

# Miljöfordon och förnybara drivmedel i Stockholm

Sammanställning av statistik för år 2023

Version 2, december 2024



MILJÖFORDON OCH HÅLLBARA  
TRANSPORTER

MILJÖFÖRVALTNINGEN

<https://foretagsservice.stockholm/stod-i-ditt-hallbarhetsarbete/miljofordon-och-hallbara-transporter/>

**Miljöfordon och förnybara drivmedel i Stockholm**  
**Sammanställning av statistik för år 2023**  
Version 2

**Kontaktperson:** Anna Norberg

**Konsulter:** Klara Paulsson, Sirje Pädam, WSP

# Innehåll

<b>Tabellförteckning</b>	<b>4</b>
<b>Figurförteckning</b>	<b>5</b>
<b>1 Inledning och disposition</b>	<b>7</b>
<b>2 Nyregistrerade miljöfordon</b>	<b>9</b>
2.1 Personbilar	10
2.2 Bussar	18
2.3 Lastbilar	21
2.4 Taxi	29
<b>3 Miljöfordon i trafik</b>	<b>31</b>
3.1 Personbilar	31
3.2 Bussar	41
3.3 Lastbilar	44
3.4 Taxi	50
3.5 Miljöfordon inom Stockholms stads förvaltningar och bolag	53
<b>4 Drivmedel</b>	<b>54</b>
4.1 Leverans av drivmedel till vägtrafiken i Stockholms län	54
4.2 Antal tankställen	61
<b>5 Definitioner och metoder</b>	<b>62</b>
5.1 Fordon	62
5.2 Antal miljöbilsmodeller	68
5.3 Drivmedel	68

## Tabellförteckning

Tabell 1: Nyregistrerade personbilar år 2023 per drivmedel .....	12
Tabell 2: Nyregistrerade miljöbilar efter ägare i Stockholms stad år 2023.....	14
Tabell 3: Nyregistrerade miljöbilar efter ägare i Stockholms län år 2023.....	15
Tabell 4: Nyregistrerade miljöbilar efter ägare i Sverige år 2023.....	15
Tabell 5. Antal miljöbilsmodeller för nyförsäljning på den svenska marknaden, personbilar 2019–2023 och lätta lastbilar 2019–2022 .....	17
Tabell 6: Nyregistrerade tunga bussar år 2023 per drivmedel* .....	20
Tabell 7: Nyregistrerade lätta lastbilar ( $\leq 3,5$ ton) år 2023 per drivmedel. ....	23
Tabell 8: Nyregistrerade tunga lastbilar ( $>3,5$ ton) år 2023 per drivmedel* .....	27
Tabell 9: Nyregistrerade taxibilar (personbilar) år 2023 per drivmedel .....	30
Tabell 10: Personbilar i trafik i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad vid årsskiftet 2023/2024 per drivmedel – enligt synsättet ”en gång miljöbil alltid miljöbil”* .....	34
Tabell 11: Sannolika men inte säkra miljöfordon. Fordonen ingår även i Tabell 10 som icke miljöfordon. ....	35
Tabell 12: Miljöbilar i trafik efter ägare i Stockholms stad år 2023 .....	39
Tabell 13: Miljöbilar i trafik efter ägare i Stockholms län år 2023 .....	40
Tabell 14: Miljöbilar i trafik efter ägare i Sverige år 2023 .....	40
Tabell 15: Tung bussar i trafik 2023 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon – enligt Stockholms stads egen definition .....	43
Tabell 16: Lätta lastbilar ( $\leq 3,5$ ton) i trafik 2023 per drivmedel.....	46
Tabell 17: Tung lastbilar ( $>3,5$ ton) i trafik 2023 per drivmedel – enligt Stockholms stads egen definition.....	49
Tabell 18: Taxi (personbilar) i trafik 2023 per drivmedel, enligt synsättet ”en gång miljöbil alltid miljöbil”.....	52
Tabell 19. Levererad volym drivmedel till vägtrafik i Stockholms län 2014-2023 [ $m^3$ ].....	55
Tabell 20. Energiinnehåll i levererad mängd drivmedel till vägtrafik i Stockholms län 2014–2023 [TJ].....	56
Tabell 21. Energiinnehåll i levererad mängd drivmedel till vägtrafik i Stockholms län 2014–2023 [GWh].....	57
Tabell 22. Drivmedelsandel av leveranserna till vägtrafik i Stockholms län 2014-2023 [energiandel i procent].....	58
Tabell 23. Redovisning av statistiska källor som använts i rapporten .....	69
Tabell 24. Energiinnehåll i olika drivmedelstyper .....	73

## Figurförteckning

Figur 1: Nyregistrerade personbilar år 2023 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon	10
Figur 2: Nyregistrerade miljöbilsklassade personbilar år 2023 per drivmedel.....	11
Figur 3: Nyregistrerade miljöbilar 2023 i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad, uppdelat på ägandeform – antal.....	13
Figur 4: Andel nyregistrerade miljöbilar i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad, uppdelat på ägandeform 2023.....	14
Figur 5: Andel miljöfordon av nyregistrerade personbilar i Stockholms län 2001–2023.....	16
Figur 6: Nyregistrerade tunga bussar år 2023 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon .....	18
Figur 7: Nyregistrerade miljöfordonsklassade tunga bussar > 3,5 ton år 2023, per drivmedel. ....	19
Figur 8: Nyregistrerade lätta lastbilar (≤ 3,5 ton) år 2023 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon .....	21
Figur 9: Nyregistrerade miljöbilsklassade lätta lastbilar (≤ 3,5 ton) år 2023 per drivmedel	22
Figur 10: Historisk utveckling: Antal miljöfordon av nyregistrerade lätta lastbilar i Stockholms län 2002–2023. *Uppgift för 2005 saknas.....	24
Figur 11: Nyregistrerade tunga lastbilar (> 3,5 ton) år 2023 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon .....	25
Figur 12: Nyregistrerade miljöfordonsklassade tunga lastbilar (> 3,5 ton) år 2023 per drivmedel .....	26
Figur 13: Historisk utveckling: Andel miljöfordon av nyregistrerade tunga miljölastbilar i Stockholms län 2006–2023. ....	28
Figur 14: Nyregistrerade taxibilar (personbilar) år 2023, miljöbilar per drivmedel.....	29
Figur 15: Personbilar i trafik i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad vid årsskiftet 2023/2024 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon .....	32
Figur 16: Miljöbilsklassade personbilar i trafik i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad vid årsskiftet 2023/2024 per drivmedel .....	33
Figur 17: Miljöklassade personbilar i trafik i Stockholms län år 2001–2023 .....	36
Figur 18: Miljöklassade personbilar i trafik i Sverige 2001–2023.....	37
Figur 19: Miljöbilar i trafik 2023 i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad, uppdelat på ägandeform – antal .....	38
Figur 20: Miljöbilar i trafik 2023 i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad, uppdelat på ägandeform – andel .....	39
Figur 21: Tung bussar i trafik 2023 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon – enligt Stockholms stads egen definition .....	41
Figur 22: Miljöfordonsklassade tunga bussar i trafik 2023 per drivmedel – enligt Stockholms stads egen definition. ....	42
Figur 23: Lätta lastbilar (≤3,5 ton) i trafik 2023 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon .....	44
Figur 24: Miljöbilsklassade lätta lastbilar (≤3,5 ton) i trafik 2023 per drivmedel.....	45
Figur 25: Tung lastbilar (>3,5 ton) i trafik 2023 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon – enligt Stockholms stads egen definition.....	47

Figur 26: Miljöfordonsklassade tunga lastbilar (>3,5 ton) i trafik 2023 per drivmedel – enligt Stockholms stads egen definition. ....	48
Figur 27: Taxibilar (personbilar) i trafik 2023 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon	50
Figur 28: Miljöbilsklassade taxibilar (personbilar) i trafik 2023 per drivmedel .....	51
Figur 29. Andel miljöfordon bland bilar ägda eller leasade av Stockholms stads förvaltningar och bolag (specialfordon och utryckningsfordon borträknade) 2003-2023....	53
Figur 30: Andelen förnybara drivmedel av leveranser till vägtrafik i Stockholms län 2014–2023 [energiandel i procent] .....	59
Figur 31: Drivmedelsandelar i energiprocent av leveranser till vägtrafik i Stockholms län år 2023 (Notera: andelarna i figuren påverkas av att data för Naturgas saknas för år 2023).	59
Figur 32: Andel förnybara drivmedel av levererade drivmedel till vägtrafik i Stockholms län jämfört med andel förnybara drivmedel i hela landet levererade till vägtrafik och arbetsmaskiner år 2014–2023 [energiandel i procent] (Notera: andelar påverkas av att data för Naturgas saknas för Stockholms län från 2021 till 2023) .....	60
Figur 33: Principskiss som visar beräkningen av andelen diesel som går till vägtrafik respektive arbetsmaskiner.....	71
Figur 34: Principskiss som visar beräkningen av dieselvolymer i Stockholms län utifrån uppgifter från drivmedelsbolag och antagande om andelar till vägtrafik och arbetsmaskiner. ....	71

# 1 Inledning och disposition

Stockholms stad har sedan 2006 publicerat en rapport om det gångna årets nybilsförsäljning och en sammanställning av fordonsbeståndet vid årsskiftet. Syftet med dessa rapporter är att följa utvecklingen av försäljning och användning av miljöfordon i Stockholmsregionen och följa upp hur vi uppfyller stadens miljömål för drivmedel och fossilfrihet. Siffrorna jämförs med föregående års siffror och motsvarande siffror för Sverige. Rapporten riktar sig till intressenter av fordonstatistik och trender och kan användas som underlag av tjänstemän, politiker, organisationer och journalister.

Rapporten släpps under 2024 i två versioner där den första är minst omfattande och den andra mer omfattande.

Version 1: Färdigställs i juni 2024 och presenterar 2023 års statistik med hjälp av tabeller och figurer. Vad figurerna och tabellerna visar framgår i tabell-/figurtexterna, men i övrigt inkluderar rapporten nästan ingen text.

Version 2: Färdigställs i november 2024 och innehåller samma figurer och tabeller som version 1 men har utöver detta kompletterats med text. Denna version redovisar även statistik och text om drivmedelsanvändningen i Stockholms län.

När det gäller drivmedel har tidigare rapporter visat tydliga trender på en minskning av naturgas i fordonsgasförsäljningen och för miljöfordon, ökad försäljning av elbilar och laddhybrider – främst bland personbilar.

## Årets rapport visar på följande trender:

- Likt föregående årsrapport är andelen miljöklassade nyregistrerade personbilar fortsatt större än nyregistreringarna av övriga personbilar. Andelen är 67,7 procent i Stockholms län och 73,4 procent i Stockholms stad år 2023. Miljöbilarna utgörs till 98 procent av elfordon och laddhybrider. I riket är 60,2 procent av de nyregistrerade personbilarna miljöklassade, varav 96,5 procent är elbilar och laddhybrider. Likt föregående årsrapport är en majoritet av de nyregistrerade personbilarna miljöklassade, och andelen har ökat från 2022 till 2023.
- Antalet miljöbilsmodeller bedöms ha ökat. Framför allt är det miljöbilsmodeller som drivs med el som ökat, men även laddhybrider har ökat. Antalet miljöbilsmodeller som drivs med fordonsgas har dock minskat.
- Det är fortsatt en ökning av antalet nyregistrerade miljöbilsklassade lätta lastbilar från föregående år, varav majoriteten är eldrivna och resterande etanol och laddhybrider.
- Gällande nyregistrerade tunga lastbilar ökar andelen miljöfordon fortsatt, men är fortsatt låg (13,9%) varav fordonsgasbilar är flest följt av ellastbilar. Det finns även enstaka elhybrider och lastbilar drivna på biodiesel i 2023 års statistik.

- Bland fordon i trafik är andelen miljöfordon som högst bland tunga bussar (42,2% nationellt) och som lägst bland tunga lastbilar (3,9% nationellt). Antalet personbilar är störst bland fordon i trafik och andelen miljöfordon fortsätter att växa (24,6% nationellt i jämförelse med 24% vid föregående sammanställning).
- Andelen förnybara drivmedel har ökat sedan 2010, men minskade under 2020 och 2021 för Stockholms län, troligen på grund av utbyggnaden av depåer för HVO100 i övriga landet. År 2022 steg andelen återigen, men 2023 noterades en ny minskning.



## 2 Nyregistrerade miljöfordon

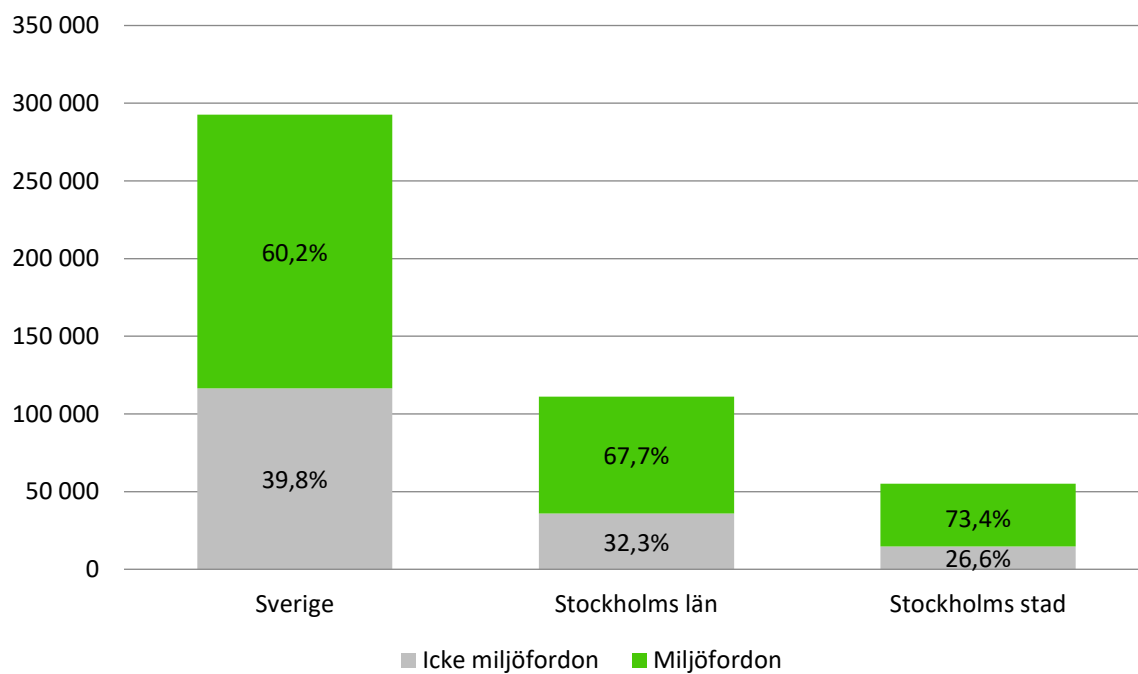
I detta kapitel redovisas statistik över nyregistreringar av personbilar inklusive taxi, bussar samt lätta och tunga lastbilar för 2023. I tabeller och diagram för nyregistrerade personbilar och lätta lastbilar redovisas miljöfordon enligt Stockholms stads miljöbilsdefinition för 2023 som baseras på tidigare definition av bonusbil för laddhybrider. För lätta fordon som kan drivas med fordonsgas eller etanol gäller gramkrav på maximalt 190 gram per kilometer, medan samtliga vätgasbilar räknas som miljöfordon. samt även etanol- och vätgasbilar. För tunga bussar och tunga lastbilar, där det inte finns någon nationell definition, används istället Stockholms stads egen definition för tunga fordon över 3,5 ton. Se kapitel 5 för mer information om de olika miljöbilsdefinitionerna.

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

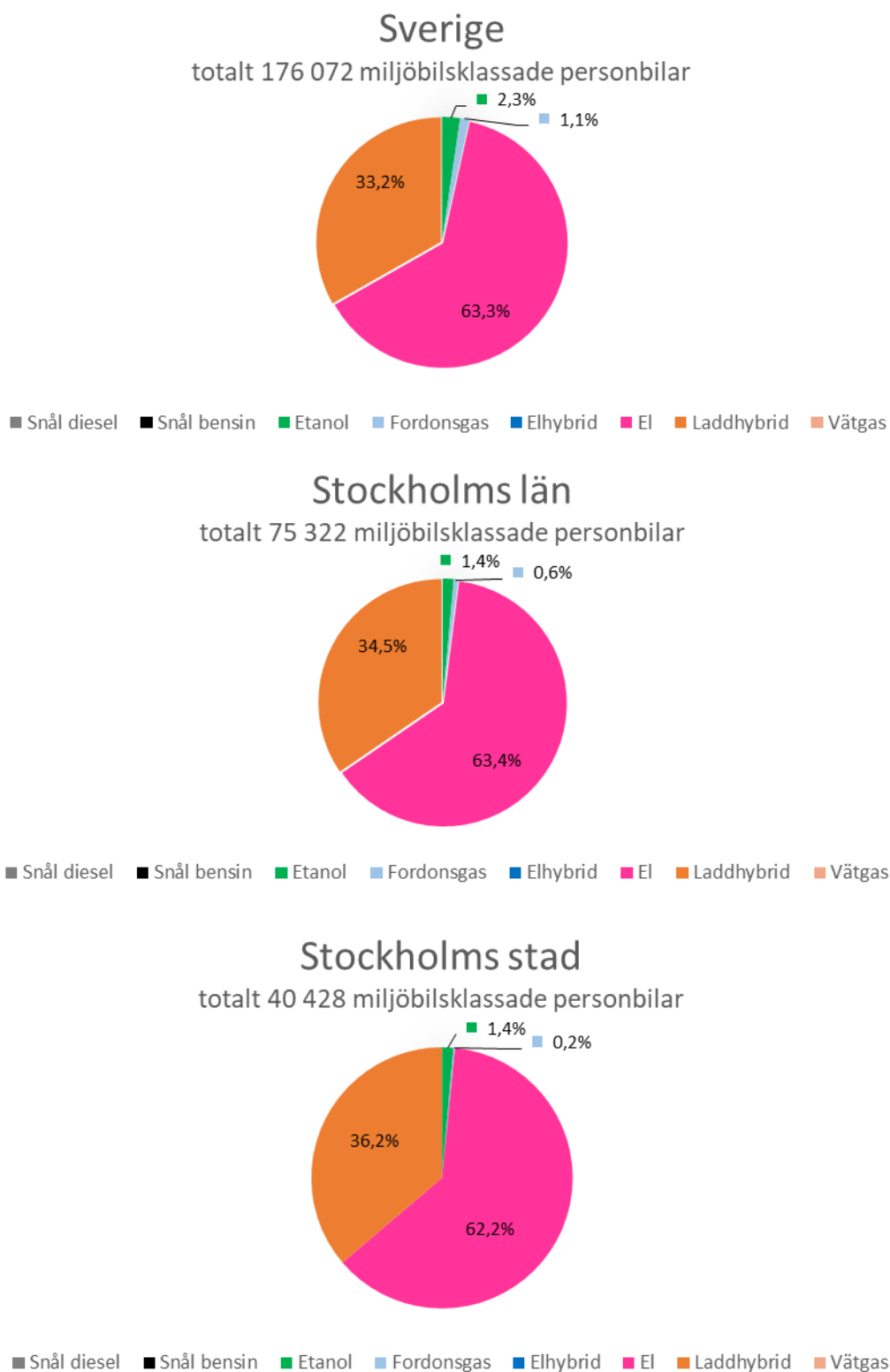
En del av de fordon som har första registreringsdatum under 2023 är importerade från utlandet. De registreras då som nya i Sverige men en del av dessa är av äldre årsmodeller och är alltså begagnade när det tas in i landet.

