

Miljöfordon och förnybara drivmedel i Stockholm

Sammanställning av statistik för år 2014

Januari 2016



MILJÖBILAR I STOCKHOLM
MILJÖFÖRVALTNINGEN
www.stockholm.se/miljobilar

Miljöfordon och förnybara drivmedel i Stockholm
Sammanställning av statistik för år 2014
Januari 2016

Kontaktperson: Karolina Ekman

Konsult: Martin Jerksjö, IVL Svenska Miljöinstitutet

Innehåll

Tabell- och figurförteckning	5
Sammanfattning	7
1 Inledning	8
2 Nyregistrerade miljöfordon	9
2.1 Personbilar	9
2.2 Bussar	17
2.3 Lastbilar	20
2.4 Taxi	28
3 Miljöfordon i trafik	30
3.1 Personbilar	31
3.2 Bussar	39
3.3 Lastbilar	42
3.4 Taxi	47
3.5 Miljöfordon inom Stockholms stads förvaltningar och bolag	50
4 Drivmedel	52
4.1 Leverans av drivmedel till vägtrafiken i Stockholms län	52
4.2 Antal tankställen	56
5 Definitioner och metoder	58
5.1 Fordon	58
5.2 Antal miljöbilsmodeller	63
5.3 Drivmedel	64

Tabell- och figurförteckning

Tabell 1; Nyregistrerade personbilar år 2014 per drivmedel	11
Tabell 2; Nyregistrerade miljöbilar efter ägare i Stockholms stad år 2014.....	14
Tabell 3; Nyregistrerade miljöbilar efter ägare i Stockholms län år 2014	14
Tabell 4; Nyregistrerade miljöbilar efter ägare i Sverige år 2014	14
Tabell 5; Antal miljöbilsmodeller för nyförsäljning på den svenska marknaden 2007-2014	16
Tabell 6; Nyregistrerade tunga bussar år 2014 per drivmedel	19
Tabell 7; Nyregistrerade lätta lastbilar ($\leq 3,5$ ton) år 2014 per drivmedel.....	22
Tabell 8; Nyregistrerade tunga lastbilar ($> 3,5$ ton) år 2014 per drivmedel.....	26
Tabell 9; Nyregistrerade taxibilar (personbilar) år 2014 per drivmedel	29
Tabell 10; Personbilar i trafik i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad årsskiftet 2014/2015 per drivmedel - enligt synsättet "en gång miljöbil alltid miljöbil"	33
Tabell 11; Sannolika men ej säkra miljöfordon. Fordonen ingår även i Tabell 10 som icke miljöfordon.....	33
Tabell 12; Miljöbilar i trafik i efter ägare i Stockholms stad år 2014	37
Tabell 13; Miljöbilar i trafik i efter ägare i Stockholms län år 2014.....	38
Tabell 14; Miljöbilar i trafik i efter ägare i Sverige år 2014.....	38
Tabell 15; Tung bussar i trafik 2014 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon – enligt Stockholms stads egen definition	41
Tabell 16; Lätta lastbilar ($\leq 3,5$ ton) i trafik 2014 per drivmedel.....	44
Tabell 17; Tung lastbilar ($> 3,5$ ton) i trafik 2014 per drivmedel – enligt Stockholms stads egen definition	47
Tabell 18; Taxi (personbilar) i trafik 2014 per drivmedel.....	50
Tabell 19; Levererad volym fordonsdrivmedel till Stockholms län år 2004-2014 [m^3]	52
Tabell 20; Energiinnehåll i levererad mängd drivmedel till Stockholms län 2004- 2014 [TJ]	53
Tabell 21; Drivmedelsandel av leveranserna till Stockholms län 2004-2014 [energi-%]	54
Tabell 22; Förnybar andel i låginblandad bensin i Stockholms län och riket år 2014 [m^3]	56
Tabell 23; Förnybar andel i låginblandad diesel i Stockholms län och riket år 2014 [m^3]. Siffrorna är inte justerade	56
Tabell 24; Antal tankställen vid årsskiftet 2014/2015 i Stockholms län enligt uppgifter från drivmedelsbolag och statistik från SPBI.....	57
Tabell 25; Statistiska källor som används för olika typer av drivmedel i riket respektive länet	64
Tabell 26; Energiinnehåll i olika drivmedelstyper	68
Figur 1; Nyregistrerade personbilar år 2014 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon	10
Figur 2; Nyregistrerade miljöfordon år 2014 per drivmedel	11
Figur 3; Nyregistrerade miljöbilar 2014 i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad, uppdelat på ägandeform – antal	13

Figur 4; Nyregistrerade miljöbilar i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad, uppdelat på ägandeform – andel	14
Figur 5; Historisk utveckling: Andel miljöfordon av nyregistrerade personbilar i Stockholms län 2001-2014	16
Figur 6; Antal miljöbilsmodeller (personbilar) för nyförsäljning på den svenska marknaden 2007-2014.....	16
Figur 7; Nyregistrerade tunga bussar år 2014 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon	18
Figur 8; Nyregistrerade miljöklassade bussar år 2014 per drivmedel.....	19
Figur 9; Nyregistrerade lätta lastbilar ($\leq 3,5$ ton) år 2014 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon	21
Figur 10; Nyregistrerade miljöklassade lätta lastbilar ($\leq 3,5$ ton) år 2014 per drivmedel	22
Figur 11; Historisk utveckling: Antal miljöfordon av nyregistrerade lätta lastbilar i Stockholms län 2002-2014.	24
Figur 12; Nyregistrerade tunga lastbilar ($> 3,5$ ton) år 2014 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon	25
Figur 13; Nyregistrerade miljöklassade tunga lastbilar ($> 3,5$ ton) år 2014 per drivmedel	26
Figur 14; Historisk utveckling: Andel miljöfordon av nyregistrerade tunga lastbilar i Stockholms län 2006-2014.....	28
Figur 15; Nyregistrerade taxibilar (personbilar) år 2014 per drivmedel	29
Figur 16; Personbilar i trafik i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad årsskiftet 2014/2015 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon.....	32
Figur 17; Personbilar i trafik i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad årsskiftet 2014/2015 per drivmedel	33
Figur 18; Miljöklassade personbilar i trafik i Stockholms län år 2001-2014 – enligt gamla + nya definitionen	35
Figur 19; Miljöklassade personbilar i trafik i Sverige 2001-2014.....	36
Figur 20; Miljöbilar i trafik i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad, per ägandeform – antal	37
Figur 21; Miljöbilar i trafik 2014 i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad, uppdelat på ägandeform – andel	38
Figur 22; Tungas bussar i trafik 2014 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon – enligt Stockholms stads egen definition	40
Figur 23; Miljöklassade bussar i trafik 2014 per drivmedel – enligt Stockholms stads egen definition.....	41
Figur 24; Lätta lastbilar ($\leq 3,5$ ton) i trafik 2014 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon	43
Figur 25; Miljöklassade lätta lastbilar ($\leq 3,5$ ton) i trafik 2014 per drivmedel	44
Figur 26; Tungas lastbilar ($> 3,5$ ton) i trafik 2014 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon – enligt Stockholms stads egen definition	46
Figur 27; Miljöklassade tunga lastbilar ($> 3,5$ ton) i trafik 2014 per drivmedel – enligt Stockholms stads egen definition	47
Figur 28; Taxibilar (personbilar) i trafik 2014 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon	49
Figur 29; Miljöklassade taxibilar (personbilar) i trafik 2014 per drivmedel.....	50

Figur 30; Andel miljöfordon bland bilar ägda eller leasade av Stockholms stads förvaltningar och bolag 2003-2014	52
Figur 31; Andelen förnybara drivmedel av de totala leveranserna till Stockholms län 2004-2014 [energi-%]	55
Figur 32; Drivmedelsandelar i energiprocent av leveranser till Stockholms län år 2014	56
Figur 33; Andel förnybara drivmedel av levererade drivmedel till Stockholms län respektive riket år 2004-2014 [energi-%]	56
Figur 34; Dieselvolymer 2014. Diesel till vägtransporter respektive arbetsmaskiner. 67	
Figur 35; Dieselvolymer 2014 Stockholms län (endast OKQ8, Preem, Statoil och St1). Fördelning mellan stationsleveranser och bulkleveranser enligt drivmedelsbolagen. Antagande om hur stor del som går till vägtrafik respektive arbetsmaskiner.	67

Sammanfattning

IVL Svenska Miljöinstitutet har på uppdrag av Miljöförvaltningen i Stockholm stad sammanställt information om försäljningen av miljöfordon och fordon i trafik för; Stockholms stad, Stockholms län och Sverige för 2014. Nedan sammanfattas några intressanta resultat från rapporten.

Större andel nyregistrerade miljöbilar jämfört med 2013. Andelen nyregistrerade miljöklassade personbilar i Sverige ökade från 10 % år 2013 till 17 % år 2014. I länet ökade andelen från 13 % till 21 % och i staden från 14 % till 25 %. Det motsvarar relativa ökningarna på 60-80%.

Snåla dieslbilar vanligaste miljöbilen. Snåla dieslbilar stod för ca 65 % av de nyregistrerade miljöfordonen i landet 2014. Detta är en ökning jämfört med 2013 då motsvarande andel var 55 %.

Fler miljöklassade el- och gasbilar, färre etanolbilar. Antalet nyregistrerade elbilar (rena batteribilar och laddhybrider) har mer än tredubblats i Sverige och fyrdubblats i Stockholms stad. 2014 är 3 % av de nyregistrerade personbilarna i kommunen en laddbar bil, och 2 % om man ser till Stockholms län. Elhybrider och gasfordon utgör också vardera 2 % av nyregistrerade personbilar i länet. För elhybrider är det en ökning med ca 18 % jämfört med 2013. Gasbilar ökade med ca 25 %. Antalet nyregistrerade miljöklassade etanolbilar minskade däremot med 38 % och utgör mindre än 1 % av nyregistrerade personbilar i länet.

Antal miljöfordon i trafik ökade något. Det totala antalet miljöklassade personbilar enligt synsättet en gång miljöbil, alltid miljöbil ökade med 7 % i Sverige jämfört med 2013. I länet och staden ökade antalet med 5 respektive 3 %. I Stockholms län och stad ligger andelen miljöbilar i trafik kvar på 18 % respektive 20 %. I landet har andelen ökat lite, från ca 14 % till 15 %.

Andelen miljöklassade bussar i trafik högre i Stockholm än övriga landet. Skillnaderna mellan Sverige och Stockholms län och Stockholms stad är fortfarande stora när det gäller andelen miljöklassade bussar. Skillnaden är dock mindre än den var 2013. En tredjedel av bussar i trafik i länet är miljöbussar.

Antalet nyregistrerade miljöfordon bland lätta lastbilar ökade med 26 % i landet, 42 % i länet och 67 % i staden. Andelen utgör fortfarande ca 2 % i Sverige och länet. Sett till Stockholms stad har andelen ökat från 2 % till 3 %.

Andelen nyregistrerade miljöfordon bland tunga lastbilar i Stockholms stad fördubblades. I länet ökade andelen nyregistrerade tunga miljölastbilar från ca 3,5 % till 4 % och i staden från ca 3,5 till 7%. I landet sjönk dock andelen med 1,4 procentenheter till ca 2%.

Andelen nyregistrerade taxibilar som klarade av de skärpta kraven i den nya miljöbilsdefinitionen är fortsatt hög jämfört med övriga personbilar men har minskat. I landet sjönk andelen med ca 1 procentenhet till 65 % medan minskningen blev något större i Stockholms län och Stockholms stad på 5 respektive 7 procentenheter. 82 % av nyregistrerade taxibilar och 73 % av taxiflottan i Stockholms stad och län är miljötaxi 2014.

Andelen förnybar energi till vägtrafiken i Stockholms län var 21 %.

1 Inledning

Stockholms stad har sedan 2006 publicerat en årsrapport som presenterar det gångna årets nybilsförsäljning samt siffror på fordonsbeståndet vid årsskiftet. Syftet med dessa rapporter är att redovisa utvecklingen över tid när det gäller försäljning och användning av miljöfordon i stockholmsregionen. Siffrorna som presenteras i rapporten jämförs med motsvarande siffror för Sverige i sin helhet samt föregående års siffror.

Rapporten är uppdelad så att den var för sig presenterar statistik för nyregistrerade fordon under 2014 och fordon i trafik i kapitel 2 respektive 3. Drivmedelsstatistik redovisas i kapitel 4. Den metod som använts för att framställa rapporten beskrivs i kapitel 5.

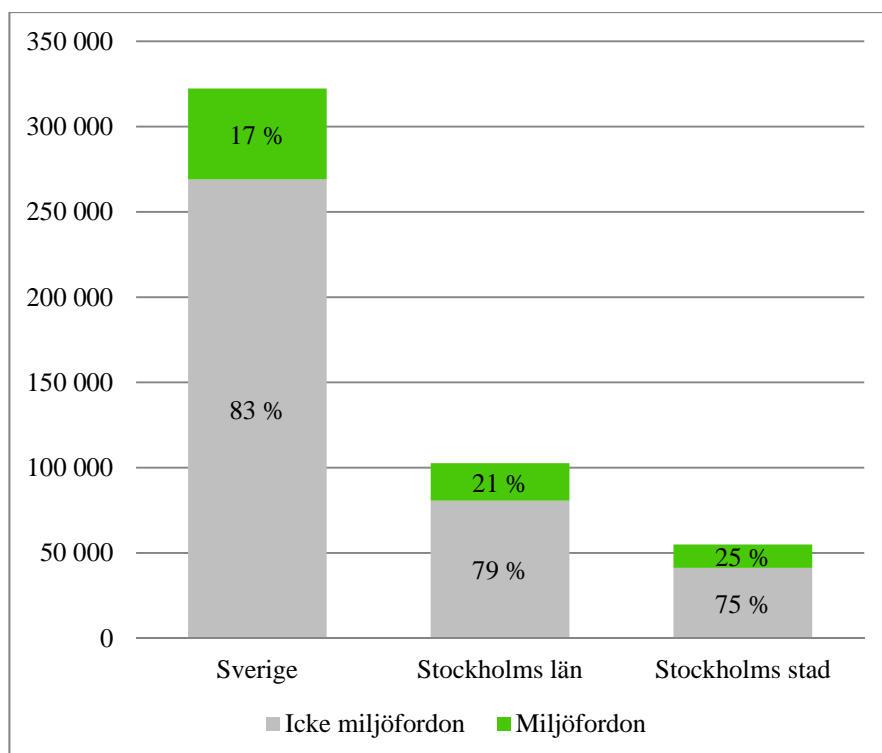
2 Nyregistrerade miljöfordon

I detta kapitel redovisas statistik över nyregistreringar av personbilar (inklusive taxi), lätta och tunga lastbilar, taxibilar och bussar för 2014. För samtliga tabeller och diagram i detta kapitel har miljöfordon räknats enligt den miljöbilsdefinition som trädde i kraft 1 januari 2013, förutom för bussar och tunga lastbilar som inte omfattas av miljöbilsdefinitionen och därför används Stockholms stads egen definition för tunga fordon över 3,5 ton (se kapitel 4 för mer info om de olika miljöbilsdefinitionerna).

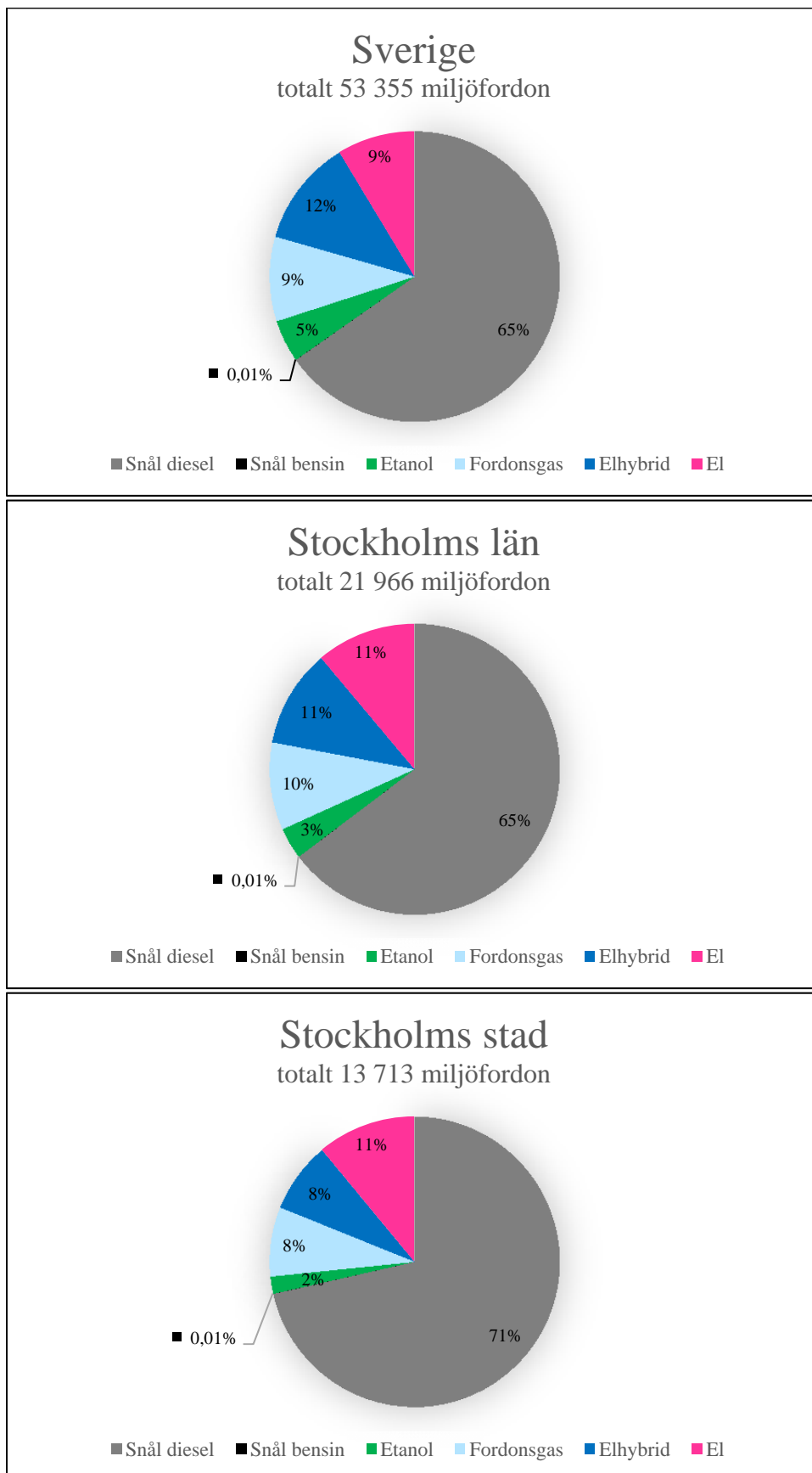
Det är värt att notera att nyregistrering inte exakt motsvarar nybilsförsäljning, då ett fordon kan köpas i ett annat län eller en annan stad än där ägaren sedan registrerar fordonet. Det är inte heller säkert att fordonet mestadels används i Stockholmsregionen för att det är registrerat där. Speciellt företagsbilar tenderar att ofta registreras på en adress (leasingfirmans eller företagets huvudkontor) i Stockholmsregionen men i huvudsak användas på annan ort.

2.1 Personbilar

2.1.1 Nyregistrerade personbilar



Figur 1; Nyregistrerade personbilar år 2014 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon



Figur 2; Nyregistrerade miljöfordon år 2014 per drivmedel

Antalet nyregistrerade miljöbilar i Sverige fördubblades nästan mellan 2013 och 2014. Andelen miljöfordon av det totala antalet nyregistrerade bilar ökade i Sverige från 10 % till 17 %. I länet och staden var motsvarande ökning 13 % till 21 % respektive 14 % till 25 %.

De nyregistrerade miljöfordonen domineras av snåla dieslbilar, som stod för ca 2/3 av nyregistreringarna. Detta är en ökning från 2013 då motsvarande andelar låg mellan 55 % och 57 %. När det gäller övriga fordon så ökade andelen elbilar i landet, länet och staden. Antalet snåla bensinbilar är fortfarande få men ökade i landet från ett till åtta fordon. Övriga bränslen har minskat sina andelar.

Andelen nyregistrerade miljöbilar är märkbart högre i Stockholms stad (18 %) och Stockholms län (14 %) jämfört med landet i stort (11 %).

Drivmedel	Antal Sverige	Antal Stockholms län	Antal Stockholms stad	Andel Sverige	Andel Stockholms län	Andel Stockholms stad
Miljöfordon						
Fordonsgas	5 027	2 139	1 061	2%	2%	2%
Etanol	2 529	768	262	0,8%	0,8%	0,5%
El	4 611	2 441	1 508	1%	2%	3%
Elhybrid	6 360	2 400	1 082	2%	2%	2%
Snål bensin	8	3	2	0,003%	0,003%	0,004%
Snål diesel	34 820	14 215	9 798	11%	14%	18%
Miljöfordon totalt	53 355	21 966	13 713	17%	21%	25%
Icke miljöfordon						
Fordonsgas	47	13	9	0,01%	0,01%	0,02%
Etanol	159	30	11	0,05%	0,03%	0,02%
El	26	5	2	0,01%	0,005%	0,004%
Elhybrid	660	253	133	0,20%	0,25%	0,24%
Bensin	115 954	28 774	12 699	36%	28%	23%
Diesel	152 166	51 593	28 456	47%	50%	52%
Övriga drivmedel	2	0	0	0,001%	0%	0%
Icke miljöfordon totalt	269 014	80 668	41 310	83%	79%	75%
Personbilar totalt	322 369	102 634	55 023	100%	100%	100%

Tabell 1; Nyregistrerade personbilar år 2014 per drivmedel

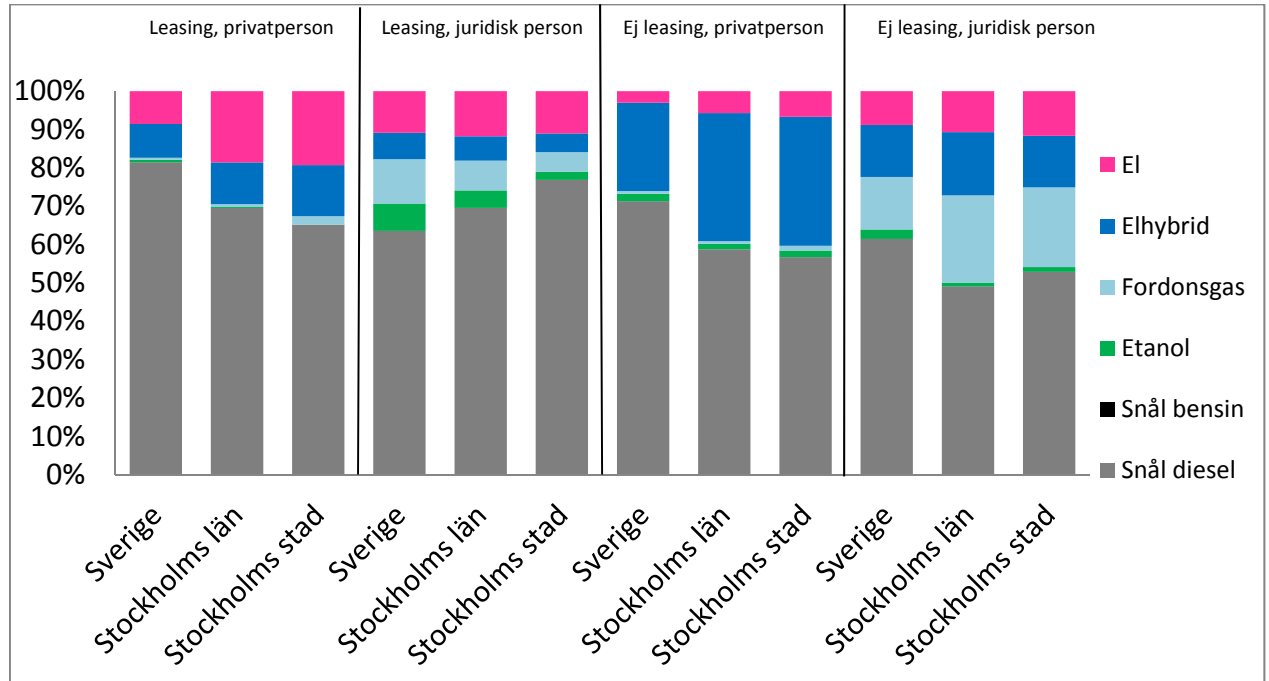
2.1.2 Ägarförhållanden för nyregistrerade miljöbilar

I Figur 3 och 4 samt Tabell 2, 3 och 4 nedan presenteras hur ägarförhållandena fördelade sig 2014 för nyregistrerade miljöklassade personbilar i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad.

