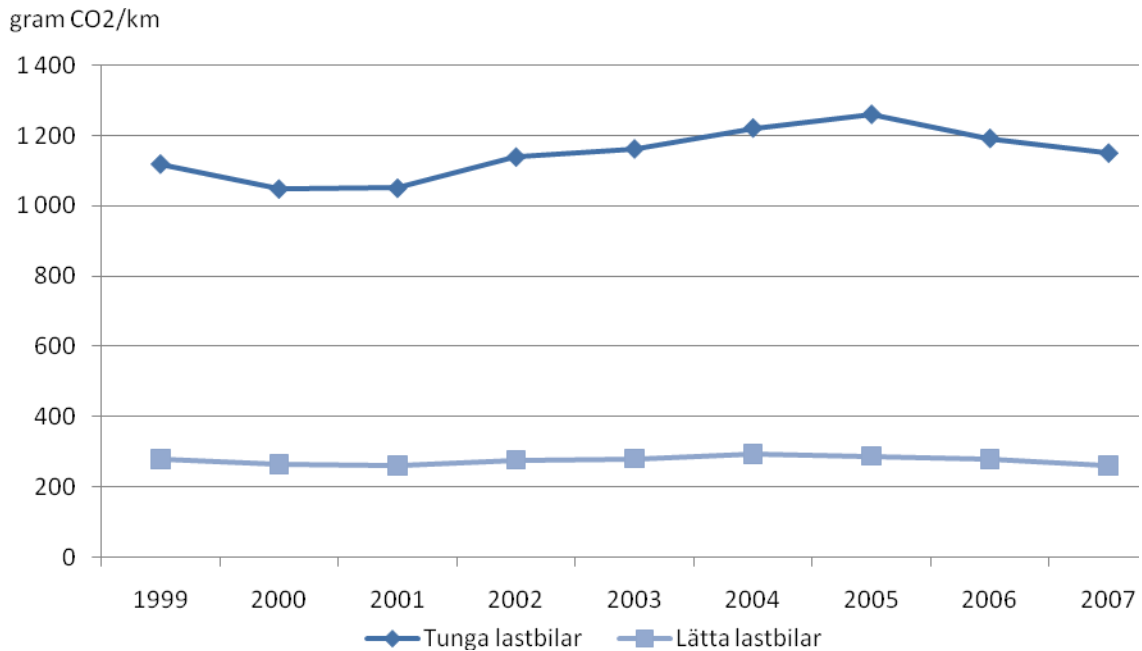
Källa: Underlag för nationella Klimatrapporteringen 2008, se "Sweden's National Inventory Report 2009", Naturvårdsverkets hemsida www.naturvardsverket.se.

I Figur 3.3 visas koldioxideffektivitet för lätta respektive tunga lastbilar, det vill säga koldioxidutsläppen i gram är relaterade till antal körda kilometer. Lätta lastbilar har i princip konstanta utsläpp av koldioxid per fordonskilometer. För tunga lastbilar har utsläpp per kilometer till och med ökat under den visade perioden. I samband med detta ska vi ha i åtanke den ökande betydelsen av allt tyngre tunga lastbilar (se avsnitt 4.3) vilket till viss del förklarar effektivitetsminskningen. En tyngre lastbil släpper ut, allt annat lika, mer koldioxid per kilometer än en lättare lastbil.

Hur ser det ut om man relaterar koldioxidutsläpp till godstransportarbetet som utförs? Kanske leder utvecklingen mot allt större lastbilar till att ett ton gods kan fraktas till lägre kostnad i form av koldioxidutsläpp, just tack vare stordriftsfördelarna med större lastbilar? Dock är fallet att även när koldioxidutsläpp för lastbilar relateras till utfört transportarbete är koldioxideffektiviteten sämre idag än för 15 år sedan.¹⁶ Sammanfattningsvis kan man alltså säga att den effektivitetsutveckling som många hoppas på ska lösa koldioxidproblemet åtminstone hittills i stort uteblivit.

¹⁵ Se "Energiindikatorer 2008 – Uppföljning av Sveriges energipolitiska mål. Tema: Förnybar energi", Energimyndigheten, sidan 52.

¹⁶ Se "Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål", SIKI Rapport 2009:2, Figur 6.4.



Figur 3.3: Vägtrafikens effektivitet med avseende på koldioxidutsläpp. Gram koldioxid per körd kilometer. Åren 1999-2007.

Källa: Utsläpp från underlag för nationella Klimatrapporteringsen 2008, se "Sweden's National Inventory Report 2009", Naturvårdsverkets hemsida www.naturvardsverket.se. Fordonskilometer från Statistikregistret för fordon, SCB.

Anm: Effektivitet mäts i gram koldioxid per fordonskilometer. Observera att höga värden motsvarar en låg effektivitet. Uppgifterna visas endast från och med 1999 eftersom körsträckor inte kan mätas tillförlitligt tidigare år.

Flera politiska målsättningar finns för koldioxidutsläppen. Ett av de tidigare miljöpolitiska målen var att koldioxidutsläppen år 2010 skulle ligga på maximalt 1990 års nivå.¹⁷ För ekonomin som helhet är målet idag uppnått med råge: koldioxidutsläppen år 2007 är ungefär 92 procent av utsläppen 1990.¹⁸ Transportsektorn har dock inte bidragit till reduktionen. År 2007 låg koldioxidutsläppen från transporter knappt 13 procent *över* 1990 års nivå (Figur 3.1). I den senaste propositionen för transportpolitiken sägs att transportsektorn ska bidra till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Ett konkret mål för vägtransportsektorn är att Sveriges fordonsflotta ska vara helt oberoende av fossilt bränsle år 2030.¹⁹

Det finns mycket som tyder på att vad som händer i transportsektorn är avgörande för hur koldioxidutsläppen totalt kommer att utvecklas framöver. Inrikes transporter stod år 1990 för 33 procent av koldioxidutsläppen och år 2007 för hela 40 procent. Därmed är transportsektorn den största sektorn vad gäller bidrag till koldioxidutsläppen. Den därpå följande största sektorn är industrin (både förbränning och processer) med ungefär 29 procent av koldioxidutsläppen följt av el- och värmeproduktion med 16 procent (år 2007).

¹⁷ Se "Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål", SIKA Rapport 2009:2.

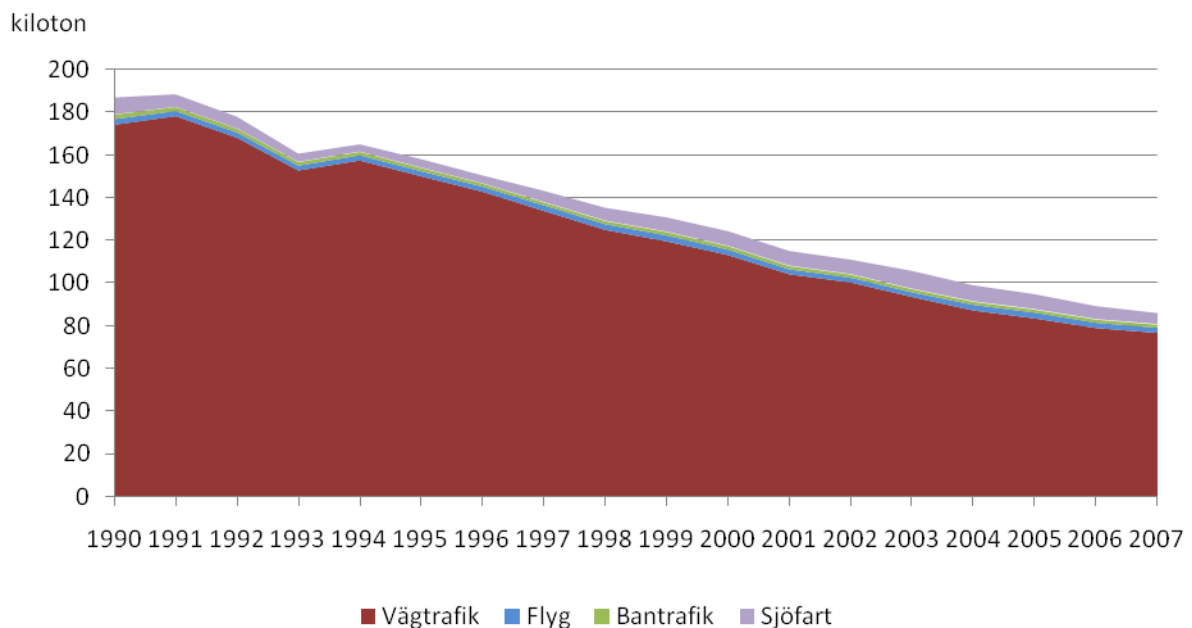
¹⁸ Koldioxidutsläpp per sektor och för ekonomin som helhet har hämtats från Naturvårdsverkets hemsida, www.naturvardsverket.se, "Utsläpp av växthusgaser i Sverige per sektor". Källa för uppgifterna är den nationella klimatrappporteringsen, samma som för samtliga figurer i detta kapitel.

¹⁹ "Mål för framtidens resor och transporter", Prop. 2008/09:93.

3.2 Kväveoxider

Kväveoxiderna skadar människors hälsa främst genom att irritera luftvägarna och öka risken för astmaattacker och andra allergiska reaktioner. Dessutom bidrar kväveoxiderna till övergödning och försurning. Kvävedioxid är en direkt växthusgas med samma konsekvenser som koldioxid. Övriga kväveoxider räknas som indirekta växthusgaser eftersom de påverkar kemin i atmosfären bland annat bildandet av marknära ozon.

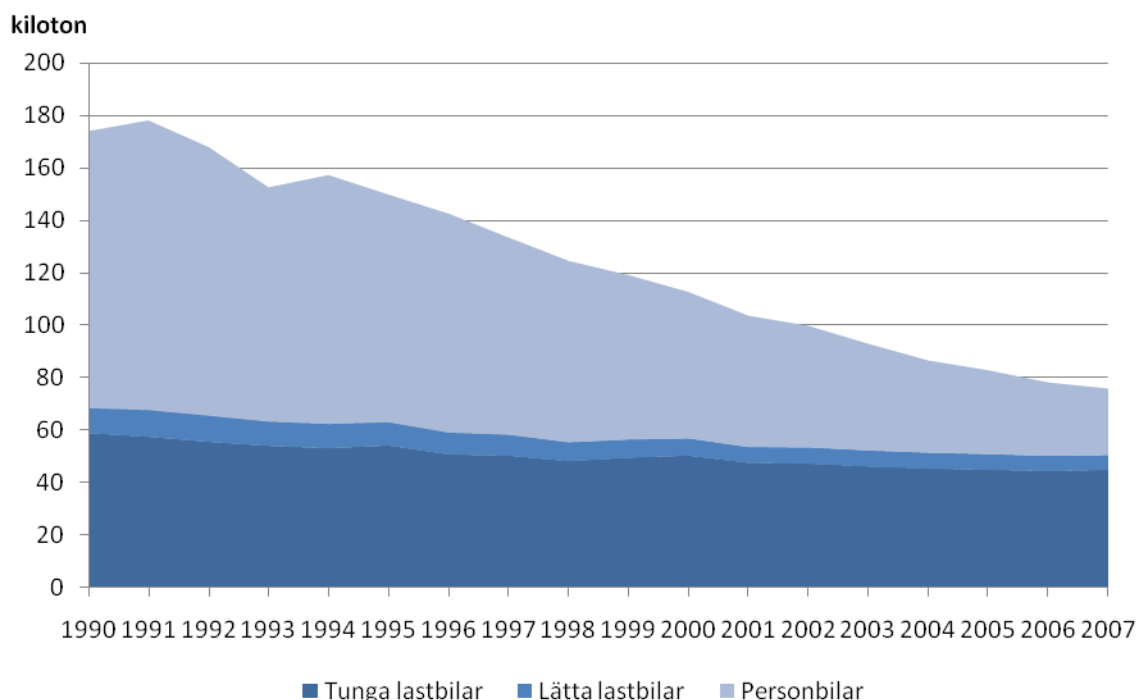
Kväveoxider är ett minskande problem för transportsektorn som helhet enligt Figur 3.4. Vägtrafiken dominerar dock stort men minskar både sin absoluta mängd och sin andel av kväveoxidutsläppen. År 1990 stod vägtrafiken för 93 procent av utsläppen av kväveoxider men hade till år 2007 minskat sin andel till 88 procent.



Figur 3.4: Kväveoxidutsläpp (kiloton) totalt per trafikslag. Åren 1990-2007.

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

I Figur 3.5 visas kväveoxider för personbilar respektive lätta och tunga lastbilar. Kväveoxider från personbilar minskar stadigt. Bland lätta lastbilar minskar kväveoxider från de bensindrivna fordonen men samtidigt ökar utsläppen från de dieseldrivna lätta lastbilarna, som blir allt fler. Totalt minskar dock utsläppen från de lätta lastbilarna. För de tunga lastbilarna är utsläpp av kväveoxider svagt minskande under perioden. De tunga lastbilarna gick år 2002 om personbilarna ifråga om kväveoxidutsläppens storlek. Den enda fordonspark som idag ökar sina utsläpp av kväveoxider är motorcyklarna men för dem rör det sig om utsläpp på en väldigt låg nivå (visas ej i Figur 3.5).



Figur 3.5: Kväveoxidutsläpp (kiloton) för personbilar, lätta samt tunga lastbilar. Åren 1990-2007.

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

Den viktigaste förklaringen till minskningen av kväveoxider från personbilar är katalysatorns intåg. Katalysator blev obligatorisk i bensindrivna personbilar tillverkade från och med 1989. Kväveoxider från bensindrivna fordon minskar stadigt under den visade perioden medan de i princip är konstanta från dieseldrivna fordon, som ju blir allt fler till antalet.

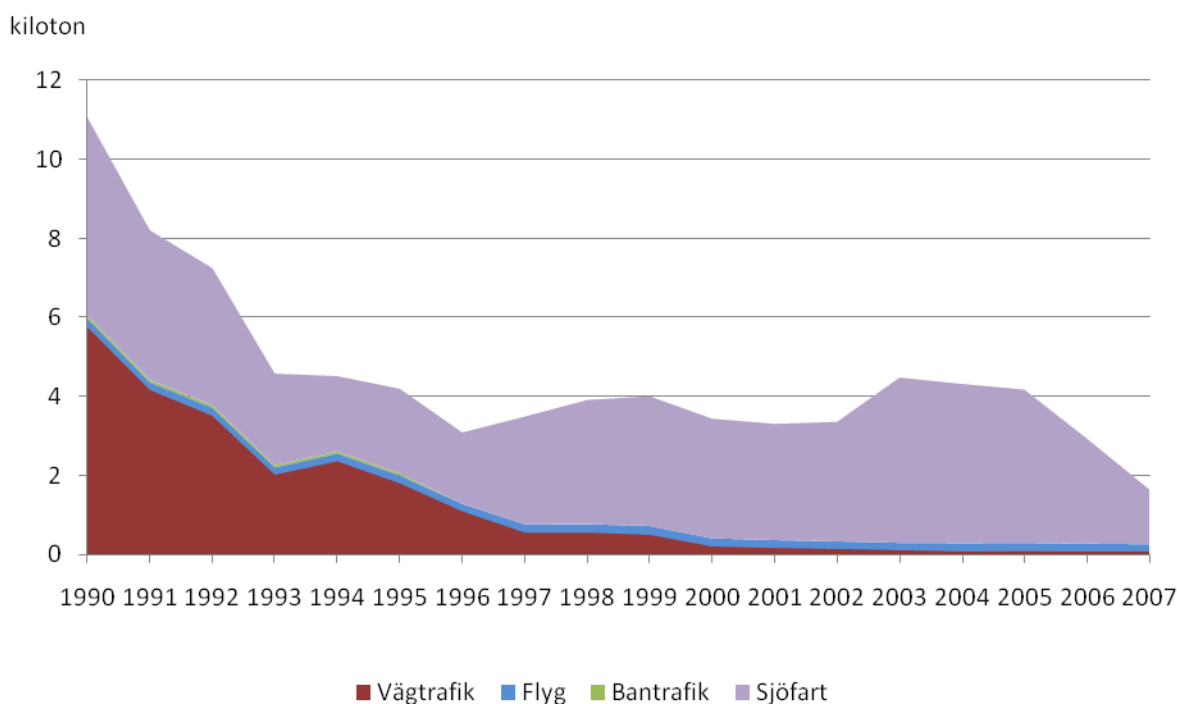
Ett dieseldrivna fordon släpper ut mer kväveoxider per kilometer än ett bensindrivna fordon gör. Man bör alltså vara observant på att en övergång från bensindrivna till fler dieseldrivna personbilar minskar koldioxidutsläppen men samtidigt ökar kväveoxidutsläppen. Katalysatorer för tunga fordon och för dieseldrivna fordon har ännu inte blivit kommersiellt marknadsförda. Forskning och utvecklingsarbete pågår med att framställa nya varianter av diesel, till exempel diesel som ger lägre förbrukning per kilometer och diesel som blandas ut med upp till 30 procent förnybar rapsmetylester (RME). Det senare skulle främst påverka utsläpp av koldioxid. En ny teknik som hjälper till att lösa kväveoxidproblematiken är selective catalytic reduction (SCR). Effekten av den nya tekniken börjar vi kanske se inom några år.²⁰

²⁰ Se "Vägtransportsektorn Sektorsrapport 2008", Vägverket.

3.3 Svavel

Svavel orsakar luftvägssjukdomar och försurning i skog och mark. Mängden svavel i luften har minskat drastiskt sedan 1960-talet tack vare övergång från olja och kol med höga svavelhalter till naturgas och lågsvavlig olja. Samtidigt har reningsprocesserna i till exempel energianläggningar utvecklats. Dessutom innehåller dagens fordonsbränslen mycket lite av svavel och även bly.

I Figur 3.6 kan vi se svaveldioxidutsläppen per trafikslag. Det är uppenbarligen sjöfart som står för den allra största delen av utsläpp av svavel, år 2007 hela 83 procent av utsläppen medan vägtrafiken stod för endast fem procent. Vägtrafikens tidigare problem med utsläpp av svaveldioxid och även bly kan idag betraktas som lösta, eftersom dagens fordonsbränslen innehåller mycket lite av dessa ämnen. Utvecklingen i detta avseende har gått rasande fort. Så nyligen som i början av 1990-talet gav vägtrafiken större utsläpp av svavel än vad sjöfarten gjorde. Idag kvarstår problemet inom sjöfarten medan vägtrafikens utsläpp av svavel alltså är marginella.



Figur 3.6: Svaveldioxidutsläpp (kiloton) totalt per trafikslag. Åren 1990-2007.

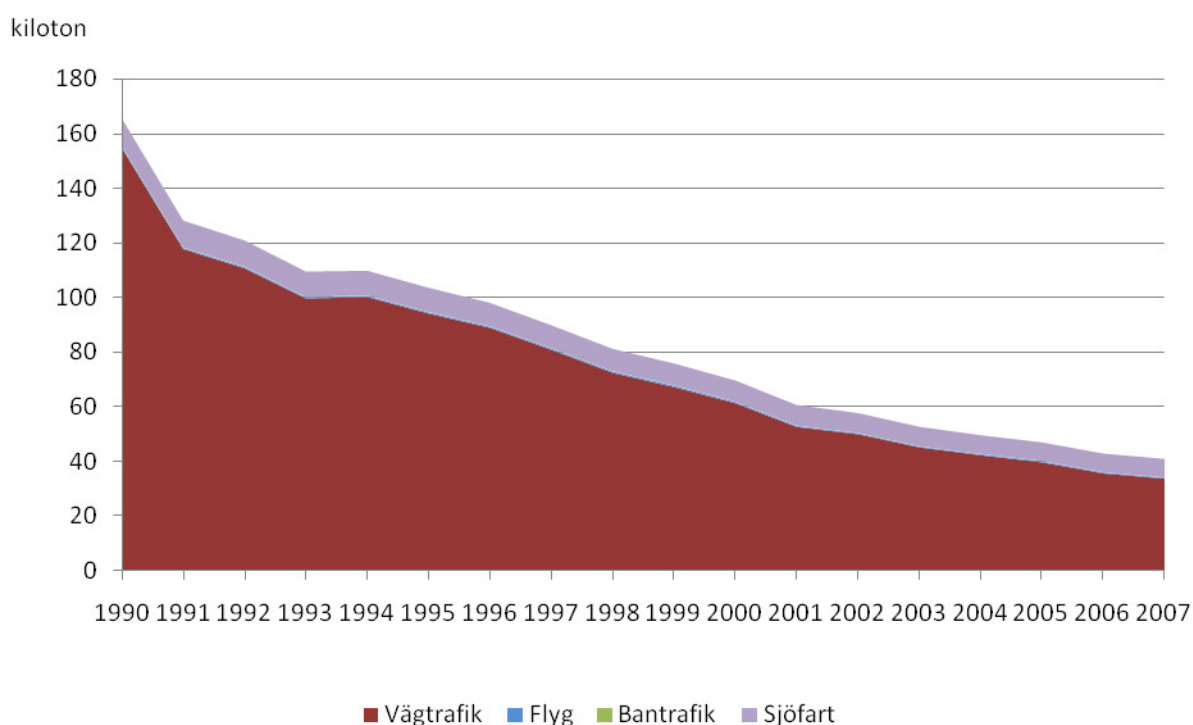
Källa: Underlag för nationella Klimatrapporteringen 2008, se "Sweden's National Inventory Report 2009", Naturvårdsverkets hemsida www.naturvardsverket.se.

Den svaveldioxid som trots allt kommer från vägtrafiken (fem procent av transportsektorns svavelutsläpp) kommer till tre fjärdedelar från bensindrivna personbilar. Tunga lastbilar står för största delen av resterande fjärdedelen svavelutsläpp från vägsektorn.

3.4 Flyktiga organiska ämnen

Flyktiga organiska ämnen (så kallade VOC:ar, kolväten exklusive metan) bildas vid förbränning i motorer. Vissa av de flyktiga organiska ämnena är cancerframkallande (främst lungcancer) och de bidrar också till bildandet av marknära ozon. Småskalig vedeldning men också vägtrafik, speciellt i kallt väder, ger stora bidrag till utsläpp av flyktiga organiska ämnen.

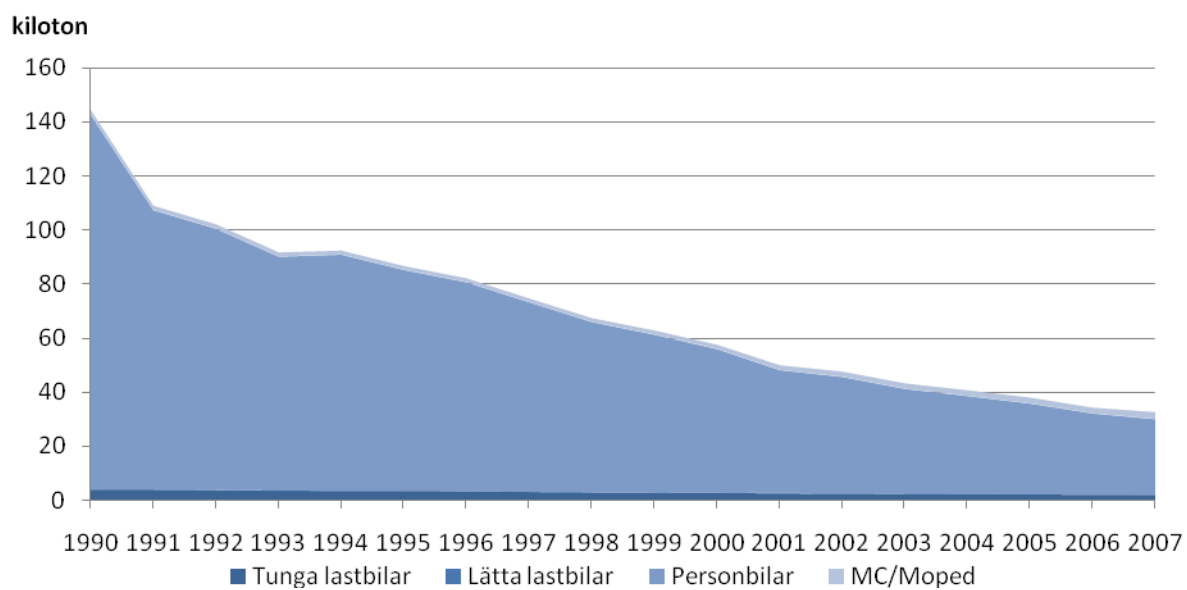
Vägtrafiken står för en minskande absolut mängd och även minskande andel av transportsektorns utsläpp av flyktiga organiska ämnen. Fortfarande dominerar dock vägtrafiken utsläpp av flyktiga organiska ämnen och stod år 2007 för hela 82 procent av dessa utsläpp. Sjöfartens utsläpp har i mängd varit relativt konstanta över perioden medan utsläpp från flyg och järnväg är mycket små.