## 2.1 Personbilar

### 2.1.1 Nyregistrerade personbilar



Figur 1: Nyregistrerade personbilar år 2023 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon



**Figur 2: Nyregistrerade miljöbilsklassade personbilar år 2023 per drivmedel**

Tabell 1: Nyregistrerade personbilar år 2023 per drivmedel

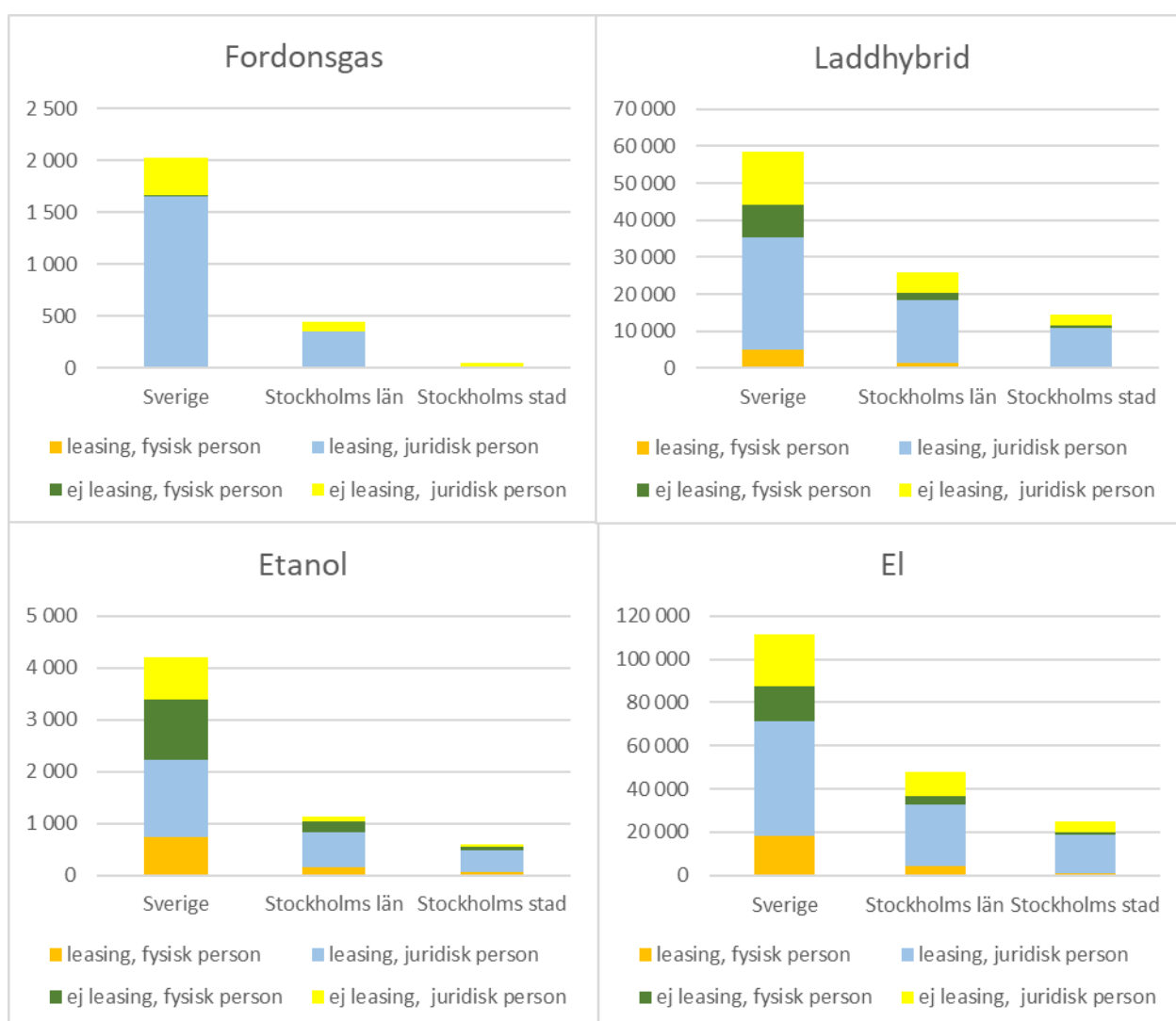
Drivmedel	Antal Sverige	Antal Stockholms län	Antal Stockholms stad	Andel Sverige	Andel Stockholms län	Andel Stockholms stad
<b>Miljöfordon</b>						
Fordonsgas	2 019	437	77	0,7%	0,4%	0,1%
Etanol	4 080	1 084	568	1,4%	1,0%	1,0%
El	111 477	47 780	25 139	38,1%	43,0%	45,6%
Laddhybrid	58 496	26 021	14 644	20,0%	23,4%	26,6%
Elhybrid	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
Vätgas	3	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
Snål bensin	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
Snål diesel	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
Övriga drivmedel	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
<b>Miljöfordon totalt</b>	<b>176 075</b>	<b>75 322</b>	<b>40 428</b>	<b>60,2%</b>	<b>67,7%</b>	<b>73,4%</b>
<b>Icke miljöfordon</b>						
Fordonsgas	108	7	0	0,04%	0,01%	0,00%
Etanol	744	120	42	0,25%	0,11%	0,08%
El	50	6	2	0,02%	0,01%	0,00%
Laddhybrid	1 882	683	367	0,64%	0,61%	0,67%
Elhybrid	53 808	17 740	6 993	18,39%	15,96%	12,69%
Vätgas	0	0	0	0,001%	0,000%	0,000%
Bensin	45 041	13 387	5 551	15,40%	12,04%	10,07%
Diesel	14 852	3 914	1 714	5,08%	3,52%	3,11%
Övriga drivmedel	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%
<b>Icke miljöfordon totalt</b>	<b>116 485</b>	<b>35 857</b>	<b>14 669</b>	<b>39,8%</b>	<b>32,3%</b>	<b>26,6%</b>
<b>Personbilar totalt</b>	<b>292 560</b>	<b>111 179</b>	<b>55 097</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Andelen miljöfordon är större än andelen icke-miljöfordon av den totala mängden nyregistreringar av personbilar. Andelen var 67,7 procent i Stockholms län och 73,4 procent i Stockholms Stad år 2023, vilket kan jämföras med 60,5 procent respektive 62,2 procent år 2022. Därmed fortsätter trenden från 2021 med att andelen miljöfordon ökar från året innan samt att dess andel av nyregistreringarna är större än icke-miljöfordon. Samma trend av ökad andel miljöfordon återfinns i riket som helhet, andelen miljöfordon var 60,2 procent år 2023 respektive 55,5 procent år 2022.

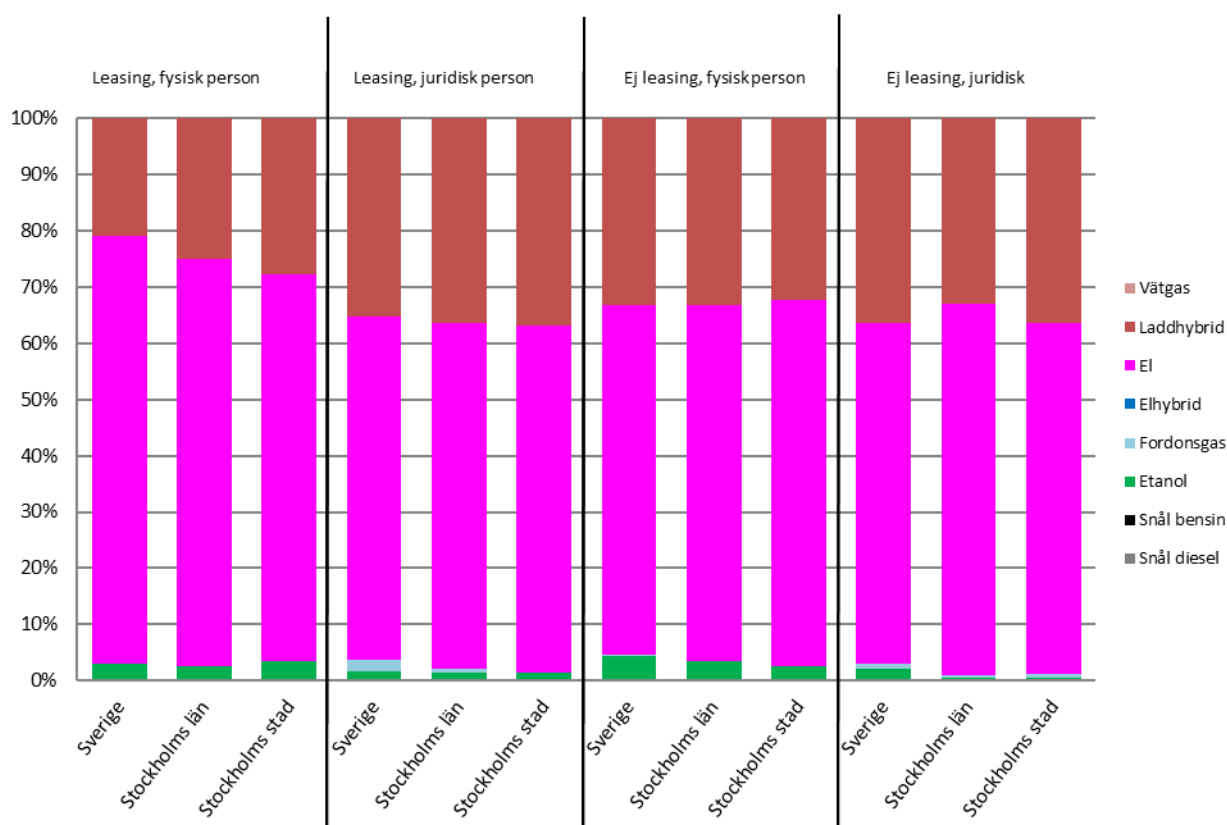
## 2.1.2 Ägarförhållanden för nyregistrerade miljöbilar

I detta avsnitt redovisas statistik för nyregistrerade miljöbilar uppdelat efter fysisk och juridisk person samt om de nyregistrerade miljöbilarna är leasade. Liksom tidigare är leasing den vanligaste ägarformen för juridiska personer.

Figur 3 och Figur 4 samt Tabell 2, Tabell 3 och Tabell 4 nedan visar ägarförhållandena 2023 för nyregistrerade miljöklassade personbilar. I Figur 3 kan man se att leasing av juridisk person är den vanligaste ägarformen för samtliga drivmedel både på nationell nivå och i Stockholms län. I Stockholms stad är nyregistrerad bil leasad av juridisk person vanligast för samtliga drivmedel förutom fordonsgas, där den enda ägarformen är "ej leasing av juridisk person".



Figur 3: Nyregistrerade miljöbilar 2023 i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad, uppdelat på ägandeform – antal.



**Figur 4: Andel nyregistrerade miljöbilar i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad, uppdelat på ägandeform 2023**

Figur 4 visar fördelningen av drivmedel för respektive ägandeform. År 2023 var el det vanligaste drivmedlet för alla ägandeformer av nyregistrerade personbilar. I Tabell 2, Tabell 3 och Tabell 4 kan utläsas att nyregistrerade miljöbilar oftast är leasingbilar. I Stockholms stad är till exempel ungefär 75 procent av alla nyregistrerade miljöbilar leasingbilar. De flesta ägs av juridisk person, i Stockholms stad var det 71 procent, vilket kan jämföras med 49 procent för hela Sverige år 2023.

**Tabell 2: Nyregistrerade miljöbilar efter ägare i Stockholms stad år 2023**

Drivmedel	Stockholms stad	Varav leasing, ägd av privatperson	Varav leasing, ägd av juridisk person	Varav ej leasing, ägd av privatperson	Varav ej leasing, ägd av juridisk person
Fordonsgas	77	0,0%	41,6%	0,0%	58,4%
Etanol	568	9,3%	76,4%	8,3%	7,7%
El	25 139	4,1%	70,4%	4,9%	20,6%
Laddhybrid	14 644	2,9%	72,3%	4,1%	20,7%
Elhybrid	0	0%	0%	0%	0%
Vätgas	0	0%	0%	0%	0%
Snål bensin	0	0%	0%	0%	0%
Snål diesel	0	0%	0%	0%	0%
Övriga drivmedel	0	0%	0%	0%	0%
<b>Miljöfordon totalt</b>	<b>40 428</b>	<b>3,7%</b>	<b>71,1%</b>	<b>4,6%</b>	<b>20,5%</b>

**Tabell 3: Nyregistrerade miljöbilar efter ägare i Stockholms län år 2023**

Drivmedel	Stockholms län	Varav leasing, ägd av privatperson	Varav leasing, ägd av juridisk person	Varav ej leasing, ägd av privatperson	Varav ej leasing, ägd av juridisk person
Fordonsgas	437	0,2%	78%	0,5%	20,8%
Etanol	1 084	13,4%	62,3%	18,4%	7,9%
El	47 780	8,9%	59%	8,1%	23,7%
Laddhybrid	26 021	5,6%	65%	7,8%	21,7%
Elhybrid	0	0%	0%	0%	0%
Vätgas	0	0%	0%	0%	0%
Snål bensin	0	0%	0%	0%	0%
Snål diesel	0	0%	0%	0%	0%
Övriga drivmedel	0	0%	0%	0%	0%
<b>Miljöfordon totalt</b>	<b>75 322</b>	<b>7,8%</b>	<b>61,4%</b>	<b>8,1%</b>	<b>22,8%</b>

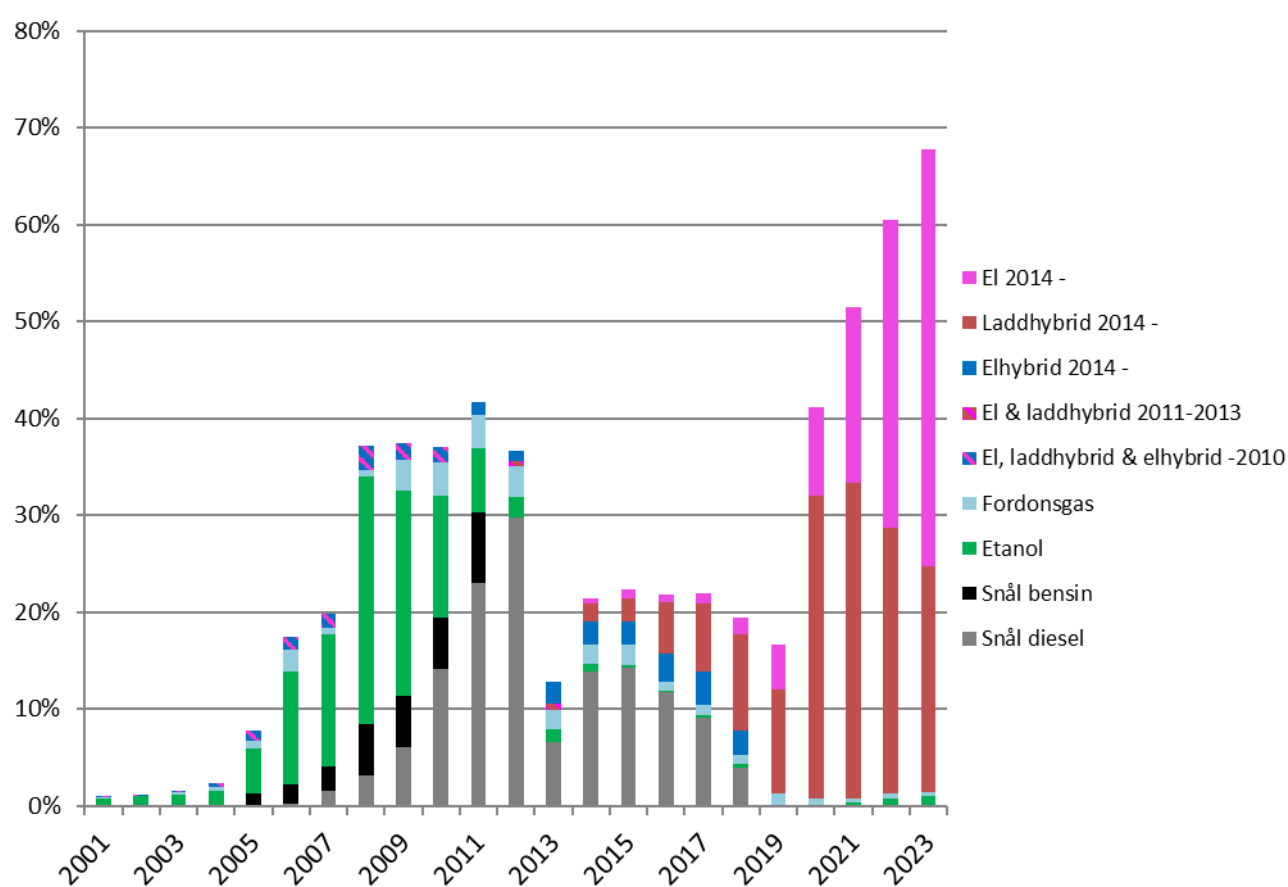
**Tabell 4: Nyregistrerade miljöbilar efter ägare i Sverige år 2023**

Drivmedel	Sverige	Varav leasing, ägd av privatperson	Varav leasing, ägd av juridisk person	Varav ej leasing, ägd av privatperson	Varav ej leasing, ägd av juridisk person
Fordonsgas	2 019	0,2%	82%	0,4%	17,7%
Etanol	4 080	17,7%	36,7%	27,8%	19,2%
El	111 477	16,6%	47%	14,6%	21,6%
Laddhybrid	58 496	8,6%	52%	14,9%	24,7%
Elhybrid	0	0%	0%	0%	0%
Vätgas	3	0%	0%	0%	0%
Snål bensin	0	0%	0%	0%	0%
Snål diesel	0	0%	0%	0%	0%
Övriga drivmedel	0	0%	0%	0%	0%
<b>Miljöfordon totalt</b>	<b>176 075</b>	<b>13,8%</b>	<b>48,8%</b>	<b>22,5%</b>	<b>14,9%</b>

### 2.1.3 Historisk utveckling av andelen nyregistrerade miljöbilar i Stockholms län

I utvecklingen av nyregistrerade miljöbilar i Stockholms län märks att den nya miljöbilsdefinitionen som infördes 2013 satte tydliga spår, se Figur 5. Från att andelen stadigt ökade från någon enstaka procent år 2001 till nästan 44 procent 2012, sjönk den till 12,8 procent 2013, när en ny miljöbilsdefinition infördes. År 2014 ökade andelen till 21,4 procent och därefter har nivån varit relativt jämn fram till 2020, då nivån ökade stort och de efterföljande två åren har den trenden hållit i sig. Jämfört med 2022 ökade det totala antalet nyregistrerade miljöfordon i Stockholms län 2023 med 17 147 bilar och miljöbilarna utgjorde 67,7 procent av det totala antalet nyregistrerade personbilar. Detta är en stor ökning vid jämförelse med år 2021–2022 där antalet nyregistrerade miljöfordon ökade med 1 590 bilar och miljöbilarna utgjorde 60,5 procent av det totala antalet nyregistrerade personbilar.