Ägandeformen för nyregistrerade miljöbilar redovisas på en lite mer detaljerad nivå än i tidigare årsrapporter genom att utnyttja mer av den information som finns i Fordonsregistret. Tidigare delades ägarformerna upp i kategorierna leasing, ägda av juridisk person (ej leasade) och ägda av privatperson (ej leasade). I årsrapporten för 2014 valdes istället att göra indelningen leasing – ägd av privatperson, leasing – ägd av juridisk person, ej leasing – ägd av privatperson samt ej leasing – ägd av juridisk person.



Figur 3; Nyregistrerade miljöbilar 2014 i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad, uppdelat på ägandeform – antal



Figur 4; Nyregistrerade miljöbilar i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad, uppdelat på ägandeform – andel

Leasing var fortsatt den vanligaste ägandeformen för nyregistrerade miljöbilar i landet. Andelen leasade bilar är dock avsevärt högre i Stockholms stad och län jämfört med landet i stort (77 % jämfört med 55 %).

Privat leasing är mycket sällsynt, men för elbilar är den lika vanlig som privat ägande.

Miljöbilar har 2014 främst nyregistreras hos juridisk person. Högst andel, 94 % juridiskt ägande, råder för Stockholms stad. I landet är andelen 76 %.

Drivmedel	Stockholms stad	Varav leasing		Varav ej leasing	
		ägd av privatperson	ägd av juridisk person	ägd av privatperson	ägd av juridisk person
Fordonsgas	1 061	0,3%	50%	0,8%	49%
Etanol	262	0%	84%	4%	12%
Ei	1 508	2%	76%	3%	19%
Elhybrid	1 082	2%	47%	20%	31%
Snål bensin	2	0%	100%	0%	0%
Snål diesel	9 798	0,9%	82%	4%	13%
Miljöfordon totalt	13 713	1,0%	76%	5%	18%

Tabell 2; Nyregistrerade miljöbilar efter ägare i Stockholms stad år 2014

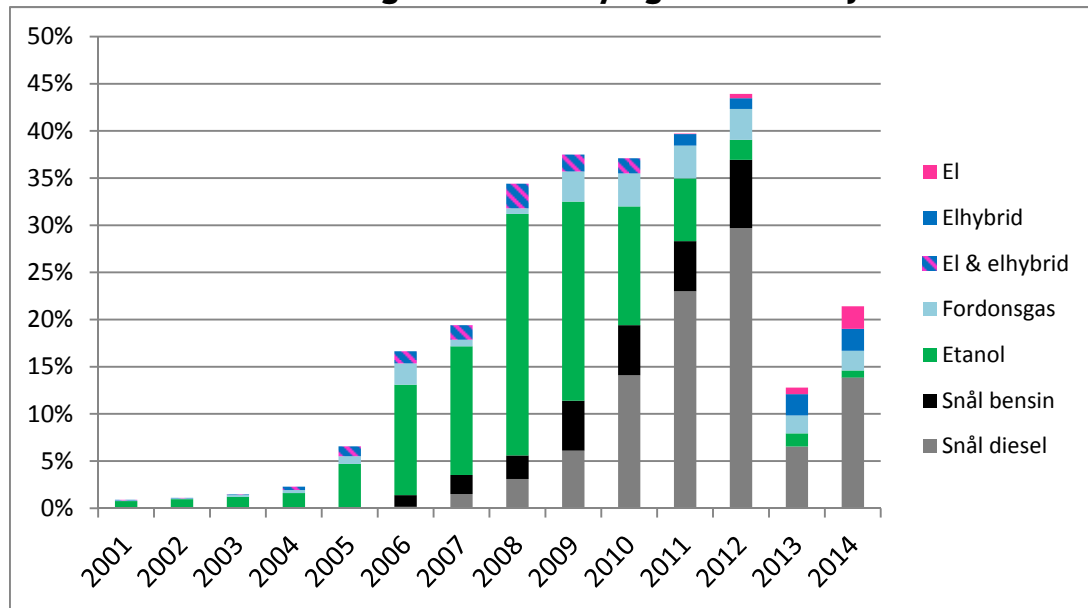
Drivmedel	Stockholms stad	Varav leasing		Varav ej leasing	
		ägd av privatperson	ägd av juridisk person	ägd av privatperson	ägd av juridisk person
Fordonsgas	2 139	0,1%	56%	0,7%	43%
Etanol	768	0,1%	90%	4%	5%
Ei	2 441	3%	74%	5%	18%
Elhybrid	2 400	2%	40%	30%	28%
Snål bensin	3	0%	67%	0%	33%
Snål diesel	14 215	2%	75%	9%	14%
Miljöfordon totalt	21 966	2%	70%	10%	19%

Tabell 3; Nyregistrerade miljöbilar efter ägare i Stockholms län år 2014

Drivmedel	Stockholms stad	Varav leasing		Varav ej leasing	
		ägd av privatperson	ägd av juridisk person	ägd av privatperson	ägd av juridisk person
Fordonsgas	5 027	0,2%	64%	2%	34%
Etanol	2 529	0,4%	79%	9%	12%
Ei	4 611	3%	65%	7%	24%
Elhybrid	6 360	2%	30%	41%	27%
Snål bensin	8	0%	25%	63%	13%
Snål diesel	34 820	4%	51%	23%	22%
Miljöfordon totalt	53 355	3%	52%	21%	24%

Tabell 4; Nyregistrerade miljöbilar efter ägare i Sverige år 2014

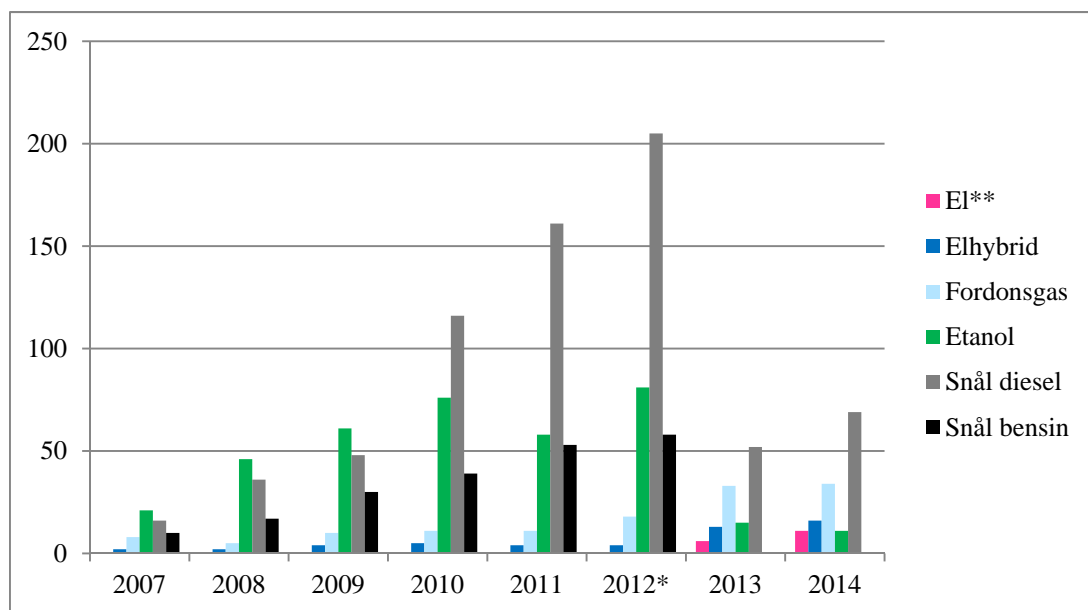
2.1.3 Historisk utveckling av andelen nyregistrerade miljöbilar i Stockholms län



Figur 5; Historisk utveckling: Andel miljöfordon av nyregistrerade personbilar i Stockholms län 2001-2014

I den historiska utvecklingen av andelen nyregistrerade miljöbilar i Stockholms län märks att den nya miljöbilsdefinitionen som infördes 2013 satt tydliga spår. Från att andelen stadigt har ökat från någon enstaka procent 2001 till nästan 44 % 2012 sjönk den till 12,8 % 2013. 2014 ökade andelen till 21,4 %, det var snåla dieslar som stod för den största ökningen.

2.1.4 Antal miljöbilsmodeller



* avläst mars 2012 **Uppgifter för Elbilar och laddhybridbilar började sammanställas först 2013 års rapport.

Figur 6; Antal miljöbilsmodeller (personbilar) för nyförsäljning på den svenska marknaden 2007-2014

Figur 6 ovan visar hur antalet miljöbilsmodeller för försäljning på den svenska marknaden har utvecklats från 2007 till 2014. Utbudet av bilmodeller som uppfyllde

rådande miljöbilsdefinition ökade från 124st 2013¹ till 149st 2014. Det finns inte någon bensinbil som uppfyller den gällande miljöbilsdefinitionen (de enstaka nyregistrerade bensinbilar som uppfyller miljöbilskriterierna kan vara en modell som inte säljs i Sverige).

Fordonstyp	Drivmedel	2007	2008	2009	2010	2011	2012*	2013	2014
Personbilar	Fordonsgas	8	5	10	11	11	18	33	34
	Etanol	21	46	61	76	58	81	15	11
	El**							6	11
	Laddhybrid							5	8
	Elhybrid	2	2	4	5	4	4	13	16
	Snål bensin	10	17	30	39	53	58	0	0
	Snål diesel	16	36	48	116	161	205	52	69
	Miljöbilsmodeller totalt	57	106	153	247	287	366	124	149
Lätta lastbilar***	Fordonsgas							8	8
	El							3	7
	Miljöbilsmodeller totalt							11	15

*avläst mars 2012 **Uppgifter för Elfordon (batterielbilar och laddhybrider) började sammanställas först i år 2013 års rapport.

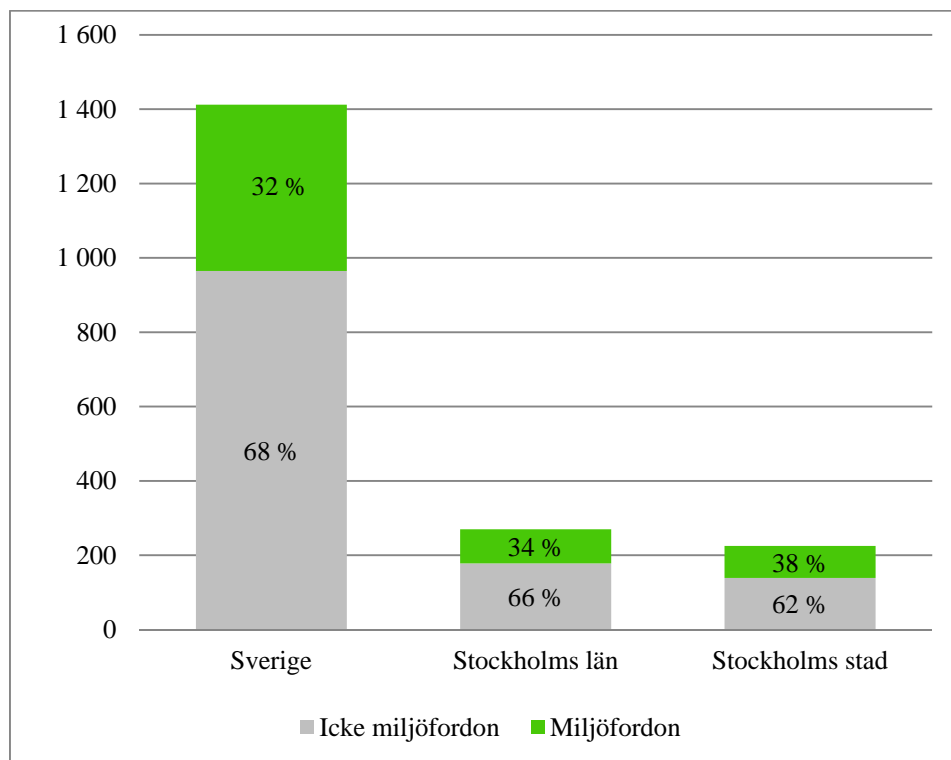
*** antalet miljöfordon inom gruppen lätta lastbilar började sammanställas först i 2015 års rapport.

Tabell 5; Antal miljöbilsmodeller för nyförsäljning på den svenska marknaden 2007-2014

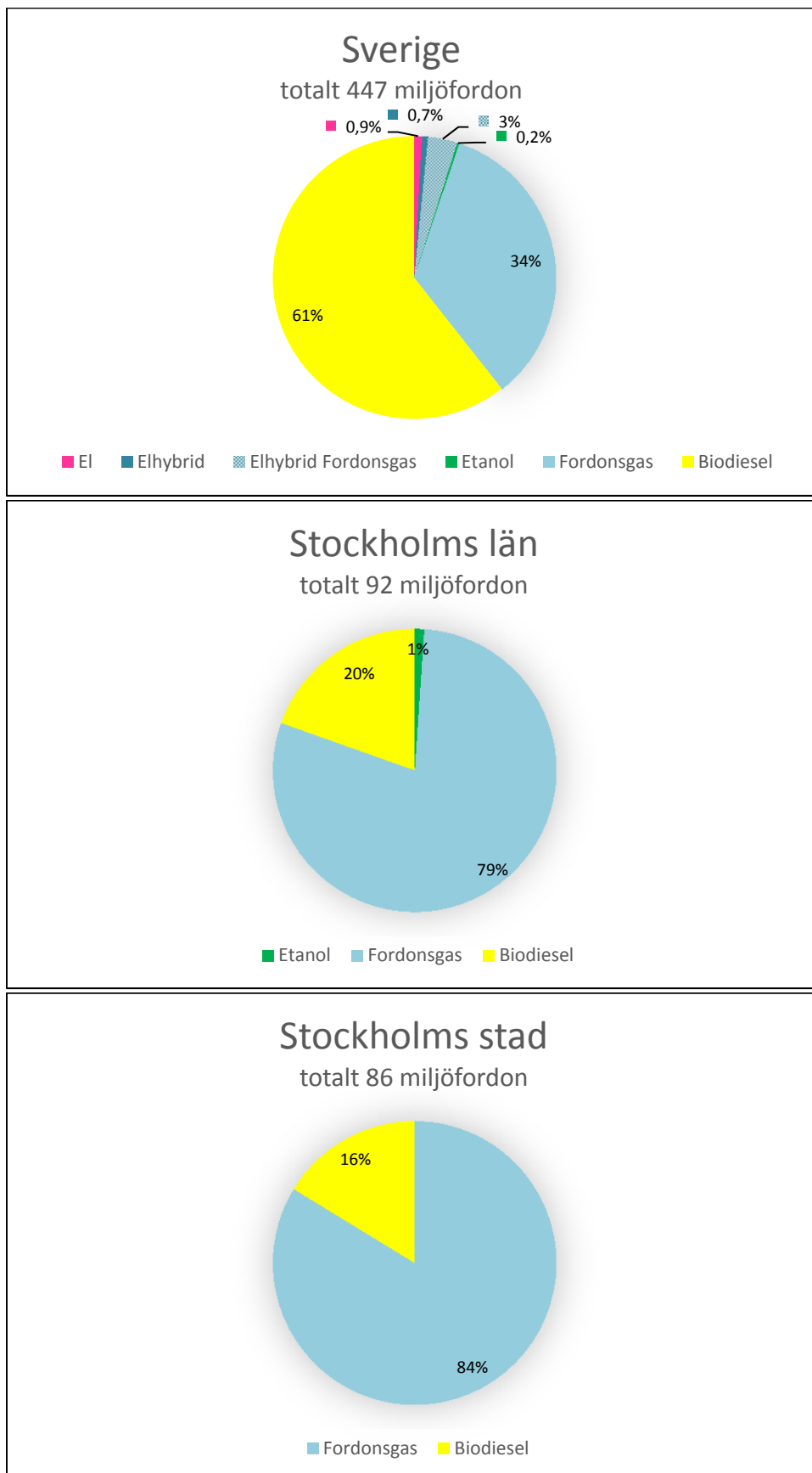
För statistik fram till 2012 användes underlagsdata från Konsumentverkets tjänst Bilsvär. För statistik från 2013 och framåt har statistik som publicerats av Bil Sweden använts.

¹ I 2013 års Årsrapport redovisades dock siffran 73 modeller. Då användes underlag från Konsumentverket, som sammanställdes enligt metodik som noga beskrivs i Årsrapport 2013. Källbyte till Bil Swedens miljöbilslista sker för statistik från år 2013, samma år som miljöbilsdefinitionen skärptes.

2.2 Bussar



Figur 7; Nyregistrerade tunga bussar år 2014 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon



Figur 8; Nyregistrerade miljöklassade bussar år 2014 per drivmedel

Antalet nyregistrerade tunga bussar i landet ökade något från 1324 år 2013 till 1412 år 2014. Samtidigt minskade antalet miljöfordon något, från 463 till 447. Det är framförallt antalet gasbussar som minskat sett över riket från 453 till 153 bussar. I Stockholms län ökade däremot antalet gasbussar från 50 till 73 fordon och i Stockholms stad från 21 till 72 fordon.

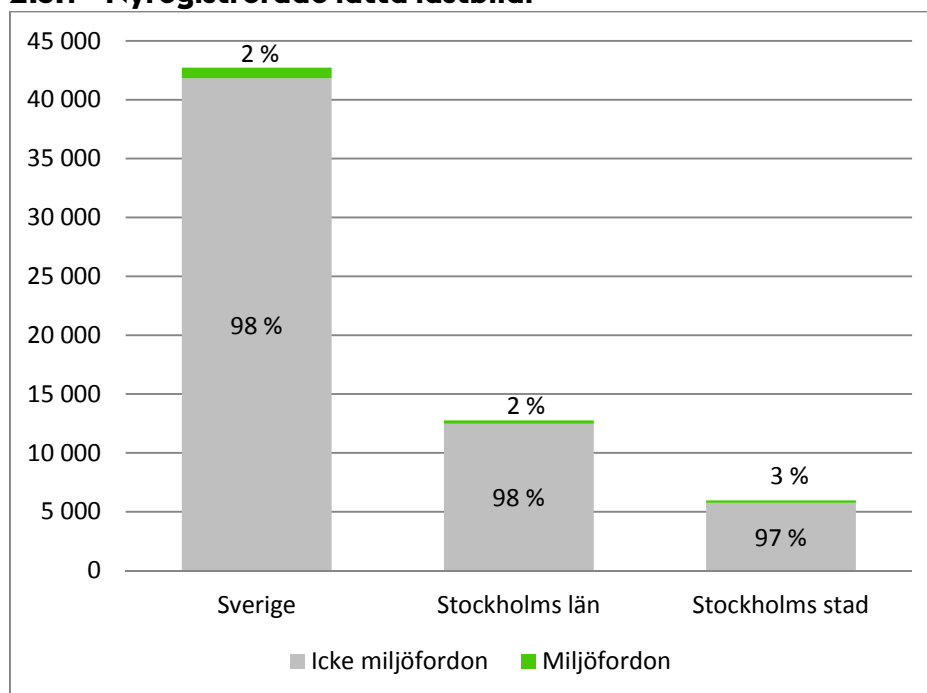
När det gäller lätta bussar (bussar <3,5 ton) så registrerades inga alls under 2014.

Drivmedel	Antal Sverige	Antal Stockholms län	Antal Stockholms stad	Andel Sverige	Andel Stockholms län	Andel Stockholms stad
Miljöfordon						
Biodiesel	271	18	14	19%	7%	6%
Fordonsgas	153	73	72	11%	27%	32%
Etanol	1	1	0	0,1%	0,4%	0%
El	4	0	0	0,3%	0%	0%
Elhybrid	3	0	0	0,2%	0%	0%
Elhybrid Fordonsgas	15	0	0	1%	0%	0%
Miljöfordon totalt	447	92	86	32%	34%	38%
Icke miljöfordon						
Bensin	1	0	0	0,1%	0%	0%
Diesel	964	178	139	68%	66%	62%
Icke miljöfordon totalt	965	178	139	68%	66%	62%
Bussar totalt	1 412	270	225	100%	100%	100%

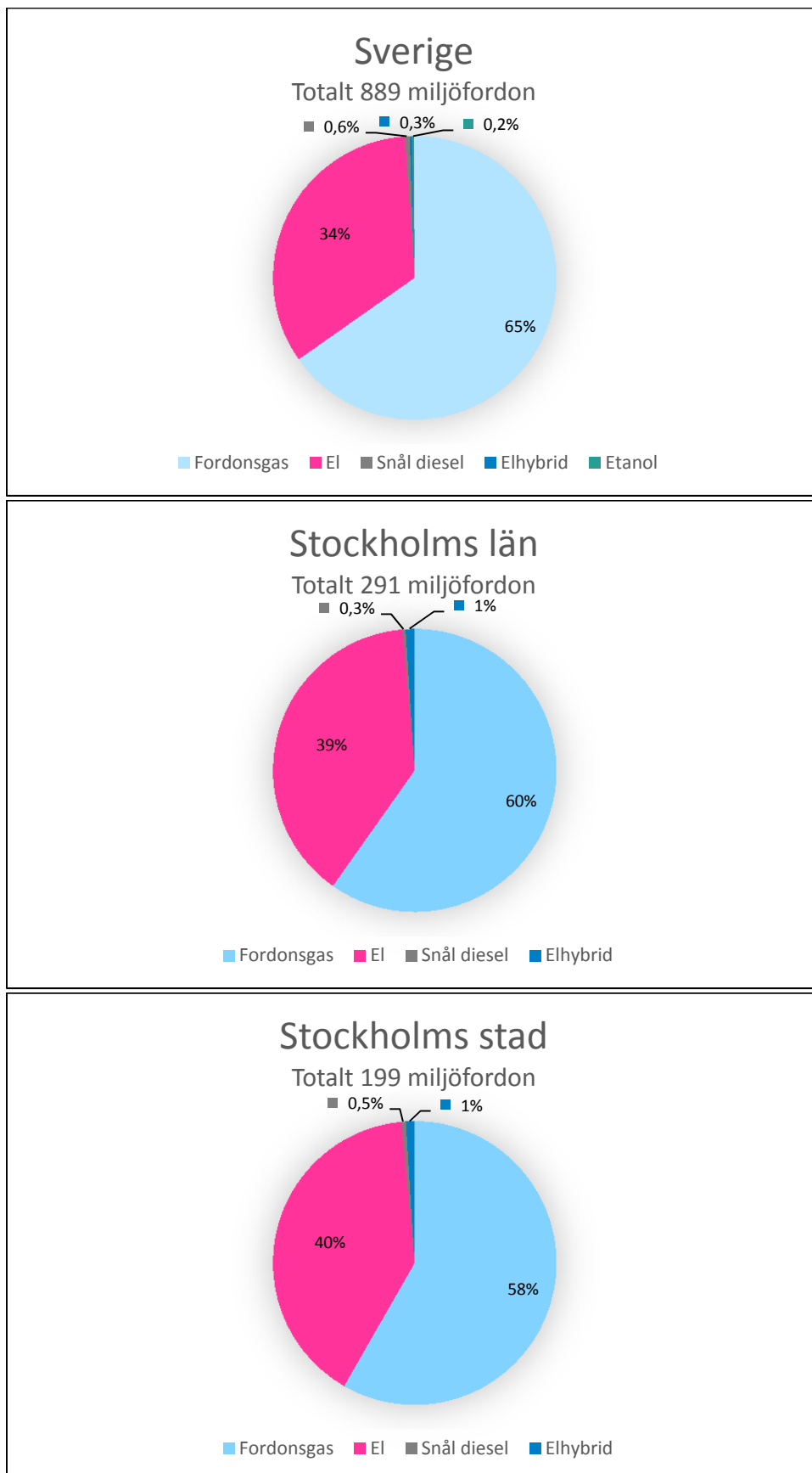
Tabell 6; Nyregistrerade tunga bussar år 2014 per drivmedel

2.3 Lastbilar

2.3.1 Nyregistrerade lätta lastbilar



Figur 9; Nyregistrerade lätta lastbilar (≤ 3,5 ton) år 2014 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon



Figur 10; Nyregistrerade miljöklassade lätta lastbilar ($\leq 3,5$ ton) år 2014 per drivmedel

Lätta lastbilar omfattas från och med 2013 av den nya miljöbilsdefinitionen. Tidigare har alla lätta lastbilar som drivs helt eller delvis drivs av etanol, el eller fordonsgas klassificerats som miljöfordon enligt Stockholms stads egen definition.

