

FORDON 2009

TEMA MOTORCYKLAR, MOPEDER  
OCH TERRÄNGSKOTRAR

09



SIKA Statistik

# Fordon 2009

Statens institut för kommunikationsanalys

Ansvarig utgivare: Eva Pettersson  
ISSN 1404-854X  
ISSN 1653-1825

*För information kontakta:*

Statistikansvarig myndighet: Statens institut för kommunikationsanalys, SIKÄ

Kontaktperson: Anette Myhr

Telefon: 063-14 00 00, fax: 063-14 00 10

E-post: [sika@sika-institute.se](mailto:sika@sika-institute.se)

Webbadress: [www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se)

Utgivningsdatum: 2010-03-30

## Förord

Personbilar i trafik passerade 4,3 miljoner under 2009 och totalt fanns det vid årsskiftet 2009/2010 närmare 6,7 miljoner fordon i trafik. I föreliggande årsrapport, FORDON 2009, presenteras bland annat fordonsparken och nyregistreringar, hur vägtrafiken påverkar vår omgivning och effekter av politiska beslut. Vår ambition är att rapporten ska vara intressant för en bred skara användare.

SIKA är statistikansvarig myndighet med ansvar för bland annat statistik om svenska fordon. För tredje året publiceras all årlig fordonsstatistik samlad i en publikation. Årets tema är ”Motorcyklar, mopeder och terrängskotrar”. Dessa tre fordonskategorier har snabbt ökat i omfattning och popularitet. Antalet motorcyklar har fördubblats på knappt 15 år. Mopeder klass I, som introducerades i slutet av 1990-talet, finns det numera drygt 200 000 av. Terrängskotrar har ökat med nästa 50 procent de senaste tio åren. I kapitel två beskriver vi utvecklingen av såväl antalet fordon och nyregistreringar som påverkan på miljön och säkerhetsfrågor.

Rapporten innehåller även en omfattande tabellbilaga med officiell statistik. Samma tabeller som finns i bilagan går att hitta i elektroniskt format på SIKA:s hemsida [www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se). Där finns också viss statistik för län och kommuner som endast publiceras i digitalt format. På SIKA:s hemsida publiceras också löpande månadsstatistik över nyregistrerade fordon. Från och med 2009 inkluderar månadsstatistiken nyregistrerade bilar per drivmedel för varje kommun och län.

Projektledare för Fordon 2009 har varit Anette Myhr. Uppgifterna som statistiken baseras på är Statistikregistret för fordon på Statistiska centralbyrån, SCB. Årsbokens tabeller med officiell statistik är framtagna av Inge Karlsson och Annika Johansson, SCB, på uppdrag av SIKA. Vi tackar för mycket gott samarbete.

Östersund i mars 2010

Eva Pettersson  
Statistikchef

# Innehåll

<b>1</b>	<b>INLEDNING .....</b>	<b>5</b>
1.1	Fordonsåret 2009 .....	6
<b>2</b>	<b>MOTORCYKLAR, MOPEDER OCH TERRÄNGSKOTRAR.....</b>	<b>11</b>
2.1	Motorcyklar .....	11
2.2	Mopeders .....	16
2.3	Terrängskotrar.....	19
<b>3</b>	<b>MILJÖ OCH KLIMAT.....</b>	<b>25</b>
3.1	Utsläpp.....	27
3.2	EU .....	30
3.3	Styrmedel.....	33
3.4	Bränslen .....	34
<b>4</b>	<b>PERSONBILAR.....</b>	<b>39</b>
4.1	Personbilsparkens sammansättning .....	41
4.2	Körsträckor .....	46
4.3	Personbilar i Sverige och EU.....	47
	<b>TABELLFÖRTECKNING.....</b>	<b>51</b>
	<b>TABELLER MED OFFICIELL STATISTIK.....</b>	<b>54</b>
	<b>DEFINITIONER .....</b>	<b>101</b>
	<b>FAKTA OM STATISTIKEN .....</b>	<b>105</b>
	Fordonsregistret.....	105
	Körsträckor .....	106
	Körkort .....	107
	<b>ENGELSK ORDLISTA – ENGLISH LIST OF TERMS .....</b>	<b>109</b>
	Svenska.....	109
	English.....	109

# 1 Inledning

Sveriges registreringspliktiga<sup>1</sup> fordonsflotta består av en mängd olika fordon. Dels har vi personbil, lastbil och buss som man kanske främst tänker på när det gäller fordon. Dessa står för 72 procent av alla fordon i trafik. Sen finns även motorcyklar, mopeder klass I, traktorer, terrängskotrar, släpvagnar samt de udda fordonslagen motorredskap, terrängvagn och terrängsläp. Alla dessa fordon påverkar vår omgivning och bidrar med utsläpp, olyckor, trängsel och buller.

I denna upplaga av fordonsårsboken har vi valt att sätta fokus motorcyklar, mopeder och terrängskotrar, knappt 9 procent av fordonen i trafik. Fordon som i mångt och mycket förknippas med fritidsändamål men som till stor del också används som nyttofordon.

De senaste tio åren har antalet motorcyklar i Sverige ökat från 275 300 stycken till 464 600 stycken. Mopeder klass I introducerades i slutet av 1998 och det finns nu 217 000 stycken. Terrängskotrar har ökat från 232 600 stycken till 336 300 stycken. Med hjälp av Vägtrafikregistret och andra källor presenterar vi statistik, regler, definitioner och beskrivningar om dessa fordon i kapitel 2. Precis som tidigare innerhåller även årsboken ett allmänt miljökapitel och ett kapitel om personbilsparken.

Antal fordon i trafik och antal nyregistreringar under 2009 jämfört med året innan visas i Tabell 1.1. Utifrån statistiken i denna årsbok framgår att antalet fordon är fler än någonsin även om nyregistreringarna minskade för alla fordonsslag under 2009 jämfört med året innan. Det är tydligt att den svenska fordonsmarknaden påverkats av lågkonjunkturen.

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

---

<sup>1</sup> Enligt lagen om Vägtrafikregister (2001:558). Icke registreringspliktiga fordon inkluderar mopeder klass II, militära fordon som tillhör staten och fordon som enbart används inom inhägnat område där ingen registreringsplikt föreligger.

**Tabell 1.1: Sammanfattning av fordonsåret 2009, jämfört med året innan.**

	I trafik			Nyregistreringar		
	2008	2009	Utveckling procent	2008	2009	Utveckling procent
Personbilar	4 278 995	4 300 752	0,5	276 344	228 528	-17,3
Lastbilar	510 199	514 576	0,9	48 016	34 230	-28,7
Bussar	13 474	13 407	-0,5	1 262	1 225	-2,9
Motorcyklar	269 298	277 626	3,1	21 052	15 509	-26,3
Mopeders klass I	92 808	91 677	-1,2	31 480	21 636	-31,3
Traktorer	322 065	320 681	-0,4	4 563	3 725	-18,4
Terrängskotrar	191 823	202 587	0,0	13 672	13 531	-1,0
Släpvagnar	925 684	947 561	2,4	48 278	38 092	-21,1
<b>Totalt</b>	<b>6 604 346</b>	<b>6 668 867</b>	<b>0,8</b>	<b>444 667</b>	<b>356 476</b>	<b>-19,8</b>

Basen i årsboken utgörs av en tabellbilaga med officiell statistik över samtliga fordonslag, bestånden, nyregistreringar, avregistreringar, körkortsinnehav samt viss regional och internationell statistik. I nästa avsnitt sammanfattas det gångna året.

## 1.1 Fordonsåret 2009

Fordonsåret 2009 har präglats av lågkonjunkturen som började i slutet av 2008 och fortsatte under 2009. Detta syns främst på antalet nyregistreringar som minskade för alla fordonslag, minskningen totalt var 19,8 procent. Antalet fordon i trafik ökade med 0,8 procent. Den genomsnittliga körsträckan för personbilar minskade med drygt 4 procent och för lastbilar minskade den med drygt 2 procent, medan den för bussar ökade med nästan 3 procent.

### Personbilar

Vid årsskiftet 2009/2010 hade antal personbilar i trafik passerat 4,3 miljoner, en marginell ökning med årsskiftet 2008/2009. Vid årsskiftet fanns det 461 personbilar per 1 000 invånare i Sverige. Nyregistreringarna under 2009 minskade med 17 procent. Inte sedan 1996 har så få nya personbilar registrerats i Sverige. Antalet nyregistrerade dieselbilar var för första gången fler än antalet bensinbilar. Dieselbilar stod för 40 procent av nyregistreringarna under 2009, bensinbilar för 38 procent och bilar med alternativa drivmedel för 22 procent. På grund av personbilsparkens storlek tar det tid att förändra sammansättningen och bensinbilar dominerar därför fortfarande. Andelen dieselbilar i trafik uppgick till 11 procent och andelen alternativt drivna bilar i trafik uppgick till 5 procent 2009.

En svensk personbil i trafik var vid årsskiftet 9,6 år, en liten ökning jämfört med tidigare år. Orsaken till detta är dels minskat antal nyregistreringar och dels minskat antal skrotade bilar. Under 2009 skrotades 125 000 personbilar, den lägsta siffran på närmare 25 år.

Den genomsnittliga körsträckan för personbilar ägda av fysiska personer har minskat från 1 359 mil år 2008 till 1 345 mil år 2009. För personbilar ägda av juridiska personer minskade medelkörsträckan från 2 148 mil till 1 877 mil. De bilar som var registrerade i Stockholms län hade längst genomsnittlig körsträcka och de som var registrerade på Gotland hade den kortaste körsträckan.



## Lastbilar

Lastbilsparken består av 515 000 lastbilar i trafik. Av dessa är 436 000 lätta lastbilar, det vill säga lastbilar med en totalvikt på max 3,5 ton, och 78 000 är tunga lastbilar. Beståndet av lätta lastbilar har de senaste tio åren ökat med nästan 50 procent samtidigt som beståndet av tunga lastbilar har varit relativt konstant. Antalet nyregistrerade lastbilar minskade under 2009 jämfört med 2008. Nyregistreringar av lätta lastbilar minskade med 30 procent och nyregistreringar av tunga lastbilar minskade med 22 procent.

De svenska lastbilarna drivs framförallt av diesel. Andelen dieseldrivna lastbilar bland de tunga lastbilarna är 98 procent. Bland de lätta lastbilarna är andelen diesellastbilar 76 procent och andelen bensindrivna lastbilar 23 procent. De få lastbilar som kan drivas med ett alternativt drivmedel går främst på naturgas/biogas.

Firmabilstrafik, det vill säga transporter för företags egen räkning, dominerar i lastbilsparken. Lätta lastbilar i firmabilstrafik utgjorde 82 procent av den totala lastbilsparken 2008. Tillstånd för yrkesmässig trafik har 59 000 lastbilar varav 78 procent är tunga lastbilar.

Den genomsnittliga körsträckan för lastbilar 2009 var 2 212 mil. Den lastbilstyp som hade längst genomsnittlig körsträcka var så kallade bankebilar (timmerlastbilar), 13 161 mil. De lastbilar som var registrerade i Kronobergs län hade längst genomsnittlig körsträcka av samtliga län och de som var registrerade på Gotland hade den kortaste körsträckan.

## Bussar

Antalet bussar i trafik var vid årsskiftet 2009/2010 13 407 stycken en minskning med 67 stycken jämfört med föregående årsskifte. Under 2009 nyregistrerades 1 225 bussar.

År 2009 drevs 87 procent av bussparken med diesel, 12 procent drevs med alternativt drivmedel vilket var mer än dubbelt så många som för tio år sedan. De vanligaste alternativa drivmedlen är etanol och naturgas/biogas.

Bussparkens medelkörsträcka år 2009 var 5 941 mil, en ökning med knappt 3 procent jämfört med 2008. Bussar i Jämtlands län hade längst genomsnittlig körsträcka på 7 000 mil, vilket är 18 procent längre än i riket. Det är framförallt bussar för mellan 51 och 70 passagerare som har längst genomsnittliga körsträckor.

## Motorcyklar

Den senaste tioårsperioden har antalet motorcyklar i trafik fördubblats, vid årsskiftet 2009/2010 fanns 278 000 motorcyklar i trafik, en ökning med 3 procent jämfört med föregående årsskifte. Antalet avställda motorcyklar var 187 000 stycken. Det nyregistrerades 15 500 motorcyklar under 2009, det är det lägsta antalet på 10 år.

## Mopeder klass I

Beståndet av mopeder klass I var vid årsskiftet 91 700 stycken i trafik och 125 600 stycken avställda. Under 2009 nyregistrerades det 21 600 stycken vilket motsvarar en minskning på 31 procent jämfört med föregående år. Drygt 60 procent av mopederna i trafik ägs av personer i åldrarna 31-60 år.

## Traktorer

Vid årsskiftet 2009/2010 fanns det drygt 320 000 traktorer i trafik. En tredjedel av traktorerna återfinns i hushållssektorn. Det traktortätaste länet är Gotlands län med 102 traktorer i trafik per 1 000 invånare.

Åtta av tio traktorer är 15 år eller äldre. Bara drygt 5 procent av traktorerna är högst tre år gamla.

## Terrängskotrar

Terrängskotrar är ett samlingsnamn för tre- och fyrhjulingar samt snöskotrar. Antalet terrängskotrar ökar stadigt och vid årsskiftet fanns det 203 000 fordon i trafik. Andelen terrängskotrar som ägs av juridiska personer är 60 procent. Under 2009 nyregistrerades 13 500 terrängskotrar, av dessa var cirka 55 procent snöskotrar och cirka 45 procent terränghjulningar.

## Släpvagnar

Nyregistreringar av släpvagnar minskade med 21 procent under 2009 jämfört med 2008. Antalet nyregistrerade släpvagnar har minskat för samtliga släpvagnstyper, till exempel så minskade nyregistreringar av husvagnar med 26 procent. Släpvagnsbeståndet som helhet ökade med drygt 2 procent mellan 2008 och 2009, även om antalet husvagnar och påhängsvagnar i trafik minskade.

## Körkort

78 procent av Sveriges befolkning hade körkort för personbil år 2009. Den åldersgrupp med högst andel körkortsinnehav är 45-64 år, här är andelen körkortsinnehavare 87 procent. I åldern 18-24 år är andelen körkortsinnehav högst i Västerbottens län (70 procent) och lägst i Stockholms län (40 procent). Totalt sett är körkortsinnehavet högst i Hallands län, 85 procent.

I slutet av 2009 hade 648 535 personer körkort för tung lastbil och 193 150 personer hade körkort för buss. 37 procent av befolkningen hade motorcykelkörkort.

## Internationellt

Sverige har tidigare haft en mycket låg andel av nyregistrerade dieslbilar jämfört med övriga Europa men så är inte fallet längre. Dieslbilar stod för 40 procent av nyregistreringarna i Sverige jämfört med snittet i EU-15 som är 45 procent år 2009. Den nyregistrerade svenska personbilen är också tyngre, genomsnittet 2008 var 1 488 kilo jämfört med snittet för EU-27 på 1 375 kilo. I Sverige släppte

nyregistrerade personbilar 2008 i genomsnitt ut 174 gram koldioxid per kilometer. Utsläppen från en ny genomsnittsbil i EU-27 länderna var 154 gram koldioxid per kilometer. Den genomsnittliga biltätheten 2007 var 464 personbilar per 1 000 invånare i EU-27 och för Sverige 463 personbilar per 1 000 invånare.



## 2 Motorcyklar, mopeder och terrängskotrar

På våra vägar rullar inte enbart personbilar, lastbilar och bussar utan också en mängd andra fordon som motorcyklar, mopeder och terrängskotrar. Dessa fordon är i grund och botten nyttofordon men har mer och mer kommit att förknippas med nöje och fritid. Dessa fordon påverkar också vår omgivning både positivt och negativt.

Motorcyklar har fördelar jämför med bilen, de tar mindre plats, är lätta att parkera och kan köras i köer och trängsel. De är dessutom befriade från trängselskatt. Mopeder har ökat tillgängligheten för en stor grupp människor i vårt samhälle, ungdomar mellan 15-18 år. Terrängskotrar ökar tillgängligheten till naturen för äldre och handikappade.

De negativa effekterna är att dessa fordon också bidrar med utsläpp, de är en stor bullerkälla i trafiken och det händer även med dessa fordon olyckor. Förare på motorcyklar, mopeder och terrängskotrar tillhör de mest utsatta trafikanterna. Inom EU stod förare och passagerare på motorcyklar och mopeder för 18 procent av dödsfallen 2008.<sup>2</sup> Det är därför extra viktigt att deras fordon är i trafiksäkert skick. Besiktningresultat visar att motorcyklisterna generellt håller sina fordon i bättre skick än vad övriga fordonsägare gör.<sup>3</sup>

I detta kapitel av årsboken ska vi beskriva motorcyklar, mopeder och terrängskotrar lite utförligare. Hur många fordon finns det, vem äger dem, olycksrisken och miljöpåverkan.

### 2.1 Motorcyklar

Motorcyklar kan ha två, tre eller fyra hjul och delas in i lätta och tunga motorcyklar. Stora, tunga motorcyklar passar bra för längre resor medan en mindre gör sig bäst vid kortare resor, inte minst vid arbetsresor och inom städer.

Lätt motorcykel – motorcykel vars motor har en slagvolym på högst 125 cm<sup>3</sup> och en effekt på högst 11 kW.

Tung motorcykel – motorcykel vars motor har en slagvolym som överstiger 125 cm<sup>3</sup> eller en effekt som överstiger 11 kW.

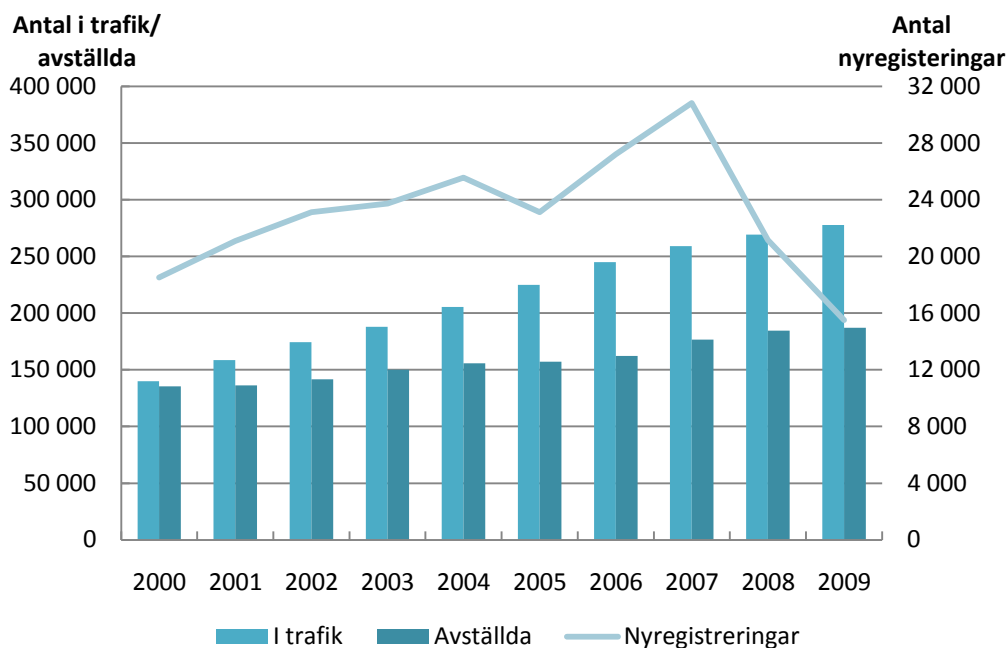
<sup>2</sup> CARE 2008,

[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/statistics/care\\_reports\\_graphics/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/care_reports_graphics/index_en.htm)

<sup>3</sup> "Motorcyklar Resultat från kontrollbesiktningar 2004", Bilprovningen.

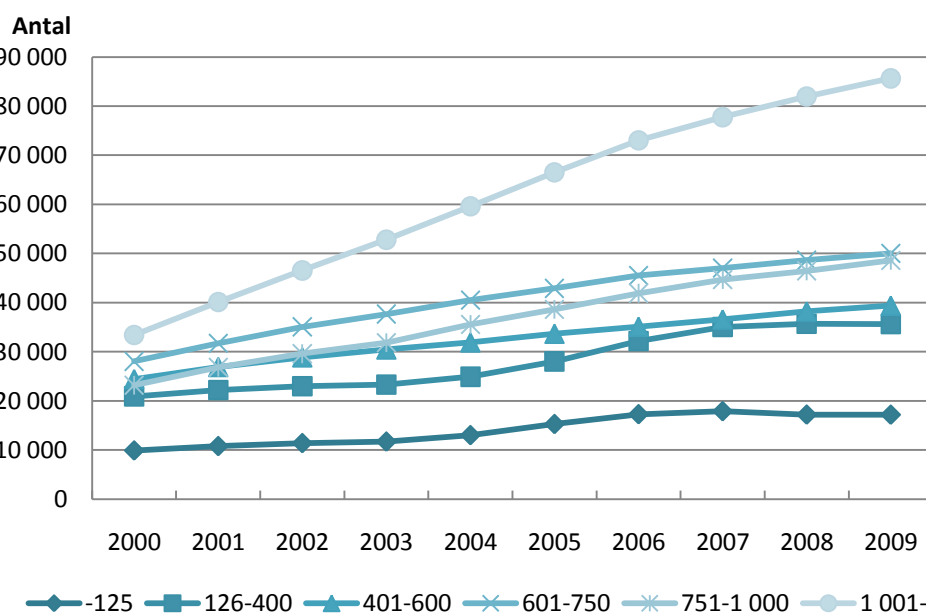
Vid årsskiftet 2009/2010 fanns det 277 626 motorcyklar i trafik och 186 987 avställda, fler än någonsin som Figur 2.1 visar. Motorcyklar är som mest aktiva under sommarhalvåret, antalet motorcyklar i trafik var vid halvårsskiftet 2009 drygt 8 procent fler än vid årsskiftet. Antalet nyregistrerade fordon har halverats på två år, från 30 823 stycken 2007 till 15 509 stycken 2009. Figur 2.2 visar att det är främst de riktigt tunga motorcyklarna som har ökat i antal. Medelåldern på en motorcykel i trafik var vid årsskiftet 2009/2010 14,6 år.

**Figur 2.1 Antal motorcyklar i trafik, avställda och nyregistreringar, 2000-2009.**



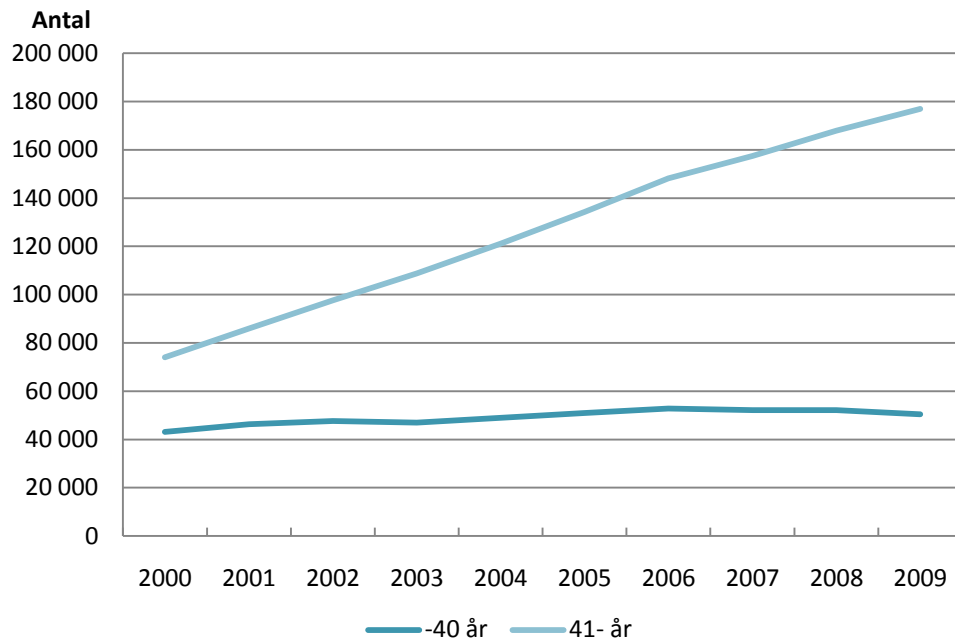
Anm. Antal i trafik/avställda vänster y-axel, nyregistreringar höger y-axel.

**Figur 2.2 Antal motorcyklar i trafik fördelade efter cylindervolym, 2000-2009.**



Av antalet motorcyklar i trafik vid årsskiftet 2009/2010 ägdes 202 365 stycken av män, 25 101 av kvinnor och 50 160 av juridiska personer. Av de motorcyklar som ägs av fysiska personer så är det främst personer över 40 år som har ökat sitt ägande, som visas i Figur 2.3. Gotland och Dalarna är de motorcykeltätaste länen med 42 motorcyklar i trafik per 1 000 invånare.

**Figur 2.3 Antalet motorcyklar i trafik efter ägarens ålder, 2000-2009.**



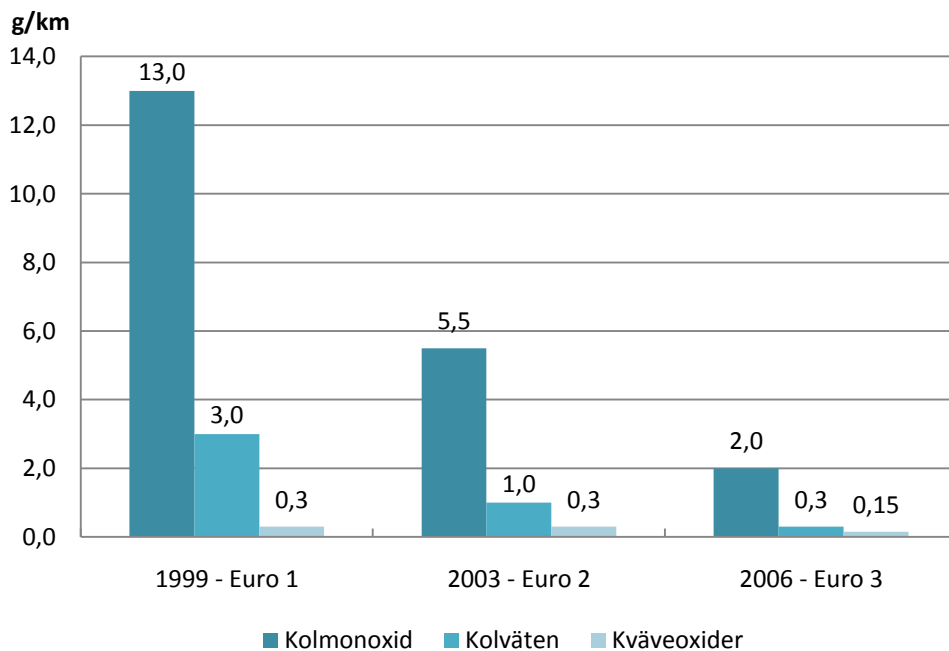
För att få köra motorcykel behövs ett körkort med behörighet A. 1976 infördes separat körkort för motorcykel, tidigare ingick denna behörighet i körkortet för personbil. Körkort för lätt motorcykel, behörighet A1 kan man ta när man fyller 16 år. För att få köra tung motorcykel med begränsad effekt<sup>4</sup> måste man ha fyllt 18 år och för tung motorcykel med obegränsad effekt<sup>5</sup> 21 år eller ha haft körkort med behörighet A begränsad effekt i minst två år.

Dagens motorcyklar släpper ut mindre föroreningar än tidigare och numera släpper inte en motorcykel ut mer avgaser än en bil. Medan bilar har haft avgaskrav på sig under många år, kom de första kraven på avgasrening för motorcyklar så sent som 1999 genom Euro I. Kraven skärptes 2003 genom Euro 2 och från 1 januari 2007 får endast nya motorcyklar som svarar mot kraven i Euro 3 föras ut på marknaden. Se Figur 2.4.

<sup>4</sup> Motorcykel som har en effekt av högst 25 kW och ett förhållande mellan effekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,16 kW/kg.

<sup>5</sup> Motorcykel som har högre effekt än 25 kW eller ett förhållande mellan effekt och tjänstevikt som överstiger 0,16 kW/kg.

**Figur 2.4 Gränsvärden för utsläpp av kolmonoxid (CO), kolväten (HC) och kväveoxider (NO<sub>x</sub>) för motorcyklar.**



Källa: "The motorcycle industry in Europe", ACEM

Motorcyklister är oskyddade trafikanter och risken att dödas är 39 gånger högre när man färdas på motorcykel än i bil.<sup>6</sup> Säkerheten på motorcykel är en kombination av teknik, körsätt och miljö. Hjälmvång infördes 1975. När det gäller teknik så är ABS, antispinn och antisladd, som är standardutrustning på en ny personbil inte särskilt förekommande på dagens motorcyklar men bara de senaste åren har utvecklingen inom detta område tagit fart. Vägverket tillsammans med sex andra myndigheter har tagit fram en strategi för säkrare motorcykel- och mopedtrafik<sup>7</sup>, syftet är att halvera antalet dödade och minska allvarligt skadade med 25 procent till år 2020.

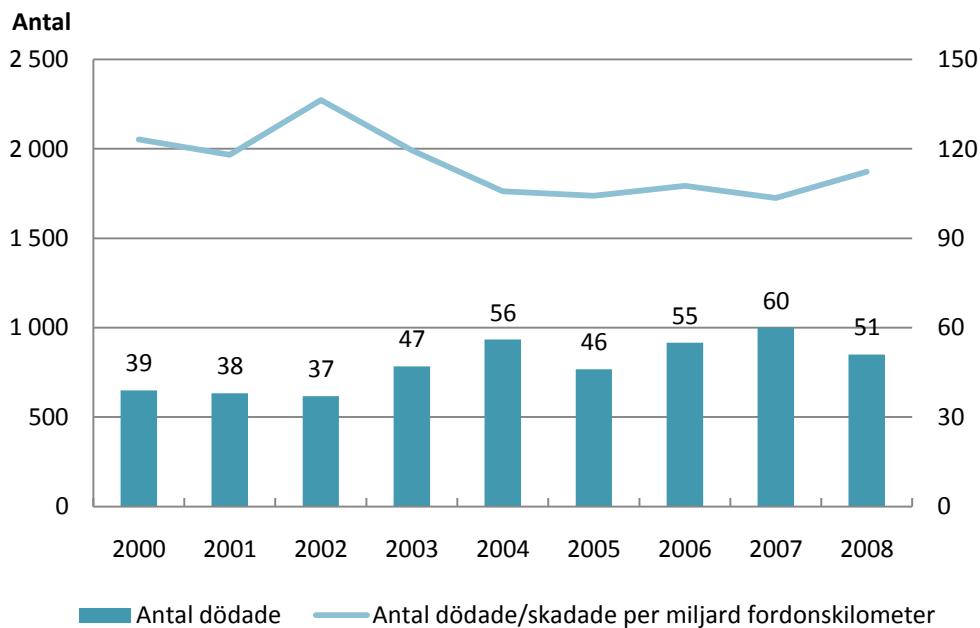
Under 2008 minskade antalet omkomna och svårt skadade motorcyklister. Under 2008 minskade trafikarbetet för motorcyklar med 5 procent samtidigt som antalet lindrigt skadade ökade med 10 procent, vilket innebar att antalet dödade och skadade per miljarder fordonskilometer ökade, se Figur 2.5. Under 2008 omkom 51 motorcyklister, 341 skadades svårt och 898 skadades lindrigt. Av dessa var 1 129 stycken män, det vill säga 87,5 procent. Inom tätbebyggt område omkom eller skadades svårt 162 motorcyklister, motsvarande antal i ej tätbebyggt område var 230 stycken. Singelolyckor med motorcykel svarar för 45 procent av antalet döda eller svårt skadade.

<sup>6</sup>"Vägfrikaskador 2008", SIKa Statistik 2009:23.

<sup>7</sup> Vägverket, <http://www.vv.se/Trafiken/Motorcykel-och-moped1/strategi---handlingsplan/>



**Figur 2.5 Antal dödade respektive antal dödade och skadade per miljard fordonskilometer, 2000-2008.**

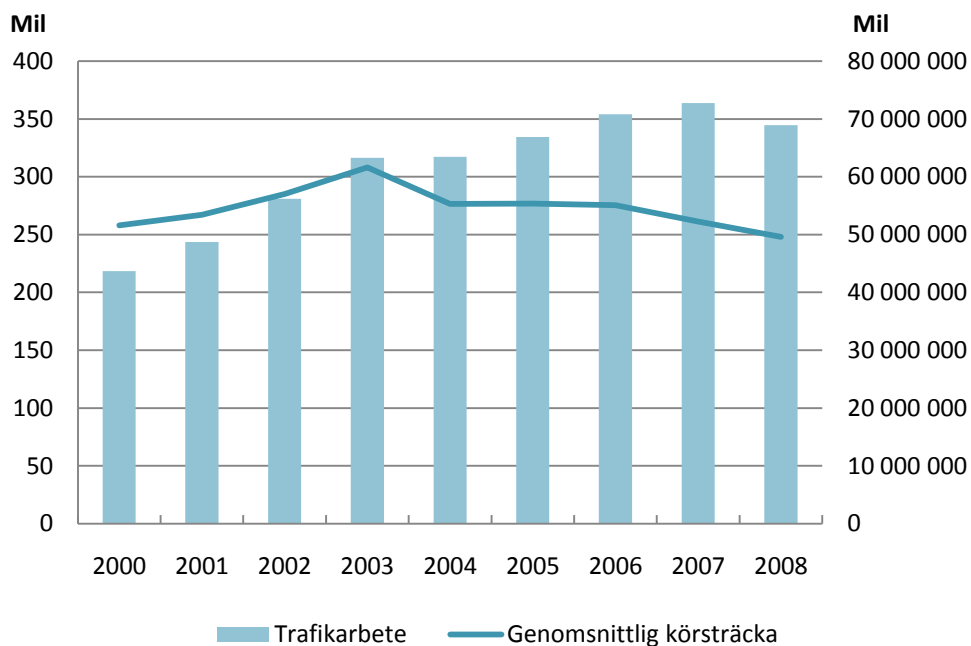


Anm. Antal dödade och skadade per miljard fordonskilometer vänster y-axel, antal dödade höger y-axel.