År 2022 översteg andelen nyregistrerade elbilar av det totala antalet nyregistrerade miljöbilar för första gången andelen nyregistrerade laddhybrider i Stockholms län. Det kan vara en följd av att bonus-malussystemet ändrades den 1 juni 2022 till att inte vara lika förmånligt för laddhybrider som släpper ut mer än 75 gram koldioxidekvivalenter per kilometer, jämfört med tidigare gräns på 90 gram per kilometer. Klimatbonusen togs bort senare på hösten 2022, men de nyregistreringar som påverkades av borttagandet bedöms för inte ha hunnit reflekteras i siffrorna i figuren nedan. För år 2023 visar figuren återigen att andelen nyregistrerade elbilar av det totala antalet nyregistrerade miljöbilar översteg andelen nyregistrerade laddhybrider i Stockholms län.



Figur 5: Andel miljöfordon av nyregistrerade personbilar i Stockholms län 2001–2023

#### 2.1.4 Antal miljöbilsmodeller

Sammanställningen av miljöbilsmodeller för 2023 baseras på uttag från hemsidan miljöfordon.se. Detta byte av källa beror på att tidigare källa som redovisade bonus-bilar har upphört. Den tidigare källan använde en striktare definition av modell. Uttaget från den nya källan baseras på miljöbilsmodeller med årsmodell 2023 och använder en bred definition av modell. För att illustrera effekten av byte av källa redovisas även motsvarande



uttag för 2022. Miljöfordon.se redovisar dock inte antalet miljöbilmodeller bland personbilar inom kategorierna etanol, elhybrid eller bränslecell. På grund av detta och att lätta lastbilar inte går att särskilja från andra transportfordon på miljöfordon.se redovisas ingen uppdatering av data för dessa kategorier.

I tabell 5 nedan kan en ökning av antalet miljöbilmodeller utläsas mellan 2022 och 2023 enligt miljöfordon.se. Jämförelsen visar att miljöbilmodeller som drivs med el är de som ökat mest, samtidigt som de som drivs med fordonsgas har minskat.

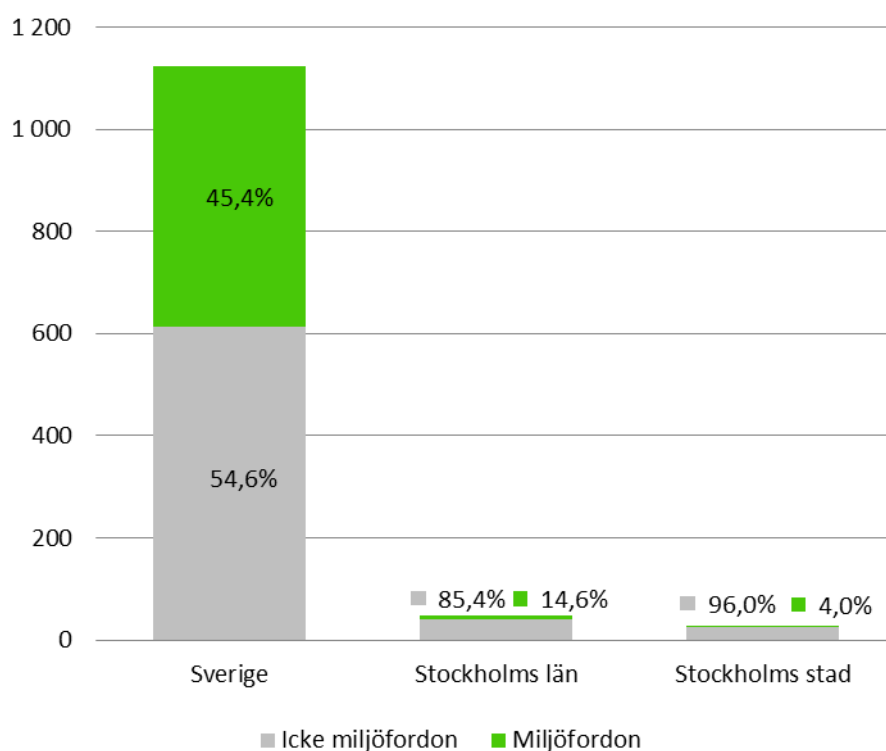
**Tabell 5. Antal miljöbilmodeller för nyförsäljning på den svenska marknaden, personbilar 2019–2023 och lätta lastbilar 2019–2022**

Fordonstyp	Drivmedel	2019	2020	2021	2022	2022*	2023*
Personbilar	Fordonsgas	18	19	19	18	94	67
	Etanol	10	16	22	11	-	-
	El**	21	43	49	94	736	849
	Laddhybrid**	45	69	100	106	599	634
	Elhybrid	0	0	0	0	-	-
	Bränslecell***	2	2	2	2	-	-
	Snål bensin	0	0	0	0	-	-
	Snål diesel	0	0	0	0	-	-
	<b>Miljöbilmodeller totalt</b>	<b>96</b>	<b>149</b>	<b>192</b>	<b>231</b>	<b>1429</b>	<b>1550</b>
Lätta lastbilar***	Fordonsgas	5	13	5	4	-	-
	El	9	11	12	26	-	-
	Laddhybrid****		4	2	2	-	-
	<b>Miljöbilmodeller totalt</b>	<b>14</b>	<b>28</b>	<b>19</b>	<b>32</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

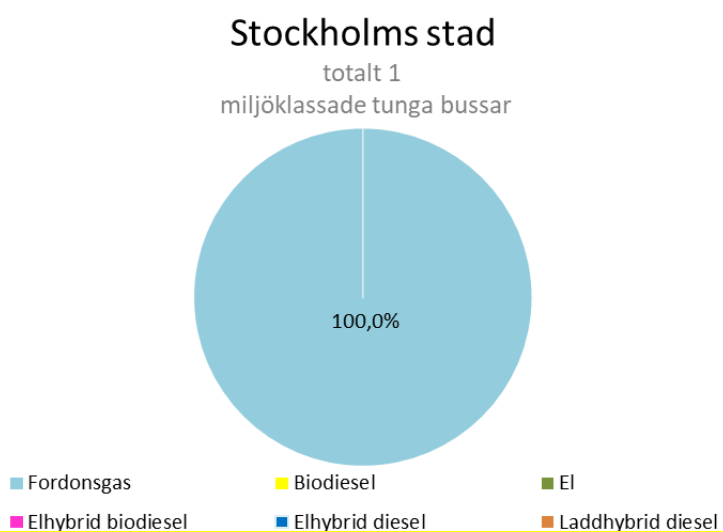
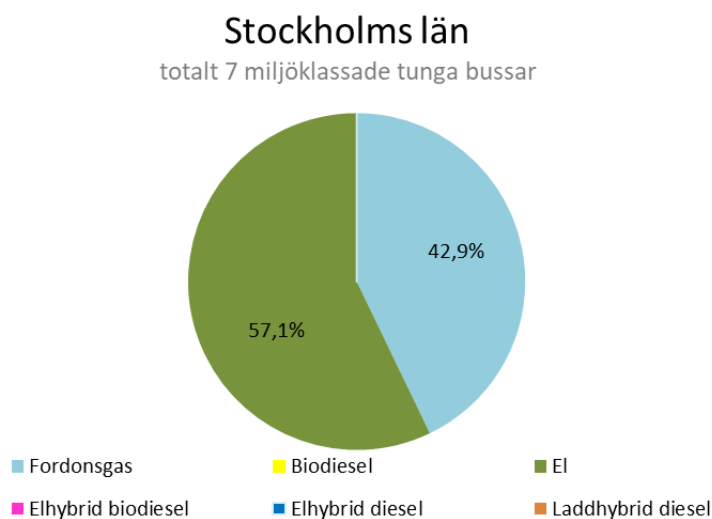
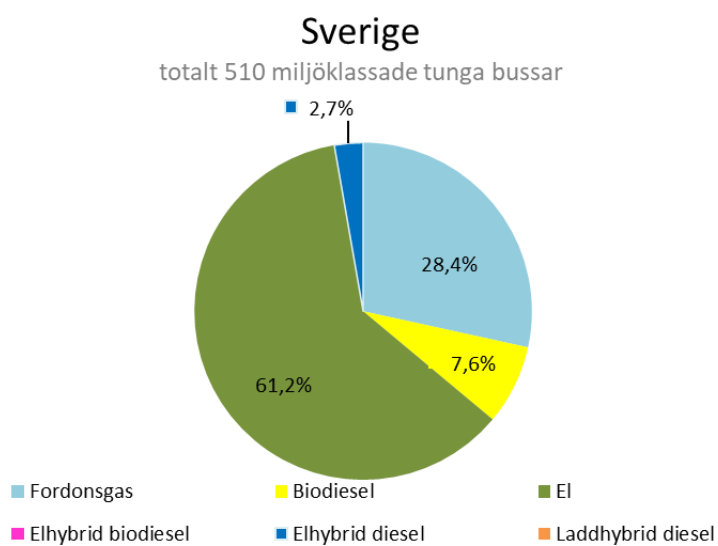
\*Data hämtat från miljöfordon.se, alltså inte samma källa som för tidigare år.

## 2.2 Bussar

Följande avsnitt beskriver statistiken för nyregistreringar av bussar med fokus på tunga bussar, dvs. bussar som väger mer än 3,5 ton. Det registrerades ingen ny lätt buss under 2023 enligt statistiken från SCB. Stockholms stads egen definition för miljöfordon används för tunga bussar, den finns beskriven i kapitel 5.



Figur 6: Nyregistrerade tunga bussar år 2023 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon



**Figur 7: Nyregistrerade miljöfordonsklassade tunga bussar > 3,5 ton år 2023, per drivmedel.**

**Tabell 6: Nyregistrerade tunga bussar år 2023 per drivmedel\***

Drivmedel	Antal Sverige	Antal Stockholms län	Antal Stockholms stad	Andel Sverige	Andel Stockholms län	Andel Stockholms stad
<b>Miljöfordon</b>						
Biodiesel	39	0	0	3,5%	0,0%	0,0%
Fordonsgas	145	3	1	12,9%	6,3%	4,0%
Etanol	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
El	312	4	0	27,8%	8,3%	0,0%
Elhybrid diesel	14	0	0	1,2%	0,0%	0,0%
Elhybrid biodiesel	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
Laddhybrid diesel	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
<b>Miljöfordon totalt</b>	<b>510</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>45,4%</b>	<b>14,6%</b>	<b>4,0%</b>
<b>Icke miljöfordon</b>						
Bensin	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
Diesel	613	41	24	54,5%	85,4%	96,0%
Okänt drivmedel	1	0	0	0,1%	0,0%	0,0%
<b>Icke miljöfordon totalt</b>	<b>614</b>	<b>41</b>	<b>24</b>	<b>54,6%</b>	<b>85,4%</b>	<b>96,0%</b>
<b>Bussar totalt</b>	<b>1 124</b>	<b>48</b>	<b>25</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

\*Bussar som är godkända för drivmedlet HVO100 syns inte i tabellen, då de inte kan identifieras i vägtrafikregistret

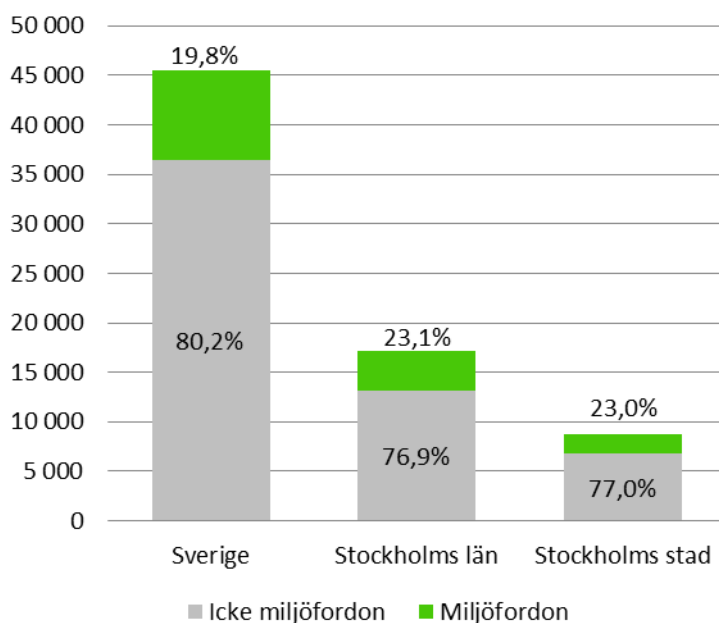
Tabell 6 visar nyregistrerade tunga bussar. Fordonsgas och el är vanligast bland miljöfordonen i hela landet, medan diesel är störst totalt. I Stockholms län är miljöfordonen drivna med fordonsgas eller el. Den enda tunga buss som registrerades i Stockholms stad är driven på fordonsgas. Antalet nyregistrerade tunga bussar har minskat i riket och Stockholms län sedan år 2022. Då registrerades 654 tunga bussar i riket och 204 i Stockholms län. Andelen miljöfordon har i Riket och Stockholms län minskat i jämförelse med år 2022, då andelen var 52,4 procent respektive 53,4 procent. I Stockholms stad har det skett en liten ökning, från 0 procent år 2022 till 4 procent år 2023.

## 2.3 Lastbilar

Följande avsnitt sammanställer statistik först för lätta lastbilar, dvs. lastbilar som väger högst 3,5 ton. Därefter redovisas statistik för tunga lastbilar (lastbilar som väger mer än 3,5 ton).

### 2.3.1 Nyregistrerade lätta lastbilar

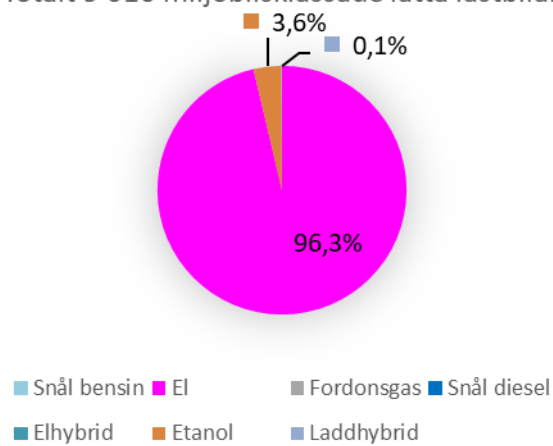
Som framgår av Figur 8 är de flesta nyregistrerade lätta lastbilar inte registrerade som miljöfordon. Av lätta lastbilar som är miljöfordon är eldrift och etanoldrift vanligast, se Figur 9. Statistiken för 2023 visar en uppåtgående trend för antalet nyregistrerade miljöfordon i såväl Stockholms län och stad som i riket. För riket, länet respektive kommunen var andelen miljöfordon av totalt antal nyregistrerade lätta lastbilar 17,5, 20,0 respektive 21,5 procent 2022. År 2023 var motsvarande siffror 19,8, 23,1 respektive 23,0 procent, se Tabell 7.