Andelen nyregistrerade miljöfordon bland lätta lastbilar ökade lite och från en låg nivå, från 1,9 % år 2013 till 2,1 % år 2014 på nationell nivå. I Stockholms stad var andelen högst och ökade från 2,3 till 3,3 %.

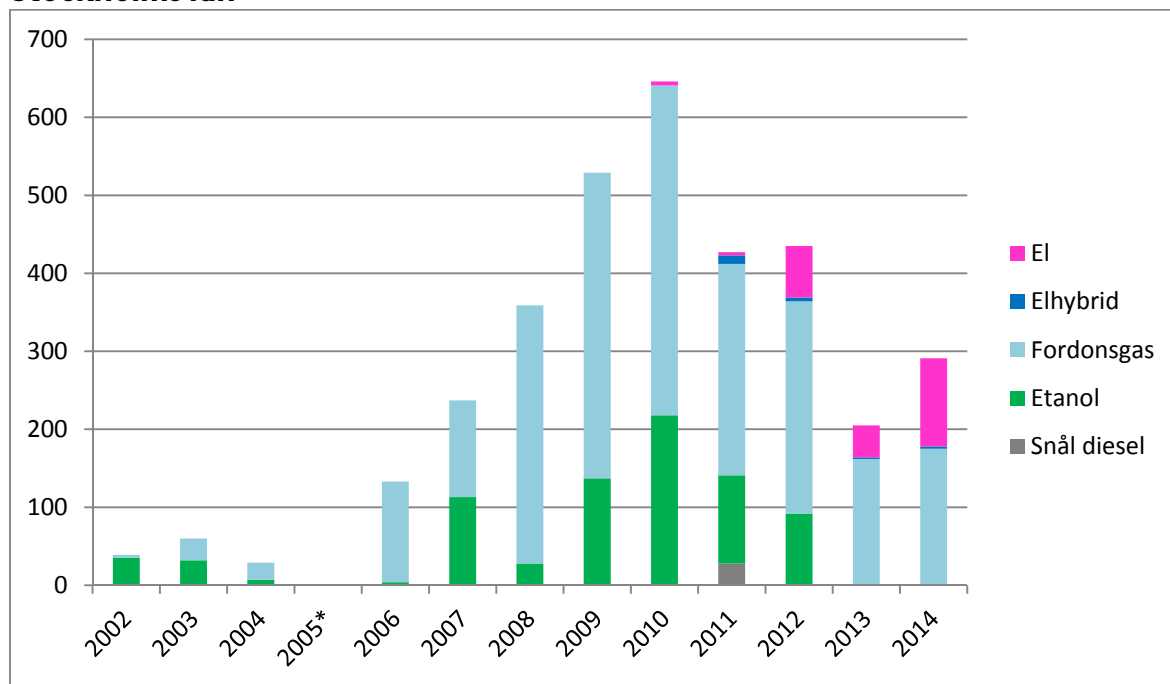
Fordonsgas var den dominerande drivmedelstypen för nyregistrerade miljöklassade lätta lastbilar och stod för ca 60 % i landet och länet och 65 % i staden. Hela den resterande delen miljöklassade lätta lastbilar bestod av eldrivna lastbilar, bortsett från några enstaka elhybrider och dieselfordon.

Diesel är fortfarande det överlägset vanligaste drivmedlet för lätta lastbilar, ca 94 % av de nyregistrerade lätta lastbilarna i landet 2014 var dieselfordon.

Drivmedel	Antal Sverige	Antal Stockholms län	Antal Stockholms stad	Andel Sverige	Andel Stockholms län	Andel Stockholms stad
Miljöfordon						
Fordonsgas	580	174	116	1%	1%	2%
Etanol	2	0	0	0,005%	0%	0%
El	299	113	80	0,7%	0,9%	1%
Elhybrid	3	3	2	0,01%	0,02%	0,03%
Snål bensin	0	0	0	0%	0%	0%
Snål diesel	5	1	1	0,01%	0,01%	0,02%
Miljöfordon totalt	889	291	199	2%	2%	3%
Icke miljöfordon						
Bensin	1 525	387	166	4%	3%	3%
Diesel	40 314	12 086	5 596	94%	94%	94%
Fordonsgas	140	32	17	0,3%	0,2%	0,3%
Etanol	58	15	3	0,1%	0,1%	0,1%
El	2	0	0	0,005%	0%	0%
Elhybrid	1	0	0	0,002%	0%	0%
Icke miljöfordon totalt	42 040	12 520	5 782	98%	98%	97%
Lätta lastbilar totalt	42 929	12 811	5 981	100%	100%	100%

Tabell 7; Nyregistrerade lätta lastbilar (≤ 3,5 ton) år 2014 per drivmedel

2.3.2 Historisk utveckling av antalet nyregistrerade lätta miljölastbilar i Stockholms län

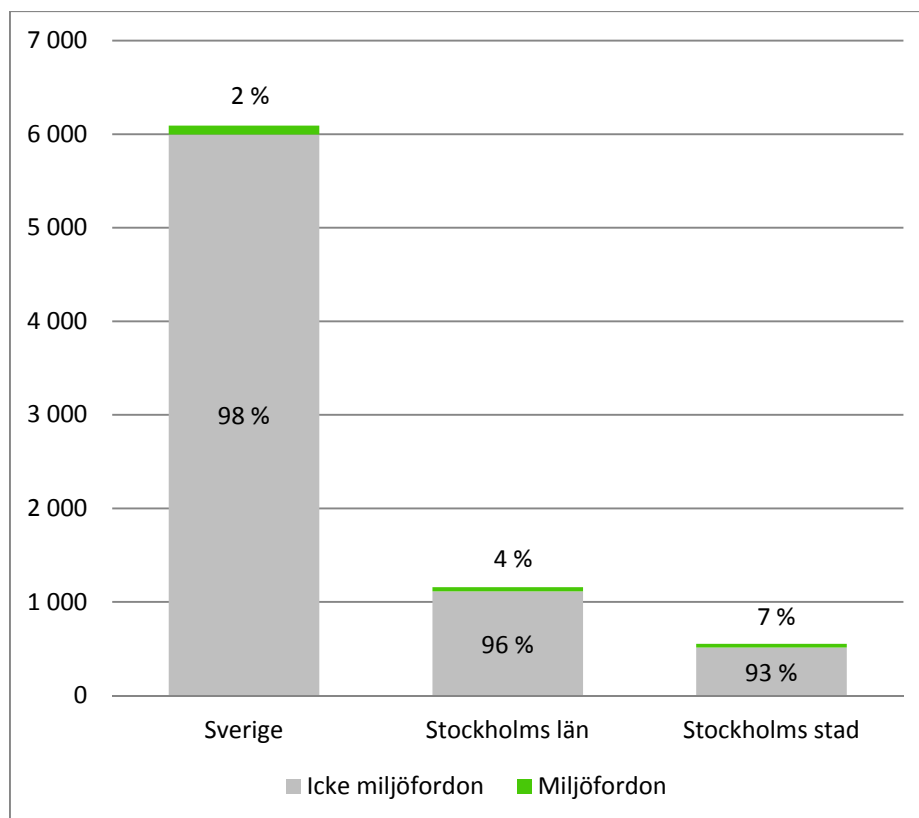


Figur 11; Historisk utveckling: Antal miljöfordon av nyregistrerade lätta lastbilar i Stockholms län 2002-2014.

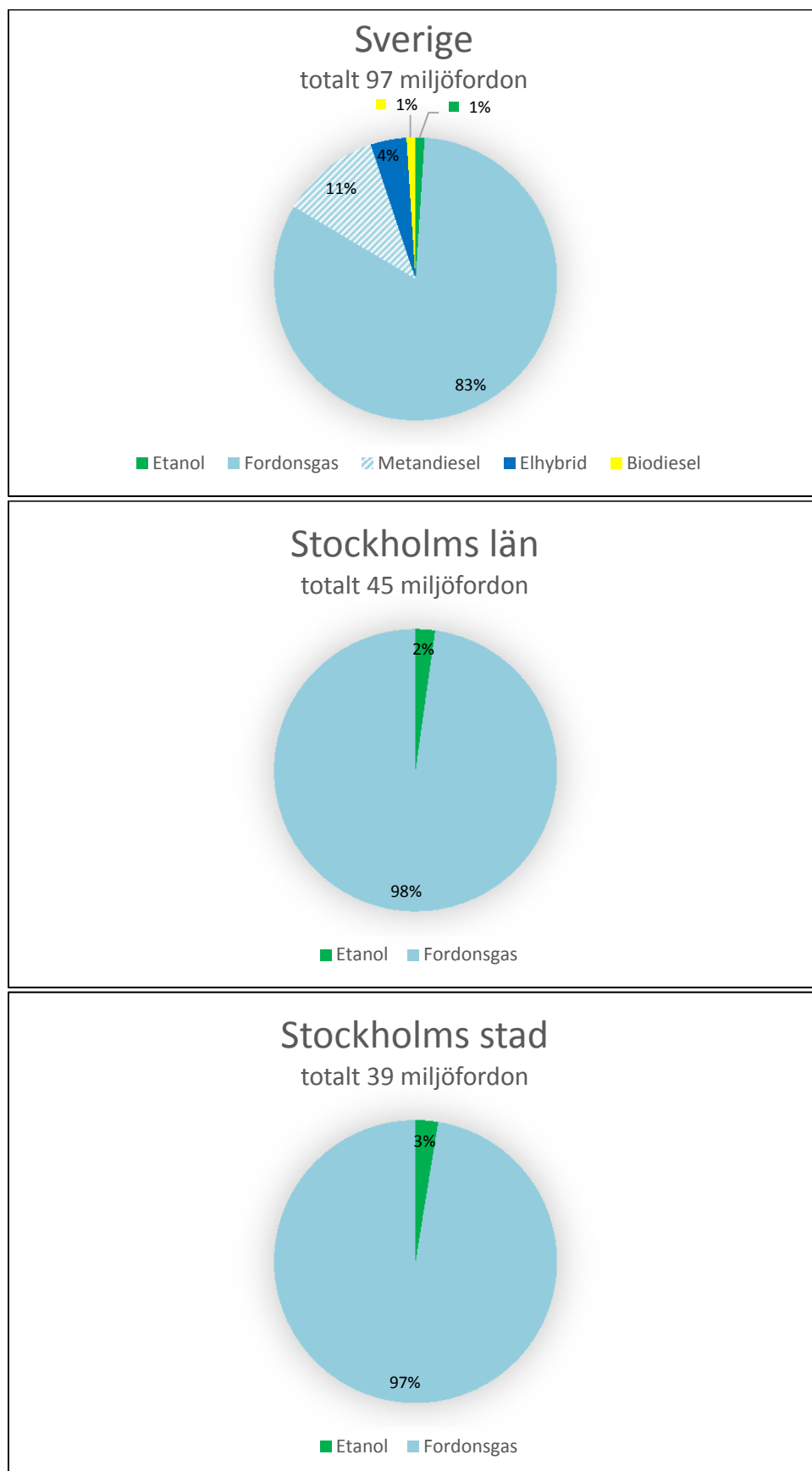
*Uppgift för 2005 saknas

Från 2006 fram till 2010 ökade antalet nyregistrerade miljöklassade lätta lastbilar kontinuerligt upp till ca 650 st. Denna trend sjönk och mattades av under 2011 och 2012 då antalet sjönk till runt 430 st. I och med den nya miljöbilsdefinitionen som började gälla för lätta lastbilar 2013 sjönk antalet miljöklassade lätta lastbilar ännu mer. Den nya definitionen innebär också att inga nyregistrerade lätta etanollastbilar räknas som miljöfordon, utan endast lätta lastbilar som drivs av fordonsgas och el (samt ett dieseldrivet fordon) har under 2014 klarat kraven i den nya definitionen.

2.3.3 Nyregistrerade tunga lastbilar



Figur 12; Nyregistrerade tunga lastbilar (> 3,5 ton) år 2014 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon



Figur 13; Nyregistrerade miljöklassade tunga lastbilar (> 3,5 ton) år 2014 per drivmedel

Tunga lastbilar (över 3,5 ton) omfattas inte av statens miljöbilsdefinition. Därför redovisas i denna tabell miljöfordon enligt stadens definition för tunga lastbilar.

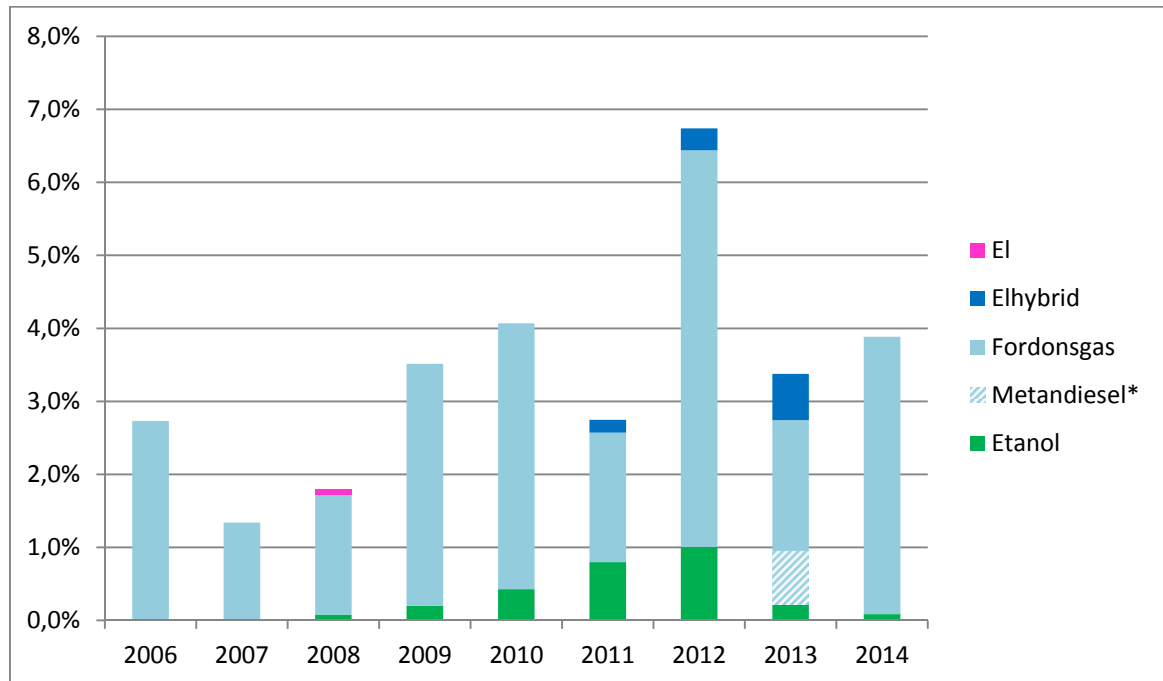
Både antalet och andelen nyregistrerade miljöklassade tunga lastbilar i Stockholms län och Stockholms stad ökade jämfört med 2013. Störst var ökningen för Stockholms stad med ungefär en fördubbling. I landet i stort har dock antalet och andelen nyregistrerade miljöklassade tunga lastbilar sjunkit till cirka hälften.

Fordonsgasdrivna tunga lastbilar är fortsatt den vanligaste typen av miljöklassade tunga lastbilar. De står för 95 % av de miljöklassade tunga lastbilarna i landet och av dessa går lite drygt 10 % på metandiesel.

Drivmedel	Antal Sverige	Antal Stockholms län	Antal Stockholms stad	Andel Sverige	Andel Stockholms län	Andel Stockholms stad
Miljöfordon						
Fordonsgas	91	44	38	1%	4%	7%
--varav metandiesel	11	0	0	0,2%	0%	0%
Etanol	1	1	1	0,02%	0,09%	0,2%
El	0	0	0	0%	0%	0%
Elhybrid	4	0	0	0,07%	0%	0%
Biodiesel	1	0	0	0,02%	0%	0%
Miljöfordon totalt	97	45	39	2%	4%	7%
Icke miljöfordon						
Bensin	32	5	1	0,5%	0,4%	0,2%
Diesel	5963	1108	512	98%	96%	93%
Icke miljöfordon totalt	5995	1113	513	98%	96%	93%
Tunga lastbilar totalt	6 092	1 158	552	100%	100%	100%

Tabell 8; Nyregistrerade tunga lastbilar (> 3,5 ton) år 2014 per drivmedel

2.3.4 Historisk utveckling av andelen nyregistrerade tunga lastbilar i Stockholms län



*Metandiesel började följas upp 2013.

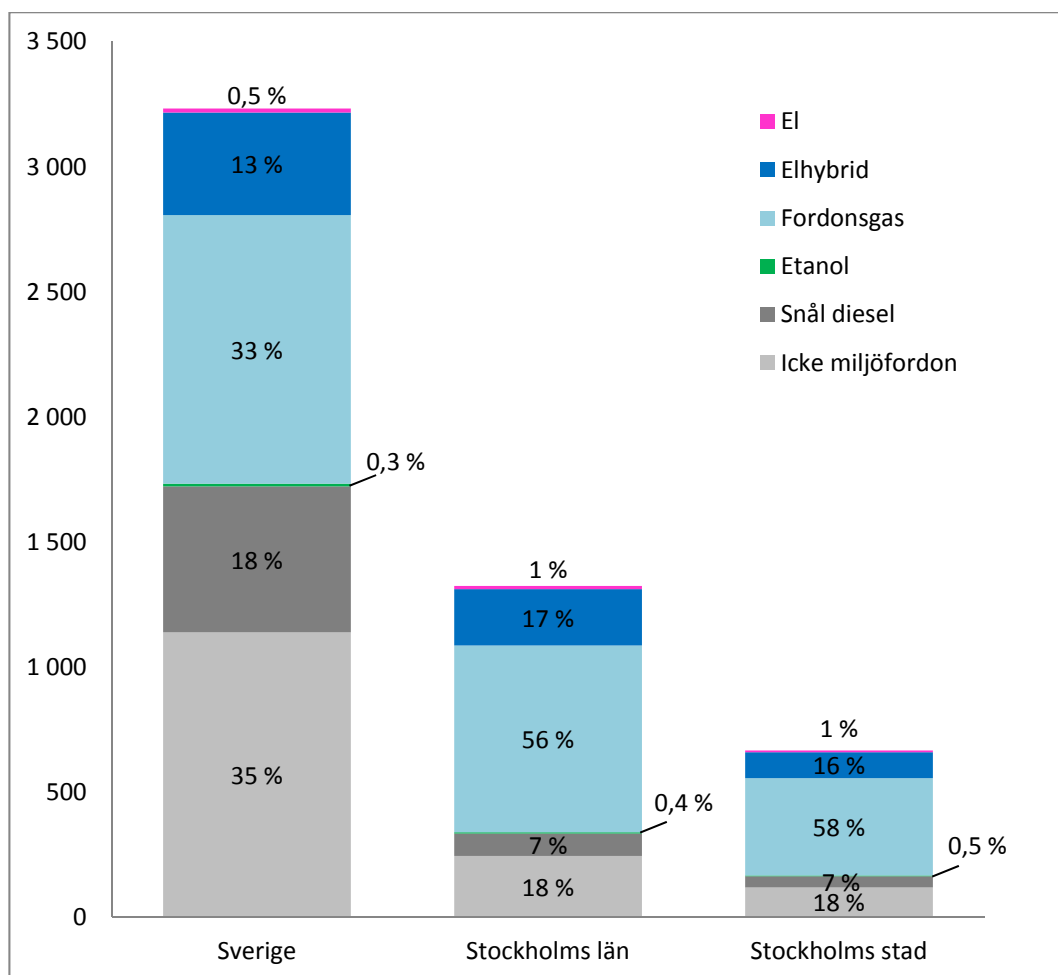
Figur 14; Historisk utveckling: Andel miljöfordon av nyregistrerade tunga lastbilar i Stockholms län 2006-2014

Andelen miljöfordon bland nyregistrerade tunga lastbilar har pendlat mellan åren och följer ingen tydlig trend. Efter att ha toppat på 6,7 % år 2012 är andelen miljöfordon 2014 tillbaka på ungefär samma nivå som 2010, dvs. ca 4 %. Stockholms Stads målsättning är att skapa förutsättningar för att 10 % av Stockholms läns nyregistrerade tunga lastbilar ska vara miljöklassade år 2015.²

² [Stockholms stads miljöprogram, s.9](#)

2.4 Taxi

Figur 15; Nyregistrerade taxibilar (personbilar) år 2014 per drivmedel



Precis som 2013 är andelen nyregistrerade taxibilar som uppfyller miljöbilskraven hög i jämförelse med för den totala personbilsflottan. Andelen miljöbilsklassade taxibilar sjönk något såväl i landet (66 % till 65 %) som i Stockholms län (87 % till 82 %) och stad (89 % till 82 %).

Sedan 2009 har taxibilar drivna av fordonsgas varit den vanligaste typen av nyregistrerade miljöklassade taxibilar i landet, dock med undantag för 2012 då snål diesel var vanligast. 2013 och 2014 var taxi drivna av fordonsgas återigen vanligast och stod för drygt hälften av de nyregistrerade miljöklassade taxibilarna i landet under året.

I Stockholms län och Stockholms stad dominerar fordonsgasdrivna bilar ännu mer bland nyregistrerade taxibilar 2014 jämfört med landet i stort och stod för ca 70 % av miljöfordonen.

Snål diesel var näst vanligast i landet (28 %), detta skiljer sig från 2013 då elhybrider var vanligare än snåla dieslar. I Stockholms län och stad var precis som 2013 elhybriderna näst vanligast med 21 % respektive 19 % av miljöfordonen.

En förklaring till att andelen miljöfordon av nyregistrerade taxibilar i Stockholms län och stad är högre än för Sverige i sin helhet är att Arlanda flygplats sedan 2010 tillämpar regler där bilar blir prioriterade i kön utifrån vilken utsläppsnivå av koldioxid bilen har och som även innebär att endast miljötaxibilar har tillåtelse att hämta upp kunder utanför Arlandas terminaler (undantaget handikapptransporter och större taxibussar).