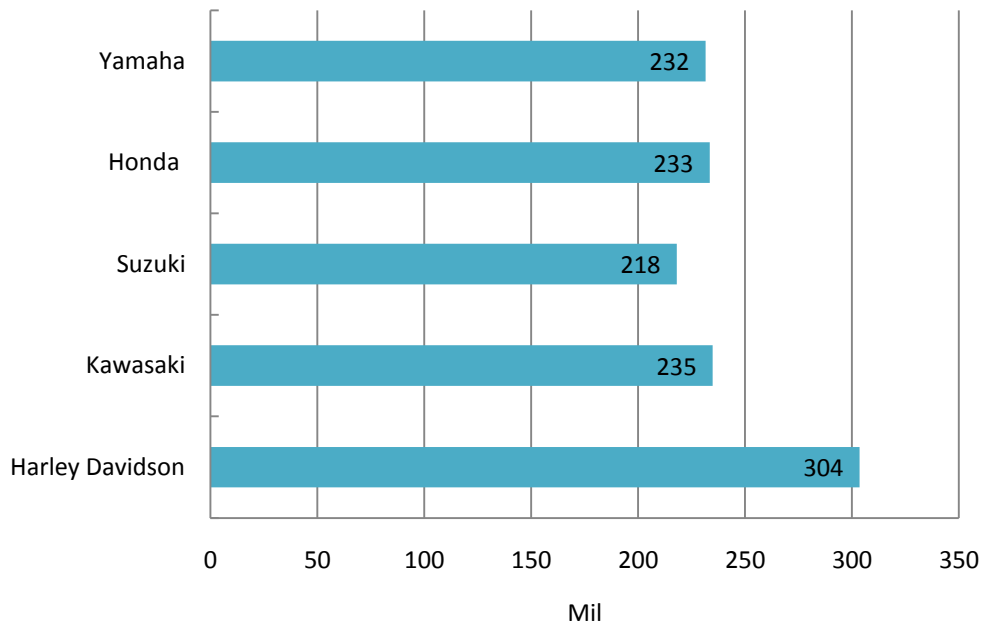
Källa: "Vägfrafikskador 2008", SIKA Statistik 2009:23

De svenskregistrerade motorcyklarnas trafikarbete har stadigt ökat, utom 2008 då det minskade med 5 procent jämfört med föregående år, se Figur 2.6. Den genomsnittliga körsträckan har minskat sedan 2003 detta beror på att även om trafikarbetet har ökat så har antalet motorcyklar ökat ännu mer. De fem största fabrikatens genomsnittliga körsträckor visas i Figur 2.7.

**Figur 2.6 Trafikarbete respektive genomsnittlig körsträcka i mil, 2000-2008.**



Anm. Genomsnittlig körsträcka vänster y-axel, trafikarbete höger y-axel.

**Figur 2.7 Genomsnittlig körsträck i mil för de fem störst fabrikaten, år 2008.**

## 2.2 Mopeder

Precis som motorcyklar kan mopeder ha två, tre eller fyra hjul. I Sverige delas mopederna in i två klasser: moped klass I, den så kallade EU-mopeden och moped klass II. En moped tar liten plats, är bränslesnål och kan användas både i stads- och landsvägstrafik.

### Moped klass I

- måste vara registrerad
- får köras i högst 45 km/h
- får inte köras på cykelbanor
- måste vara trafikförsäkrad

### Moped klass II

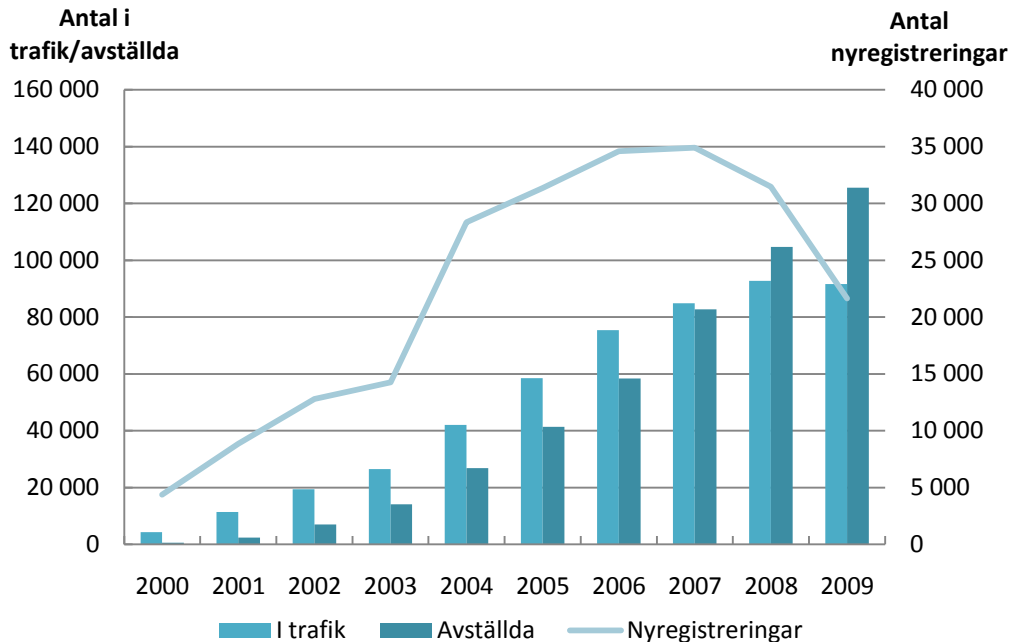
- behöver inte vara registrerad
- får köras i högst 25 km/h
- får köras på cykelbanor
- måste vara trafikförsäkrad

En moped klass II är inte registreringspliktig så det finns ingen officiell siffra hur många sådana mopeder det finns, men enligt Försäkringsförbundets statistik för 2008 så fanns det 55 851 stycken trafikförsäkrade mopeder klass II och enligt Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund nyregistrerades det knappt 350 stycken 2009.

Mopeder av klass I har snabbt vunnit i popularitet, se Figur 2.8. Vid årsskiftet 2009/2010 fanns det 91 677 i trafik och 125 555 avställda. De tre största

fabrikaten är Peugeot, Yamaha och Kymco. Antalet i trafik är ca 40 procent fler under sommarhalvåret än vid årsskiftet. Antalet nyregistreringar var 2009 det lägsta på sex år, konjunkturläget kan säkerligen förklara en stor del av nedgången.

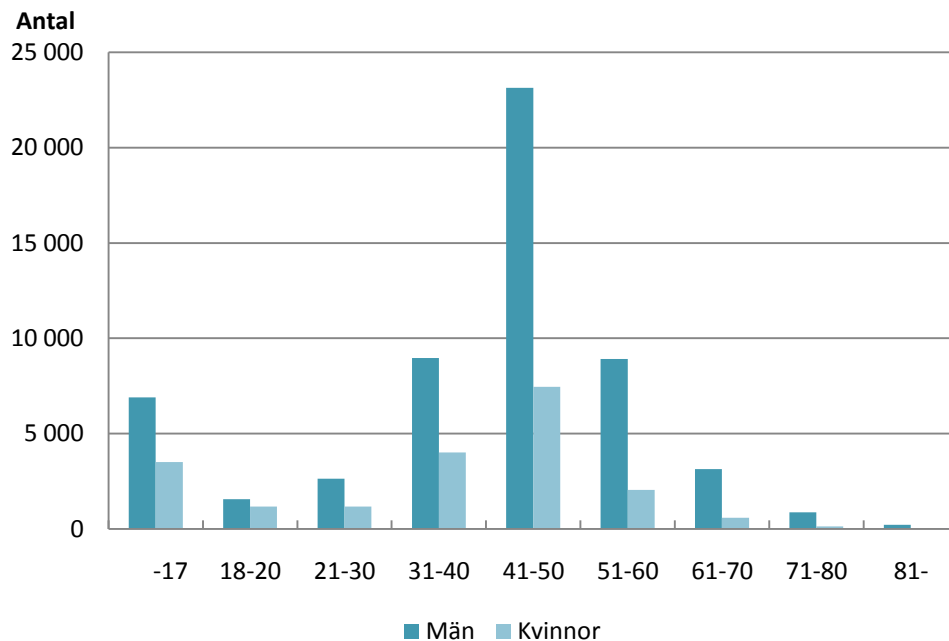
**Figur 2.8 Antal mopeder klass I i trafik, avställda och nyregistreringar, 1999-2009.**



*Anm. Antal i trafik/avställda vänster y-axel, nyregistreringar höger y-axel.*

Mopeden har tidigare kanske framförallt varit förknippad med ungdomar men sedan EU-mopeden introducerades i slutet av 1998 så är det allt fler vuxna som äger en moped, se Figur 2.9. Statistiken visar dock inte vem det är som faktiskt kör mopeden.

**Figur 2.9 Antal mopeder klass I i trafik efter ägarens kön och ålder, år 2009.**

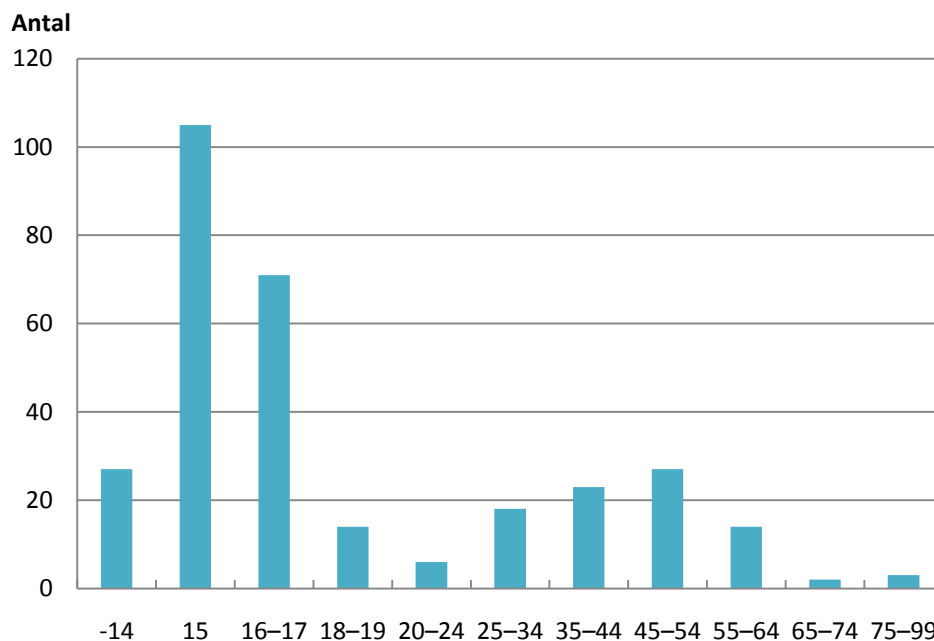


Även mopeder berörs av miljökrav. En moped hade tidigare en enkel tvåtaktsmotor, som hade en relativt dålig förbränning. Upp till en fjärdedel av bränslet kunde passera genom motorn oförbränt. Det betydde att mopeden släppte ut mycket kolväten och kväveoxider. Idag har mopeder miljövänliga katalysatorrenade motorer vare sig de är två- eller fyrtaktare.<sup>8</sup> Det finns avgaskrav på utsläppen även för moped. 1999 kom Euro 1 med gränsvärden för kolmonoxid på 6 gram per kilometer och för kolväten + kväveoxider på 3 gram per kilometer. Från 2003 gäller Euro 2 gränsvärden för kolmonoxid på 1 gram per kilometer och för kolväten + kväveoxider på 1,2 gram per kilometer.

Den 1 januari 2000 introducerades förarbevis för EU-mopeden och 1 oktober 2009 infördes en ny körkortsbehörighet, AM, som numera krävs för att köra moped klass I. Samtidigt blev det krav på förarbevis för att få köra mopeder klass II.

I mopedrelaterade olyckor är det främst personer under 17 år som omkommer eller skadas svårt, se Figur 2.10. I åldersgruppen 0-17 år stod mopederna för 26 procent av dödsfallen i vägtrafikolyckor år 2008. Trenden med ökat antal omkomna och svårt skadade mopedister under 18 år bröts 2008, jämfört med 2007 omkom eller skadades svårt 65 färre personer i den åldersgruppen, en minskning med 24 procent, se Figur 2.11.

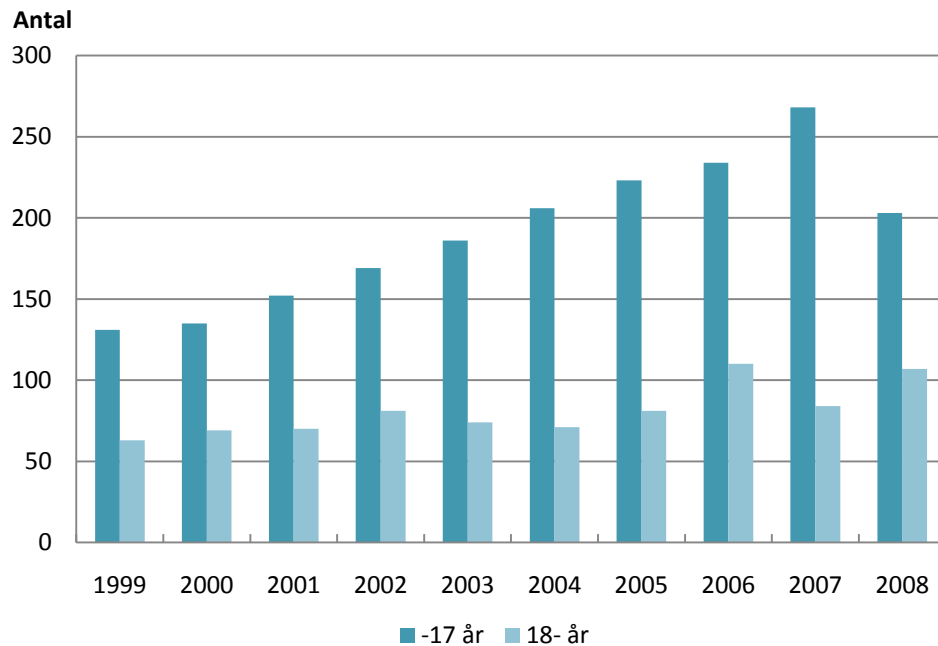
**Figur 2.10** Antal dödade och svårt skadade mopedister fördelade efter ålder, år 2008.



Källa: "Vägtrafikskador 2008", SIKAs Statistik 2009:23

<sup>8</sup> Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund, [www.mcrf.se](http://www.mcrf.se).

**Figur 2.11 Antal dödade och svårt skadade mopedister fördelade efter ålder, 1999-2008.**

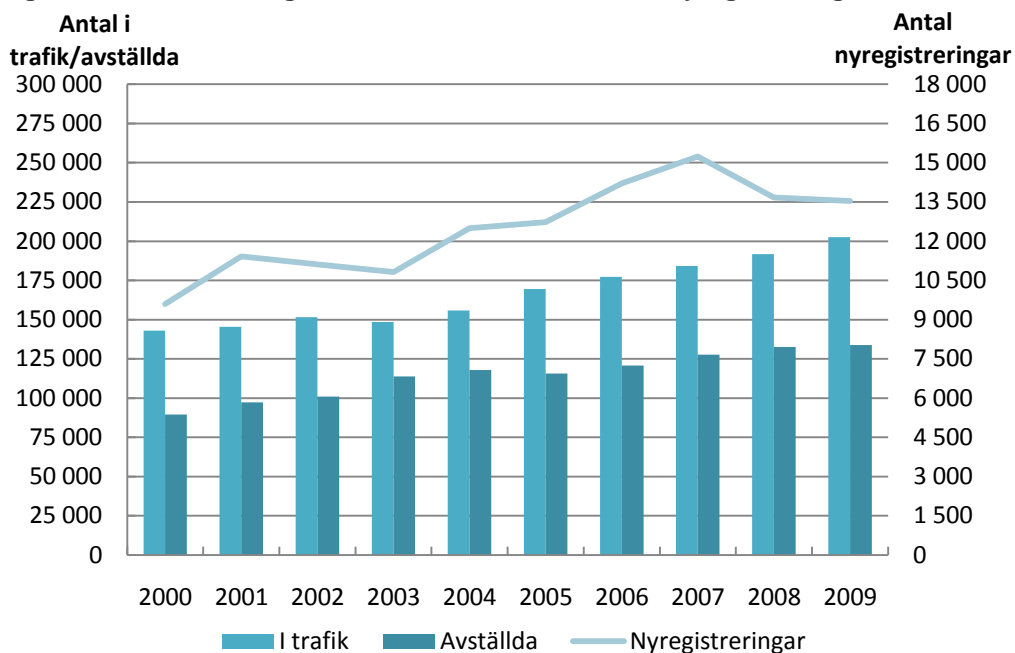


Källa: "Vägtrafikskador 2008", SIK Statistisk 2009:23

## 2.3 Terrängskotrar

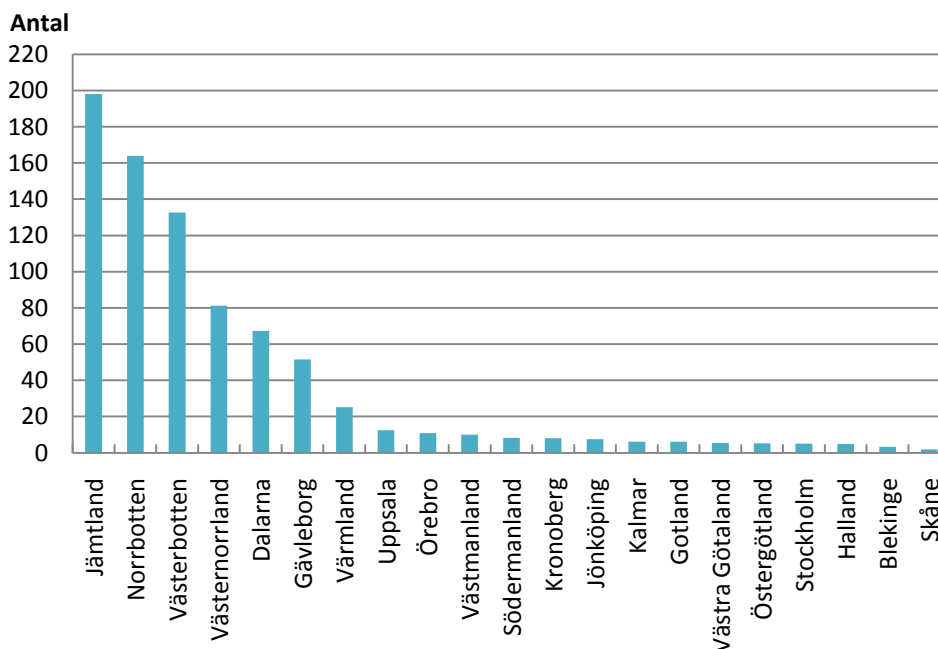
Definitionen av en terrängskoter är ett terrängmotorfordon med tjänstevikt av högst 400 kilo och där ingår tre- och fyrhjulingar samt snöskotrar. Fordonsslaget terrängskoter delades den 1 april 2009 upp i två nya fordonsslag: snöskoter och terränghjuling. Uppdelningen gäller för nytillkomna fordon som registrerats i vägtrafikregistret från och med 1 april 2009. En snöskoter definieras som ett terrängmotorfordon som är avsett för färd på snötäckt mark och som är försett med band och medar. En terränghjuling definieras som; ett annat terrängmotorfordon än en snöskoter och används för person- eller godsbefordran på barmark och är försett med hjul. I och med de två nya fordonsslagen krävs från och med 1 oktober 2009 förarbevis för respektive fordonsslag, tidigare gällde förarbeviset för terrängskoter både snöskoter och terränghjuling. Man får också köra snöskoter respektive terränghjuling med förarbevis för terrängskoter utfärdat från och med 1 januari 2000 eller ett körkort eller traktorkort som är utfärdat före 1 januari 2000.

I Vägtrafikregistret har man tidigare inte kunnat skilja snöskotrarna från terränghjulingarna, man har inte kunnat se vilka som varit försedda med band och medar respektive hjul, i det tidigare fordonsslaget terrängskoter. Vid årsskiftet 2009/2010 fanns det 202 587 stycken i trafik och 133 731 stycken avställda terrängskotrar.

**Figur 2.12 Antal terrängskotrar i trafik, avställda och nyregistreringar, 2000-2009.**

Anm. Antal i trafik/avställda vänster y-axel, nyregistreringar höger y-axel.

Terrängskotrar används både som nyttofordon och som fritidsfordon. Drygt 40 procent av terrängskotrarna i trafik vid årsskiftet ägs av juridiska personer vilket kan indikera antalet fordon som används i nyttotrafik. Uppskattningsvis står terränghjulingarna för cirka 20 procent av terrängskoterbeståndet. Terrängskotrar är vanligast i norrlandslänen, se Figur 2.13.

**Figur 2.13 Antal terrängskotrar i trafik per 1 000 invånare efter län, 2009.**

## Snöskotrar

I Sverige introducerades snöskotern i början av 1960-talet. Marknaden domineras idag av fem märken; Polaris, Arctic Cat, Yamaha, Ski-doo och Lynx (de två sista har samma tillverkare).

Från att ha nyttjats främst till nyttokörning, i skogs- och jordbruk, i fjällräddningen och inom rennäringen har snöskoteråkandet under fritiden fått en mer framträdande roll. Enligt en undersökning av SIFO anges att nästan hälften av snöskotrarna används till enbart fritidsändamål och en femtedel till endast yrkesändamål.<sup>9</sup>

Antalet motordrivna fordon i naturen har ökat, vilket medför en ökad belastning på miljön, men har gjort natur och naturupplevelser tillgängligare. Körning är tillåten på väl snötäckt och tjälad mark om det inte finns risk för skador på mark och vegetation. Skotertrafik är förbjuden i stora delar av fjällen, i länets nationalpark samt i många naturreservat.

Skotern har inte varit vidare miljövänlig, den slukar bensin, släpper ut avgaser och bullrar. Jämfört med bilen som i snitt släpper ut 164 gram koldioxid per kilometer så släpper en snöskoter ut mellan 354 till som mest 1 180 gram koldioxid per kilometer.<sup>10</sup>

En äldre modell av 2-taktsskoter släpper ut 100-10 000 gånger mer kolväten än en vanlig bil med katalysator.<sup>11</sup> Men snöskotrarna har blivit mer miljövänliga, fyrtaktstekniken och modern bränsleinsprutning är skälet. En fyrtaktare släpper ut 95-98 procent mindre kolväten, 85 procent mindre kolmonoxid, minskar utsläpp av giftiga ämnen med 90 procent och bullrar mindre än tvåtaktaren. Snöskotrar som drivs på etanol finns i Kanada och USA.<sup>12</sup> Nackdelarna med en 4-takts motor är att den har en högre produktionskostnad, mindre effekt per cylinder, kräver elstart och är dyr att reparera. Det är först de senaste 4-5 åren som fyrtaktare introducerats men enligt uppgifter från skoterbranschen har andelen nyregistreringar ökat kraftigt och utgöt cirka hälften av nyregistreringarna.<sup>13</sup> Enligt SIFO uppgår beståndet av fyrtaktare till 10 procent. Det är främst två saker som driver utvecklingen – ökat tryck från miljömyndigheterna i USA och dels konsumentefterfrågan. Möjligheterna för svensk del att påverka utvecklingen mot renare skotrar ligger i att välja rätt motorer och bränslen. 4-taktare istället för 2-taktare, akrylatbensin istället för vanlig bensin och mer miljövänliga oljor. Dessutom bör man byta ut de äldre skotrarna, hela 33 procent av terrängskotrarna i trafik vid årsskiftet 2009/2010 15 år eller äldre, se Tabell 2.1.

<sup>9</sup> ”Terrängkörning i svenska fjällvärlden”, nr 13/2007, Länsstyrelsen i Norrbotten.

<sup>10</sup> Enligt Vägverket.

<sup>11</sup> ”En Skoterguide till Västerbottens fjällkommuner”, <http://www.ac.lst.se/files/wwRjV811.pdf>

<sup>12</sup> ”En Skoterguide till Västerbottens fjällkommuner”, <http://www.ac.lst.se/files/wwRjV811.pdf>

<sup>13</sup> ”Storslagen fjällmiljö”, Naturvårdsverket rapport 5772, 2007.

**Tabell 2.1 Antal terrängskotrar i trafik vid årsskiftet 2009/2010 efter ålder.**

Ålder	Antal	Andel (%)
0 – 4 år	61 941	30
5 – 9 år	42 092	21
10 – 14 år	32 435	16
15 – år	66 119	33
<b>Samtliga</b>	<b>202 587</b>	<b>100,0</b>

Det finns inga emissions- eller bullerkrav när det gäller snöskotrar. Amerikanska EPA ställer miljökrav på snöskotrar (sedan 2006) vilket ger indirekt påverkan för svensk del då vi importerar dessa snöskotrar. Enligt de svenska 15 nationella miljömålen ska buller i fjällen från motordrivna fordon i terräng och luftfartyg minska och senast 2015 ska minst 60 procent av terrängskotrar i trafik ha en lägre bullernivå än 73 dBA. Indirekt finns det fler mål som berör skotertrafiken.

Det finns ingen officiellt redovisad statistik över skoterolyckor men enligt rapporten ”Snöskoterrelaterade dödsfall i Sverige 99/00-05/06” så dör i snitt 12 snöskoteråkare per säsong. Medelåldern hos de omkomna var 41 år och 92 procent var män. Majoriteten av de omkomna förarna, 67 procent, var alkoholpåverkade. Endast 4 procent av dödsfallen skedde i direkt samband med yrkesutövning eller annan nyttokörning.

Två viktiga säkerhetsaspekter är alkohol och fart. För snöskotrar gäller en hastighetsbegränsning på 70 km/h. I ledet att göra snöskoteråkandet säkrare infördes år 2000 förarbevis för terrängskoter. Nytt från den 1 oktober är att förarbevisen numera omfattas av körkortslagen vilket innebär att förare av snöskoter och terränghjuling kan få en varning eller att förarbeviset återkallas vid trafikbrott.<sup>14</sup> Till exempel återkallas förarbeviset för en onykter förare på snöskoter, tidigare kunde körkortet för exempelvis personbil återkallas men inte förarbeviset för terrängskoter. Det innebär att föraren kunde fortsätta att köra snöskoter.

## Fyrhjulingar

Fyrhjulingar är samlingsnamn för ett flertal olika fordon som har fyra hjul men inte är en bil. Dessa fordon kan registreras som terrängskoter (numera terränghjuling), traktor, motorcykel eller moped. Två vanliga fordon är ATV som är en terränghjuling med många användningsområden, i jord- och skogsbruk, i kraftbolag, inom kommunernas yttre verksamhet och inom fritidssektorn och Quadricycles som är en motorcykel.

Registreringen avgör vilken typ av förarbevis som krävs, var och i vilken hastighet fordonet får köras och om hjälm är obligatoriskt. Vanligast är att fyrhjulingen registreras som en terränghjuling. Att fyrhjulingen kan registreras på olika sätt gör att det inte finns någon samlad statistik över antalet. Det saknas också officiell statistik gällande skador och dödsfall.

<sup>14</sup> Detta gäller även tidigare utfärdade bevis för terrängskoter.



Terränghjulingen introducerades under 1980-talet. Fyrhjulingar har oftast använts som arbetsredskap för skogsbruk, jordbruk och jakt, under 2000-talet har fyrhjulingar blivit alltmer populära och används i stor utsträckning nu även för nöjeskörning.

Under åren 1992-2007 dog 39 personer, varav 16 stycken de senaste tre åren, i samband med färd på fyrhjuling.<sup>15</sup> Precis som för snöskotrar var andelen alkoholpåverkade förare hög, 30 döda förare testades för alkohol och 60 procent av dem hade påvisbar koncentration av alkohol i blodet. 85 procent av de omkomna var män och medelåldern var 44 år. Dödsfallen stämmer relativt bra överens med ägarstrukturen på terrängskotrar, 86 procent av alla terrängskotrar ägda av fysiska personer ägs av män och medelåldern är 52 år.

---

<sup>15</sup> ”Dödliga skadehändelser i samband med färd på fyrhjuling 1992-2007”, Akut- och katastrofmedicinskt centrum, Norrlands universitetssjukhus, rapport nr 141.



### 3 Miljö och klimat

Mobilitet är och kommer att fortsätta vara en av de stora källorna till den sociala och ekonomiska välfärden. Befolkningen drar fördelar av ett väl fungerande transportsystem. Att hitta balansen mellan tillväxt och utveckling och att minska de negativa effekterna av transporter är en utmaning för mer hållbar rörlighet under kommande år. Vägtrafikens dominans bör fortsättningsvis inte ses som självklar, även om bilen är det vanligast transportsättet i Sverige, 2005/2006 användes bilen för 64 procent av alla resta kilometer.<sup>16</sup> Ökad tillgänglighet kan också skapas genom väl fungerande kollektivtrafik och goda möjligheter att gå och cykla. Godstransporterna kan optimeras med trafikslagsövergripande lösningar.

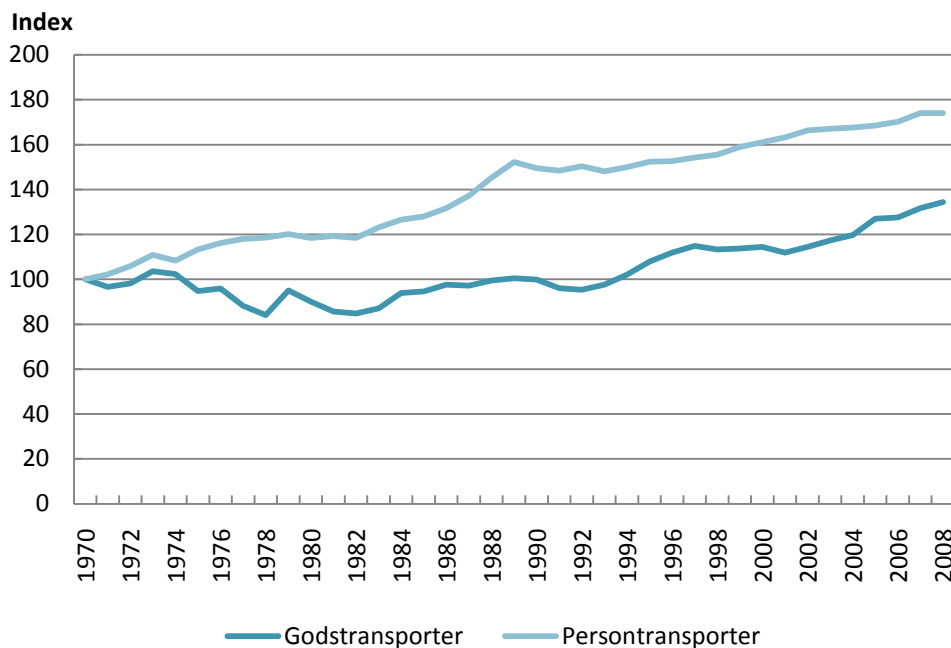
Vägtrafikens utsläpp påverkar klimatet, bidrar till övergödning, försurning och bildning av marknära ozon. Bilarnas avgaser, buller och slitagepartiklar har stora hälsoeffekter. Trafiken tar också naturresurser och utrymme i anspråk. Vi har de senaste åren sett att transporterna inte har minskat utan snarare ökat från år till år, se Figur 3.1. Att minska utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken handlar till stor del om att minska energiförbrukningen och öka användningen av förnybara bränslen.

Hösten 2008 inleddes en lågkonjunktur i Sverige som har påverkat det pågående klimatarbetet. Uppdateringen av fordonsparken stannar av i lågkonjunktur eftersom det då registreras färre nya, mer miljövänliga fordon. Företagen minskar sina investeringar och prioriterar inte miljöbilar i samma utsträckning. Å andra sidan minskar efterfrågan på varor vilket innebär minskade transporter och minskade utsläpp från transportsektorn.

---

<sup>16</sup> ”RES 2005-2006 den nationella resvaneundersökningen”, SIKAs Statistik 2007:19.

Figur 3.1 Transportarbete, 1970-2008. Index (1970=100).



I mars 2009 presenterade regeringen energi- och klimatpropositionen<sup>17</sup> som innehåller strategier för att minska Sveriges beroende av fossil energi och minska den negativa klimatpåverkan.

Regeringen har satt upp följande mål till 2020:

- De klimatpåverkande utsläppen för den icke handlande sektorn<sup>18</sup> ska minska med 40 procent.
- 50 procent ska vara förnybar energi.
- 20 procent effektivare energianvändning.
- Andelen förnybar energi i transportsektorn ska vara 10 procent.

När det gäller målet att andelen förnybar energi i transportsektorn ska vara minst 10 procent 2020 så uppgick andelen biodrivmedel till 4,8 procent år 2008.<sup>19</sup> Energieffektivare fordon kan man uppnå med en rad tekniska åtgärder som till exempel hybridisering, viktminskning, lätttrullade däck och farthållare. Regeringen har också satt upp ett mål att 2030 ska Sveriges fordonsflotta vara helt fossiloberoende.<sup>20</sup> Handlingsplanen för att nå det målet omfattar såväl skatteförslag som satsningar på förnybara drivmedel och utveckling av alternativa tekniker.

<sup>17</sup>”En sammanhållen klimat- och energipolitik”, Proposition 2008/09:162 och 2008/09:163.

<sup>18</sup> Innefattar bland annat transporter, bostäder, avfallsanläggningar, jord- och skogsbruk.

<sup>19</sup> Regeringskansliet, <http://www.regeringen.se/sb/d/2448/a/133555>.

<sup>20</sup> ”En sammanhållen klimat- och energipolitik – Energi”, Proposition 2008/09:163.

### 3.1 Utsläpp<sup>21</sup>

De svenska totala utsläppen av växthusgaser var under 2008 knappt 64 miljoner ton. Jämfört med 1990 är detta en minskning med nästan 12 procent. Under samma tidsperiod har utsläppen från inrikes transporter ökat med 9 procent till knappt 21 miljoner ton, där vägtrafiken står för drygt 19 miljoner ton. Enligt Naturvårdsverket har utsläppen främst ökat till följd av ökat transportarbete med tunga fordon samt en ökad andel lätta lastbilar och personbilar med dieseldrift, dessa förändringar har resulterat i en ökad diesel användning. Utsläppsökningen motverkas dock av att bensin användningen minskar samt att användningen av förnybara bränslen har ökat.

Bensindrivna motorer släpper huvudsakligen ut kolmonoxid, kväveoxid, kolväten och koldioxid. Katalysatorer reducerar halterna av kolmonoxid, kväveoxid och kolväten. Införandet av denna teknik tillsammans med övergången till blyfri bensin har reducerat utsläppen kraftigt. Dieselmotorer har bättre verkningsgrad vilket gör att bränsleförbrukning och som följd även koldioxidutsläppen är lägre jämfört med motsvarande bensinmotor. Dieselmotorns effektiva förbränning gör att utsläppen av kolväten och kolmonoxid även blir låga. Den negativa sidan med dieselmotorer är de höga utsläppen av kväveoxider och partiklar. Eftersom dieselmotorn arbetar med luftöverskott kan inte utsläppen av kväveoxider minskas med samma metoder som i en bensinmotor. Partikelutsläppen kan reduceras med partikelfilter.