**Figur 8: Nyregistrerade lätta lastbilar (≤ 3.5 ton) år 2023 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon**

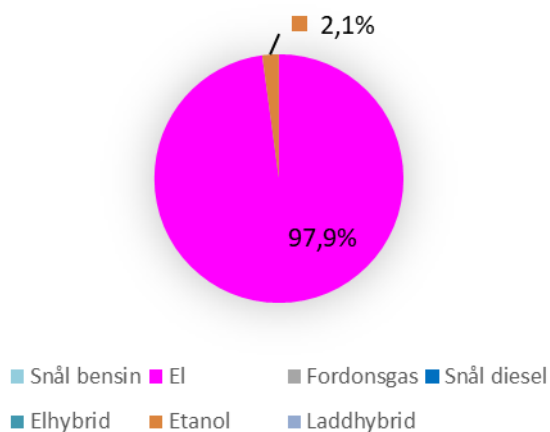
### Sverige

Totalt 9 010 miljöbilsklassade lätta lastbilar



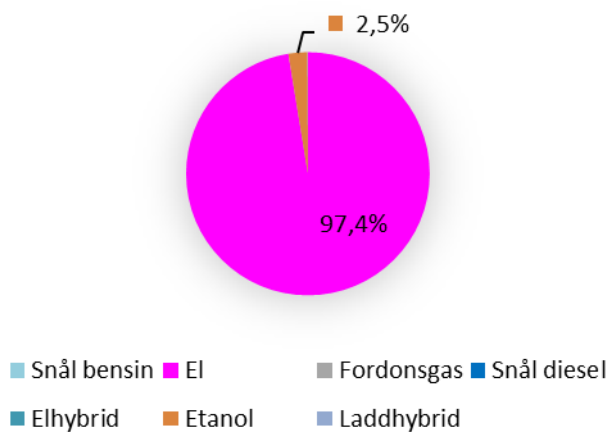
### Stockholms län

Totalt 3 957 miljöbilsklassade lätta lastbilar



### Stockholms stad

Totalt 2 023 miljöbilsklassade lätta lastbilar



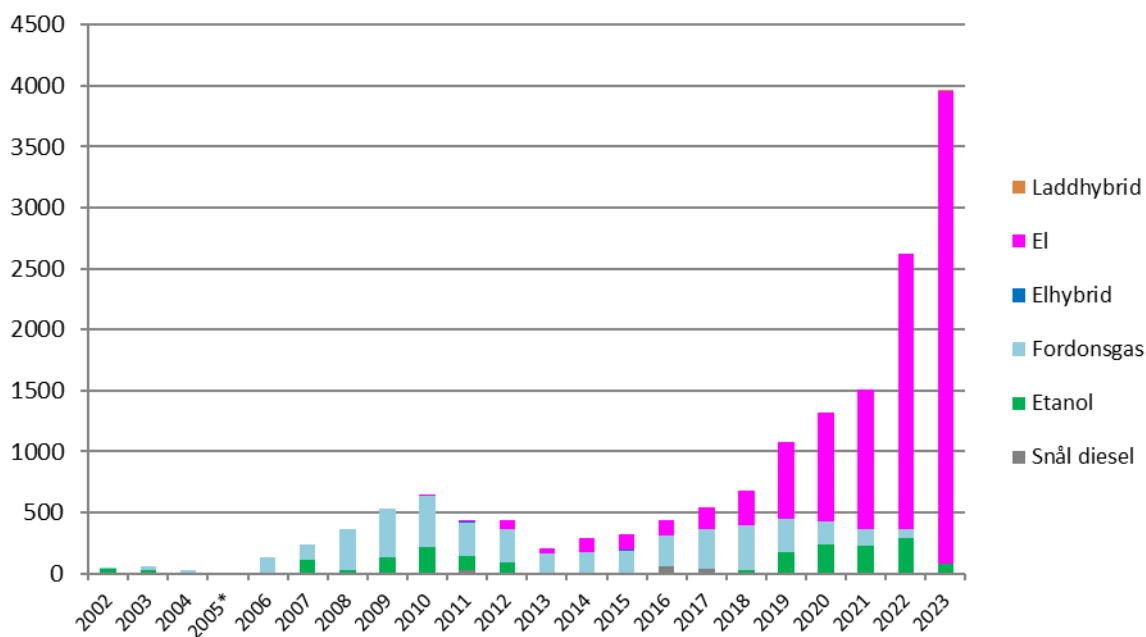
Figur 9: Nyregistrerade miljöbilsklassade lätta lastbilar (≤ 3,5 ton) år 2023 per drivmedel

Tabell 7: Nyregistrerade lätta lastbilar (≤ 3,5 ton) år 2023 per drivmedel.

Drivmedel	Antal Sverige	Antal Stockholms län	Antal Stockholms stad	Andel Sverige	Andel Stockholms län	Andel Stockholms stad
<b>Miljöfordon</b>						
Fordonsgas	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
Etanol	324	84	51	0,7%	0,5%	0,6%
El	8679	3872	1971	19,1%	22,6%	22,4%
Laddhybrid	7	1	1	0,02%	0,01%	0,01%
Elhybrid	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
Snål bensin	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
Snål diesel	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
<b>Miljöfordon totalt</b>	<b>9 010</b>	<b>3 957</b>	<b>2 023</b>	<b>19,8%</b>	<b>23,1%</b>	<b>23,0%</b>
<b>Icke miljöfordon</b>						
Bensin	1 273	385	204	2,8%	2,2%	2,3%
Diesel	33 856	12 470	6 470	74,4%	72,7%	73,5%
Fordonsgas	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
Etanol	1 008	243	84	2,2%	1,4%	1,0%
El	1	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
Elhybrid	100	57	2	0,2%	0,3%	0,0%
Laddhybrid	5	3	1	0,0%	0,0%	0,0%
Övriga drivmedel	251	40	16	0,6%	0,2%	0,2%
<b>Icke miljöfordon totalt</b>	<b>36 494</b>	<b>13 198</b>	<b>6 777</b>	<b>80,2%</b>	<b>76,9%</b>	<b>77,0%</b>
<b>Lätta lastbilar totalt</b>	<b>45 504</b>	<b>17 155</b>	<b>8 800</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

### 2.3.2 Historisk utveckling av antalet nyregistrerade lätta miljölastbilar i Stockholms län

Från 2006 fram till 2010 ökade antalet nyregistrerade miljöklassade lätta lastbilar kontinuerligt upp till cirka 650 nyregistreringar per år. Denna trend sjönk och mattades av under 2011 och 2012 då antalet sjönk till runt 430 stycken. I och med den nya miljöbilsdefinitionen som började gälla för lätta lastbilar 2013 sjönk antalet miljöklassade lätta lastbilar ännu mer, men har sedan dess ökat stadig och år 2023 registrerades 3 957 stycken. Av de miljöklassade fordonen som registrerades i länet under 2022 hade 3 872 stycken eldrift.



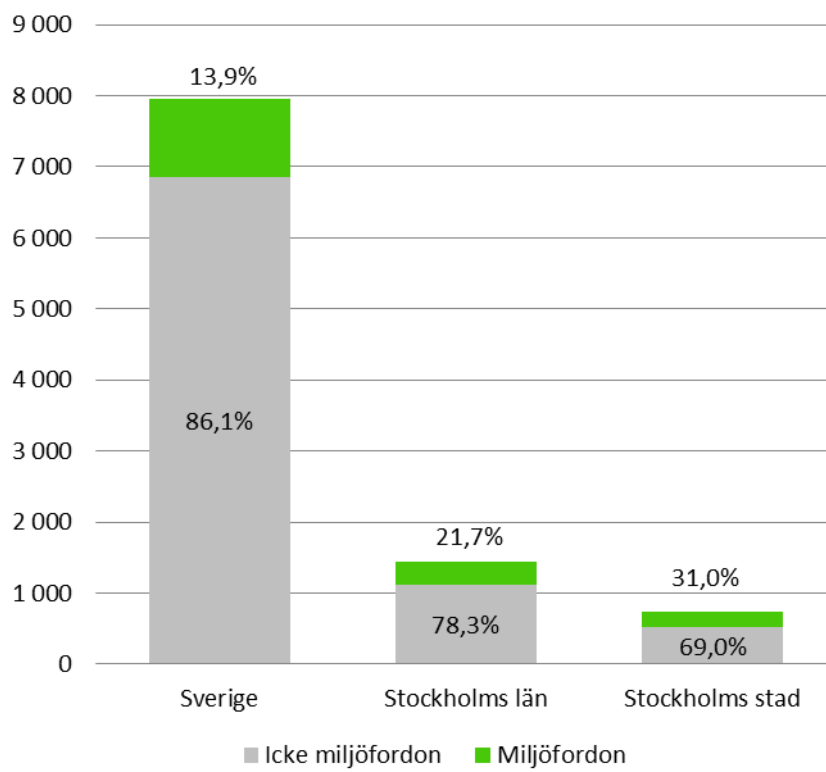
**Figur 10: Historisk utveckling: Antal miljöfordon av nyregistrerade lätta lastbilar i Stockholms län 2002–2023.**

\*Uppgift för 2005 saknas

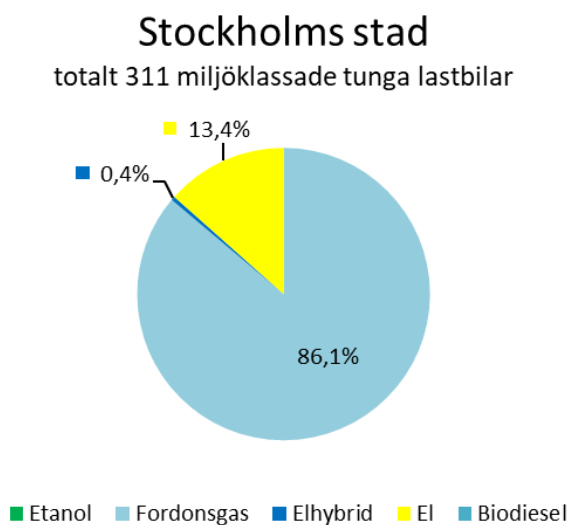
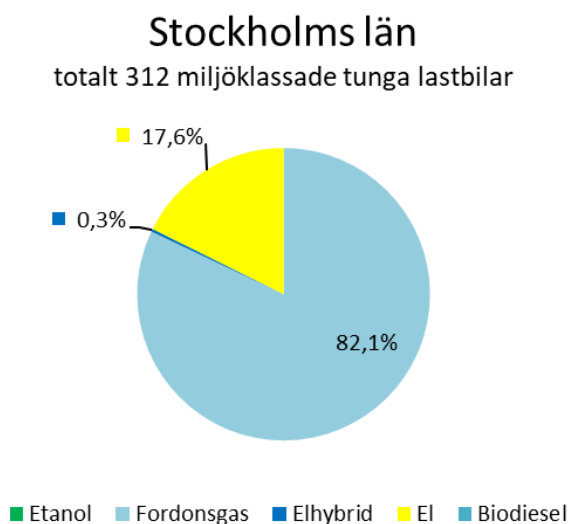
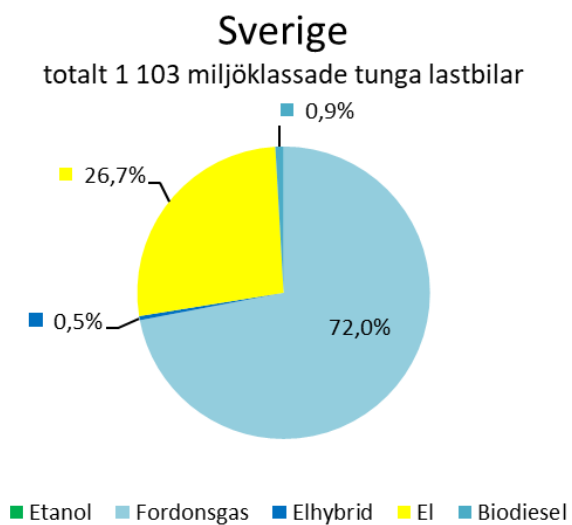
### 2.3.3 Nyregistrerade tunga lastbilar

Tunga lastbilar över 3,5 ton omfattas inte av någon statlig miljöbilsdefinition. Därför redovisas i detta avsnitt miljöfordon enligt Stockholms stads egen definition för tunga lastbilar. Figur 11 visar att andelen miljöfordon är liten relativt det totala antalet nyregistrerade tunga lastbilar 2023 (Tabell 8).





**Figur 11: Nyregistrerade tunga lastbilar (> 3,5 ton) år 2023 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon**



**Figur 12: Nyregistrerade miljöfordonsklassade tunga lastbilar (> 3,5 ton) år 2023 per drivmedel**

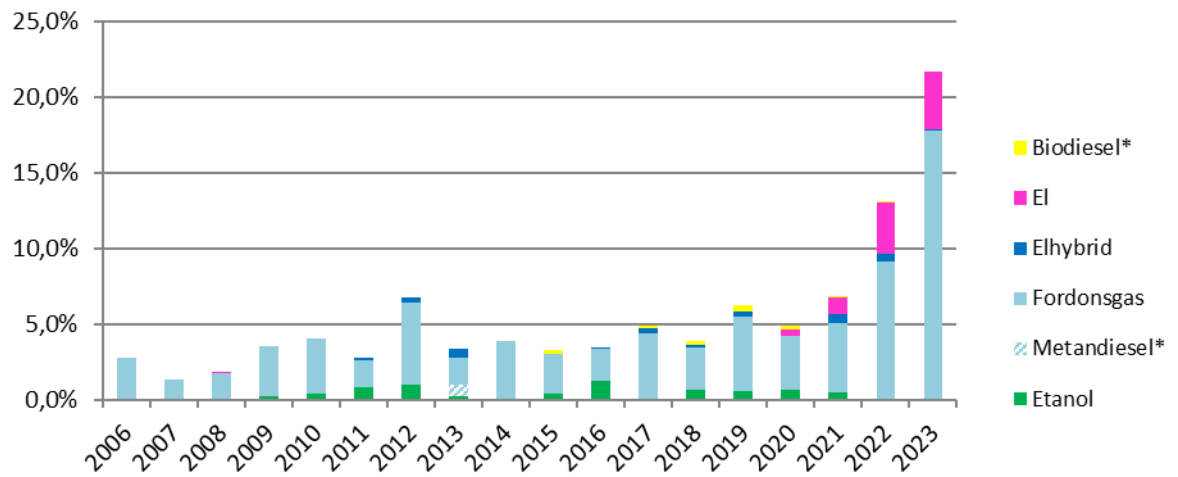
**Tabell 8: Nyregistrerade tunga lastbilar (>3,5 ton) år 2023 per drivmedel\***

Drivmedel	Antal Sverige	Antal Stockholms län	Antal Stockholms stad	Andel Sverige	Andel Stockholms län	Andel Stockholms stad
<b>Miljöfordon</b>						
Fordonsgas	794	256	199	10,0%	17,8%	26,7%
Etanol	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
El	294	55	31	3,7%	3,8%	4,2%
Elhybrid	5	1	1	0,1%	0,1%	0,1%
Biodiesel	10	0	0	0,1%	0,0%	0,0%
Vätgas	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
<b>Miljöfordon totalt</b>	<b>1103</b>	<b>312</b>	<b>231</b>	<b>13,9%</b>	<b>21,7%</b>	<b>31,0%</b>
<b>Icke miljöfordon</b>						
Bensin	11	2	1	0,1%	0,1%	0,1%
Diesel	6842	1124	513	86,0%	78,2%	68,9%
Okänt drivmedel	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
<b>Icke miljöfordon totalt</b>	<b>6853</b>	<b>1126</b>	<b>514</b>	<b>86,1%</b>	<b>78,3%</b>	<b>69,0%</b>
<b>Tunga lastbilar totalt</b>	<b>7 956</b>	<b>1 438</b>	<b>745</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

\*Lastbilar som är godkända för drivmedel HVO syns inte i tabellen, då de inte kan identifieras i vägtrafikregistret

### 2.3.4 Historisk utveckling av andelen nyregistrerade tunga miljölastbilar i Stockholms län

Som illustreras i Figur 13 tillkom drivmedlet biodiesel 2015 för att sedan försvinna igen 2016. Det är fortsatt få nyregistrerade lastbilar som registreras som miljölastbilar, men det har skett en ökning de senaste åren och framför allt under 2022 relativt 2021 och 2022 relativt 2023. Tunga miljölastbilar som körs på fordonsgas står för den största andelen. Det är även där vi hittar den största ökningen. Andelen nyregistrerade tunga miljölastbilar har ökat från 9,1 procent 2022 till 17,8 procent 2023. Ellastbilar har ökat från 3,4 procent 2022 till 3,8 procent 2023.

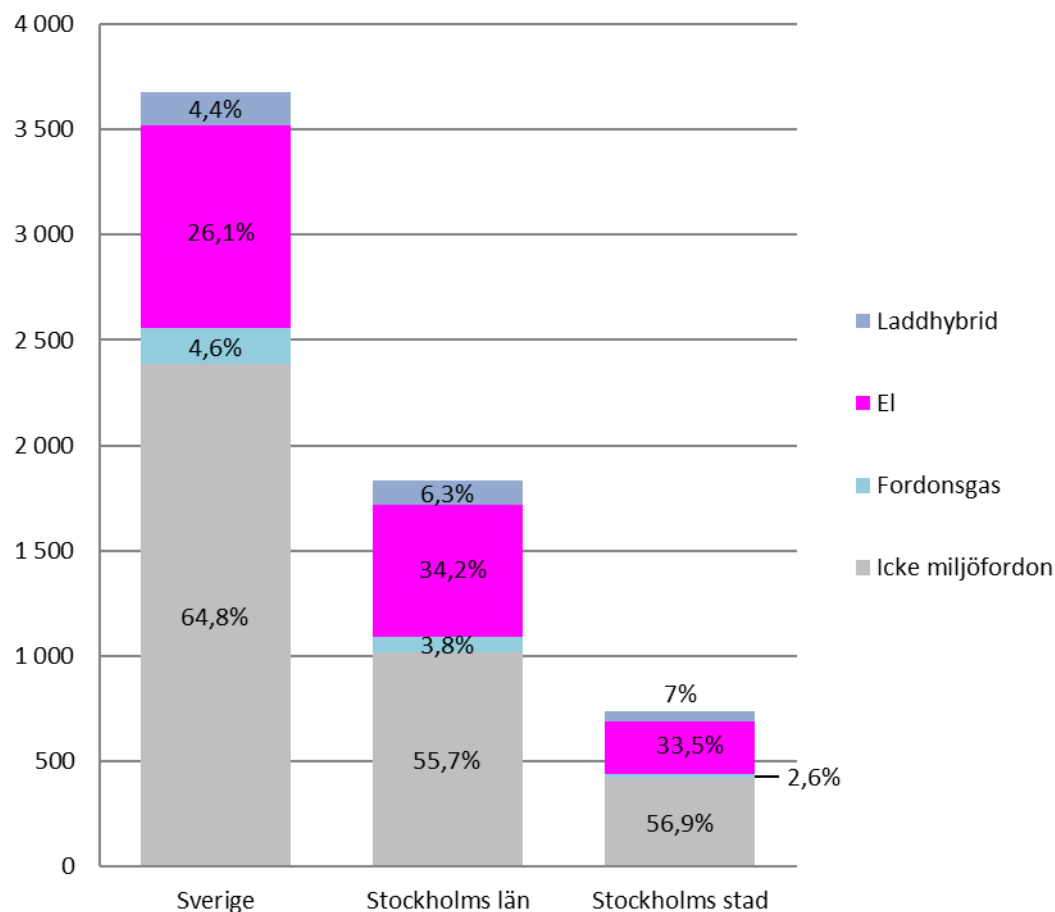


**Figur 13: Historisk utveckling: Andel miljöfordon av nyregistrerade tunga miljölastbilar i Stockholms län 2006–2023.**

\*Biodiesel började följas upp 2015

## 2.4 Taxi

Följande avsnitt beskriver statistiken för nyregistrerade taxibilar. Dessa bilar är en delmängd av personbilsstatiken, se avsnitt 2.1.