Drivmedel	Antal Sverige	Antal Stockholms län	Antal Stockholms stad	Andel Sverige	Andel Stockholms län	Andel Stockholms stad
Miljöfordon						
Fordonsgas	1 074	747	389	33%	56%	58%
Etanol	11	5	3	0,3%	0,4%	0,5%
El	16	13	7	0,5%	1%	1%
Elhybrid	410	225	104	13%	17%	16%
Snål bensin	0	0	0	0%	0%	0%
Snål diesel	584	90	45	18%	7%	7%
Miljöfordon totalt	2095	1080	548	65%	82%	82%
Icke miljöfordon						
Fordonsgas	0	0	0	0%	0%	0%
Etanol	0	0	0	0%	0%	0%
El	0	0	0	0%	0%	0%
Elhybrid	3	2	1	0,09%	0,2%	0,2%
Bensin	11	6	6	0,3%	0,5%	0,9%
Diesel	1 124	236	111	35%	18%	17%
Icke miljöfordon totalt	1 138	244	118	35%	18%	18%
Taxibilar totalt	3 233	1 324	666	100%	100%	100%

Tabell 9; Nyregistrerade taxibilar (personbilar) år 2014 per drivmedel

3 Miljöfordon i trafik

I detta kapitel redovisas statistik över personbilar (inklusive taxi), bussar, lastbilar och taxi i trafik i Sverige, Stockholms län respektive Stockholms stad vid årsskiftet 2014/2015.

Statistiken över fordon i trafik i detta kapitel redovisas enligt synsättet *en gång miljöbil, alltid miljöbil*. Detta innebär att **personbilar** som registrerats till och med 2012-12-31 räknas som miljöfordon ifall de uppfyller den gamla definitionen och fordon som registrerats från och med 2013-01-01 räknas som miljöfordon ifall de uppfyller den nya definitionen.

När det gäller **lätta lastbilar** så fanns ingen miljöbilsdefinition före 2013-01-01. För fordon som registrerats före detta datum har istället den lokala miljöfordonsdefinition som gäller i Stockholms stad använts. Fordon som registrerats från och med 2013-01-01 räknas som miljöfordon ifall de uppfyller den nya definitionen.

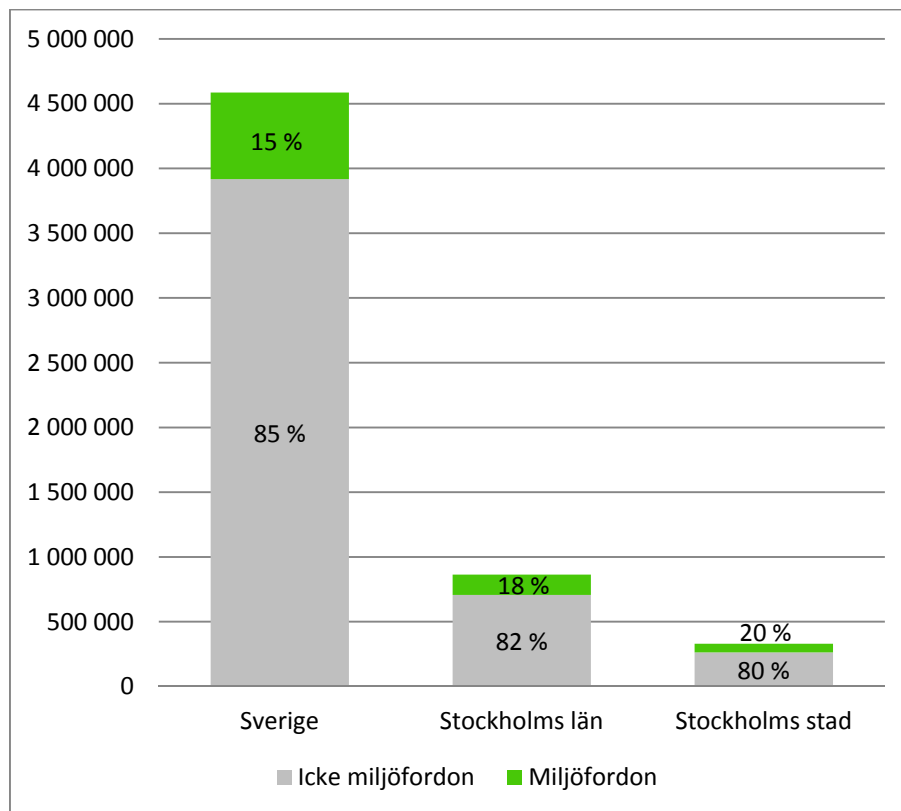
När det gäller **tunga fordon** (lastbilar och bussar över 3,5 ton) så finns det ingen nationell definition för miljöklassning av fordon. Därför har Stockholms stads egen definition använts.

Metoden som använts för att identifiera miljöbilar i trafik skiljer sig i vissa fall något mot metoden som använts i tidigare års miljörapporter (se avsnitt 4 för en närmare beskrivning av metoden). Några saker som detta för med sig är:

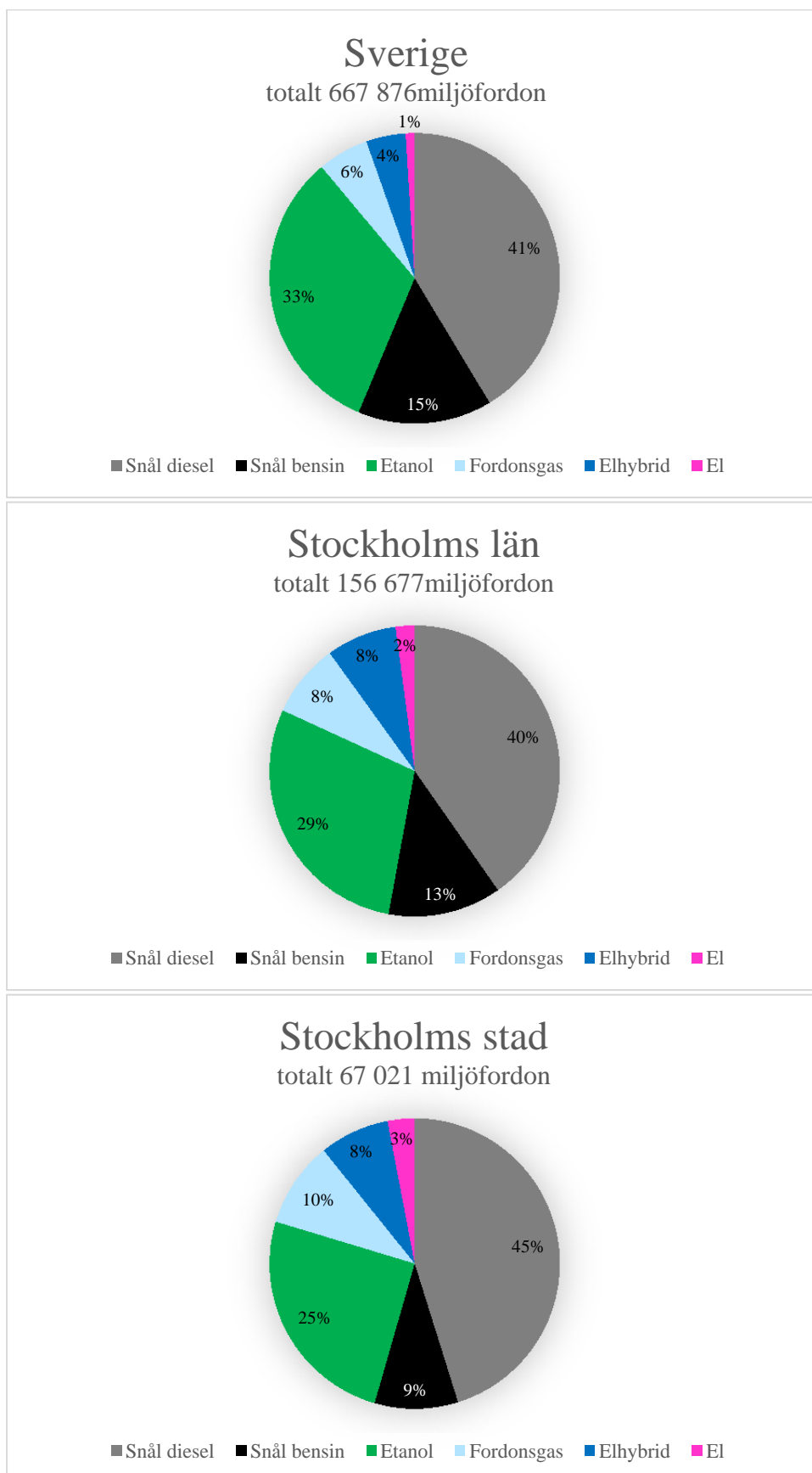
- För en del personbilar i registret saknas information som behövs för att säkert kunna bedöma om fordonet är uppfyller miljöfordonskraven eller inte. Dessa fordon redovisas separat i tabeller och anges då som sannolika miljöfordon, men att det inte är möjligt att avgöra att de helt säkert uppfyller miljöbilskriterierna.
- Antalet identifierade miljöfordon inom fordonskategorin lätta lastbilar skiljer sig relativt mycket jämfört med 2014 års rapport (7540 fordon - varav 889 nyregistrerade år 2014, jämfört med 5522 fordon år 2013). Skillnaden gäller främst dieselfordon, euroklass 5, se vidare kapitel 3.3.. Direkta jämförelser mellan rapporterna kan därför inte göras.

3.1 Personbilar

3.1.1 Personbilar i trafik



Figur 16; Personbilar i trafik i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad årsskiftet 2014/2015 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon.



Figur 17; Personbilar i trafik i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad årsskiftet 2014/2015 per drivmedel

I Sverige ökade andelen miljöklassade personbilar enligt synsättet *en gång miljöbil, alltid miljöbil* från 14 % 2013 till 15 % 2014. I Stockholms län och Stockholms stad ligger andelen miljöfordon på 18 % respektive 20 %.

Snåla dieslbilar är precis som tidigare den vanligaste miljöbilstypen bland personbilar. Bland miljöbilar i trafik i Sverige ökar andelen för alla bränsleslag jämfört med 2013, förutom när det gäller bensinbilar och etanolbilar där andelen minskar något.

Drivmedel	Antal Sverige	Antal Stockholms län	Antal Stockholms stad	Andel Sverige	Andel Stockholms län	Andel Stockholms stad
Miljöfordon						
Fordonsgas	37 945	12 851	6 397	0,8%	1%	2%
Etanol	217 688	45 342	16 890	5%	5%	5%
El	6 772	3 326	2 017	0,1%	0,4%	0,6%
Elhybrid	29 370	12 287	5 215	0,6%	1%	2%
Snål bensin	99 819	19 770	6 226	2%	2%	2%
Snål diesel	276 282	63 101	30 276	6%	7%	9%
Miljöfordon totalt	667 876	156 677	67 021	15%	18%	20%
Ikke miljöfordon						
Fordonsgas	2 404	459	211	0,05%	0,05%	0,06%
Etanol	11 933	3 179	1 243	0,3%	0,4%	0,4%
El	323	147	72	0,01%	0,02%	0,02%
Elhybrid	5 607	2 458	1 112	0,1%	0,3%	0,3%
Bensin	2 949 359	482 975	161 083	64%	56%	49%
Diesel	948 008	218 050	99 274	21%	25%	30%
Övriga drivmedel	7	1	0	0,0002%	0,0001%	0%
Ikke miljöfordon totalt	3 917 641	707 269	262 995	85%	82%	80%
Personbilar totalt	4 585 517	863 946	330 016	100%	100%	100%

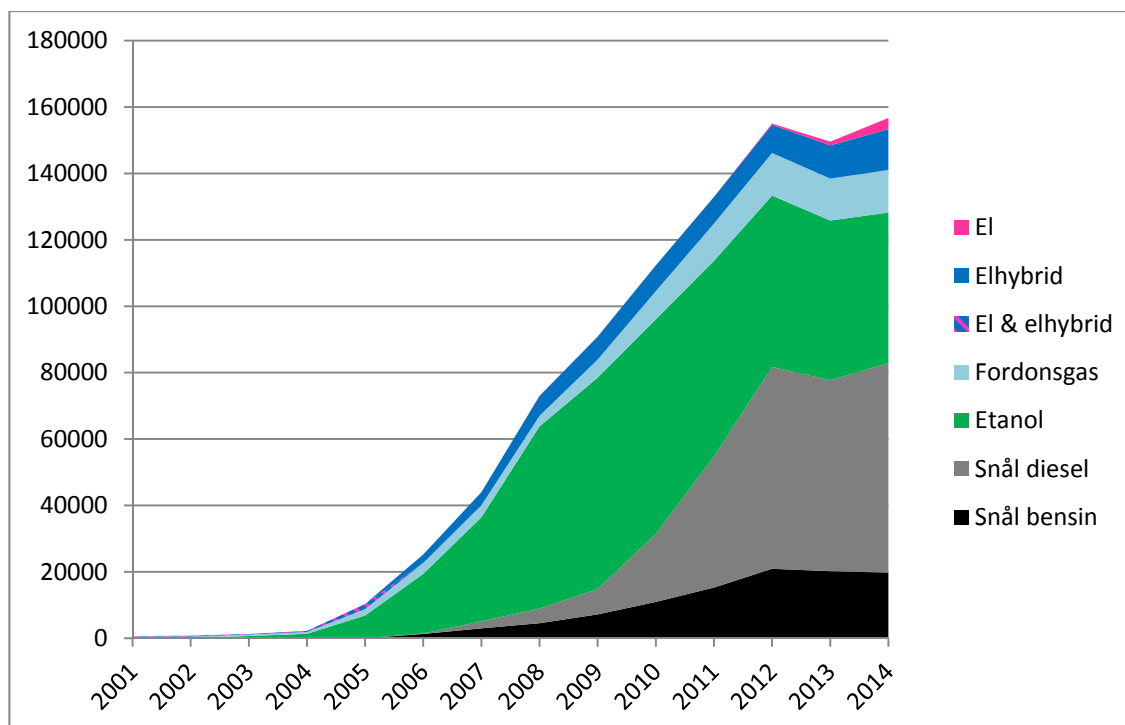
Tabell 10; Personbilar i trafik i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad årsskiftet 2014/2015 per drivmedel - enligt synsättet "en gång miljöbil alltid miljöbil"

Drivmedel	Antal Sverige	Antal Stockholms län	Antal Stockholms stad
Miljöfordon			
Fordonsgas	1 149	229	108
Etanol	4 139	1 126	455
El	132	44	12
Elhybrid	0	0	0
Snål bensin	0	0	0
Snål diesel	0	0	0
Miljöfordon totalt	5 420	1 399	575

Tabell 11; Sannolika men ej säkra miljöfordon. Fordonen ingår även i Tabell 10 som ikke miljöfordon.

3.1.2 Historisk utveckling av antal miljöbilar i trafik i Stockholms län

Figur 19 nedan visar utveckling över tid för antalet miljöklassade personbilar i trafik i Stockholms län mellan 2001 och 2014.



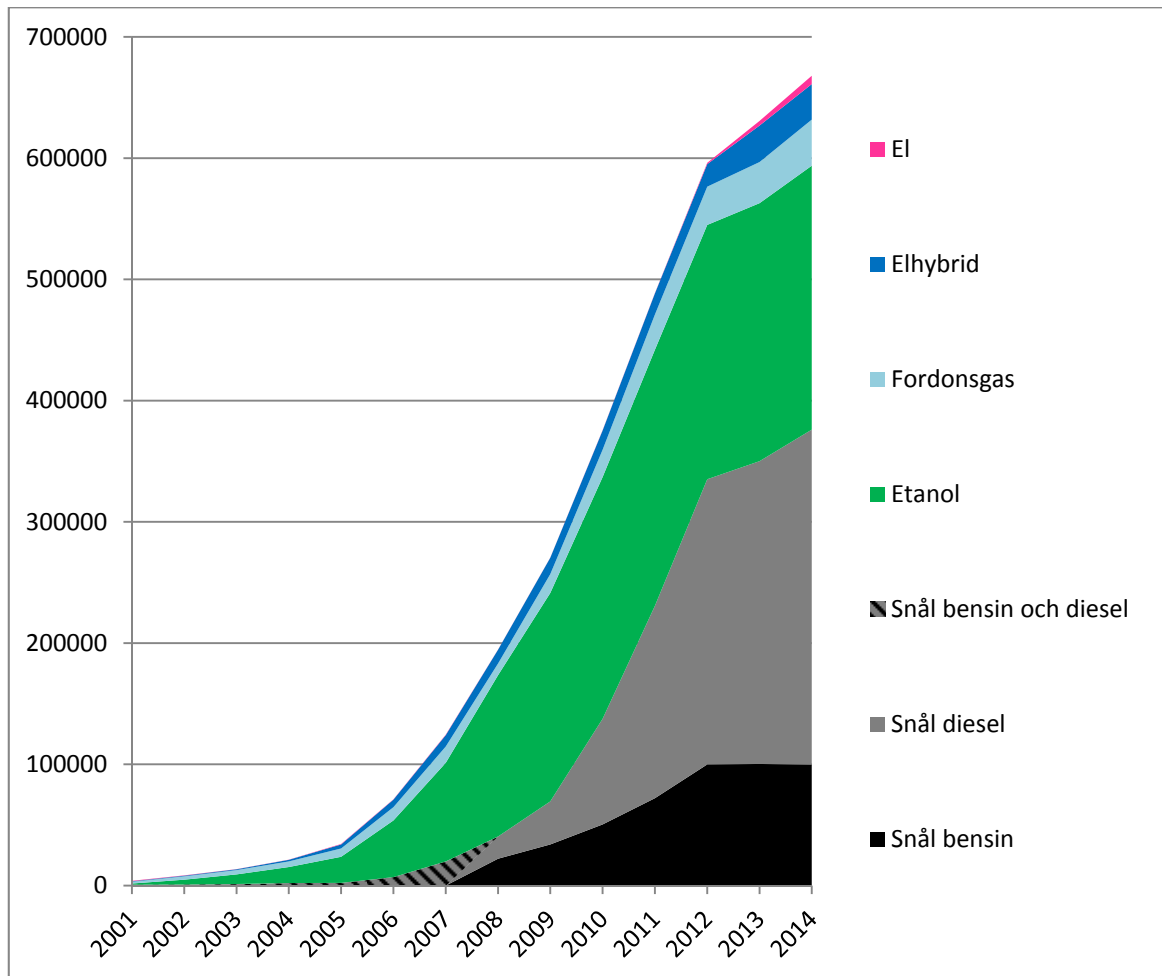
Figur 18; Miljöklassade personbilar i trafik i Stockholms län år 2001-2014 – enligt gamla + nya definitionen

Antalet miljöklassade personbilar i trafik enligt synsättet *en gång miljöbil alltid miljöbil* minskade från 2012 till 2013 med 3,5 %. Minskningen torde bero på att antalet nyregistrerade miljöfordon under 2013 var mindre än antalet miljöfordon registrerade före 2013 som under året såldes vidare till andra delar av landet utanför Stockholms län, skrotades och ställdes av. Från 2013 till 2014 ökar antalet miljöbilar igen med ca 5 % och är år 2014 på ungefär samma nivå som år 2012.

Snåla dieslbilar och bensinbilar stod för 53 % (40 % + 13 %) av de miljöklassade personbilarna i Stockholms län 2014 enligt synsättet *en gång miljöbil alltid miljöbil*. Etanolbilar stod för 29 %, el och elhybrider för 10 % samt fordonsgasbilar för 8 %.

I länets personbilsflotta är ca 9 % av bilarna fossiloberoende 2014, dvs kan köras på annat drivmedel än bensin eller diesel.

I Figur 20 nedan presenteras utvecklingen av antalet miljöfordon i Sverige som helhet mellan 2001 och 2014.



Figur 19; Miljöklassade personbilar i trafik i Sverige 2001-2014

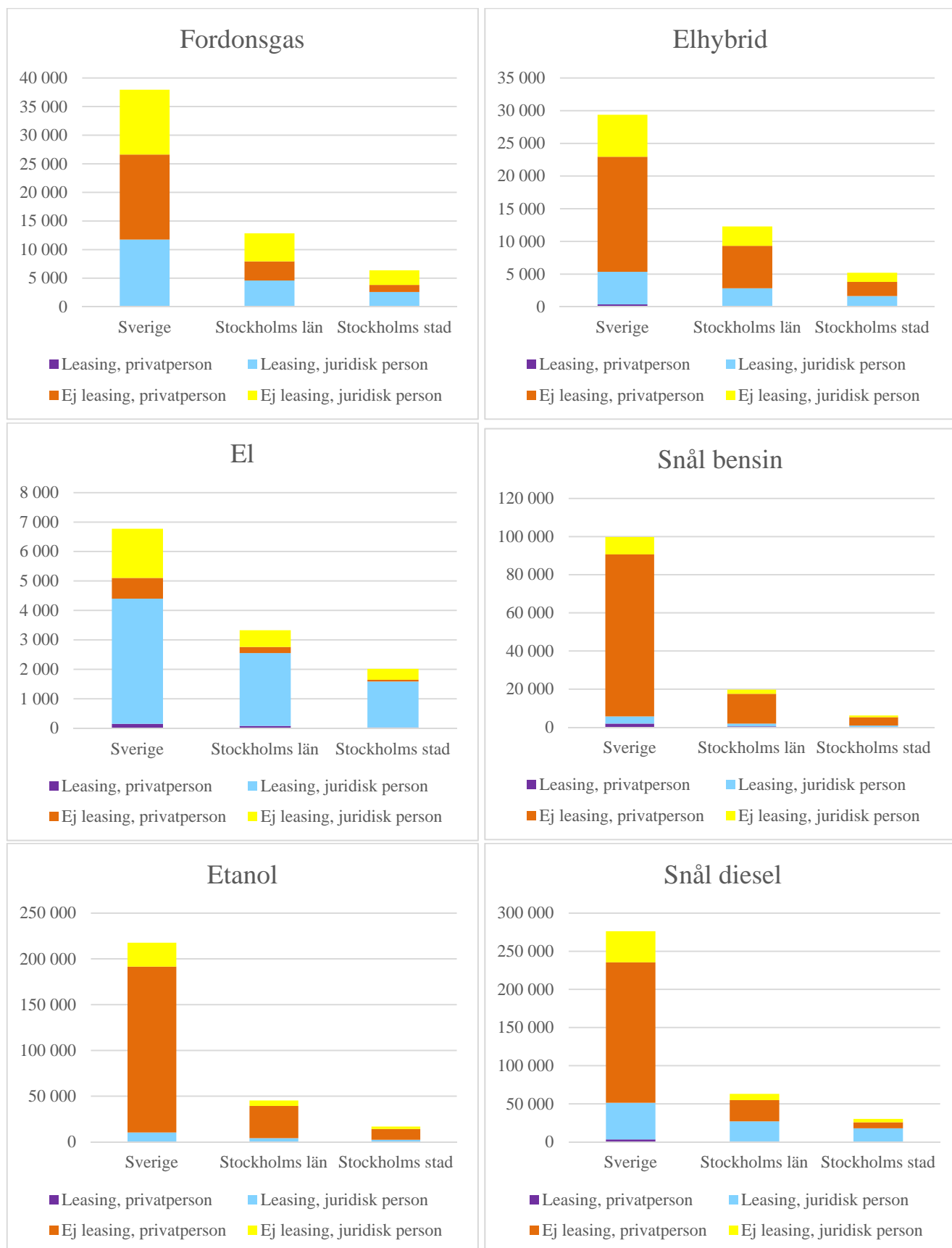
Ökningen av antal miljöfordon i landet från 2012 till 2013 var på 4,4 %. Ökningen 2013 till 2014 blev ännu lite större nämligen 7,4 %.