Figur 3.7: Utsläpp av flyktiga organiska ämnen (exklusive metan, kiloton) totalt per trafikslag. Åren 1990-2007.

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

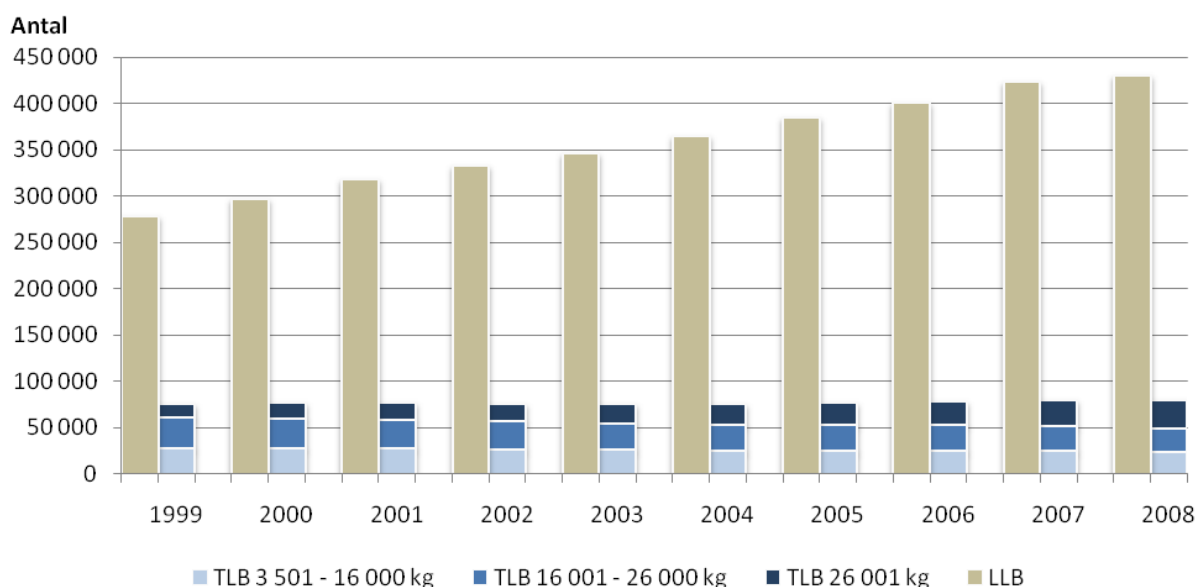
Fördelningen av de flyktiga organiska ämnen som släpps ut från vägtrafiken visas i Figur 3.8. Den stora majoriteten av utsläppen under perioden kommer från personbilar och i princip uteslutande från bensindrivna personbilar. Personbilarnas andel av utsläppen har dock minskat från 96 procent år 1990 till 85 procent år 2007. Motorcyklar och mopeder ökar sina utsläpp snabbt men det är från en mycket låg nivå. Lastbilarnas bidrag till utsläpp av flyktiga organiska ämnen är marginella.



Figur 3.8: Utsläpp av flyktiga organiska ämnen (exklusive metan, kiloton) för personbilar (diesel/bensin), lätta lastbilar respektive tunga lastbilar. Åren 1990-2007.

4 Lastbilar – lätta och tunga

Vi såg i Figur 1.1 att vid årsskiftet 2008/2009 var hela 84 procent av lastbilarna i trafik så kallade lätta lastbilar det vill säga med en totalvikt på maximalt 3,5 ton. Enligt Figur 4.1 har de lätta lastbilarna i trafik ökat på tio år från drygt 278 000 till knappt 431 000 eller med 55 procent. De tunga lastbilarna i trafik är ungefär konstanta till antalet men de blir allt tyngre i bemärkelsen att de tyngsta lastbilarna ökar sin andel. Tunga lastbilar med totalvikt över 26 ton har mer än fördubblats på tio år. I slutet av år 2008 var en tredjedel av de tunga lastbilarna i trafik på totalvikt 26 ton eller mer.



Figur 4.1: Antal lastbilar i trafik efter totalvikt. Åren 1999-2008.

I resterande del av kapitlet beskrivs de lätta och tunga lastbilarna med avseende på

- Ägare
- Karosseri
- Vikt
- Ålder
- Bränsle
- Körsträckor
- Län där lastbilarna är registrerade

Om källa ej anges till figur eller tabell är källan enbart Statistikregistret för fordon från SCB, som bland annat baseras på Transportstyrelsens vägtrafikregister. Beskrivning av datakällor och definitioner finns i Fakta om statistiken.

4.1 Ägare

- *Lätta lastbilar ägs till 80 procent och tunga lastbilar till 95 procent av juridiska personer.*
- *Av de lätta lastbilarna har tre procent tillstånd för att bedriva yrkesmässig trafik. Motsvarande för de tunga lastbilarna är 57 procent.*
- *Av de lätta lastbilarna med juridisk person som ägare är byggbranschen den största ägarbranschen med 33 procent. För tunga lastbilar är transport och magasinering den största ägarbranschen med nästan 50 procent av de tunga lastbilarna.*

En stor del av lastbilarna används i yrkestrafik det vill säga för transporter åt andra mot betalning. 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. Fordon som inte har tillstånd för yrkesmässig trafik kallar vi här *övrig trafik*. När trafik utan yrkesmässigt tillstånd sköts av ett företag (en juridisk person) brukar det kallas *firmabilstrafik* och avser transporter för företagets egen räkning, exempelvis företag som distribuerar egna varor till kunder eller hantverkare som använder lastbil för att frakta verktyg och material.

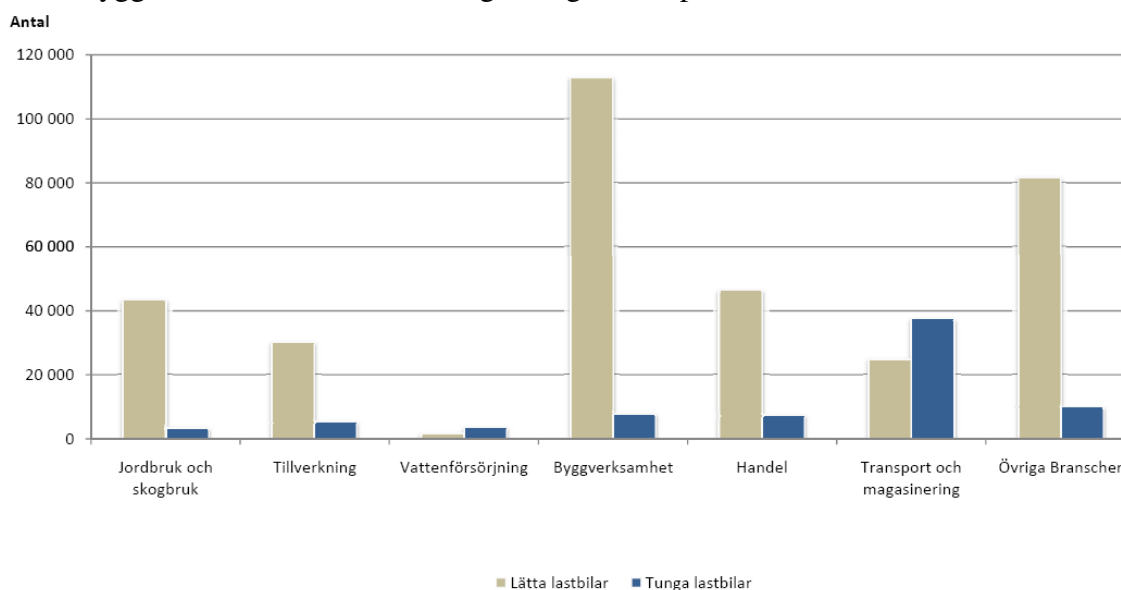
I Tabell 4.1 sammanfattas lastbilarna efter ägande av fordonet samt trafikeringsform det vill säga yrkesmässig trafik eller övrig trafik. Hela 57 procent av de tunga lastbilarna (79 procent av deras körsträcka, visas ej i tabellen) var 2008 fordon med tillstånd för yrkesmässig trafik. Nästan alla de i yrkestrafik inblandade fordonen ägdes av juridiska personer. Av de lätta lastbilarna hade bara tre procent av antalet (fyra procent av körsträckan, visas ej i tabellen) tillstånd för yrkesmässig trafik och de lastbilarna ägdes också i princip uteslutande av juridiska personer.

Tabell 4.1: Andel fordon i trafik med tillstånd för yrkesmässig trafik respektive utan tillstånd (övrig trafik), den 31 december år 2008 efter ägare. Procent.

	Fysiska personer		Juridiska personer		Totalt	Antal fordon
	Yrkesmässig trafik	Övrig trafik	Yrkesmässig trafik	Övrig trafik		
Lastbilar	0,0	17,7	11,4	70,8	100,0	510 199
Varav lätta	0,0	20,0	3,0	77,0	100,0	430 887
Varav tunga	0,1	5,0	57,4	37,4	100,0	79 312

Fysiska personer som ägare av lastbilar är få men inte obetydliga. De ”privatägda” lastbilarna skiljer sig rejält från lastbilar som ägs av juridiska personer i bemärkelsen att de är betydligt äldre (se avsnitt 4.3).

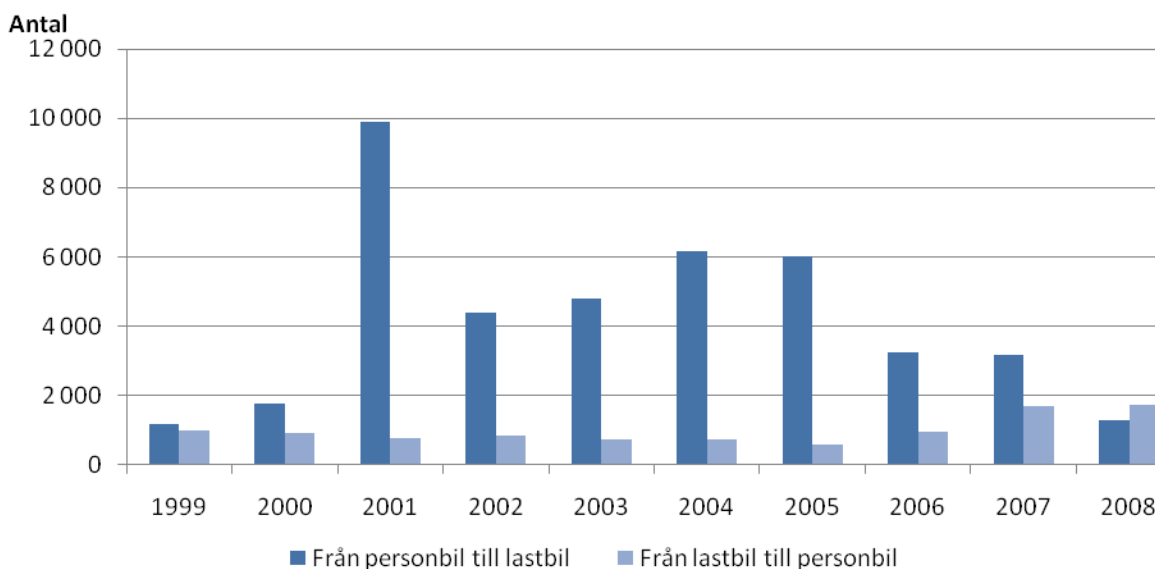
De juridiska ägarna, som äger den stora majoriteten av lastbilarna, har en branschtillhörighet enligt det register vi använder för att framställa statistiken. Figur 4.2 sammanfattar ägandets branschstruktur för de lastbilar som år 2008 ägdes av juridiska personer, vilket är 80 procent av de lätta lastbilarna och 95 procent av de tunga lastbilarna (se Tabell 4.1). Den största ägarbranschen för lätta lastbilar var byggverksamhet (33 procent) och därefter handel (14 procent) samt jordbruk och skogsbruk (13 procent). Transportsektorn ägde bara 7 procent av de lätta lastbilarna. Av de tunga lastbilarna ägdes nästan 50 procent av transportsektorn medan byggverksamhet och handeln ägde ungefär 10 procent vardera.



Figur 4.2: Branschfördelning för de juridiska ägarna av lätta och tunga lastbilar. Procent av antal fordon i trafik i slutet av år 2008.

En lätt lastbil kan i viss utsträckning användas som personbil dock bara med utrymme för en eller två passagerare. Skattemässigt är det mer fördelaktigt med en lätt lastbil vilket gör att vissa personbilar byggs om till lätta lastbilar. Ombesiktning av fordonet krävs efter en ombyggnad. Det är naturligtvis möjligt att också göra om vissa lätta lastbilar till personbilar, det är dock inte lika vanligt. Figur 4.3 visar hur många fordon som registrerats om mellan fordonsslagen personbil och lätt lastbil under de senaste tio åren.²¹

²¹Dessa fordon har alltså bytt fordonsslag enligt vägtrafikregistret. Huruvida samtliga dessa i realiteten är ombyggda vet vi inte utifrån registret. Det kan i vissa fall handla om korrigeringar av tidigare felaktigt registrerade fordon. Majoriteten torde dock vara ombyggda och därmed ombesiktade fordon.



Figur 4.3: Antal fordon som bytt fordonsslag från personbil (lätt lastbil) till lätt lastbil (personbil), åren 1999-2008.

Anm: I figuren visas alla fordon i vägtrafikregistret som var registrerat som en lätt lastbil (personbil) den 31 december det aktuella året men registrerat som personbil (lätt lastbil) den 31 december året innan.

Antalet omregistreringar från personbil till lätt lastbil nådde sin högsta siffra hittills år 2001 med närmare 10 000 fordon. Vad hände år 2001? Det året avskaffades den så kallade försäljningsskatten för lätta lastbilar. Detta skapade stora skatteskillnader mellan lätta lastbilar och personbilar. På ett fordon med runt två tons totalvikt kunde skillnaden vara 7 000 – 8 000 kronor om dieseldrivna fordon. Skillnaden för bensindrivna fordon var betydligt mindre, runt 1 700 kronor. Samma år, 2001, höjdes skatten för äldre dieseldrivna personbilar markant.²² Båda dessa förändringar var till de lätta lastbilarnas fördel jämfört med dieseldrivna personbilar.

Fordonsskatten är ett styrmedel som används för att stimulera köp av miljövänligare fordon. Från och med den 1 oktober 2006 är fordonsskatten på personbilar baserad på mängden koldioxidutsläpp.²³ Vid årsskiftet 2007/2008 höjdes 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 svensk miljöklass 2005 eller senare). Sänkningen begränsas till 1 oktober 2009 då Euro5 blir krav. Skattesänkningen är ett incitament för att uppmuntra till investering i nya lastbilar.

Regeringen har föreslagit att från och med 2011 öka koldioxidrelateringen och sänka fordonsskatten för dieseldrivna personbilar. På förslag är att lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar också inordnas i den koldioxidbaserade fordonsskatten. Fordonskatten för tunga lastbilar och tunga bussar föreslås sänkas som kompensation för den föreslagna höjningen av energiskatten på diesel.²⁴

²² Se betänkandet från Vägtrafikskatteutredningen ”Skatt på väg”, SOU 2004:63, sidan 270-271.

²³ Gäller personbilar av årsmodell/tillverkningsår 2006 eller senare samt äldre personbilar som uppfyller kraven för miljöklass 2005, miljöklass El eller miljöklass hybrid.

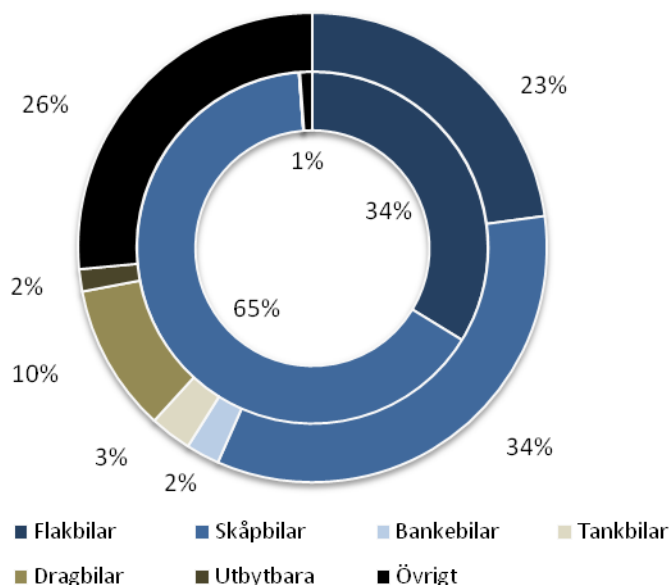
²⁴ ”[En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat](#)”, Prop. 2008/09:162

Det har länge diskuterats att skillnaden i skatt mellan personbilar och lätta lastbilar bör avskaffas. Fortfarande i skrivande stund kvarstår dock en avsevärd skillnad i fordonsskattens storlek. En dieseldriven personbil med tjänstevikt 2 000 kilo har till exempel en årlig skatt på 8 281 kronor. En lätt lastbil med samma vikt beskattas med 3 051 kronor, drygt 5 000 kronor mindre än personbilen.²⁵ Vi ser dock i Figur 4.3 att intresset för att bygga om personbilar till lätta lastbilar har minskat över tiden.

4.2 Karosseri

- *Flakbilar och skåpbilar är de dominerande typerna av kaross både bland lätta och tunga lastbilar.*
- *Bland lätta lastbilar har antalet skåpbilar mer än fördubblats på tio år.*
- *För de tunga lastbilarna är andelen lastbilar med totalvikt över 26 ton störst bland bankebilar (timmerbilar) och tankbilar.*

Fordonets kaross är själva höljet och säger till viss del vad fordonet används till. Lätta lastbilar domineras helt av flakbilar och skåpbilar. Bland tunga lastbilar utgjorde år 2008 flakbilar och skåpbilar majoriteten men 43 procent hade en annan typ av kaross. Figur 4.4 visar olika karossers andelar bland lätta lastbilar (inre cirkeln) och tunga lastbilar (yttre cirkeln) i slutet av 2008. Dragbilar, tankbilar och bankebilar (det vill säga timmerbilar) utgjorde tio, tre respektive två procent av de tunga lastbilarna.

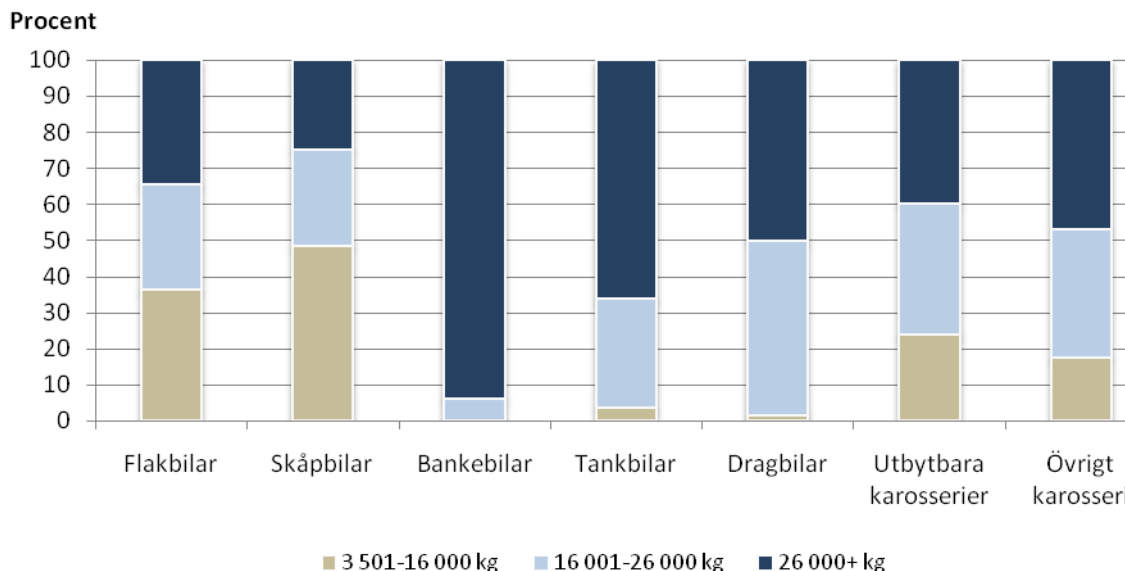


Figur 4.4: Lätta lastbilar (inre cirkeln) och tunga lastbilar (yttre cirkeln) per karosseri, år 2008. Procent av antal lastbilar i trafik.

²⁵ Se Skatteverkets hemsida om fordonsskatt, www.skatteverket.se. Så kallade personbilar klass II, husbilar, beskattas som lätta lastbilar.

Bland de lätta lastbilarna har antal flakbilarna under tio år legat på en konstant nivå medan skåpbilarna mer än fördubblats. Vid slutet av år 1999 var 53 procent flakbilar och 46 procent skåpbilar. Idag utgör skåpbilarna hela 65 procent av de lätta lastbilarna i trafik.

Flakbilarna och skåpbilarna utgör även en stor andel av de tunga lastbilarna. Dragbilarna har ökat sin andel något till tio procent av tunga lastbilar i trafik år 2008 medan bankebilarna (timmerbilarna) idag utgör drygt två procent. Figur 4.5 visar karosseriklasser uppdelat efter totalvikt. Bland bankebilar och tankbilar dominerar lastbilar på 26 ton eller mer. Skåpbilar och flakbilar har störst andel lastbilar under 16 ton.

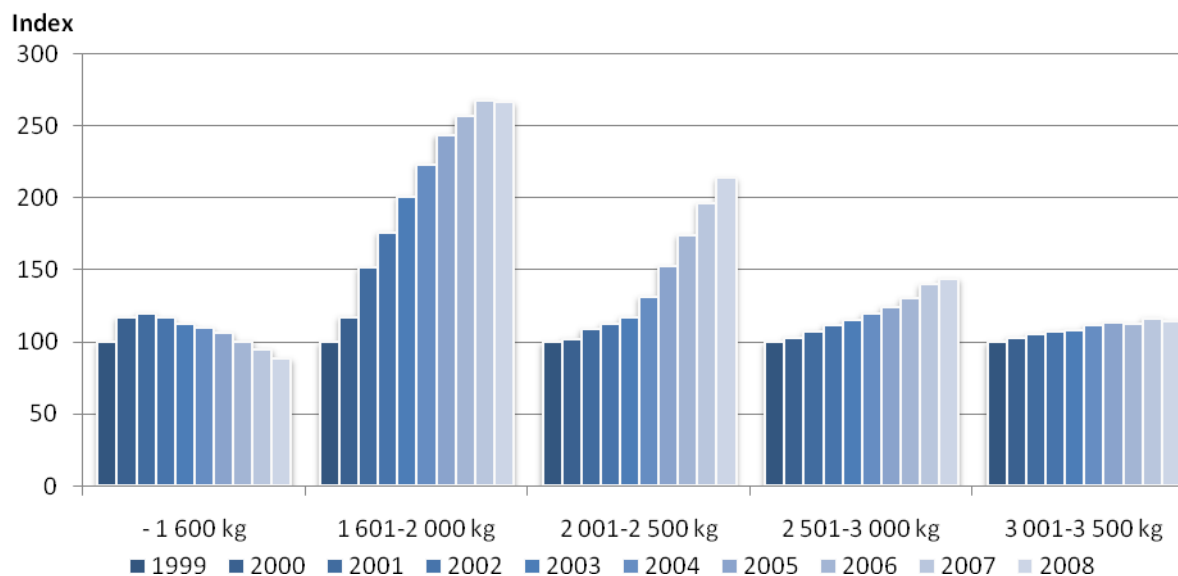


Figur 4.5: De tunga lastbilarna per karosseri, uppdelat på tre viktklasser, år 2008.