**Figur 14: Nyregistrerade taxibilar (personbilar) år 2023, miljöbilar per drivmedel**

Till skillnad från samtliga personbilar var andelen icke miljöfordon bland nyregistrerade taxibilar större än andelen miljöbilar år 2023. Bland de nyregistrerade taxibilar som är icke miljöfordon var elhybriderna vanligast.

**Tabell 9: Nyregistrerade taxibilar (personbilar) år 2023 per drivmedel**

Drivmedel	Antal Sverige	Antal Stockholms län	Antal Stockholms stad	Andel Sverige	Andel Stockholms län	Andel Stockholms stad
<b>Miljöfordon</b>						
Fordonsgas	171	70	19	4,6%	3,8%	2,6%
Etanol	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
El	962	626	247	26,1%	34,2%	33,5%
Laddhybrid	163	115	52	4,4%	6,3%	7,0%
Elhybrid	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
Vätgas	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
Snål bensin	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
Snål diesel	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
<b>Miljöfordon totalt</b>	<b>1 296</b>	<b>811</b>	<b>318</b>	<b>35,2%</b>	<b>44,3%</b>	<b>43,1%</b>
<b>Icke miljöfordon</b>						
Fordonsgas	2	1	0	0,1%	0,1%	0,0%
Etanol	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
El	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
Laddhybrid	1	1	1	0,0%	0,1%	0,1%
Elhybrid	1 673	879	350	45,5%	48,0%	47,4%
Vätgas	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
Bensin	22	6	4	0,6%	0,3%	0,5%
Diesel	686	132	65	18,6%	7,2%	8,8%
<b>Icke miljöfordon totalt</b>	<b>2 384</b>	<b>1 019</b>	<b>420</b>	<b>64,8%</b>	<b>55,7%</b>	<b>56,9%</b>
<b>Taxibilar totalt</b>	<b>3 680</b>	<b>1 830</b>	<b>738</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Tidigare år har andelen miljöfordon bland nyregistrerade taxibilar varit större i Stockholms län och Stockholms stad jämfört med landet som helhet. År 2020 var ett undantag från detta då andelen miljöfordon var större i riket än i staden och länet. I 2021 års statistik var andelarna relativt lika, med Stockholms län som hade något större andel miljöfordon än Sverige och därefter Stockholms stad. Både år 2022 och 2023 är andelen miljöfordon större i Stockholms län och Stockholms stad än i riket.

## 3 Miljöfordon i trafik

I detta kapitel redovisas statistik över personbilar (inklusive taxi), bussar och lastbilar som var i trafik vid årsskiftet 2023/2024 i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad.

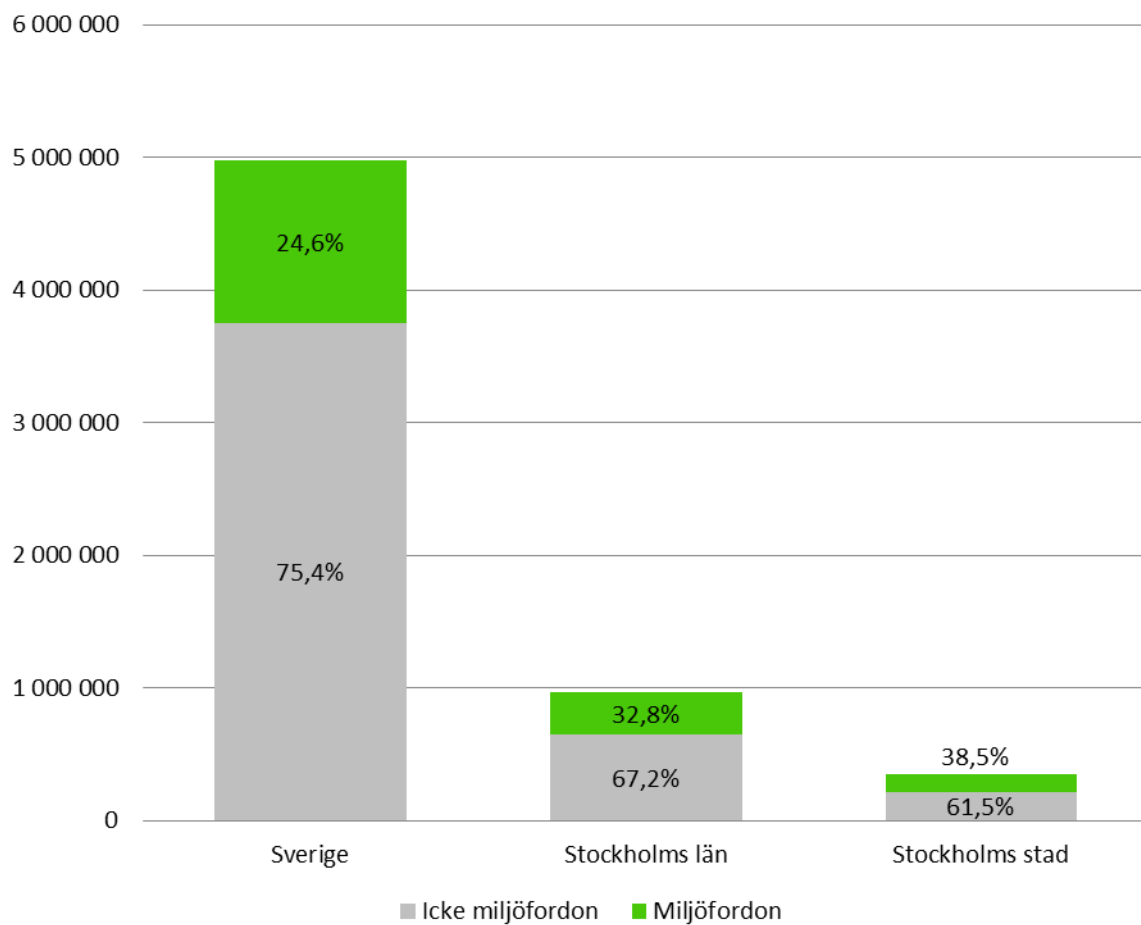
Statistiken över fordon i trafik i detta kapitel redovisas enligt synsättet *en gång miljöbil, alltid miljöbil*. Detta innebär att **personbilar** som registrerats till och med 2012-12-31 räknas som miljöfordon om de uppfyller den nationella definition av miljöfordon som gällde då. Fordon som registrerats från 2013-01-01 räknas som miljöfordon ifall de uppfyller 2013 års nationella definition. Fordon som registrerats efter 2018-06-30 räknas som miljöfordon om de uppfyller kraven för bonusbil enligt bonus malus-systemet eller kan drivas med etanol eller vätgas. Fordon som registrerats från och med 2023-01-01 räknas som miljöfordon om de uppfyller Stockholm Stads miljöbilsdefinition för 2023.

Det fanns ingen nationell miljöbilsdefinition för **lätta lastbilar** före 2013-01-01. För fordon som registrerats före detta datum har i stället den lokala miljöfordonsdefinition som gällde i Stockholms stad använts. Fordon som registrerats från och med 2013-01-01 räknas som miljöfordon om de uppfyller den definitionen som började gälla i årsskiftet 2012/2013. Fordon som registrerats efter 2018-06-30 räknas som miljöfordon om de uppfyller kraven för bonusbil enligt bonus malus-systemet eller kan drivas med vätgas eller etanol. För **tunga fordon** (lastbilar och bussar över 3,5 ton) finns ingen nationell definition för miljöklassning av fordon. Där har Stockholms stads egen definition använts oavsett vilket år de nyregistrerats.

### 3.1 Personbilar

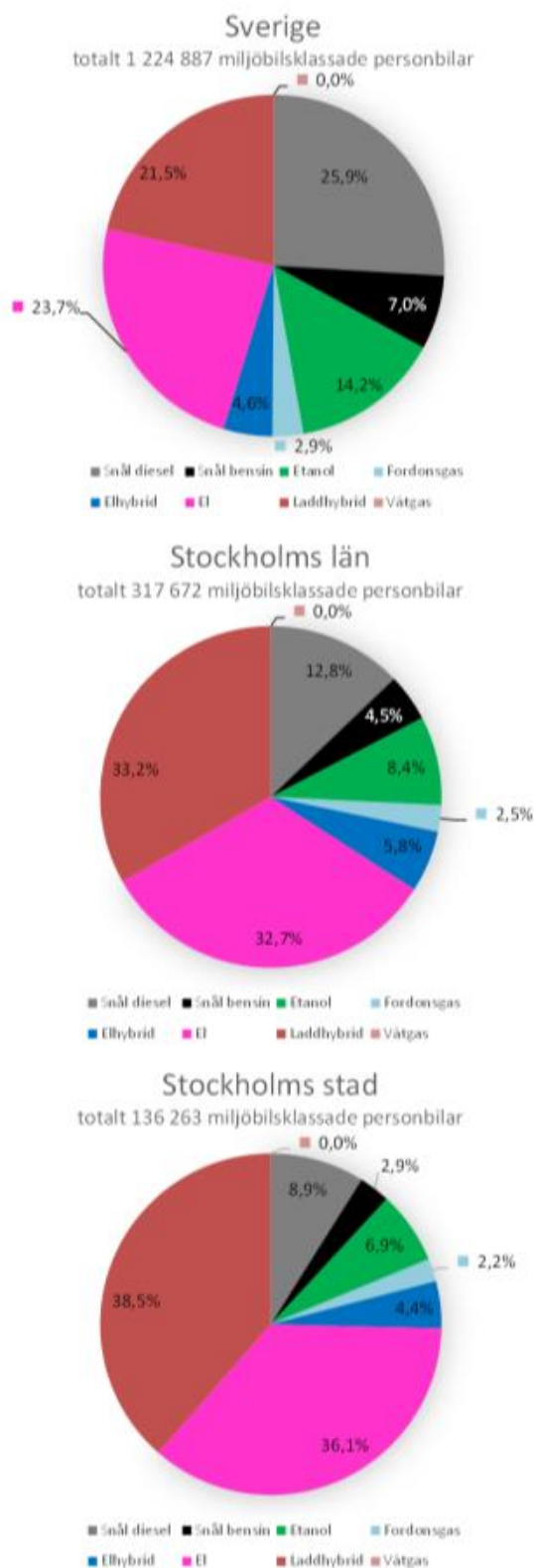
#### 3.1.1 Personbilar i trafik

I fördelningen mellan antalet miljöfordon och övriga har en ökning av miljöfordon observerats för både riket, länet och kommunen. Stockholm har fortsatt högre andel miljöfordon i trafik jämfört med riket, se Figur 15 nedan.



**Figur 15: Personbilar i trafik i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad vid årsskiftet 2023/2024 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon**





**Figur 16: Miljöbilsklassade personbilar i trafik i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad vid årsskiftet 2023/2024 per drivmedel**

**Tabell 10: Personbilar i trafik i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad vid årsskiftet 2023/2024 per drivmedel – enligt synsättet ”en gång miljöbil alltid miljöbil”\*\***

Drivmedel	Antal Sverige	Antal Stockholms län	Antal Stockholms stad	Andel Sverige	Andel Stockholms län	Andel Stockholms stad
<b>Miljöfordon</b>						
Fordonsgas	35 722	7 973	2 941	0,7%	0,8%	0,8%
Etanol	174 300	26 749	9 392	3,5%	2,8%	2,7%
El	290 197	103 726	49 172	5,8%	10,7%	13,9%
Laddhybrid	263 919	105 610	52 514	5,3%	10,9%	14,9%
Elhybrid	56 708	18 500	6 048	1,1%	1,9%	1,7%
Vätgas	43	10	1	0,0%	0,0%	0,0%
Snål bensin	86 219	14 303	4 019	1,7%	1,5%	1,1%
Snål diesel	317 779	40 801	12 176	6,4%	4,2%	3,4%
<b>Miljöfordon totalt</b>	<b>1 224 887</b>	<b>317 672</b>	<b>136 263</b>	<b>24,6%</b>	<b>32,8%</b>	<b>38,5%</b>
<b>Icke miljöfordon</b>						
Fordonsgas	995	232	77	0,0%	0,0%	0,0%
Etanol	5	2	0	0,0%	0,0%	0,0%
El**	1 481	256	87	0,0%	0,03%	0,02%
Laddhybrid	8 389	3 277	1 707	0,2%	0,34%	0,48%
Elhybrid	243 604	72 229	29 525	4,9%	7,5%	8,4%
Vätgas	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
Bensin	2 259 049	376 108	120 420	45,4%	38,9%	34,1%
Diesel	1 238 746	198 139	65 444	24,9%	20,5%	18,5%
Övriga drivmedel	7	1	0	0%	0%	0%
<b>Icke miljöfordon totalt</b>	<b>3 752 276</b>	<b>650 244</b>	<b>217 260</b>	<b>75,4%</b>	<b>67,2%</b>	<b>61,5%</b>
<b>Personbilar totalt</b>	<b>4 977 163</b>	<b>967 916</b>	<b>353 523</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

\*I SCB:s statistik finns fordon klassade som elhybrid och bonusbil, men har endast drivmedel el noterat. Det handlar troligen om felklassade miljöbilar med drivmedel el, men ingår här i elhybriderna.

\*\*Troligen uppfyller de allra flesta av dessa elfordon definitionen för miljöfordon. Att de inte är registrerade som miljöbilar kan bero på att de är gamla elbilar som togs i bruk innan definitionen fanns, och att de är direktimporterade och då registreras i allmänhet inte miljöfordonstillhörighet.

De miljöfordon som ökat mest i antal under 2023 jämfört med året innan på samtliga geografiska nivåer är elfordon. Antalet laddhybrider har också ökat under 2023 jämfört med 2022, men inte i samma utsträckning som elfordon. Andelen icke-miljöfordon som andel av totala fordon har minskat. År 2023 var andelen icke-miljöfordon av det totala antalet personbilar i riket 75,4 procent, i Stockholms län 67,2 procent och i Stockholms stad 61,5 procent. Detta innebär att det skett en minskning på samtliga geografiska nivåer i jämförelse med 2022 då andelen i riket var 76 procent, i Stockholms län 68,8 procent och i Stockholms stad 64,6 procent.

**Tabell 11: Sannolika men inte säkra miljöfordon. Fordonen ingår även i Tabell 10 som icke miljöfordon.**

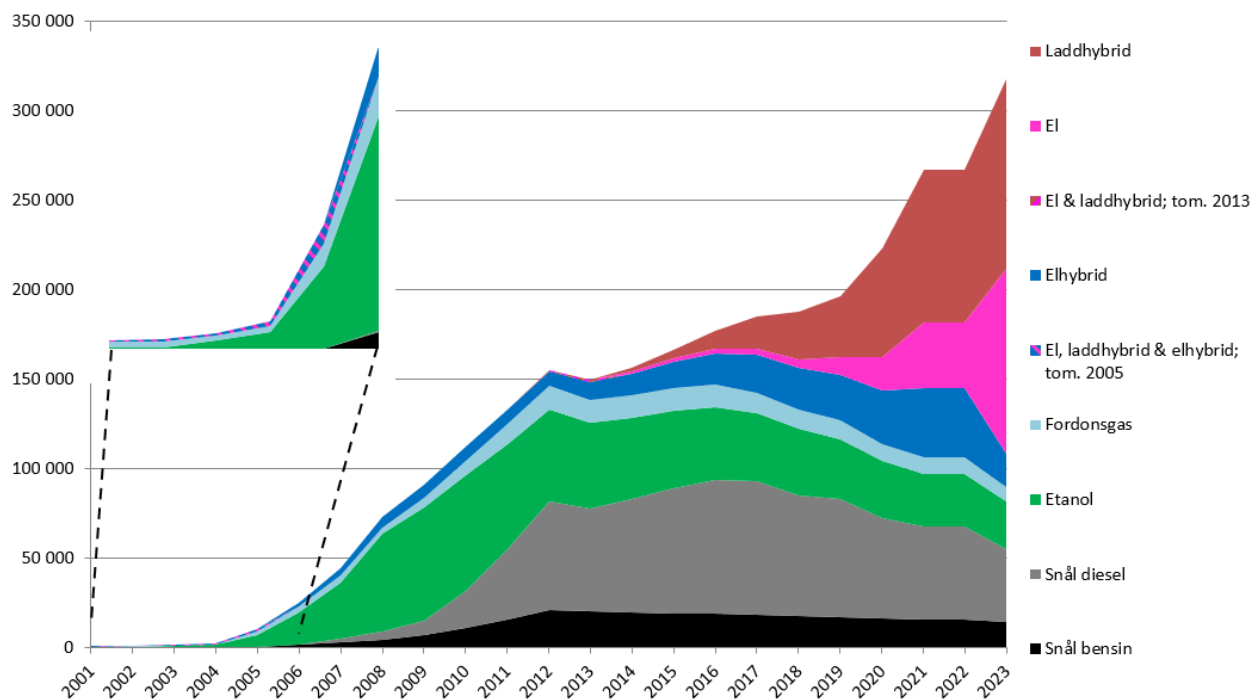
Drivmedel	Antal Sverige	Antal Stockholms län	Antal Stockholms stad
<b>Miljöfordon</b>			
Fordonsgas	629	182	50
Etanol	0	0	0
El	1 461	252	86
Laddhybrid	8 388	3 275	1 702
Elhybrid	143 079	39 740	14 780
Snål bensen	3 521	538	197
Snål diesel	2 335	396	163
<b>Miljöfordon totalt</b>	<b>159 413</b>	<b>44 383</b>	<b>16 978</b>

Det finns en mindre del personbilar i vägtrafikregistret som inte är märkta som miljöbilar, men ändå sannolikt uppfyller kraven för miljöfordon enligt definitionen som gällde till 31 december 2012. Det handlar troligen mest om fordon som kom ut på marknaden innan definitionen infördes, och som sedan inte blivit omkodade i registret. Se Tabell 11.