Sveriges personbilsflotta är ca 7 % av bilarna fossiloberoende 2014, dvs. kan köras på annat drivmedel än bensin eller diesel.

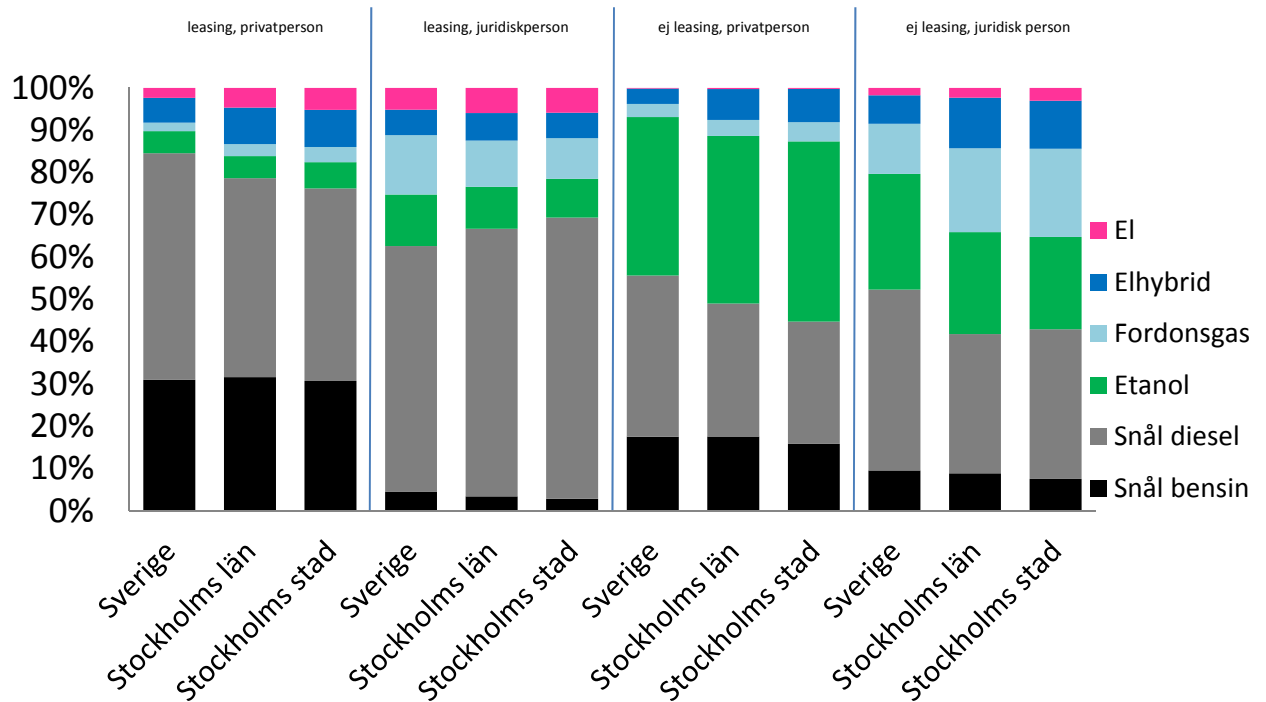
3.1.3 Ägarförhållanden för miljöbilar i trafik

Ägandeformen för miljöbilar i trafik redovisas på en lite mer detaljerad nivå än i tidigare årsrapporter. Tidigare delades ägarformerna upp i kategorierna leasing, ägda av juridisk person (ej leasade) och ägda av privatperson (ej leasade). I årsrapporten för 2014 valdes istället att göra indelningen leasing – ägd av privatperson, leasing – ägd av juridisk person, ej leasing – ägd av privatperson, ej leasing – ägd av juridisk person.

I figurerna nedan redovisas andelen av personbilar i trafik inom varje kategori i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad. Statistiken i figurerna visar miljöfordon i trafik enligt synsättet en gång miljöbil alltid miljöbil.



Figur 20; Miljöbilar i trafik i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad, per ägandeform – antal



Figur 21; Miljöbilar i trafik 2014 i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad, uppdelat på ägandeform – andel

I Sverige och Stockholms län dominerar totalt sett privat ägande (eller leasing) bland miljöbilarna, men i Stockholms stad dominerar ägande (eller leasing) av juridisk person.

Privat ägo (eller leasing) är ovanligt för elbilar, som oftast är registrerad på juridisk person, och då som leasingbil. Näst efter elbilen är det gasbilen som främst ägs av juridisk person (och då ungefär lika vanligt med leasing som eget ägande).

Jämfört med 2013 sjunker andelen leasade miljöfordon ca 2 procentenheter i Stockholms län och stad medan det i landet är i det närmast oförändrat.

Drivmedel	Stockholms stad	Varav leasing		Varav ej leasing	
		ägd av privatperson	ägd av juridisk person	ägd av privatperson	ägd av juridisk person
Fordonsgas	6 397	0,3%	40%	20%	40%
Etanol	16 890	0,2%	14%	69%	16%
El	2 028	1%	77%	3%	18%
Elhybrid	5 215	0,8%	31%	42%	27%
Snål bensin	6 226	2%	12%	70%	15%
Snål diesel	30 276	0,8%	59%	26%	14%
Miljöfordon totalt	67 032	1%	40%	41%	18%

Tabell 12; Miljöbilar i trafik i efter ägare i Stockholms stad år 2014

Drivmedel	Stockholms	Varav leasing	Varav ej leasing
-----------	------------	---------------	------------------

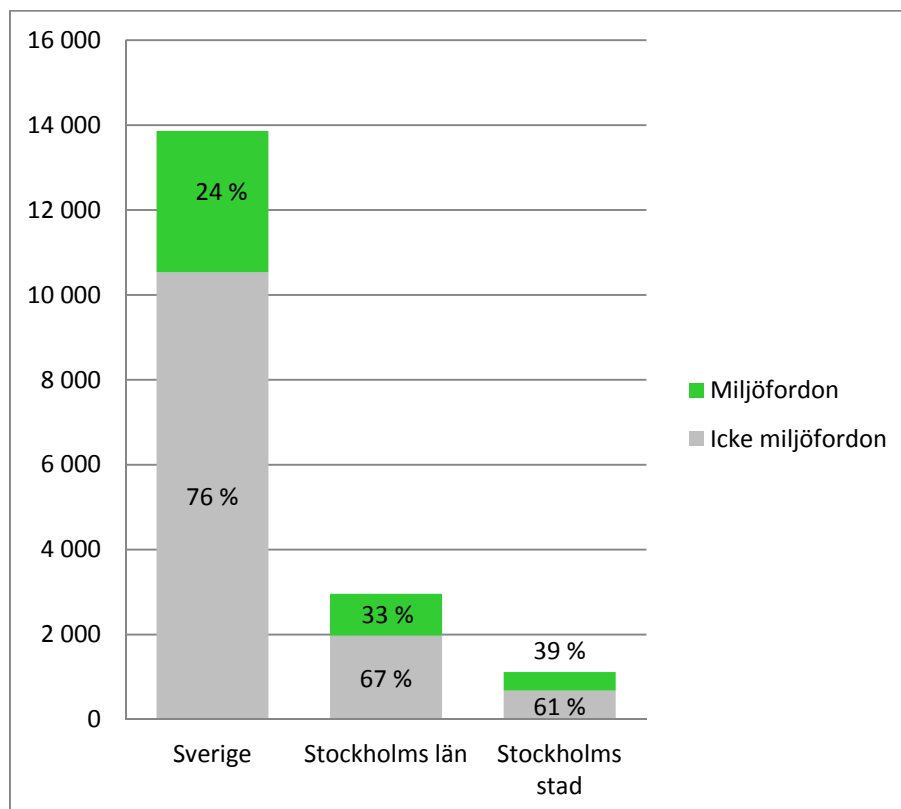
	län	ägd av privatperson	ägd av juridisk person	ägd av privatperson	ägd av juridisk person
Fordonsgas	12 851	0,4%	35%	26%	38%
Etanol	45 342	0,2%	9%	78%	13%
El	3 368	2%	74%	7%	17%
Elhybrid	12 287	1%	22%	53%	24%
Snål bensin	19 770	3%	7%	79%	11%
Snål diesel	63 101	1%	42%	44%	13%
Miljöfordon totalt	156 719	1%	27%	57%	16%

Tabell 13; Miljöbilar i trafik i efter ägare i Stockholms län år 2014

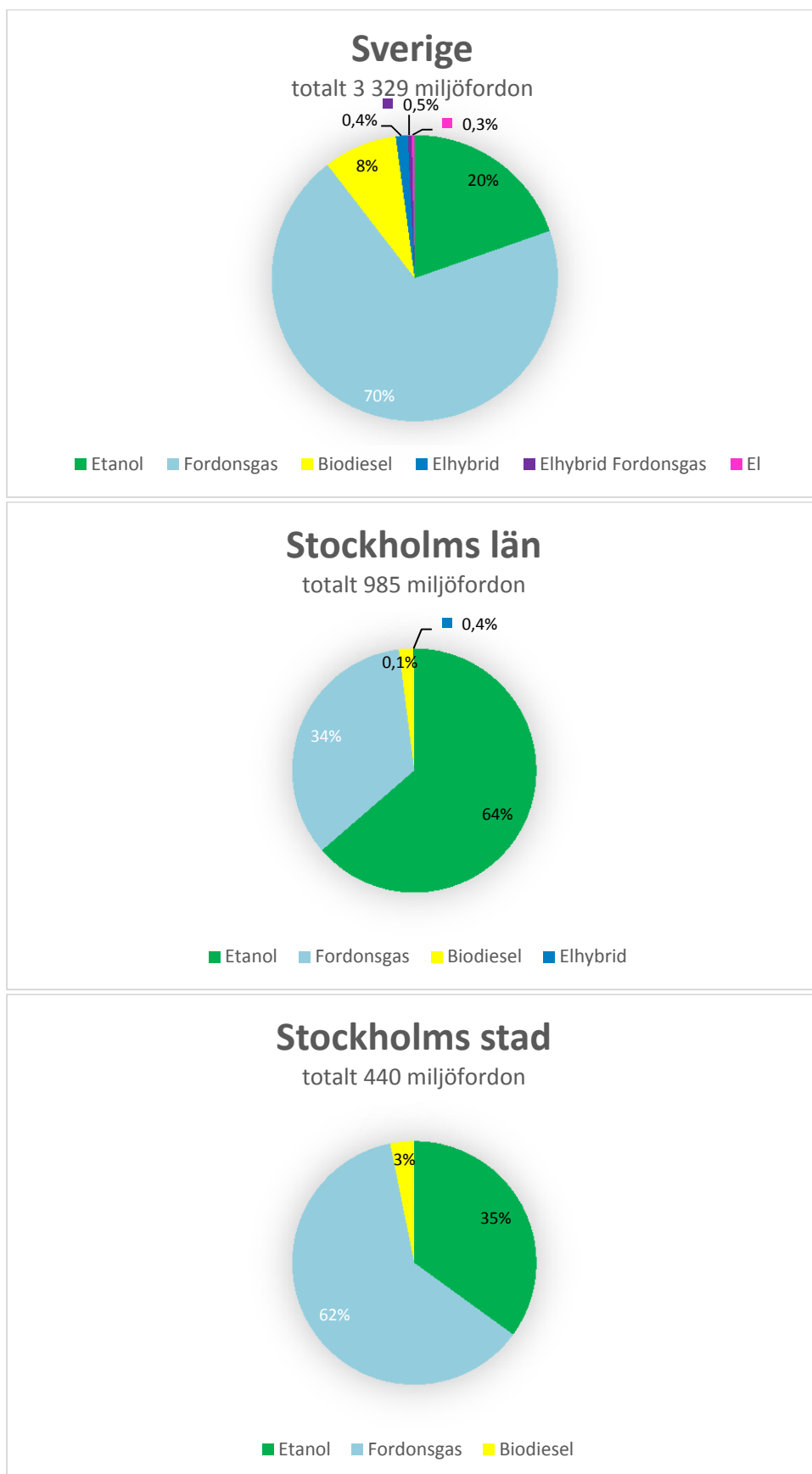
Drivmedel	Stockholms län	Varav leasing		Varav ej leasing	
		ägd av privatperson	ägd av juridisk person	ägd av privatperson	ägd av juridisk person
Fordonsgas	37 945	0,3%	31%	39%	30%
Etanol	217 688	0,2%	5%	83%	12%
El	6 857	2%	62%	11%	24%
Elhybrid	29 370	1%	17%	60%	22%
Snål bensin	99 819	2%	4%	85%	9%
Snål diesel	276 282	1%	17%	67%	15%
Miljöfordon totalt	667 961	1%	12%	72%	14%

Tabell 14; Miljöbilar i trafik i efter ägare i Sverige år 2014

3.2 Bussar



Figur 22; Tunga bussar i trafik 2014 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon – enligt Stockholms stads egen definition



Figur 23; Miljöklassade bussar i trafik 2014 per drivmedel – enligt Stockholms stads egen definition

När det gäller lätta bussar (<3,5 ton) fanns det totalt 129 fordon varav 14 bensin och 115 diesel. Kommentarererna nedan avser endast tunga bussar.

Skillnaderna mellan Sverige och Stockholms län och Stockholms stad är fortfarande stora när det gäller andelen miljöfordon, men skillnaden är mindre 2014 än 2013.

I Sverige som helhet och i Stockholms stad är gasbussarna vanligast (70 % respektive 62 %), medan etanol är det vanligaste bränslet för miljöfordonen i Stockholms län.

Bussar drivna med biodiesel är i princip nya för 2014. Nästan alla 277 biodiesalbussar registrerades under 2014.

Drivmedel	Antal Sverige	Antal Stockholms län	Antal Stockholms stad	Andel Sverige	Andel Stockholms län	Andel Stockholms stad
Miljöfordon						
Fordonsgas	2 327	338	272	17%	11%	24%
Etanol	654	627	154	5%	21%	14%
El	11	0	0	0,1%	0%	0%
Elhybrid	45	1	0	0,3%	0,03%	0%
Elhybrid fordonsgas	15	0	0	0,1%	0%	0%
Biodiesel	277	19	14	2%	0,6%	1%
Miljöfordon totalt	3 329	985	440	24%	33%	39%
Icke Miljöfordon						
Bensin	35	5	1	0,3%	0,2%	0,1%
Diesel	10 499	1 971	676	76%	67%	61%
Icke miljöfordon totalt	10 534	1 976	677	76%	67%	61%
Bussar totalt	13 863	2 961	1 117	100%	100%	100%

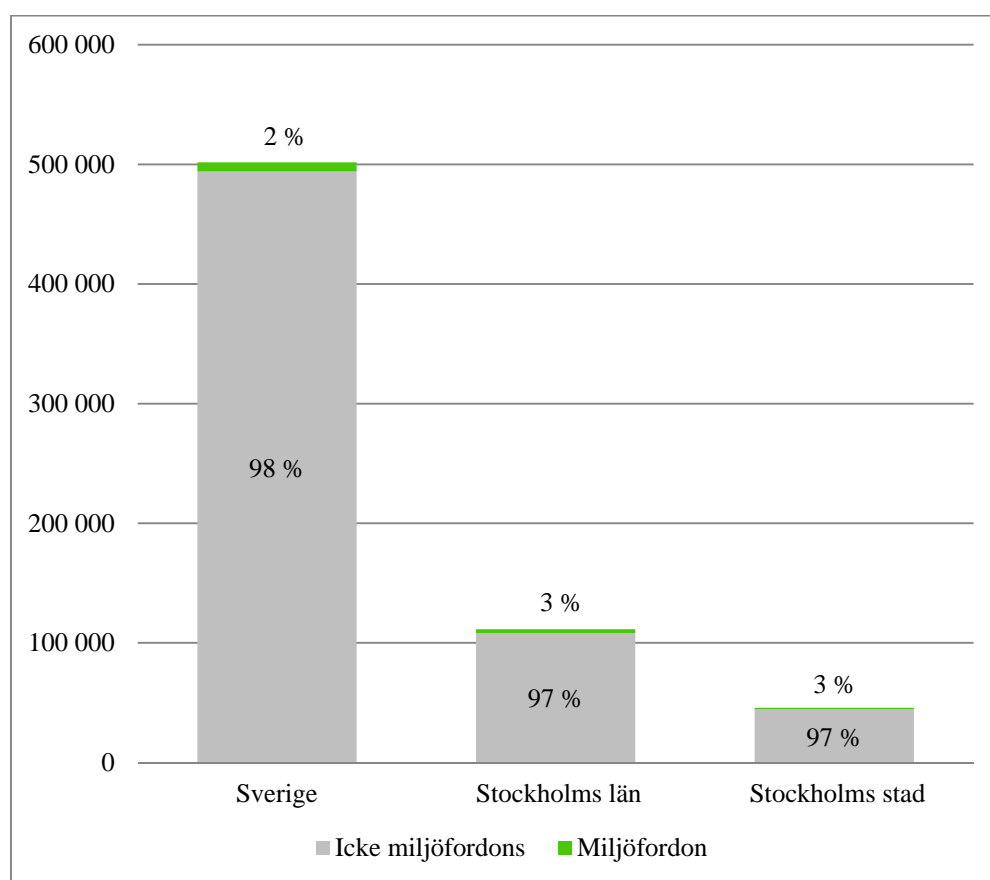
Tabell 15; Tunga bussar i trafik 2014 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon – enligt Stockholms stads egen definition

3.3 Lastbilar

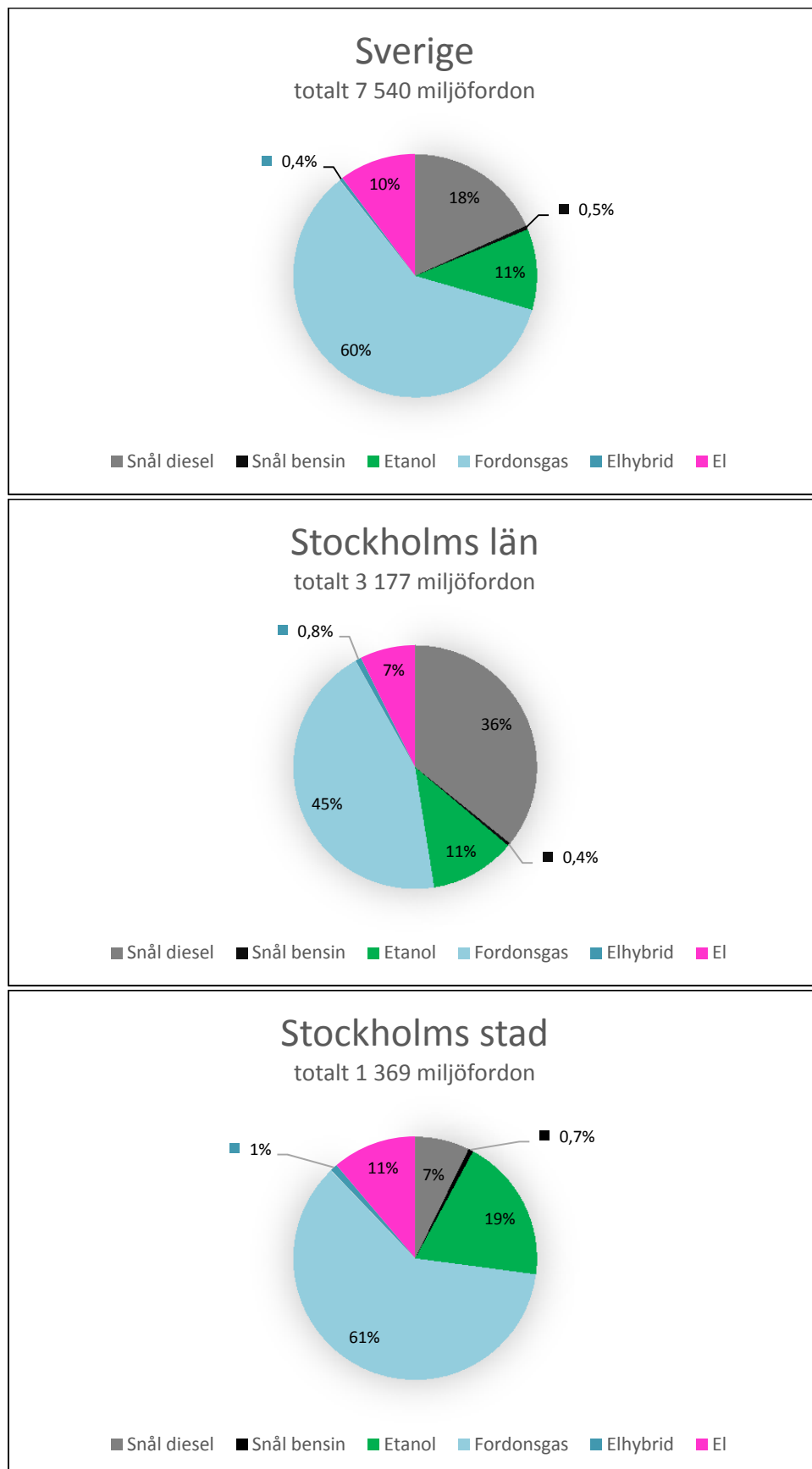
3.3.1 Lätta lastbilar i trafik

I Figur 25 och 26 samt Tabell 16 nedan redovisas antalet lätta lastbilar (<3,5 ton) i trafik i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad vid årsskiftet 2014/2015 – enligt synsättet en gång miljöbil alltid miljöbil.

Antalet identifierade miljöfordon skiljer sig relativt mycket i denna rapport jämfört med tidigare årsrapporter. Den främsta orsaken till detta är att ca 1300 dieselfordon av euroklass 5 av misstag definierats som icke miljöfordon i tidigare rapporter men att dessa i årets rapport kunnat "fångas upp" på grund av den något förändrade metod som använts för att identifiera miljöfordon.



Figur 24; Lätta lastbilar ($\leq 3,5$ ton) i trafik 2014 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon



Figur 25; Miljöklassade lätta lastbilar (≤3,5 ton) i trafik 2014 per drivmedel

Fordonsgas är den kraftigt dominerande drivmedelstypen bland de miljöklassade lätta lastbilarna i trafik.