Koldioxid (CO<sub>2</sub>) är en av flera så kallade växthusgaser. Vid förbränning av fossila bränslen som kol, petroleum (bensin och diesel) och naturgas frigörs koldioxid som bidrar till växthuseffekten. Detta betyder att värme från jorden hindras att lämna atmosfären och temperaturen vid jordytan ökar med klimatförändringar som följd.

Kväveoxiderna (NO<sub>x</sub>) skadar människors hälsa främst genom att irritera luftvägarna och öka risken för astmaattacker och andra allergiska reaktioner. Kväveoxid är en växthusgas som medverkar till både försurning och övergödning. Utsläppen bidrar också till att det bildas marknära ozon.

Partiklar skiljs åt efter deras storlek. De större partiklarna som bildas vid slitage ger i större grad upphov till luftvägsbesvär hos personer med astma och de mindre förbränningsalstrade partiklarna har koppling till hjärt- och kärlsjukdomar.

Det finns potential att minska energianvändningen i transportsektorn. Dels genom överflyttning mellan trafikslagen men också inom trafikslagen. Energieffektiviseringar inom vägtrafiken kan göras genom stora satsningar men också av den enskilde föraren. När det gäller personbilar spelar biltypen in, att inte köra ett alltför stort och motorstarkt fordon kan minska utsläppen väsentligt.

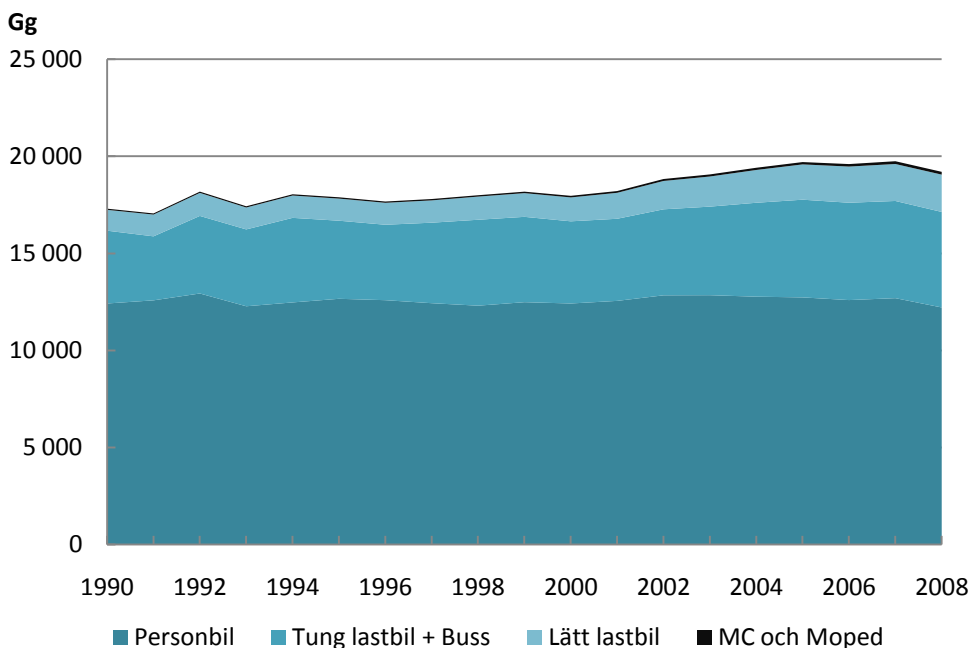
<sup>21</sup> Sifferuppgifterna i detta avsnitt, om inget annat anges, har hämtats från underlag för nationella Klimatrapporteringen 2009, se "Sweden's National Inventory Report 2010", Naturvårdsverket.

Att hålla hastighetsbegränsningarna minskar också utsläppen. Med andra ord kan man som ägare/förare agera miljömedvetet. Att minska utsläppen från godstransporter är mycket viktigt, utsläppen ökar i takt med ökat transportbehov. Även här kan en smart körstil, särskilt med stöd av kördator, minska utsläppen.

Den viktigaste växthusgasen är koldioxid som står för 79 procent av de klimatpåverkande utsläppen i Sverige. I de förra transportpolitiska målen fanns ett särskilt etappmål för transportsektorn, att koldioxidutsläppen 2010 skulle ha stabiliserat sig på 1990 års nivå, utifrån redovisade uppgifter för 2008 krävs att utsläppen minskar med 8 procent.

Vägtrafiken står för 38 procent av de totala koldioxidutsläppen, i faktiska tal drygt 19 miljoner ton. Koldioxid kan inte, till skillnad från många andra föroreningar, renas bort utan en minskning kan endast ske genom en minskning av användandet av fossila bränslen. Mellan 1990 och 2008 har koldioxidutsläppen från vägtrafiken ökat med 11 procent. Mellan 2007 och 2008 minskade utsläppen med knappt 3 procent som följd av bland annat den ekonomiska nedgången som påbörjades hösten 2008. Vägtrafikens koldioxidutsläpp uppdelat på fordonsslag visas i Figur 3.2.

**Figur 3.2 Vägtrafikens koldioxidutsläpp per fordonsslag, 1990-2008.**



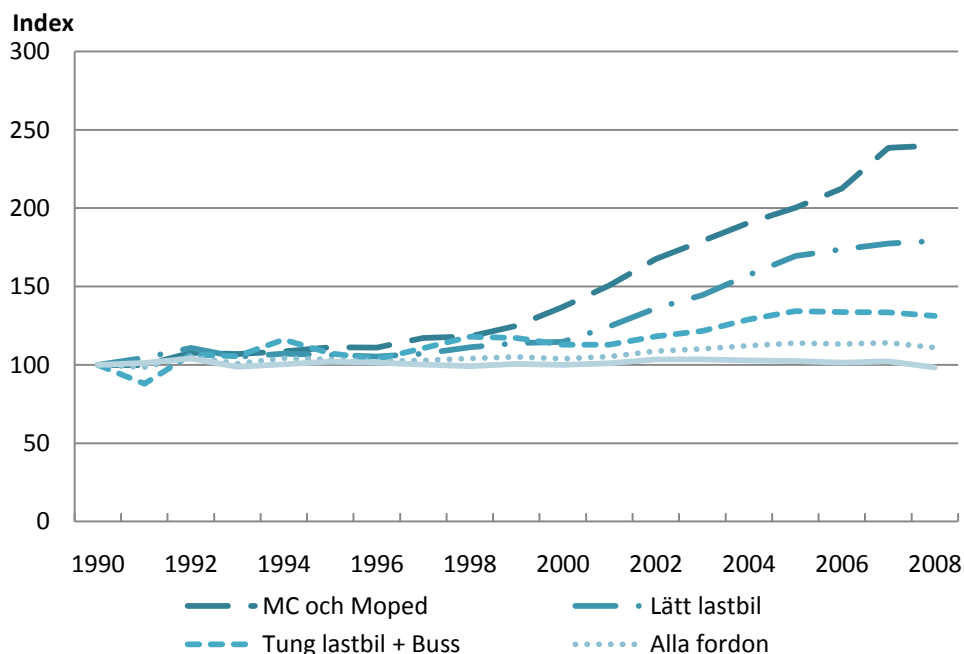
Källa: Underlag för nationella Klimatrapporteringen 2009, se "Sweden's National Inventory Report 2010", Naturvårdsverkets hemsida [www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se).

Anm. 1 Gg = 1 000 ton.

Det är främst trafiken med tunga lastbilar och bussar som har drivit ökningen, de står för drygt 60 procent av ökningen på knappt 2 miljoner ton koldioxid mellan 1990 och 2008, även om de faktiskt minskade sina utsläpp under 2008 med knappt 2 procent. Personbilar har sedan 1990 minskat sina utsläpp med 1,5 procent. Motorcyklar och mopeder är det fordonsslag som vars utsläpp har ökat snabbast, enligt Figur 3.3, förklaringen är den snabba antalsutvecklingen som varit de senaste 10 åren med introduceringen av EU-mopeden och fördubblingen

av antalet motorcyklar (se kapitel 2). Lätta lastbilar är en fordonspark som ökar snabbt i antal och deras utsläpp ökar därför också snabbt.

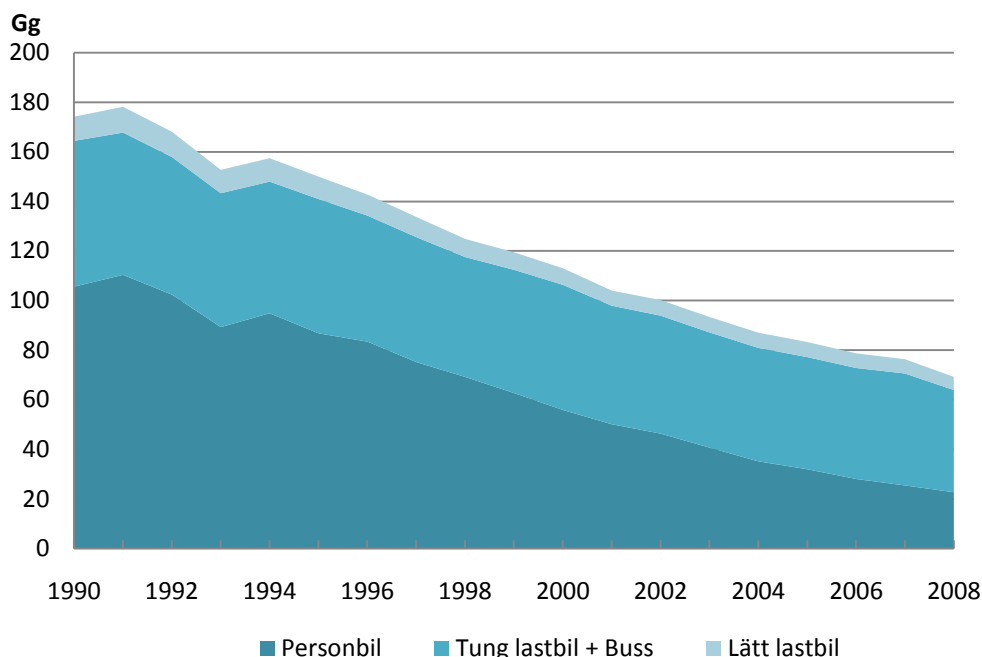
**Figur 3.3 Vägtrafikens koldioxidutsläpp per fordonsslag, 1990-2007. Index (1990=100).**



Källa: Underlag för nationella Klimatrapporteringen 2009, se "Sweden's National Inventory Report 2010", Naturvårdsverkets hemsida [www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se).

När det gäller kväveoxiderna är vägtrafiken tillsammans arbetsmaskiner, sjöfart och el- och värmeproduktion de största källorna till utsläppen. Kväveoxider bildas huvudsakligen genom en reaktion mellan syre och kväve och reaktionen kräver höga temperaturer precis som vid förbränning i en motor. En mer effektiv förbränning ger högre temperatur och mer kväveoxider. I tätorter är vägtrafiken den största källan till kväveoxidutsläppen, dock har nivåerna generellt sjunkit i tätbebyggda områden till följd av införandet av katalysatorer (obligatorisk på bensindrivna bilar sedan 1989) och successivt skärpta avgaskrav. Personbilar har minskat sina utsläpp av kväveoxider med hela 79 procent mellan 1990 och 2008. Utsläppen av kväveoxider i vägtrafiken totalt har minskat med 60 procent mellan 1990 och 2008, där minskningen sista året var 9 procent, se Figur 3.4.

Figur 3.4 Vägtrafikens kväveoxidutsläpp per fordonsslag och drivmedel, 1990-2008.



Källa: Underlag för nationella Klimatrapporteringen 2009, se "Sweden's National Inventory Report 2010", Naturvårdsverkets hemsida [www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se).

Anm. 1 Gg = 1 000 ton.

Partiklar är ett stort problem framförallt i städerna. Partikelutsläppen mäts i dygnsmedelvärden och årsmedelvärden. Dygnsmedelvärdet får överskridas maximalt 37 dygn per år. Partiklar kan delas in i två grupper, större och mindre. De små partiklarna<sup>22</sup> bildas vid förbränningen och av kondenserade gaser från förbränningen. Det är främst dieseldrivna fordon som bidrar till utsläppen av små partiklar. Partikelutsläpp från dieselfordon har reducerats kraftigt på senare år tack vare partikelfilter. Vid årsskiftet 2009/2010 var 45 procent av de dieseldrivna personbilarna av miljöklass 2005PM och för lätta lastbilar var andelen 10 procent. Avgaspartiklar hade 2008 minskat med 56 procent sedan 1990, tyvärr får detta inte genomslag på halterna av partiklar i utomhusluften då de partiklar som dominerar är de större och tyngre partiklarna.<sup>23</sup> De större partiklarna bildas vid slitage av dubbdäck, vägbana, vägsand och bromsar. Regeringen beslutade under 2009 om möjlighet för kommuner att förbjuda dubbdäck i särskilt utsatta områden. Först ut var Stockholms kommun som har infört detta förbud på Hornsgatan från och med 1 januari 2010. På Hornsgatan överskreds dygnsnormen för partikelhalter hela 77 gånger under år 2008.<sup>24</sup>

## 3.2 EU

Sveriges nationella klimatpolitik bygger i hög grad på samarbete inom EU. I december 2008 slöts en överenskommelse om ett klimat- och energipaket. Denna överenskommelse innehåller bindande mål, som ska uppnås till 2020, för minskade utsläpp av växthusgaser och för andel förnybar energi. För att EU ska

<sup>22</sup> Mindre än 1 000-dels millimeter.

<sup>23</sup> "Vägtransportsektorn Sektorsrapport 2008", Vägverket publikation 2009:13.

<sup>24</sup> Stockholms Stad, <http://www.stockholm.se/Fristaende-webbplatser/Fackforvaltningssajter/Trafikkontoret/vinterdack/Fragor-och-svar/Om-ett-forbud/>



kunna nå sina mål att minska utsläppen av växthusgaser spelar personbilarna en viktig roll. Vägtransporter är den näst största källan avseende växthusgaser i EU och står för en femtedel av koldioxid utsläppen.<sup>25</sup> The European Environment Agency uppskattar att personbilar står för 14 procent av EU:s totala utsläpp av koldioxid.<sup>26</sup>

Det tidigare frivilliga åtagandet från bilproducenterna, att 2008 skulle utsläpp från nya personbilar var högst 140 gram koldioxid per kilometer, har varit i princip verkningslöst så EU har nu kommit med en förordning<sup>27</sup> där man reglerar nya personbilars koldioxidutsläpp till 130 gram per kilometer. Detta villkor ska vara uppfyllt till 65 procent år 2012 och fullt ut år 2015. Nivån 130 gram per kilometer skall nås med hjälp av förbättrad teknik avseende motorerna. En ytterligare sänkning på 10 gram till 120 gram per kilometer ska nås med andra tekniska förbättringar och ökad användning av biodrivmedel. Målet till 2020 är 95 gram koldioxid per kilometer. Europeiska Kommissionen har även presenterat ett förslag för lätta nyttofordon på 175 gram per kilometer fullt genomfört 2016 och på 135 gram per kilometer till 2020.<sup>28</sup>

Det är en bit kvar till att nå målet på 130 gram koldioxid per kilometer, se Figur 3.5. Medelvärdet för EU-27 var 154 gram per kilometer under 2008.<sup>29</sup> Den officiella siffran för Sverige (enligt kolekvivalentmetoden) för nysålda personbilar under 2009 är 164 gram per kilometer, en minskning med 10 gram per kilometer jämfört med 2008.<sup>30</sup> Om istället klimatkonventionsmetoden används skulle genomsnittet för en nysåld bil i Sverige 2008 vara 133 gram koldioxid per kilometer<sup>31</sup>, skillnaden mellan måtten för svensk del beror på den höga andel personbilar som kan köras på förnybara bränslen (se faktarutan nedan).

<sup>25</sup> "Questions and answers on the EU strategy to reduce CO2 emissions from cars" MEMO/07/46.

<sup>26</sup> [tinyurl.com/5hrwod](http://tinyurl.com/5hrwod)

<sup>27</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon.

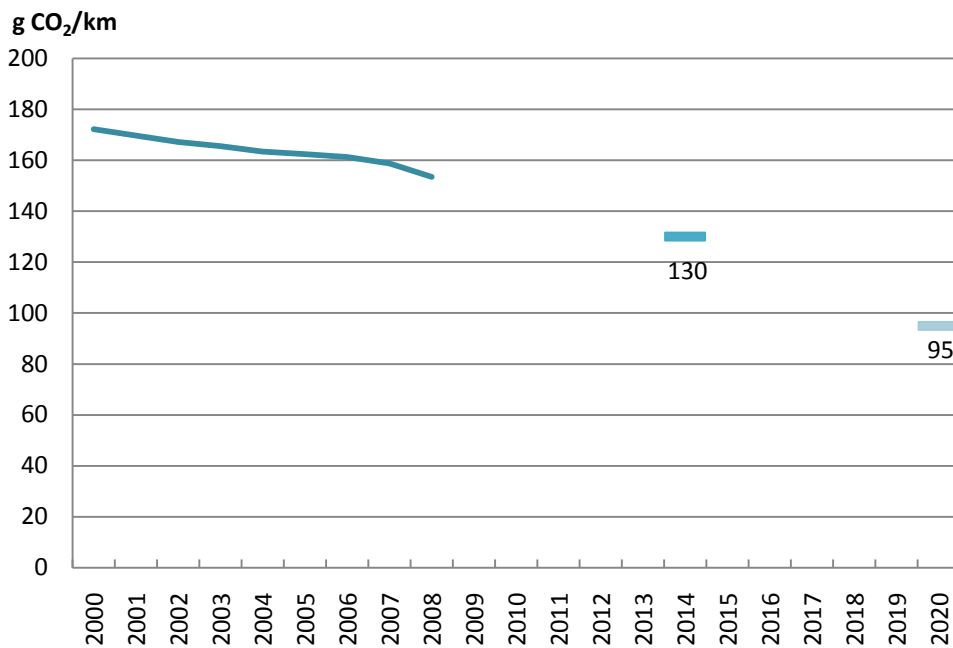
<sup>28</sup> "Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon som ett led i gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon", KOM(2009)593.

<sup>29</sup> "Monitoring the CO2 emissions from new passenger cars in the EU: data for the year 2008". Commission of the European Communities, COM (2009) 713 final.

<sup>30</sup> Transportstyrelsen och Vägverket, pressmeddelande 2010-02-26.

<sup>31</sup> BilSweden.

**Figur 3.5 Utvecklingen av koldioxidutsläpp från nya personbilar i EU-27, 2000-2020.**



Källa: "Monitoring the CO<sub>2</sub> emissions from cars in the EU: data for the year 2008", COM(2009) 9 final.

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

#### **Klimatkonventionsmetoden**

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

#### **Livscykelmetoden**

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

#### **Kolekvivalentmetoden**

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

Källa: BilSweden

### 3.3 Styrmedel

Ekonomiska styrmedel i form av skatter och subventioner är effektiva i arbetet att nå klimatmålen. Styrmedlen bör i största möjliga mån riktas direkt mot det problem man har som mål att lösa. Ekonomiska styrmedel är direkt prispåverkande och skapar ett ekonomiskt incitament att agera på ett visst sätt, både avseende produktion och konsumtion.

För att gagna användningen av förnybar energi i transportsektorn har regeringen under en längre tid använt två styrmedel; koldioxidskatt och energiskatt på drivmedel. Biodrivmedel är befriade från både energi- och koldioxidskatt. För bensin och diesel är koldioxidskatten 105 öre/kg och energiskatten är 34 öre/kWh respektive 13 öre/kWh.

Fordonskatten kan ses som ett komplement till koldioxidskatten för att begränsa koldioxidutsläppen. För nya bilar (årsmodell 2006 eller senare eller av miljöklass 2005, el eller hybrid) baseras fordonsskatten på bilarnas koldioxidutsläpp per kilometer. För äldre personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar bestäms fordonsskatten utifrån fordonets vikt. Även fordonsskatten för tunga bussar och tunga lastbilar baseras främst på vikten. Nya lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar föreslås inordnas i den koldioxidbaserade fordonsskatten. Av EU:s 27 medlemstater är fordonsskatten helt eller delvis baserad på koldioxidutsläpp i 16 stater.<sup>32</sup>

Mellan 1 april 2007 och 30 juni 2009 stimulerades köp av miljöbilar av en miljöbilspremie på 10 000 kronor. Premien betalades ut till privatpersoner som ägde den nyregistrerade bilen i minst sex månader. När miljöbilspremien infördes fanns det cirka 68 000 miljöbilar och när premien avskaffades fanns det 228 000 stycken. Totalt betalades lite över 70 000 premier ut.<sup>33</sup> Den 1 januari 2010 ersattes miljöbilspremien med en femårig fordonsskattebefrielse för miljöbilar (den gäller retroaktivt från 1 juli 2009 för att det inte ska bilads ett glapp mellan stimulansåtgärderna). Kraven för att vara berättigad till skattebefrielsen kommer efterhand att skärpas. I genomsnitt kommer skattebefrielsen att uppgå till cirka 6 000 kronor per bil på fem år.<sup>34</sup> En skillnad jämfört med den tidigare miljöbilspremien är att skattebefrielsen även gäller personbilar som köps av juridiska personer. Under andra halvan av 2009 nyregistrerades ungefär 35 000 miljöbilar.<sup>35</sup>

<sup>32</sup> ”Over view of CO<sub>2</sub> based motor vehicle taxes in the EU”, ACEA

<sup>33</sup> Transportstyrelsen, pressmeddelande 2009-06-22

<sup>34</sup> ”Skattebefrielse för personbilar med bättre miljöegenskaper”, Finansdepartementet Promemoria 2009-06-26

<sup>35</sup> Transportstyrelsen, pressmeddelande 2010-01-04

Miljöbilar är, enligt definitionen som används för den statliga miljöbilspremiern

- Bensin- eller dieseldrivna bilar som släpper ut max 120 gram koldioxid per kilometer. Diesebilarna ska dessutom ha låga utsläpp av partiklar.
- Hybrider
- Bilar som kan drivas med ett alternativbränsle
- Elbilar

För alternativbränslebilar och elbilar finns krav på bränsleförbrukningen.

*Källa: Transportstyrelsen*

Andra styrmedel som används för att stimulera till investering i miljöbilar är nedsatt förmånsvärde för miljöklassade tjänstebilar. Etanoldrivna fordon har 20 procents reduktion av förmånsvärdet. För gasdrivna och el- eller elhybrid är reduktionen 40 procent.<sup>36</sup> Idag står juridiska personer som ägare för drygt 50 procent av de personbilar som kan drivas med ett alternativt drivmedel. Staten ska själva föregå med gott exempel. Sedan den 1 februari 2009 ska alla personbilar som statliga myndigheter köper in eller leasar vara miljöbilar. Specialfordon, till exempel olika utryckningsfordon, är undantagna.<sup>37</sup> Tidigare krav var att 85 procent skulle vara miljöbilar. Transportstyrelsen har i uppdrag att följa upp inköpen Uppgifter visar att under 2008 köptes eller leasades 872 icke undantagna bilar och av dessa var 811 stycken eller 93 procent miljöbilar.<sup>38</sup>

Trängselskatt kan användas i syftet att minska trängseln, öka framkomligheten och förbättra miljön. Från och med den 1 augusti 2007 gäller trängselskatt i Stockholm. Miljöbilar som registreras efter den 1 januari 2009 är inte längre undantagna från trängselskatt.<sup>39</sup> Göteborg vill införa trängselskatt år 2013, vilket regeringen har sagt ja till.

### 3.4 Bränslen

Att ersätta de fossila bränslena i fordonsparken är en långsam process, helt beroende på det stora antalet fordon. Vid årsskiftet fanns det drygt 4,1 miljoner personbilar i trafik som drivs med bensin eller diesel, lägg till det cirka 500 000 lastbilar. Omställningen till en helt förnybar bilpark är också en omställning av infrastrukturen av drivmedel. De förnybara drivmedel som använd i nuläget är främst etanol men även biogas och FAME/RME (så kallad biodiesel). I dagsläget tillhandahålls E85 på cirka 1 500 försäljningsställen vilket motsvarar knappt hälften av landets försäljningsställen. Fordonsgas finns på dryga 100 försäljningsställen och RME på ett 15-tal.<sup>40</sup> Ett framtida scenario kommer troligtvis att innebära många fler försäljningsställen för biogas, lägg till det ett väl utbyggt nät av laddstolpar för elbilar.

<sup>36</sup> Skatteverket

<sup>37</sup> Förordning (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheter bilar och bilresor.

<sup>38</sup> Transportstyrelsen, <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Fordon/Fordon-regler/Personbil/Miljobilar/Miljobilar-som-statliga-myndigheter-koper-och-leasar/>

<sup>39</sup> Befintliga miljöbilar och miljöbilar som registreras före årsskiftet berörs inte av förslaget utan för dessa bilar fortsätter undantaget att gälla fram till och med juli 2012.

<sup>40</sup> Svenska petroleum institutet, [www.spi.se](http://www.spi.se)

Etanol och FAME/RME har det gemensamt, förutom att de kan ersätta fossila drivmedel, att de också kan blandas in i fossila drivmedel. Kör man till vissa delar på förnyelsebart bränsle påverkar det klimatet mindre än om man kör på enbart bensin eller diesel. EU:s nya bränslekvalitetsdirektiv<sup>41</sup> ger möjlighet att blanda in upp till 10 procent etanol i bensinen respektive 7 procent FAME i dieseln. De tidigare tillåtna andelarna var på 5 procent.

Att antalet bensin- och dieseldrivna fordon helt dominerar fordonsparken speglas givetvis i användningen av olika drivmedel. Minskningen av antalet bensindrivna personbilar (se kapitel 4) förklarar minskningen i användning av bensin som Tabell 3.1 visar. Ökningen av användningen av diesel har flera orsaker, men ökningen av dieseldrivna personbilar spelar stor roll. I augusti 2006 blev det tillåtet med låginblandning av FAME i dieseln, vilket avspeglar sig i användningen. Etanolanvändningen i vägtrafiken ökar kraftigt, den låginblandade etanolen minskar i takt med den minskade bensinanvändning.

**Tabell 3.1 Bränsleförbrukning i transportsektorn, 2000-2008.**

Bränsle (1000 m <sup>3</sup> /år)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Bensin	5 335	5 381	5 463	5 494	5 439	5 390	5 321	4 915	4 618
Diesel	2 529	2 555	2 925	3 063	3 394	3 591	3 727	3 904	3 908
Naturgas	12 000	11 000	13 000	19 000	20 000	19 000	24 000	25 000	25 000
Biogas						16 000	23 700	28 400	33 700
FAME					9	11	65	130	165
därför låginblandad					9	9	56	125	160
Etanol		42	76	150	261	284	321	359	421
därför låginblandad		24	58	125	235	252	248	244	228

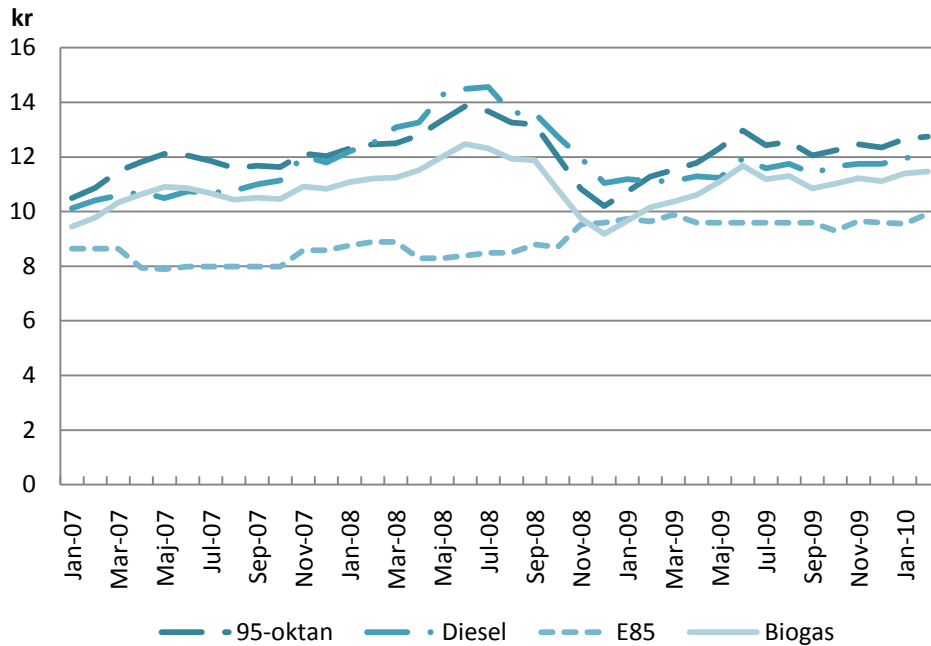
Källa: Energimyndigheten (EN 20 SM, EN 31 SM) och Gasföreningen.

Anm. En kubikmeter naturgas motsvarar energimässigt ungefär 1,25 liter bensin, medan en kubikmeter biogas motsvarar 1,15 liter bensin, se vidare [www.miljofordon.se](http://www.miljofordon.se).

Två viktiga incitament för konsumenten att välja ett förnybart drivmedel är pris och tillgång. För att privatpersoner ska tanka förnybart bör det vara billigare än bensin eller diesel och det ska heller inte innebära en börda att hitta tankställen. Prisrelationen mellan olika drivmedel har betydelse för konsumenterna och påverkar både konsumtionen och i hög grad hur man väljer vid pumpen. Prisutvecklingen för olika drivmedel visas i Figur 3.6.

<sup>41</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/30/EG

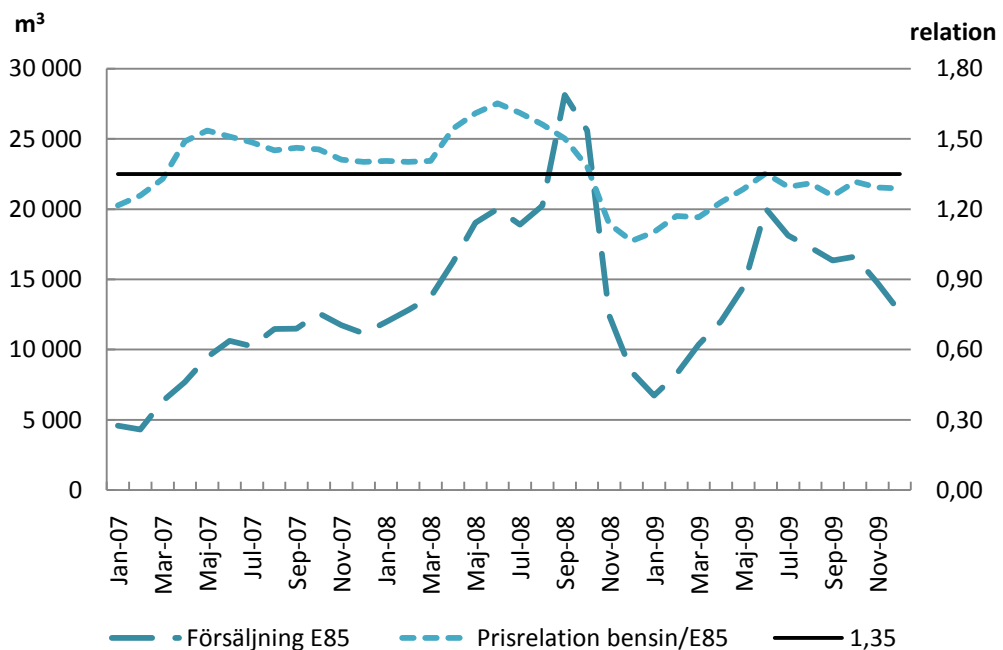
Figur 3.6 Prisutveckling för bensin, diesel, etanol och biogas, 2007-2010.



Källa: Statoil prisstatistik, genomsnittspris per månad vid Statoils bemannade stationer

När det gäller jämförelsen mellan bensin och E85 så har etanol ett lägre energivärde, vilket innebär att det går åt 35 procent mer E85 än bensin. För att jämföra dessa båda drivmedel måste man se till prisrelationen bensin/E85. Är prisrelationen högre än 1,35 så är bensin dyrare än E85 och är faktorn lägre än 1,35 så är E85 dyrare än bensin. Under hösten 2008 sjönk bensinpriset samtidigt som priset på E85 höjdes. I november 2008 blev det dyrare att tanka E85 än bensin och under månaderna som följde rasade försäljningen av E85, se Figur 3.7.

Figur 3.7 Försäljning av E85 och prisrelationen bensin/E85, 2007-2009.



Anm. Försäljning av E85 vänster y-axel, prisrelation bensin/E85 höger y-axel.

Att jämföra priset på fordonsgas med bensen är mer komplicerat eftersom det genomsnittliga energivärdet varierar beroende på proportionerna av biogas och naturgas i fordonsgasen. Enligt Gasföreningen innehåller 1 kubikmeter biogas 10 procent mer energi än en liter bensen och naturgas 25 procent mer.

Tillgången till förnybara bränslen spelar också roll. För att främja tillväxten av försäljningsställen för förnybara bränslen sjösatte regeringen i april 2006 den så kallade pumplagen<sup>42</sup>. Syftet var att minska koldioxidutsläppen genom att öka tillgången till förnybara bränslen. Lagen innebär att bensinstationer med en årlig försäljningsvolym över 1 000 kubikmeter bensen eller diesel även ska tillhandahålla minst ett förnybart drivmedel. Uppföljningen av pumplagen<sup>43</sup> visar att sedan lagen infördes har möjligheten att tanka förnybara bränslen ökat, men det finns dock geografiska skillnader i tillgängligheten. Samtidigt har antalet tankställen som läggs ner ökat sedan 2006. Utifrån den uppföljning som gjorts har man inte kunnat dra slutsatsen att det är pumplagen som är orsaken till den utvecklingen, även om lagen i enstaka fall kan ha bidragit till nedläggningen.

Energimyndigheten har hösten 2009, på uppdrag av regeringen, lämnat ett förslag till utformning av ett kvotpliktssystem för biodrivmedel. En kvotplikt innebär att distributörerna eller oljebolagen åläggs en skyldighet att leverera en viss andel biodrivmedel i förhållande till försäljningen av fossila drivmedel.

---

<sup>42</sup> Lag (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel.

<sup>43</sup> ”Pumplagen Uppföljning av lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel”, Sveriges Riksdag Rapport 2009/10:RFR7.