### 3.1.2 Historisk utveckling av antal miljöbilar i trafik i Stockholms län

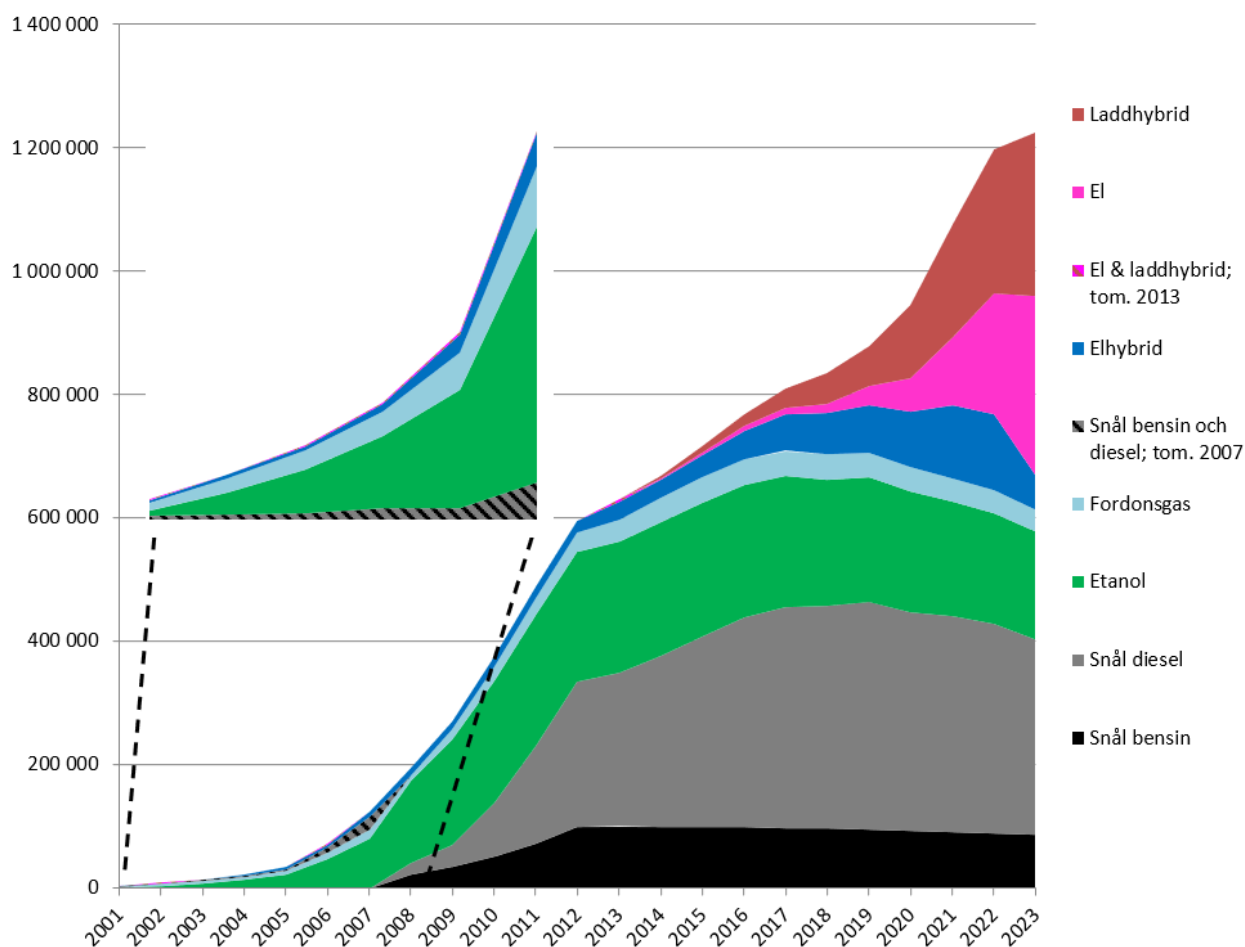
I Figur 17 och 18 nedan presenteras utvecklingen för antalet miljöklassade personbilar i trafik enligt synsättet *en gång miljöbil alltid miljöbil*, i Stockholms län och Sverige mellan 2001 och 2023.

Antalet miljöklassade personbilar i trafik i Stockholms län enligt synsättet *en gång miljöbil alltid miljöbil* minskade från 2012 till 2013 med 3,5 procent. Minskningen borde bero på att antalet nyregistrerade miljöfordon under 2013 var mindre än antalet äldre miljöfordon som såldes vidare till andra delar av landet, skrotades och ställdes av. Från 2013 till 2014 ökar antalet miljöbilar igen vilket är en trend som har hållit i sig under längre tid. 2022 ökade antalet miljöbilar i trafik i länet med cirka 12,6 procent jämfört med 2021. Snåla dieselbilar och bensinbilar stod 2022 för cirka 21 procent (5 procent + 16 procent) av de miljöklassade personbilarna i Stockholms län enligt synsättet *en gång miljöbil alltid miljöbil*. Etanolbilar stod för 9,2 procent, el, laddhybrider och elhybrider för 67 procent samt fordonsgasbilar för 2,9 procent. Under 2023 ökar antalet miljöklassade elfordon i trafik betydligt i jämförelse med tidigare år, detta samtidigt som antalet miljöklassade elhybrider minskar markant.



**Figur 17: Miljöklassade personbilar i trafik i Stockholms län år 2001–2023**

Not: Till år 2005 räknades elhybrider, elbilar och laddhybrider som samma typ av fordon i denna statistik. De allra flesta var elhybrider. Från 2006 till 2013 räknades elbilar och laddhybrider som samma typ av fordon. De allra flesta av dessa var elbilar. Från år 2014 är de uppdelade.



**Figur 18: Miljöklassade personbilar i trafik i Sverige 2001–2023**

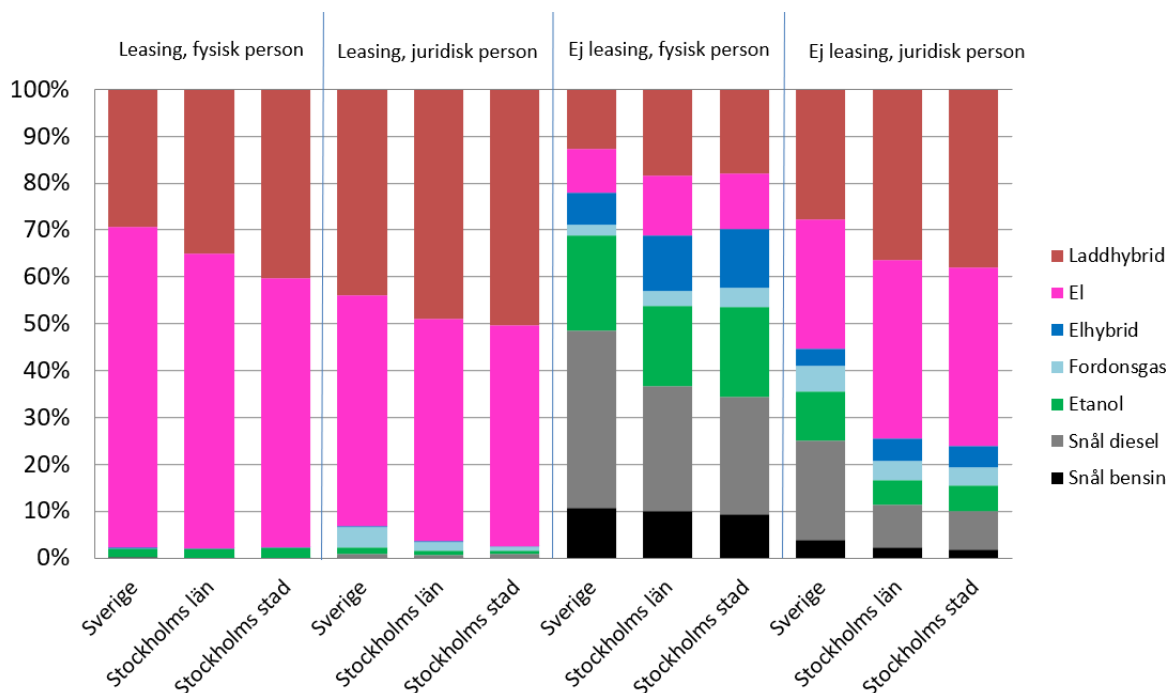
Not: Fram till år 2007 redovisades snåla bensinbilar och snåla dieselbilar som samma kategori. Till år 2005 redovisades elhybrider, elbilar och laddhybrider som samma kategori, och de allra flesta var elhybrider. Från 2006 till 2013 räknades elbilar och laddhybrider som samma kategori och de allra flesta var elbilar.

### 3.1.3 Ägarförhållanden för miljöbilar i trafik

I Figur 19 nedan redovisas andelen av personbilar i trafik inom varje ägarkategori i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad. Statistiken i figurerna visar miljöfordon i trafik enligt synsättet en gång miljöbil alltid miljöbil.



Figur 19: Miljöbilar i trafik 2023 i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad, uppdelat på ägandeform – antal



**Figur 20: Miljöbilar i trafik 2023 i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad, uppdelat på ägandeform – andel**

I Sverige och Stockholms län dominerar fysiskt ägande bland miljöbilarna men i Stockholms stad är ägande av juridisk person något vanligare än ägande av fysisk person. Andelen elfordon har ökat betydligt inom alla ägandeformer på alla geografiska nivåer, samtidigt som antalet leasade elhybrider minskat markant.

**Tabell 12: Miljöbilar i trafik efter ägare i Stockholms stad år 2023**

Drivmedel	Stockholms stad	Varav leasing, ägd av privatperson	Varav leasing, ägd av juridisk person	Varav ej leasing, ägd av privatperson	Varav ej leasing, ägd av juridisk person
Fordonsgas	2 941	0,2%	17,3%	52,2%	30,4%
Etanol	9 392	1,3%	6,0%	78,6%	14,0%
El	49 172	6,8%	65,7%	9,5%	18,1%
Laddhybrid	52 514	4,5%	65,6%	13,1%	16,8%
Elhybrid	6 048	0,0%	2,2%	80,2%	17,5%
Vätgas	1	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Snål bensin	4 019	0,0%	0,2%	88,7%	11,0%
Snål diesel	12 176	0,0%	4,4%	80,2%	15,3%
<b>Miljöfordon totalt</b>	<b>136 263</b>	<b>4,3%</b>	<b>50,3%</b>	<b>28,4%</b>	<b>17,1%</b>

**Tabell 13: Miljöbilar i trafik efter ägare i Stockholms län år 2023**

Drivmedel	Stockholms län	Varav leasing, ägd av privatperson	Varav leasing, ägd av juridisk person	Varav ej leasing, ägd av privatperson	Varav ej leasing, ägd av juridisk person
Fordonsgas	7 973	0,1%	23,7%	49,7%	26,4%
Etanol	26 749	1,6%	3,7%	84,1%	10,5%
El	103 726	14,0%	50,6%	16,1%	19,3%
Laddhybrid	105 610	7,6%	51,3%	22,9%	18,2%
Elhybrid	18 500	0,0%	1,6%	84,9%	13,5%
Vätgas	10	0,0%	80,0%	0,0%	20,0%
Snål bensin	14 303	0,0%	0,1%	91,3%	8,6%
Snål diesel	40 801	0,0%	1,8%	86,5%	11,6%
<b>Miljöfordon totalt</b>	<b>317 672</b>	<b>7,2%</b>	<b>34,8%</b>	<b>41,4%</b>	<b>16,6%</b>

**Tabell 14: Miljöbilar i trafik efter ägare i Sverige år 2023**

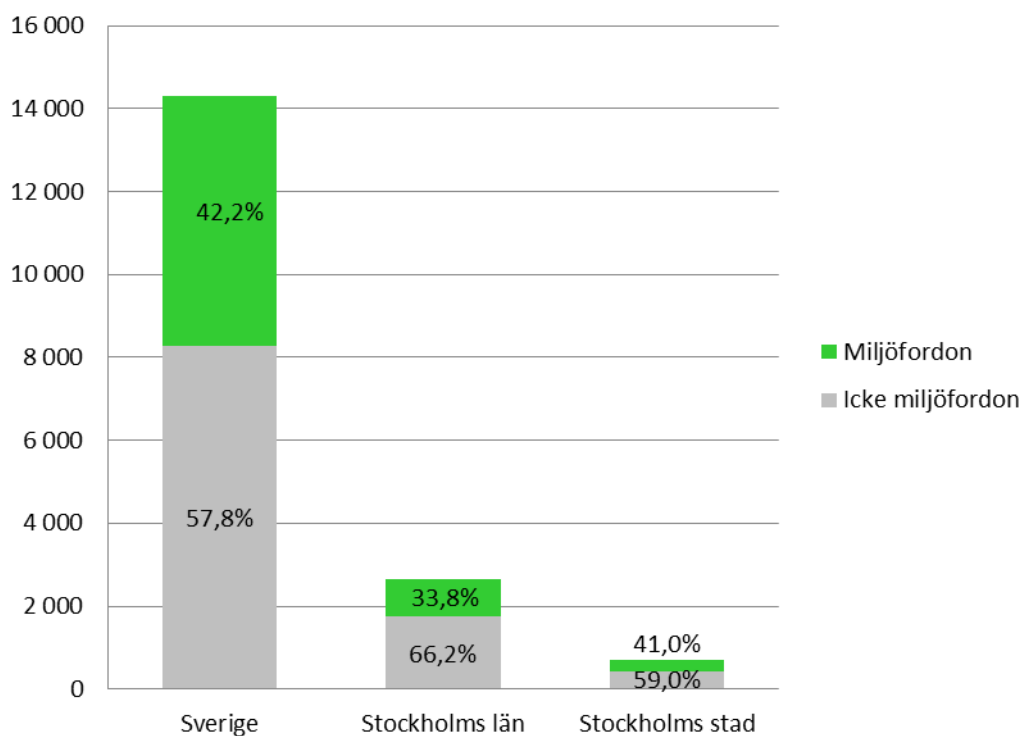
Drivmedel	Sverige	Varav leasing, ägd av privatperson	Varav leasing, ägd av juridisk person	Varav ej leasing, ägd av privatperson	Varav ej leasing, ägd av juridisk person
Fordonsgas	35 722	0,1%	25,8%	48,1%	26,1%
Etanol	174 300	1,1%	1,7%	86,7%	10,5%
El	290 197	23,2%	36,2%	24,3%	16,3%
Laddhybrid	263 919	10,9%	35,6%	35,4%	18,2%
Elhybrid	56 708	0,0%	1,3%	87,3%	11,4%
Vätgas	43	0,0%	65,1%	0,0%	34,9%
Snål bensin	86 219	0,0%	0,0%	92,2%	7,8%
Snål diesel	317 779	0,0%	0,5%	88,0%	11,4%
<b>Miljöfordon totalt</b>	<b>1 224 887</b>	<b>8,0%</b>	<b>17,4%</b>	<b>60,5%</b>	<b>14,1%</b>