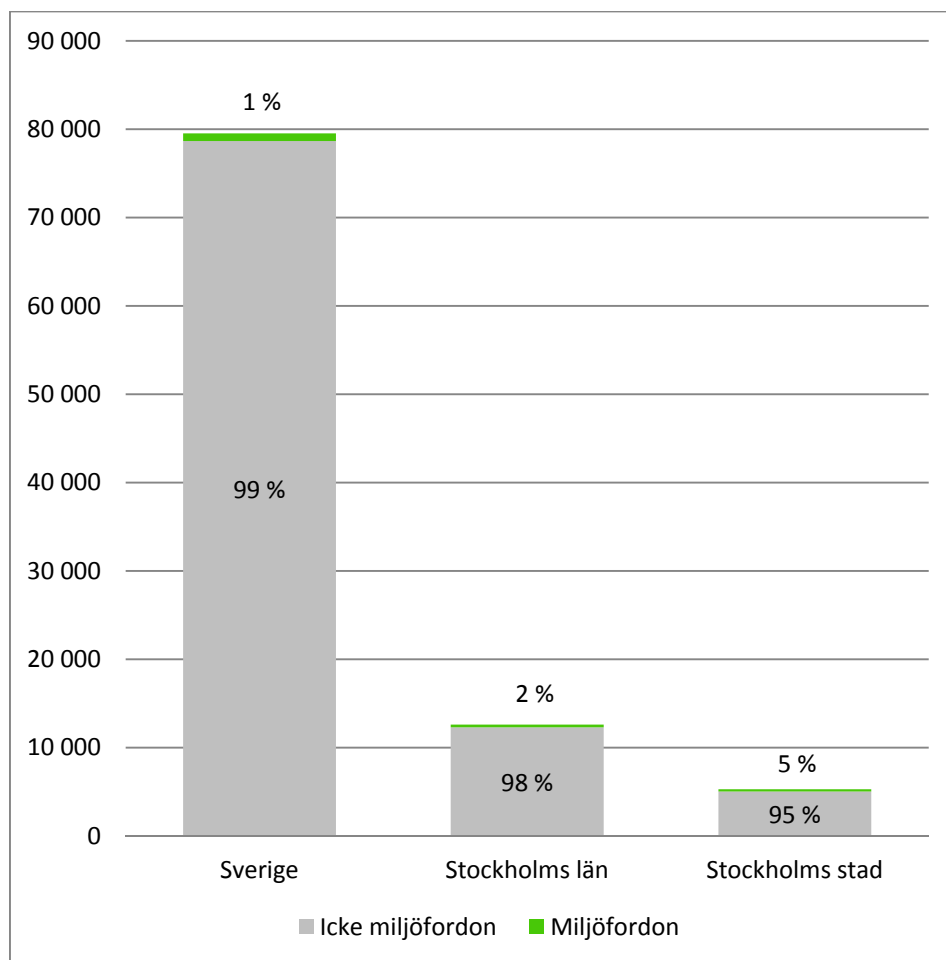
Lätta ellastbilar utgör en större andel av lätta miljölastbilar i Stockholms stad (11,2 %) jämfört med Stockholms län (7,3 %) och Sverige som helhet (10,2 %).

Drivmedel	Antal Sverige	Antal Stockholms län	Antal Stockholms stad	Andel Sverige	Andel Stockholms län	Andel Stockholms stad
Miljöfordon						
Fordonsgas	4 514	1 410	832	0,9%	1%	2%
Etanol	811	360	263	0,2%	0,3%	0,6%
El	768	233	153	0,2%	0,2%	0,3%
Elhybrid	33	25	13	0,01%	0,02%	0,03%
Snål bensin	38	12	9	0,01%	0,01%	0,02%
Snål diesel	1 376	1 137	99	0,3%	1%	0,2%
Miljöfordon totalt	7 540	3 177	1 369	2%	3%	3%
Icke miljöfordon						
Fordonsgas	2422	880	608	0,5%	0,8%	1,3%
Etanol	992	411	170	0,2%	0,4%	0,4%
El	65	17	7	0%	0%	0%
Elhybrid	7	3	1	0%	0%	0%
Bensin	61915	10940	3555	12%	10%	8%
Diesel	428719	95968	40084	85%	86%	88%
Icke miljöfordon totalt	1	0	0	0%	0%	0%
Lätta lastbilar totalt	494 121	108 219	44 425	98%	97%	97%

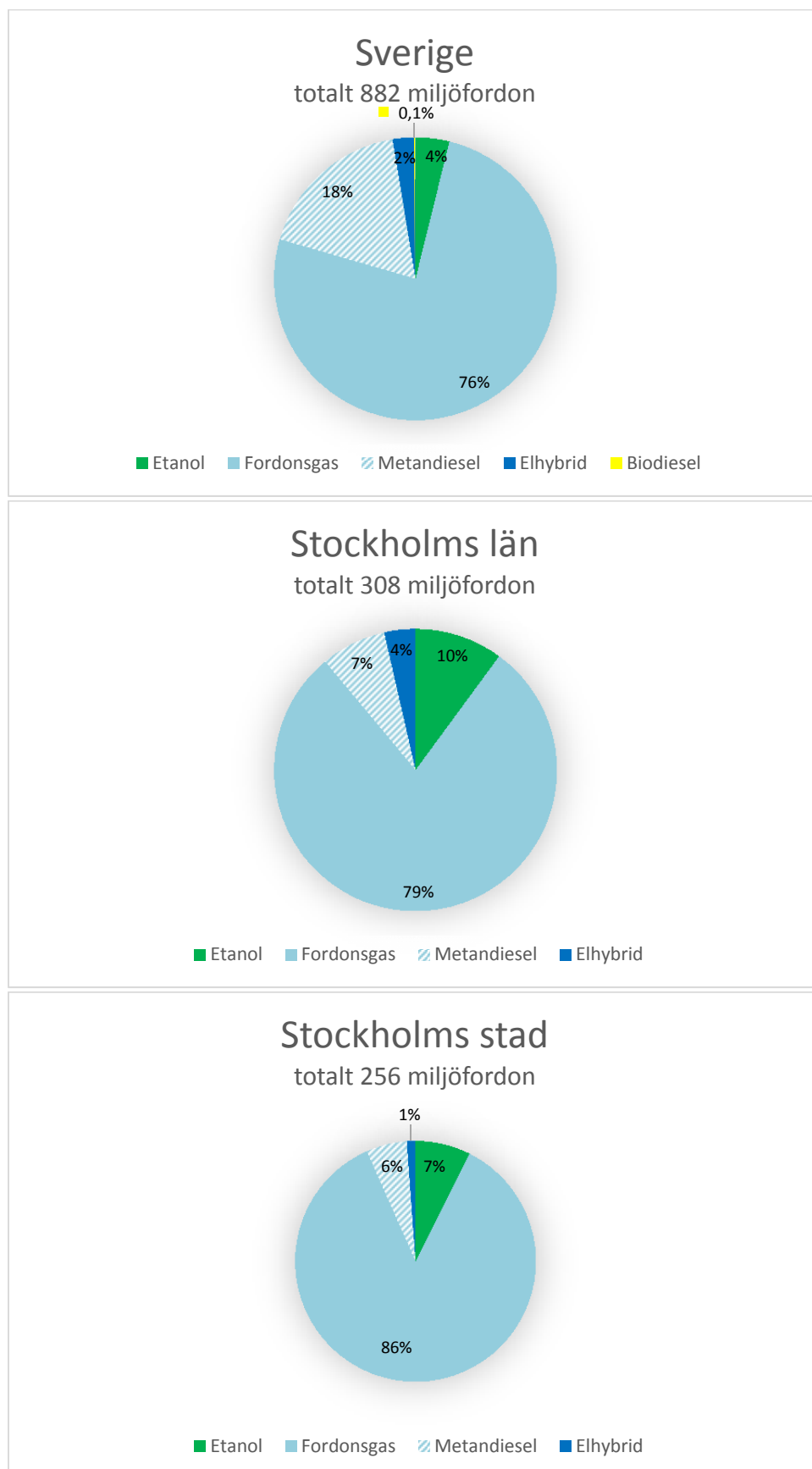
Tabell 16; Lätta lastbilar (≤3,5 ton) i trafik 2014 per drivmedel

3.3.2 Tunga lastbilar i trafik

I Figur 29 och 30 samt Tabell 18 nedan redovisas antalet tunga lastbilar (>3,5 ton) i trafik i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad vid årsskiftet 2014/2015 – enligt Stockholms stads egen definition, då statens miljöfordonsdefinition inte omfattar tunga lastbilar.



Figur 26; Tunga lastbilar (>3,5 ton) i trafik 2014 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon – enligt Stockholms stads egen definition



Figur 27; Miljöklassade tunga lastbilar (>3,5 ton) i trafik 2014 per drivmedel – enligt Stockholms stads egen definition

Det totala antalet tunga lastbilar i trafik i Sverige ökar för första gången på tre år. Jämfört med 2013 är nettoökningen av antal lastbilar 5000 i Sverige, dvs ca 7 % ökning. I länet var ökningen 10 % och Stockholms stad 8 %. Nyregistreringen har legat ungefär konstant de senaste tre åren, men avyttrandet 2014 ligger betydligt lägre år 2014. En möjlig förklaring till ökningen kan vara att svenska åkerier nu har repat sig efter krisen 2008 åter har börjat investera igen.

Antalet miljöfordon ökade också i såväl Sverige som Stockholms län och Stockholms stad. Ökningen från 2013 är relativt stor – 11 procentenheter i Sverige, 14 procentenheter i Stockholms län och 19 procentenheter i Stockholms stad. Ökningen av miljölastbilar var större än ökningen av det totala antalet lastbilar, varför andelen miljölastbilar ökat något.

Den stora majoriteten av de miljöklassade tunga lastbilarna går på fordonsgas och resterande del av den miljöklassade lastbilsflottan består av ett mindre antal lastbilar drivna på etanol samt lastbilar med elhybridrift.

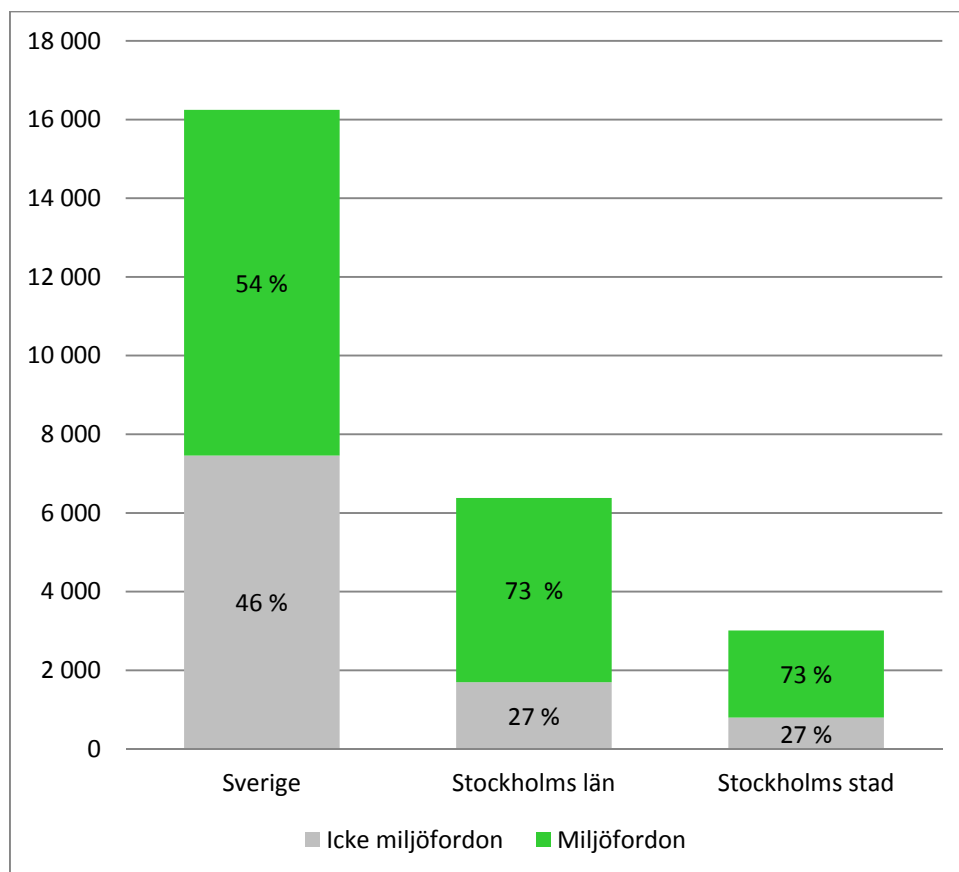
Ett fordon i landet är registrerat med drivmedlet biodiesel.

Drivmedel	Antal Sverige	Antal Stockholms län	Antal Stockholms stad	Andel Sverige	Andel Stockholms län	Andel Stockholms stad
Miljöfordon						
Fordonsgas	826	266	234	1%	2%	4%
--varav metandiesel	158	23	14	0,2%	0,2%	0,3%
Etanol	34	31	19	0,04%	0,2%	0,4%
Elhybrid	22	11	3	0,03%	0,09%	0,06%
Biodiesel	1	0	0	0,001%	0%	0%
Miljöfordon totalt	882	308	256	1%	2%	5%
Icke miljöfordon						
Bensin	1126	183	58	1%	1%	1%
Diesel	77525	12121	4969	97%	96%	94%
Övrigt	10	1	0	0,01%	0,01%	0%
Icke miljöfordon totalt	78 651	12 304	5 027	99%	98%	95%
Tunga lastbilar totalt	79 533	12 612	5 283	100%	100%	100%

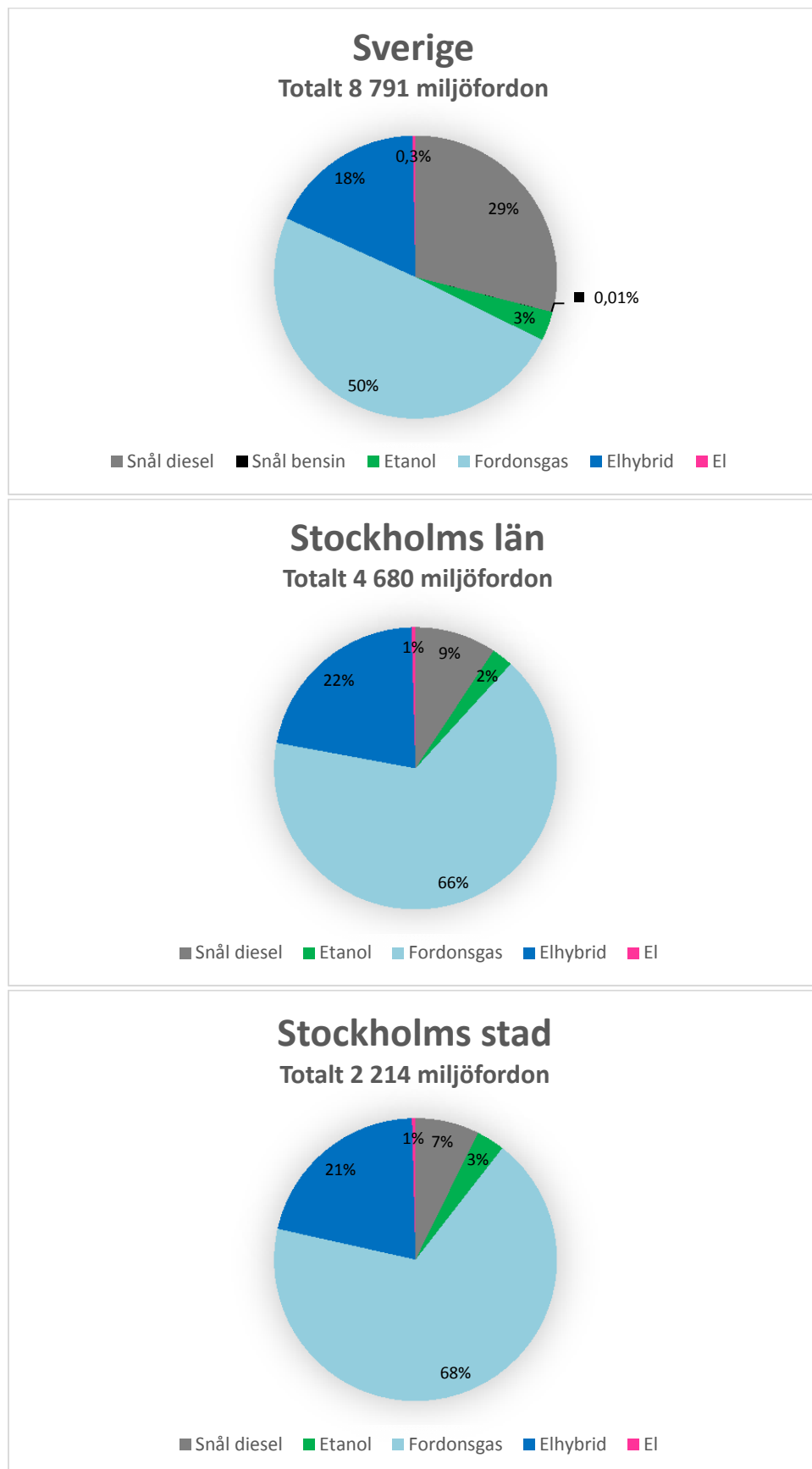
Tabell 17; Tunga lastbilar (>3,5 ton) i trafik 2014 per drivmedel – enligt Stockholms stads egen definition

3.4 Taxi

I Figur 31 och 32 samt Tabell 19 nedan redovisas antalet taxi i trafik i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad vid årsskiftet 2014/2015 – enligt synsättet en gång miljöbil alltid miljöbil.



Figur 28; Taxibilar (personbilar) i trafik 2014 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon



Figur 29; Miljöklassade taxibilar (personbilar) i trafik 2014 per drivmedel

I Sverige ökade det totala antalet miljöklassade taxibilar med ca 450 fordon sedan 2013. Däremot minskade andelen miljöfordon av det totala antalet bilar med 4 %-enheter. Samma trend gäller för Stockholms län och stad, där minskade andelen miljöfordon av det totala antalet bilar med 5 respektive 8 %-enheter. Taxiflottan i Stockholms stad och län består precis som 2013 av en avsevärt större andel miljöfordon jämfört med Sverige i sin helhet, vanligast är gasfordon.

Drivmedel	Antal Sverige	Antal Stockholms län	Antal Stockholms stad	Andel Sverige	Andel Stockholms län	Andel Stockholms stad
Miljöfordon enligt nya definitionen (reg. från och med 2013-01-01)						
Fordonsgas	4 344	3 096	1 505	27%	49%	50%
Etanol	294	115	72	2%	2%	2%
El	30	22	9	0,2%	0,3%	0,3%
Elhybrid	1 569	1 012	467	10%	16%	15%
Snål bensin	1	0	0	0,01%	0%	0%
Snål diesel	2 548	435	161	16%	7%	5%
Miljöfordon totalt	8 786	4 680	2 214	54%	73%	73%
Icke miljöfordon						
Fordonsgas	171	50	24	1%	1%	1%
Etanol	16	6	3	0,1%	0,1%	0,1%
El	1	1	0	0,01%	0,02%	0%
Elhybrid	17	11	7	0,1%	0,2%	0,2%
Bensin	320	97	59	2%	2%	2%
Diesel	6 937	1 534	706	43%	24%	23%
Icke miljöfordon totalt	7 462	1 699	799	46%	27%	27%
Taxi totalt	16 248	6 379	3 013	100%	100%	100%

Tabell 18; Taxi (personbilar) i trafik 2014 per drivmedel

3.5 Miljöfordon inom Stockholms stads förvaltningar och bolag

I stadens egen fordonflotta räknar Stockholms stad miljöbilar utifrån synsättet *en gång miljöbil alltid miljöbil*.

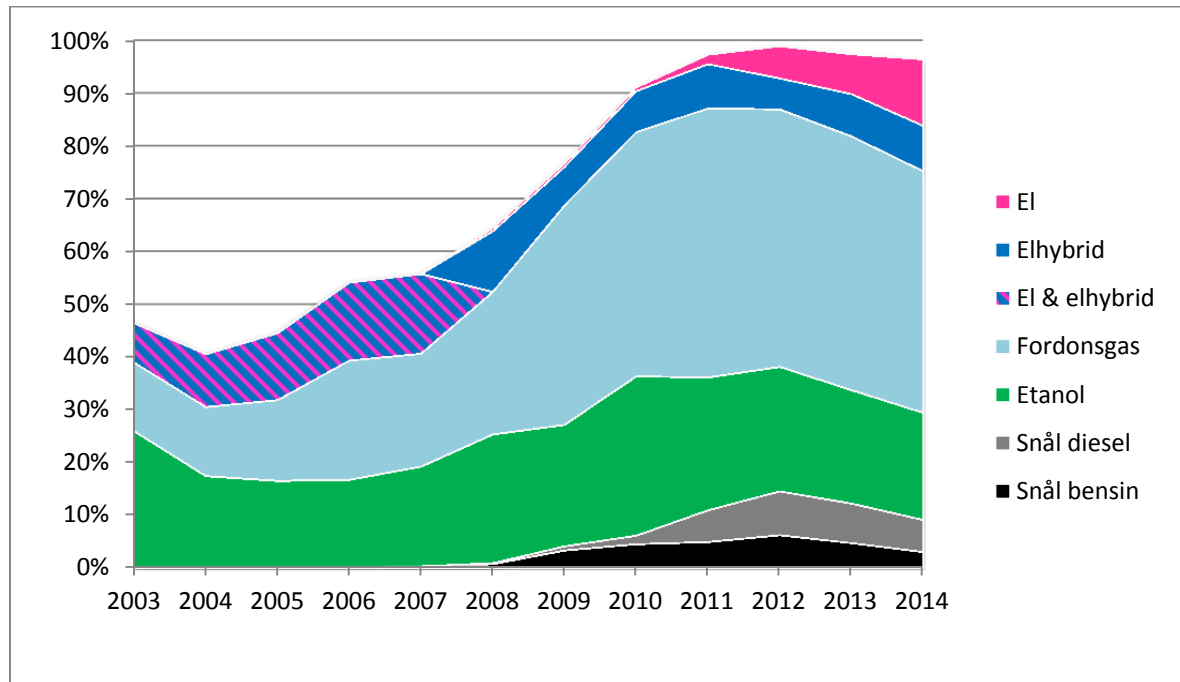
Vid årsskiftet 2014/2015 hade Stockholms stad andelen 97 % miljöfordon i den egen fordonflotta (specialfordon och uttryckningsfordon borträknade). Det betyder att Stockholms stad är väldigt nära att uppfylla målet om 100 % miljöfordon 2015.

Åren 2012 till 2014 har andelen minskat från 99 % och 97 %. Orsaken till sänkningen av miljöfordonsandelen förklaras främst av ett för dåligt utbud på transportfordonssidan, och att staden köpt in ett antal gaslastbilar, som inte uppfyllde miljöbilsdefinitionen.

57 % av bilarna i flottan uppfyller kraven för den nya definitionen.

Nästan hälften av bilarna är gasbilar. Näst vanligaste miljöbilen i Stockholms stads tjänst (1 av 5) går på etanol.

Vid årsskiftet 2014/2015 fanns 78 elbilar och 18 laddhybrider i Stockholms stads verksamheter, vilka tillsammans utgjorde 13 % av den totala fordonsflottan.



Figur 30; Andel miljöfordon bland bilar ägda eller leaseade av Stockholms stads förvaltningar och bolag 2003-2014³

³ <http://miljobarometern.stockholm.se/key.asp?mo=7&dm=3&nt=7>

4 Drivmedel

4.1 Leverans av drivmedel till vägtrafiken i Stockholms län

I följande kapitel redovisas försäljning av drivmedel till Stockholms län åren 2004 till 2014. Försäljningen avser bara den del som används till vägtrafik och drivmedel som används till arbetsmaskiner är således exkluderat. Uppgifterna presenteras i volymenheter (m³) samt energiinnehåll (TJ) för respektive drivmedelstyp. Dataunderlaget till detta kapitel kommer till största del från Sveriges officiella statistik rörande drivmedel men det har även kompletterats med data från fyra drivmedelsbolag som står för ca 90 % av diesel- och bensinleveranserna i Stockholms län (OKQ8, Preem, Statoil och Stl). För mer detaljerad information om källor och bearbetning av data, se avsnitt 5.3.

I Tabell 19 nedan redovisas levererade volymer drivmedel till Stockholms län under perioden 2004 till 2014. Notera att volymen bensin och diesel i tabellen inkluderar låginblandning av etanol respektive RME och HVO.