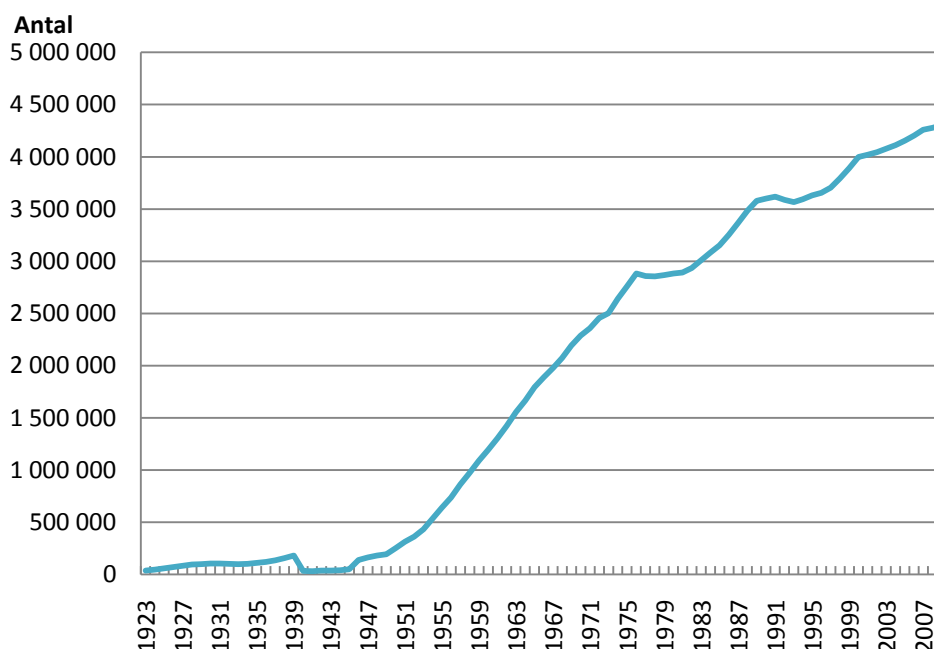




## 4 Personbilar

Massbilismen slog igenom i Sverige efter andra världskriget, se Figur 4.1 och idag är svenskarna ett bilburet folk. Mycket som vi tar för givet underlättas av tillgång till bil; att bo och arbeta på skilda orter, att besöka stormarknader, att gör utflykter, åka till sommarstugan och köra barn till aktiviteter. Framförallt underlättar bilen vardagen för dem som vill leva och bo utanför städerna. År 2007 hade 85 procent av Sverige befolkning mellan 16 och 84 år tillgång till bil<sup>44</sup> och 2009 hade 78 procent av befolkningen över 18 år körkort för personbil.

**Figur 4.1 Antal personbilar i trafik, 1923-2009.**



Källa: SCB.

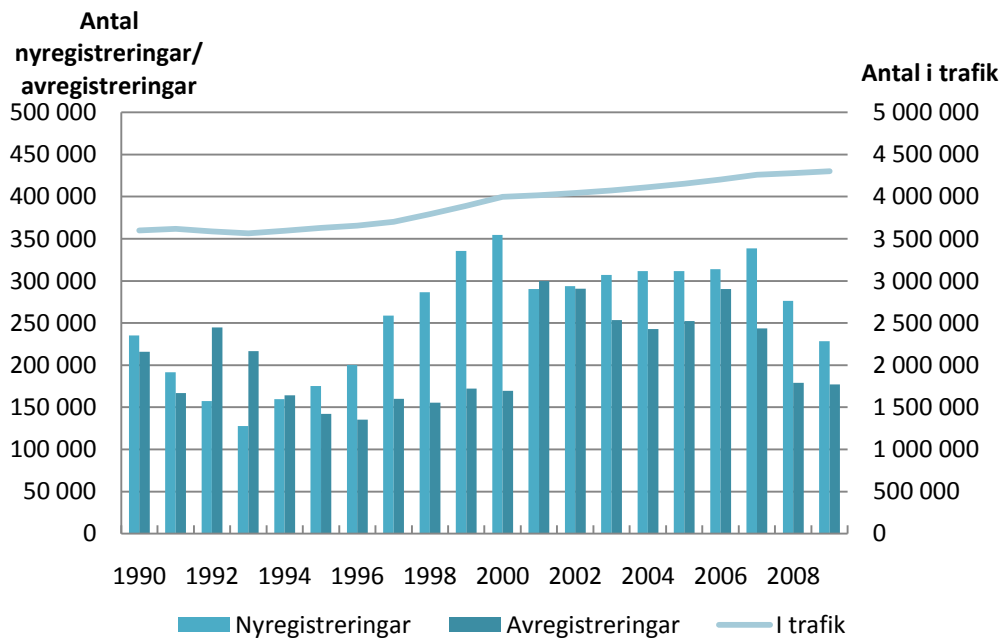
Antalet bilar i trafik har stadigt ökat förutom under tre perioder; under andra världskriget, i mitten av 70-talet under oljekrisen och under lågkonjunkturen i början på 1990-talet. Den lågkonjunktur som inleddes hösten 2008 har inte haft en reducerande effekt på bilparken. Vid årsskiftet 2009/2010 rullade det över 4,3 miljoner personbilar på de svenska vägarna, en ökning med 0,5 procent jämfört med föregående årsskifte.

Nyregistreringar är mer konjunkturkänsliga än bilparkens storlek. I Figur 4.2 visas nyregistreringar och avregistreringar samt antalet personbilar i trafik 1990-2009. Under 2009 nyregistrerades 228 528 personbilar, en minskning med 17 procent jämfört med året innan. Att nyregistreringarna minskar bidrar också till att det viktiga förnyingsarbetet av fordonsparken tappar fart. I stället för att byta till en

<sup>44</sup> ”Undersökningarna av levnadsförhållanden”, SCB.

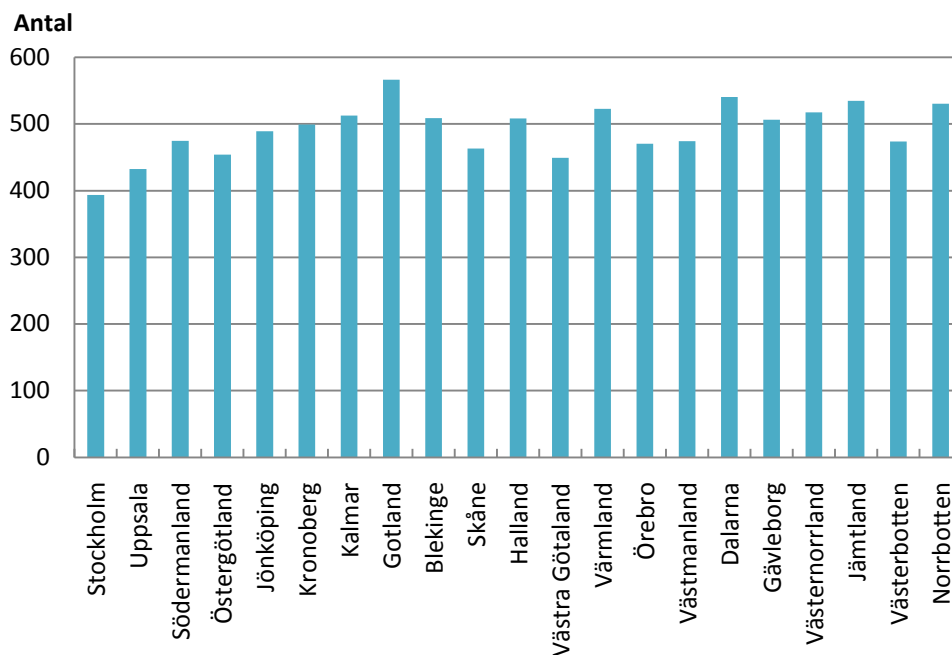
ny oftast mer miljövänlig och trafiksäker bil så används en gammal bil ett tag till. Förnyelsegraden, det vill säga andelen nyregistreringar av den totala bilparken, som under 2000-talet legat på runt 7,5 procent, sjönk under 2009 till 5,3 procent.

**Figur 4.2 Antal personbilar i trafik, nyregistreringar och avregistreringar, 1990-2009.**



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

Att det nyregistreras färre bilar och att därmed antalet i trafik inte ökar särskilt mycket bidrar till att personbilstätheten sjunker. Vid årsskiftet 2009/2010 fanns det 461 personbilar per 1 000 invånare jämfört med 463 personbilar per 1 000 invånare året innan. Flest personbilar per 1 000 invånare har Gotland med 566 stycken och minst har Stockholm med 393 stycken, vilket Figur 4.3 visar.

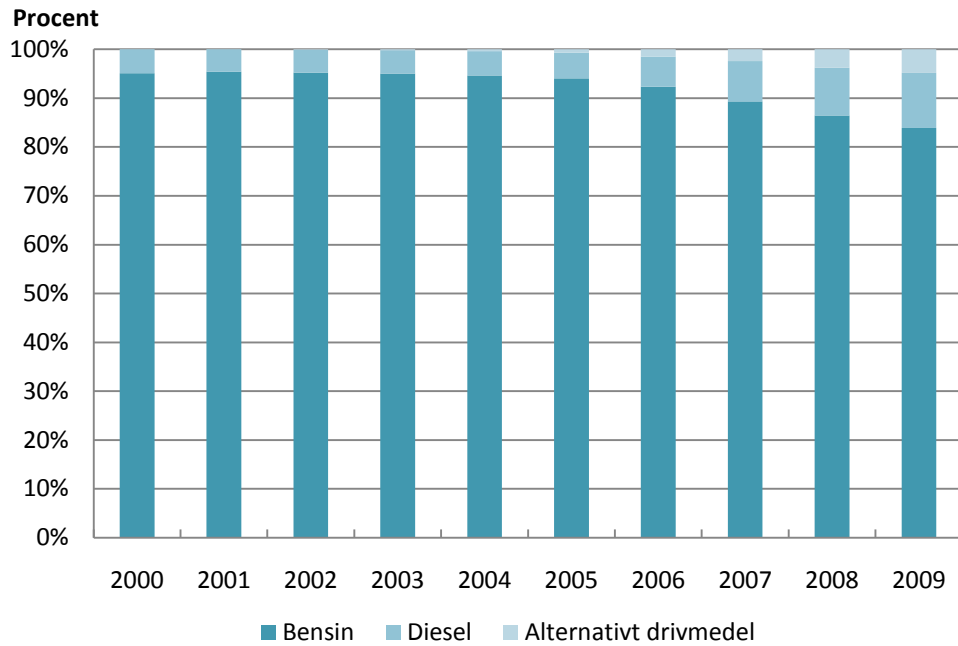
**Figur 4.3 Antal personbilar i trafik per 1 000 invånare och län, 2000-2009.**

När det gäller personbilar ägda av fysiska personer fanns det 367 bilar per 1 000 invånare. Kommunerna med högst personbilstäthet är Munkfors och Gällivare med 504 respektive 496 personbilar per 1 000 invånare och lägst personbilstäthet har Stockholm och Sundbyberg med 204 respektive 229 personbilar per 1 000 invånare.

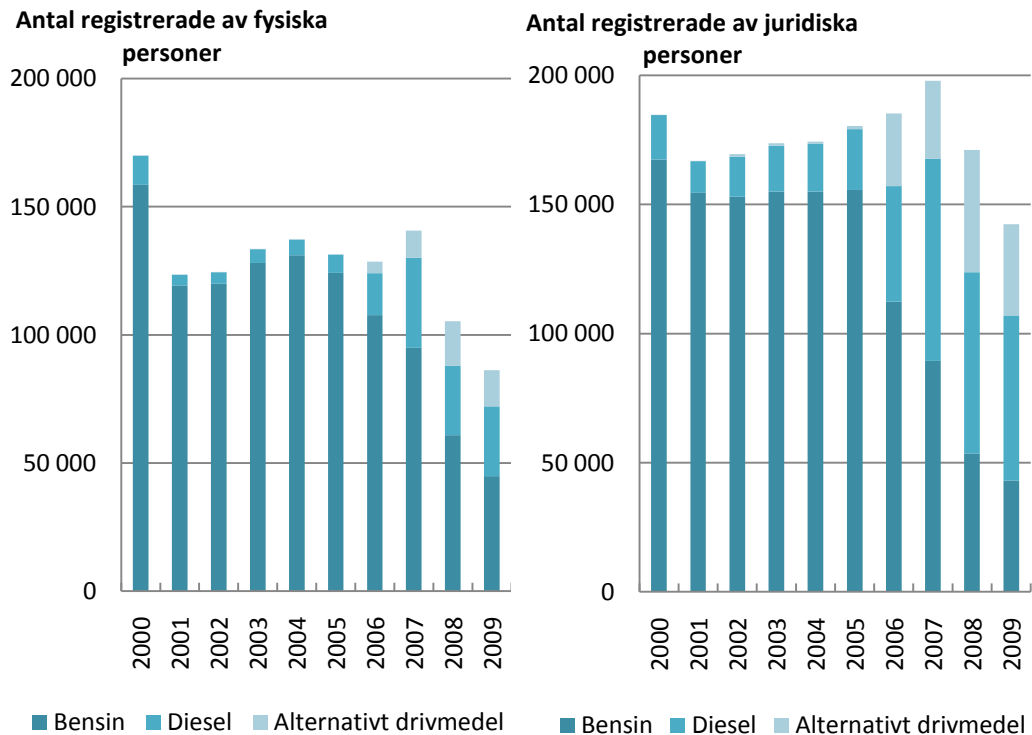
## 4.1 Personbilsparkens sammansättning

### Drivmedel

Sammanställningen av den svenska personbilsparken har förändrats relativt mycket de senast fyra åren. Bensinbilarna som tidigare var helt dominerande har minskat medan framför allt dieseldrivna bilar ökat stort. Även de alternativt drivna bilarna ökar som Figur 4.4 visar. För att nå regeringens uppsatta mål om helt fossiloberoende fordonsflotta till 2030 krävs att 4 miljoner personbilar byts ut på 20 år, det vill säga i genomsnitt 200 000 per år. En svensk personbil i trafik är i genomsnitt drygt 9 år, vilket innebär att efter 2020 bör det inte säljas några personbilar alls som kräver ett fossilt drivmedel. Om en så drastisk förändring av personbilsparken är realistisk återstår att se. Vid årsskiftet 2009/210 vad andelen bensinbilar 84 procent, andelen dieslbilar var 11 procent och andelen alternativt drivna personbilar var 5 procent.

**Figur 4.4 Andelen personbilar i trafik efter bränsleslag, 2000-2009.**

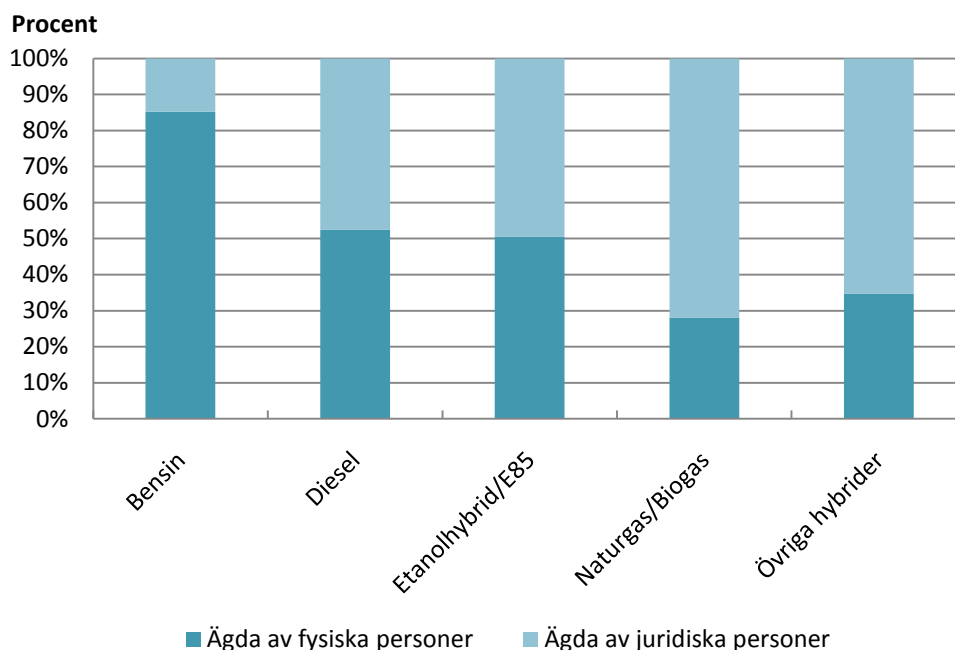
När det gäller nyregistreringar under 2009 så var andelen bensinbilar 38 procent, andelen dieselbilar 40 procent och andelen alternativt drivna bilar 22 procent. Antalet nyregistrerade dieselbilar var för första gången fler än antalet nyregistrerade bensinbilar. Privatpersoner köper fortfarande till största delen bensinbilar medan juridiska personer driver ökningen av dieselbilar och framförallt de alternativt drivna bilarna, se Figur 4.5.

**Figur 4.5 Antal nyregistrerade personbilar fördelade på drivmedel och ägare, 2000-2009.**

Personbilar med ett alternativt drivmedel domineras helt av etanolhybrider/E85 och det fanns vid årsskiftet 175 000 sådana bilar, en ökning med 28 procent jämfört med föregående årsskifte. Övriga hybrider, som främst är elhybrider, ökade med 19 procent till 16 000 bilar. Naturgas/biogas bilar hade en mycket gynnsam utveckling under 2009. Det registrerades drygt 6 100 nya gasbilar och antal gasbilar i trafik ökade med hela 49 procent till knappt 18 000 stycken.

Ägandet med avseende på bränsle skiljer sig åt mellan fysiska och juridiska personer. Gasfordon och övriga hybrider ägs tills största delen av juridiska personer medan diesel och etanolhybrider/E85 är jämnt fördelat mellan de två ägarkategorierna, se Figur 4.6.

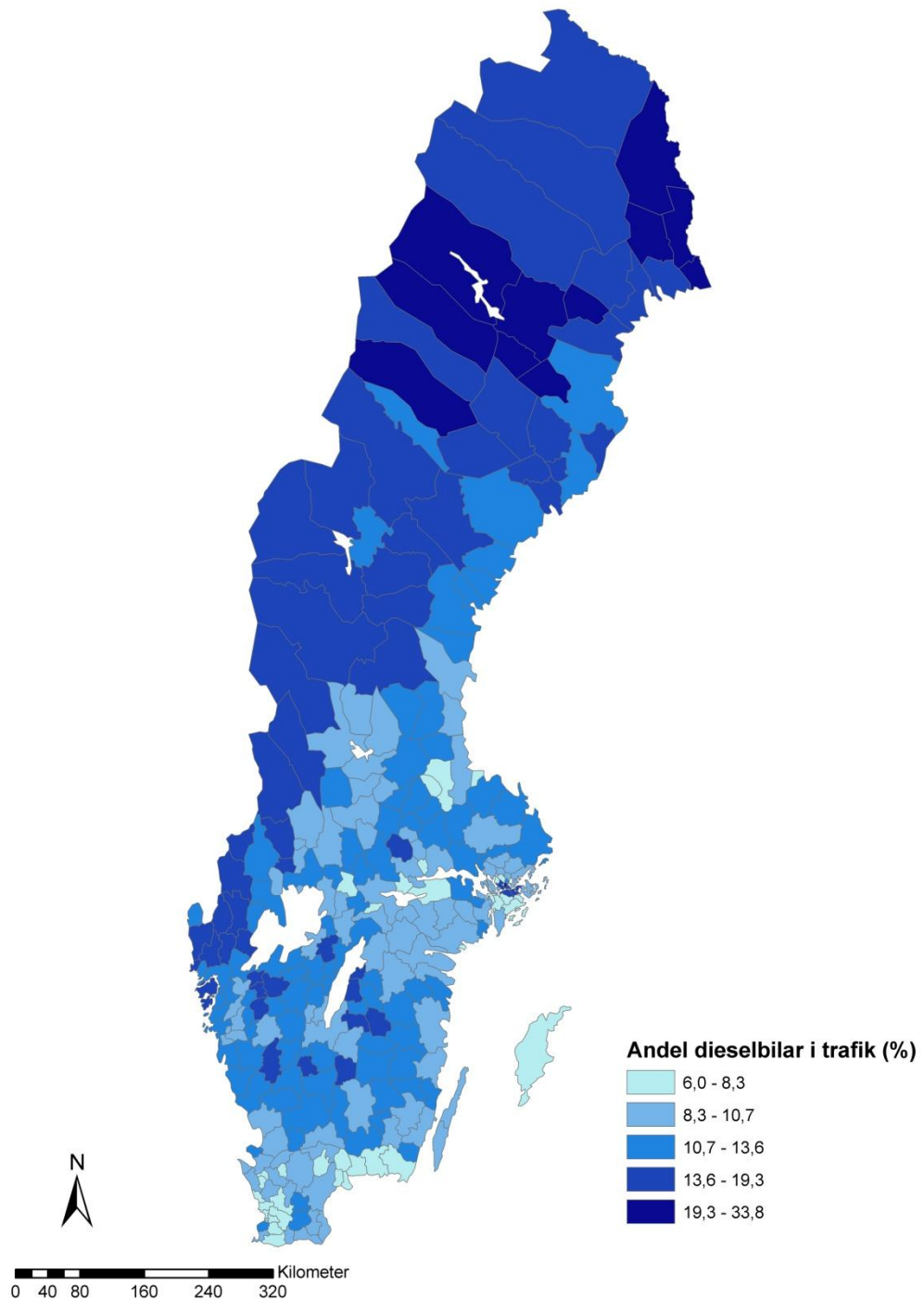
**Figur 4.6 Andel personbilar ägda av fysiska personer respektive juridiska personer per bränsle, år 2009.**



Anm. El och Övriga redovisas inte då de är så få.

Det är också regionala skillnader. Bilar som kan köras på alternativa drivmedel var vanligast i Solna, 22 procent och Stockholm, 15 procent. Norrland har hög andel dieslbilar, se Figur 4.7, högst andel dieslbilar i trafik har Övertorneå och Överkalix med 34 respektive 28 procent. Lägst andel dieslbilar hittar man i Skåne, Blekinge och i Stockholmstrakten.

Figur 4.7 Andelen dieseldrivna personbilar i trafik per kommun, år 2009



## Ålder

Under 2009 blev den genomsnittliga bilen som trafikerar de svenska vägarna något äldre. Medelåldern steg från 9,3 till 9,6 år. Personbilar ägda av juridiska personer är generellt betydligt yngre än de som ägs av fysiska personer, 7,2 år jämfört med 10,2 år. Tabell 4.1 visar åldersstrukturen på hela personbilsflottan i trafik. Värt att notera är att hela 18 procent av personbilarna i trafik är 15 år eller

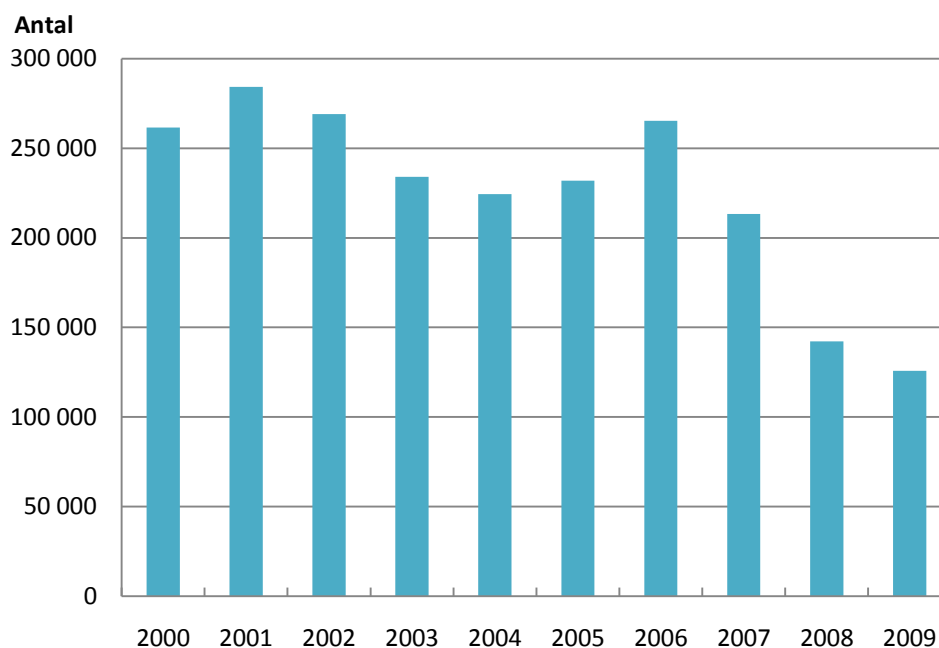
äldre. Äldst bilar finns i Överkalix kommun där genomsnittsbilen i trafik är 14,3 år och den yngsta personbilsparken har Solna kommun, 4,4 år. Solnas unga bilpark är till största delen beroende på den mycket höga andelen personbilar som ägs av juridiska personer i kommunen, hela 65 procent.

**Tabell 4.1 Antal personbilar i trafik vid årsskiftet 2009/2010 efter ålder.**

Ålder	Antal	Andel (%)
0 – 4 år	1 197 782	27,9
5 – 9 år	1 250 451	29,1
10 – 14 år	1 084 914	25,2
15 – år	767 605	17,8
<b>Samtliga</b>	<b>4 300 752</b>	<b>100,0</b>

Bidragande orsaker till att personbilsparken har blivit äldre är dels att nyregistreringarna minskat under de två senaste åren och att antalet skotade bilar också har minskat rejält under 2008 och 2009, se Figur 4.8. Antalet skrotade personbilar under 2009 är den lägsta siffran sedan 1985.

**Figur 4.8 Antal skrotade personbilar, 2000-2009.**

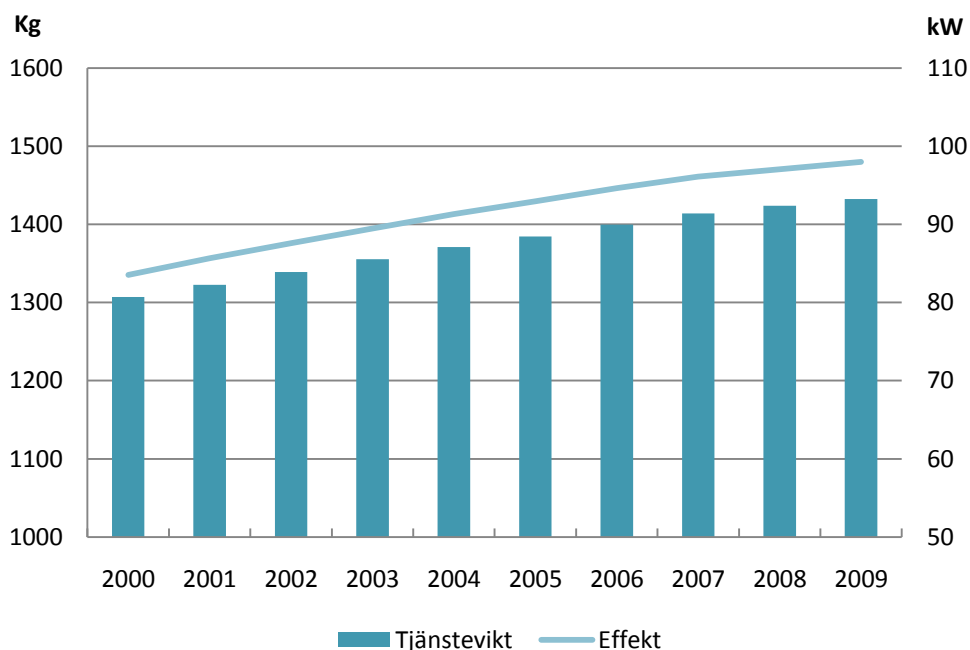


Borttagandet av skrotningspremien 1 juni 2007 har haft effekten att antalet skrotade bilar har minskat därefter. Att återföra någon form av skrotningspremie är ett förslag som förs fram från många håll. ACEA, den europeiska organisationen för biltillverkare, konstaterade hösten 2009 att 13 länder i Europa har infört program för att förnya fordonsflottan. Program som bland annat inkluderar skrotningspremier för att effekterna av lågkonjunkturen ska dämpas. Gemensamt är att den som skrotar en gammal bil, oftast minst tio år, får en premie på minst 1 000 euro.

## Storlek

Den genomsnittliga tjänstevikten på personbilar har de senaste tio åren ökat med 10 procent, från 1 307 kilo till 1 433 kilo och motoreffekten ökade under samma period med 17 procent, från 84 kilowatt till 98 kilowatt. Figur 4.9 visar utvecklingen av den genomsnittliga tjänstevikten och motoreffekten för personbilar den senaste tioårsperioden. En bil som nyregistrerades under 2009 hade en genomsnittlig tjänstevikt på 1 529 kilo och en motoreffekt på 104 kilowatt.

**Figur 4.9 Genomsnittlig tjänstevikt och genomsnittlig motoreffekt på personbilar i trafik, 2000-2009.**

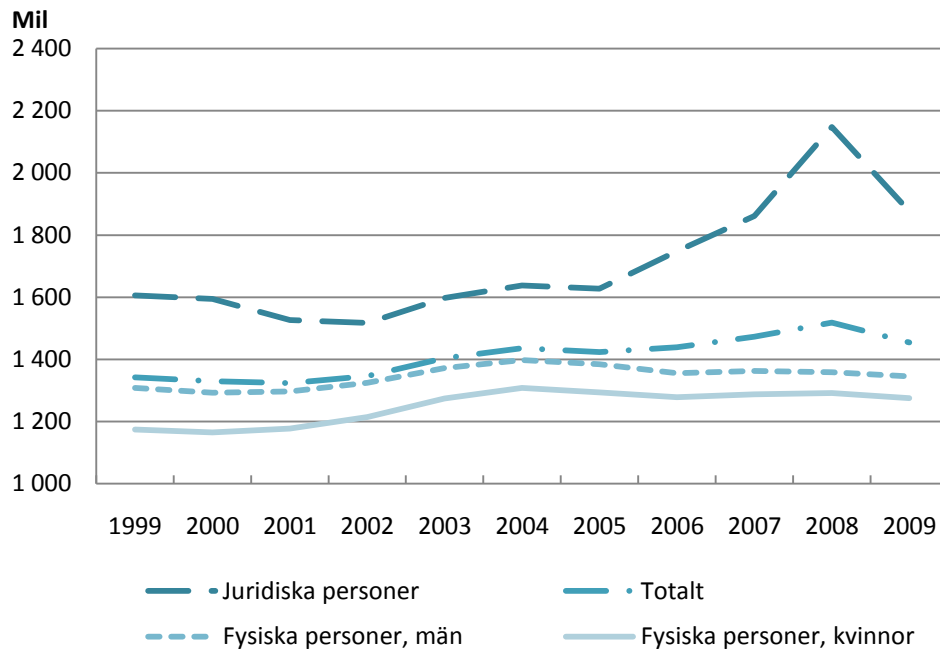


Anm. Tjänstevikt i kilo vänster y-axel och motoreffekt i kW höger y-axel.

## 4.2 Körsträckor

Lågkonjunkturen har påverkat bilanvändandet i avseendet att den genomsnittliga körsträckan har sjunkit från 1 518 mil år 2008 till 1 454 mil år 2009, en minskning med 4 procent. Framför allt är det personbilar ägda av juridiska personer som har körts betydligt mindre 2009 än 2008, dock ska man hålla i minnet att 2008 var ett toppår, se Figur 4.10. Personbilar som ägs av juridiska personer körs betydligt längre sträckor än de som ägs av fysiska personer, i genomsnitt 1 877 mil mot 1 321 mil.



**Figur 4.10 Genomsnittlig körsträcka i mil fördelat på ägarkategori, 2000-2009.**

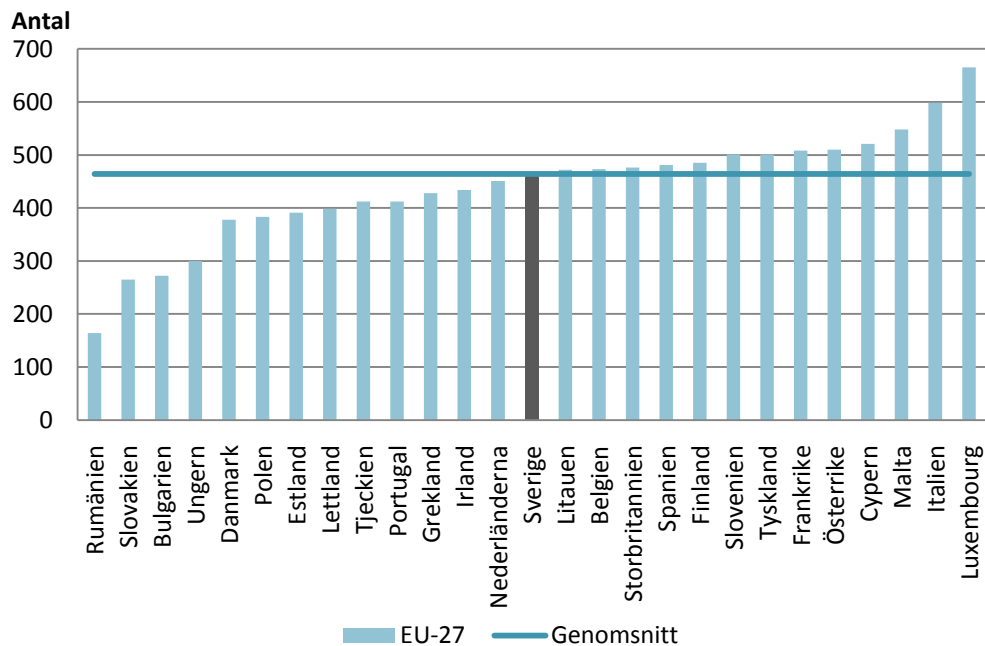
Det är stora regionala skillnader i körsträcka mellan länen. Den längsta genomsnittliga körsträckan för personbilar ägda av fysiska personer har uppmätts i Uppsala län, 1 376 mil och den kortaste 1 162 mil i Gotlands län. Variationen i den genomsnittliga körsträckans längd är betydligt högre för de juridiskt ägda bilarna. Här är spannvidden från 1 469 mil i Gotlands län till 2 170 mil i Stockholms län.

Att bilarnas genomsnittliga körsträckor har minskat och att personbilsparken inte ökat mer än marginellt innebär att de svenskregistrerade bilarnas totala trafikarbete var lägre 2009 än 2008.

### 4.3 Personbilar i Sverige och EU

Det finns stora skillnader vad gäller personbilarnas egenskaper i de olika EU-länderna. Personbilstätheten i EU-länderna varierade år 2007 från 164 bilar per 1 000 invånare i Rumänien till 665 bilar per 1 000 invånare i Luxemburg, se Figur 4.11. Sverige ligger på EU-genomsnittet.