4.3 Vikt

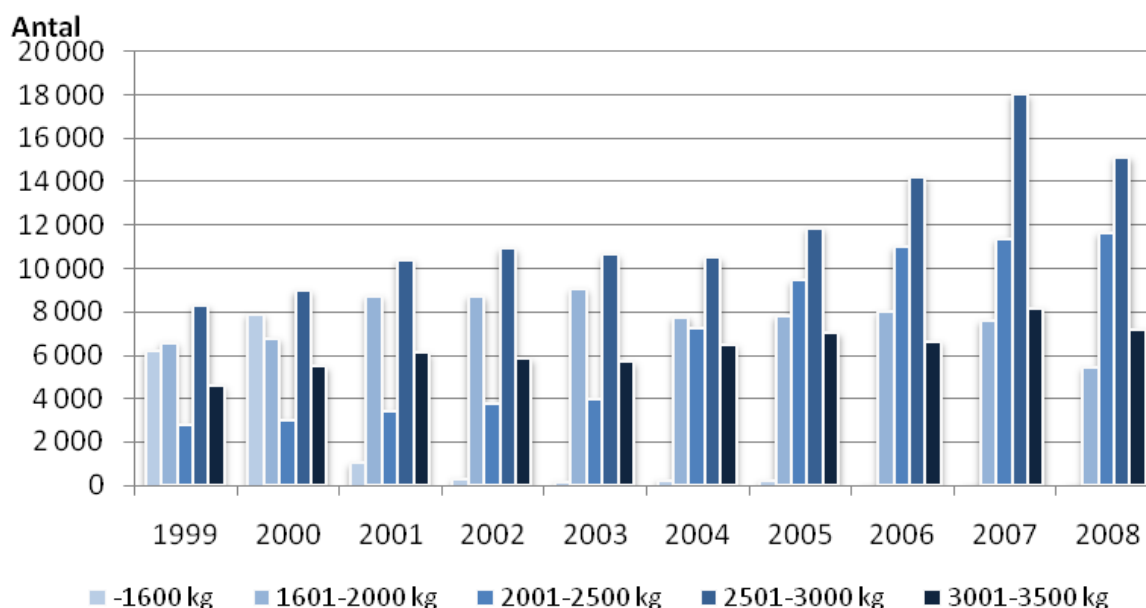
- Under år 2008 nyregistrerades drygt 40 000 lätta lastbilar och 60 procent av dem hade en totalvikt mellan 2,0 och 3,0 ton.
- Det nyregistreras idag i princip inga nya lätta lastbilarna under 1,6 ton. I antal räknat är det de mellantunga lätta lastbilarna som dominerar nyregistreringarna.
- De tunga lastbilarna blir allt tyngre. År 2008 hade 38 procent av de tunga lastbilarna i trafik och 57 procent av de nyregistrerade en totalvikt på 26 ton eller mer.

De lätta lastbilarna blir alltså fler och fler men hur har vikten på dem utvecklats? Figur 4.6 visar den procentuella utvecklingen av lätta lastbilar i trafik fördelat på fem totalviktgrupper. Man ser tydligt att lätta lastbilar på 1,6–2,0 ton och 2,0–2,5 ton har haft de största procentuella ökningarna och har mer än fördubblats på tio år. Även lätta lastbilar i totalviktklasserna 2,5–3,0 ton och 3,0–3,5 ton har ökat. De allra lättaste lastbilarna, lättare än 1,6 ton har efter några års ökning minskat och utgjorde år 2008 bara 88 procent av sitt bestånd vid slutet av 1999. Det är alltså framför allt de mellanstora lätta lastbilarna som har ökat i antal.



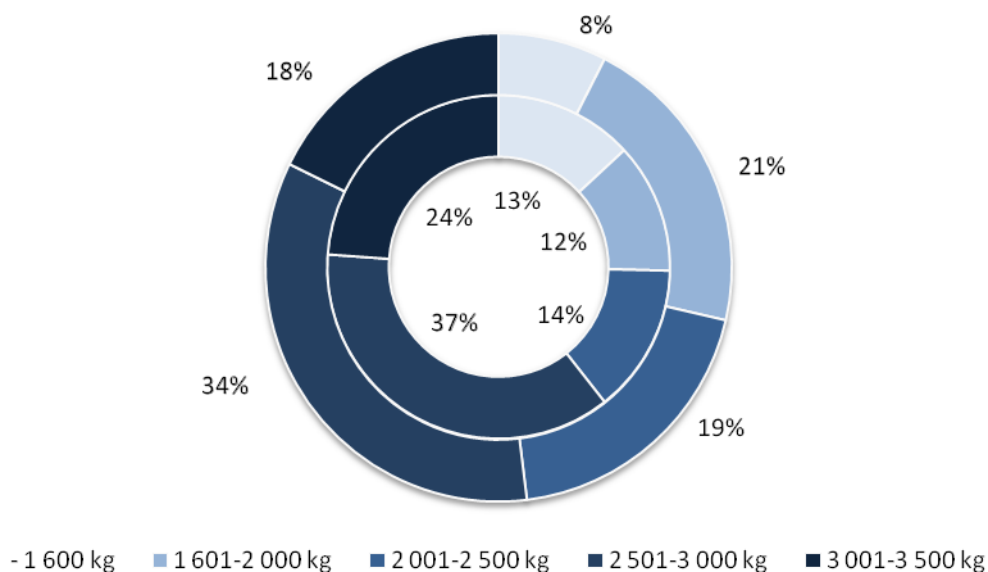
Figur 4.6: Antal lätta lastbilar i trafik fördelat på totalvikt, åren 1999-2008. Index (1999=100).

Förändringen i antal lastbilar i trafik beror dels på inflödet av nya fordon, dels på antalet gamla bilar som tas ur trafik under det aktuella året. Figur 4.7 visar antalet nyregistrerade lätta lastbilar efter ovan nämnda totalviktklasser för åren 1999-2008. Man ser tydligt att nyregistreringar av lastbilar under 1,6 ton har minskat drastiskt med åren och idag nyregistreras nästan inga lastbilar som är lättare än 1,6 ton. I antal räknat har de senare åren de mellantunga lätta lastbilarna dominerat nyregistreringarna.



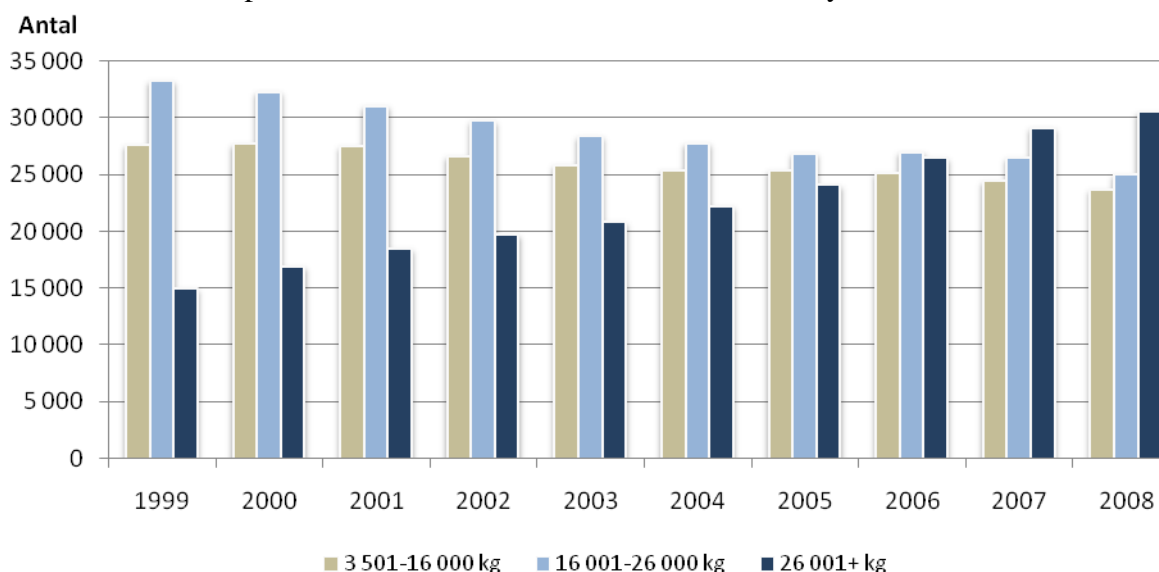
Figur 4.7: Antal nyregistrerade lätta lastbilar fördelat efter totalvikt, åren 1999-2008.

Figur 4.8 sammanfattar parken av lätta lastbilar 1999 respektive 2008. Det är lätta lastbilar med totalvikt mellan 1,6 och 2,5 ton som har ökat sin andel medan lättare och tyngre lätta lastbilar har minskat i motsvarande utsträckning.



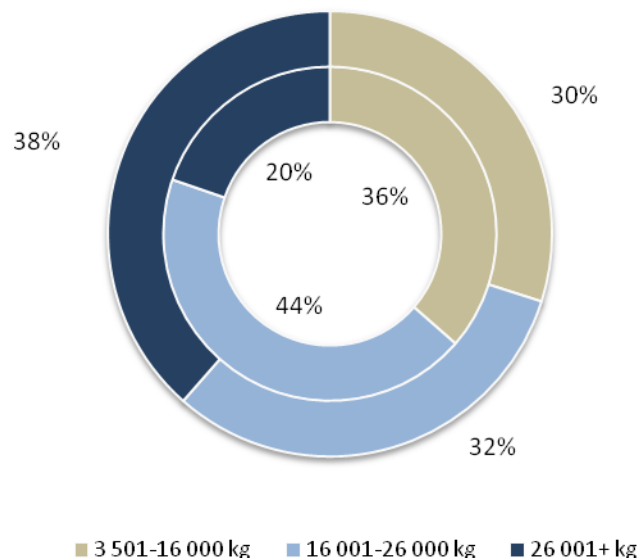
Figur 4.8: Lätta lastbilar fördelade efter totalvikt, vid slutet av år 1999 (inre cirkel) och vid slutet av 2008 (yttre cirkel).

Antal tunga lastbilar i trafik har varit i stort sett konstant under de senaste tio åren, såsom vi såg i Figur 4.1. Vi ser dock i Figur 4.9 att de tunga lastbilarna blivit allt tyngre i bemärkelsen att de allra tyngsta lastbilarna ökar i betydelse. Antalet lastbilar i trafik med totalvikt över 26 ton har fördubblats på tio år, från cirka 15 000 till cirka 30 000 stycken.



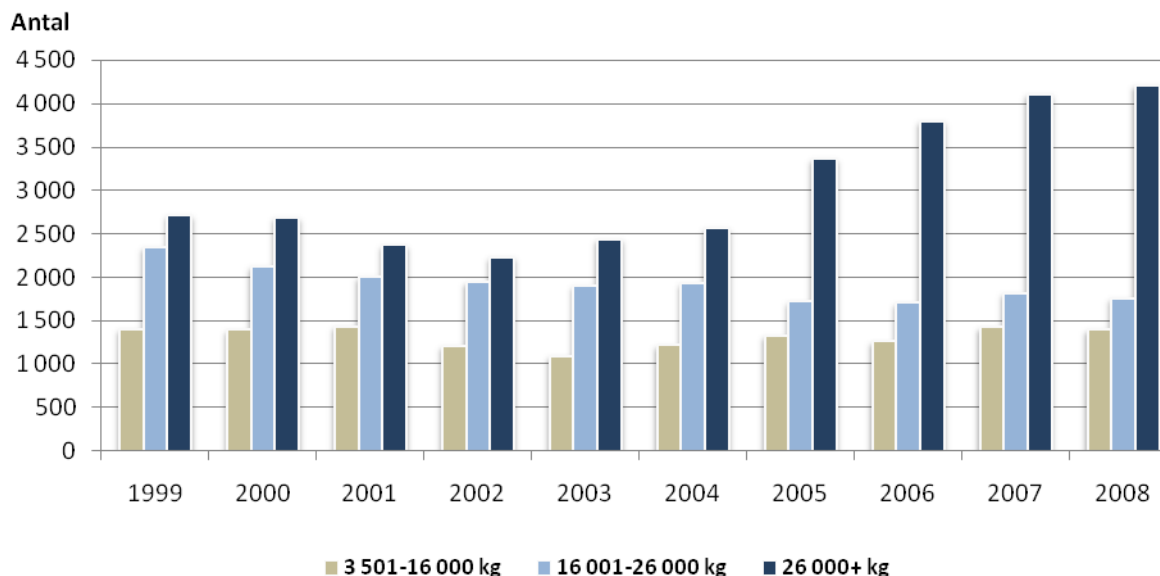
Figur 4.9: Antal tunga lastbilar i trafik fördelat på totalvikt, åren 1999-2008.

Tunga lastbilar i totalviktklassen över 26 ton utgjorde vid slutet av 1999 ungefär 20 procent av de tunga lastbilarna i trafik och har på tio år ökat sin andel till 38 procent, enligt Figur 4.10. Andelen tunga lastbilar i klassen 3,5–16,0 ton och 16,0–26,0 ton har minskat i motsvarande utsträckning och var år 2008 ungefär 30 respektive 32 procent av de tunga lastbilarna i trafik.



Figur 4.10: Tunga lastbilar fördelade efter totalviktklasser vid slutet av år 1999 (inre cirkel) och vid årsskiftet 2008/2009 (yttre cirkel).

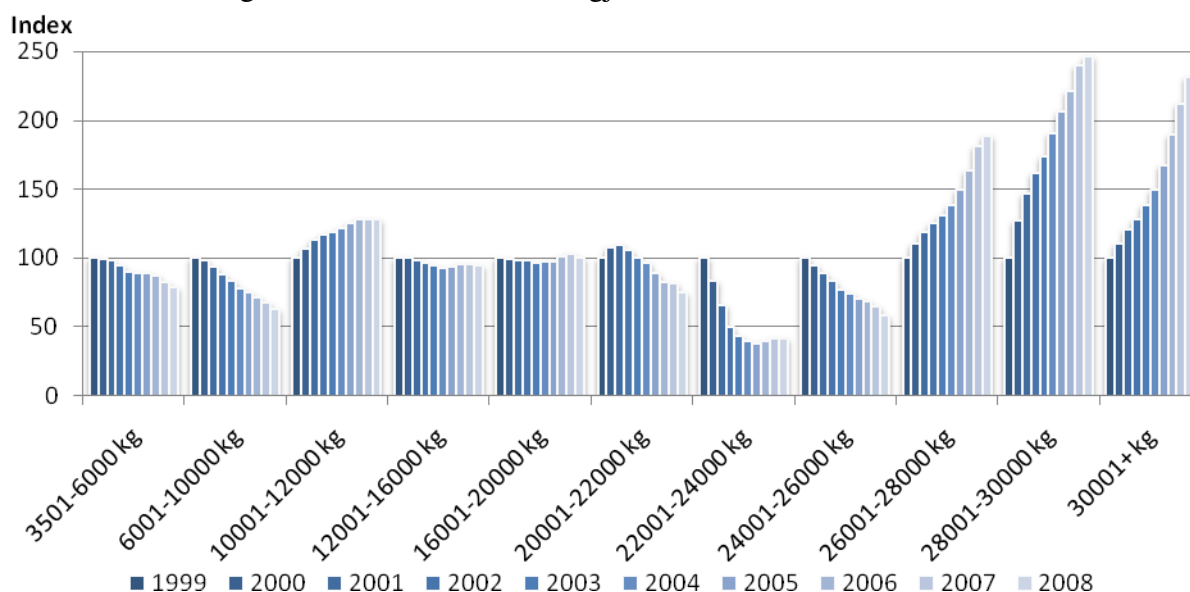
Figur 4.11 visar antalet nyregistrerade lastbilar åren 1999-2008. Antal nya lastbilar tillhörande totalviktklassen 3,5–16 ton har under tioårsperioden varit konstant och lågt, strax under 1 500 lastbilar per år. Nyregistrerade tunga lastbilar i den tyngsta totalviktklassen har förutom åren 2001-2003 ökat varje år under det senaste decenniet. Vid årsskiftet 2008/2009 var mer än 4 000 lastbilar i trafik i denna viktklass nyregistrerade, det vill säga registrerade under året som gått. Nyregistrerade lastbilar i totalviktklassen 16–26 ton har minskat varje år. Det är alltså ett snabbt inflöde av riktigt tunga lastbilar vi ser idag. Utvecklingen mot större lastbilar går jämsides med utvecklingen mot större fartyg inom sjöfarten.²⁶ Allt större mängder kan fraktas med en enda transportenhet.



Figur 4.11: Antal nyregistrerade tunga lastbilar som var i trafik vid årets slut, efter totalvikt. Åren 1999-2008.

²⁶ Se "Svenska och utländska fartyg i svensk regi 2008", SIKA Statistik 2009:10.

Om vi delar upp de nyregistrerade tunga lastbilarna i finare totalviktsklasser får vi mönstret som visas i Figur 4.12. Vi ser att inflödet av de allra tyngsta lastbilarna mer än fördubblats på tio år. Samtidigt har nyregistreringarna av lastbilar mellan 20 och 26 ton minskat, vilket även de allra lättaste tunga lastbilarna under 10 ton gjort.

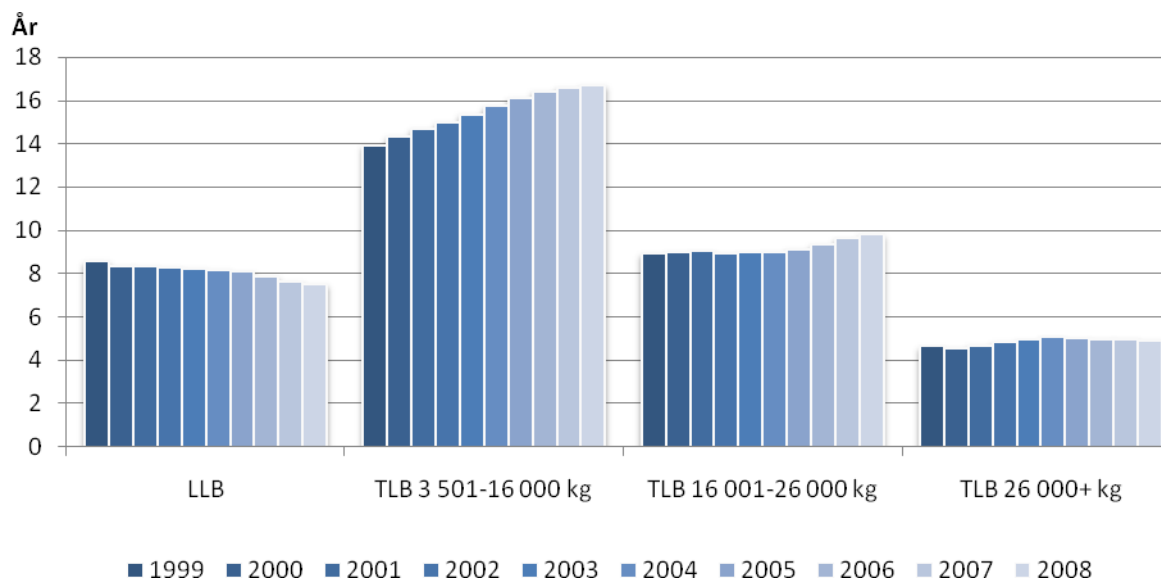


Figur 4.12: Antal tunga lastbilar i trafik fördelat på totalvikt, åren 1999-2008. Index (1999=100).

4.4 Ålder

- Lätta lastbilar är i genomsnitt 7,5 år gamla och tunga lastbilar 10 år.
- De tyngsta tunga lastbilarna, med totalvikt på över 26 ton, är de yngsta lastbilarna med en genomsnittsålder på 5 år.
- Lastbilar som ägs av juridiska personer är betydligt yngre än de som ägs av fysiska personer. På motsvarande sätt är lastbilar med tillstånd för yrkesmässig trafik betydligt yngre än lastbilar utan tillstånd.

Genomsnittsåldern på svenska personbilar ökade snabbt under lågkonjunkturen i början av 1990-talet på grund av att antalet nyregistreringar föll så kraftigt. Samma utveckling skedde också för lastbilar. Lastbilarna nådde sin på många år högsta genomsnittsålder på runt nio år under 1996 men sedan har deras ålder sjunkit något till i genomsnitt åtta år. Inflödet av nya lastbilar är störst bland de lätta lastbilarna varför de är yngre. År 2008 var de lätta lastbilarna i genomsnitt 7,5 år och de tunga lastbilarna i genomsnitt 10 år. Figur 4.13 visar utvecklingen av genomsnittsåldern under de senaste tio åren för lätta respektive tunga lastbilar i tre totalviktsklasser.

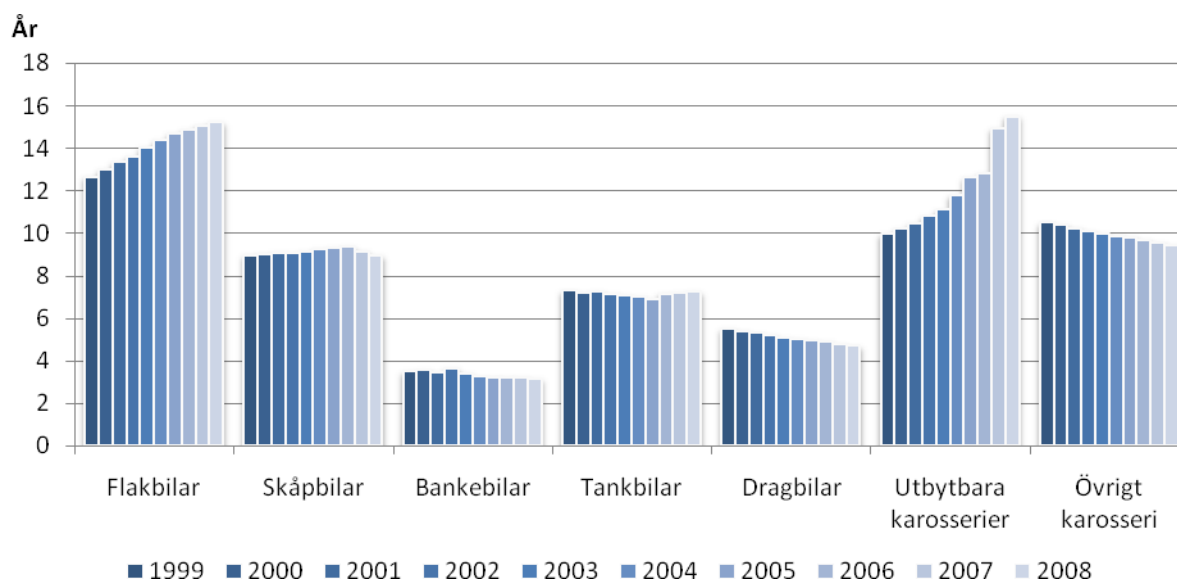


Figur 4.13: Genomsnittsålder för lätta lastbilar respektive tunga lastbilar i tre olika totalviktsklasser, åren 1990-2008.