Drivmedel	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Bensin ¹	960 300	917 500	941 400	928 800	854 300	790 700	832 200	755 300	605 500	583 700	559 100
Bensin i E85 och tändförbättrare i ED95	847	1 173	4 853	5 438	11 180	9 290	9 286	9 485	6 900	8 465	5 624
Diesel exkl. arbetsmaskiner ²	394 800	403 200	426 804	477 708	522 546	512 232	525 588	634 452	547 092	576 240	561 573
Naturgas (1000 Nm ³)	0	0	410	320	984	3 000	4 495	8 830	15 859	15 264	13 402
Etanol i E5	32 131	32 885	33 106	44 783	42 310	39 535	41 610	37 765	30 275	29 185	27 955
Etanol i E85	782	3 046	22 406	24 328	56 800	46 000	44 800	43 142	28 050	37 200	21 950
Etanol i Etamax D ("E95")	13 478	12 080	17 089	21 756	21 980	22 278	26 220	35 558	37 050	36 100	33 250
Biogas (1000 Nm ³)	1 096	2 192	4 010	5 970	6 445	7 587	13 065	19 496	21 356	24 707	26 336
RME (B5) exkl arbetsmaskiner	0	0	**	16 072	25 205	25 612	26 279	31 723	27 355	28 812	28 079
RME (B100)	320	299	264	198	172	54	144	2 139	2 700	2 154	14 843
Vätgas (1000 Nm ³)	117	142	0	0	0	0	0	0	0	0	0
HVO i låginblandning	0	0	0	0	0	0	0	8 181	26 531	93 603	154 634
100 % HVO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	942
Flytande drivmedel	1 402 658	1 370 183	1 445 922	1 519 083	1 534 493	1 445 701	1 506 127	1 557 745	1 311 453	1 395 459	1 384 703
Gasformiga drivmedel	1 213	2 334	4 420	6 290	7 429	10 587	17 560	28 326	37 215	39 971	39 738

¹ Inklusive ca 5 % etanol. ² Inklusive RME och HVO (Ca 30 % i Stockholms län 2014). ** Uppgift saknas.

Tabell 19; Levererad volym fordonsdrivmedel till Stockholms län år 2004-2014 [m³]

Bensinvolymen minskade med 4,2 % och dieselvolymin minskade med 2,5 % från 2013 till 2014. Leveransen av bensin i länet fortsatte därmed den minskning som startade 2010 och dieselleveranserna minskade även de, fast där syns inte någon tydlig uppåt- eller nedåtgående trend. Även i riket minskade bensinleveranserna (-3,8 %) men dieselleveranserna ökade (+2,6 %).

Genomsnittlig volymandel inblandad HVO i diesel ökade från 20 % år 2013 till 24 % år 2014. 2014 års andel har beräknats på ett annorlunda sätt jämfört med för 2013 och tidigare genom att andelen inblandning uppskattats separat för vägtrafik och arbetsmaskiner. Metodiken, och hur den skiljer sig från tidigare år, finns beskriven i avsnitt 5.3.1. Räknar man enligt det gamla sättet fås en inblandning av HVO på 23 %.

Levererad mängd biogas i länet fortsatte att öka och under 2014 var ökningen 6,6 % jämfört med föregående år. Andelen biogas av den totala volymen fordonsgas i Stockholms län var 66 % vilket är nära motsvarande andel för riket, som ligger på 63 %.

Leveranserna av E85 i länet minskade med 41 % och leveranserna av Etamax D (ED95) minskade med 7,9 %. Leveranserna av ren RME (B100) ökade kraftigt under 2014, från 2154 m³ till 14 843 m³. Den kraftiga ökningen beror på att priset för RME var väldigt fördelaktigt jämfört med dieselpriset under 2014.

Sett till energiinnehåll stod HVO-inblandningen för 11,2 % av den totala levererade drivmedelsmängden i Stockholms län 2014 – en ökning med 3,7 procentenheter sedan 2013.

Drivmedel	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Bensin (E0)*	30 603	29 201	30 052	29 407	27 325	25 103	26 410	24 143	19 340	18 682	17 842
Diesel exkl. arb.maskiner (B0)	14 161	14 462	15 309	17 011	17 603	17 528	17 985	21 058	17 497	16 198	14 261
Naturgas	0	0	16	13	39	119	179	351	631	607	533
Etanol i E5	682	698	703	951	899	840	884	802	643	620	594
Etanol i E85	17	65	476	517	1 206	977	952	916	596	790	466
Etanol i Etamax D (ED95)	286	257	363	462	467	473	557	755	787	767	706
Biogas	38	77	140	208	225	265	456	681	746	863	920
RME i B5 exkl. arb. maskiner	0	0	**	531	832	845	867	1 047	903	951	927
RME i B100	11	10	9	7	6	2	5	71	89	71	490
Vätgas	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
HVO i låginblandning	0	0	0	0	0	0	0	278	902	3 181	4 624
100 % HVO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32
Totalt	45 799	44 772	47 068	49 107	48 602	46 152	48 295	50 103	42 133	42 730	41 395
Summa fossila drivmedel	44 764	43 663	45 377	46 431	44 967	42 750	44 574	45 553	37 467	35 487	32 636
Summa förnybara drivmedel	1 035	1 109	1 691	2 676	3 635	3 402	3 721	4 550	4 665	7 242	8 759
Andel förnybart:	2,2%	2,4%	3,5%	5,3%	7,3%	7,1%	7,5%	9,1%	11,1%	16,9%	21,2%

* Inkluderar bensin i E85 och tändförbättrare i ED95

** Uppgift saknas

Tabell 20; Energiinnehåll i levererad mängd drivmedel till Stockholms län 2004-2014 [TJ]

I Tabell 20 ovan redovisas det levererade drivmedlets energiinnehåll för perioden 2004 till 2014, samt andel förnybar energi. Andelen energiinnehåll per levererat drivmedel för perioden presenteras i Tabell 21. Tabell 20 och Tabell 21 baseras på uppgifter om levererad volym drivmedel presenterat i Tabell 19 med en justering för den förnybara andelen i låginblandad bensin och diesel vilket innebär att låginblandade komponenter exkluderats från bensin och diesel. Således presenteras bensin och diesel i tabell 20 och Tabell 21 som EO respektive BO vilket inte är fallet i Tabell 19.

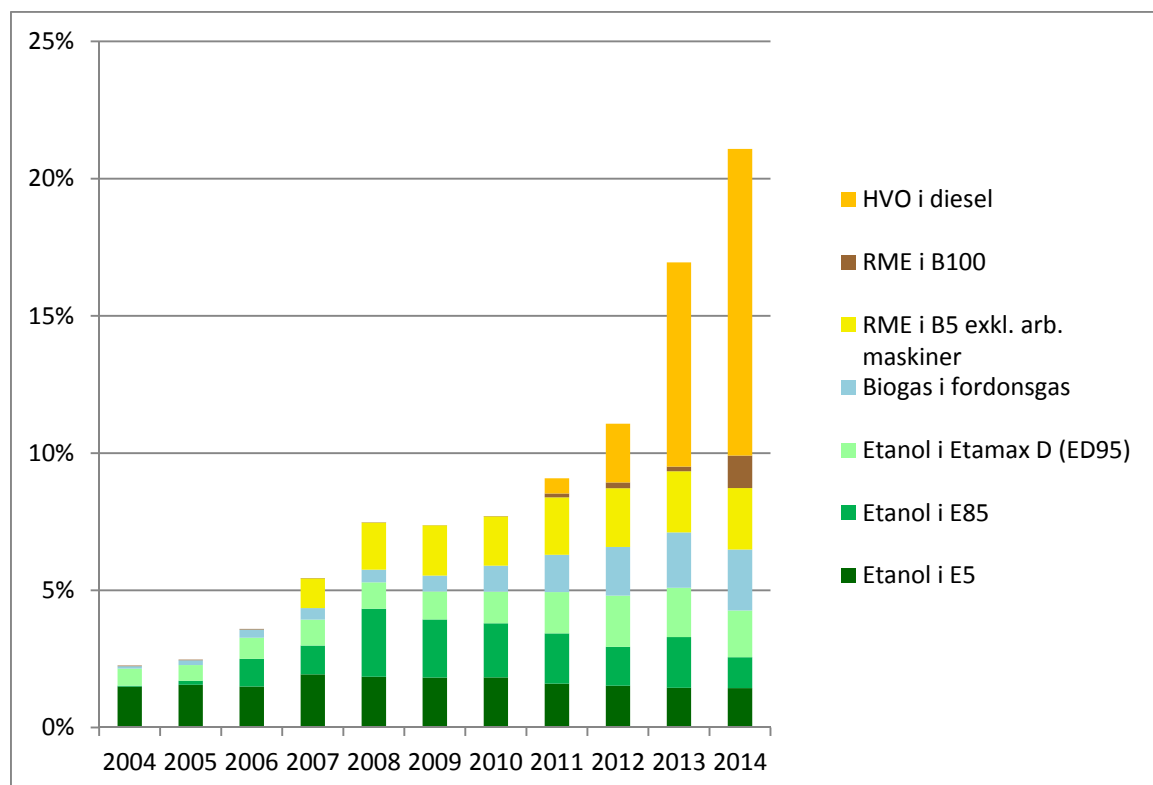
Drivmedel	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Bensin (E0)*	66,8%	65,2%	63,8%	59,9%	56,2%	54,4%	54,7%	48,2%	45,9%	43,7%	43,1%
Diesel exkl. arb.maskiner (B0)	30,9%	32,3%	32,5%	34,6%	36,2%	38,0%	37,2%	42,0%	41,5%	37,9%	34,5%
Naturgas	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,3%	0,4%	0,7%	1,5%	1,4%	1,3%
Etanol i E5	1,5%	1,6%	1,5%	1,9%	1,8%	1,8%	1,8%	1,6%	1,5%	1,5%	1,4%
Etanol i E85	0,0%	0,1%	1,0%	1,1%	2,5%	2,1%	2,0%	1,8%	1,4%	1,8%	1,1%
Etanol i Etamax D (ED95)	0,6%	0,6%	0,8%	0,9%	1,0%	1,0%	1,2%	1,5%	1,9%	1,8%	1,7%
Biogas i fordonsgas	0,1%	0,2%	0,3%	0,4%	0,5%	0,6%	0,9%	1,4%	1,8%	2,0%	2,2%
RME i B5 exkl. arb. maskiner	0,0%	0,0%	**	1,1%	1,7%	1,8%	1,8%	2,1%	2,1%	2,2%	2,2%
RME i B100	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	0,2%	1,2%
Vätgas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0%
HVO i diesel	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	2,1%	7,4%	11,2%
100 % HVO											0,1%
Totalt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

* Inkluderar bensin i E85 och tändförbättrare i ED95

** Uppgift saknas

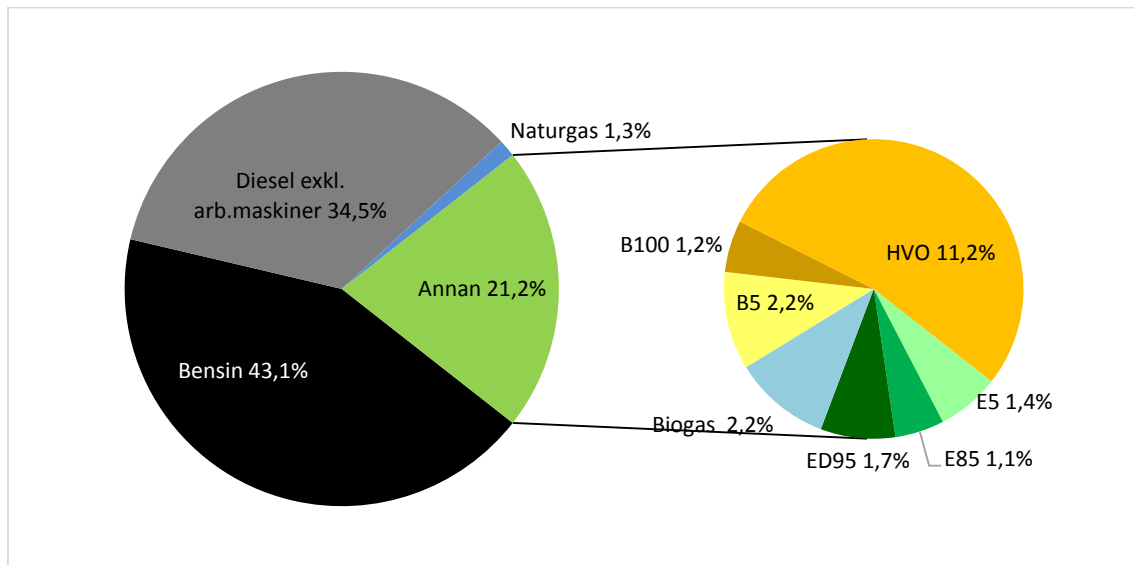
Tabell 21; Drivmedelsandel av leveranserna till Stockholms län 2004-2014 [energi-%]

De förnybara drivmedlens andel illustreras i Figur 31 nedan.



Figur 31; Andelen förnybara drivmedel av de totala leveranserna till Stockholms län 2004-2014 [energi-%]

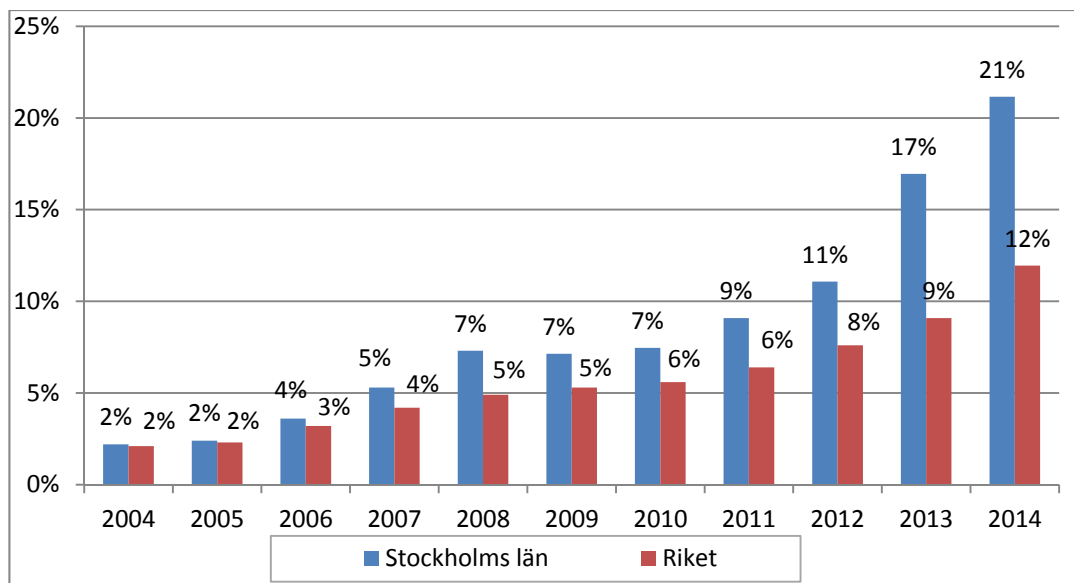
Förhållandet mellan olika drivmedels energiinnehåll som såldes i Stockholms län under 2014 illustreras i Figur 32 nedan.



Figur 32; Drivmedelsandelar i energiprocent av leveranser till Stockholms län år 2014

Andelen energi från förnybara drivmedel jämfört med totalt levererade drivmedel fortsatte att öka i både riket och Stockholms län 2014. Andelen förnybara var i länet 21 % och i riket 12 %. Ökningen i länet på 4 procentenheter är kraftigare än i övriga landet där ökningen stannade på 3 procentenheter. Utvecklingen från 2004 till 2014 illustreras i Figur 33 nedan.

Av de förnybara drivmedlen stod HVO för den största andelen på 11,2 % vilket är en kraftig ökning jämfört med tidigare år (7,4 % år 2013). Efter HVO kommer etanol (från ED95, E85 och E5) på en andraplats med 4,2 %. Av de olika drivmedelsblandningar som etanol ingår i utgör etanol i form av ED95 den största delen, följt av E5 och E85. Övriga förnybara drivmedel (Biogas, B5 och B100) stod tillsammans för 5,6 %.



Figur 33; Andel förnybara drivmedel av levererade drivmedel till Stockholms län respektive riket år 2004-2014 [energi-%]

I princip all bensin som säljs inom länet är låginblandad liksom all diesel som säljs vid drivmedelsstationer. Däremot säljs en del bulkdiesel utan förnybara komponenter. Sammantaget beräknas att 96 % av den diesel som används till vägtrafiken i länet säljs som låginblandad diesel, dvs. innehåller förnybara komponenter. Andelen förnybar inblandning i den totala mängden såld diesel (både låginblandad och ren) till vägtrafiken 2014 var 29,4 %.

Andelen förnybar inblandning i den låginblandade bensinen och dieseln till trafiken år 2014 framgår av Tabell 22 och 23 nedan och uppgick till 4,9 respektive 30,5 procent. Andelen låginblandat förnybart drivmedel i diesel ökade markant, från 25,2 % 2013 till 30,5 % 2014. Uppgifterna baseras på data från de fyra största drivmedelsbolagen och inkluderar både stationsförsäljning och bulkförsäljning och dessutom volymer som används i arbetsmaskiner. Detta gör att mängden drivmedel i dessa tabeller skiljer sig mot tabellerna ovan vilka visar totala volymer för länet exklusive det som används i arbetsmaskiner. För en mer detaljerad förklaring, se metodavsnittet.

	Såld mängd bensin med låginblandat förnybart drivmedel	Låginblandat förnybart drivmedel (Etanol)	Andel förnybart drivmedel i låginblandad bensin
Stockholms län ¹	521 384	25 712	4,9 %
Riket	3 455 755	172 788	5,0 %

¹ Volym som rapporterats av OKQ8, Preem, Statoil och St1. I siffran ingår all försäljning d.v.s. inklusive bulkförsäljning.

Tabell 22; Förnybar andel i låginblandad bensin i Stockholms län och riket år 2014 [m³]

	Såld mängd diesel med låginblandat förnybart drivmedel	Låginblandat förnybart drivmedel (FAME & HVO)	Andel förnybart drivmedel i låginblandad diesel
Stockholms län ¹	475 318	145 068	30,5 %
Riket	4 685 766	695 000	14,8 %

¹ Volym som rapporterats av OKQ8, Preem, Statoil och St1. I siffran ingår all försäljning d.v.s. inklusive bulkförsäljning samt det som används i arbetsmaskiner.

Tabell 23; Förnybar andel i låginblandad diesel i Stockholms län och riket år 2014 [m³]. Siffrorna är inte justerade

Av andelen på 30,5 % förnybart drivmedel i låginblandad diesel i Stockholms län står RME för 5,4 % och HVO för 25,1 %.

4.2 Antal tankställen

För att öka andelen förnybara drivmedel är tillgängligheten på tankställen som tillhandahåller denna typ av drivmedel en viktig förutsättning. De drivmedelsbolag som har tillfrågats om försäljning av drivmedel inom länet har även rapporterat hur många tankställen de har i Stockholms län.

Användandet av denna metod medför att uppgifterna inte fullt ut ger en helt sann bild av antalet tankställen i länet, då det även finns några mindre drivmedelsbolag med ett mindre antal tankställen. Då uppgifterna beskriver situationen angående publika

tankstationer, där leverans sker till allmänheten, inkluderas inte sjöstationer och icke-publika fordonsgasstationer.⁴

Antalet tankställen	Fossilt bränsle	E85	RME	Fordonsgas	Laddstolpar
Stockholms län	297	251	8	24	6
Riket	2716	1808	34	150	ingen uppgift

Tabell 24; Antal tankställen vid årsskiftet 2014/2015 i Stockholms län enligt uppgifter från drivmedelsbolag och statistik från SPBI

I Tabell 24 presenteras antal tankställen som vid årsskiftet tillhandahöll olika typer av drivmedel. Antalet stationer som säljer fossilt drivmedel minskade något, från 315 tankställen 2013 till 297 tankställen 2014. Vid årsskiftet 2013/2014 fanns 8 tankställen i länet som sålde RME, ett mindre än föregående år. Antalet tankställen som säljer E85 ökade. Det blev en ökning från 228 st till 251 st. Antalet tankställen som sålde fordonsgas ökade något under 2014 (från 20 till 24).

⁴ Enligt Energigas Sveriges statistik fanns 63 icke-publika fordonsgasstationer i landet i slutet av 2014. (<http://www.gasbilen.se/Att-tank-a-pa-miljon/Fordonsgas-i-siffror/TankstallenUtveckling>)

5 Definitioner och metoder

Detta kapitel beskriver definitioner och tillvägagångssätt för sammanställningen av fordonsstatistiken i rapporten.

5.1 Fordon

I maj 2007 beslöt kommunfullmäktige i Stockholms kommun att gå över till samma miljöbilsdefinition som statliga myndigheter använder för personbilar (SFS 2006:1572 – som senare efterföljdes av ett antal ändringar varav den senaste var SFS 2009:1) – en definition där miljöbil avses som en personbil som uppfyller kraven för befrielse från fordonsskatt enligt Vägtrafikskattelagen (SFS 2006:22) 11 a §. Samtidigt antogs en lokal miljöbilsdefinition även för lätta transportfordon och minibussar som omfattade etanol-, gas-, elhybrid- och elfordon. En uppdatering av miljökraven på lätta lastbilar började gälla i februari 2010, då man även inkluderade bensin- och dieselfordon vars koldioxidutsläpp inte överstiger 120 g/km. Den 1 januari 2013 ikraftträdde Ändring 2012:761 i Vägtrafikskattelagen. Denna ändring innebar att definitionen för vad som avses med miljöbil ändrades – utsläppskraven skärptes men kom även att baseras på fordonets vikt. Denna definition omfattar både personbilar och lätta lastbilar. Hur definitionen ser ut i den nya definitionen beskrivs för respektive fordonstyp i kapitlet nedan.

I denna rapport benämns för enkelhetens skull följande benämningar för de olika definitionerna:

Miljöbil enligt den gamla definitionen: Miljöbil enligt definitionen för skattebefrielse i Vägtrafikskattelagen 2006:22 11 a § lydelse före 2013-01-01. I denna rapport avser detta endast personbilar som nyregistrerats före 2013-01-01.

När det gäller lätta lastbilar används den lokala miljöbilsdefinition som används i Stockholms stad för att identifiera miljöfordon registrerade före 2013-01-01.

Miljöbil enligt den nya definitionen: Miljöbil enligt definitionen för skattebefrielse i Vägtrafikskattelagen 2006:22 11 a § lydelse efter 2013-01-01. Omfattar både personbilar och lätta lastbilar.

SCB anlätades för att ta fram statistiskt underlag till denna årsrapport utifrån vägtrafikregistret. Vägtrafikregistret baseras på uppgifter som fordonssäljare rapporterar in till Transportstyrelsen, vilket innebär att innehåll och kvalitet i registret är beroende av samtliga säljares enskilt inrapporterade värden. Det statistiska underlaget bearbetades sedan vidare av IVL och Miljöinfo AB.

Nedan beskrivs hur miljöfordonsstatistik har tagits fram till denna rapport.

5.1.1 Nyregistrerade fordon och fordon i trafik

Följande kriterier använts för att sortera ut nyregistrerade fordon respektive fordon i trafik:

Nyregistrerade fordon: Fordon som vid uttaget från vägtrafikregistret hade ett registreringsdatum mellan 2014-01-01 och 2014-12-31. För att fånga samtliga fordon som nyregistrerats under året inkluderades även fordon som i registret markerats som

avställda, vilket gör att även säsongsavställda fordon innefattas samt fordon som registrerats och sedan avställt av återförsäljare i väntan på försäljning.

Fordon i trafik: De fordon i vägtrafikregistret som vid SCBs avläsning 2014-12-31 hade markeringen "ITRAFIK". Detta innefattar alla fordon som är registrerade senast 2014-12-31 och ej är avställda. (Fordon registrerade före 2005-01-01 har inte räknats som miljöfordon, eftersom Stockholms stads miljöbilsdefinition började gälla samtidigt som den nationella miljöbilsdefinitionen trädde i kraft 2005-01-01.