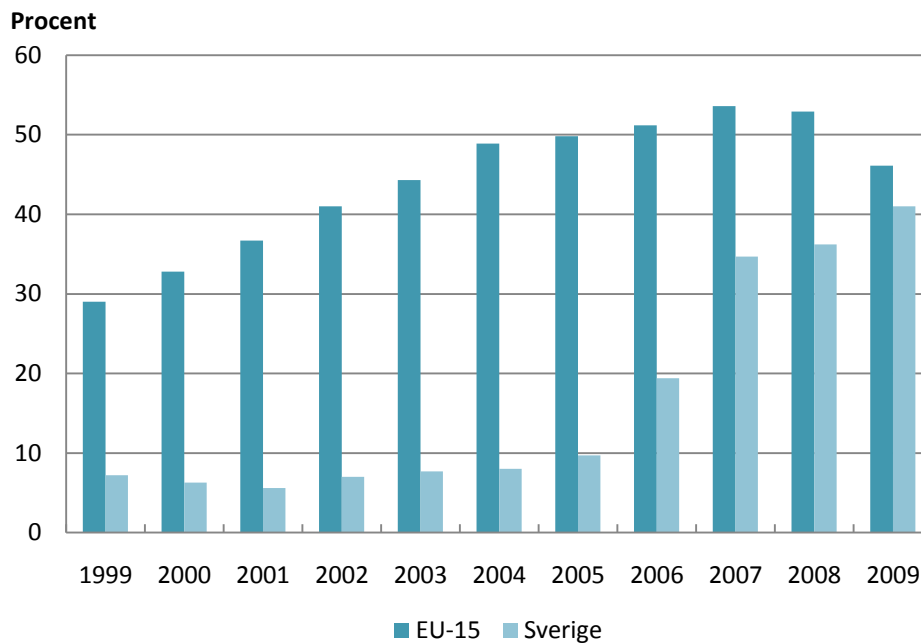
**Figur 4.11 Genomsnittligt antal personbilar per 1 000 invånare per land och i EU-27, 2007.**



Källa: "EU energy and transport in figures Statistical pocketbook 2009", DG TREN.

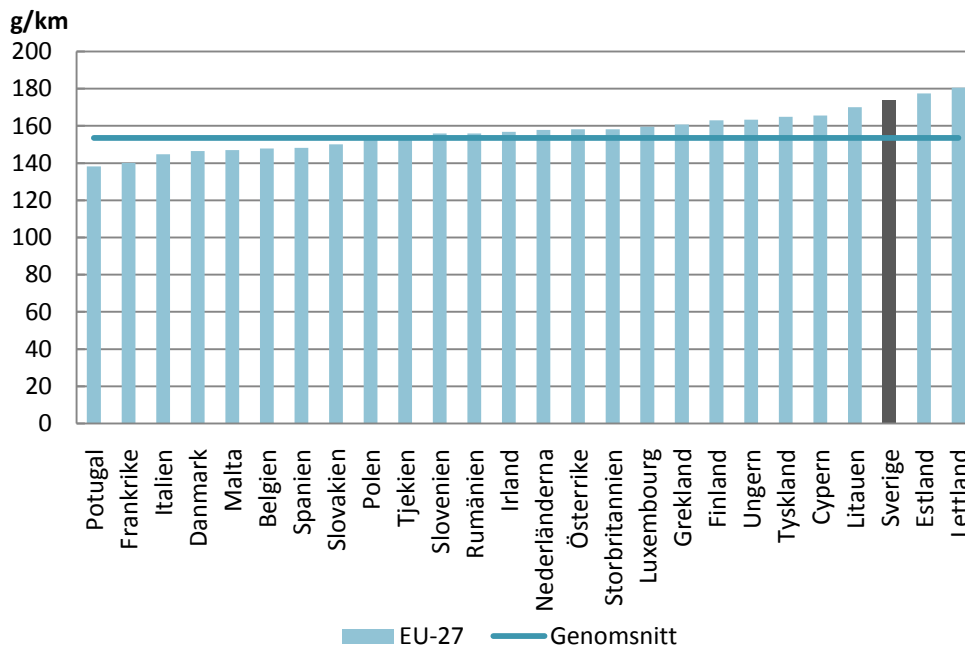
Sverige ligger numera på ungefär samma andel dieslbilar bland nyregistrerade personbilar som EU-15 länderna, Figur 4.12. En skillnad som kvarstår är dock att i Sverige väljer vi att köpa stora, tunga bilar med höga utsläpp av koldioxid. En ny svensk bil släppte i genomsnitt ut 174 gram koldioxid per kilometer 2008 (utsläppen har sjunkit till 164 gram per kilometer under 2009) jämfört på EU genomsnittet på 154 gram koldioxid per kilometer, Figur 4.13. Närmast målet på 130 gram koldioxid per kilometer (se vidare kapitlet Miljö och klimat) är Portugal.

Figur 4.12 Andelen nyregistrerade dieselbilar i Sverige och EU-15, 2000-2009.



Källa: The European Automobile Manufacturers Association.

Figur 4.13 Genomsnittligt koldioxidutsläpp samt medelvärdet för nyregistrerade personbilar i EU-27 (exklusive Bulgarien), år 2008.



Källa: "Om övervakning av koldioxidutsläpp från nya personbilar i EU: uppgifter för 2008", Europeiska Gemenskapernas kommission, KOM(2009) 713 slutgiltig.



## Tabellförteckning

### Personbilar

Tabell PB1	Personbilar, nyregistreringar samt avregistreringar efter avregistreringsorsak, årsvis 2000-2009
Tabell PB2	Personbilar i trafik efter ägare, årsvis 2000-2009
Tabell PB3	Avställda personbilar efter ägare, årsvis 2000-2009
Tabell PB4	Leasade personbilar (uthyrda minst ett år) efter ägare, årsvis 2000-2009
Tabell PB5	Personbilar i trafik efter miljöklass, årsvis 2000-2009
Tabell PB6	Personbilar i trafik efter drivmedel, årsvis 2005-2009
Tabell PB7	Personbilar i trafik efter drivmedel och miljöklass vid slutet av år 2009
Tabell PB8	Personbilar i trafik efter drivmedel, årsvis 2000-2009
Tabell PB9	Personbilar i trafik efter årsmodell/tillverkningsår och ägare vid slutet av år 2009
Tabell PB10	Personbilar i trafik fördelade efter tjänstevikt och ålder vid slutet av år 2009
Tabell PB11	Personbilar efter ägarens näringstillhörighet och status vid slutet av år 2009
Tabell PB12	Körsträckor och antal personbilar efter tjänstevikt och ägare år 2009
Tabell PB13	Körsträckor och antal personbilar efter ägare år 2009
Tabell PB14	Körsträckor och antal personbilar efter årsmodell/tillverkningsår och ägare år 2009
Tabell PB15	Antal personbilar och genomsnittlig körsträcka i mil efter drivmedel och ägare år 2009
Tabell PB16	Genomsnittlig körsträcka i mil fördelat på ägare, årsvis 2000-2009

### Lastbilar

Tabell LB1	Lastbilar, bestånd efter status och totalvikt, nyregistreringar efter totalvikt samt avregistreringar, årsvis 2000-2009
Tabell LB2	Lastbilar i trafik efter karosseri, årsvis 2000-2009
Tabell LB3	Avställda lastbilar efter karosseri, årsvis 2000-2009
Tabell LB4	Lastbilar efter yrkesmässig trafik, firmabilstrafik, totalvikt och leasing, årsvis 2000-2009
Tabell LB5	Lastbilar i trafik efter maximilastvikt och karosseri vid slutet av år 2009
Tabell LB6	Lastbilar i trafik efter totalvikt och karosseri vid slutet av år 2009
Tabell LB7	Lastbilar i trafik efter ägarens näringstillhörighet och totalvikt vid slutet av år 2009
Tabell LB8	Lastbilar i trafik efter miljöklass, årsvis 2000-2009
Tabell LB9	Lastbilar i trafik efter drivmedel och totalvikt, årsvis 2000-2009
Tabell LB10	Lastbilar i trafik efter drivmedel, årsvis 2000-2009
Tabell LB11	Körsträckor och antal lastbilar efter årsmodell/tillverkningsår och totalvikt år 2009
Tabell LB12	Körsträckor och antal lastbilar efter totalvikt år 2009
Tabell LB13	Körsträckor och antal lastbilar efter maxlastvikt år 2009
Tabell LB14	Körsträckor och antal lastbilar efter karosseri år 2009
Tabell LB15	Genomsnittlig körsträcka i mil fördelat på lätt och tung lastbil, årsvis 2000-2009

## Bussar

Tabell BU1	Bussar, bestånd efter status, nyregistreringar samt avregistreringar, årsvis 2000-2009
Tabell BU2	Bussar i trafik i yrkesmässig trafik efter tillåtet antal passagerare (både sittande och stående) och drivmedel vid slutet av åren 2008 och 2009
Tabell BU3	Bussar i trafik efter drivmedel, yrkesmässig trafik och firmabilstrafik, årsvis 2000-2009
Tabell BU4	Avställda bussar efter drivmedel, yrkesmässig trafik och firmabilstrafik, årsvis 2000-2009
Tabell BU5	Bussar i trafik efter drivmedel, årsvis 2000-2009
Tabell BU6	Bussar i trafik efter miljöklass, årsvis 2000-2009
Tabell BU7	Leasade bussar i trafik efter antal passagerare, årsvis 2005-2009
Tabell BU8	Körsträckor och antal bussar efter årsmodell/tillverkningsår år 2009
Tabell BU9	Körsträckor och antal bussar efter antal passagerare år 2009
Tabell BU10	Körsträckor och antal bussar efter drivmedel och totalvikt år 2009
Tabell BU11	Genomsnittlig körsträcka i mil fördelat ägare, årsvis 2000-2009

## Motorcyklar

Tabell MC1	Motorcyklar, nyregistreringar och avregistreringar efter ägare, årsvis 2000-2009
Tabell MC2	Motorcyklar, nyregistreringar och avregistreringar efter cylindervolym och ägare år 2009
Tabell MC3	Motorcyklar, bestånd efter status och ägare, årsvis 2000-2009
Tabell MC4	Motorcyklar i trafik efter årsmodell/tillverkningsår och cylindervolym vid slutet av år 2009
Tabell MC5	Körsträckor och antal motorcyklar efter årsmodell/Tillverkningsår och ägare år 2008
Tabell MC6	Körsträckor och antal motorcyklar efter cylindervolym och ägare år 2008
Tabell MC7	Genomsnittlig körsträcka i mil fördelat på cylindervolym, årsvis 2004-2008
Tabell MC8	Genomsnittlig körsträcka i mil fördelat på ägarkategori, årsvis 2004-2008

## Mopeder klass I

Tabell MP1	Mopeder klass I, nyregistreringar och avregistreringar efter ägare, årsvis 2000-2009
Tabell MP2	Mopeder klass I, bestånd efter status och ägare, årsvis 2000-2009
Tabell MP3	Mopeder klass I i trafik efter ägarens ålder och kön vid slutet av år 2009

## Traktorer

Tabell TR1	Traktorer, bestånd efter status, nyregistreringar och avregistreringar, årsvis 2000-2009
Tabell TR2	Traktorer i trafik efter ägarens näringstillhörighet, årsvis 2000-2009
Tabell TR3	Traktorer i trafik efter årsmodell/tillverkningsår och tjänstevikt vid slutet av år 2009
Tabell TR4	Traktorer i trafik efter tjänstevikt och drivmedel vid slutet av år 2009

## Terrängskotrar

Tabell TS1	Terrängskotrar, bestånd efter status, nyregistreringar och avregistrering, årsvis 2000-2009
------------	---

Tabell TS2 Terrängskotrar i trafik efter årsmodell/tillverkningsår och ägare vid slutet av år 2009

### Släpvagnar

Tabell SL1 Släpvagnar, bestånd efter status, nyregistreringar och avregistreringar, årsvis 2000-2009

Tabell SL2 Nyregistreringar av släpvagnar efter karosseri, årsvis 2000-2009

Tabell SL3 Släpvagnar i trafik efter karosseri, årsvis 2000-2009

Tabell SL4 Släpvagnar i trafik efter totalvikt och karosseri vid slutet av år 2009

### Regional statistik

Tabell RS1 Nyregistreringar av fordon efter län och fordonsslag år 2009

Tabell RS2 Fordon i trafik efter län och fordonsslag vid slutet av år 2009

Tabell RS3 Avställda fordon efter län och fordonsslag vid slutet av år 2009

Tabell RS4 Personbilar i trafik efter län, ägare, taxi och leasing vid slutet av år 2009

Tabell RS5 Personbilar i trafik efter län och drivmedel vid slutet av år 2009

Tabell RS6 Nyregistreringar av personbilar efter län och drivmedel år 2009

Tabell RS7 Genomsnittlig körsträcka i mil efter län och fordonsslag år 2009

### Körkortsinnehav

Tabell KÖ1 Innehav av körkort klass B (personbil och lätt lastbil) i andel av befolkningen efter län och ålder vid slutet av år 2009

Tabell KÖ2 Innehav av körkort klass A (motorcykel) i andel av befolkningen efter län och ålder vid slutet av år 2009

Tabell KÖ3 Innehav av körkort klass C och D (tung lastbil och buss) efter län och ålder vid slutet av år 2009

Tabell KÖ4 Körkortsinnehav (antal) för kvinnor och män fördelat på fordonsslag och körkortsinnehavarens ålder vid slutet av år 2009

### Internationellt

Tabell IN1 Personbilar, nyregistreringar och i trafik, inom EU25 samt Norge, preliminära uppgifter

Tabell IN2 Nyregistrerade lastbilar inom EU25 samt Norge, preliminära

## Tabeller med officiell statistik

Samtliga tabeller i tabellbilagan finns i Excel-format på SIKAs hemsida [www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se). På hemsidan finns även statistik för län och kommuner samt månadsstatistik.



Tabell PB1

## Personbilar, nyregistreringar samt avregistreringar efter avregistreringsorsak, årsvis 2000-2009

Passenger cars, new registrations and deregistrations and cause of deregistration, by year 2000-2009

År	Nyregistreringar		Avregistreringar				Totalt
	Totalt	därav direkt-import	Administrativt skrotade	Reellt skrotade	Summa skrotade	Utförda ur landet (registrerade personbilar)	
2000	354 649	62 772	3 788	159 188	162 976	6 926	170 566
2001	290 262	43 006	4 727	285 469	290 196	10 763	301 436
2002	293 919	38 158	4 875	269 070	273 945	16 901	291 048
2003	307 068	44 967	5 037	234 976	240 013	14 385	254 545
2004	311 536	46 596	5 956	224 460	230 416	12 419	242 979
2005	311 779	36 851	5 931	231 973	237 904	14 517	252 525
2006	313 812	29 828	5 924	265 272	271 196	19 049	290 245
2007	338 538	29 923	8 330	213 408	221 738	21 936	243 674
2008	276 344	20 896	6 362	142 219	148 581	30 374	178 955
2009	228 528	13 915	7 190	127 020	134 210	45 721	179 931



Tabell PB2

## Personbilar i trafik efter ägare, årsvis 2000-2009

Passenger cars in use by owner, by year 2000-2009

Vid slutet av år	Fysiska personer		Juridiska personer	därav personliga företag	Summa personbilar i trafik	Antal personbilar i trafik per 1 000 invånare
	Kvinnor	Män	Totalt			
2000	1 048 626	2 188 175	761 813	401 264	3 998 614	450
2001	1 062 388	2 182 976	773 169	406 781	4 018 533	451
2002	1 078 847	2 182 326	781 619	411 968	4 042 792	452
2003	1 096 356	2 188 169	790 889	422 505	4 075 414	454
2004	1 113 527	2 201 019	798 878	429 140	4 113 424	457
2005	1 125 450	2 203 015	825 209	449 127	4 153 674	459
2006	1 140 249	2 215 986	846 228	457 508	4 202 463	461
2007	1 151 794	2 225 375	881 294	471 049	4 258 463	464
2008	1 160 919	2 229 921	888 155	474 714	4 278 995	463
2009	1 178 533	2 248 529	873 690	473 941	4 300 752	461



Tabell PB3

## Avställda personbilar efter ägare, årsvis 2000-2009

Passenger cars not in use by owner, by year 2000-2009

Vid slutet av år	Fysiska personer		Juridiska personer		Totalt
	Kvinnor	Män	Totalt	därv personliga företag	
2000	128 421	466 001	258 448	125 812	852 870
2001	124 349	449 874	240 040	127 525	814 263
2002	121 309	439 025	235 389	125 719	795 723
2003	121 402	445 470	247 512	129 069	814 384
2004	123 350	454 323	263 193	132 454	840 866
2005	124 234	457 587	273 984	142 401	855 805
2006	122 244	450 719	257 160	140 368	830 123
2007	125 652	471 440	272 922	145 027	870 014
2008	135 627	517 211	297 658	159 881	950 496
2009	142 192	557 009	285 042	171 219	984 243



Tabell PB4

## Leasade personbilar (uthyrda minst ett år) efter ägare, årsvis 2000-2009

Passenger cars leased out (at least one year) by owner, by year 2000-2009

Vid slutet av år	Leasade personbilar i trafik			Därv nyregistrerade under året		
	Fysiska personer	Juridiska personer	Totalt	Fysiska personer	Juridiska personer	Totalt
2000	9 812	202 644	212 456	1 222	71 402	72 624
2001	9 382	215 244	224 626	1 181	72 724	73 905
2002	8 665	224 085	232 750	1 538	72 734	74 272
2003	8 740	226 312	235 052	1 882	74 550	76 432
2004	8 461	230 070	238 531	1 433	77 458	78 891
2005	8 618	235 275	243 893	2 293	79 867	82 160
2006	8 882	244 065	252 947	2 007	87 159	89 166
2007	8 681	259 868	268 549	1 598	93 150	94 748
2008	7 240	268 068	275 308	1 344	88 729	90 073
2009	6 794	257 146	263 940	1 274	69 517	70 791



Tabell PB5

## Personbilar i trafik efter miljöklass, årsvis 2000-2009

Passenger cars in use by environmental class, by year 2000-2009

Vid slutet av år	Miljöklass											Totalt	
	Klass 1	Klass 2	Klass 3	Klass 2000	Klass 2005	Klass 2008	Hybrid	EI	EEV	2005PM	Okänd		
2000	170 485	350 233	538 972	-	-	-	-	-	-	-	-	2 938 924	3 998 614
2001	310 762	358 644	544 673	-	-	-	-	-	-	-	-	2 804 454	4 018 533
2002	332 196	356 479	541 836	44 900	135 021	-	518	3	-	-	-	2 631 839	4 042 792
2003	332 091	351 074	531 056	89 275	315 945	-	595	2	-	-	-	2 455 376	4 075 414
2004	328 289	345 712	518 620	126 323	517 188	-	1 334	2	-	-	-	2 275 956	4 113 424
2005	328 349	338 933	503 550	144 981	745 356	-	3 289	3	-	-	-	2 089 213	4 153 674
2006	327 906	331 551	484 875	148 140	995 002	1	6 088	2	-	10 826	1 898 072	4 202 463	
2007	324 342	319 125	458 943	146 102	1 189 041	1	9 415	4	-	93 902	1 717 588	4 258 463	
2008	325 620	304 085	427 448	143 496	1 336 641	1	13 477	6	-	163 402	1 564 819	4 278 995	
2009	322 092	286 401	392 750	141 838	1 445 195	22	16 086	30	0	216 815	1 479 523	4 300 752	

Anmärkning: Nya bilar som följer avgasdirektivet 715/2007 (Euro 5 och 6) miljöklassas inte.



Tabell PB6

Personbilar i trafik efter drivmedel<sup>1)</sup>, årsvis 2005-2009

Passenger cars in use by fuel, by year 2005-2009

Drivmedel 1	Drivmedel 2	Vid slutet av år				
		2005	2006	2007	2008	2009
Bensin	-	3 905 076	3 879 599	3 804 983	3 699 221	3 607 248
Bensin	EI	3 286	6 121	9 459	13 483	16 095
Bensin	Gengas	5	5	7	8	8
Bensin	Etanol	439	301	398	11 725	48 087
Bensin	Metanol	0	0	1	1	1
Bensin	Motorgas	222	151	131	124	125
Bensin	Naturgas	1 390	8 166	9 204	9 130	8 918
Bensin	Biogas	143	230	292	305	281
Bensin	E85	20 819	46 198	80 488	125 429	127 019
Bensin	Metangas	0	0	1	373	5 784
Diesel	-	217 934	260 757	351 897	416 822	484 083
Diesel	Etanol	1	1	1	0	0
Diesel	E85	1	1	2	6	6
EI	-	123	118	126	129	157
EI	Etanol	0	0	0	0	1
Gasol	-	1	1	1	1	1
Gengas	-	10	9	9	8	9
Gengas	Bensin	1	0	0	0	0
Etanol	-	45	43	45	40	40
Etanol	Bensin	7	0	0	0	0
Metanol	-	2	2	1	2	2
Motorgas	-	25	18	13	16	15
Motorgas	Bensin	1	0	0	0	0
Motorgas	Gasol	1	1	1	1	1
Naturgas	-	126	216	744	1 378	1 364
Naturgas	Bensin	3 618	0	0	0	0
Biogas	-	391	519	655	668	663
E85	-	0	0	0	1	0
Metangas	-	0	0	0	120	840
Okänd	-	7	6	4	4	4
<b>Totalt</b>		<b>4 153 674</b>	<b>4 202 463</b>	<b>4 258 463</b>	<b>4 278 995</b>	<b>4 300 752</b>

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



Tabell PB7

## Personbilar i trafik efter drivmedel och miljöklass vid slutet av år 2009

Passenger cars in use by fuel and environmental class at the end of year 2009

Driv- medel 1	Driv- medel 2	Miljöklass											Totalt
		Klass 1	Klass 2	Klass 3	Klass 2000	Klass 2005	Klass 2008	Hybrid	EI	EEV	2005PM	Okänd	
Bensin	-	319 832	278 129	380 108	98 399	1 172 199	1	14	-	-	-	1 358 566	3 607 248
Bensin	EI	3	1	-	-	1	-	16 072	-	-	-	18	16 095
Bensin	Gengas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	8
Bensin	Etanol	214	-	-	-	47 574	-	-	-	-	-	299	48 087
Bensin	Metanol	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Bensin	Motorgas	1	9	22	4	10	-	-	-	-	-	79	125
Bensin	Naturgas	119	82	407	11	7 902	-	-	-	-	-	397	8 918
Bensin	Biogas	-	2	93	1	173	-	-	-	-	-	12	281
Bensin	E85	1 401	-	1	179	124 544	-	-	-	-	-	894	127 019
Bensin	Metangas	-	-	-	-	1 726	-	-	-	-	-	4 058	5 784
Diesel	-	488	8 178	12 117	43 242	88 428	21	-	-	-	216 815	114 794	484 083
Diesel	E85	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	1	6
EI	-	6	-	-	-	-	-	-	30	-	-	121	157
EI	Etanol	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Gasol	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Gengas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	9
Etanol	-	27	-	-	-	2	-	-	-	-	-	11	40
Metanol	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
Motorgas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	15
Motorgas	Gasol	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Naturgas	-	-	-	2	1	1 359	-	-	-	-	-	2	1 364
Biogas	-	-	-	-	1	660	-	-	-	-	-	2	663
Metangas	-	-	-	-	-	611	-	-	-	-	-	229	840
Okänd	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4
<b>Totalt</b>		<b>322 092</b>	<b>286 401</b>	<b>392 750</b>	<b>141 838</b>	<b>1 445 195</b>	<b>22</b>	<b>16 086</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>216 815</b>	<b>1 479 523</b>	<b>4 300 752</b>

Tabell PB8<sup>k</sup>

## Personbilar i trafik efter drivmedel, årsvis 2000-2009

Passenger cars in use by fuel, by year 2000-2009

Vid slutet av år	Bensin	Diesel	EI	Etanol hybrid/E85	Övriga hybrider	Naturgas/ Biogas	Övriga	Totalt
2000	3 802 678	194 463	318	235	796	0	124	3 998 614
2001	3 832 436	184 505	254	223	807	96	212	4 018 533
2002	3 850 121	189 019	207	1 116	914	1 341	74	4 042 792
2003	3 871 790	195 732	180	4 402	976	2 265	69	4 075 414
2004	3 894 030	204 661	145	9 544	1 684	3 302	58	4 113 424
2005	3 905 076	217 934	123	21 312	3 516	5 668	45	4 153 674
2006	3 879 599	260 757	118	46 544	6 278	9 131	36	4 202 463
2007	3 804 983	351 897	126	80 934	9 599	10 896	28	4 258 463
2008	3 699 221	416 822	129	137 201	13 617	11 974	31	4 278 995
2009	3 607 248	484 083	157	175 153	16 230	17 850	31	4 300 752



## Anmärkning:

Bensin - bensindrivna fordon som endast har ett bränsle

Diesel- dieseldrivna fordon som endast har ett bränsle

EI- eldrivna fordon som endast har ett bränsle

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

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

Naturgas/Biogas - de fordon som har naturgas, biogas eller metangas som första eller andra drivmedel

Tabell PB9

## Personbilar i trafik efter årsmodell/tillverkningsår och ägare vid slutet av år 2009

Passenger cars in use by year of model/construction and owner at the end of year 2009

Årsmodell/ Tillverkningsår	Fysiska personer		Juridiska personer		Totalt
	Kvinnor	Män	Totalt	därav personliga företag	
-1990	103 267	266 769	62 288	57 282	432 324
1991	17 812	36 286	8 635	7 671	62 733
1992	27 281	54 383	12 690	11 385	94 354
1993	22 438	43 789	10 743	9 696	76 970
1994	30 090	57 792	13 342	11 916	101 224
1995	39 488	74 939	18 094	16 071	132 521
1996	42 740	81 806	19 936	17 513	144 482
1997	63 119	113 076	27 461	24 203	203 656
1998	83 504	140 385	34 480	30 083	258 369
1999	111 069	190 570	44 247	38 014	345 886
2000	91 334	154 756	37 015	31 036	283 105
2001	67 467	125 771	31 475	24 911	224 713
2002	73 325	133 086	35 285	27 084	241 696
2003	73 476	138 508	37 680	27 799	249 664
2004	71 805	137 591	41 877	27 531	251 273
2005	72 699	141 367	50 912	28 137	264 978
2006	66 743	125 641	73 429	27 903	265 813
2007	62 646	118 823	109 635	28 120	291 104
2008	40 085	77 364	114 987	18 994	232 436
2009	18 071	35 639	88 723	8 539	142 433
2010	73	188	756	53	1 017
Okänd	1	0	0	0	1
<b>Totalt</b>	<b>1 178 533</b>	<b>2 248 529</b>	<b>873 690</b>	<b>473 941</b>	<b>4 300 752</b>



Tabell PB10

## Personbilar i trafik fördelade efter tjänstevikt och ålder vid slutet av år 2009

Passenger cars in use, by kerb weight and age at the end of year 2009

Tjänstevikt i kg	Årsmodell/tillverkningsår							Totalt	Andel (%)
	-1986	1987-1991	1992-1996	1997-2001	2002-2006	2007-	Okänd		
- 900	17 719	16 325	5 456	8 706	4 597	3 142	0	55 945	1
901 - 1 000	17 133	12 083	14 299	35 103	11 848	17 149	0	107 615	3
1 001 - 1 100	17 960	43 252	30 591	106 644	66 374	22 759	0	287 580	7
1 101 - 1 200	18 295	31 152	84 422	116 583	94 828	39 879	0	385 159	9
1 201 - 1 300	20 574	30 499	53 827	155 206	120 739	44 045	0	424 890	10
1 301 - 1 400	27 202	77 272	66 641	239 537	204 261	122 073	0	736 986	17
1 401 - 1 500	15 579	83 463	143 256	202 680	160 407	67 479	1	672 865	16
1 501 - 1 600	7 709	11 328	96 588	212 885	227 214	121 326	0	677 050	16
1 601 - 1 700	6 566	4 841	22 615	134 080	221 194	131 326	0	520 622	12
1 701 - 2 000	15 486	5 228	26 960	90 109	121 692	70 933	0	330 408	8
2 001 - 2 500	13 684	687	4 334	12 352	35 264	21 246	0	87 567	2
2 501 - 3 000	425	95	463	1 555	3 750	3 290	0	9 578	0
3 001-	417	80	99	289	1 256	2 343	0	4 484	0
Okänd	3	0	0	0	0	0	0	3	0
<b>Totalt</b>	<b>178 749</b>	<b>316 305</b>	<b>549 551</b>	<b>1 315 729</b>	<b>1 273 424</b>	<b>666 990</b>	<b>1</b>	<b>4 300 752</b>	<b>100</b>



Tabell PB11

Personbilar efter ägarens näringsgrenstillhörighet<sup>1)</sup> och status vid slutet av år 2009

Passenger cars by type of economic activity of ownership and status at the end of year 2009

Ägarens näringsgrenstillhörighet enligt SNI 2007	I trafik	därav nyreg <sup>2)</sup>	Avställda	därav nyreg <sup>2)</sup>
Jordbruk, skogsbruk och fiske	186 555	4 937	66 578	246
Utvinning av mineral	626	64	170	3
Tillverkning	61 184	9 999	11 188	106
därav: Tillverkning av motorfordon och släpvagnar	7 529	3 222	1 748	68
Försörjning av el, gas, värme och kyla	3 574	536	108	0
Vattenförsörjning; avloppsrening, avfallshantering och sanering	1 160	155	6 738	5
Byggverksamhet	67 257	5 052	17 457	116
Handel; reparation av motorfordon och motorcyklar	139 569	33 089	119 655	6 775
därav: Bildetaljhandel	37 394	18 979	68 201	6 240
därav: Bilreparationsverkstäder	16 158	1 962	21 707	292
Transport och magasinering	39 709	5 003	7 231	63
Hotell- och restaurangverksamhet	13 011	750	2 461	32
Informations- och kommunikationsverksamhet	33 218	3 789	2 817	26
Finans- och försäkringsverksamhet	14 166	3 748	8 846	211
Fastighetsverksamhet	19 739	1 736	6 053	78
Verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik	107 102	13 482	9 086	103
Uthyrning, fastighetsservice, resetjänster och andra stödtjänster	56 617	20 334	6 144	242
Offentlig förvaltning och försvar; obligatorisk socialförsäkring	8 118	647	301	5
Utbildning	20 107	2 641	1 715	47
Vård och omsorg; sociala tjänster	45 152	6 773	2 294	9
Kultur, nöje och fritid	20 236	932	3 516	23
Annan serviceverksamhet	26 336	1 379	3 362	16
Förvävarsarbete i hushåll; hushållens produktion för eget bruk	3	0	0	0
Verksamhet vid internationella org, utländska ambassader o.d.	7	1	0	0
Okänd näringsgren	10 244	751	9 322	26
Personbilar ägda av stat, kommuner, näringsliv	873 690	115 798	285 042	8 132
Personbilar ägda av hushåll	3 427 062	96 897	699 201	4 257
<b>Totalt</b>	<b>4 300 752</b>	<b>212 695</b>	<b>984 243</b>	<b>12 389</b>

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

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

Tabell PB12

Körsträckor och antal personbilar<sup>1)</sup> efter tjänstevikt och ägare år 2009

10 Kilometres driven and number of passenger cars, by kerb weight and owner year 2009

Tjänstevikt i kg	Totalt antal körda mil		Antal personbilar		Medelkörsträcka i mil		Totalt
	Fysiska personer	Juridiska personer	Fysiska personer	Juridiska personer	Fysiska personer	Juridiska personer	
- 900	33 382 937	6 207 116	43 605	10 761	766	577	728
901 - 1 000	88 328 048	17 528 518	90 546	19 085	976	918	966
1 001 - 1 100	255 461 867	41 001 800	251 755	44 470	1 015	922	1 001
1 101 - 1 200	361 551 611	77 542 968	330 558	66 571	1 094	1 165	1 106
1 201 - 1 300	434 292 615	94 753 579	361 548	76 134	1 201	1 245	1 209
1 301 - 1 400	776 438 601	258 313 724	602 645	160 033	1 288	1 614	1 357
1 401 - 1 500	745 124 283	215 616 504	557 160	142 724	1 337	1 511	1 373
1 501 - 1 600	774 309 049	355 086 020	515 917	175 272	1 501	2 026	1 634
1 601 - 1 700	575 050 909	461 102 732	350 090	183 761	1 643	2 509	1 941
1 701 - 2 000	347 082 657	325 294 931	222 703	130 213	1 559	2 498	1 905
2 001 - 2 500	68 642 725	112 165 775	50 284	42 164	1 365	2 660	1 956
2 501 - 3 000	10 899 488	20 100 008	7 496	6 318	1 454	3 181	2 244
3 001-	10 623 843	5 737 369	7 527	2 772	1 411	2 070	1 589
Okänd	0	0	0	10	0	0	0
<b>Totalt</b>	<b>4 481 188 633</b>	<b>1 990 451 044</b>	<b>3 391 834</b>	<b>1 060 288</b>	<b>1 321</b>	<b>1 877</b>	<b>1 454</b>

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



Tabell PB13

Körsträckor och antal personbilar<sup>1)</sup> efter ägare år 2009

10 Kilometres driven and number of passenger cars by owner year 2009

Ägare	Totalt antal körda mil	Antal personbilar	Medelkörsträcka i mil
Fysiska personer	4 481 188 633	3 391 834	1 321
Kvinnor	1 481 189 130	1 162 038	1 275
Män	2 999 999 503	2 229 796	1 345
Juridiska personer	1 990 451 044	1 060 288	1 877
därav personliga företag	849 636 814	488 459	1 739
<b>Totalt</b>	<b>6 471 639 676</b>	<b>4 452 122</b>	<b>1 454</b>
därav leasade bilar	713 243 943	263 362	2 708
taxi	98 947 079	15 056	6 572

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



Tabell PB14

Körsträckor och antal personbilar<sup>1)</sup> efter årsmodell/tillverkningsår och ägare år 2009