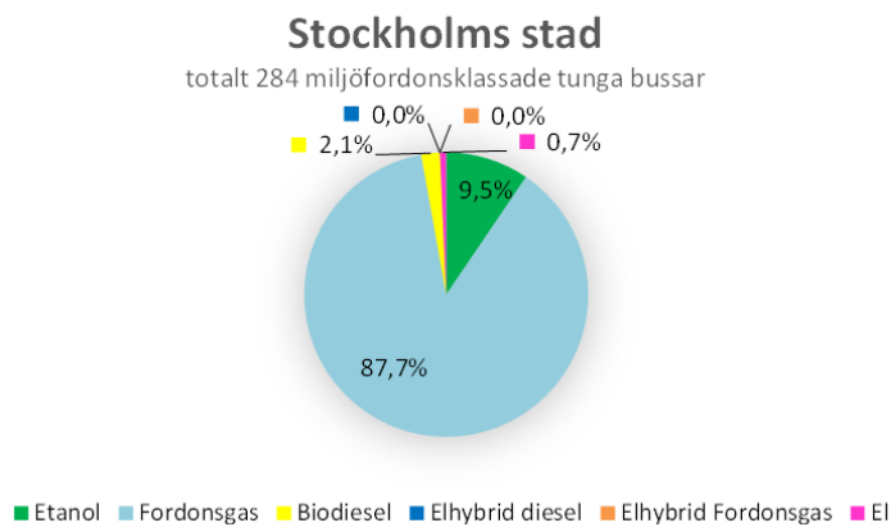
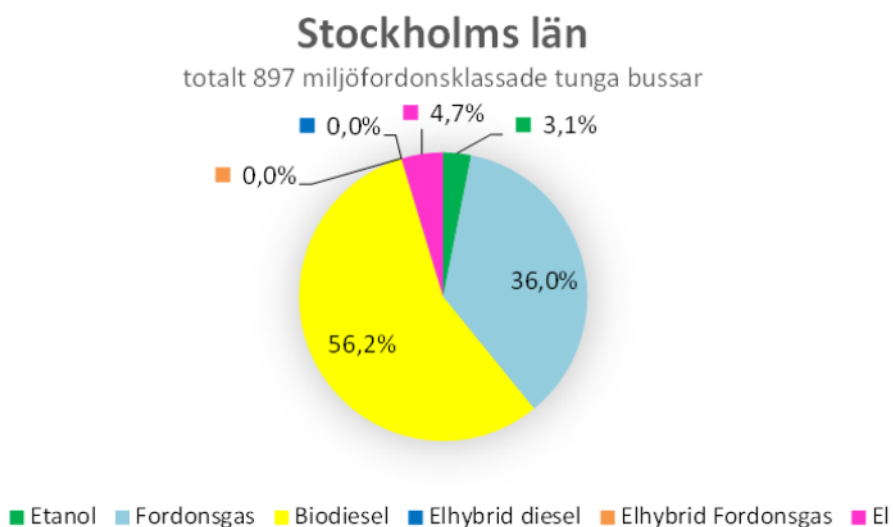
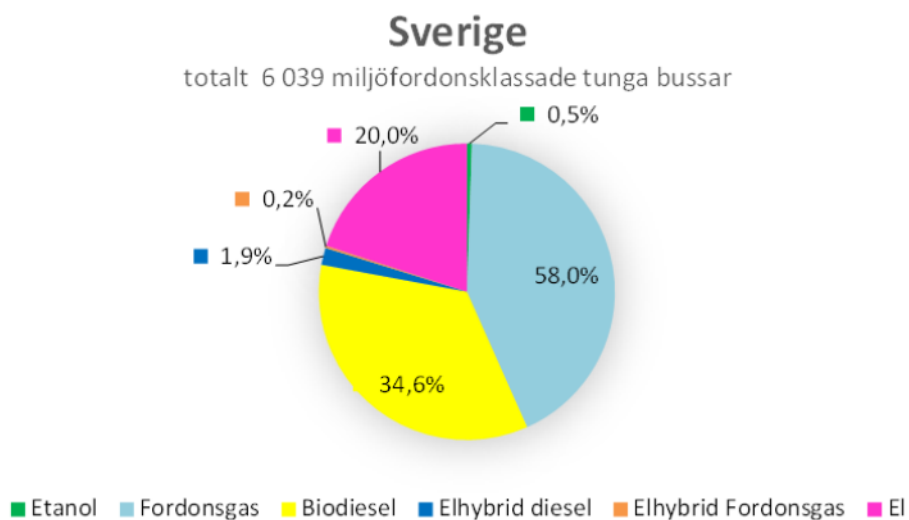
## 3.2 Bussar

I detta avsnitt redovisas detaljerade data i diagram och tabeller för tunga bussar. Bakgrunden till att motsvarande data inte redovisas för lätta bussar är att det i hela landet fanns endast 21 fordon som var registrerade som lätta bussar (bussar med totalvikt upp till 3,5 ton) vid årsskiftet 2023/2024. Av dessa var 5 bensindrivna, 9 dieseldrivna och 6 eldrivna. Sex av de eldrivna lätta bussarna är registrerade i Stockholms län och 2 av dem är registrerade i Stockholms stad.

Andelen miljöfordon bland de tunga bussarna skiljer sig till viss del mellan de olika geografiska nivåerna då Stockholms län innehar en lägre andel än riket och Stockholms stad. I jämförelse med 2022 ökar både antalet och andelen miljöfordon bland de tunga bussarna i riket under 2023. En motsatt trend kan emellertid observeras i Stockholms län och Stockholms stad där både antalet och andelen miljöfordon bland de tunga bussarna minskat. I riket har antalet och andelen elfordon ökat betydligt under 2023 i jämförelse med år 2022.



**Figur 21: Tungas bussar i trafik 2023 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon – enligt Stockholms stads egen definition**



**Figur 22: Miljöfordonsklassade tunga bussar i trafik 2023 per drivmedel – enligt Stockholms stads egen definition.**

**Tabell 15: Tunga bussar i trafik 2023 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon – enligt Stockholms stads egen definition**

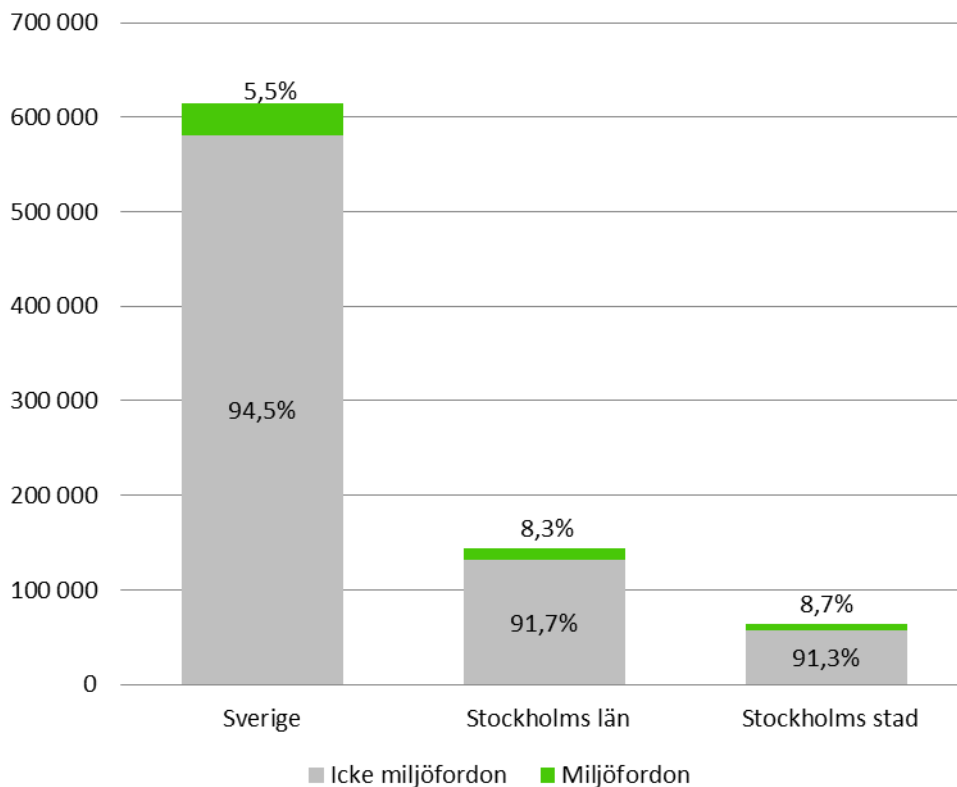
Drivmedel	Antal Sverige	Antal Stockholms län	Antal Stockholms stad	Andel Sverige	Andel Stockholms län	Andel Stockholms stad
<b>Miljöfordon</b>						
Fordonsgas	2 583	323	249	18,1%	12,2%	35,9%
Etanol	33	28	27	0,2%	1,1%	3,9%
El	1 206	42	2	8,4%	1,6%	0,3%
Elhybrid diesel	112	0	0	0,8%	0,0%	0,0%
Elhybrid fordonsgas	15	0	0	0,1%	0,0%	0,0%
Biodiesel	2 090	504	6	14,6%	19,0%	0,9%
<b>Miljöfordon totalt</b>	<b>6 039</b>	<b>897</b>	<b>284</b>	<b>42,2%</b>	<b>33,8%</b>	<b>41,0%</b>
<b>Icke Miljöfordon</b>						
Bensin	29	6	3	0,2%	0,2%	0,4%
Diesel	8 233	1 751	406	57,6%	66,0%	58,6%
Okänt drivmedel	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
<b>Icke miljöfordon totalt</b>	<b>8 262</b>	<b>1 757</b>	<b>409</b>	<b>57,8%</b>	<b>66,2%</b>	<b>59,0%</b>
<b>Bussar totalt</b>	<b>14 301</b>	<b>2 654</b>	<b>693</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

\*Inklusive en buss med drivmedel bensin samt gengas, på samtliga geografiska nivåer.

### 3.3 Lastbilar

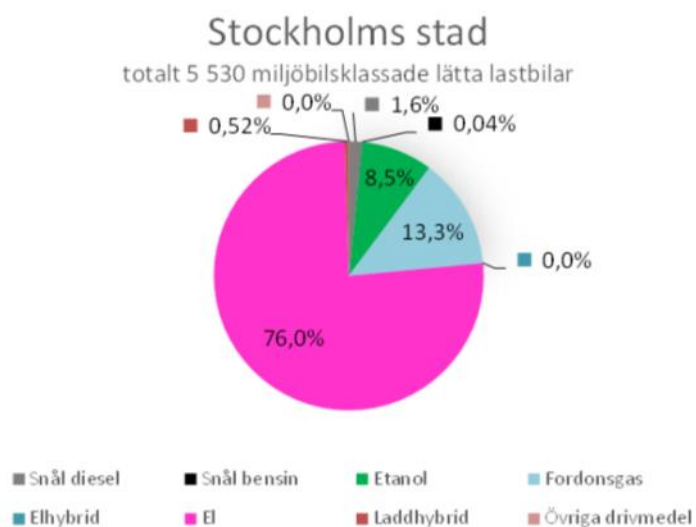
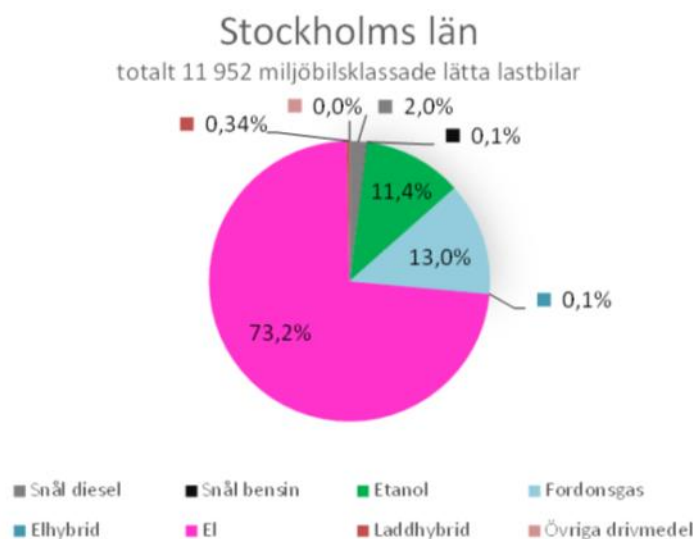
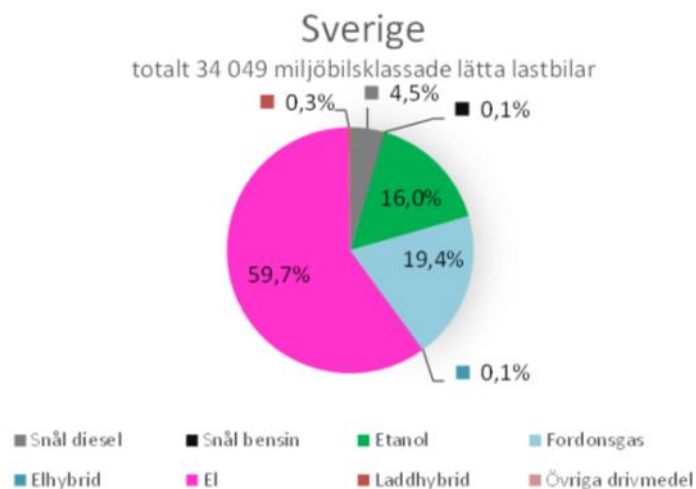
#### 3.3.1 Lätta lastbilar i trafik

I Figur 23 och 24 samt Tabell 16 nedan redovisas antalet lätta lastbilar (upp till 3,5 ton) i trafik i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad vid årsskiftet 2023/2024 enligt synsättet en gång miljöbil alltid miljöbil.



**Figur 23: Lätta lastbilar (≤3,5 ton) i trafik 2023 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon**

Under 2023 har andelen och antalet miljöfordon bland lätta lastbilar ökat på alla geografiska nivåer i jämförelse med 2022. Likt under 2022 är eldrivna lätta lastbilar den största kategorin av miljöfordon, en kategori som ökat under 2023 i jämförelse med 2022 på samtliga geografiska nivåer.



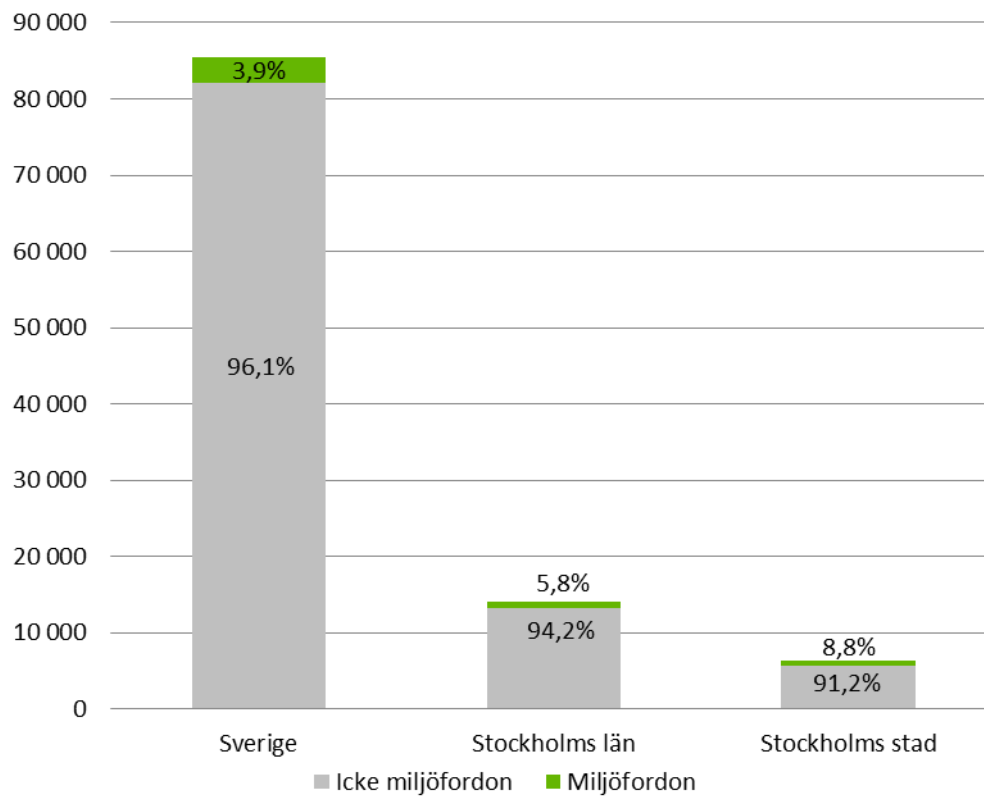
Figur 24: Miljöbilsklassade lätta lastbilar (≤3,5 ton) i trafik 2023 per drivmedel

**Tabell 16: Lätta lastbilar (≤3,5 ton) i trafik 2023 per drivmedel**

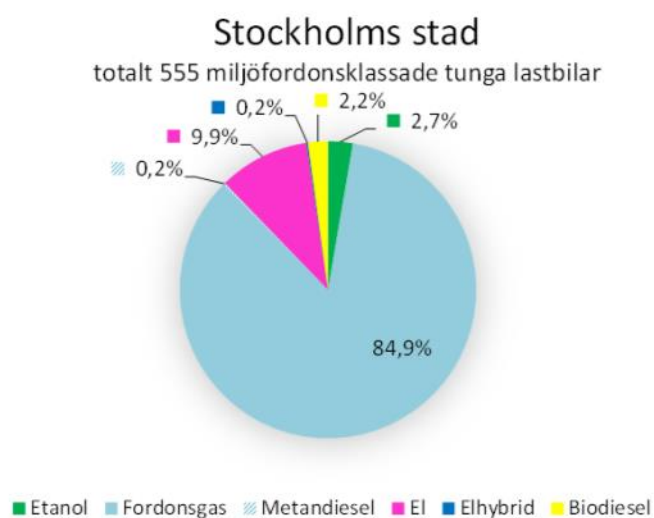
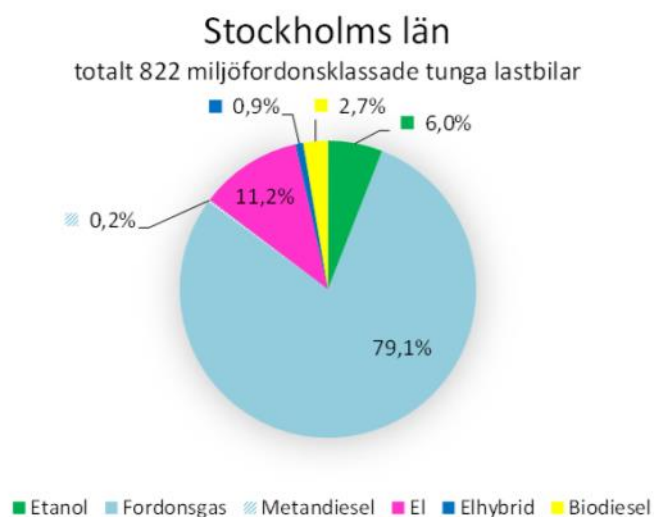
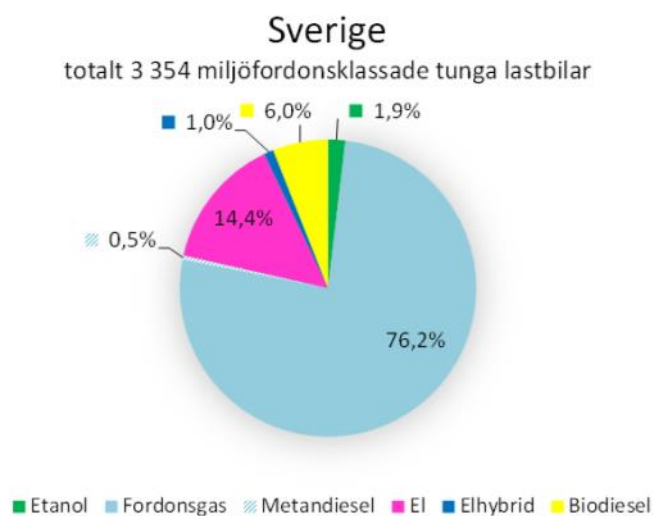
Drivmedel	Antal Sverige	Antal Stockholms län	Antal Stockholms stad	Andel Sverige	Andel Stockholms län	Andel Stockholms stad
<b>Miljöfordon</b>						
Fordonsgas	6 607	1 552	736	1,1%	1,1%	1,2%
Etanol	5 436	1 364	472	0,9%	0,9%	0,7%
El	20 330	8 746	4 202	3,3%	6,1%	6,6%
Laddhybrid	102	41	29	0,02%	0,03%	0,05%
Elhybrid	24	7	0	0,00%	0,00%	0,00%
Snål bensin	26	8	2	0,00%	0,01%	0,00%
Snål diesel	1 524	234	89	0,2%	0,2%	0,1%
Övriga drivmedel	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
<b>Miljöfordon totalt</b>	<b>34 049</b>	<b>11 952</b>	<b>5 530</b>	<b>5,5%</b>	<b>8,3%</b>	<b>8,7%</b>
<b>Icke miljöfordon</b>						
Fordonsgas	2 347	475	214	0,4%	0,3%	0,3%
Etanol	4	2	1	0,0%	0,0%	0,0%
El	540	165	100	0,09%	0,11%	0,16%
Laddhybrid	328	196	108	0,1%	0,1%	0,2%
Elhybrid	269	168	12	0,04%	0,12%	0,02%
Bensin	42 092	6 822	2 359	6,85%	4,74%	3,73%
Diesel	535 286	124 085	54 949	87,05%	86,25%	86,84%
Övriga drivmedel	1	0	0	0,00%	0,00%	0,00%
<b>Icke miljöfordon totalt</b>	<b>580 867</b>	<b>131 913</b>	<b>57 743</b>	<b>94,5%</b>	<b>91,7%</b>	<b>91,3%</b>
<b>Lätta lastbilar totalt</b>	<b>614 916</b>	<b>143 865</b>	<b>63 273</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

### 3.3.2 Tung lastbilar i trafik

I Figur 25 och 26 samt Tabell 17 nedan redovisas antalet tunga lastbilar (>3,5 ton) i trafik i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad vid årsskiftet 2023/2024 enligt Stockholms stads egen definition, då det inte finns någon nationell miljöfordonsdefinition för tunga lastbilar.