De lätta lastbilarna har minskat sin genomsnittsålder medan de lättaste tunga lastbilarna (totalvikt 3,5–16 ton) har ökat sin genomsnittsålder från 14 år till drygt 16 år på bara tio år. De tyngsta tunga lastbilarna (över 26 ton) har haft en låg och relativt konstant genomsnittsålder på knappt 5 år.

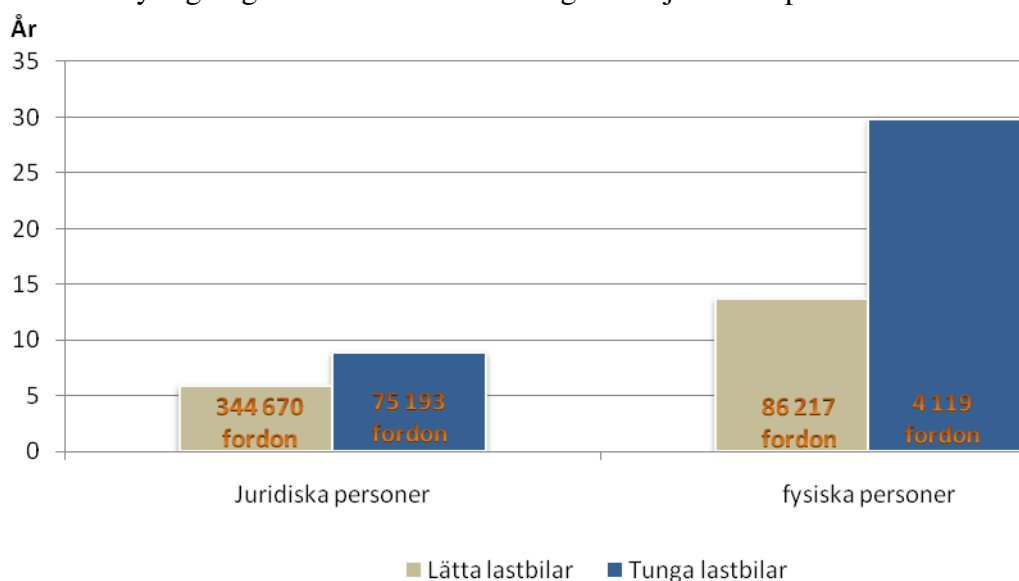
Genomsnittsåldern har dock mycket stor spridning vad gäller olika slags lastbilar. För de lätta lastbilarna hade år 2008 skåpbilarna en genomsnittsålder på 6 år medan flakbilarnas genomsnittsålder var knappt 10 år. Flakbilarnas genomsnittsålder har ökat medan skåpbilarna blivit yngre under de senaste tio åren tack vare det stora inflödet av nya skåpbilar (se avsnitt 4.2).

Genomsnittlig ålder för de tunga lastbilarna per karosserityp visas i Figur 4.14. Yngst bland de tunga lastbilarna var år 2008 bankebilarna med en genomsnittsålder på 3 år, en genomsnittsålder som varit mer eller mindre konstant under de senaste tio åren. Även tunga tankbilar och skåpbilar har haft en ganska konstant genomsnittsålder de senaste tio åren. Genomsnittsåldern för tunga tankbilar och skåpbilar var vid årsskiftet 2008/2009 ungefär 7 år respektive 9 år. Tungas flakbilar har under tioårsperioden haft en stigande genomsnittsålder som vid årsskiftet 2008/2009 låg på 15 år. För dragbilarna har genomsnittsåldern minskat till knappt 5 år.



Figur 4.14: Genomsnittsålder för tunga lastbilar per karosseri, åren 1999-2008.

Genomsnittsåldern på svenska lastbilar varierar kraftigt beroende på om ägaren är juridisk eller fysisk person samt om det för lastbilen finns tillstånd för yrkesmässig trafik eller ej. Figur 4.15 visar att lastbilar som ägdes av fysiska personer år 2008 hade en genomsnittsålder som var betydligt högre än för lastbilar som ägdes av juridiska personer.



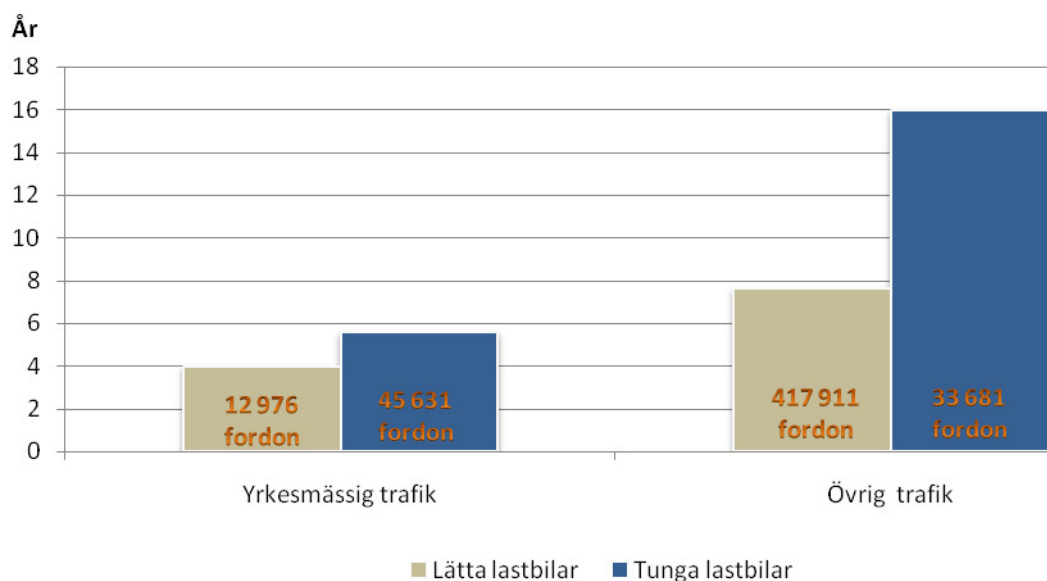
Figur 4.15: Lätta och tunga lastbilars genomsnittsålder efter ägare. År 2008.

Anm: Siffrorna inuti staplarna anger antal lastbilar i respektive fordonspark.

Tunga lastbilar ägda av juridiska personer var år 2008 runt 8 år medan de ägda av fysiska personer var nästan fyra gånger så gamla, i genomsnitt 30 år. Dock ska man ha i åtanke att de i genomsnitt väldigt gamla lastbilarna ägda av fysiska personer utgör en liten del av de totala bestånden. År 2008 ägdes 20 procent av de lätta lastbilar och 5 procent av de tunga lastbilarna av fysiska personer.

Lastbilar med tillstånd för yrkesmässig trafik är betydligt yngre än lastbilar utan tillstånd, såsom Figur 4.16 visar. Lätta lastbilar med tillstånd var år 2008 i genomsnitt 4 år gamla, lätta

lastbilar utan tillstånd knappt 8 år. Samma år var tunga lastbilar i genomsnitt knappt 6 år om de hade tillstånd för yrkesmässig trafik medan tunga lastbilar utan tillstånd var hela 16 år.



Figur 4.16: Lätta och tunga lastbilars genomsnittsålder efter om de har tillstånd för yrkesmässig trafik eller ej. År 2008.

Anm: Siffrorna inuti staplarna anger antal lastbilar i respektive fordonspark.

Det finns flera fördelar med en ung fordonspark. De nyare fordonen är generellt mer effektiva ur miljöhanseende och bättre ur säkerhetssynpunkt. På personbilssidan har man använt ekonomiska styrmedel för att uppmuntra till skrotning av äldre bilar. Fram till för två år sedan användes ekonomiskt incitament för att skrota ut personbilar utan katalysatorrening, det vill säga bilar av 1988 års modell eller äldre som tillverkades innan det blev obligatoriskt med katalysator.²⁷ Den 1 juni 2007 infördes dock strikt producentansvar för personbilar och den som skrotar en personbil får numera ingen ersättning. De ändrade reglerna har lett till en dramatisk minskning i antal skrotade personbilar.²⁸

På lastbilssidan finns idag inga liknande incitament för att få bort äldre lastbilar. Nyligen framförde dock Sveriges Åkeriföretag ett förslag på en skrotningspremie i storleksordningen 50 000 kr för gamla tunga lastbilar. Skrotningspremien skulle omfatta alla lastbilar som inte uppfyller miljökraven enligt Euro 2. Detta är i princip detsamma som lastbilar av 1992 års modell och äldre. Förslaget från Sveriges Åkeriföretag är framfört 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.²⁹

Det fanns i slutet av 2008 ungefär 19 500 tunga lastbilar som inte uppfyllde Euro 2 eller högre.³⁰ Att skrota bort alla dessa gamla lastbilar med en premie i 50 000-kronorsklassen enligt förslaget från Sveriges Åkeriföretag skulle kosta knappt en miljard kronor.³¹

²⁷ Se SIKA:s årliga fordonsstatistik i publikationerna "Fordon 2007" och "Fordon 2008", www.sika-institute.se.

²⁸ Se "Fordon 2008", SIKA, kapitel 4.

²⁹ Pressmeddelande från Sverige Åkeriföretag den 19 januari 2009 (se www.akeri.se) samt personlig kontakt med Magnus Falk på Sveriges Åkeriföretag.

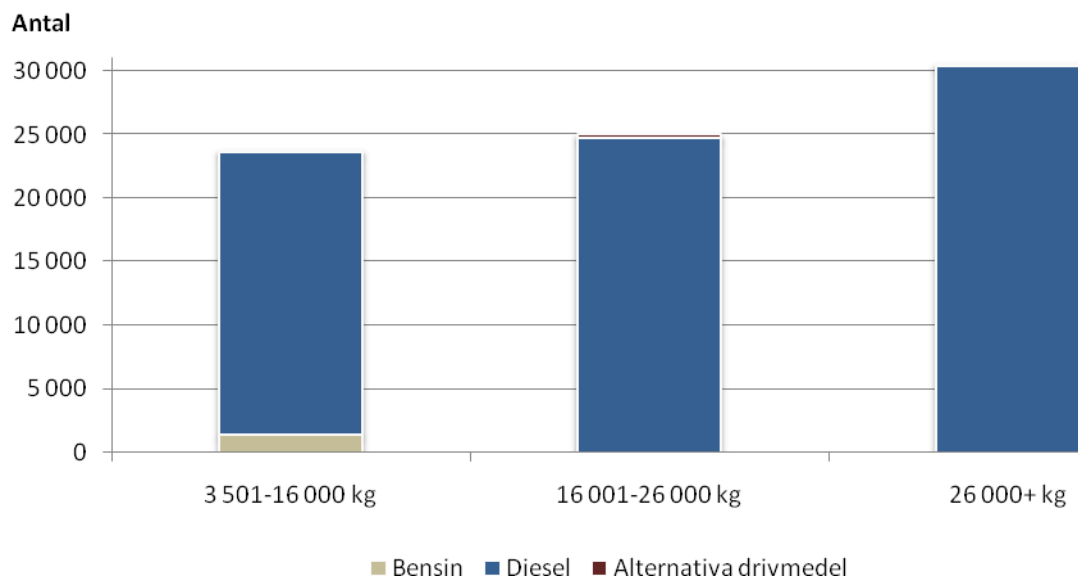
³⁰ Bortfallet i Vägtrafikregistret är stort vad gäller miljöklass. Om vi istället tittar på lastbilarnas ålder så fanns det i slutet av 2008 knappt 18 000 tunga lastbilar som var av årsmodell 1992 eller äldre.

4.5 Bränsle

- *Lätta lastbilar som drivs med bensin minskar snabbt i antal. Tre fjärdedelar av de lätta lastbilarna drivs med diesel.*
- *Hela 98 procent av de tunga lastbilar drivs med diesel.*
- *Lastbilar som kan drivas med alternativa bränslen är fortfarande marginella till antalet: 0,8 procent av de lätta lastbilarna och 0,5 procent av de tunga lastbilarna.*

I avsnitt 3.1 konstaterades att koldioxid från bensindrivna lätta lastbilar är ett minskande problem. Däremot ökar utsläpp av koldioxid från dieseldrivna lätta lastbilar som blir allt fler och kör allt längre sträckor. Detta gäller även tunga lastbilar som främst blir allt tyngre och körs i genomsnitt allt längre sträckor.

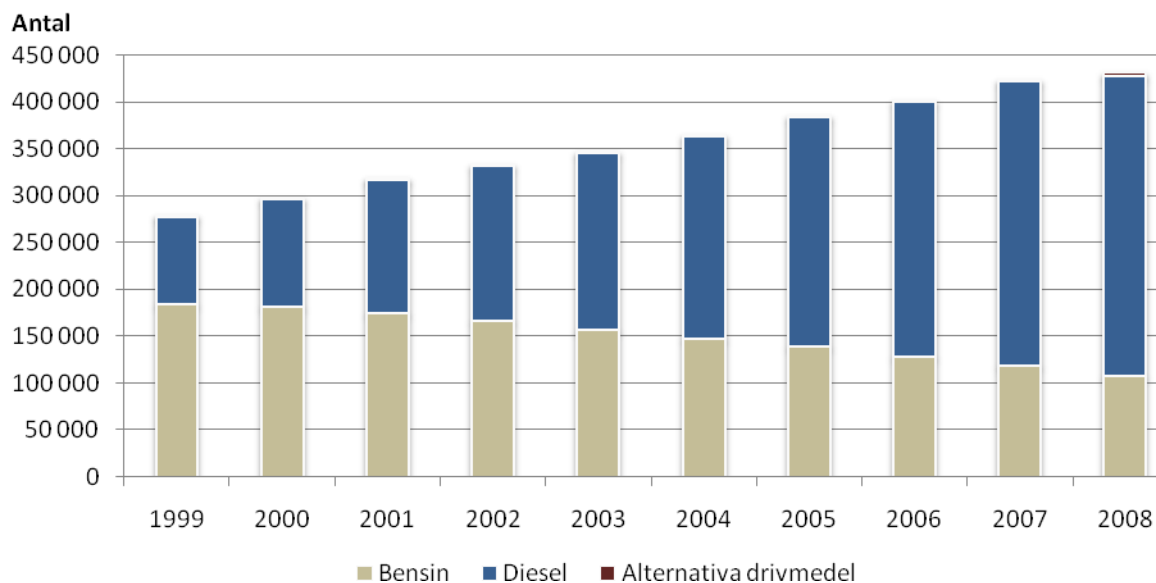
Under 2008 drevs 98 procent av de tunga lastbilarna med diesel. Knappt två procent av de tunga lastbilarna var bensindrivna och fanns nästan uteslutande bland lastbilar med totalvikt på 3,5–16 ton såsom Figur 4.17 visar. Av lastbilarna i trafik i slutet av 2008 var 0,8 procent av de lätta lastbilarna och 0,5 procent av de tunga lastbilarna av typer som kan drivas med annat bränsle än bensin eller diesel. Motsvarande andel bland personbilar var 3,8 procent.



Figur 4.17: Antal tunga lastbilar i trafik per bränsle fördelat på totalviktsklasser, år 2008.

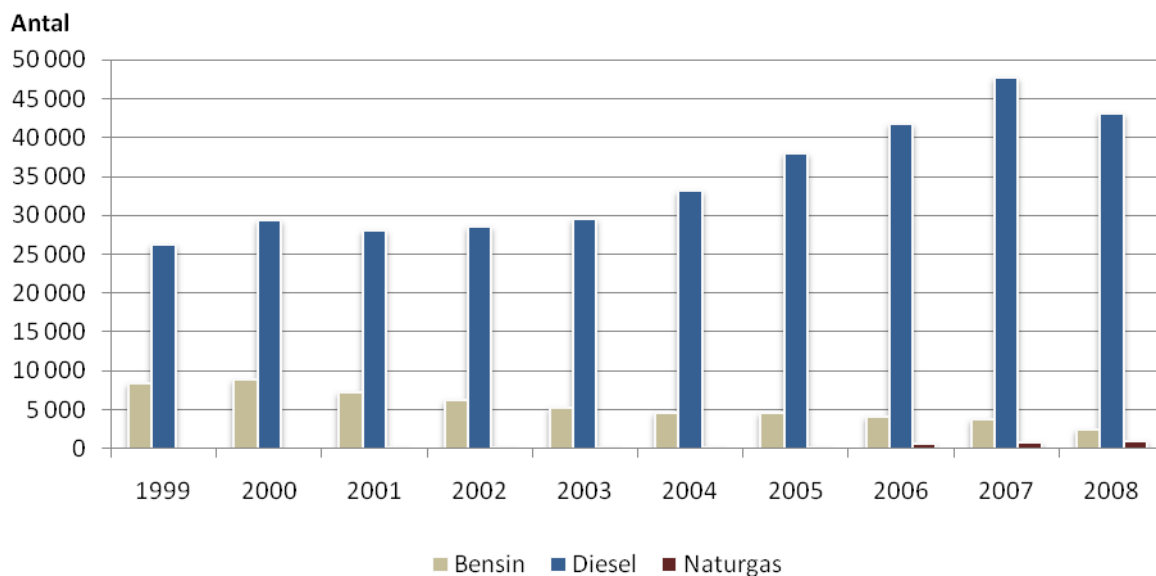
För lätta lastbilar går utvecklingen mot allt färre bensindrivna lastbilar till fördel för fler dieseldrivna. På tio år har andelen dieseldrivna lätta lastbilar ökat från 34 procent till 74 procent. 25 procent av de lätta lastbilarna var år 2008 bensindrivna och resterande knappt 1 procent kunde drivas med något alternativt drivmedel. Lätta lastbilar som kan drivas med alternativa drivmedel ökar om än mycket långsamt.

³¹ I spåret av fordonsindustrins kris under senare delen av 2008 och början av 2009 har flera röster höjts för skrotningspremier för äldre personbilar. I skrivande stund har inga beslut fattats i frågan.



Figur 4.18: Antal lätta lastbilar i trafik fördelat på bränsle, åren 1999-2008.

Vad gäller lastbilar drivna med alternativa drivmedel så är naturgas det vanligaste drivmedlet. Vid årsskiftet 2008/2009 fanns det 2 779 lätta lastbilar och 337 tunga lastbilar som kunde drivas med naturgas. Figur 4.19 visar antalet nyregistrerade lätta lastbilar åren 1999-2008. Man ser att antalet nyregistrerade naturgasdrivna lastbilar ökat de senaste tre åren även om nivåerna är mycket låga. Nyregistrerade lastbilar drivna med bensin har samtidigt minskat snabbt.

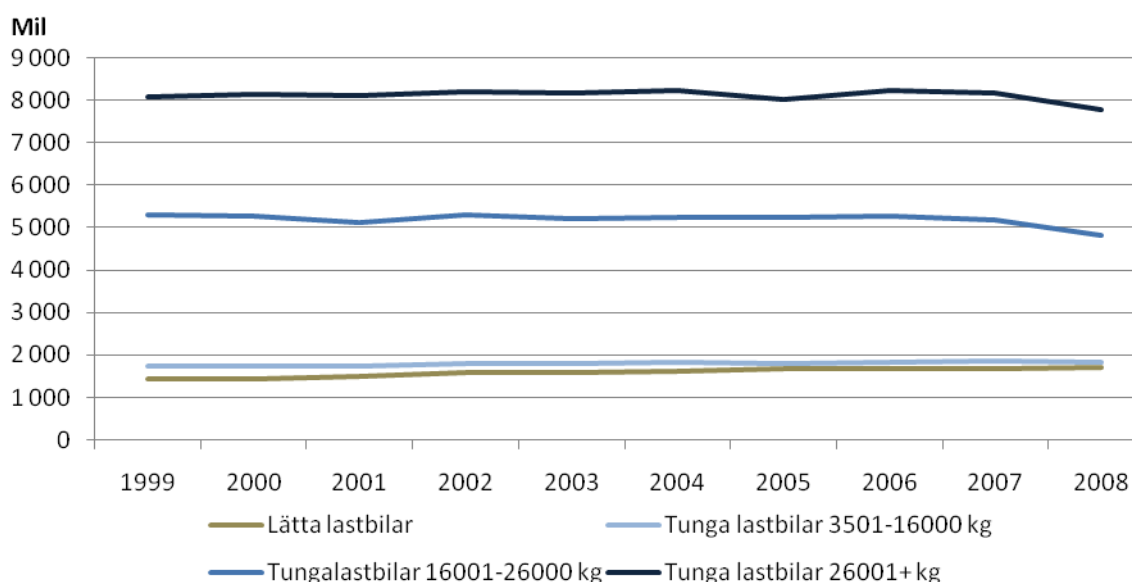


Figur 4.19: Antal nyregistrerade lätta lastbilar fördelat på bränsle, åren 1999-2008.

4.6 Körsträckor

- Under det senaste decenniet har den genomsnittliga körsträckan ökat, för lätta lastbilar med 20 procent och för tunga lastbilar med 14 procent
- Det totala trafikarbetet (körda kilometer) har ökat för lätta lastbilar och för tunga lastbilar med totalvikt på 26 ton eller mer, men minskat för de lättare tunga lastbilarna.
- Ju högre lastkapacitet en lastbil har, desto längre sträckor kör den i genomsnitt.

Under år 2008 körde de svenskregistrerade lastbilarna 1,2 miljarder mil, en ökning med 44 procent jämfört med år 1999. En tung lastbil körde under 2008 i genomsnitt tre gånger så långt som en lätt lastbil: 5 200 mil mot 1 700 mil. I Figur 4.20 visas utvecklingen av genomsnittlig körsträcka för lätta lastbilar och tre klasser av tunga lastbilar för perioden 1999-2008.

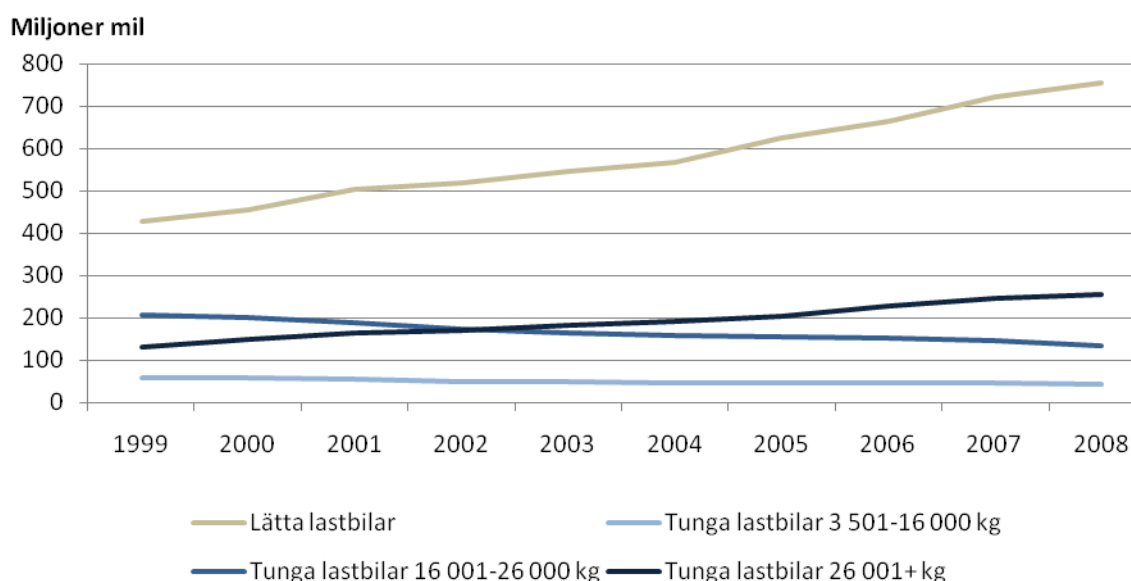


Figur 4.20: Genomsnittlig körsträcka för lätta lastbilar samt tunga lastbilar i tre totalviktsklasser, åren 1999-2008.