10 Kilometres driven and number of passenger cars by year of model/construction and by owner, year 2009

Årsmodell/ tillverkningsår	Totalt antal körda mil		Antal		Medelkörsträcka i mil		Totalt
	Fysiska personer	Juridiska personer	Fysiska personer	Juridiska personer	Fysiska personer	Juridiska personer	
-1991	297 506 691	54 713 074	406 362	126 445	732	433	661
1992	85 869 638	16 405 536	88 851	24 129	966	680	905
1993	75 071 024	14 954 916	72 357	18 529	1 038	807	991
1994	99 312 028	18 266 594	93 444	22 023	1 063	829	1 018
1995	132 706 260	25 115 338	120 252	26 707	1 104	940	1 074
1996	150 532 225	28 804 717	128 945	27 257	1 167	1 057	1 148
1997	215 880 007	40 957 632	179 841	35 193	1 200	1 164	1 194
1998	283 019 642	53 629 094	227 120	42 445	1 246	1 263	1 249
1999	390 873 021	70 165 867	302 997	52 366	1 290	1 340	1 297
2000	328 450 785	60 763 367	247 763	43 017	1 326	1 413	1 339
2001	269 402 175	54 095 757	194 122	36 054	1 388	1 500	1 405
2002	291 613 372	63 543 097	205 327	39 600	1 420	1 605	1 450
2003	299 331 336	70 657 108	201 673	40 721	1 484	1 735	1 526
2004	234 845 630	72 809 116	148 722	34 834	1 579	2 090	1 676
2005	374 647 370	160 930 462	217 535	58 543	1 722	2 749	1 940
2006	349 789 386	257 141 165	196 000	85 225	1 785	3 017	2 158
2007	348 185 927	401 154 023	185 202	122 491	1 880	3 275	2 435
2008	214 219 141	402 573 004	120 383	130 357	1 779	3 088	2 460
2009	39 847 445	123 257 698	54 651	93 539	729	1 318	1 101
2010	85 176	513 478	286	812	298	632	545
Okänd	356	0	1	1	356	0	178
<b>Totalt</b>	<b>4 481 188 633</b>	<b>1 990 451 044</b>	<b>3 391 834</b>	<b>1 060 288</b>	<b>1 321</b>	<b>1 877</b>	<b>1 454</b>

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



Tabell PB15

Antal personbilar<sup>1)</sup> och genomsnittlig körsträcka i mil efter drivmedel och ägare år 2009

Number of passenger cars and average kilometres driven by fuel and owner year 2009

Drivmedel	Juridiska personer <sup>2)</sup>		Fysiska personer				Totalt			
	Antal	Medel- körsträcka i mil	Antal	Medel- körsträcka i mil	Män		Kvinnor			
					Antal	Medel- körsträcka i mil	Antal	Medel- körsträcka i mil		
Bensin	685 121	1 317	3 027 896	1 241	1 964 833	1 259	1 063 063	1 208	3 713 017	1 255
Diesel	257 028	3 233	266 392	2 169	197 571	2 157	68 821	2 205	523 420	2 692
EI	77	785	76	500	67	492	9	553	153	643
Etanol hybrid/E85	93 500	2 159	87 200	1 489	60 084	1 483	27 116	1 502	180 700	1 836
Övriga hybrider	22 011	2 257	9 910	1 581	6 979	1 580	2 931	1 585	31 921	2 048
Natargas/Biogas	1 723	2 431	306	1 770	222	1 817	84	1 644	2 029	2 332
Övriga	828	1 521	54	911	40	896	14	954	882	1 484
<b>Totalt</b>	<b>1 060 288</b>	<b>1 877</b>	<b>3 391 834</b>	<b>1 321</b>	<b>2 229 796</b>	<b>1 345</b>	<b>1 162 038</b>	<b>1 275</b>	<b>4 452 122</b>	<b>1 454</b>

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

2) Inkl. personliga företag

Tabell PB16<sup>k</sup>

## Genomsnittlig körsträcka i mil fördelat på ägarkategori, årsvis 2000-2009

Average kilometres driven in 10 km by owner, by year 2000-2009

År	Juridiska personer	Fysiska personer			Totalt
		Män	Kvinnor	Totalt	
2000	1 595	1 293	1 165	1 251	1 330
2001	1 527	1 297	1 177	1 257	1 324
2002	1 517	1 325	1 214	1 289	1 346
2003	1 598	1 372	1 274	1 339	1 404
2004	1 638	1 398	1 308	1 368	1 436
2005	1 628	1 384	1 294	1 354	1 424
2006	1 748	1 356	1 278	1 329	1 439
2007	1 861	1 363	1 287	1 337	1 473
2008	2 148	1 359	1 292	1 336	1 518
2009	1 877	1 345	1 275	1 321	1 454



Tabell LB1

## Lastbilar, bestånd efter status och totalvikt, nyregistreringar efter totalvikt samt avregistreringar, årsvis 2000-2009

Lorries, stock by status, new registrations by permissible gross vehicle weight and deregistrations, by year 2000-2009

Vid slutet av år	I trafik			Avställda			Nyregistreringar			Avregistreringar	
	Totalvikt i kg -3 500	3 501 -	Totalt	Totalvikt i kg -3 500	3 501 -	Totalt	Totalvikt i kg -3 500	3 501 -	Totalt		
2000	297 207	77 015	374 222	88 699	38 665	127 364	32 845	6 424	39 269	2 389	11 801
2001	318 586	77 107	395 693	92 077	40 790	132 867	30 138	6 011	36 149	2 767	19 157
2002	332 777	76 163	408 940	94 999	42 442	137 441	30 203	5 540	35 743	2 692	22 240
2003	346 405	75 156	421 561	100 966	44 584	145 550	30 342	5 619	35 961	3 245	20 088
2004	364 505	75 480	439 985	106 933	45 661	152 594	33 547	5 983	39 530	3 763	20 575
2005	384 776	76 385	461 161	114 792	46 652	161 444	37 980	6 657	44 637	4 065	21 013
2006	401 111	78 683	479 794	121 146	46 175	167 321	41 264	6 999	48 263	3 005	26 864
2007	423 920	80 165	504 085	126 871	46 903	173 774	45 861	7 644	53 505	2 795	24 836
2008	430 887	79 312	510 199	146 071	50 264	196 335	40 404	7 612	48 016	2 283	19 861
2009	436 333	78 243	514 576	153 615	52 089	205 704	28 264	5 966	34 230	1 407	20 705



Tabell LB2

## Lastbilar i trafik efter karosseri, årsvis 2000-2009

Lorries in use by type of body, by year 2000-2009

Vid slutet av år	Flakbilar	Skåpbilar		Banke- bilar	Tankbilar	Dragbilar	Utbytbara karosserier och containers	Övriga karosserier	Totalt
		därav kyl och frys							
2000	177 069	165 005	6 141	1 506	2 479	6 707	2 088	19 368	374 222
2001	176 866	186 198	6 142	1 510	2 446	6 648	1 969	20 056	395 693
2002	174 549	201 293	6 210	1 532	2 413	6 737	1 853	20 563	408 940
2003	171 742	216 352	6 207	1 545	2 377	6 667	1 742	21 136	421 561
2004	169 195	236 417	6 255	1 608	2 359	6 977	1 679	21 750	439 985
2005	167 213	258 462	6 316	1 714	2 302	7 156	1 645	22 669	461 161
2006	166 280	276 163	6 432	1 765	2 338	7 818	1 593	23 837	479 794
2007	167 656	297 054	6 606	1 835	2 337	8 368	1 660	25 175	504 085
2008	163 541	306 962	6 775	1 833	2 286	8 163	1 534	25 880	510 199
2009	160 475	314 268	6 765	1 840	2 250	8 005	1 433	26 305	514 576



Tabell LB3

## Avställda lastbilar efter karosseri, årsvis 2000-2009

Lorries not in use by type of body, by year 2000-2009

Vid slutet av år	Flakbilar	Skåpbilar		Banke- bilar	Tankbilar	Dragbilar	Utbytbara karosserier och containers	Övriga karosserier	Totalt
			därav kyl och frys						
2000	54 141	61 683	1 862	561	1 128	2 494	874	6 483	127 364
2001	55 853	64 612	2 059	597	1 162	2 726	949	6 968	132 867
2002	57 399	67 216	2 039	546	1 176	2 775	972	7 357	137 441
2003	60 106	71 692	2 151	611	1 187	3 073	1 043	7 838	145 550
2004	61 804	76 499	2 278	661	1 205	3 144	1 068	8 213	152 594
2005	64 080	82 619	2 381	695	1 200	3 339	1 092	8 419	161 444
2006	64 808	87 776	2 415	726	1 154	3 155	1 125	8 577	167 321
2007	66 643	91 868	2 470	722	1 121	3 386	1 145	8 889	173 774
2008	74 078	104 869	2 717	857	1 175	4 237	1 234	9 885	196 335
2009	77 305	110 003	2 972	889	1 233	4 496	1 257	10 521	205 704



Tabell LB4

## Lastbilar i trafik efter yrkesmässig trafik, firmabilstrafik, totalvikt och leasing, årsvis 2000-2009

Lorries in use, used in transport for hire or reward or transport on own account by permissible maximum weight and leasing, by year 2000-2009

Vid slutet av år	Lastbilar i yrkesmässig trafik				Lastbilar i firmabilstrafik			
	Totalvikt i kg			därav leasing	Totalvikt i kg			därav leasing
	-3500	3 501 -	Totalt		-3500	3 501 -	Totalt	
2000	10 091	41 118	51 209	7 235	287 116	35 897	323 013	59 678
2001	10 252	42 015	52 267	7 733	308 334	35 092	343 426	68 726
2002	10 584	41 326	51 910	8 113	322 193	34 837	357 030	77 145
2003	10 990	41 253	52 243	7 466	335 415	33 903	369 318	82 805
2004	11 126	41 723	52 849	7 657	353 379	33 757	387 136	89 547
2005	11 422	42 139	53 561	7 972	373 354	34 246	407 600	99 131
2006	12 247	44 722	56 969	9 169	388 864	33 961	422 825	109 154
2007	12 343	46 796	59 139	9 592	411 577	33 369	444 946	123 985
2008	12 976	45 631	58 607	10 642	417 911	33 681	451 592	132 466
2009	13 188	45 908	59 096	11 333	423 145	32 335	455 480	132 789



Tabell LB5

## Lastbilar i trafik efter maximilastvikt och karosseri vid slutet av år 2009

Lorries in use by load capacity and type of body at the end of year 2009

Maximilastvikt i kg	Flakbilar	Skåpbilar		Banke- bilar	Tankbilar	Dragbilar	Utbytbara karosserier och containers	Övriga karosserier	Totalt
			därav kyl och frys						
– 500	34 420	56 754	111	0	1	5	0	1 972	93 152
501 – 1 000	84 258	192 424	743	0	5	50	27	2 826	279 590
1 001 – 1 500	23 845	39 874	152	0	9	51	217	1 184	65 180
1 501 – 2 000	1 701	2 849	50	0	7	14	57	517	5 145
2 001 – 2 500	566	1 078	38	0	5	2	80	290	2 021
2 501 – 3 000	483	1 009	56	0	7	2	19	260	1 780
3 001 – 3 500	422	801	59	0	8	1	17	217	1 466
3 501 – 4 000	289	624	94	0	2	1	24	223	1 163
4 001 – 5 000	949	2 441	282	1	11	7	27	425	3 861
5 001 – 6 000	1 028	1 137	109	0	17	2	43	745	2 972
6 001 – 7 000	672	1 050	235	0	55	8	107	1 095	2 987
7 001 – 8 000	1 106	1 272	274	1	67	23	15	1 282	3 766
8 001 – 9 000	1 205	1 746	418	1	76	51	29	788	3 896
9 001 – 10 000	713	1 891	387	2	105	272	43	795	3 821
10 001 – 11 000	596	615	122	1	163	875	31	700	2 981
11 001 – 12 000	670	280	126	11	201	815	52	685	2 714
12 001 – 13 000	1 072	1 233	876	19	301	577	32	762	3 996
13 001 – 14 000	1 678	3 651	1 704	254	473	76	30	1 551	7 713
14 001 – 15 000	2 004	2 709	742	322	423	81	44	2 320	7 903
15 001 – 16 000	1 222	687	153	144	206	201	94	1 858	4 412
16 001 – 17 000	886	106	25	359	59	1 082	176	2 352	5 020
17 001 –	683	26	8	725	49	3 809	269	3 425	8 986
okänd	7	11	1	0	0	0	0	33	51
<b>Totalt</b>	<b>160 475</b>	<b>314 268</b>	<b>6 765</b>	<b>1 840</b>	<b>2 250</b>	<b>8 005</b>	<b>1 433</b>	<b>26 305</b>	<b>514 576</b>



Tabell LB6

## Lastbilar i trafik efter totalvikt och karosseri vid slutet av år 2009

Lorries in use by permissible maximum weight and type of body at the end of year 2009

Totalvikt i kg	Flakbilar	Skåpbilar		Banke- bilar	Tankbilar	Dragbilar	Utbytbara karosserier och containers	Övriga karosserier	Totalt
			därav kyl och frys						
– 1 600	24 911	5 040	1	0	1	0	0	28	29 980
1 601 – 2 000	8 546	80 376	36	0	1	0	0	283	89 206
2 001 – 2 500	14 131	75 882	98	0	0	0	2	663	90 678
2 501 – 3 000	76 699	72 210	313	0	0	4	9	1 171	150 093
3 001 – 3 500	18 394	54 652	535	0	2	73	278	2 976	76 375
3 501 – 6 000	2 149	3 442	93	0	5	44	101	622	6 363
6 001 – 10 000	1 494	2 681	107	1	23	9	77	890	5 175
10 001 – 12 000	1 410	3 777	422	0	19	8	61	690	5 965
12 001 – 16 000	1 463	2 545	365	2	43	39	31	1 335	5 458
16 001 – 20 000	1 943	4 349	1 009	3	98	2 385	183	3 465	12 426
20 001 – 22 000	956	637	148	3	38	196	47	463	2 340
22 001 – 24 000	321	34	3	5	21	48	26	247	702
24 001 – 26 000	1 739	1 713	714	86	444	1 006	146	3 117	8 251
26 001 – 28 000	3 714	6 604	2 791	230	1 028	3 310	311	5 538	20 735
28 001 – 30 000	1 349	301	120	1 487	351	474	78	2 102	6 142
30 001 –	1 256	25	10	23	176	409	83	2 714	4 686
Okänd	0	0	0	0	0	0	0	1	1
<b>Totalt</b>	<b>160 475</b>	<b>314 268</b>	<b>6 765</b>	<b>1 840</b>	<b>2 250</b>	<b>8 005</b>	<b>1 433</b>	<b>26 305</b>	<b>514 576</b>
därav lätta	142 681	288 160	983	0	4	77	289	5 122	436 333
tunga	17 794	26 108	5 782	1 840	2 246	7 928	1 144	21 183	78 243

Tabell LB7

**Lastbilar i trafik efter ägarens näringsgrenstillhörighet<sup>1)</sup> och totalvikt vid slutet av år 2009**

Lorries in use by type of economic activity of ownership and permissible maximum weight at the end of year 2009

Ägarens näringsgrenstillhörighet enligt SNI 2007	Totalvikt i kg		Totalt
Ägarens näringsgrenstillhörighet enligt SNI 2007	-3 500	3 501	-
Jordbruk, skogsbruk och fiske	43 778	3 439	47 217
Utvinning av mineral	1 028	347	1 375
Tillverkning	29 888	5 225	35 113
Försörjning av el, gas, värme och kyla	2 693	493	3 186
Vattenförsörjning; avloppsrening, avfallshantering och sanering	1 818	3 488	5 306
Byggverksamhet	116 938	7 870	124 808
Handel; reparation av motorfordon och motorcyklar	45 401	6 943	52 344
Transport och magasinering	25 549	36 709	62 258
därav: Lastbilsåkerier	14 863	33 228	48 091
Hotell- och restaurangverksamhet	3 862	107	3 969
Informations- och kommunikationsverksamhet	4 285	176	4 461
Finans- och försäkringsverksamhet	1 282	46	1 328
Fastighetsverksamhet	11 695	481	12 176
Verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik	13 515	747	14 262
Uthyrning, fastighetservice, resetjänster och andra stödtjänster	21 458	2 443	23 901
Offentlig förvaltning och försvar; obligatorisk socialförsäkring	1 415	1 086	2 501
Utbildning	3 762	1 198	4 960
Vård och omsorg; sociala tjänster	8 756	2 284	11 040
Kultur, nöje och fritid	2 851	305	3 156
Annan serviceverksamhet	4 271	209	4 480
Förvärvsarbet i hushåll; hushållens produktion för eget bruk	-	-	-
Verksamhet vid internationella org, utländska ambassader o.d.	-	-	-
Okänd näringsgren	3 891	482	4 373
Lastbilar ägda av stat, kommuner, näringsliv	348 136	74 078	422 214
Lastbilar ägda av kvinnor	12 219	383	12 602
Lastbilar ägda av män	75 978	3 782	79 760
<b>Totalt</b>	<b>436 333</b>	<b>78 243</b>	<b>514 576</b>

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

## Tabell LB8

## Lastbilar i trafik efter miljöklass, årsvis 2000-2009

Lorries in use by environmental class, by year 2000-2009

Vid slutet av år	Miljöklass											Totalt	
	Klass 1	Klass 2	Klass 3	Klass 2000	Klass 2005	Klass 2008	Hybrid	EI	EEV	2005PM	Övriga		
2000	2 403	33 980	127 125	-	-	-	-	-	-	-	-	210 714	374 222
2001	3 820	35 971	154 367	-	-	-	-	-	-	-	-	201 535	395 693
2002	4 507	37 117	162 825	18 156	1 177	-	6	63	-	-	-	185 089	408 940
2003	4 423	36 643	156 682	41 396	3 878	-	3	63	-	-	-	178 473	421 561
2004	4 173	36 027	154 027	72 018	6 586	-	1	58	-	-	-	167 095	439 985
2005	3 978	35 087	150 281	104 767	11 910	6	1	55	-	-	-	155 076	461 161
2006	3 863	34 025	147 050	136 027	24 564	278	-	52	85	2 124	131 726	479 794	
2007	3 613	32 261	139 428	136 499	55 890	1 654	-	51	135	15 047	119 507	504 085	
2008	3 237	29 255	128 037	130 523	82 739	4 462	-	38	228	26 691	104 989	510 199	
2009	2 950	26 509	117 870	127 987	99 446	7 970	1	39	408	34 333	97 063	514 576	



## Tabell LB9

## Lastbilar i trafik efter drivmedel och totalvikt, årsvis 2000-2009

Lorries in use by type of fuel and permissible maximum weight, by year 2000-2009

Vid slutet av år	Bensindrivna			Dieseldrivna			Övriga bränslen			Totalt		
	Totalvikt i kg											
	-3 500	3 501 -	Totalt	-3 500	3 501 -	Totalt	-3 500	3 501 -	Totalt	-3 500	3 501 -	Totalt
2000	180 776	2 126	182 902	115 773	74 760	190 533	658	129	787	297 207	77 015	374 222
2001	174 428	2 003	176 431	143 375	74 946	218 321	783	158	941	318 586	77 107	395 693
2002	166 249	1 878	168 127	165 735	74 090	239 825	793	195	988	332 777	76 163	408 940
2003	156 937	1 748	158 685	188 584	73 171	261 755	884	237	1 121	346 405	75 156	421 561
2004	147 545	1 674	149 219	216 033	73 547	289 580	927	259	1 186	364 505	75 480	439 985
2005	138 436	1 656	140 092	245 229	74 439	319 668	1 111	290	1 401	384 776	76 385	461 161
2006	127 627	1 587	129 214	271 744	76 750	348 494	1 740	346	2 086	401 111	78 683	479 794
2007	117 927	1 506	119 433	303 451	78 267	381 718	2 542	392	2 934	423 920	80 165	504 085
2008	106 713	1 428	108 141	320 497	77 462	397 959	3 677	422	4 099	430 887	79 312	510 199
2009	98 553	1 370	99 923	332 750	76 395	409 145	5 030	478	5 508	436 333	78 243	514 576



Tabell LB10<sup>k</sup>

## Lastbilar i trafik efter drivmedel, årsvis 2000-2009

Lorries in use by fuel, by year 2000-2009

Vid slutet av år	Bensin	Diesel	El	Etanol hybrid/ E85	Övriga hybrider	Naturgas/ Biogas	Övriga	Totalt
2000	182 902	190 533	304	3	362	0	118	374 222
2001	176 431	218 321	300	3	398	79	161	395 693
2002	168 127	239 825	295	10	382	157	144	408 940
2003	158 685	261 755	277	19	385	297	143	421 561
2004	149 219	289 580	265	37	364	378	142	439 985
2005	140 092	319 668	241	108	131	829	92	461 161
2006	129 214	348 494	207	227	74	1 495	83	479 794
2007	119 433	381 718	189	415	71	2 178	81	504 085
2008	108 141	397 959	156	671	80	3 116	76	510 199
2009	99 923	409 145	152	1 067	71	4 146	72	514 576



## Anmärkning:

Bensin - de fordon som har bensin som första bränsle

Diesel- de fordon som har diesel som första bränsle

El- de fordon som har el som första bränsle

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

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

Naturgas/Biogas - de fordon som har naturgas, biogas eller metangas som första eller andra drivmedel

Tabell LB11

Körsträcker och antal lastbilar<sup>1)</sup> efter årsmodell/tillverkningsår och totalvikt år 2009

10 Kilometres driven and number of lorries by year of model/construction and permissible maximum weight year 2009

Årsmodell/ tillverkningsår	Totalt antal körda mil			Antal lastbilar			Medelkörsträcka i mil		
	Totalvikt i kg								
	-3 500	3 501 -	Totalt	-3 500	3 501 -	Totalt	-3 500	3 501 -	Totalt
-1991	30 732 493	13 643 541	44 376 034	42 349	15 437	57 786	726	884	768
1992	4 119 807	1 743 924	5 863 731	4 114	1 114	5 228	1 001	1 565	1 122
1993	4 567 378	916 310	5 483 689	3 709	543	4 252	1 231	1 687	1 290
1994	4 465 221	723 775	5 188 996	3 965	476	4 441	1 126	1 521	1 168
1995	8 077 259	2 492 820	10 570 079	7 369	1 194	8 563	1 096	2 088	1 234
1996	11 904 154	5 315 076	17 219 229	10 170	2 017	12 187	1 171	2 635	1 413
1997	18 497 538	6 588 577	25 086 115	14 910	2 349	17 259	1 241	2 805	1 454
1998	29 681 212	9 519 948	39 201 160	22 625	2 777	25 402	1 312	3 428	1 543
1999	33 291 056	14 208 981	47 500 037	24 119	3 862	27 981	1 380	3 679	1 698
2000	36 008 394	18 903 891	54 912 285	25 207	4 599	29 806	1 429	4 110	1 842
2001	44 749 675	20 337 884	65 087 559	29 562	4 444	34 006	1 514	4 576	1 914
2002	41 560 941	20 308 645	61 869 586	25 175	4 172	29 347	1 651	4 868	2 108
2003	41 856 928	26 996 620	68 853 548	23 485	4 644	28 129	1 782	5 813	2 448
2004	67 452 993	32 292 323	99 745 316	33 123	4 703	37 826	2 036	6 866	2 637
2005	45 909 641	43 165 510	89 075 151	20 427	5 561	25 988	2 247	7 762	3 428
2006	87 503 790	49 641 888	137 145 678	37 426	6 123	43 549	2 338	8 107	3 149
2007	105 416 762	54 860 763	160 277 525	43 563	6 603	50 166	2 420	8 308	3 195
2008	104 009 975	56 798 977	160 808 952	45 000	7 094	52 094	2 311	8 007	3 087
2009	33 004 384	28 875 051	61 879 434	20 768	4 897	25 665	1 589	5 896	2 411
2010	1 732 694	752 720	2 485 413	5 112	734	5 846	339	1 026	425
<b>Totalt</b>	<b>754 542 295</b>	<b>408 087 222</b>	<b>1 162 629 518</b>	<b>442 178</b>	<b>83 343</b>	<b>525 521</b>	<b>1 706</b>	<b>4 896</b>	<b>2 212</b>

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

Tabell LB12

**Körsträckor och antal lastbilar<sup>1)</sup> efter totalvikt år 2009**

10 Kilometres driven and number of lorries by permissible maximum weight year 2009

Totalvikt i kg	Totalt antal körda mil	Antal lastbilar	Medelkörsträcka i mil
0 – 1 600	32 532 415	28 192	1 154
1 601 – 2 000	142 510 538	85 815	1 661
2 001 – 2 500	163 513 167	88 621	1 845
2 501 – 3 000	272 052 156	149 837	1 816
3 001 – 3 500	143 934 020	89 713	1 604
3 501 – 6 000	8 802 768	6 637	1 326
6 001 – 10 000	7 859 557	4 922	1 597
10 001 – 12 000	13 231 632	6 026	2 196
12 001 – 16 000	10 875 316	5 650	1 925
16 001 – 20 000	55 665 134	13 503	4 122
20 001 – 22 000	8 120 992	2 611	3 110
22 001 – 24 000	1 194 715	669	1 786
24 001 – 26 000	49 361 861	9 363	5 272
26 001 – 28 000	176 401 168	22 369	7 886
28 001 – 30 000	51 702 389	6 609	7 823
30 001 –	24 871 691	4 984	4 990
<b>Totalt</b>	<b>1 162 629 518</b>	<b>525 521</b>	<b>2 212</b>

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



Tabell LB13

**Körsträckor och antal lastbilar<sup>1)</sup> efter maximilastvikt år 2009**

10 Kilometres driven and number of lorries by load capacity year 2009

Maximilastvikt i kg	Totalt antal körda mil	Antal lastbilar	Medelkörsträcka i mil
– 500	140 663 016	96 082	1 464
501 – 1 000	500 872 531	283 451	1 767
1 001 – 1 500	113 424 500	64 761	1 751
1 501 – 2 000	8 022 283	5 136	1 562
2 001 – 2 500	3 269 423	1 909	1 713
2 501 – 3 000	3 008 707	1 781	1 689
3 001 – 3 500	2 651 388	1 442	1 839
3 501 – 4 000	2 188 793	1 179	1 856
4 001 – 5 000	8 585 320	3 840	2 236
5 001 – 6 000	5 695 021	2 928	1 945
6 001 – 7 000	6 304 720	3 047	2 069
7 001 – 8 000	9 457 747	3 912	2 418
8 001 – 9 000	11 714 673	4 091	2 864
9 001 – 10 000	15 504 321	4 094	3 787
10 001 – 11 000	17 681 381	3 324	5 319
11 001 – 12 000	16 540 994	2 977	5 556
12 001 – 13 000	29 084 642	4 241	6 858
13 001 – 14 000	63 229 526	8 327	7 593
14 001 – 15 000	59 097 984	8 568	6 898
15 001 – 16 000	30 316 401	4 856	6 243
16 001 – 17 000	40 208 855	5 572	7 216
17 001 –	74 628 351	9 849	7 577
Okänd	478 941	154	3 110
<b>Totalt</b>	<b>1 162 629 518</b>	<b>525 521</b>	<b>2 212</b>

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





Tabell LB14

**Körsträckor och antal lastbilar<sup>1)</sup> efter karosseri år 2009**

10 Kilometres driven and number of lorries by type of body year 2009

Kaross	Totalt antal körda mil	Antal lastbilar	Medelkörsträcka i mil
Flakbilar	269 858 425	155 165	1 739
Skåpbilar	674 046 028	328 433	2 052
därav med kyl / frys	48 627 508	7 295	6 666
Bankebilar	26 176 906	1 989	13 161
Tankbilar	14 746 972	2 352	6 270
därav brandfarlig vätska	5 216 913	604	8 637
Dragbilar	77 467 783	9 306	8 324
Utbytbara karosserier och containers	5 879 741	1 446	4 066
Övriga	94 453 663	26 830	3 520
<b>Totalt</b>	<b>1 162 629 518</b>	<b>525 521</b>	<b>2 212</b>

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



Tabell LB15

**Genomsnittlig körsträcka i mil fördelat på lätt och tung lastbil årsvis 2000-2009**

Average kolmetres driven in 10 km by light and heavy lorry, by year 2000-2009

År	Totalvikt i kg		Totalt
	-3 500	3 501 -	
2000	1 438	4 588	2 124
2001	1 481	4 597	2 119
2002	1 592	4 831	2 234
2003	1 587	4 867	2 212
2004	1 611	5 000	2 235
2005	1 672	5 006	2 262
2006	1 681	5 195	2 282
2007	1 698	5 274	2 283
2008	1 716	5 117	2 263
2009	1 706	4 896	2 212



Tabell BU1

**Bussar, bestånd efter status, nyregistreringar samt avregistreringar, årsvis 2000-2009**

Buses, stock by status, new registrations and deregistrations, by year 2000-2009

Vid slutet av år	I trafik	Avställda	Nyregistreringar		Avregistreringar
				därav direkt- import	
2000	14 417	4 560	1 385	140	806
2001	14 246	4 707	1 187	111	1 084
2002	14 013	4 558	1 230	48	1 476
2003	13 742	5 038	1 187	78	897
2004	13 363	5 540	1 172	63	924
2005	13 477	5 731	1 252	99	887
2006	13 643	5 686	1 465	93	1 285
2007	13 315	5 371	1 051	54	1 582
2008	13 474	5 385	1 262	83	1 012
2009	13 407	5 604	1 225	80	989



Tabell BU2

**Bussar i trafik i yrkesmässig trafik efter tillåtet antal passagerare (både sittande och stående) och drivmedel vid slutet av åren 2008 och 2009**

Buses in use in public service according to the permitted number of passengers (both sitting and standing) and fuel at the end of 2008 and 2009

Antal passagerare	2008				2009			
		därav diesel	bensin	övriga <sup>1)</sup>		därav diesel	bensin	övriga <sup>1)</sup>
– 8	-	-	-	-	-	-	-	-
9 – 10	172	170	2	0	126	124	2	0
11 – 20	1 608	1 572	24	12	1 561	1 526	18	17
21 – 30	521	516	0	5	525	525	0	0
31 – 40	323	312	0	11	310	299	0	11
41 – 50	1 167	1 167	0	0	1 109	1 104	0	5
51 – 60	1 475	1 461	1	13	1 501	1 487	1	13
61 – 70	1 063	945	0	118	962	857	0	105
71 – 80	2 113	1 562	0	551	2 027	1 511	0	516
81 –	3 978	3 343	0	635	4 239	3 400	0	839
<b>Total</b>	<b>12 420</b>	<b>11 048</b>	<b>27</b>	<b>1 345</b>	<b>12 360</b>	<b>10 833</b>	<b>21</b>	<b>1 506</b>

1) Inkl. Hybrider



Tabell BU3

**Bussar i trafik efter drivmedel, yrkesmässig trafik och firmabilstrafik, årsvis 2000-2009**

Buses in use by fuel in public service and on own account, by year 2000-2009

Vid slutet av år	Diesel		Bensin		Övriga <sup>1)</sup>		Totalt	
	Yrkesmässig trafik	Firmabils- trafik	Yrkesmässig trafik	Firmabils- trafik	Yrkesmässig trafik	Firmabils- trafik	Yrkesmässig trafik	Firmabils- trafik
2000	11 680	1 434	287	224	747	45	12 714	1 703
2001	11 764	1 211	206	205	786	74	12 756	1 490
2002	11 780	1 040	127	188	838	40	12 745	1 268
2003	11 654	947	87	152	869	33	12 610	1 132
2004	11 257	966	84	102	903	51	12 244	1 119
2005	11 391	919	63	77	925	102	12 379	1 098
2006	11 274	954	43	70	1 151	151	12 468	1 175
2007	11 026	887	44	59	1 214	85	12 284	1 031
2008	11 048	942	27	52	1 345	60	12 420	1 054
2009	10 833	884	21	48	1 506	115	12 360	1 047

1) Inkl. Hybrider



Tabell BU4

**Avställda bussar efter drivmedel, yrkesmässig trafik och firmabilstrafik, årsvis 2000-2009**

Buses not in use by fuel in public service and on own account, by year 2000-2009

Vid slutet av år	Diesel		Bensin		Övriga <sup>1)</sup>		Totalt	
	Yrkesmässig trafik	Firmabils- trafik	Yrkesmässig trafik	Firmabils- trafik	Yrkesmässig trafik	Firmabils- trafik	Yrkesmässig trafik	Firmabils- trafik
2000	994	3 174	39	319	5	29	1 038	3 522
2001	1 048	3 241	52	335	5	26	1 105	3 602
2002	907	3 233	28	361	5	24	940	3 618
2003	977	3 643	25	349	2	42	1 004	4 034
2004	1 197	3 885	24	350	33	51	1 254	4 286
2005	1 160	4 097	17	348	24	85	1 201	4 530
2006	1 184	4 081	14	333	17	57	1 215	4 471
2007	1 133	3 756	11	317	8	146	1 152	4 219
2008	1 091	3 860	15	307	5	107	1 111	4 274
2009	1 141	4 041	8	294	13	107	1 162	4 442

1) Inkl. Hybrider



### Tabell BU5

#### Bussar i trafik efter drivmedel, årsvis 2000-2009

Buses in use by fuel, by year 2000-2009

Vid slutet av år	Bensin	Diesel	El	Etanol hybrid/E85	Övriga hybrider	Naturgas/Biogas	Övriga	Totalt
2000	511	13 114	17	404	10	-	361	14 417
2001	413	12 975	17	410	9	35	387	14 246
2002	315	12 820	14	403	7	36	418	14 013
2003	240	12 601	16	399	6	36	444	13 742
2004	186	12 223	16	379	6	82	471	13 363
2005	140	12 310	13	366	2	589	57	13 477
2006	114	12 228	9	490	2	727	73	13 643
2007	96	11 913	9	491	1	709	96	13 315
2008	79	11 990	8	514	1	786	96	13 474
2009	69	11 717	8	552	3	967	91	13 407



#### Anmärkning:

Bensin - de fordon som har bensin som första bränsle

Diesel- de fordon som har diesel som första bränsle

El- de fordon som har el som första bränsle

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

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

Naturgas/Biogas - de fordon som har naturgas, biogas eller metangas som första eller andra drivmedel

### Tabell BU6

#### Bussar i trafik efter miljöklass, årsvis 2000-2009

Buses in use by environmental class, by year 2000-2009

Vid slutet av år	Miljöklass											Totalt	
	Klass 1	Klass 2	Klass 3	Klass 2000	Klass 2005	Klass 2008	Hybrid	El	EEV	2005PM	Övriga		
2000	246	1 726	5 061	-	-	-	-	-	-	-	-	7 384	14 417
2001	244	1 722	6 052	-	-	-	-	-	-	-	-	6 228	14 246
2002	245	1 683	6 103	967	-	-	-	-	-	-	-	5 015	14 013
2003	227	1 645	5 960	2 037	-	-	-	-	-	-	-	3 873	13 742
2004	220	1 530	5 680	2 943	35	-	-	-	-	-	-	2 955	13 363
2005	213	1 465	5 375	3 972	35	-	-	-	-	-	-	2 417	13 477
2006	174	1 380	4 847	4 541	646	24	-	-	225	1	1 805	13 643	
2007	130	1 249	4 337	4 498	1 319	200	-	-	275	5	1 302	13 315	
2008	92	1 078	3 858	4 451	1 809	469	-	-	652	6	1 059	13 474	
2009	60	809	3 240	4 335	2 060	892	1	4	1 049	8	949	13 407	