5.1.2 Beteckningar och klassningar i vägtrafikregistret

Miljöbilsmarkering

Transportstyrelsen använder sedan 2008 en miljöbilsmarkering i vägtrafikregistret för att markera vilka fordon som undantas fordonsskatt. Taggningen MB2007 används i registret för att identifiera dessa fordon, för personbilar som är registrerade före 2013-01-01. För att få taggningen MB2007 krävs det att kriterierna för undantag av fordonsskatt för miljöbilar, som finns i 2 kap. 11 a § i Vägtrafikskattelagen (2006:227), uppfylls. För fordon som är registrerade efter 2013-01-01 och som uppfyller kriterierna i nyss nämnda lagrum, men med den lydelse som gäller från och med 2013, ges taggningen MB2013 i vägtrafikregistret. Hur miljöbilsmarkeringen använts för att ta fram statistikunderlaget till denna rapport beskrivs i kapitel 4.1.3 – 4.1.5.

Utsläppsklass och miljöklass

Systemet för miljöklassning av fordon genomgick under 2011 ett skifte, då den tidigare miljöklassmärkningen ersattes av utsläppsklassmärkning. Utsläppsklass EURO5 (som motsvarar miljöklass 2008 i Sverige) tillämpas vid registrering och försäljning av nya bilar från 1 maj 2011 och ersätter från och med dess tidigare miljöklassning i vägtrafikregistret. Därför har kriterier för utsläppsklass och miljöklass används parallellt för att ta fram statistikunderlaget till denna rapport. På vilket sätt beskrivs i kapitel 4.1.3 – 4.1.5.

5.1.3 Miljöfordonskriterier lätta fordon – "en gång miljöbil alltid miljöbil"

För att sortera ut miljöfordon har i första hand sökning på klassningen "MB2007" och "MB2013" i vägtrafikregistret gjorts. Då denna typ av klassning varit bristfällig i vägtrafikregistret tidigare och inte täckt in alla fordon som varit klassade som miljöfordon (Klassningen "MB2007" saknades på en del fordon i vägtrafikregistret som uppfyllt den tidigare miljöbilsdefinitionen) har SCB även sökt ut miljöfordon utifrån de kriterier som anges för skattebefrielse i Vägtrafikskattelagen.

Kriterierna baseras framförallt på vilket drivmedel fordonet kan framdrivas med, bränsleförbrukning, utsläppsklass, koldioxidutsläpp och tjänstevikt.

Dataunderlaget som levererats av SCB består av utdrag från fordonsregistret. Följande uppgifter (fält) har tagits med från registret.

Lätta fordon: Drivmedel1, Drivmedel2, Miljöklass, Utsläppsklass, Ägare, Leasing

Tunga fordon: Drivmedel1, Drivmedel2

Dessutom har fler utsökningar gjorts utifrån ovan nämnda kriterier för skattebefrielse, för att fånga upp alla miljöbilar. Sökningarna beror av fordonstyp och beskrivs nedan.

Personbilar

Miljöbilsklassade personbilar har valts ut med hjälp av kriterierna som beskrivs nedan.

Bensin

För att en bensinbil ska räknas som miljöfordon måste den uppfylla något av kraven:

- klassad som "MB2007" eller "MB2013"
- första registreringsdatum senast 2012-12-31 samt koldioxidutsläpp maximalt 120 g/km och dessutom miljöklass 2005 alternativt Euro 4 eller senare

Diesel

För att en diesebil ska räknas som miljöfordon måste den uppfylla något av kraven:

- klassad som "MB2007" eller "MB2013"
- första registreringsdatum senast 2012-12-31 samt koldioxidutsläpp maximalt 120 g/km samt miljöklass 2005PM alternativt Euro 5 eller senare

El

För att en elbil ska räknas som miljöfordon måste högsta tillåtna förbrukning vara lika med eller lägre än 37kWh per 100 km. Men då inrapporteringen av elförbrukningsuppgifter till vägtrafikregistret för elbilar och laddhybrider är kraftigt bristfällig har inte detta krav följts upp. Istället har alla fordon med el som bränsle 1 antagits uppfylla miljöbilskraven även om de ej är taggade med "MB2007" eller "MB2013". Detta antagande baseras på att det är troligt att alla dessa fordon uppfyller kravet 37 kWh per 100 km men att taggningen i registret inte är komplett.

Ett undantag från ovanstående är de fordon som är märkta med miljöklass "Klass 1", "Klass 2" eller "Okänd. I de fall då det totala antalet fordon märkta med något av ovanstående skiljer sig från antalet fordon med samma märkning men som dessutom är märkta med "MB2007" och/eller "MB2013" så anges differensen som sannolika miljöfordon, men att det inte helt säkert går att avgöra om de uppfyller miljöbilskriterierna. De flesta av dessa fordon är troligen av en tidigare årsmodell än 2003 vilket innebär att de registrerats innan miljöklass "El" började användas i registret. Dessa fordon redovisas separat i rapporten.

Laddhybrider

För att en laddhybrid ska räknas som miljöfordon måste högsta tillåtna förbrukning vara lika med eller lägre än 37kWh per 100 km. Men då inrapporteringen av elförbrukningsuppgifter till vägtrafikregistret för elbilar och laddhybrider är kraftigt bristfällig har inte detta krav följts upp.

Antalet miljöfordon av de registrerade laddhybriderna har beräknats som summan av alla fordon taggade med "MB2007" och "MB2013".

Elhybrider

För att en elhybridbil ska räknas som miljöfordon måste den uppfylla något av kraven:

- klassad som "MB2007" eller "MB2013"

- första registreringsdatum senast 2012-12-31 samt koldioxidutsläpp maximalt 120 g/km samt miljöklass "hybrid" eller utsläppsklass "ELHYBRID"

Etanol

För att en etanolbil (fordon där antingen drivmedel 1 eller drivmedel 2 är angivet som etanol) ska räknas som miljöfordon måste den uppfylla något av kraven:

- klassad som "MB2007" eller "MB2013"
- första registreringsdatum senast 2012-12-31 samt drivmedelsförbrukning maximalt 9,2 liter bensin per 100 km, samt miljöklass "2005" eller utsläppsklass "Euro 4" eller högre.

När det gäller fordon märkta med miljöklass 2005 har endast de taggade med "MB2007" räknats som miljöbilar. Resten räknas som sannolika miljöbilar, men det är utifrån uppgifterna i registret ej möjligt att helt säkert avgöra ifall de uppfyller miljöbilskriterierna.

Fordonsgas

För att en gasbil (fordon där antingen drivmedel 1 eller drivmedel 2 är angivet som metan eller naturgas) ska räknas som miljöfordon måste den uppfylla något av kraven:

- klassad som "MB2007" eller "MB2013"
- första registreringsdatum senast 2012-12-31 samt drivmedelsförbrukning maximalt 9,7 m³ per 100 km, samt miljöklass "2005" /utsläppsklass "Euro 4" eller senare.

Taxibilar

Taxibilar ingår i personbilsstatistiken och har förutom det även särredovisats i egna tabeller.

Minibussar

Minibussar ingår i personbilsstatistiken och har inte särredovisats i egna tabeller.

Lätta lastbilar

Miljöbilsklassade lätta lastbilar har valts ut med hjälp av kriterierna som beskrivs nedan.

Bensin

För att en lätt lastbil med bränslet bensin ska räknas som miljöfordon måste den uppfylla något av kraven:

- klassad som "MB2013"
första registreringsdatum mellan 2010-02-01 och 2012-12-31 samt koldioxidutsläpp maximalt 120 g/km och dessutom miljöklass 2005 alternativt Euro 4 eller senare

Diesel

För att en lätt lastbil med bränslet diesel ska räknas som miljöfordon måste den uppfylla något av kraven:

- klassad som "MB2013"
- första registreringsdatum mellan 2010-02-01 och 2012-12-31 samt koldioxidutsläpp maximalt 120 g/km samt miljöklass 2005PM alternativt Euro 5 eller senare

El

För att en lätt lastbil som enbart drivs med el ska räknas som miljöfordon måste en uppfylla något av kraven:

- klassad som "MB2013"
- första registreringsdatum mellan 2005-01-01 och 2012-12-31 samt miljöklass "El" eller utsläppsklass "El".

Elhybrider

För att en lätt lastbil som drivs med bensin eller diesel samt el ska räknas som miljöfordon måste den uppfylla något av kraven:

- klassad som "MB2013"
- första registreringsdatum mellan 2005-01-01 och 2012-12-31 samt miljöklass "Hybrid" eller utsläppsklass "Elhybrid".

Etanol

För att en lätt lastbil med bränslet etanol ska räknas som miljöfordon måste den uppfylla något av kraven:

- klassad som "MB2013"
- första registreringsdatum mellan 2005-01-01 och 2012-12-31, drivmedlet etanol/E85 och miljöklass 2005 alternativt Euro 4 eller senare.

Fordonsgas

För att en lätt lastbil med bränslet fordonsgas ska räknas som miljöfordon måste den uppfylla något av kraven:

- klassad som "MB2013"

- första registreringsdatum mellan 2005-01-01 och 2012-12-31, drivmedlet fordonsgas/metan och miljöklass 2005 alternativt Euro 4 eller senare.

5.1.4 Miljöfordonskriterier tunga fordon – Stockholms stads egen definition

Tunga lastbilar

Lastbilar över 3,5 ton kan inte klassificeras som miljöfordon enligt statens definition. I denna rapport har därför Stockholms stads egen definition använts för att klassificera tunga lastbilar som miljöfordon: De fordon som helt eller delvis drivs av etanol, biodiesel, el eller fordonsgas.

Tunga lastbilar som drivs av metandiesel har särredovisats under kategorin fordonsgas.

Stockholms stads miljölastbilsdefinition har sedan i januari 2013 ett par ytterligare kriterier, jämfört med hur definitionen har sett ut vid framtagande av tidigare års årsrapporter. I praktiken innebär det dock, utifrån tillgängliga fordon 2014, att drivmedelskriteriet ensamt kan användas för utsortering även för 2014 års statistik.

Tunga Bussar

Tunga bussar kan inte klassificeras som miljöfordon enligt den nya definitionen. I denna rapport har därför Stockholms stads egen definition använts för att klassificera tunga bussar som miljöfordon: De fordon som helt eller delvis drivs av etanol, biodiesel, el eller fordonsgas.

5.2 Antal miljöbilsmoeller

Antalet miljöbilsmoeller för försäljning på den svenska marknaden som uppfyller den nya miljöbilsdefinitionen har för åren 2013 och framåt hämtats från statistik som publiceras av BIL Sweden (www.bilsweden.se).

För år före 2013 har antalet miljöbilsmoeller sammanställts utifrån data som levererats av Konsumentverket. Det är underlagsdata till deras tjänst Bilsvär (www.bilsvär.se) som använts och den bygger på uppgifter som generalagenter lämnar om bilmoeller.

5.3 Drivmedel

Drivmedelsdelen i denna rapport presenterar statistik på levererad volym av följande drivmedel för Stockholms län och Sverige:

- Bensin
- Diesel
- Etanol (E85, E5 och Etamax (ED95))
- RME (B5 och B100)
- Biogas
- Naturgas
- HVO (Hydrerade Vegetabiliska Oljor inblandad i diesel eller som 100% HVO)
- Vätgas

Statistik över levererad mängd drivmedel på läns- och riksnivå har till största del inhämtats från publikationen "Oljeleveranser – Kommunvis redovisning 2014"⁵ som produceras av SCB och som ges ut tillsammans med Energimyndigheten, som är statistikansvarig myndighet för drivmedel. Delar av rapporten baseras också på uppgifter lämnade från de fyra stora drivmedelsbolagen (OKQ8, Preem, St1, Statoil) som 2014 stod för 99,7 % respektive 99,8% av all försäljning av bensin- respektive diesel i Sverige⁶. Motsvarande siffror för länet har beräknats till 91 % respektive 88 % genom att jämföra bränsledata från drivmedelsbolagen med länsuppgifter från SCB.

I rapporten redovisas statistik från 2004 och framåt. Uppgifterna för leveranser av drivmedel från år 2004 till och med år 2013 kommer från Miljöförvaltningens tidigare årsrapporter över miljöfordon och alternativa drivmedel. I Tabell 28 nedan anges vilka statistiska källor som använts i denna rapport för olika typer av drivmedel i riket respektive länet från 2012.

Information	Riket	Länet
Bensin	SPBI	SCB/Energimyndigheten
Diesel	SPBI	SCB/Energimyndigheten
Etanol i E5	SPBI	SCB/Energimyndigheten
Etanol i E85	SCB/Energimyndigheten	
Etanol i Etamax D (ED95)	SEKAB (enda leverantör 2014)	
RME i B5	SCB/Energimyndigheten	
RME i B100	SCB	Drivmedelsbolag
Biogas, Nm3	SCB/Energimyndigheten	
Naturgas, Nm3	SCB/Energimyndigheten	
Vätgas	Används ej	Används ej
HVO	Används ej.	Drivmedelsbolag
Försäljningsställen	SPBI	Drivmedelsbolag
Värmevärden	Energimyndigheten	

Tabell 25; Statistiska källor som används för olika typer av drivmedel i riket respektive länet

⁵ [EN 13 SM 1501, korrigerad version](#)

⁶ [SPBI – Branschfakta 2015, s.15](#)

5.3.1 Inhämtning och beräkning av drivmedelsstatistik

I detta avsnitt beskrivs vilken metod som använts vid statistiksammanställningen för respektive typ av drivmedel. Data från drivmedelsbolagen gällande 2014 gavs på mer detaljerad nivå jämfört med för 2013 och tidigare. Detaljerna bestod av att bränslevolymerna var uppdelade i bränsle levererat till stationer samt bulkleveranser.

Bensin

Volymen levererad bensin har hämtats från "Oljeleveranser – Kommunvis redovisning 2014". I bensinvolymer ingår låginblandad etanol, som uppgår till ca 5 %. Etanolen exkluderas dock från bensinvolymer vid beräkning av energiinnehåll där etanolen endast beräknas separat. Detta sätt att räkna infördes i Årsrapporten för 2013 då även alla siffror från 2004 och framåt korrigerats för att siffrorna ska gå att jämföra på ett enkelt sätt. Vid beräkning av energiinnehåll i bensin så har bensin från E85 samt tändförbättrare från ED95 lagts till. Tändförbättraren i ED95 är egentligen inte bensin utan någon form av glykol men har ändå valts att redovisas tillsammans med bensinen. Statistik för riket har hämtats från SPBIs hemsida.

Bensin i E85 och tändförbättrare i ED95

Volymen bensin i E85 har valts att redovisas tillsammans med tändförbättraren i ED95 (som egentligen är en form av glykol). Bensinvolymer i E85 har räknats ut som 15% av den totala E85 volymen och volymen tändförbättraren i ED95 har räknats ut som 5% av den totala volymen ED95.

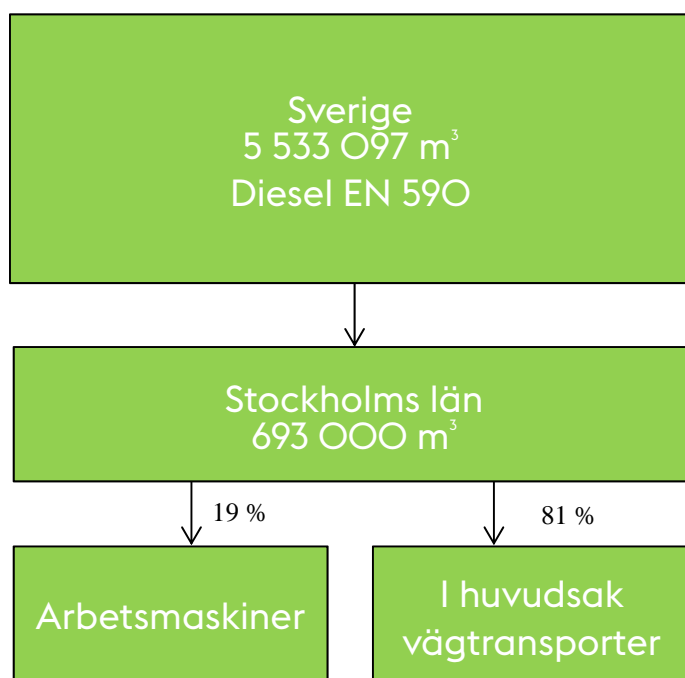
Diesel

Volymen levererad diesel har hämtats från "Oljeleveranser – Kommunvis redovisning 2014". Leveranserna av diesel har justerats för arbetsmaskiners användning av detta drivmedel. Denna användning har antagits vara 19 % och dieselmängderna i denna rapport har således reducerats med 19 %. Siffran baseras på en grov bedömning från Trafikverket⁷ vad gäller dieselvolym som används till arbetsmaskiner i riket. I Årsrapporterna för 2013 och tidigare användes 16 % vilket var en uppskattning för riksnivå 2008⁸. Statistik för Stockholm, samt senare statistik saknas varför 16 % fortfarande används för år före 2014. Se figur 34. Statistik för riket har hämtats från SPBIs hemsida.

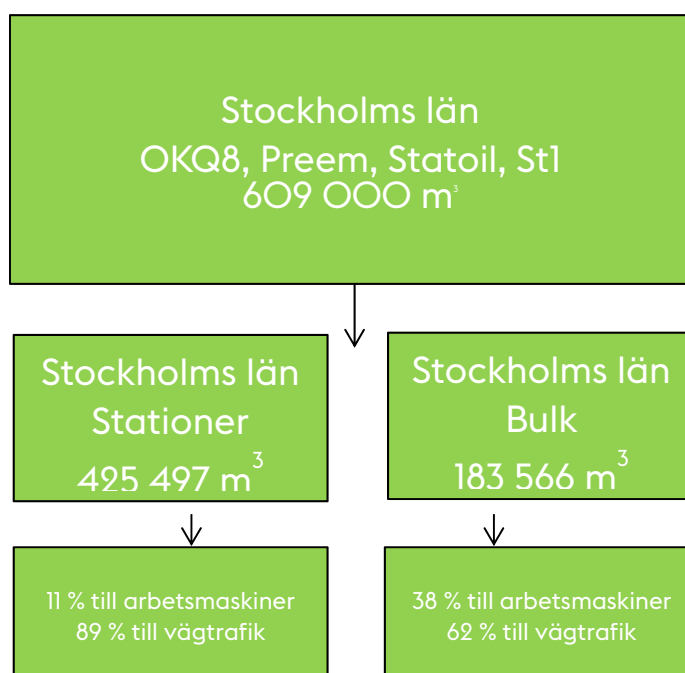
Till arbetsmaskiner används generellt bränsle med lägre inblandning av biodrivmedel (FAME och HVO), och de tankas ofta från bulk. I rapporten görs en uppskattning av hur detta påverkar andelen låginblandat biobränsle i den del av dieseln som säljs till vägtrafiken. I uppskattningen antas att 19 % av levererat dieselbränsle från de fyra bränslebolagen som statistik erhållits ifrån går till arbetsmaskiner. Vidare uppskattas att 60 % av bränslet till arbetsmaskiner tankas från bulk och 40 % från station. Räkneprincipen visualiseras i Figur 35. Detta sätt att räkna infördes först i Årsrapporten för 2014 eftersom 2014 var det första året för vilket levererade volymer uppdelade i station och bulk erhållits från drivmedelsbolagen.

⁷ Personlig kontakt med Magnus Lindgren, Trafikverket

⁸ Enligt SCBs statistiska meddelande EN 20 SM 0705, tablå E.



Figur 34; Dieselvolymer 2014. Diesel till vägtransporter respektive arbetsmaskiner.



Figur 35; Dieselvolymer 2014 Stockholms län (endast OKQ8, Preem, Statoil och St1). Fördelning mellan stationsleveranser och bulkleveranser enligt drivmedelsbolagen. Antagande om hur stor del som går till vägtrafik respektive arbetsmaskiner.

I dieselvolymer ingår låginblandade förnybara drivmedel i form av RME och HVO. Detta gäller dock inte vid beräkning av energiinnehåll. Där har de inblandade biodrivmedlen exkluderats och beräknas istället separat under respektive drivmedelstyp (B5 och HVO). Detta var nytt för 2013 års rapport och samma princip har använts i Årsrapporten 2014.

Siffrorna från 2004 och framåt korrigerats för att siffrorna ska gå att jämföra på ett enkelt sätt.

Etanol

Volymen levererad E5 har fått genom att multiplicera volymen levererad bensin med 5 %.

I rapporten "Oljeleveranser – Kommunvis redovisning 2014" redovisas E85 och ED95 gemensamt under benämningen etanol. För att särskilja hur mycket av respektive drivmedel som levererats har uppgifter från SEKAB, som var den enda leverantören av ED95 i Sverige 2014, inhämtats. Volymen etanol i ED95 är beräknad som 95 % av volymen ED95. SEKABs levererade volym etanol i ED95 har sedan subtraherats från den av SCB/Energimyndigheten rapporterade sammanlagda etanolvolymen, för att på så sätt få fram den levererade volymen E85.

RME

Volymen levererad RME i B5 har fått genom att multiplicera volymen levererad diesel med 5 %.

Volymen 100% RME har på riksnivå inhämtats från SCB (Leveranser av biodrivmedel) och på länsnivå har levererad volym 100% RME inhämtats från de fyra stora drivmedelsbolagen (OKQ8, Preem, St1, Statoil).

Fordonsgas

Volymen levererad biogas respektive naturgas har hämtats från "Oljeleveranser – Kommunvis redovisning 2014".

Vätgas levererades inte som fordonsbränsle i Sverige under 2014. Anledningen till att vätgas överhuvudtaget finns med i statistiken beror på att SL under 2004 och 2005 drev ett projekt med vätgasdrivna bränslecellsbusar med finansiering från EU-projektet CUTE. Efter CUTE-projektets slut blev det ingen fortsättning med vätgasbussarna.

HVO

Volymen levererad HVO har inhämtats från drivmedelsbolagen. Därefter har 19 % räknats bort till arbetsmaskiner, analogt med metod för diesel ovan. Eftersom de fyra drivmedelsbolagen från vilka statistik inhämtats står för ca 88 % av dieselleveranserna i länet har volymen låginblandad HVO räknats upp för att motsvara hela volymen i länet.

5.3.2 Energiomvandling

Andelen förnybar energi räknas i denna rapport som energin i förnybart bränsle dividerat med totalt energiinnehåll. I medlemsländernas rapportering till EU om hur långt landet har nått i förhållande till sitt biobränslemål redovisas energin i biodrivmedel som andel av summan av energin i biodrivmedel, bensin och diesel, exklusive naturgas.

Följande omräkningstal har använts i omräkning från drivmedelsvolym till energiinnehåll.⁹

Drivmedel	Fysisk kvantitet	Energiinnehåll (MJ)
Bensin (motorbensin)	1 m ³	32760
Diesel	1 m ³	35280
HVO	1m ³	33980
Etanol	1 m ³	21240
FAME (RME)	1 m ³	33010
Naturgas	1 000 Nm ³	39780
Biogas	1 000 Nm ³	34920
Vätgas	1 000 Nm ³	1060

Tabell 26; Energiinnehåll i olika drivmedelstyper

5.3.3 Tankställen

I rapporten presenteras även antal tankställen på riksnivå samt antal tankställen i länet. Statistik för riket har hämtats från Svenska Petroleum & Biodrivmedel Institutet (SPBI) och avser läget vid årsskiftet 2013/2014 och antalet i länet har inhämtats genom de fyra tillfrågade drivmedelsbolagen (OKQ8, Preem, St1, Statoil).

⁹ Transportsektorns energianvändning 2013, Energimyndigheten, ES2014:01, ISSN: 1654-7543