Tunga lastbilar med totalvikt över 26 ton hade den längsta körsträckan och körde i genomsnitt 7 800 mil under år 2008, följt av lastbilar på 16-26 ton med 4 800 mil och slutligen lastbilar i totalviktsklassen 3,5- 16 ton körde i genomsnitt 1 800 mil per år. Genomsnittlig körsträcka för de tunga lastbilarna har varit relativt konstant inom respektive totalviktsklass enligt Figur 4.20. Genomsnittlig körsträcka för tunga lastbilar *totalt* har dock ökat med 14 procent under det senaste decenniet. Detta beror på att de riktigt tunga lastbilarna (över 26 ton) som har den högsta genomsnittliga körsträckan, ökar sin andel i parken av tunga lastbilar (avsnitt 4.3). Parken av tunga lastbilar består alltså av allt fler riktigt tunga lastbilar som körs riktigt långa sträckor.

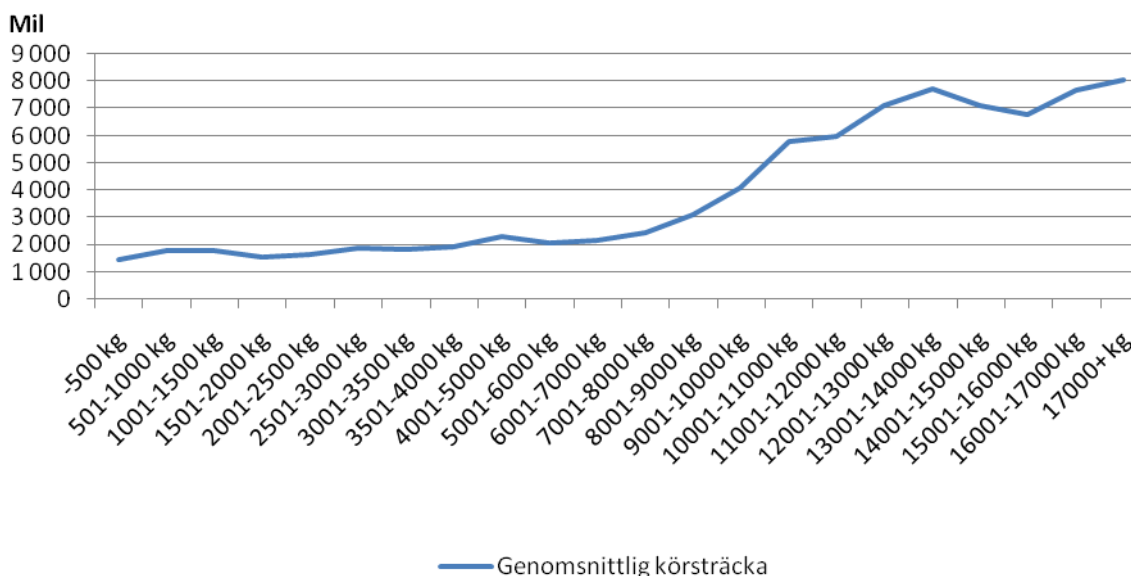
De lätta lastbilarnas genomsnittliga körsträcka har ökat med 20 procent under den visade perioden. Samtidigt ökade storleken på parken av lätta lastbilar och även av tunga lastbilar i totalviktsklassen över 26 ton. Detta gör att de totala körsträckorna, det så kallade trafikarbetet, ökade för dessa lastbilar såsom Figur 4.21 visar. Som tidigare nämnts utgjorde de lätta lastbilarna 84 procent av lastbilsparken till antal och de tunga resterande 16 procent. Vad gäller trafikarbetet stod de lätta lastbilarna för 64 procent och de tunga lastbilarna för

resterande 36 procent (år 2008). Lätta lastbilars trafikarbete har under perioden ökat med 76 procent. De tunga lastbilarnas trafikarbete låg relativt konstant under några år men har under de senaste fyra åren ökat och nådde år 2008 en nivå som ligger nio procent över 1999 års nivå.



Figur 4.21 Total körsträcka för lätta lastbilar och tunga lastbilar i tre totalviktsklasser, åren 1999- 2008.

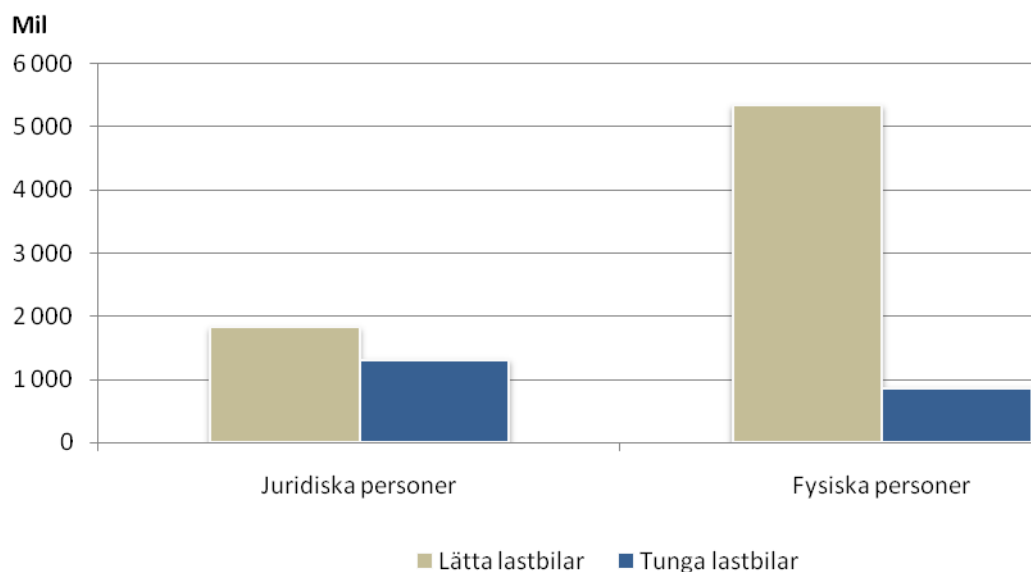
Den årliga körsträckan för lastbilar är starkt korrelerad med lastbilens lastkapacitet. Ju högre lastkapacitet en lastbil har, desto längre sträcka kör den i genomsnitt. I Figur 4.22 ser vi för året 2008 att den genomsnittliga körsträckan steg snabbt för lastbilar med maximilastvikt över 6 ton och nådde 8 000 mil för lastbilar med maximilastvikt över 17 ton.



Figur 4.22: Genomsnittlig körsträcka för samtliga lastbilar efter maximilastvikt. År 2008.

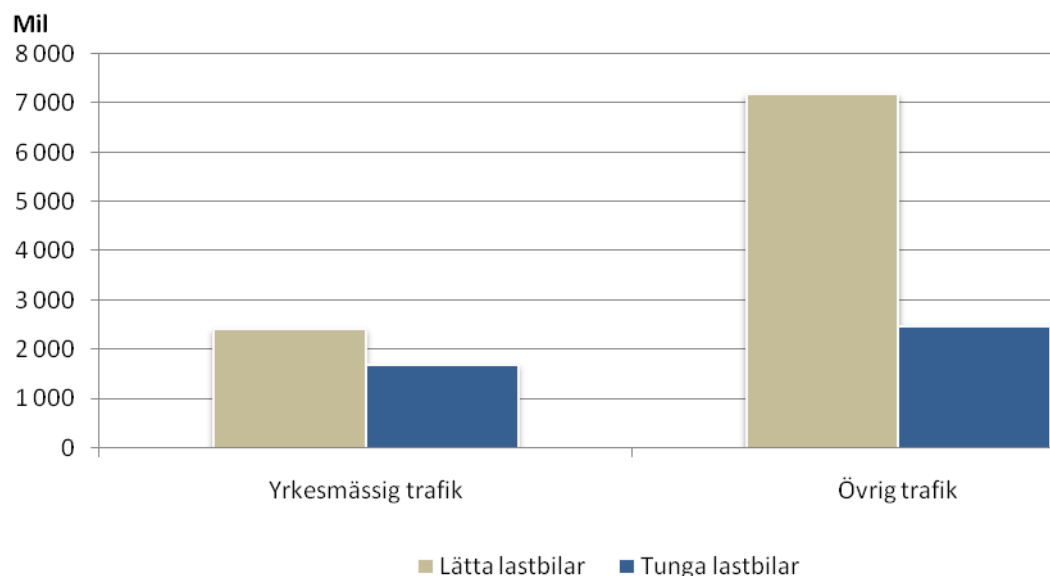
Lastbilar ägda av juridiska personer kör i genomsnitt dubbelt så långt som lastbilar ägda av fysiska personer. Figur 4.23 visar att under år 2008 körde en lätt lastbil ägd av en juridisk person i genomsnitt 1 800 mil medan en lätt lastbil ägd av en fysisk person körde 1 300 mil.

En tung lastbil ägd av en juridisk person körde i genomsnitt 5 400 mil per år vilket är sex gånger längre än vad en tung lastbil ägd av en fysisk person körde.



Figur 4.23: Genomsnittlig körsträcka för lätta respektive tunga lastbilar efter ägarkategori, år 2008.

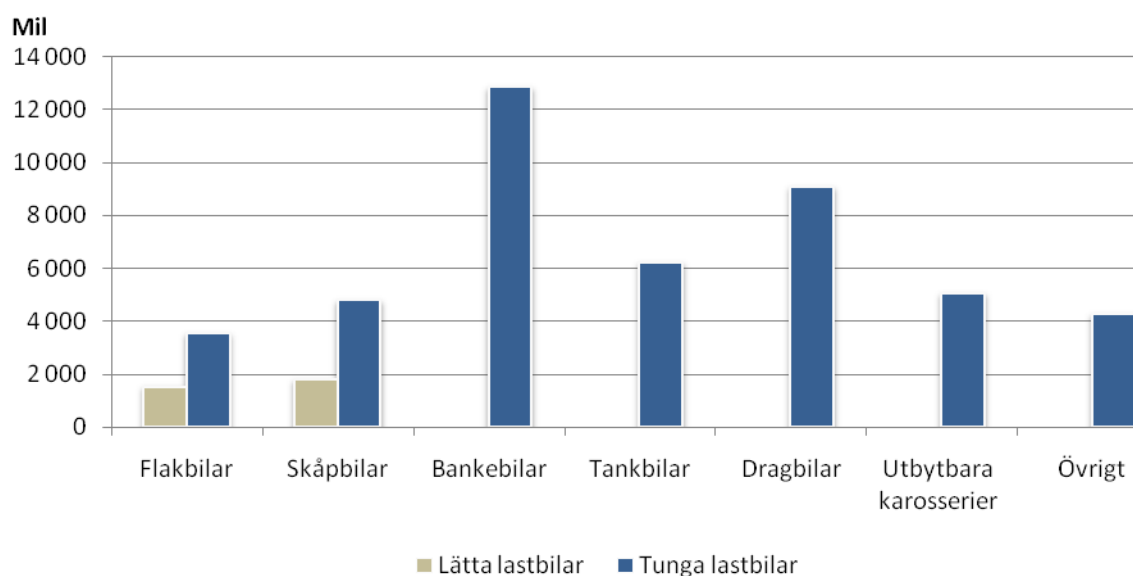
Körsträckan varierar också kraftigt mellan lastbilar som har tillstånd för yrkesmässig trafik och lastbilar utan sådant tillstånd. År 2008 var den genomsnittliga körsträckan för lätta lastbilar som saknade tillstånd 1 700 mil och för lätta lastbilar med tillstånd för yrkesmässig trafik 2 400 mil. För tunga lastbilar är variationen ännu större. År 2008 körde en tung lastbil utan tillstånd 2 500 mil, mot en lastbil med tillstånd för yrkesmässig trafik som körde 7 200 mil det vill säga nästan tre gånger så långt.



Figur 4.24: Genomsnittlig körsträcka för lätta respektive tunga lastbilar efter om fordonet har tillstånd för yrkesmässig trafik eller ej, år 2008.

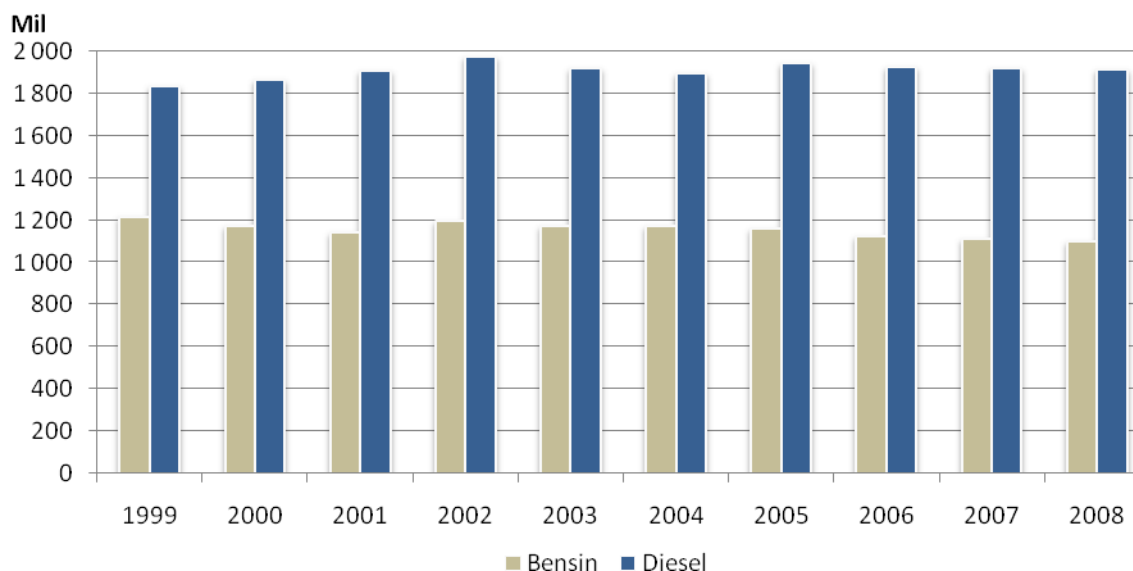
Vad gäller genomsnittlig körsträcka fördelat per karosseri visar Figur 4.25 att lätta skåpbilar körde något längre än lätta flakbilar under 2008, 1 800 mot 1 500 mil. För de tunga lastbilarna

var det bankebilarna (timmerbilarna) som hade den i särklass längsta genomsnittliga körsträckan på 12 800 mil, följt av dragbilar (9 100 mil) och tankbilar (6 200 mil).



Figur 4.25: Genomsnittlig körsträcka för lätta respektive tunga lastbilar efter karosseri, år 2008.

Lastbilar drivna med diesel kör vanligtvis längre än bensindrivna lastbilar. Lätta lastbilar drivna med diesel körde under 2008 i genomsnitt dubbelt så långt som lätta lastbilar drivna med bensin. De bensindrivna lätta lastbilarnas genomsnittliga körsträcka har också minskat under det senaste decenniet som Figur 4.26 visar. Detta tillsammans med det faktum att de lätta bensindrivna lastbilarna snabbt minskat i antal förklarar den snabba nedgången i deras koldioxidutsläpp (se avsnitt 3.1).



Figur 4.26: Genomsnittlig körsträcka för lätta lastbilar fördelat på typ av bränsle, åren 1999-2008.

Det totala trafikarbetet för bensindrivna lätta lastbilar var år 1999 större än trafikarbetet för parken av dieseldrivna lätta lastbilar. Utvecklingen med utträngning av bensindrivna lätta lastbilar och ett stort inflöde av nya dieseldrivna lätta lastbilar har dock gått rasande fort. År 2008 hade dieseldrivna lätta lastbilar ett totalt trafikarbete som var mer än fem gånger så stort som trafikarbetet för de bensindrivna lätta lastbilarna.

När det gäller tunga lastbilar så är diesel drivmedlet som dominerar totalt: 98 procent av de tunga lastbilarna är dieseldrivna. Tunga lastbilar drivna med diesel hade under 2008 en genomsnittlig körsträcka på 5 200 mil vilket är 13 procent längre än vad de körde under 1999. De bensindrivna tunga lastbilarna är få (två procent) och hade en betydligt kortare körsträcka, drygt 900 mil

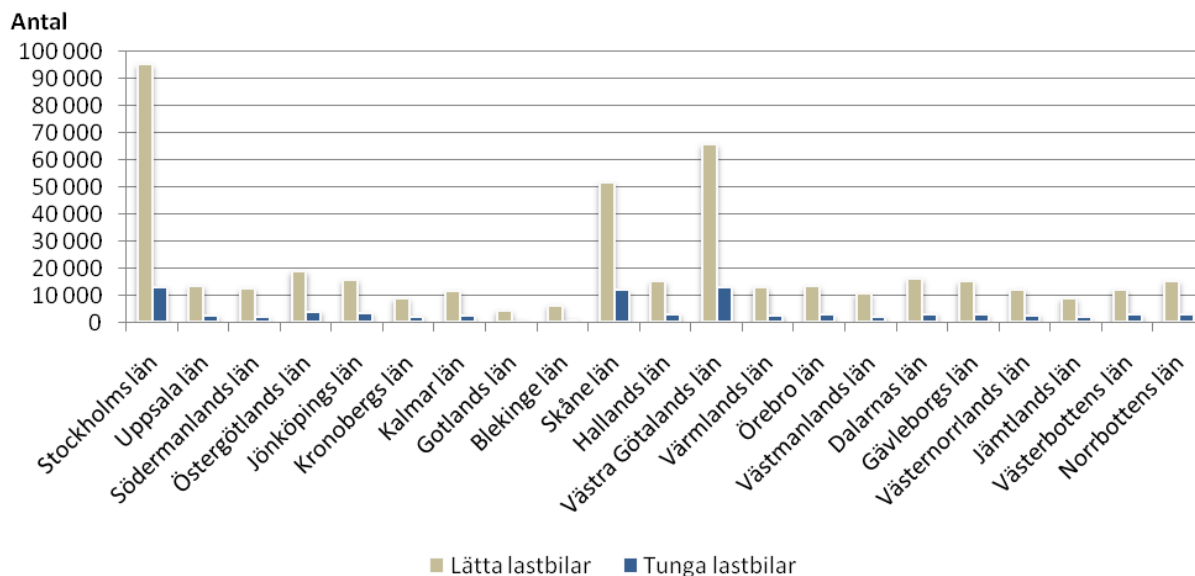
4.7 Län

- *Flest lastbilar, både lätta och tunga, finns i Stockholms län, Skåne län och Västra Götalands län. Tillsammans har dessa tre län 49 procent av de lätta och 47 procent av de tunga lastbilarna. Samtidigt har länen tillsammans 51 procent av Sveriges befolkning.*
- *De lätta lastbilarna är i genomsnitt yngst i Stockholms län och äldst i Gotlands län och Norrbottens län, ungefär dubbelt så gamla som i Stockholms län.*
- *De tunga lastbilarna är i genomsnitt yngst i Skåne län och Kronobergs län och, liksom de lätta lastbilarna, äldst i Gotlands län och Norrbottens län.*

För varje lastbil i vägtrafikregistret finns ett län angivet. Detta är länet där lastbilen registrerats men om ägaren är en juridisk ägare är länet ofta detsamma som länet där företagets huvudkontor finns. Därmed kan län enligt registret vara missvisande för företag med flera arbetsställen. Till exempel har Stockholms län många huvudkontor och betydligt fler tunga fordon registrerade i länet än vad som i realiteten körs med Stockholms län som utgångspunkt.

Figur 4.27 visar antalet lätta respektive tunga lastbilar i varje län. Vad gäller lätta lastbilar så hade Stockholms län flest lätta lastbilar, knappt 95 000 och 22 procent av det totala antalet lätta lastbilar i Sverige, följt av Västra Götalands län med 65 000 lätta lastbilar och Skåne län med 51 000. För de tunga lastbilarna är det fortfarande storstadslänen som har flest men de är till antalet nästan jämnt fördelade mellan Stockholms län, Västra Götalands län och Skåne län. De tre storstadslänen hade år 2008 tillsammans 49 procent av de lätta och 47 procent av de tunga lastbilarna. Samtidigt bodde i de tre länen tillsammans 51 procent av Sveriges befolkning.³²

³² Befolkning enligt SCB:s hemsida, www.scb.se.

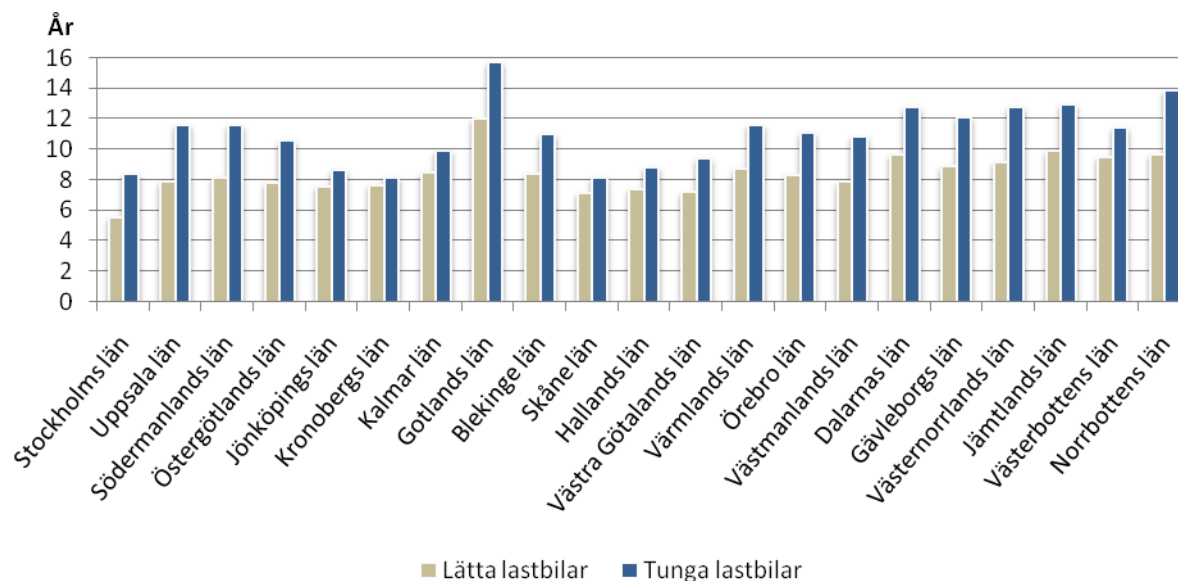


Figur 4.27: Antal lätta och tunga lastbilar i trafik per län. År 2008.

De tunga lastbilsparkerna ser olika ut i olika landsändar. Störst andel tunga lastbilar över 26 ton har Västerbottens län (64 procent) och Kronobergs län (52 procent). Lägst andel av de tunga lastbilarna som väger över 26 ton har å andra sidan Gotland (32 procent) och Stockholms län (30 procent). Störst andel tunga lastbilar under 16 tons totalvikt har Stockholms län (36 procent) och Gotlands län (35 procent). Minst andel med de lättaste tunga lastbilarna hade Kronobergs län (21 procent) och Jönköpings län (22 procent).

Vad gäller lastbilarnas genomsnittsålder som Figur 4.28 visar så är det Stockholms län som har de yngsta lätta lastbilarna, med en genomsnittsålder på drygt 5 år följt av Skåne län, Västra Götalands län och Hallands län med en genomsnittsålder på runt 7 år. De äldsta lätta lastbilarna finns i Gotlands län och Norrbottens län, med genomsnittlig ålder på 12 respektive 10 år.

När det gäller de tunga lastbilarna så finns de yngsta lastbilarna i Skåne län och Kronobergs län med en genomsnittsålder på 8 år. Tunga lastbilar registrerade i Stockholms län och Västra Götalands län har en genomsnittsålder på drygt 8 år respektive drygt 9 år. Även för de tunga lastbilarna är det Gotlands län och Norrbottens län som har de äldsta fordonen med genomsnittsålder på knappt 16 respektive 14 år.



Figur 4.28: Genomsnittlig ålder på lätta respektive tunga lastbilar fördelat på län. År 2008.