## Tabell BU7

## Leasade bussar i trafik efter antal passagerare, årsvis 2005-2009

Leased buses in use by number of passengers, by year 2005-2009

Antal passagerare	Vid slutet av				
	2005	2006	2007	2008	2009
– 8	-	-	-	-	-
9 – 10	13	12	6	4	4
11 – 20	263	264	221	215	211
21 – 30	65	67	60	66	69
31 – 40	34	48	47	56	49
41 – 50	189	189	201	217	228
51 – 60	344	374	379	419	422
61 – 70	511	522	535	464	408
71 – 80	1 150	1 062	1 093	1 199	1 138
81 –	2 218	2 469	2 464	2 884	3 128
<b>Total</b>	<b>4 787</b>	<b>5 007</b>	<b>5 006</b>	<b>5 524</b>	<b>5 657</b>



## Tabell BU8

Körsträckor och antal bussar<sup>1)</sup> efter årsmodell/tillverkningsår år 2009

10 Kilometres driven and number of buses by year of model/construction year 2009

Årsmodell/ tillverkningsår	Totalt antal körda mil	Antal bussar	Medelkörsträcka i mil
-1991	1 001 239	573	1 747
1992	312 842	126	2 483
1993	317 554	101	3 144
1994	268 334	84	3 194
1995	1 319 192	328	4 022
1996	1 680 109	421	3 991
1997	3 176 233	656	4 842
1998	3 436 376	732	4 695
1999	4 882 204	928	5 261
2000	4 944 829	958	5 162
2001	7 579 887	1 254	6 045
2002	6 056 256	995	6 087
2003	8 172 712	1 206	6 777
2004	7 787 689	1 089	7 151
2005	10 059 815	1 280	7 859
2006	9 101 102	1 199	7 591
2007	7 613 223	996	7 644
2008	8 174 078	1 144	7 145
2009	5 540 338	1 198	4 625
2010	197 105	155	1 272
Okänd	-	-	-
<b>Totalt</b>	<b>91 621 116</b>	<b>15 423</b>	<b>5 941</b>

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



Tabell BU9

Körsträckor och antal bussar<sup>1)</sup> efter antal passagerare år 2009

10 Kilometres driven and number of buses by number of passengers year 2009

Antal passagerare	Totalt antal körda mil	Antal bussar	Medelkörsträcka i mil
– 8	19 653	5	3 931
9 – 10	708 132	252	2 810
11 – 20	7 188 165	2 089	3 441
21 – 30	2 542 019	725	3 506
31 – 40	2 176 113	469	4 640
41 – 50	9 364 222	1 633	5 734
51 – 60	14 255 903	1 893	7 531
61 – 70	8 408 017	1 195	7 036
71 – 80	15 027 336	2 512	5 982
81 –	31 931 430	4 649	6 868
Okänd	126	1	126
<b>Totalt</b>	<b>91 621 116</b>	<b>15 423</b>	<b>5 941</b>

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



Tabell BU10

Körsträckor och antal bussar<sup>1)</sup> efter drivmedel och totalvikt år 2009

10 Kilometres driven and number of buses by fuel and permissible maximum weight year 2009

Drivmedel	Totalt antal körda mil			Antal bussar			Medelkörsträcka i mil		
	Totalvikt i kg			Totalvikt i kg			Totalvikt i kg		
	-3 500	3 501 -	Totalt	-3 500	3 501 -	Totalt	-3 500	3 501 -	Totalt
Bensin	57 763	69 364	127 127	43	42	85	1 343	1 652	1 496
Diesel	1 228 859	81 348 946	82 577 805	403	13 315	13 723	3 049	6 110	6 020
Övriga <sup>2)</sup>	5 318	8 910 866	8 916 184	1	1 619	1 620	5 318	5 504	5 504
<b>Totalt</b>	<b>1 291 940</b>	<b>90 329 176</b>	<b>91 621 116</b>	<b>447</b>	<b>14 976</b>	<b>15 423</b>	<b>2 890</b>	<b>6 032</b>	<b>5 941</b>

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

2) Inkl. hybrider



Tabell BU11

## Genomsnittlig körsträcka i mil fördelat på ägarkategori, årsvis 2000-2009

Average 10 kilometers driven by owner, by year 2000-2009

År	Juridiska personer	Fysiska personer	Totalt
2000	5 543	858	5 429
2001	5 551	1 147	5 453
2002	5 604	1 734	5 539
2003	5 796	1 415	5 735
2004	5 875	1 540	5 816
2005	5 884	1 371	5 820
2006	5 792	1 783	5 742
2007	5 830	1 648	5 784
2008	5 816	1 880	5 779
2009	5 981	1 691	5 941



Tabell MC1

## Motorcyklar, nyregistreringar och avregistreringar efter ägare, årsvis 2000-2009

New registrations and deregistrations of motorcycles by owner, by year 2000-2009

År	Nyregistreringar				Totalt	Avregistreringar				Totalt
	Juridiska personer	Fysiska personer				Juridiska personer	Fysiska personer			
			Kvinnor	Män				Kvinnor	Män	
2000	6 042	12 479	1 341	11 138	18 521	1 058	744	61	683	1 802
2001	5 954	15 144	1 678	13 466	21 098	945	745	64	681	1 690
2002	6 865	16 247	1 850	14 397	23 112	1 202	861	88	773	2 063
2003	6 685	17 045	2 002	15 043	23 730	2 021	884	85	799	2 905
2004	9 561	16 005	1 814	14 191	25 566	1 542	929	72	857	2 471
2005	6 902	16 224	1 682	14 542	23 126	1 457	1 046	94	952	2 503
2006	8 092	19 128	1 849	17 279	27 220	1 453	1 074	121	953	2 527
2007	12 006	18 817	1 720	17 097	30 823	1 564	1 228	110	1 118	2 792
2008	6 582	14 570	1 224	13 346	21 152	1 389	1 608	157	1 451	2 997
2009	4 796	10 713	948	9 765	15 509	2 420	2 125	213	1 912	4 545



Tabell MC2

## Motorcyklar, nyregistreringar och avregistreringar efter cylindervolym och ägare år 2009

New registrations and deregistrations of motorcycles by cylinder volume and owner year 2009

Cylindervolym	Nyregistreringar				Totalt	Avregistreringar				Totalt
	Juridiska personer	Fysiska personer				Juridiska personer	Fysiska personer			
			Kvinnor	Män				Kvinnor	Män	
– 125	261	894	84	810	1 155	230	431	41	390	661
126 – 600	1 691	3 968	358	3 610	5 659	482	642	72	570	1 124
601 – 1 000	1 493	3 247	329	2 918	4 740	1 418	699	74	625	2 117
1 001 –	1 324	2 566	175	2 391	3 890	288	343	26	317	631
Okänd	27	38	2	36	65	2	10	0	10	12
<b>Totalt</b>	<b>4 796</b>	<b>10 713</b>	<b>948</b>	<b>9 765</b>	<b>15 509</b>	<b>2 420</b>	<b>2 125</b>	<b>213</b>	<b>1 912</b>	<b>4 545</b>



Tabell MC3

## Motorcyklar, bestånd efter status och ägare, årsvis 2000-2009

Motorcycles, stock by status and owner, by year 2000-2009

Vid slutet av år	I trafik				Totalt	Avställda				Totalt
	Juridiska personer	Fysiska personer				Juridiska personer	Fysiska personer			
			Kvinnor	Män				Kvinnor	Män	
2000	22 774	117 144	12 124	105 020	139 918	28 331	107 081	10 658	96 423	135 412
2001	26 286	132 330	14 198	118 132	158 616	29 602	106 755	10 425	96 330	136 357
2002	29 277	145 230	15 878	129 352	174 507	31 460	110 251	10 697	99 554	141 711
2003	32 169	155 683	17 330	138 353	187 852	33 840	116 231	11 477	104 754	150 071
2004	35 521	170 046	19 134	150 912	205 567	37 187	118 615	11 636	106 979	155 802
2005	39 869	185 169	20 896	164 273	225 038	38 245	119 049	11 790	107 259	157 294
2006	44 070	200 969	22 673	178 296	245 039	40 155	122 057	12 168	109 889	162 212
2007	49 352	209 665	23 569	186 096	259 017	46 330	130 270	13 228	117 042	176 600
2008	49 262	220 036	24 512	195 524	269 298	49 275	135 147	14 019	121 128	184 422
2009	50 160	227 466	25 101	202 365	277 626	48 416	138 571	14 623	123 948	186 987



Tabell MC4

## Motorcyklar i trafik efter årsmodell/tillverkningsår och cylindervolym vid slutet av år 2009

Motorcycles in use by year of model/construction and cylinder volume at the end of year 2009

Årsmodell/ tillverkningsår	Cylindervolym					Totalt
	- 125	126-600	601-1000	1 001 -	Okänd	
-1989	5 686	27 741	28 075	11 013	274	72 789
1990	123	920	1 409	851	6	3 309
1991	434	824	1 298	1 140	18	3 714
1992	298	1 233	1 580	1 192	26	4 329
1993	143	1 211	1 743	1 509	42	4 648
1994	76	1 236	1 921	1 643	22	4 898
1995	64	1 328	2 581	2 171	36	6 180
1996	115	1 517	2 948	2 944	36	7 560
1997	181	1 583	4 075	3 611	53	9 503
1998	363	2 385	5 287	4 709	66	12 810
1999	355	1 892	5 558	5 369	51	13 225
2000	488	1 741	5 210	6 002	58	13 499
2001	465	1 816	5 316	5 482	67	13 146
2002	392	1 576	4 586	5 687	61	12 302
2003	410	1 660	4 339	5 947	55	12 411
2004	1 189	2 473	3 832	5 172	67	12 733
2005	2 170	3 427	3 263	4 503	42	13 405
2006	1 331	5 099	3 882	4 717	52	15 081
2007	1 537	6 286	4 710	6 024	61	18 618
2008	936	5 940	4 382	4 129	42	15 429
2009	431	3 105	2 561	1 775	19	7 891
2010	0	57	34	54	1	146
<b>Totalt</b>	<b>17 187</b>	<b>75 050</b>	<b>98 590</b>	<b>85 644</b>	<b>1 155</b>	<b>277 626</b>





Tabell MC5

Körsträckor och antal motorcyklar<sup>1)</sup> efter årsmodell/tillverkningsår och ägare år 2008

Number of motorcycles and average 10 kilometres driven by year of model/construction and owner year 2008

Årsmodell/ tillverknings- år	Juridiska personer		Fysiska personer				Totalt			
	Antal	Medelkör- sträcka i mil	Antal	Medelkör- sträcka i mil	Män		Kvinnor		Antal	Medelkör- sträcka i mil
					Antal	Medelkör- sträcka i mil	Antal	Medelkör- sträcka i mil		
-1987	9 190	116	42 965	120	38 837	122	4 128	102	52 155	119
1988	515	145	2 415	164	2 190	167	225	138	2 930	161
1989	472	162	2 219	168	1 976	172	243	133	2 691	167
1990	683	152	3 058	166	2 674	171	384	132	3 741	163
1991	796	181	3 504	167	3 054	171	450	135	4 300	169
1992	909	160	4 094	168	3 496	176	598	120	5 003	166
1993	947	172	4 336	191	3 668	199	668	151	5 283	188
1994	1 004	166	4 566	185	3 792	190	774	159	5 570	181
1995	1 284	189	5 697	202	4 734	208	963	168	6 981	199
1996	1 523	193	7 035	205	5 928	212	1 107	168	8 558	203
1997	1 905	205	8 961	212	7 597	218	1 364	180	10 866	211
1998	2 617	213	11 941	216	10 128	220	1 813	190	14 558	215
1999	2 618	220	12 212	220	10 522	226	1 690	180	14 830	220
2000	2 641	232	12 416	242	10 784	246	1 632	215	15 057	240
2001	2 541	280	11 628	270	10 110	277	1 518	227	14 169	272
2002	2 145	349	9 394	337	8 241	342	1 153	300	11 539	339
2003	1 831	364	7 724	357	6 806	363	918	314	9 555	359
2004	3 151	374	12 230	380	10 812	380	1 418	375	15 381	378
2005	3 531	363	13 552	369	12 073	369	1 479	366	17 083	368
2006	4 221	358	14 783	367	13 280	368	1 503	361	19 004	365
2007	6 458	364	16 976	357	15 411	358	1 565	354	23 434	359
2008	4 381	247	10 553	233	9 657	232	896	241	14 934	237
2009	164	29	211	20	193	20	18	17	375	24
<b>Totalt</b>	<b>55 527</b>	<b>255</b>	<b>222 470</b>	<b>246</b>	<b>195 963</b>	<b>250</b>	<b>26 507</b>	<b>221</b>	<b>277 997</b>	<b>248</b>

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



Tabell MC6

Körsträckor och antal motorcyklar<sup>1)</sup> efter cylindervolym och ägare år 2008

Number of motorcycles and average 10 kilometres driven by cylinder volume and owner year 2008

Cylindervolym	Juridiska personer		Fysiska personer				Totalt			
	Antal	Medelkör- sträcka i mil	Antal	Medelkör- sträcka i mil	Män		Kvinnor		Antal	Medelkör- sträcka i mil
					Antal	Medelkör- sträcka i mil	Antal	Medelkör- sträcka i mil		
- 125	3 338	239	13 900	227	12 195	228	1 705	220	17 238	230
126 - 600	15 989	216	60 284	196	50 771	201	9 513	171	76 273	200
601 - 1 000	19 868	250	82 044	239	71 622	240	10 422	231	101 912	241
1 001 -	16 080	303	65 379	306	60 624	307	4 755	297	81 459	305
Okänd	252	246	863	256	751	263	112	210	1 115	254
<b>Totalt</b>	<b>55 527</b>	<b>255</b>	<b>222 470</b>	<b>246</b>	<b>195 963</b>	<b>250</b>	<b>26 507</b>	<b>221</b>	<b>277 997</b>	<b>248</b>

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



Tabell MC7

**Genomsnittlig körsträcka i mil fördelat på cylindervolym, årsvis 2004-2008**

Average 10 kilometers driven by motorcycles by cylinder volume, by year 2004-2008

Cylindervolym	År				
	2004	2005	2006	2007	2008
- 125	188	218	238	242	230
126 - 600	192	196	204	207	200
601 - 1 000	283	277	273	253	241
1 001 -	365	363	351	327	305
Okänd	-	-	-	-	254
<b>Totalt</b>	<b>276</b>	<b>277</b>	<b>275</b>	<b>261</b>	<b>248</b>



Tabell MC8

**Genomsnittlig körsträcka i mil fördelat på ägarkategori, årsvis 2004-2008**

Average 10 kilometers driven by motorcycles by owner year 2004-2008

År	Juridiska personer	Fysiska personer			Totalt
		Män	Kvinnor	Totalt	
	2004	279	279	254	276
2005	283	279	253	275	277
2006	279	278	251	275	275
2007	253	267	237	264	261
2008	255	250	221	246	248



Tabell MP1

## Mopeder klass I, nyregistreringar och avregistreringar efter ägare, årsvis 2000-2009

New registrations and deregistrations of mopeds class 1 by owner, by year 2000-2009

År	Nyregistreringar				Totalt	Avregistreringar				Totalt
	Juridiska personer	Fysiska personer				Juridiska personer	Fysiska personer			
			Män	Kvinnor				Män	Kvinnor	
2000	1 004	3 376	2 682	694	4 380	14	-	-	-	14
2001	1 809	7 027	5 402	1 625	8 836	164	8	5	3	172
2002	2 428	10 352	7 699	2 653	12 780	162	25	17	8	187
2003	2 734	11 530	8 548	2 982	14 264	154	45	37	8	199
2004	8 563	19 784	14 416	5 368	28 347	233	33	24	9	266
2005	5 882	25 475	18 628	6 847	31 357	442	47	31	16	489
2006	6 683	27 928	19 839	8 089	34 611	746	88	68	20	834
2007	6 902	28 019	20 001	8 018	34 921	1 139	233	187	46	1 372
2008	6 057	25 423	18 198	7 225	31 480	897	649	453	196	1 546
2009	4 103	17 533	4 850	12 683	21 636	867	760	537	223	1 627



Tabell MP2

## Mopeder klass I, bestånd efter status och ägare, årsvis 2000-2009

Mopeds class 1, stock by status and owner, by year 2000-2009

Vid slutet av år	I trafik				Totalt	Avställda				Totalt
	Juridiska personer	Fysiska personer				Juridiska personer	Fysiska personer			
			Män	Kvinnor				Män	Kvinnor	
2000	641	3 657	2 910	747	4 298	193	352	265	87	545
2001	1 630	9 744	7 573	2 171	11 374	770	1 549	1 178	371	2 319
2002	2 933	16 447	12 579	3 868	19 380	1 989	5 048	3 713	1 335	7 037
2003	4 109	22 363	17 035	5 328	26 472	3 524	10 612	7 623	2 989	14 136
2004	7 134	34 862	26 122	8 740	41 996	7 450	19 359	13 791	5 568	26 809
2005	9 621	48 849	36 469	12 380	58 470	9 922	31 415	22 361	9 054	41 337
2006	12 387	63 012	46 534	16 478	75 399	13 017	45 356	31 837	13 519	58 373
2007	14 602	70 275	51 736	18 539	84 877	17 923	64 775	45 666	19 109	82 698
2008	16 362	76 446	56 321	20 125	92 808	22 015	82 682	58 702	23 980	104 697
2009	16 429	75 248	55 707	19 541	91 677	25 841	99 714	71 827	27 887	125 555



## Tabell MP3

## Mopeders klass I i trafik efter ägarens ålder och kön vid slutet av år 2009

Mopeds class 1 in use by the age of the owner at the end of year 2009

Ägarens ålder	Män		Kvinnor		Totalt fysiska personer	
	Antal	Andel (%)	Antal	Andel (%)	Antal	Andel (%)
-17	5 547	10,0	2 607	13,3	8 154	8,9
18-20	1 714	3,1	1 333	13,3	3 047	3,3
21-30	2 403	4,3	1 079	6,8	3 482	3,8
31-40	8 170	14,7	3 718	5,5	11 888	13,0
41-50	23 823	42,8	7 699	19,0	31 522	34,4
51-60	9 601	17,2	2 267	39,4	11 868	12,9
61-70	3 286	5,9	602	11,6	3 888	4,2
71-80	926	1,7	147	3,1	1 073	1,2
81-	237	0,4	32	0,8	269	0,3
Okänd ålder	0,0	-	57	0,2	57	0,1
<b>Summa</b>	<b>55 707</b>	<b>100,0</b>	<b>19 541</b>	<b>100,0</b>	<b>75 248</b>	<b>82,1</b>
Juridiskt ägda					16 429	17,9
<b>Totalt</b>		<b>100,0</b>		<b>100,0</b>	<b>91 677</b>	<b>100,0</b>

Tabell TR1

**Traktorer, bestånd efter status, nyregistreringar och avregistreringar, årsvis 2000-2009**

Tractors, stock, new registrations and deregistrations, by year 2000-2009

Vid slutet av år	I trafik	Avställda	Nyregistreringar	Avregistreringar
2000	325 719	74 162	4 810	1 125
2001	324 901	78 220	4 058	1 143
2002	327 672	78 701	4 103	1 419
2003	327 356	82 024	4 021	1 535
2004	327 104	85 100	4 173	1 560
2005	326 913	88 023	4 308	1 803
2006	326 681	90 987	4 546	2 059
2007	324 174	96 735	4 832	1 902
2008	322 065	101 857	4 563	1 893
2009	320 681	105 777	3 725	1 523



Tabell TR2

**Traktorer i trafik efter ägarens näringsgrenstillhörighet, årsvis 2000-2009**

Tractors in use according to economic activity of ownership, by year 2000-2009

Vid slutet av år	Ägaren enligt FDB <sup>1)</sup>			Ägaren inom hushållssektorn	Totalt
	inom jordbruk	inom skogsbruk	inom övriga näringsområden		
2000	140 770	10 804	63 823	110 322	325 719
2001	140 255	13 699	60 044	110 903	324 901
2002	139 976	14 903	60 432	112 361	327 672
2003	143 807	16 271	54 459	112 819	327 356
2004	138 085	20 113	55 144	113 762	327 104
2005	119 470	46 063	50 743	110 637	326 913
2006	119 582	44 444	51 120	111 535	326 681
2007	113 160	49 437	52 082	109 495	324 174
2008	109 578	51 004	52 589	108 894	322 065
2009	106 758	50 469	53 083	110 371	320 681

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



Tabell TR3

## Traktorer i trafik efter årsmodell/tillverkningsår och tjänstevikt vid slutet av år 2009

Tractors in use by year of model/construction and kerb weight at the end of year 2009

Årsmodell/ tillverkningsår	Tjänstevikt i kg					Totalt
	- 1 300	1 301 – 2 500	2 501 – 3 000	3 001 – 7 000	7 001 –	
-1989	14 032	97 085	42 934	85 444	2 305	241 800
1990	538	380	179	4 173	274	5 544
1991	464	343	93	2 676	131	3 707
1992	368	215	70	2 088	85	2 826
1993	242	155	44	1 575	96	2 112
1994	177	121	80	2 344	113	2 835
1995	133	206	93	2 880	152	3 464
1996	137	184	95	3 498	229	4 143
1997	158	199	93	3 756	200	4 406
1998	173	145	71	3 727	131	4 247
1999	172	176	96	4 024	122	4 590
2000	174	185	90	3 983	107	4 539
2001	120	161	73	3 323	126	3 803
2002	117	136	79	3 387	169	3 888
2003	131	171	66	3 176	258	3 802
2004	113	146	57	3 369	289	3 974
2005	122	152	61	3 494	294	4 123
2006	151	211	65	3 615	303	4 345
2007	172	176	66	3 703	506	4 623
2008	164	193	60	3 272	697	4 386
2009	230	175	92	2 534	490	3 521
okänd	-	-	2	1	-	3
<b>Totalt</b>	<b>18 088</b>	<b>100 915</b>	<b>44 559</b>	<b>150 042</b>	<b>7 077</b>	<b>320 681</b>



Tabell TR4

## Traktorer i trafik efter tjänstevikt och drivmedel vid slutet av år 2009

Tractors in use by kerb weight and fuel at the end of 2009

Tjänstevikt i kg	Bensin och fotogen	Diesel	Övriga drivmedel	Totalt
- 1 300	14 006	3 932	150	18 088
1 301 – 2 500	9 865	91 046	4	100 915
2 501 – 3 000	246	44 312	1	44 559
3 001 – 7 000	96	149 946	0	150 042
7 001 –	1	7 076	0	7 077
<b>Totalt</b>	<b>24 214</b>	<b>296 312</b>	<b>155</b>	<b>320 681</b>



Tabell TS1

**Terrängskotrar, bestånd efter status, nyregistreringar och avregistreringar, årsvis 2000-2009**

Cross-country scooters, stock by status, new registrations and deregistrations, by year 2000-2009

Vid slutet av år	I trafik	Avställda	Nyregistreringar	Avregistreringar
2000	143 057	89 572	9 595	1 218
2001	145 523	97 242	11 415	1 618
2002	151 620	101 021	11 112	1 806
2003	148 549	113 782	10 814	1 423
2004	155 754	117 940	12 492	1 293
2005	169 574	115 614	12 729	1 436
2006	177 306	120 784	14 213	1 423
2007	184 231	127 787	15 239	1 472
2008	191 823	132 685	13 672	1 629
2009	202 587	133 731	13 530	1 790



Tabell TS2

**Terrängskotrar i trafik efter årsmodell/tillverkningsår och ägare vid slutet av år 2009**

Cross-country scooters in use by year of model/construction and owner at the end of 2009

Årsmodell/ tillverkningsår	Fysiska personer		Juridiska personer	Totalt
	Kvinnor	Män		
-1990	4 389	27 672	16 131	48 192
1991	696	4 015	2 521	7 232
1992	509	2 501	1 502	4 512
1993	336	1 858	1 024	3 218
1994	288	1 616	1 061	2 965
1995	479	2 727	1 930	5 136
1996	550	3 157	2 062	5 769
1997	544	3 192	2 183	5 919
1998	757	4 171	3 013	7 941
1999	712	3 964	2 994	7 670
2000	661	3 825	2 823	7 309
2001	915	4 862	3 415	9 192
2002	625	3 814	3 117	7 556
2003	582	3 744	3 049	7 375
2004	776	5 038	4 846	10 660
2005	717	4 772	5 058	10 547
2006	734	5 065	5 939	11 738
2007	888	5 828	7 149	13 865
2008	863	6 236	7 155	14 254
2009	556	4 781	5 295	10 632
2010	34	281	590	905
<b>Totalt</b>	<b>16 611</b>	<b>103 119</b>	<b>82 857</b>	<b>202 587</b>



Tabell SL1

**Släpvagnar, bestånd efter status, nyregistreringar och avregistreringar, årsvis 2000-2009**

Trailers, stock by status, new registrations and deregistrations, by year 2000-2009

Vid slutet av år	I trafik	Avställda	Nyregistreringar	Avregistreringar
2000	729 136	136 195	29 730	6 589
2001	745 571	143 842	30 345	7 598
2002	763 402	151 235	32 711	7 969
2003	781 274	161 158	35 043	8 029
2004	805 075	168 103	39 379	9 191
2005	834 485	173 134	43 603	9 598
2006	863 165	183 177	48 902	10 549
2007	898 151	191 376	54 009	11 211
2008	925 684	201 485	48 278	11 807
2009	947 561	208 204	38 092	9 842



Tabell SL2

**Nyregistreringar av släpvagnar efter karosseri, årsvis 2000-2009**

New registrations of trailers by type of body, by year 2000-2009

År	Husvagnar	Påhängsvagnar	Båttrailers	Hästsläp	Flak och skåp	Övriga släpvagnar	Totalt
2000	4 185	2 034	2 882	2 600	16 447	1 582	29 730
2001	4 655	2 106	2 976	2 564	16 599	1 445	30 345
2002	4 828	2 390	3 401	2 598	18 078	1 416	32 711
2003	5 154	2 225	3 797	2 651	19 699	1 517	35 043
2004	5 524	2 570	4 471	3 001	22 192	1 621	39 379
2005	6 406	3 132	5 039	3 170	24 166	1 690	43 603
2006	6 370	4 169	5 755	3 295	27 651	1 662	48 902
2007	6 510	4 678	6 592	3 539	30 726	1 964	54 009
2008	5 874	3 771	5 790	2 962	27 887	1 994	48 278
2009	4 351	1 273	5 229	2 474	23 098	1 667	38 092





Tabell SL3

## Släpvagnar i trafik efter karosseri, årsvis 2000-2009

Trailers in use by type of body, by year 2000-2009

Vid slutet av år	Husvagnar	Påhängsvagnar	Båttrailers	Hästsläp	Flak och skåp	Övriga släpvagnar	Totalt
2000	195 991	17 465	27 912	40 292	422 080	25 396	729 136
2001	196 367	17 991	30 237	42 373	432 596	26 007	745 571
2002	196 854	19 009	32 736	44 436	443 785	26 582	763 402
2003	196 228	20 095	35 588	46 463	455 893	27 007	781 274
2004	197 013	20 444	39 232	48 861	471 736	27 789	805 075
2005	198 824	21 369	43 461	51 368	490 692	28 771	834 485
2006	197 305	23 240	48 241	53 757	511 127	29 495	863 165
2007	196 380	25 221	53 921	56 112	535 887	30 630	898 151
2008 <sup>k</sup>	195 027	25 825	58 779	57 840	556 561	31 652	925 684
2009	194 167	25 439	62 956	59 075	573 695	32 229	947 561



Tabell SL4

## Släpvagnar i trafik efter totalvikt och karosseri vid slutet av år 2009

Trailers in use by permissible maximum weight and type of body at the end of year 2009

Totalvikt i kg	Husvagnar	Påhängsvagnar	Båttrailers	Hästsläp	Flak och skåp	Övriga släpvagnar	Totalt
- 600	890	0	20 044	411	37 713	3 867	62 925
601 - 1 500	177 586	0	40 701	51 277	509 162	13 005	791 731
1 501 - 2 000	15 432	1	1 407	6 224	6 814	2 146	32 024
2 001 - 2 500	122	0	366	603	1 551	354	2 996
2 501 - 3 000	122	2	277	315	2 929	325	3 970
3 000 - 3 500	2	5	147	109	1 316	111	1 690
3 501 - 5 000	8	20	1	2	98	32	161
5 001 - 10 000	3	157	5	4	427	314	910
10 001 - 15 000	0	90	2	9	414	490	1 005
15 001 -	2	25 164	6	121	13 271	11 584	50 148
okänd	0	0	0	0	0	1	1
<b>Totalt</b>	<b>194 167</b>	<b>25 439</b>	<b>62 956</b>	<b>59 075</b>	<b>573 695</b>	<b>32 229</b>	<b>947 561</b>



Tabell RS1

## Nyregistreringar av fordon efter län och fordonsslag år 2009

New registrations of vehicles by county and kind of vehicle year 2009

Län	Personbilar	Lastbilar		Totalt	Bussar	Motorcyklar	Mopeder klass I	Traktorer	Terrängskotrar	Släpvagnar
	i kg	-3 500	3 501 - därav dragbilar							
Stockholm	60 176	7 767	996	8 763	268	2 669	3 976	142	712	4 681
Uppsala	8 086	1 120	113	1 233	40	505	643	147	217	1 228
Södermanland	5 406	670	105	775	2	453	586	142	124	1 177
Östergötland	9 356	1 150	267	1 417	78	638	990	228	153	1 765
Jönköping	9 163	1 062	184	1 246	30	538	818	201	201	1 913
Kronoberg	4 616	544	156	700	18	280	394	94	103	1 223
Kalmar	4 505	608	174	782	70	363	525	188	116	1 242
Gotland	746	145	23	168	26	115	186	92	35	213
Blekinge	2 770	299	65	364	4	233	424	49	46	636
Skåne	32 097	3 392	994	4 386	147	2 081	2 344	666	172	4 690
Halland	7 190	1 021	301	1 322	15	501	1 010	138	131	1 441
Västra Götaland	42 963	4 608	1 142	5 750	252	2 594	3 649	675	761	5 809
Värmland	5 735	742	202	944	35	523	714	136	536	1 631
Örebro	5 704	567	138	705	114	643	696	114	255	1 381
Västmanland	4 770	692	118	810	8	376	308	117	137	989
Dalarna	5 324	999	218	1 217	14	702	747	65	1 277	1 765
Gävleborg	5 026	678	165	843	6	663	862	100	840	1 452
Västernorrland	4 556	583	183	766	12	431	809	81	921	1 195
Jämtland	2 115	416	104	520	71	288	377	82	1 573	782
Västerbotten	4 225	644	178	822	9	464	866	168	2 049	1 486
Norrbottn	3 999	557	140	697	6	449	712	100	3 180	1 393
<b>Totalt</b>	<b>228 528</b>	<b>28 264</b>	<b>5 966</b>	<b>34 230</b>	<b>1 225</b>	<b>15 509</b>	<b>21 636</b>	<b>3 725</b>	<b>13 539</b>	<b>38 092</b>

## Tabell RS2

## Fordon i trafik efter län och fordonsslag vid slutet av år 2009

Vehicles in use by county and kind of vehicle at the end of year 2009

Län	Personbilar	Lastbilar		Totalt	Bussar	Motorcyklar	Mopeder klass I	Traktorer	Terrängskotrar	Släpvagnar	
	i kg	-3 500	3 501 - därav dragbilar								
Stockholm	792 583	95 276	12 128	107 404	690	2 787	39 160	14 001	12 606	10 229	95 792
Uppsala	143 298	13 528	2 250	15 778	79	480	9 150	2 488	12 630	4 118	32 959
Södermanland	127 483	12 495	1 743	14 238	167	325	9 229	2 552	8 427	2 207	27 653
Östergötland	193 852	18 923	3 748	22 671	219	612	13 864	4 163	15 330	2 243	42 018
Jönköping	164 309	15 916	3 303	19 219	370	514	11 865	3 770	17 466	2 558	42 878
Kronoberg	91 374	8 667	1 967	10 634	208	293	6 419	2 131	11 449	1 466	25 213
Kalmar	119 800	11 794	2 119	13 913	171	743	9 088	2 878	14 953	1 440	29 948
Gotland	32 399	4 236	625	4 861	54	68	2 381	1 004	5 874	352	8 417
Blekinge	77 667	6 284	1 008	7 292	106	73	6 008	2 406	6 831	506	17 230
Skåne	569 202	51 831	11 662	63 493	1 945	1 439	37 147	12 302	36 313	2 364	101 939
Halland	150 742	15 168	2 891	18 059	578	341	11 341	5 813	13 414	1 452	28 751
Västra Götaland	704 946	65 763	12 880	78 643	1 810	2 223	47 302	17 888	57 633	8 403	143 735
Värmland	142 967	12 884	2 532	15 416	239	470	10 252	2 783	16 667	6 898	37 952
Örebro	131 116	13 094	2 517	15 611	224	307	9 169	2 722	11 245	3 028	33 822
Västmanland	118 991	10 512	1 750	12 262	135	306	7 729	1 295	7 006	2 529	27 028
Dalarna	149 362	16 339	2 962	19 301	168	436	11 519	2 825	14 663	18 600	49 455
Gävleborg	139 922	15 094	2 553	17 647	187	279	10 402	3 259	12 666	14 223	41 495
Västernorrland	125 764	12 189	2 486	14 675	197	344	7 991	2 128	12 517	19 751	39 494
Jämtland	67 703	8 810	1 714	10 524	93	503	3 969	917	8 999	25 079	26 248
Västerbotten	122 363	12 075	2 548	14 623	161	474	7 713	2 476	14 337	34 294	44 528
Norrbottn	132 225	15 361	2 846	18 207	204	390	5 765	1 819	9 627	40 814	50 797
Okänt	2 684	94	11	105	0	0	163	57	28	33	209
<b>Totalt</b>	<b>4 300 752</b>	<b>436 333</b>	<b>78 243</b>	<b>514 576</b>	<b>8 005</b>	<b>13 407</b>	<b>277 626</b>	<b>91 677</b>	<b>320 681</b>	<b>202 587</b>	<b>947 561</b>