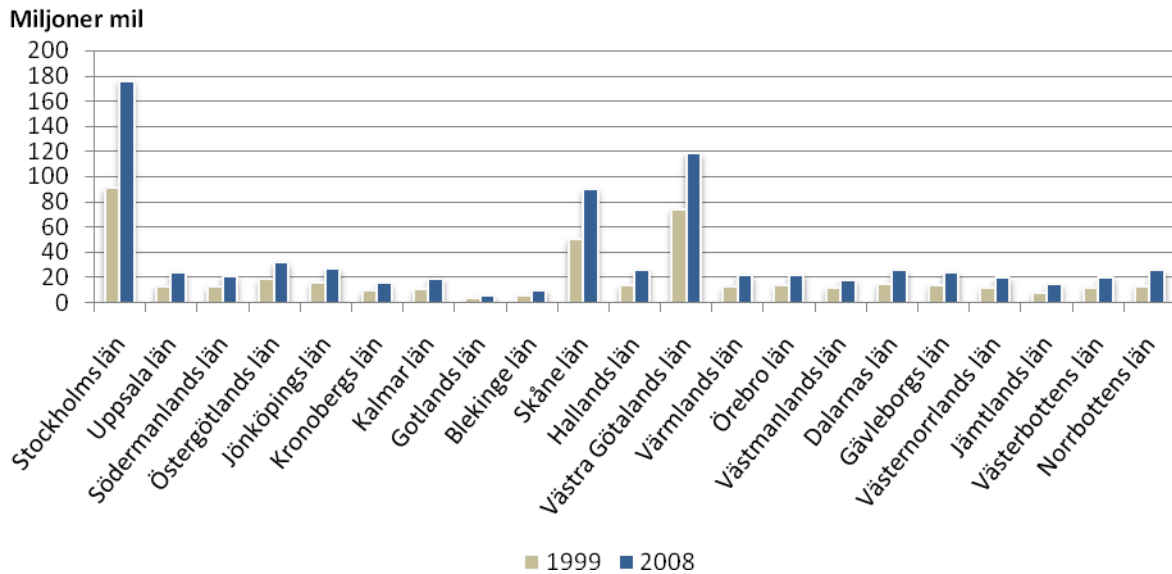
Utifrån länen där fordonen är registrerade vet vi ingenting om exakt var i Sverige eller i andra länder respektive lastbil körs. Det finns dock andra källor som säger något om lastbilars körmönster i förhållande till län de är registrerade i. De lätta lastbilarna körde under år 2000 i genomsnitt 80 procent av sina fordonskilometrar inom det egna länet, det vill säga i samma län som fordonet var registrerat.³³ För de tyngsta tunga lastbilarna vet vi enligt Lastbilsundersökningen (se Figur 1.1) att av transporterat gods i ton körs ungefär 73 procent endast inom det egna länet. För transportarbetet i tonkilometer körs dock bara ungefär 38 procent endast inom det egna länet.³⁴

Under år 2008 körde lätta lastbilar registrerade i Stockholms län i genomsnitt knappt 1 900 mil per år och lastbil, vilket är den längsta genomsnittliga körsträckan bland samtliga län. Lätta lastbilar registrerade i Skåne län och Västra Götalands län hade den näst längsta genomsnittliga körsträckan på drygt 1 700 mil per år och lastbil. Lätta lastbilar registrerade i Gotlands län hade under 2008 den kortaste genomsnittliga årliga körsträcka på 1 400 mil.

I Figur 4.29 visas det totala trafikarbetet för lätta lastbilar år 1999 respektive 2008. Trafikarbetet ökade i samtliga län. Som mest ökade trafikarbetet för lätta lastbilar registrerade i Norrbottens län under perioden med 100 procent. Stora ökningar skedde också bland lätta lastbilar registrerade i Stockholms län (94 procent) och Jämtlands län (91 procent).

³³ Se "Varutransporter med lätta lastbilar 2000", Tabell 9, www.sika-institute.se.

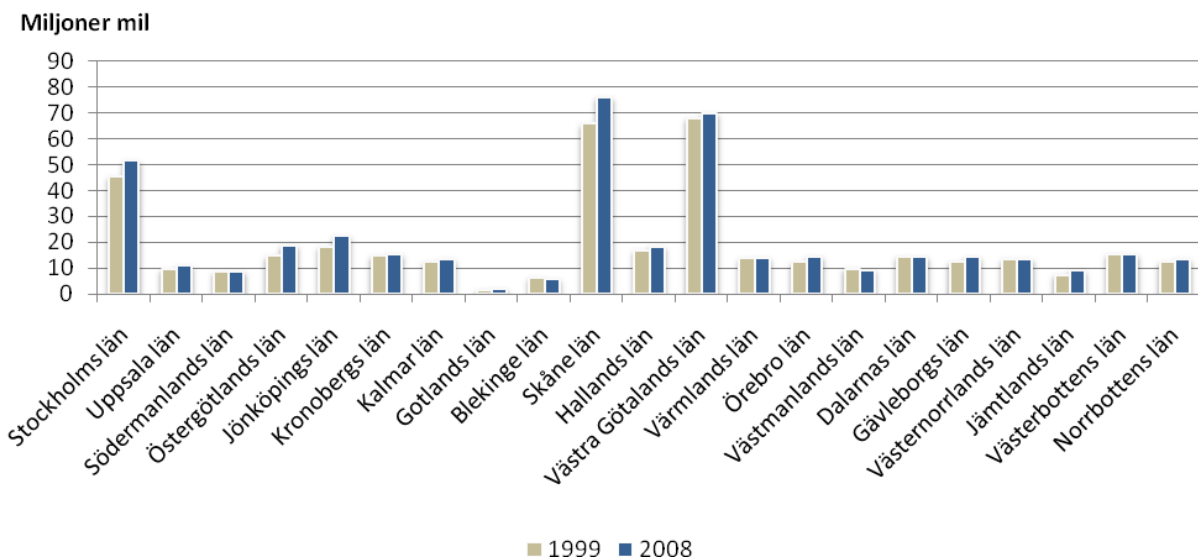
³⁴ Se "Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, år 2008", SIKA Statistik 2009:12, Tabell 5A och 5C.



Figur 4.29: Totalt trafikarbete (körsträcka) för lätta lastbilar år 1999 respektive 2008.

Vad gäller tunga lastbilar så var det lastbilar registrerade i Kronobergs län som körde i genomsnitt längst sträckor under år 2008 (7 051 mil), följt av Jönköpings län och Skåne län (6 148 mil respektive 6 068 mil). De tunga lastbilarna som var registrerade i Stockholms län körde i genomsnitt den näst kortaste sträckan jämfört med de andra länen, 3 900 mil. Kortast sträcka av alla tunga lastbilar hade de tunga lastbilarna registrerade i Gotlands län, knappt 3 200 mil.

Den totala körsträckan för de tunga lastbilarna uppdelat per län förändrades inte nämnvärt mellan åren 1999 och 2008. Förutom Östergötlands län, Jönköpings län och Jämtlands län som hade en över 20-procentig ökning så ökade den totala körsträckan för tunga lastbilar obetydligt eller till och med minskade något i de andra länen, såsom Figur 4.30 visar.



Figur 4.30: Totalt trafikarbete (körsträcka) för tunga lastbilar år 1999 respektive 2008.

5 Avslutande kommentarer

Antalet svenska lastbilar i trafik ökar snabbt och det är de lätta lastbilarna som står för i stort sett hela ökningen. Den mängd gods som fraktas med de tunga lastbilarna ökar över tiden, det visar den så kallade Lastbilsundersökningen. Vi har också sett i den här rapporten att de tunga lastbilarna blir allt tyngre i bemärkelsen att andelen riktigt tunga lastbilar ökar snabbt.

Lastbilarna som miljöproblem har visats i rapporten. Det är främst koldioxiden som är ett problem som inte minskar över tiden utan snarare ökar, trots de politiska målsättningar som finns. De som bidrar mest i mängd koldioxid är de tunga lastbilarna, men de lätta lastbilarna har ökat sina utsläpp mångfalt sedan 1990. De lätta lastbilarna blir fler och fler och körs dessutom allt längre sträckor. Även från tunga lastbilar ökar utsläppen över tiden men inte på grund av ökat antal lastbilar utan på grund av allt större andel riktigt tunga lastbilar som också körs längre sträckor.

Kväveoxider är en annan negativ miljökonsekvens av lastbilstrafiken där utvecklingen går åt rätt håll – kväveoxidutsläppen från lastbilar minskar. Det går dock mycket långsamt och stora förhoppningar ställs på ny teknik som ska lösa kväveoxidproblemet bland dieselfordon, såsom katalysatorn gjorde för bensindrivna personbilarna.

I skrivande stund är Sverige inne i en lågkonjunktur och bland de sektorer som drabbas allra hårdast är fordonsindustrin. Nyinvesteringar i både personbilar och lastbilar minskar drastiskt. Under lågkonjunkturen i början av 1990-talet ökade fordonens genomsnittsålder snabbt på grund av drastiskt fall i antal nya fordon. Det är troligt att vi kommer att se en ökad genomsnittsålder på lastbilarna de närmaste åren som följer. Med tanke på framför allt miljön är en föråldring av lastbilsparken ogynnsamt för godstrafiken på väg.

FAKTA OM STATISTIKEN

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. Inom statistikområdet Vägtrafik ingår produkter med fordonsstatistik, vägtrafikskador samt inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar.

Statistiken om lätta och tunga lastbilar som är föremålet för denna rapport baseras på samma datakällor som SIKA:s officiella statistik om fordon, som inkluderar samtliga registreringspliktiga fordonsslag. Den officiella statistiken om fordon grundar sig från och med 1973 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. Officiell statistik om fordon publiceras varje månad och varje helår. Senaste årspubliceringen heter ”Fordon 2008” och har temat yrkestrafik.

Statistiken i denna rapport publiceras för första gången och ingår *inte* i Sveriges officiella statistik. SIKA har dock för avsikt att från och med statistik avseende år 2009 låta statistik om lätta och tunga lastbilar ingå i Sveriges officiella statistik om vägtrafik.

Statistiken över lätta och tunga lastbilar har tagits fram utifrån statistikregistret för fordon på SCB (Fordonsregistret) samt från beräknade körsträckor utifrån lastbilars mätarställningar enligt Svensk Bilprovning AB. Det är exakt samma källor som används för den officiella statistiken om fordon. För beskrivning av metod och kvalitet, hur körsträckor beräknas etcetera hänvisas därför till Fakta om statistiken i ”Fordon 2008”.

Lastbilsundersökningen

Enligt [Förordning EG 1172/98 om statistikrapportering om varutransporter på väg](#):

”En medlemsstat får avstå från att tillämpa den här förordningen på vägmotorfordon för varutransport vars maxlast eller totalvikt understiger ett visst mått. Detta mått får inte överstiga 3,5 tons maxlast eller 6 tons totalvikt för enskilda motorfordon.”

För svensk del har man praktiskt tolkat förordningen som att samtliga lastbilar med maxlastvikt på minst 3 500 kg inkluderas. Detta betyder att de lastbilar som ingår i Lastbilsundersökningen är de som representeras av de skuggade fälten i tabellerna nedan.³⁵ Populationen för Lastbilsundersökningen täcker alltså 84 procent av antalet tunga lastbilar och 95 procent av de tunga lastbilarnas trafikarbete. Lastbilsundersökningen baseras varje år på en enkät till ett stickprov om cirka 12 000 av dessa lastbilars ägare.

Tabell 0.1: Tunga lastbilar efter maxlastvikt och totalvikt, antal i trafik den 31 december år 2008.

	Maxlastvikt < 3 500 kg	Maxlastvikt ≥ 3 500 kg	Alla tunga lastbilar
Totalvikt < 6 000 kg	6 508	1	6 509
Totalvikt ≥ 6 000 kg	5 958	66 845	72 803
Alla tunga lastbilar	12 466	66 846	79 312

Anm: Lastbilarna i de skuggade fälten ingår i populationen för Lastbilsundersökningen.

Tabell 0.2: Tunga lastbilar efter maxlastvikt och totalvikt, körsträckor i miljoner kilometer för fordon som varit i trafik någon gång under år 2008.

	Maxlastvikt < 3 500 kg	Maxlastvikt ≥ 3 500 kg	Alla tunga lastbilar
Totalvikt < 6 000 kg	98	0	98
Totalvikt ≥ 6 000 kg	100	4 131	4 231
Alla tunga lastbilar	198	4 131	4 329

Anm: Lastbilarna i de skuggade fälten ingår i populationen för Lastbilsundersökningen.

³⁵ Lastbilarna i lastbilsundersökningen besvarar en enkät om vilka transporter de utför under en specifik mätvecka. Successivt under året dras stickprov av lastbilar med relevanta egenskaper. Vissa lastbilar som inte kan antas transportera gods (snöröjningsbilar med flera) exkluderas dock. Detta innebär att ingen av populationerna i tabellerna exakt motsvarar populationen för Lastbilsundersökningen. De är dock tänkta att som approximation visa hur stor del av de tunga lastbilarna som täcks in av Lastbilsundersökningen.

DEFINITIONER³⁶

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 bilsrotare.

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 Vägverket 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.

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.

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

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

³⁶ Flertalet av ovanstående definitioner härrör från SFS (2001:559) Lag om vägtrafikdefinitioner.

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

Tjänstevikt: 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.

Bankebilar: Timmerbilar, lastbilar byggda för att transportera timmer.

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), El, 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.

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

EEV: Enhanced Environmental Vehicle är en frivillig nivå på miljöklassning, 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 uppgift om avställningsperioder från Vägverket.

Karosseri: Karossen är höljet på ett fordon av något slag.

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

Övrig trafik: Avser transporter för företagets egen räkning, exempelvis grossister och återförsäljare som distribuerar egna varor till sina kunder. Innehar *inte* trafik tillstånd som krävs för yrkesmässig trafik (se ovan).³⁷

³⁷ SCB har traditionellt kallat denna trafik utan tillstånd för "firmabilstrafik" och så görs i tabellerna i den årliga fordonstatistiken ("Fordon 2008" till exempel). Vi anser dock att det är en missvisande term eftersom den för tankarna till företag eller juridiska ägare. I gruppen av fordon utan tillstånd som vi alltså väljer att kalla "övrig trafik" ingår alla fordon ägda av fysiska personer.

TABELLER MED STATISTIK

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

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

Tabell 1

Lastbilar i trafik efter ägare och totalvikt vid årsskiftet 2008/2009

Lorries in use by owner and permissible maximum weight at the turn of year 2008

Ägarkategori	Lätta lastbilar	Tunga lastbilar			Totalt	
		Därv				
		3 501-16 000 kg	16 001-26 000 kg	26 001+ kg		
Fysiska personer	86 217	4 119	3 571	463	85	90 336
Juridiska personer	344 670	75 193	20 153	24 584	30 456	419 863

Tabell 2

Lastbilar i trafik efter yrkesmässig trafik, övrig trafik och totalvikt vid årsskiftet 2008/2009

Lorries in use, used in transport for reward or other transport by permissible maximum weight at the turn of year 2008

	Lätta Lastbilar	Tunga lastbilar			Totalt	
		Därav				
		3 501-16 000 kg	16 001-26 000 kg	26 001+ kg		
Yrkesmässig trafik	12 976	45 631	5 199	15 167	25 265	58 607
Övrig trafik	417 911	33 681	18 525	9 880	5 276	451 592

Tabell 3

Lastbilar i trafik efter karosseri och totalvikt vid årsskiftet 2008/2009

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

Karosseri	Lätta Lastbilar	Tunga lastbilar			Totalt	
		Därav				
		3 501- 16 000 kg	16 001- 26 000 kg	26 001+ kg		
Flakbilar	145 414	18 127	6 623	5 286	6 218	163 541
Skåpbilar	280 191	26 771	12 946	7 131	6 694	306 962
Bankebilar	0	1 833	3	106	1 724	1 833
Tankbilar	5	2 281	79	692	1 510	2 286
Dragbilar	74	8 089	121	3 920	4 048	8 163
Utbytbara karosserier och containers	318	1 216	289	443	484	1 534
Övrigt karosseri	4 885	20 995	3 663	7 469	9 863	25 880

Tabell 4

Lastbilar i trafik efter drivmedel och totalvikt vid årsskiftet 2008/2009

Lorries in use by fuel and permissible maximum weight at the turn of year 2008

Drivmedel	Lätta Lastbilar	Tunga lastbilar				Totalt
		Därav				
		3 501-16 000 kg	16 001-26 000 kg	26 001+ kg		
Bensin	106 714	1 428	1 411	9	8	108 142
Diesel	320 497	77 462	22 225	24 724	30 513	397 959
El	156	0	0	0	0	156
EtanolHybrid E85	669	2	1	1	0	671
Övriga hybrider	62	11	11	0	0	73
Naturgas/Biogas	2 779	337	48	270	19	3 116
Övrig	10	72	28	43	1	82

Tabell 5

Lastbilar i trafik ägda av juridiska personer, efter ägarens bransch och totalvikt vid årsskiftet 2008/2009

Lorries in use owned by juridical persons, by owner's line of trade and permissible maximum weight at the turn of year 2008

Ägarens näringsgrenstillhörighet enligt SNI 2007	Lätta lastbilar	Tunga lastbilar			Totalt	
		Därav				
		3 501-16 000 kg	16 001-26 000 kg	26 001+ kg		
Jordbruk, skogbruk och fiske	43 446	3 373	1 679	864	830	46 819
Utvinning av mineral	1 032	357	40	80	237	1 389
Tillverkning	30 100	5 326	2 501	1 454	1 371	35 426
Försörjning av el, gas, värme och kyla	2 724	467	306	121	40	3 191
Vattenförsörjning; avloppsrening, avfallshantering och sanering	1 665	3 539	466	1 750	1 323	5 204
Byggverksamhet	112 851	7 693	2 652	2 266	2 775	120 544
Handel; Reperation av motorfordon och motorcyklar	46 373	7 300	3 637	2 032	1 631	53 673
Transport och magasinering	24 926	37 519	4 603	12 568	20 348	62 445
Hotell och restaurangverksamhet	3 672	90	59	23	8	3 762
Informations- och kommunikationsverksamhet	4 726	162	119	35	8	4 888
Finans- och försäkringsverksamhet	1 142	51	22	15	14	1 193
Fastighetsverksamhet	11 366	497	225	162	110	11 863
Verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik	15 347	757	465	173	119	16 104
Uthyrning, fastighetsservice, resetjänster och andra stödtjänster	20 538	1 840	650	564	626	22 378
Offentlig förvaltning och Försvar; obligatorisk socialförsäkring	1 895	1 541	829	509	203	3 436
Utbildning	3 291	1 118	321	554	243	4 409
Vård och omsorg; sociala tjänster	9 001	2 532	929	1 156	447	11 533
Kultur, nöje och fritid	2 702	319	211	90	18	3 021
Annan serviceverksamhet	4 119	204	154	36	14	4 323
Okänd näringsgren	3 754	508	285	132	91	4 262

Tabell 6

Lastbilar i trafik efter totalvikt, årsvis 1999-2008

Lorries in use by permissible maximum weight, by year 1999-2008

Vid slutet av år	Lätta lastbilar	Tunga lastbilar			Totalt	
		Därav				
		3 501-16 000 kg	16 001-26 000 kg	26 001+ kg		
1999	278 383	75 910	27 642	33 282	14 986	354 293
2000	297 207	77 015	27 727	32 336	16 952	374 222
2001	318 586	77 107	27 525	31 087	18 495	395 693
2002	332 777	76 163	26 658	29 759	19 746	408 940
2003	346 405	75 156	25 895	28 419	20 842	421 561
2004	364 505	75 480	25 421	27 807	22 252	439 985
2005	384 776	76 385	25 365	26 915	24 105	461 161
2006	401 111	78 683	25 165	27 032	26 486	479 794
2007	423 920	80 165	24 459	26 526	29 180	504 085
2008	430 887	79 312	23 724	25 047	30 541	510 199

Tabell 7

Lastbilar i trafik efter ägare, årsvis 1999-2008

Lorries in use, by owner, by year 1999-2008

Vid slutet av år	Juridiska personer			Fysiska personer			Totalt
	Alla	Därav		Alla	Därav		
		Lätta	Tunga		Lätta	Tunga	
1999	290 740	218 735	72 005	63 553	59 648	3 905	354 293
2000	306 104	233 187	72 917	68 118	64 020	4 098	374 222
2001	319 437	246 527	72 910	76 256	72 059	4 197	395 693
2002	328 653	256 732	71 921	80 287	76 045	4 242	408 940
2003	336 982	266 117	70 865	84 579	80 288	4 291	421 561
2004	348 511	277 405	71 106	91 474	87 100	4 374	439 985
2005	366 185	294 251	71 934	94 976	90 525	4 451	461 161
2006	385 173	311 089	74 084	94 621	90 022	4 599	479 794
2007	409 088	333 252	75 836	94 997	90 668	4 329	504 085
2008	419 863	344 670	75 193	90 336	86 217	4 119	510 199

Tabell 8

Lastbilar i trafik efter yrkesmässig trafik och övrig trafik, årsvis 1999-2008

Lorries in use, used in transport for reward and other transport, by year 1999-2008

Vid slutet av år	Yrkesmässig trafik			Övrig trafik			Totalt
	Alla	Därav		Alla	Därav		
		Lätta	Tunga		Lätta	Tunga	
1999	49 359	9 125	40 234	304 934	269 258	35 676	354 293
2000	51 209	10 091	41 118	323 013	287 116	35 897	374 222
2001	52 267	10 252	42 015	343 426	308 334	35 092	395 693
2002	51 910	10 584	41 326	357 030	322 193	34 837	408 940
2003	52 243	10 990	41 253	369 318	335 415	33 903	421 561
2004	52 849	11 126	41 723	387 136	353 379	33 757	439 985
2005	53 561	11 422	42 139	407 600	373 354	34 246	461 161
2006	56 969	12 247	44 722	422 825	388 864	33 961	479 794
2007	59 139	12 343	46 796	444 946	411 577	33 369	504 085
2008	58 607	12 976	45 631	451 592	417 911	33 681	510 199

Tabell 9 A

Lätta lastbilar i trafik efter Karosseri, årsvis 1999-2008

Light lorries in use by type of body, by year 1999-2008

Vid slutet av år	Flakbilar	Skåpbilar	Bankebilar	Tankbilar	Dragbilar	Utbytbara karosserier och containere	Övrigt karosseri	Totalt
1999	147 315	127 440	1	3	20	426	3 178	278 383
2000	155 604	137 746	1	3	21	483	3 349	297 207
2001	155 949	158 673	1	4	26	469	3 464	318 586
2002	154 777	173 976	0	3	33	450	3 538	332 777
2003	152 743	189 518	0	3	37	425	3 679	346 405
2004	150 637	209 649	0	5	37	405	3 772	364 505
2005	148 958	231 446	0	5	39	371	3 957	384 776
2006	147 712	248 821	0	5	47	346	4 180	401 111
2007	149 095	269 808	0	5	58	350	4 604	423 920
2008	145 414	280 191	0	5	74	318	4 885	430 887

Tabell 9 B

Tunga lastbilar i trafik efter Karosseri, årsvis 1999-2008

Heavy lorries in use by type of body, by year 1999-2008

Vid slutet av år	Flakbilar	Skåpbilar	Bankebilar	Tankbilar	Dragbilar	Utbytbara karosserier och containere	Övrigt karosseri	Totalt
1999	21 864	26 502	1 513	2 509	6 468	1 708	15 346	75 910
2000	21 465	27 259	1 505	2 476	6 686	1 605	16 019	77 015
2001	20 917	27 525	1 509	2 442	6 622	1 500	16 592	77 107
2002	19 772	27 317	1 532	2 410	6 704	1 403	17 025	76 163
2003	18 999	26 834	1 545	2 374	6 630	1 317	17 457	75 156
2004	18 558	26 768	1 608	2 354	6 940	1 274	17 978	75 480
2005	18 255	27 016	1 714	2 297	7 117	1 274	18 712	76 385
2006	18 568	27 342	1 765	2 333	7 771	1 247	19 657	78 683
2007	18 561	27 246	1 835	2 332	8 310	1 310	20 571	80 165
2008	18 127	26 771	1 833	2 281	8 089	1 216	20 995	79 312

Tabell 10A

Lätta lastbilar i trafik efter drivmedel, årsvis 1999-2008

Light 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	183 972	93 846	274	0	277	0	14	278 383
2000	180 781	115 773	302	0	337	0	14	297 207
2001	174 450	143 375	298	0	374	69	20	318 586
2002	166 250	165 735	293	7	354	118	20	332 777
2003	156 938	188 584	276	16	357	212	22	346 405
2004	147 546	216 033	263	34	342	265	22	364 505
2005	138 437	245 229	241	106	113	637	13	384 776
2006	127 628	271 744	207	224	57	1 240	11	401 111
2007	117 928	303 451	188	412	53	1 879	9	423 920
2008	106 714	320 497	156	669	62	2 779	10	430 887

Tabell 10B

Tunga lastbilar i trafik efter drivmedel, årsvis 1999-2008

Heavy 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	2 253	73 537	4	6	19	0	91	75 910
2000	2 127	74 760	2	3	15	0	108	77 015
2001	2 004	74 946	2	3	12	10	130	77 107
2002	1 879	74 090	2	3	15	39	135	76 163
2003	1 749	73 171	1	3	13	85	134	75 156
2004	1 675	73 547	2	3	12	113	128	75 480
2005	1 657	74 439	0	2	10	192	85	76 385
2006	1 587	76 750	0	3	13	255	75	78 683
2007	1 506	78 267	1	3	14	299	75	80 165
2008	1 428	77 462	0	2	11	337	72	79 312

Tabell 11

Genomsnittlig ålder för lastbilar i trafik efter totalvikt, årsvis 1999-2008

Average age of lorries in use, by permissible maximum weight, by year 1999-2008

Vid slutet av år	Lätta lastbilar	Tunga lastbilar		
		3 501-16 000 kg	16 001-26 000 kg	26 001+ kg
1999	8,57	13,93	8,92	4,63
2000	8,36	14,35	8,99	4,57
2001	8,34	14,7	9,03	4,68
2002	8,27	14,97	8,94	4,83
2003	8,22	15,36	8,97	4,93
2004	8,16	15,72	8,99	5,06
2005	8,07	16,09	9,13	4,99
2006	7,85	16,41	9,34	4,98
2007	7,62	16,59	9,62	4,98
2008	7,51	16,69	9,8	4,92

Tabell 12

Genomsnittlig ålder för lastbilar i trafik efter ägare, årsvis 1999-2008

Average age of lorries in use, by owner, by year 1999-2008

Vid slutet av år	Juridiska personer			Fysiska personer		
	<i>Alla</i>	<i>Lätta</i>	<i>Tunga</i>	<i>Alla</i>	<i>Lätta</i>	<i>Tunga</i>
1999	7,62	7,11	9,18	14,47	13,90	23,10
2000	7,39	6,84	9,16	14,51	13,90	24,00
2001	7,26	6,70	9,16	14,54	13,94	24,75
2002	7,13	6,58	9,08	14,57	13,97	25,25
2003	7,06	6,52	9,08	14,46	13,84	26,00
2004	6,99	6,46	9,08	14,22	13,60	26,62
2005	6,94	6,42	9,09	14,07	13,44	26,97
2006	6,78	6,24	9,05	14,11	13,42	27,57
2007	6,58	6,03	8,98	14,17	13,47	28,95
2008	6,49	5,96	8,89	14,46	13,72	29,86

Tabell 13

Genomsnittlig ålder för lastbilar i trafik efter yrkesmässig trafik och övrig trafik, årsvis 1999-2008*Average age of lorries in use, used in transport for reward or other transport, by year 1999-2008*

Vid slutet av år	Yrkesmässig trafik			Övrig trafik		
	Alla	Lätta	Tunga	Alla	Lätta	Tunga
1999	6,61	5,10	6,95	9,22	8,69	13,22
2000	6,29	4,64	6,70	9,06	8,49	13,67
2001	6,13	4,44	6,54	9,05	8,47	14,17
2002	5,98	4,34	6,40	8,97	8,40	14,23
2003	5,84	4,39	6,22	8,93	8,34	14,71
2004	5,78	4,41	6,14	8,87	8,28	14,99
2005	5,64	4,39	5,97	8,78	8,18	15,26
2006	5,54	4,31	5,87	8,58	7,96	15,74
2007	5,41	4,18	5,73	8,35	7,72	16,12
2008	5,22	3,98	5,57	8,25	7,62	15,96

Tabell 14A

Genomsnittlig ålder för lätta lastbilar i trafik efter karosseri, årsvis 1999-2008

Average age of light lorries in use, by type of body, by year 1999-2008

Vid slutet av år	Flakbilar	Skåpbilar	Bankebilar	Tankbilar	Dragbilar	Utbytbara karosserier och containers	Övrigt karosseri
1999	9,02	7,85	18,00	15,00	10,75	5,56	16,98
2000	8,88	7,58	19,00	6,00	11,19	5,26	16,65
2001	9,04	7,47	20,00	5,50	9,46	6,01	16,58
2002	9,24	7,24	.	6,67	8,36	6,80	16,67
2003	9,42	7,09	.	7,67	8,41	7,69	16,32
2004	9,62	6,97	.	8,80	8,00	8,32	16,15
2005	9,80	6,82	.	6,00	7,72	9,43	15,90
2006	9,78	6,58	.	7,00	7,81	10,26	15,15
2007	9,67	6,38	.	6,80	7,10	11,52	13,93
2008	9,78	6,23	.	7,60	5,49	12,57	13,16

Tabell 14B

Genomsnittlig ålder för tunga lastbilar i trafik efter karosseri, årsvis 1999-2008

Average age of heavy lorries in use, by type of body, by year 1999-2008

Vid slutet av år	Flakbilar	Skåpbilar	Bankebilar	Tankbilar	Dragbilar	Utbytbara karosserier och containers	Övrigt karosseri
1999	12,65	8,96	3,48	7,28	5,49	9,96	10,48
2000	12,97	9,02	3,55	7,17	5,39	10,19	10,37
2001	13,33	9,08	3,44	7,23	5,28	10,45	10,23
2002	13,59	9,07	3,62	7,14	5,18	10,78	10,07
2003	14,03	9,12	3,39	7,05	5,06	11,08	9,96
2004	14,35	9,23	3,23	7,00	5,00	11,78	9,87
2005	14,67	9,28	3,21	6,86	4,93	12,60	9,80
2006	14,84	9,34	3,20	7,15	4,89	12,79	9,66
2007	15,06	9,14	3,19	7,16	4,75	14,92	9,53
2008	15,21	8,94	3,14	7,22	4,68	15,49	9,42

Tabell 15A

Genomsnittlig ålder för lätta lastbilar i trafik efter drivmedel, årsvis 1999-2008

Average age of light lorries in use, by fuel, by year 1999-2008

Vid slutet av år	Bensin	Diesel	Ei	Etanol-hybrid/E85	Övriga hybrider	Naturgas/biogas	Övriga
1999	10,34	5,13	3,52	.	4,28	.	5,64
2000	10,62	4,85	3,95	.	4,48	.	6,64
2001	10,91	5,23	4,67	.	4,01	0,06	4,85
2002	11,25	5,30	4,94	0,00	4,53	0,89	5,70
2003	11,59	5,43	5,70	0,38	5,07	1,16	5,23
2004	12,00	5,56	6,59	0,82	5,87	1,74	4,91
2005	12,40	5,64	7,34	1,90	8,16	2,84	7,77
2006	12,77	5,57	8,13	1,82	9,91	2,13	6,73
2007	13,14	5,52	9,11	1,66	9,13	1,81	12,67
2008	13,63	5,54	10,10	1,72	8,32	1,73	12,70

Tabell 15B

Genomsnittlig ålder för tunga lastbilar i trafik efter drivmedel, årsvis 1999-2008

Average age of heavy lorries in use, by fuel, by year 1999-2008

Vid slutet av år	Bensin	Diesel	Ei	Etanol-hybrid/E85	Övriga hybrider	Naturgas/biogas	Övriga
1999	24,54	9,44	1,75	3,67	25,58	.	10,34
2000	25,86	9,49	2,00	5,00	28,40	.	9,44
2001	27,69	9,54	3,00	6,00	32,50	0,00	8,28
2002	29,18	9,50	4,00	7,00	34,73	0,23	9,33
2003	30,80	9,56	7,00	8,00	40,46	0,54	10,40
2004	32,12	9,60	4,00	9,00	43,33	1,12	11,64
2005	33,69	9,62	.	10,00	52,20	2,84	14,65
2006	34,95	9,63	.	7,33	52,38	2,72	14,19
2007	36,77	9,56	2,00	8,33	55,93	3,15	15,47
2008	38,04	9,48	.	1,00	65,00	3,46	16,65

Tabell 16.1

Totalt antal körda mil med lastbilar¹ efter totalvikt, årsvis 1999-2008

10-kilometers driven by lorries, by permissible maximum weight, by year 1999-2008

Vid slutet av år	Lätta Lastbilar	Tunga lastbilar			Totalt	
		Därav				
		3 501-16 000 kg	16 001-26 000 kg	26 001+ kg		
1999	428 990 205	395 423 965	57 744 700	207 624 305	130 054 960	824 414 170
2000	457 693 058	406 456 617	56 484 849	201 118 978	148 852 790	864 149 675
2001	506 175 214	405 284 600	54 937 233	187 938 442	162 408 925	911 459 814
2002	521 337 684	391 743 623	50 498 765	172 609 146	168 635 712	913 081 307
2003	547 911 044	395 248 103	49 219 904	164 892 116	181 136 083	943 159 147
2004	569 853 465	399 615 025	48 043 339	159 056 928	192 514 758	969 468 490
2005	627 185 329	402 867 864	46 972 971	153 063 101	202 831 792	1 030 053 193
2006	666 604 941	425 211 115	46 776 922	151 562 521	226 871 672	1 091 816 056
2007	723 964 238	440 017 588	46 108 793	146 202 764	247 706 031	1 163 981 826
2008	756 868 302	432 865 038	44 127 092	132 785 949	255 951 997	1 189 733 340

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

Tabell 16.2

Genomsnittlig körsträcka i mil för lastbilar¹ i trafik efter totalvikt, årsvis 1999-2008

Average 10-kilometer driven by lorries, by permissible maximum weight, by year 1999-2008

Vid slutet av år	Lätta Lastbilar	Tunga lastbilar			Alla lastbilar	
		Alla				
		3 501-16 000 kg	16 001-26 000 kg	26 001+ kg		
1999	1 423	4 480	1 752	5 291	8 091	2 115
2000	1 438	4 588	1 754	5 276	8 146	2 124
2001	1 481	4 597	1 750	5 110	8 120	2 119
2002	1 592	4 831	1 808	5 301	8 185	2 234
2003	1 587	4 867	1 797	5 207	8 180	2 212
2004	1 611	5 000	1 831	5 256	8 219	2 235
2005	1 672	5 006	1 815	5 230	8 009	2 262
2006	1 681	5 195	1 832	5 274	8 227	2 282
2007	1 698	5 274	1 857	5 171	8 168	2 283
2008	1 716	5 117	1 827	4 823	7 775	2 263

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

Tabell 17.1

Totalt antal körda mil med Lastbilar¹ efter ägare, årsvis 1999-2008

10-kilometers driven by lorries, by owner, by year 1999-2008

Vid slutet av år	Juridiska personer			Fysiska personer			Totalt
	Därav			Därav			
	Lätta	Tunga		Lätta	Tunga		
1999	745 325 242	356 001 762	389 323 480	79 088 928	72 988 443	6 100 485	824 414 170
2000	781 752 398	380 904 054	400 848 344	82 397 277	76 789 004	5 608 273	864 149 675
2001	815 751 547	415 961 794	399 789 752	95 708 267	90 213 420	5 494 848	911 459 814
2002	813 367 395	426 893 852	386 473 544	99 713 912	94 443 832	5 270 080	913 081 307
2003	837 689 117	447 418 805	390 270 311	105 470 031	100 492 239	4 977 792	943 159 147
2004	851 815 597	457 466 822	394 348 775	117 652 893	112 386 643	5 266 250	969 468 490
2005	896 741 119	499 369 065	397 372 055	133 312 074	127 816 265	5 495 809	1 030 053 193
2006	957 195 655	536 536 364	420 659 291	134 620 401	130 068 577	4 551 823	1 091 816 056
2007	1 025 428 940	589 852 107	435 576 832	138 552 886	134 112 131	4 440 755	1 163 981 826
2008	1 057 709 322	628 748 375	428 960 947	132 024 019	128 119 927	3 904 092	1 189 733 340

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

Tabell 17.2

Genomsnittlig körsträcka för lastbilar¹ efter ägare, årsvis 1999-2008

Average 10-kilometers driven by lorries, by owner, by year 1999-2008

Vid slutet av år	Juridiska personer			Fysiska personer			Totalt
	Alla	Lätta	Tunga	Alla	Lätta	Tunga	
	1999	2 387	1 543	4 771	1 020	1 030	
2000	2 396	1 560	4 885	1 023	1 038	858	2 124
2001	2 381	1 595	4 885	1 096	1 113	868	2 119
2002	2 491	1 702	5 110	1 213	1 231	965	2 234
2003	2 473	1 701	5 152	1 202	1 221	913	2 212
2004	2 499	1 718	5 289	1 268	1 286	982	2 235
2005	2 511	1 772	5 281	1 355	1 372	1 053	2 262
2006	2 535	1 783	5 488	1 334	1 359	875	2 282
2007	2 526	1 802	5 543	1 333	1 354	915	2 283
2008	2 496	1 830	5 353	1 294	1 314	874	2 263

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

Tabell 18.1

Totalt antal körda mil med Lastbilar¹ efter yrkesmässig trafik och övrig trafik, årsvis 1999-2008

10-kilometers driven by lorries, used in transport for reward or other transport, by year 1999-2008

Vid slutet av år	Yrkesmässig trafik			Övrig trafik			Totalt
	Därav			Därav			
	Lätta	Tunga		Lätta	Tunga		
1999	321 145 919	26 226 582	294 919 337	503 268 251	402 763 623	100 504 629	824 414 170
2000	332 395 769	27 091 636	305 304 134	531 753 905	430 601 422	101 152 484	864 149 675
2001	332 838 612	25 285 883	307 552 729	578 621 203	480 889 332	97 731 871	911 459 814
2002	327 192 157	24 395 312	302 796 845	585 889 151	496 942 372	88 946 779	913 081 307
2003	332 618 612	25 722 758	306 895 854	610 540 535	522 188 286	88 352 249	943 159 147
2004	335 311 977	24 605 775	310 706 202	634 156 512	545 247 690	88 908 823	969 468 490
2005	339 568 339	25 883 278	313 685 061	690 484 854	601 302 051	89 182 803	1 030 053 193
2006	369 074 102	27 982 760	341 091 343	722 741 953	638 622 181	84 119 772	1 091 816 056
2007	384 501 431	28 823 419	355 678 011	779 480 396	695 140 819	84 339 576	1 163 981 826
2008	371 361 043	30 832 865	340 528 178	818 372 297	726 035 437	92 336 860	1 189 733 340

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

Tabell 18.2

Genomsnittlig körsträcka för Lastbilar¹ efter yrkesmässig trafik och övrig trafik, årsvis 1999-2008

Average 10-kilometers driven by lorries, used in transport for reward or other transport, by year 1999-2008

Vid slutet av år	Yrkesmässig trafik			Övrig trafik			Totalt
	Alla	Lätta	Tunga	Alla	Lätta	Tunga	
	1999	6 310	2 863	7 066	1 485	1 377	
2000	6 321	2 689	7 182	1 501	1 398	2 195	2 124
2001	6 234	2 490	7 114	1 536	1 450	2 175	2 119
2002	6 282	2 372	7 243	1 643	1 566	2 264	2 234
2003	6 274	2 401	7 256	1 635	1 561	2 271	2 212
2004	6 363	2 354	7 355	1 664	1 588	2 360	2 235
2005	6 353	2 397	7 355	1 718	1 651	2 358	2 262
2006	6 524	2 404	7 592	1 713	1 659	2 278	2 282
2007	6 516	2 429	7 544	1 729	1 677	2 324	2 283
2008	6 172	2 420	7 180	1 758	1 695	2 484	2 263

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

Tabell 19A1

Totalt antal körda mil med lätta lastbilar¹ efter Karosseri, årsvis 1999-2008

10-kilometers driven by light lorries, by type of body, by year 1999-2008

Vid slutet av år	Flakbilar	Skåpbilar	Bankebilar	Tankbilar	Dragbilar	Utbytbara karosserier och containers	Övrigt karosseri	Totalt
1999	208 981 232	215 917 468	1 932	4 284	24 268	1 070 072	2 990 950	428 990 205
2000	218 637 190	234 624 421	0	3 692	27 490	1 167 531	3 232 734	457 693 058
2001	229 326 548	272 108 921	0	7 217	30 715	1 120 113	3 581 700	506 175 214
2002	221 134 821	295 686 390	0	7 231	41 101	1 004 876	3 463 265	521 337 684
2003	217 275 198	326 074 012	0	5 150	56 897	926 889	3 572 898	547 911 045
2004	209 446 506	355 965 600	0	7 550	56 049	749 755	3 628 005	569 853 465
2005	205 501 932	417 134 333	0	5 484	57 580	637 153	3 848 849	627 185 329
2006	207 371 934	454 230 685	0	9 676	67 972	603 400	4 321 274	666 604 942
2007	216 175 041	502 307 714	0	9 309	105 082	530 592	4 836 500	723 964 238
2008	217 558 302	533 192 208	0	6 563	122 470	458 882	5 529 877	756 868 302

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

Tabell 19A2

Genomsnittlig körsträcka för lätta lastbilar¹ efter Karosseri, årsvis 1999-2008

Average 10-kilometers driven by light lorries, by type of body, by year 1999-2008

Vid slutet av år	Flakbilar	Skåpbilar	Bankebilar	Tankbilar	Dragbilar	Utbytbara karosserier och containers	Övrigt karosseri	Totalt
1999	1 369	1 487	1 932	1 428	1 348	2 438	928	1 423
2000	1 368	1 519	.	1 231	1 309	2 335	962	1 438
2001	1 422	1 541	.	1 804	1 280	2 314	1 025	1 481
2002	1 502	1 672	.	1 808	1 468	2 305	1 149	1 592
2003	1 485	1 670	.	1 717	1 580	2 171	1 117	1 587
2004	1 509	1 684	.	1 510	1 515	2 037	1 143	1 611
2005	1 523	1 765	.	1 097	1 439	1 902	1 153	1 672
2006	1 514	1 777	.	1 935	1 446	1 874	1 194	1 681
2007	1 528	1 791	.	1 862	1 751	1 643	1 166	1 698
2008	1 546	1 805	.	1 313	1 633	1 509	1 226	1 716

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

Tabell 19B.1

Totalt antal körda mil med tunga lastbilar¹ efter Karosseri, årsvis 1999-2008

10-kilometers driven by heavy lorries, by type of body, by year 1999-2008

Vid slutet av år	Flakbilar	Skåpbilar	Bankebilar	Tankbilar	Dragbilar	Utbytbara karosserier och containers	Övrigt karosseri	Totalt
1999	87 956 895	130 252 366	20 868 225	16 890 120	68 139 861	9 927 748	61 388 751	395 423 965
2000	85 150 351	134 898 383	21 547 066	16 847 914	72 249 189	9 771 674	65 992 040	406 456 617
2001	80 770 491	135 170 623	22 205 812	16 679 012	72 492 789	8 793 037	69 172 838	405 284 601
2002	74 098 326	130 612 152	22 003 414	16 065 346	70 809 788	7 899 107	70 255 492	391 743 623
2003	70 464 071	131 722 932	23 293 948	16 223 453	72 638 271	7 582 964	73 322 465	395 248 103
2004	67 914 948	133 513 938	24 063 067	15 953 889	74 136 010	7 171 316	76 861 857	399 615 024
2005	66 537 803	130 346 746	24 992 318	15 698 147	75 596 420	7 023 203	82 673 227	402 867 864
2006	68 031 908	139 593 142	26 352 273	15 919 547	80 840 409	6 891 762	87 582 074	425 211 115
2007	68 474 964	142 635 860	26 490 984	15 746 086	87 244 906	6 697 762	92 727 026	440 017 588
2008	65 657 230	140 972 682	25 901 964	14 971 957	85 568 663	6 162 185	93 630 358	432 865 039

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

Tabell 19B.2

Genomsnittlig körsträcka för tunga Lastbilar¹ efter Karosseri, årsvis 1999-2008

Average 10-kilometers driven by heavy lorries, by type of body, by year 1999-2008

Vid slutet av år	Flakbilar	Skåpbilar	Bankebilar	Tankbilar	Dragbilar	Utbytbara karosserier och containers	Övrigt karosseri	Totalt
1999	3 432	4 118	11 619	5 869	8 747	5 034	3 701	4 480
2000	3 441	4 204	12 098	5 979	9 002	5 228	3 821	4 588
2001	3 391	4 189	12 350	6 070	9 001	5 151	3 892	4 597
2002	3 576	4 372	13 425	6 327	9 494	5 363	4 039	4 831
2003	3 488	4 417	13 907	6 420	9 618	5 340	4 072	4 867
2004	3 569	4 553	13 845	6 449	9 669	5 392	4 186	5 000
2005	3 587	4 421	13 539	6 487	9 580	5 457	4 354	5 006
2006	3 678	4 716	13 848	6 527	9 735	5 536	4 410	5 195
2007	3 702	4 835	13 655	6 499	9 662	5 371	4 459	5 274
2008	3 556	4 807	12 880	6 244	9 116	5 076	4 295	5 117

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

Tabell 20A.1

Totalt antal körda mil med lätta lastbilar¹ efter drivmedel, årsvis 1999-2008

10-kilometers driven by light lorries, by fuel, by year 1999-2008

Vid slutet av år	Bensin	Diesel	EI	Etanol- hybrid/E85	Övriga hybrider	Naturgas/ biogas	Övriga	Totalt
1999	244 078 594	184 356 968	168 719	0	369 339	0	16 583	428 990 204
2000	227 928 118	229 059 846	221 516	0	462 832	0	20 746	457 693 058
2001	217 134 942	288 135 591	246 795	0	589 223	38 971	29 692	506 175 214
2002	192 077 961	328 202 036	232 386	5 321	594 194	192 045	33 741	521 337 684
2003	180 296 601	366 520 719	225 822	17 386	524 597	292 258	33 661	547 911 045
2004	163 401 124	405 303 802	150 105	39 436	480 322	447 049	31 627	569 853 465
2005	150 251 323	475 674 980	119 892	156 389	147 267	815 592	19 887	627 185 330
2006	134 881 979	529 867 318	104 478	271 492	75 664	1 388 175	15 835	666 604 941
2007	127 162 054	593 691 474	76 777	470 415	70 804	2 475 905	16 809	723 964 238
2008	115 426 235	636 845 325	79 871	725 591	87 523	3 691 359	12 399	756 868 302