Tabell RS3

## Avställda fordon efter län och fordonsslag vid slutet av år 2009

Vehicles not in use by county and kind of vehicle at the end of year 2009

Län	Personbilar	Lastbilar		Totalt	Bussar	Motorcyklar	Mopeder klass I	Traktorer	Terrängskotrar	Släpvagnar	
	kg	-3 500	3 501 - därav dragbilar								
Stockholm	138 178	20 953	6 993	27 946	704	1 265	29 388	20 506	4 883	6 974	21 153
Uppsala	39 345	6 014	1 814	7 828	86	126	6 725	3 745	3 870	2 627	6 684
Södermanland	27 081	4 574	1 255	5 829	72	84	5 767	3 617	2 489	968	6 012
Östergötland	40 057	6 322	1 754	8 076	103	164	8 790	5 876	4 193	939	8 443
Jönköping	36 104	5 302	1 962	7 264	150	306	7 350	4 597	4 785	664	8 671
Kronoberg	20 538	3 157	1 345	4 502	168	65	4 941	2 503	3 102	372	5 004
Kalmar	30 110	4 455	1 250	5 705	78	193	5 557	3 338	3 810	467	6 830
Gotland	9 922	1 766	470	2 236	26	71	1 947	954	1 574	93	2 010
Blekinge	15 685	2 263	872	3 135	64	71	3 167	2 113	1 907	103	3 775
Skåne	108 235	15 362	6 080	21 442	843	601	18 939	10 716	10 610	640	19 102
Halland	27 720	4 439	1 649	6 088	251	117	6 089	4 168	3 522	334	6 202
Västra Götaland	145 348	24 940	8 466	33 406	1 035	776	31 019	19 342	17 682	2 505	32 975
Värmland	44 941	6 256	2 233	8 489	139	177	6 849	4 684	6 456	3 190	10 752
Örebro	33 579	5 320	1 526	6 846	106	256	6 381	3 492	3 734	1 685	7 319
Västmanland	26 347	3 926	1 334	5 260	96	90	5 079	2 245	2 383	1 723	5 648
Dalarna	45 903	7 559	2 259	9 818	100	172	8 337	5 758	5 223	10 115	11 094
Gävleborg	39 003	6 052	1 939	7 991	105	404	7 004	6 669	4 497	9 343	9 358
Västernorrland	39 006	6 113	2 645	8 758	107	161	6 498	6 795	5 461	13 722	9 608
Jämtland	26 744	4 208	1 488	5 696	58	133	3 652	2 507	4 352	16 666	7 043
Västerbotten	44 353	6 661	1 978	8 639	78	159	7 223	6 430	6 217	24 202	9 206
Norrbottnen	44 953	7 862	2 732	10 594	124	209	6 179	5 380	5 009	36 371	11 221
Okänt	1 091	111	45	156	3	4	106	120	18	28	94
<b>Totalt</b>	<b>984 243</b>	<b>153 615</b>	<b>52 089</b>	<b>205 704</b>	<b>4 496</b>	<b>5 604</b>	<b>186 987</b>	<b>125 555</b>	<b>105 777</b>	<b>133 731</b>	<b>208 204</b>

## Tabell RS4

## Personbilar i trafik efter län, ägare, taxi och leasing vid slutet av år 2009

Passenger cars in use by county, owner, taxi and leased out, at the end of year 2009

Län	Totalt	därav				Taxi	Personbilar leasade minst 1 år	Personbilar i trafik per 1000 inv	
		Kvinnor	Män	Juridiska personer	därav personliga företag				
					Taxi per 1000 inv				
Stockholm	792 583	183 453	364 249	244 881	74 563	5 639	2,8	125 785	393
Uppsala	143 298	40 590	78 222	24 486	16 243	469	1,4	5 329	432
Södermanland	127 483	36 692	73 202	17 589	11 160	254	0,9	4 205	475
Östergötland	193 852	53 110	110 384	30 358	17 758	468	1,1	7 541	454
Jönköping	164 309	43 260	89 486	31 563	19 825	300	0,9	7 485	489
Kronoberg	91 374	23 943	47 583	19 848	14 134	181	1,0	3 476	499
Kalmar	119 800	34 528	64 135	21 137	14 683	262	1,1	3 426	512
Gotland	32 399	10 654	15 470	6 275	4 881	82	1,4	645	566
Blekinge	77 667	22 965	43 287	11 415	7 763	159	1,0	2 351	509
Skåne	569 202	164 504	297 571	107 127	59 554	1 759	1,4	24 652	463
Halland	150 742	45 807	78 373	26 562	17 354	339	1,1	5 932	508
Västra Götaland	704 946	200 418	375 350	129 178	73 050	2 074	1,3	36 912	449
Värmland	142 967	41 850	75 332	25 785	19 154	314	1,1	4 304	523
Örebro	131 116	37 603	73 603	19 910	12 566	351	1,3	4 460	470
Västmanland	118 991	33 648	69 387	15 956	9 551	302	1,2	4 252	474
Dalarna	149 362	42 955	77 868	28 539	21 357	291	1,1	4 153	540
Gävleborg	139 922	38 949	76 998	23 975	15 822	307	1,1	4 705	506
Västernorrland	125 764	35 069	68 035	22 660	15 811	322	1,3	4 403	517
Jämtland	67 703	18 407	32 460	16 836	12 957	254	2,0	2 517	535
Västerbotten	122 363	31 146	65 358	25 859	19 166	427	1,7	3 746	474
Norrbottn	132 225	36 318	72 173	23 734	16 589	423	1,7	3 629	531
Okänt	2 684	2 664	3	17	-	3	-	32	-
<b>Totalt</b>	<b>4 300 752</b>	<b>1 178 533</b>	<b>2 248 529</b>	<b>873 690</b>	<b>473 941</b>	<b>14 980</b>	<b>1,6</b>	<b>263 940</b>	<b>461</b>

## Tabell RS5

## Personbilar i trafik efter län och drivmedel vid slutet av år 2009

Passenger cars in use by county and fuel at the end of year 2009

Län	Bensin	Diesel	El	Etanolhybrid/ E85	Övriga hybrider	Naturgas/ Biogas	Övriga	Totalt
Stockholm	610 343	103 698	40	64 646	8 252	5 600	4	792 583
Uppsala	122 725	15 630	3	4 326	386	228	-	143 298
Södermanland	111 171	11 688	7	3 858	318	441	-	127 483
Östergötland	166 094	19 479	5	6 621	495	1 157	1	193 852
Jönköping	139 379	18 910	4	5 163	340	509	4	164 309
Kronoberg	77 669	10 170	5	3 267	198	62	3	91 374
Kalmar	103 916	11 877	1	3 583	270	152	1	119 800
Gotland	29 704	2 094	4	547	24	26	-	32 399
Blekinge	69 720	5 074	1	2 676	92	104	-	77 667
Skåne	494 346	52 597	19	17 823	1 685	2 729	3	569 202
Halland	129 360	16 413	9	4 120	302	537	1	150 742
Västra Götaland	587 520	80 732	34	29 386	2 304	4 964	6	704 946
Värmland	121 706	17 155	1	3 819	170	116	-	142 967
Örebro	113 887	12 640	3	3 837	275	473	1	131 116
Västmanland	103 826	10 920	2	3 846	183	214	-	118 991
Dalarna	129 405	16 326	3	3 424	172	29	3	149 362
Gävleborg	122 092	13 987	10	3 527	265	41	-	139 922
Västernorrland	106 773	15 137	2	3 684	124	43	1	125 764
Jämtland	56 640	9 500	2	1 271	100	189	1	67 703
Västerbotten	102 134	16 600	2	3 377	156	94	-	122 363
Norrbottn	106 439	23 264	-	2 274	113	133	2	132 225
Okänt	2 399	192	-	78	6	9	-	2 684
<b>Totalt</b>	<b>3 607 248</b>	<b>484 083</b>	<b>157</b>	<b>175 153</b>	<b>16 230</b>	<b>17 850</b>	<b>31</b>	<b>4 300 752</b>



## Anmärkning:

Bensin - de fordon som har bensin som första bränsle

Diesel- de fordon som har diesel som första bränsle

El- de fordon som har el som första bränsle

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

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

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

Tabell RS6

## Nyregistreringar av personbilar efter län och drivmedel år 2009

New registrations of passenger cars by county and fuel year 2009

Län	Bensin	Diesel	El	Etanolhybrid/ E85	Övriga hybrider	Naturgas/ Biogas	Övriga	Totalt
Stockholm	19 921	24 247	2	12 784	1 281	1 941	-	60 176
Uppsala	3 166	3 494	-	1 219	67	140	-	8 086
Södermanland	2 267	1 995	1	914	71	158	-	5 406
Östergötland	3 352	3 553	1	1 899	110	441	-	9 356
Jönköping	3 648	3 881	-	1 290	139	205	-	9 163
Kronoberg	1 808	1 930	1	788	44	45	-	4 616
Kalmar	1 995	1 588	-	815	47	60	-	4 505
Gotland	300	286	2	143	6	9	-	746
Blekinge	1 172	837	-	698	22	41	-	2 770
Skåne	15 203	10 818	3	4 457	380	1 236	-	32 097
Halland	3 107	2 859	-	1 006	66	152	-	7 190
Västra Götaland	16 665	17 047	7	7 598	480	1 166	-	42 963
Värmland	2 220	2 530	-	822	61	102	-	5 735
Örebro	2 238	2 349	-	861	80	176	-	5 704
Västmanland	1 887	1 805	-	933	31	114	-	4 770
Dalarna	2 059	2 475	1	739	36	14	-	5 324
Gävleborg	2 120	2 077	10	739	63	17	-	5 026
Västernorrland	1 536	2 074	-	898	27	21	-	4 556
Jämtland	609	1 171	-	293	12	30	-	2 115
Västerbotten	1 307	2 053	1	774	46	44	-	4 225
Norrbottn	1 346	2 114	-	496	30	13	-	3 999
<b>Totalt</b>	<b>87 926</b>	<b>91 183</b>	<b>29</b>	<b>40 166</b>	<b>3 099</b>	<b>6 125</b>	<b>-</b>	<b>228 528</b>

Totalt

## Anmärkning:

Bensin - de fordon som har bensin som första bränsle

Diesel- de fordon som har diesel som första bränsle

El- de fordon som har el som första bränsle

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

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

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

Tabell RS7

## Genomsnittlig körsträcka i mil efter län och fordonsslag år 2009

Average 10-km driven by different kind of vehicles, by county, regarding year 2009

Län	Personbilar	Lastbilar		Totalt	Bussar	Motorcyklar <sup>1)</sup>
		-3 500	3 501 -			
Stockholm	1 596	1 899	3 646	2 106	6 321	266
Uppsala	1 450	1 703	4 066	2 063	6 802	248
Södermanland	1 393	1 652	4 391	1 993	5 535	248
Östergötland	1 403	1 647	4 500	2 132	5 882	235
Jönköping	1 470	1 649	5 880	2 400	5 823	254
Kronoberg	1 467	1 682	7 109	2 689	5 255	244
Kalmar	1 400	1 560	5 621	2 194	5 777	232
Gotland	1 231	1 362	3 103	1 586	3 371	237
Blekinge	1 350	1 534	4 825	2 002	3 968	226
Skåne	1 436	1 716	5 882	2 517	5 855	246
Halland	1 441	1 671	5 816	2 383	5 696	239
Västra Götaland	1 475	1 718	4 845	2 243	6 070	251
Värmland	1 410	1 608	4 917	2 177	5 783	243
Örebro	1 373	1 628	5 093	2 207	4 181	240
Västmanland	1 370	1 667	4 162	2 048	5 152	247
Dalarna	1 359	1 541	4 443	2 003	5 665	237
Gävleborg	1 378	1 622	5 086	2 148	5 685	251
Västernorrland	1 375	1 612	4 771	2 181	5 854	247
Jämtland	1 433	1 632	4 795	2 180	7 000	253
Västerbotten	1 387	1 620	5 393	2 310	6 478	239
Norrbottn	1 372	1 602	4 349	2 048	5 466	253
Okänt	1 196	1 592	1 870	1 624	-	262
<b>Totalt</b>	<b>1 454</b>	<b>1 706</b>	<b>4 896</b>	<b>2 212</b>	<b>5 941</b>	<b>248</b>

1) Uppgifterna för motorcyklar avser år 2008



Tabell KÖ1

## Innehav av körkort klass B (personbil och lätt lastbil) i andel av befolkningen efter län och ålder vid slutet av år 2009

Share of the population having driving licence for passenger car by county and age at the end of year 2009

Län	Ålder					Totalt
	18-24	25-44	45-64	65-79	80-	
Stockholm	39,7	69,4	79,4	77,8	56,5	69,7
Uppsala	53,7	77,6	87,2	84,0	61,9	77,4
Södermanland	51,9	79,2	87,6	84,0	60,7	78,6
Östergötland	60,7	80,9	87,8	83,0	59,2	79,3
Jönköping	66,7	84,3	89,2	83,7	60,5	81,8
Kronoberg	64,7	82,6	89,7	84,8	61,5	81,5
Kalmar	60,8	84,6	90,3	84,5	60,2	81,9
Gotland	64,8	86,4	90,8	86,4	63,4	83,8
Blekinge	61,5	81,7	90,5	84,7	57,9	81,1
Skåne	54,0	75,7	85,3	83,0	61,0	76,3
Halland	65,1	87,1	91,9	88,6	65,1	84,8
Västra Götaland	57,1	79,3	87,2	83,0	59,4	78,4
Värmland	62,5	84,1	89,8	85,4	61,5	82,0
Örebro	56,1	81,7	89,0	85,0	61,4	80,1
Västmanland	55,0	79,4	86,9	83,4	60,4	78,4
Dalarna	62,6	84,7	91,9	88,1	66,7	83,9
Gävleborg	58,2	82,4	89,7	84,8	60,5	81,0
Västernorrland	64,0	85,5	90,3	84,0	58,1	82,5
Jämtland	60,8	85,9	91,5	85,5	59,8	82,8
Västerbotten	69,6	84,9	91,8	85,8	59,3	83,5
Norrbottn	68,9	85,3	90,0	83,8	57,9	83,0
<b>Totalt</b>	<b>55,2</b>	<b>77,9</b>	<b>86,5</b>	<b>83,1</b>	<b>59,9</b>	<b>77,7</b>

## Tabell KÖ2

## Innehav av körkort klass A (motorcykel) i andel av befolkningen efter län och ålder vid slutet av år 2009

Share of the population having driving licence for motorcycle, by county and age at the end of year 2009

Län	Ålder					Totalt
	18-24	25-44	45-64	65-79	80-	
Stockholm	1,0	6,3	39,5	71,2	54,7	27,4
Uppsala	1,3	8,2	50,4	79,0	60,2	34,1
Södermanland	1,9	11,1	53,1	78,8	59,0	40,0
Östergötland	2,0	11,4	54,1	78,6	57,9	38,0
Jönköping	2,8	13,0	56,1	79,6	59,1	40,3
Kronoberg	2,3	12,3	58,1	80,3	59,7	41,0
Kalmar	2,2	14,0	58,7	80,1	58,7	44,0
Gotland	2,8	13,7	55,9	81,5	62,1	43,3
Blekinge	2,1	13,0	59,1	80,0	56,2	42,8
Skåne	1,7	9,6	50,0	77,5	59,4	35,6
Halland	2,2	13,0	58,7	84,4	63,4	43,0
Västra Götaland	1,8	10,0	52,1	77,9	57,7	36,3
Värmland	1,8	12,5	57,8	80,9	59,7	42,8
Örebro	1,7	11,2	56,2	80,4	59,7	40,1
Västmanland	1,7	9,9	51,7	78,5	59,0	38,4
Dalarna	2,1	12,1	60,6	84,1	65,1	45,3
Gävleborg	1,8	11,1	55,4	80,0	58,7	41,6
Västernorrland	2,3	12,6	56,6	78,6	55,9	42,3
Jämtland	2,1	11,9	57,2	80,3	57,7	42,1
Västerbotten	2,1	11,7	59,3	81,1	57,5	40,3
Norrbottn	1,6	10,1	56,2	78,3	56,0	41,0
<b>Totalt</b>	<b>1,7</b>	<b>9,7</b>	<b>51,3</b>	<b>77,9</b>	<b>58,2</b>	<b>36,5</b>

## Tabell KÖ3

## Innehav av körkort klass C och D (tung lastbil och buss) efter län och ålder vid slutet av år 2009

Number of the population having driving licence for heavy lorry or bus by county and age at the end of year 2009

Län	Tung lastbil					Totalt	Buss					Totalt
	Ålder						Ålder					
	18-24	25-44	45-64	65-79	80-		18-24	25-44	45-64	65-79	80-	
Stockholm	1 386	20 297	58 983	15 806	556	97 028	174	9 487	18 343	4 261	148	32 413
Uppsala	709	4 927	13 339	3 926	146	23 047	31	1 622	3 825	1 152	52	6 682
Södermanland	449	4 059	10 689	3 456	124	18 777	14	1 438	3 048	956	29	5 485
Östergötland	786	6 517	14 884	4 401	152	26 740	34	2 895	5 166	1 536	49	9 680
Jönköping	1 178	6 207	13 631	3 914	172	25 102	26	2 196	4 529	1 236	71	8 058
Kronoberg	605	3 361	7 298	2 205	94	13 563	9	1 066	2 345	679	33	4 132
Kalmar	722	3 973	9 535	2 975	88	17 293	23	1 360	3 186	958	28	5 555
Gotland	141	994	2 896	858	45	4 934	1	298	955	225	18	1 497
Blekinge	410	2 526	6 230	2 056	59	11 281	7	777	1 836	604	10	3 234
Skåne	2 111	17 762	40 882	12 510	512	73 777	62	6 189	12 335	3 387	143	22 116
Halland	613	5 378	15 010	4 625	211	25 837	22	1 588	4 022	1 411	87	7 130
Västra Götaland	3 084	25 122	67 242	20 670	927	117 045	111	8 530	18 275	5 395	258	32 569
Värmland	712	4 885	13 110	4 061	211	22 979	19	1 680	3 851	1 216	65	6 831
Örebro	760	4 744	11 417	3 665	164	20 750	28	1 807	3 938	1 200	60	7 033
Västmanland	485	3 653	9 504	3 007	110	16 759	10	1 202	2 498	827	45	4 582
Dalarna	690	5 032	14 855	4 731	208	25 516	18	1 642	4 390	1 310	68	7 428
Gävleborg	597	4 900	13 941	4 340	145	23 923	21	1 297	3 550	1 189	35	6 092
Västernorrland	631	5 055	13 063	4 122	174	23 045	10	1 399	2 884	976	48	5 317
Jämtland	394	2 789	7 168	2 184	78	12 613	11	865	2 008	603	27	3 514
Västerbotten	994	5 687	12 029	3 518	100	22 328	41	1 930	3 694	1 046	23	6 734
Norrbottnen	895	5 883	14 821	4 455	144	26 198	17	1 737	4 103	1 171	40	7 068
<b>Totalt</b>	<b>18 352</b>	<b>143 751</b>	<b>370 527</b>	<b>111 485</b>	<b>4 420</b>	<b>648 535</b>	<b>689</b>	<b>51 005</b>	<b>108 781</b>	<b>31 338</b>	<b>1 337</b>	<b>193 150</b>



## Tabell KÖ4

## Körkortsinnehav (antal) för kvinnor och män fördelat på fordonslag och körkortsinnehavarens ålder vid slutet av år 2009

Number of women and men having driving licence for a particular vehicle by age at the end of year 2009

Ålder på körkortsinnehavare	Personbil / lätt lastbil		Motorcykel (lätt / tung)		Tung lastbil		Buss	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
16-17	0	0	102	876	0	0	0	0
18-24	218 378	263 357	1 690	13 171	1 887	16 465	151	538
25-44	896 687	1 011 325	31 241	207 171	11 802	131 949	6 201	44 804
45-64	988 750	1 093 843	515 460	718 445	25 556	344 971	10 992	97 789
65-79	471 849	521 942	435 685	496 115	5 530	105 955	2 227	29 111
80-	141 395	154 735	135 655	152 258	99	4 321	46	1 291
<b>Totalt</b>	<b>2 717 059</b>	<b>3 045 202</b>	<b>1 119 833</b>	<b>1 588 036</b>	<b>44 874</b>	<b>603 661</b>	<b>19 617</b>	<b>173 533</b>



Tabell IN1

**Personbilar, nyregistreringar och i trafik, inom EU-25 samt Norge, preliminära uppgifter**

Passenger cars, new registrations and in use, in use within the European Union and Norway, preliminary figures

Land	Nyregistreringar		I trafik		Personbilar i trafik per 1000 inv <sup>1)</sup>
	2008	2009	2006	2007	
Belgien	536 276	476 194	4 929 284	5 006 294	470
Danmark	148 989	112 271	2 013 899	2 058 873	377
Finland	139 611	90 574	2 489 287	2 553 556	483
Frankrike	2 050 282	2 268 671	30 400 000	30 700 000	498
Grekland	267 295	220 548	4 446 528	4 821 422	431
Irland	151 607	57 460	1 778 861	1 882 901	434
Italien	2 160 131	2 158 010	35 297 282	35 680 097	606
Luxemburg	52 359	47 265	..	..	..
Nederländerna	499 983	387 679	7 413 034	7 597 000	464
Portugal	213 386	160 996	4 290 000	4 379 000	413
Spanien	1 161 176	952 772	20 636 738	21 760 174	485
Storbritannien	2 131 794	1 994 999	29 880 025	30 177 918	495
Sverige	253 982	213 408	4 202 463	4 258 463	466
Tyskland	3 090 040	3 807 175	46 569 657	41 183 594	501
Österrike	293 697	319 403	4 204 969	4 245 583	511
Bulgarien	43 363	22 869	..	..	..
Estland	24 579	8 234	554 012	523 766	391
Lettland	19 761	3 745	822 011	908 469	401
Litauen	22 217	7 003	..	..	..
Polen	320 017	320 119	13 384 229	14 588 739	383
Rumänien	270 995	115 979	..	..	..
Slovakien	72 022	74 717	..	..	..
Slovenien	71 438	55 712	..	..	..
Tjeckien	182 554	161 659	4 108 610	4 280 081	415
Ungern	153 227	78 590	..	..	..
<b>EU-25</b>	<b>14 330 781</b>	<b>14 116 052</b>	<b>217 420 889</b>	<b>216 605 930</b>	<b>479</b>
Norge	110 617	98 675	2 414 158	2 154 837	458

Källa/Source: ACEA, Association des Constructeurs Européens d'Automobiles.

ACEA är en organisation för biltillverkarna inom EU.

1) Avser år 2007

Tabell IN2

## Nyregistrerade lastbilar inom EU-25 samt Norge, preliminära uppgifter

New registration of lorries within the European Union and Norway, preliminary figures

Land	2008			2009		
	Totalvikt i kg			Totalvikt i kg		
	-3 500	3 501 -	Totalt	-3 500	3 501 -	Totalt
Belgien	67 454	12 520	79 974	51 250	8 358	59 608
Danmark	33 316	6 557	39 873	15 271	3 261	18 532
Finland	16 395	4 634	21 029	8 677	3 173	11 850
Frankrike	458 937	57 870	516 807	372 575	36 174	408 749
Grekland	22 205	2 790	24 995	14 549	1 872	16 421
Irland	28 172	4 693	32 865	9 267	1 103	10 370
Italien	222 246	34 477	256 723	181 274	19 087	200 361
Luxemburg	4 028	1 793	5 821	2 927	870	3 797
Nederländerna	84 379	18 224	102 603	51 286	11 834	63 120
Portugal	55 369	5 437	60 806	38 906	3 213	42 119
Spanien	165 872	32 024	197 896	106 669	12 137	118 806
Storbritannien	287 158	53 709	340 867	186 818	34 746	221 564
Sverige	39 269	6 998	46 267	27 413	5 519	32 932
Tyskland	223 521	106 425	329 946	169 376	67 196	236 572
Österrike	32 763	8 590	41 353	25 567	4 805	30 372
Tjeckien	20 252	11 689	31 941	19 427	4 760	24 187
Estland	2 969	1 414	4 383	941	225	1 166
Ungern	..	..	21 557	11 655	2 729	14 384
Lettland	2 012	2 102	4 114	428	297	725
Litauen	2 972	3 730	6 702	699	514	1 213
Polen	55 876	22 725	78 601	41 652	10 064	51 716
Slovakien	24 915	4 920	29 835	15 709	1 664	17 373
Slovenien	7 338	2 630	9 968	5 239	758	5 997
<b>EU-25</b>	<b>1 878 975</b>	<b>405 951</b>	<b>2 284 926</b>	<b>1 357 575</b>	<b>234 359</b>	<b>1 591 934</b>
Norge	34 870	6 528	41 398	23 504	4 098	27 602

Källa/Source: ACEA, Association des Constructeurs Européens d'Automobiles.

ACEA är en organisation för biltillverkarna inom EU.



## Definitioner

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

*Nyregistrerat fordon:* Fordon som registreras som fordon i trafik för första gången i Vägtrafikregistret.

*Fordon i trafik:* Registrerat, icke avställt fordon.

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

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

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

*Personbil klass I:* Personbil som inte tillhör klass II

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

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

*Passagerare för buss:* I antalet passagerare för buss inräknas både stående och sittande passagerare.

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

*Lätt lastbil:* Lastbil med en totalvikt av högst 3 500 kg.

*Tung lastbil:* Lastbil med en totalvikt större än 3 500 kg.

*Bankebilar:* Timmerbilar, lastbilar byggda för att transportera timmer.

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

*Lätt motorcykel:* Motorcykel vars motor har en slagvolym av högst 125 kubikcentimeter och en nettoeffekt av högst 11 kilowatt.

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

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

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

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

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

*Terrängvagn:* Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt över 400 kg.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

*Tjänstevikt för lastbil, buss, traktor och släpvagn:* Sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri, verktyg och reservhjul, som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten samt föraren.

*Totalvikt:* Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största mängd gods som fordonet är inrättat för enligt lagen om vägtrafikdefinitioner (SFS 2001:559).

*Maximilastvikt:* Skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt.

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

*Cylindervolym:* Cylindervolymen för en förbränningsmotor är summan av en cylinders slagvolym och förbränningsrummets volym. För motorcykelmotorer anges den i kubikcentimeter och för bilar i liter.

*Miljöklass:* Alla nya bilar, personbilar, lätta lastbilar och tunga fordon (över 3,5 ton) miljöklassas. När nya avgaskrav har beslutats i EU införs de som svenska miljöklasser. Från 1993 års modell placerades bilarna i någon av miljöklasserna 1, 2 eller 3. Därefter har kraven skärpts i omgångar och från år 2002 har nya klasser införts: Miljöklasserna 2000, 2005, 2008, EEV (se nedan), 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 uppgifter om avställningsperioder från Transportstyrelsen.

*Karosseri:* Karossen anger fordonets utseende eller användningsområde.

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

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

*Cylindervolym:* Cylindervolymen för en förbränningsmotor är summan av en cylinders slagvolym och förbränningsrummets volym. För motorcykelmotorer anges den i kubikcentimeter och för bilar i liter.

#### **Teckenförklaring**

.. Uppgift ej tillgängliga  
 – Intet finns att redovisa  
 0 Mindre än 0,5 av enheten  
 k Korrigerad uppgift  
 r Reviderad uppgift

#### **Explanation of symbols**

.. Data not available  
 – Magnitude nil  
 0 Magnitude less than half of unit employed  
 k Corrected data  
 r Revised data

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

## Fakta om statistiken

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

## Fordonsregistret

### Syfte och användning

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

### Metod och kvalitet

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

Vägtrafikregistret aktualiseras genom att förändringar, så kallade transaktioner, dagligen läggs in i registret. Central registreringsmyndighet för vägtrafikregistret är Trafikregistret vid Transportstyrelsen.

Statistikregistret för fordon som baseras på ovanstående registeruppgifter avser situationen vid årsskiftet. Därefter görs kompletteringar bl.a. med uppgifter från FöretagsDatabasen (FDB) på SCB.

### Population

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

## Osäkerhetskällor

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

## Jämförbarhet

Data över fordonsbeståndet finns lagrade från 1973 och framåt.

Även BIL Sweden redovisar antal nyregistrerade fordon. I deras statistik redovisas endast nyregistreringar av de senaste tre årsmodellerna av icke-direktimporterade personbilar. I SIKA:s statistik ingår samtliga årsmodeller, oavsett ålder och samtliga importerade fordon.

## Körsträckor

### Syfte och användning

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

### Metod och kvalitet

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

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

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

## Population

Undersökningens population består av alla i Statistikregistret för fordon förekommande personbilar, lastbilar, bussar och motorcyklar som varit i trafik

någon gång under året. Vilket betyder att även de fordon som hunnit bli avregistrerade under året ingår. För personbilar, lastbilar och bussar avser resultaten i denna publikation 2009, medan tabellerna för motorcyklar avser 2008. På grund av att besiktningarna, då det gäller motorcyklar, ofta sker på sommaren är det inte möjligt att få samma kvalitet för körsträckor för motorcyklar förrän senare på hösten.

### **Osäkerhetskällor**

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

### **Jämförbarhet**

Register över körsträckor har tagits fram från och med år 1993, men det är först avseende årgång 1999 som det finns körsträckor för de flesta fordonen. Eftersom Statistikregistret för fordon även innehåller uppgifter om fordon som inte varit i trafik under året eller som varit i trafik men ändå inte blivit körda, är det svårt att göra jämförelser mellan dessa olika register. Uppgifter om körsträckor för åren 1999 - 2008 finns publicerade på SIKAs hemsida.

### **Körkort**

#### **Syfte och användning**

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

#### **Metod och kvalitet**

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

#### **Population**

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

### **Osäkerhetskällor**

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

### **Jämförbarhet**

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



## Engelsk ordlista – English list of terms

### Svenska

Administrativt skrotade  
 Antal passagerare  
 Antalet personbilar i trafik per 1 000  
 invånare  
 Avregistreringar  
 Avställda  
 Bankebilar  
 Bensin  
 Bensin och fotogen  
 Bildetaljhandel  
 Bilreparationsverkstäder  
 Biogas  
 Bussar  
 Bussar som varit i trafik någon gång  
 under året  
 Byggverksamhet  
 Båttrailers  
 Cylindervolym  
 Diesel  
 Dragbilar  
 Drivmedel 1  
 Drivmedel 2  
 därav  
 därav direktimport  
 därav leasing  
 E85  
 El  
 El-, gas-, värme- vattenförsörjning  
 Etanol  
 Fastighets- och uthyrningsverksamhet,  
 företagstjänster  
 Finansiell verksamhet -  
 Fiske  
 Flak och Skåp  
 Flakbilar  
 Fysiska personer  
 Förvärvsarbete i hushåll  
  
 Gasol  
 Gengas

### English

Scrapped due to regulatory demand  
 Number of passengers  
 Cars in use per 1 000 inhabitants  
  
 Deregistrations  
 Not in use  
 Timber lorries  
 Petrol  
 Petrol and paraffin oil  
 Dealers of motor vehicles  
 Repair of motor vehicles  
 Biological gas  
 Buses  
 Buses that have been in use some time  
 during the year  
 Construction  
 Boat trailers  
 Cylinder volume  
 Diesel  
 Road tractors  
 Type of fuel 1  
 Type of fuel 2  
 of which  
 of which directly imported  
 of which leasing  
 E85  
 Electricity  
 Electricity, gas and water supply  
 Ethanol  
 Real estate, renting and business  
 activities  
 Financial activity  
 Fishing  
 Flatbed lorries and vans  
 Flatbed lorries  
 Private persons  
 Private households with employed  
 persons  
 LPG  
 Producer gas

Hotell- och restaurangverksamhet	Hotels and restaurants
Husvagnar	Caravans
Hälsa- och sjukvård, sociala tjänster	Health care, medical care and social services
Hästsläp	Horse trailer
I trafik	In use
Inkl. Hybrider	Incl. hybrids
inom övriga näringsområden	within other economic sectors
Jordbruk, jakt och skogsbruk	Agriculture, hunting and forestry
Juridiska personer	Corporations
Juridiskt ägda	Corporation owned
Kaross	Type of body
Kvinnor	Women
Lastbilar	Lorries
Lastbilar i firmabilstrafik, i trafik	Lorries used in transport on own account in use
Lastbilar i yrkesmässig trafik, i trafik	Lorries used in transport for hire or reward in use
Lastbilar som varit i trafik någon gång under året.	Lorries that have been in use some time during the year
Lastbilsåkerier	Road transport enterprises
Leasade minst 1 år	Leased out at least 1 year
Leasade personbilar i trafik	Passenger cars leased out in use
Län	County
Länder	Countries
Maximilastvikt i kg	Carrying capacity in kilos
Medelkörsträcka i mil	Average 10-km driven
Metanol	Methanol
Miljöklass	Environmental class
Mopeder klass I	Mopeds class 1
Motorcyklar	Motorcycles
Motorcyklar som varit i trafik någon gång under året	Motorcycles that have been in use some time during the year
Motorgas	Engine gas
Män	Men
Naturgas	Natural gas
Nyregistrerade leasade personbilar under året	Newly registered passenger cars leased out during the year
Nyregistreringar	New registrations
Offentlig förvaltning och försvar	Public administration and civil defence
Okänd	Others
Okänd näringsgren	Unknown economic activity
Parti- och detaljhandel	Wholesale and retail trade
Personbilar	Passenger cars
Påhängsvagnar	Semitrailers
Reellt skrotade	Actually scrapped
Skogsbruk	Forestry
Skrotningar	Scrapped cars
Skåpbilar	Vans



Släpvagnar	Trailers
Tankbilar	Tanker lorries
Taxi	Taxis
Terrängskotrar	Cross-country scooters
Tillverkning	Manufacturing
Tjänstevikt	Kerb weight
Totalt antal körda mil	Total of 10-kilometres
Totalvikt i kg	Total weight in kilos
Traktorer	Tractors
Transport, magasinering och kommunikation	Transport, storage and communication
Utbildning	Education
Utbytbara karosserier och containers	Replaceable bodies and containers
Utförda ur landet	Exported
Utvinning av mineral	Mining and quarrying
Vid slutet av	At the end of
Årsmodell/Tillverkningsår	Year of model/year of construction
Ägare	Owner
Ägare inom hushållssektorn	The owner within the household sector
Ägaren enligt FDB	The owner registered in the central register of corporations
Ägarens näringsgrenstillhörighet enligt SNI 2007	Economic activity of the owner SESIC 2007
Mopeder klass I efter ägarens ålder	Mopeds class 1 in use by the age of the owner
Ägda av personliga företag	Owned by personal companies
Övriga bränslen	Other fuels
Övriga släpvagnar	Other trailers
Övrigt karosseri	Other bodies

Som statistikansvarig myndighet inom transport- och kommunikationsområdet ger nu SIKÄ ut sin tredje årsbok för fordonsstatistik. Med årsboken samlas all SIKÄ:s årliga fordonsstatistik i en publikation, samtliga tabeller publiceras också på hemsidan [www.sika-institute.se](http://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](mailto:sika@sika-institute.se)  
[www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se)