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

Tabell 20A.2

Genomsnittlig körsträcka för lätta lastbilar¹ efter drivmedel, årsvis 1999-2008

Average 10-kilometers driven by light lorries, by fuel, by year 1999-2008

Vid slutet av år	Bensin	Diesel	EI	Etanol- hybrid/E85	Övriga hybrider	Naturgas/ biogas	Övriga	Totalt
1999	1 217	1 837	627	.	1 248	.	1 185	1 423
2000	1 169	1 868	772	.	1 349	.	1 596	1 438
2001	1 142	1 908	891	.	1 499	565	1 485	1 481
2002	1 194	1 977	874	760	1 651	1 627	1 687	1 592
2003	1 173	1 922	957	1 087	1 453	1 359	1 683	1 587
2004	1 173	1 898	711	1 160	1 506	1 681	1 506	1 611
2005	1 161	1 945	645	1 475	1 339	1 344	1 657	1 672
2006	1 122	1 929	604	1 212	1 182	1 155	1 584	1 681
2007	1 113	1 917	499	1 131	1 124	1 308	1 528	1 698
2008	1 100	1 915	587	1 065	1 347	1 338	1 240	1 716

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

Tabell 20B.1

Totalt antal körda mil med tunga lastbilar¹ efter drivmedel, årsvis 1999-2008

10-kilometers driven by heavy lorries, by fuel, by year 1999-2008

Vid slutet av år	Bensin	Diesel	EL	Etanol-hybrid/E85	Övriga hybrider	Naturgas/biogas	Övriga	Totalt
1999	1 757 132	393 486 527	14 614	14 092	6 101	0	145 500	395 423 966
2000	1 601 549	404 662 777	1 195	5 528	7 877	0	177 691	406 456 617
2001	1 300 727	403 765 448	1 035	5 689	5 456	2 777	203 469	405 284 600
2002	1 045 370	390 415 062	997	6 143	7 005	45 389	223 660	391 743 624
2003	1 025 347	393 858 890	4 070	5 299	5 259	130 424	218 814	395 248 103
2004	938 113	398 267 138	1 354	5 216	4 568	195 998	202 638	399 615 024
2005	918 042	401 445 556	16 232	4 913	1 869	371 998	109 255	402 867 864
2006	753 393	423 812 157	3 846	6 319	8 726	518 711	107 963	425 211 114
2007	806 482	438 286 850	0	6 221	8 682	801 901	107 452	440 017 588
2008	816 572	431 222 846	0	70	996	737 537	87 018	432 865 038

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

Tabell 20B.2

Genomsnittlig körsträcka för tunga lastbilar¹ efter drivmedel, årsvis 1999-2008

Average 10-kilometers driven by heavy lorries, by fuel, by year 1999-2008

Vid slutet av år	Bensin	Diesel	EL	Etanol-hybrid/E85	Övriga hybrider	Naturgas/biogas	Övriga	Totalt
1999	840	4 571	2 923	2 349	381	.	1 842	4 480
2000	834	4 675	598	1 843	656	.	1 832	4 588
2001	758	4 678	345	1 896	546	278	1 710	4 597
2002	780	4 906	498	2 048	778	1 164	1 895	4 831
2003	818	4 939	2 035	1 766	877	1 553	1 808	4 867
2004	834	5 069	677	1 739	1 142	1 766	1 778	5 000
2005	891	5 071	16 232	1 638	934	1 958	1 497	5 006
2006	754	5 264	3 846	2 106	2 181	2 034	1 611	5 195
2007	836	5 339	.	2 074	4 341	2 682	1 580	5 274
2008	913	5 177	.	35	332	2 202	1 427	5 117

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

Tabell 21

Lastbilar i trafik efter län och totalvikt vid årsskiftet 2008/2009

Lorries in use, by county and permissible maximum weight at the turn of year 2008

Län	Lätta Lastbilar	Tunga lastbilar			Totalt	
		Därav				
		3 501-16 000 kg	16 001-26 000 kg	26 001+ kg		
Stockholms län	94 852	12 686	4 541	4 369	3 776	107 538
Uppsala län	13 339	2 313	770	636	907	15 652
Södermanlands län	12 322	1 773	544	560	669	14 095
Östergötlands län	18 578	3 821	1 338	1 061	1 422	22 399
Jönköpings län	15 590	3 407	756	1 098	1 553	18 997
Kronobergs län	8 503	2 040	437	551	1 052	10 543
Kalmar län	11 517	2 162	503	688	971	13 679
Gotlands län	4 094	602	212	199	191	4 696
Blekinge län	6 164	996	271	306	419	7 160
Skåne län	51 341	11 805	3 307	4 258	4 240	63 146
Hallands län	14 825	2 844	700	915	1 229	17 669
Västra Götalands län	65 435	12 850	3 842	4 038	4 970	78 285
Värmlands län	12 736	2 534	747	713	1 074	15 270
Örebro län	13 064	2 589	735	883	971	15 653
Västmanlands län	10 426	1 812	517	554	741	12 238
Dalarnas län	16 024	2 918	959	877	1 082	18 942
Gävleborgs län	14 838	2 568	817	680	1 071	17 406
Västernorrlands län	11 872	2 499	743	698	1 058	14 371
Jämtlands län	8 572	1 685	525	424	736	10 257
Västerbottens län	11 761	2 587	646	744	1 197	14 348
Norrbottnens län	14 938	2 814	809	793	1 212	17 752
Okänt län	96	7	5	2	0	103

Tabell 22

Lastbilar i trafik efter län och ägare vid årsskiftet 2008/2009

Lorries in use, by county and owner at the turn of year 2008

Län	Juridiska personer			Fysiska personer			Totalt
	Därav			Därav			
	Lätta	Tunga		Lätta	Tunga		
Stockholms län	10 501	9 972	529	97 037	84 880	12 157	107 538
Uppsala län	3 287	3 114	173	12 365	10 225	2 140	15 652
Södermanlands län	3 228	3 086	142	10 867	9 236	1 631	14 095
Östergötlands län	4 359	4 173	186	18 040	14 405	3 635	22 399
Jönköpings län	3 404	3 267	137	15 593	12 323	3 270	18 997
Kronobergs län	1 752	1 684	68	8 791	6 819	1 972	10 543
Kalmar län	2 828	2 707	121	10 851	8 810	2 041	13 679
Gotlands län	1 129	1 092	37	3 567	3 002	565	4 696
Blekinge län	1 518	1 467	51	5 642	4 697	945	7 160
Skåne län	9 501	9 074	427	53 645	42 267	11 378	63 146
Hallands län	3 273	3 155	118	14 396	11 670	2 726	17 669
Västra Götalands län	14 250	13 598	652	64 035	51 837	12 198	78 285
Värmlands län	3 696	3 520	176	11 574	9 216	2 358	15 270
Örebro län	3 447	3 289	158	12 206	9 775	2 431	15 653
Västmanlands län	2 489	2 381	108	9 749	8 045	1 704	12 238
Dalarnas län	4 654	4 438	216	14 288	11 586	2 702	18 942
Gävleborgs län	3 791	3 611	180	13 615	11 227	2 388	17 406
Västernorrlands län	3 301	3 115	186	11 070	8 757	2 313	14 371
Jämtlands län	2 077	1 974	103	8 180	6 598	1 582	10 257
Västerbottens län	3 187	3 048	139	11 161	8 713	2 448	14 348
Norrbottnens län	4 563	4 358	205	13 189	10 580	2 609	17 752
Okänt län	101	94	7	2	2	0	103

Tabell 23

Lastbilar i trafik efter län och yrkesmässig trafik eller övrig trafik vid årsskiftet 2008/2009

Lorries in use, by county and transport for reward or other transport at the turn of year 2008

Län	Yrkesmässig trafik			Övrig trafik			Totalt
	Därav		Tunga	Därav		Tunga	
	Lätta	Tunga		Lätta	Tunga		
Stockholms län	11 989	4 994	6 995	95 549	89 858	5 691	107 538
Uppsala län	1 639	342	1 297	14 013	12 997	1 016	15 652
Södermanlands län	1 294	282	1 012	12 801	12 040	761	14 095
Östergötlands län	3 024	681	2 343	19 375	17 897	1 478	22 399
Jönköpings län	2 461	385	2 076	16 536	15 205	1 331	18 997
Kronobergs län	1 579	248	1 331	8 964	8 255	709	10 543
Kalmar län	1 548	244	1 304	12 131	11 273	858	13 679
Gotlands län	332	57	275	4 364	4 037	327	4 696
Blekinge län	632	99	533	6 528	6 065	463	7 160
Skåne län	8 836	1 265	7 571	54 310	50 076	4 234	63 146
Hallands län	2 090	300	1 790	15 579	14 525	1 054	17 669
Västra Götalands län	9 096	1 770	7 326	69 189	63 665	5 524	78 285
Värmlands län	1 647	266	1 381	13 623	12 470	1 153	15 270
Örebro län	1 742	329	1 413	13 911	12 735	1 176	15 653
Västmanlands län	1 329	319	1 010	10 909	10 107	802	12 238
Dalarnas län	1 744	295	1 449	17 198	15 729	1 469	18 942
Gävleborgs län	1 643	246	1 397	15 763	14 592	1 171	17 406
Västernorrlands län	1 714	310	1 404	12 657	11 562	1 095	14 371
Jämtlands län	952	120	832	9 305	8 452	853	10 257
Västerbottens län	1 634	222	1 412	12 714	11 539	1 175	14 348
Norrbottnens län	1 681	202	1 479	16 071	14 736	1 335	17 752
Okänt län	1	0	1	102	96	6	103

Tabell 24A

Lätta lastbilar i trafik efter län och karosseri vid årsskiftet 2008/2009

Light lorries in use, by county and type of body at the turn of year 2008

Län	Flakbilar	Skåpbilar	Bankebilar	Tankbilar	Dragbilar	Utbytbara karosserier och containers	Övrigt karosseri	Totalt
Stockholms län	21 355	72 472	0	3	17	36	969	94 852
Uppsala län	4 699	8 450	0	0	1	8	181	13 339
Södermanlands län	4 635	7 540	0	0	1	11	135	12 322
Östergötlands län	6 996	11 350	0	0	1	9	222	18 578
Jönköpings län	5 993	9 424	0	0	0	4	169	15 590
Kronobergs län	3 152	5 237	0	0	3	6	105	8 503
Kalmar län	4 504	6 881	0	0	5	10	117	11 517
Gotlands län	1 873	2 157	0	0	0	5	59	4 094
Blekinge län	2 459	3 638	0	0	1	8	58	6 164
Skåne län	16 824	33 829	0	0	15	44	629	51 341
Hallands län	5 221	9 408	0	0	2	26	168	14 825
Västra Götalands län	22 038	42 581	0	0	13	86	717	65 435
Värmlands län	4 899	7 667	0	0	5	8	157	12 736
Örebro län	4 632	8 296	0	0	1	10	125	13 064
Västmanlands län	3 540	6 740	0	0	2	6	138	10 426
Dalarnas län	6 765	9 074	0	1	1	10	173	16 024
Gävleborgs län	5 922	8 714	0	0	4	5	193	14 838
Västernorrlands län	4 836	6 864	0	1	1	12	158	11 872
Jämtlands län	3 947	4 495	0	0	0	3	127	8 572
Västerbottens län	4 640	6 986	0	0	0	6	129	11 761
Norrbottnens län	6 445	8 333	0	0	1	5	154	14 938
Okänt län	39	55	0	0	0	0	2	96

Tabell 24B

Tunga lastbilar i trafik efter län och karosseri vid årsskiftet 2008/2009

Heavy lorries in use, by county and type of body at the turn of year 2008

Län	Flakbilar	Skåpbilar	Bankebilar	Tankbilar	Dragbilar	Utbytbara karosserier och containers	Övrigt karosseri	Totalt
Stockholms län	2 802	5 258	26	458	745	146	3 251	12 686
Uppsala län	624	796	53	33	83	29	695	2 313
Södermanlands län	447	548	43	32	163	21	519	1 773
Östergötlands län	1 134	1 101	78	140	243	60	1 065	3 821
Jönköpings län	674	1 344	96	45	367	38	843	3 407
Kronobergs län	400	719	111	31	229	27	523	2 040
Kalmar län	456	712	90	86	180	13	625	2 162
Gotlands län	169	165	5	18	51	8	186	602
Blekinge län	284	262	15	28	105	25	277	996
Skåne län	2 122	4 096	55	364	1 951	99	3 118	11 805
Hallands län	557	944	56	73	524	35	655	2 844
Västra Götalands län	2 630	4 281	144	430	1 800	274	3 291	12 850
Värmlands län	655	703	120	79	245	49	683	2 534
Örebro län	582	949	73	48	248	45	644	2 589
Västmanlands län	461	612	30	32	135	33	509	1 812
Dalarnas län	804	913	117	54	178	57	795	2 918
Gävleborgs län	643	757	169	72	184	34	709	2 568
Västernorrlands län	713	636	142	80	196	78	654	2 499
Jämtlands län	465	495	108	46	89	23	459	1 685
Västerbottens län	674	809	149	50	167	46	692	2 587
Norrbottnens län	829	669	153	82	206	76	799	2 814
Okänt län	2	2	0	0	0	0	3	7

Tabell 25A

Lätta lastbilar i trafik efter län och drivmedel vid årsskiftet 2008/2009

Laght lorries in use, by county and fuel at the turn of year 2008

Län	Bensin	Diesel	El	Etanol- hybrid/E85	Övriga hybrider	Naturgas/ biogas	Övriga	Totalt
Stockholms län	24 642	68 827	49	393	19	921	1	94 852
Uppsala län	3 297	9 996	4	24	0	18	0	13 339
Södermanlands län	3 457	8 783	1	15	0	66	0	12 322
Östergötlands län	4 565	13 870	1	24	5	112	1	18 578
Jönköpings län	3 903	11 582	0	5	1	98	1	15 590
Kronobergs län	1 920	6 561	4	3	0	15	0	8 503
Kalmar län	3 009	8 485	6	2	0	15	0	11 517
Gotlands län	1 519	2 572	3	0	0	0	0	4 094
Blekinge län	2 005	4 132	1	3	0	23	0	6 164
Skåne län	13 142	37 783	32	36	14	332	2	51 341
Hallands län	3 381	11 340	9	9	3	83	0	14 825
Västra Götalands län	14 276	50 149	23	59	11	912	5	65 435
Värmlands län	2 980	9 738	4	10	2	2	0	12 736
Örebro län	3 484	9 484	12	9	1	74	0	13 064
Västmanlands län	2 792	7 568	1	8	0	57	0	10 426
Dalarnas län	4 466	11 546	1	9	0	2	0	16 024
Gävleborgs län	4 202	10 609	0	13	2	12	0	14 838
Västernorrlands län	2 819	9 025	3	22	1	2	0	11 872
Jämtlands län	2 092	6 455	1	9	1	14	0	8 572
Västerbottens län	2 403	9 346	1	6	1	4	0	11 761
Norrbottnens län	2 316	12 594	0	10	1	17	0	14 938
Okänt län	44	52	0	0	0	0	0	96

Tabell 25B

Tunga lastbilar i trafik efter län och drivmedel vid årsskiftet 2008/2009

Heavy lorries in use, by county and fuel at the turn of year 2008

Län	Bensin	Diesel	EL	Etanol- hybrid/E85	Övriga hybrider	Naturgas/ biogas	Övriga	Totalt
Stockholms län	274	12 282	0	2	2	107	19	12 686
Uppsala län	39	2 272	0	0	1	1	0	2 313
Södermanlands län	36	1 731	0	0	0	6	0	1 773
Östergötlands län	73	3 734	0	0	0	13	1	3 821
Jönköpings län	47	3 348	0	0	0	11	1	3 407
Kronobergs län	34	2 003	0	0	1	1	1	2 040
Kalmar län	39	2 121	0	0	0	0	2	2 162
Gotlands län	13	589	0	0	0	0	0	602
Blekinge län	14	982	0	0	0	0	0	996
Skåne län	156	11 522	0	0	2	107	18	11 805
Hallands län	42	2 799	0	0	0	3	0	2 844
Västra Götalands län	240	12 524	0	0	0	65	21	12 850
Värmlands län	56	2 476	0	0	1	0	1	2 534
Örebro län	53	2 531	0	0	0	5	0	2 589
Västmanlands län	34	1 764	0	0	0	12	2	1 812
Dalarnas län	73	2 842	0	0	2	0	1	2 918
Gävleborgs län	46	2 522	0	0	0	0	0	2 568
Västernorrlands län	54	2 444	0	0	0	0	1	2 499
Jämtlands län	42	1 640	0	0	0	3	0	1 685
Västerbottens län	25	2 557	0	0	0	3	2	2 587
Norrbottnens län	38	2 772	0	0	2	0	2	2 814
Okänt län	0	7	0	0	0	0	0	7

Tabell 26

Genomsnittlig ålder för lastbilar i trafik efter län, år 2008

Average age of lorries in use, by county, year 2008

Län	Lätta lastbilar	Tunga lastbilar	Alla lastbilar
Stockholms län	5,54	8,41	5,88
Uppsala län	7,91	11,59	8,45
Södermanlands län	8,14	11,55	8,57
Östergötlands län	7,82	10,61	8,30
Jönköpings län	7,55	8,63	7,74
Kronobergs län	7,62	8,12	7,72
Kalmar län	8,43	9,93	8,67
Gotlands län	12,00	15,74	12,48
Blekinge län	8,37	11,00	8,74
Skåne län	7,09	8,11	7,28
Hallands län	7,40	8,79	7,62
Västra Götalands län	7,19	9,37	7,55
Värmlands län	8,72	11,61	9,20
Örebro län	8,27	11,05	8,73
Västmanlands län	7,90	10,81	8,33
Dalarnas län	9,67	12,73	10,14
Gävleborgs län	8,87	12,08	9,34
Västernorrlands län	9,14	12,79	9,77
Jämtlands län	9,88	12,96	10,39
Västerbottens län	9,45	11,39	9,80
Norrbottnens län	9,61	13,85	10,28
Okänt län	12,43	20,43	12,97

Tabell 27

Total antal körda mil och genomsnittlig körsträcka för lastbilar¹ efter län, år 2008

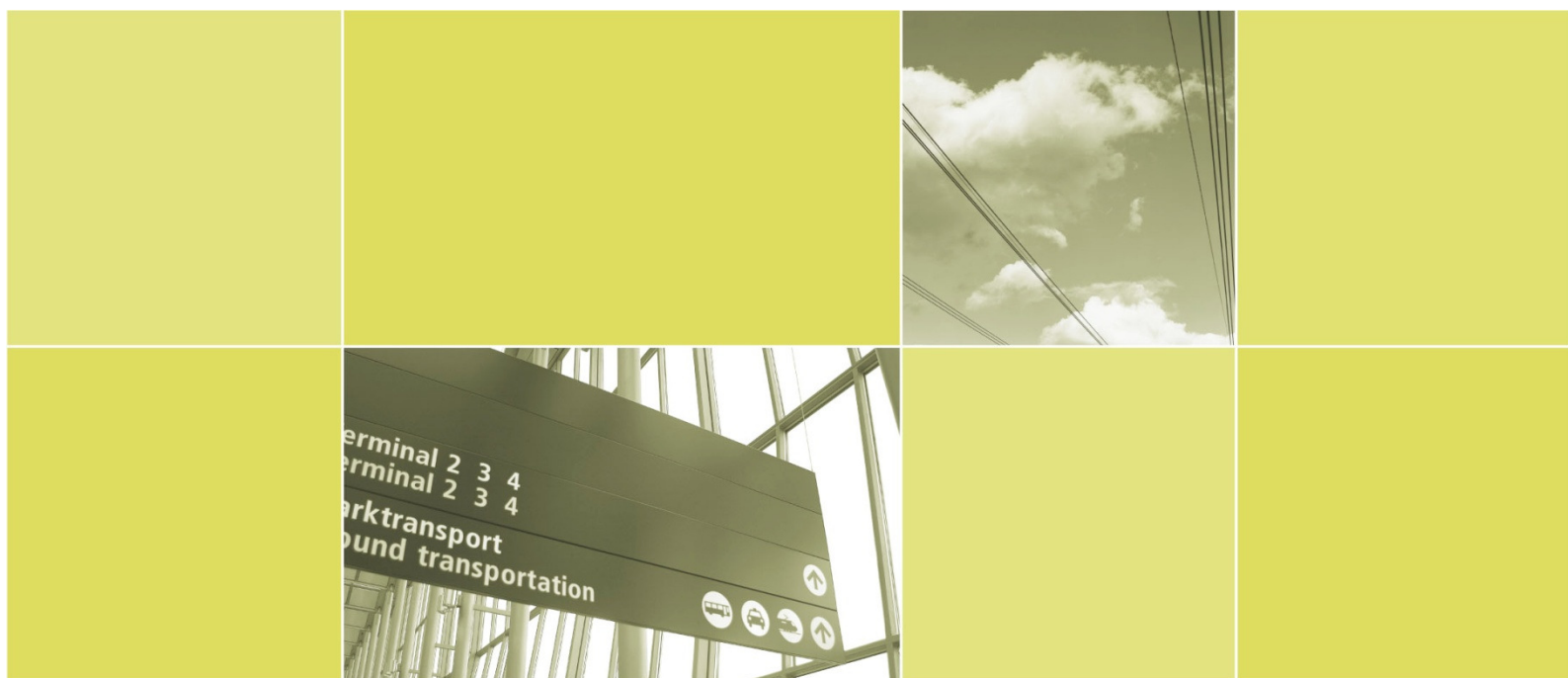
10-kilometers driven and average 10-kilometer driven by lorries, by county, year 2008

Län	Lätta Lastbilar		Tunga lastbilar		Alla lastbilar	
	Total körsträcka	Genomsnittlig körsträcka	Total körsträcka	Genomsnittlig körsträcka	Total körsträcka	Genomsnittlig körsträcka
Stockholms län	175 983 356	1 866	51 540 341	3 917	227 523 697	2 117
Uppsala län	23 761 687	1 736	10 984 737	4 428	34 746 425	2 149
Södermanlands län	20 973 592	1 670	8 795 210	4 762	29 768 801	2 066
Östergötlands län	31 621 099	1 652	18 983 414	4 761	50 604 513	2 188
Jönköpings län	26 847 351	1 662	22 629 546	6 148	49 476 896	2 494
Kronobergs län	15 417 453	1 713	15 477 131	7 051	30 894 584	2 759
Kalmar län	19 094 341	1 600	13 561 527	5 899	32 655 868	2 295
Gotlands län	5 737 816	1 404	1 979 321	3 177	7 717 137	1 639
Blekinge län	9 911 590	1 542	5 844 538	5 493	15 756 128	2 103
Skåne län	90 419 923	1 735	76 218 550	6 068	166 638 473	2 576
Hallands län	25 947 105	1 703	18 463 137	5 745	44 410 242	2 407
Västra Götalands län	118 245 868	1 733	70 058 873	5 148	188 304 742	2 301
Värmlands län	21 608 430	1 647	14 018 304	5 156	35 626 734	2 249
Örebro län	22 396 548	1 632	14 572 563	5 255	36 969 111	2 241
Västmanlands län	18 138 354	1 692	9 356 464	4 625	27 494 819	2 158
Dalarnas län	25 728 055	1 570	14 432 380	4 534	40 160 435	2 052
Gävleborgs län	24 413 630	1 625	14 382 469	5 202	38 796 099	2 181
Västernorrlands län	19 975 915	1 631	13 586 799	5 008	33 562 714	2 244
Jämtlands län	14 596 342	1 660	9 136 332	5 020	23 732 675	2 236
Västerbottens län	20 196 483	1 623	15 218 544	5 389	35 415 027	2 319
Norrbottens län	25 718 251	1 641	13 617 248	4 462	39 335 499	2 101
Okänt län	135 113	1 501	7 611	1 269	142 724	1 487

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

SIKA är en myndighet som arbetar inom transport- och kommunikationsområdet. Våra huvudsakliga uppgifter är att göra analyser, nulägesbeskrivningar och andra utredningar åt regeringen, att utveckla prognos- och planeringsmetoder och att ansvara för den officiella statistiken.

Utredningarna publiceras i serierna *SIKA Rapport* och *SIKA PM*. Statistiken publiceras i serien *SIKA Statistik*. Samtliga publikationer finns tillgängliga på SIKA:s webbplats 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