**Figur 25: Tunga lastbilar (>3,5 ton) i trafik 2023 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon – enligt Stockholms stads egen definition**



**Figur 26: Miljöfordonsklassade tunga lastbilar (>3,5 ton) i trafik 2023 per drivmedel – enligt Stockholms stads egen definition.**



Jämfört med 2022 så var andelen miljöfordon bland tunga lastbilar i trafik i riket, Stockholms län och Stockholms stad högre än under 2023. Av miljöfordonen är det lastbilar drivna med fordonsgas som är flest på samtliga geografiska nivåer. Efter fordonsgas är el det drivmedel som flest miljöfordon bland tunga lastbilar drivs av.

**Tabell 17: Tung lastbilar (>3,5 ton) i trafik 2023 per drivmedel – enligt Stockholms stads egen definition**

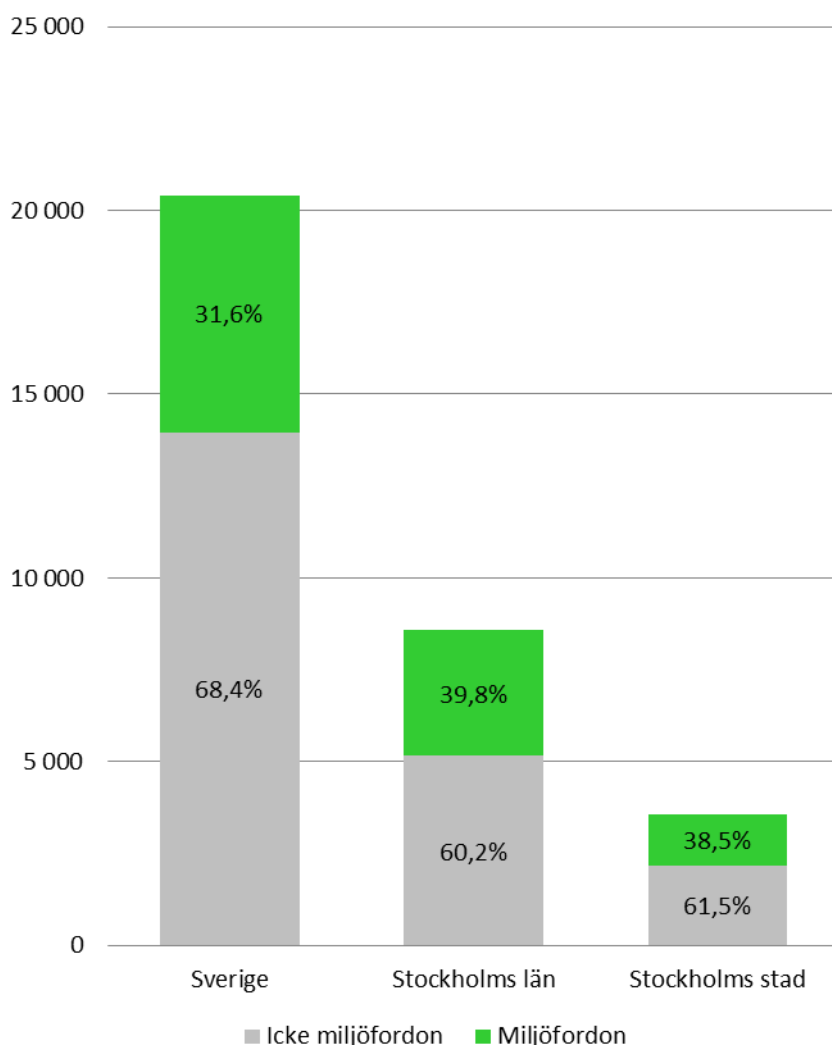
Drivmedel	Antal Sverige	Antal Stockholms län	Antal Stockholms stad	Andel Sverige	Andel Stockholms län	Andel Stockholms stad
<b>Miljöfordon</b>						
Fordonsgas	2 570	652	472	3,0%	4,6%	7,5%
--varav metandiesel	16	2	1	0,0%	0,0%	0,0%
Etanol	63	49	15	0,07%	0,3%	0,2%
El	482	92	55	0,56%	0,65%	0,9%
Elhybrid	35	7	1	0,04%	0,05%	0,02%
Biodiesel	202	22	12	0,24%	0,16%	0,19%
Vätgas	2	0	0	0,00%	0,00%	0,00%
<b>Miljöfordon totalt</b>	<b>3354</b>	<b>822</b>	<b>555</b>	<b>3,9%</b>	<b>5,8%</b>	<b>8,8%</b>
<b>Icke miljöfordon</b>						
Bensin	874	131	37	1,0%	0,9%	0,6%
Diesel	81 203	13 126	5 707	95%	93,2%	90,6%
Övrigt	0	0	1	0,00%	0,00%	0%
<b>Icke miljöfordon totalt</b>	<b>82 077</b>	<b>13 257</b>	<b>5 745</b>	<b>96,1%</b>	<b>94,2%</b>	<b>91,2%</b>
<b>Tunga lastbilar totalt</b>	<b>85 431</b>	<b>14 079</b>	<b>6 300</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

\*I bensin ingår även tunga lastbilar med gengas som drivmedel.

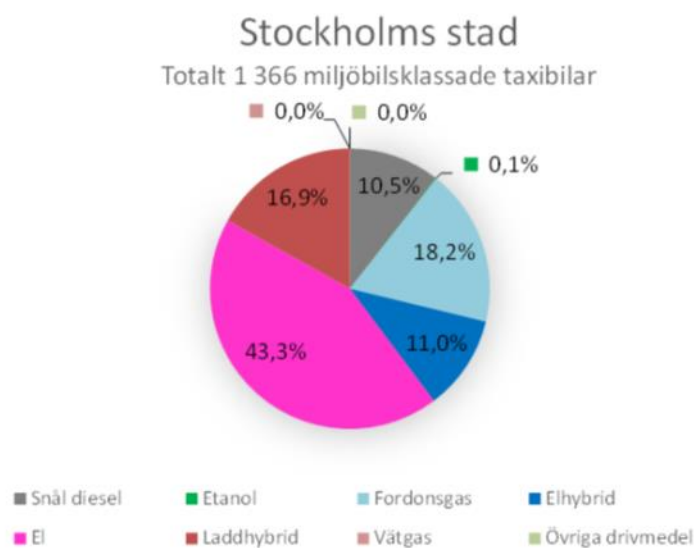
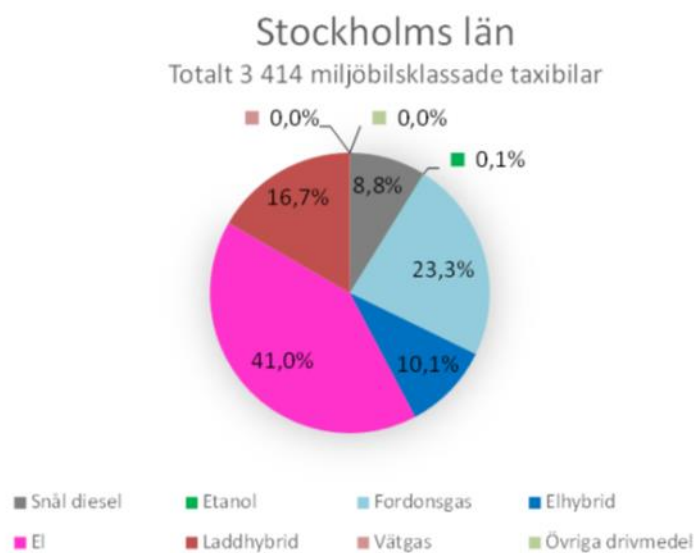
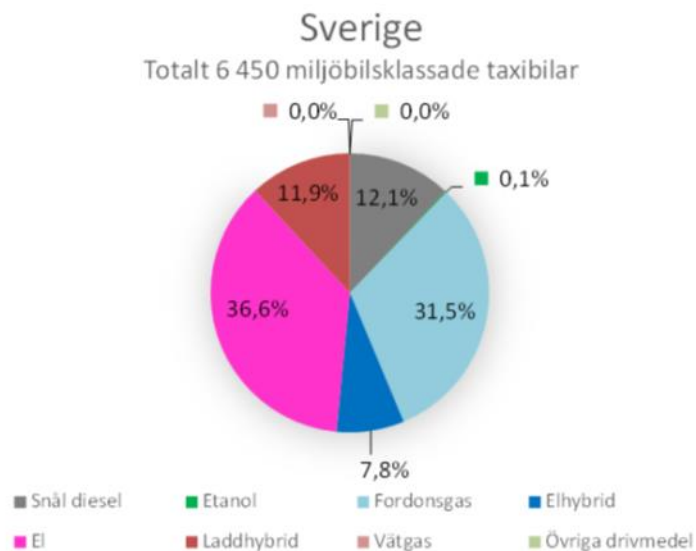
### 3.4 Taxi

I Figur 27 och 28 samt Tabell 18 nedan redovisas antalet taxibilar i trafik i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad vid årsskiftet 2023/2024 enligt synsättet en gång miljöbil alltid miljöbil.

I jämförelse med 2022 har andelen miljöfordon bland totalt antal taxibilar i trafik minskat för samtliga geografiska nivåer. Andelarna laddhybrider och elbilar har ökat under 2023 i jämförelse med 2022, medan andelarna för elhybrid, fordonsgas och snål diesel har minskat. Till skillnad från tidigare år utgör eldrivna taxibilar den största gruppen av miljöfordon på samtliga geografiska nivåer. Det totala antalet taxibilar i trafik har ökat från cirka 18 900 till cirka 20 400 i riket som helt och från cirka 7 800 till cirka 8 600 i Stockholms län och från cirka 3 300 till cirka 3 500 i i Stockholms stad.



**Figur 27: Taxibilar (personbilar) i trafik 2023 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon**



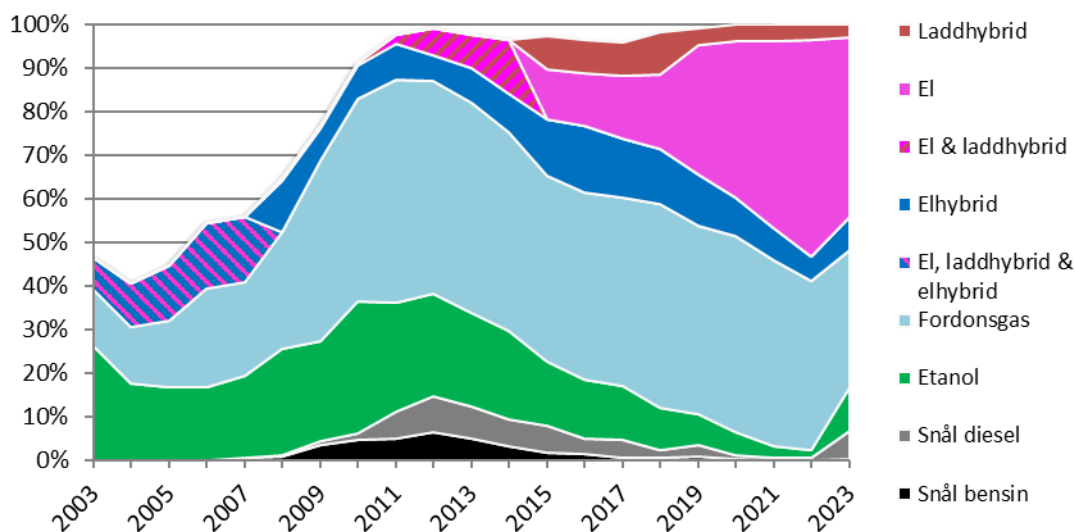
**Figur 28: Miljöbilsklassade taxibilar (personbilar) i trafik 2023 per drivmedel**

**Tabell 18: Taxi (personbilar) i trafik 2023 per drivmedel, enligt synsättet "en gång miljöbil alltid miljöbil"**

Drivmedel	Antal Sverige	Antal Stockholms län	Antal Stockholms stad	Andel Sverige	Andel Stockholms län	Andel Stockholms stad
<b>Miljöfordon</b>						
Fordonsgas	2 031	796	248	9,9%	9,3%	7,0%
Etanol	9	2	1	0,0%	0,0%	0,0%
El	2 358	1 401	592	11,5%	16,3%	16,7%
Laddhybrid	768	570	231	3,8%	6,7%	6,5%
Elhybrid	506	344	150	2,5%	4,0%	4,2%
Vätgas	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
Snål bensin	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
Snål diesel	778	301	144	3,8%	3,5%	4,1%
Övriga drivmedel	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
<b>Miljöfordon totalt</b>	<b>6 450</b>	<b>3 414</b>	<b>1 366</b>	<b>31,6%</b>	<b>39,8%</b>	<b>38,5%</b>
<b>Icke miljöfordon</b>						
Fordonsgas	18	5	3	0,1%	0,1%	0,1%
Etanol	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
El	9	9	3	0,0%	0,1%	0,1%
Laddhybrid	8	4	4	0,0%	0,0%	0,1%
Elhybrid	6 198	3 362	1402	30,4%	39,2%	39,5%
Vätgas	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
Bensin	176	78	38	0,9%	0,9%	1,1%
Diesel	7 561	1 699	734	37,0%	19,8%	20,7%
<b>Icke miljöfordon totalt</b>	<b>13 970</b>	<b>5 157</b>	<b>2 184</b>	<b>68,4%</b>	<b>60,2%</b>	<b>61,5%</b>
<b>Taxi totalt</b>	<b>20 420</b>	<b>8 571</b>	<b>3 550</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

### 3.5 Miljöfordon inom Stockholms stads förvaltningar och bolag

I stadens egen fordonsflotta räknar Stockholms stad miljöbilar utifrån synsättet en gång miljöbil alltid miljöbil. Vid årsskiftet 2023/2024 hade Stockholms stad 100 procent miljöfordon i sin fordonsflotta (specialfordon och utryckningsfordon borträknade). Mellan åren 2012 och 2017 minskade andelen miljöbilar från 99,0 procent till 95,7 procent. Den främsta anledningen var ett dåligt utbud på transportfordonssidan och att staden köpte in ett antal gaslastbilar som inte uppfyllde den nationella miljöbilsdefinitionen. Mellan 2017 och 2023 har andelen miljöbilar ökat från 95,7 till 100 procent. Den vanligaste bilen är elfordon (batterielbil), men andelen har minskat från 49,7 procent till 41,1 procent mellan 2022 och 2023. Näst vanligast är gasdriven, vilken även den har minskat i andel, från 38,7 procent till 31,3 procent mellan 2022 och 2023. Under samma period minskade andelen laddhybrider med 0,6 procentenheter, samtidigt som andelen elhybrider ökade med 2,2 procentenheter. Den största ökningen inom Stockholms stads fordonsflotta är andelen etanolbilar som har ökat från 1,8 procent till 10,2 procent mellan 2022 och 2023.



Figur 29. Andel miljöfordon bland bilar ägda eller leaseade av Stockholms stads förvaltningar och bolag (specialfordon och utryckningsfordon borträknade) 2003-2023

## 4 Drivmedel

### 4.1 Leverans av drivmedel till vägtrafiken i Stockholms län

I kapitlet redovisas försäljning av drivmedel till Stockholms län för åren 2014 till 2023. Statistiken avser enbart drivmedel till vägtrafik. Drivmedel till arbetsmaskiner ingår inte. Information om källor och bearbetning av data finns i avsnitt 5.3.

Uppgifterna presenteras i volymenheter (kubikmeter, m<sup>3</sup>) och efter energiinnehåll (terajoule, TJ och gigawattimme, GWh). Dataunderlaget kommer till stor del från SCB och har kompletterats med data från de fyra stora drivmedelsbolagen OKQ8, Preem, Circle K och St1. Dessa bolag står för merparten av bensin- och dieselleveranserna i Stockholms län. Data från SCB sammanställs på länsnivå, men har främst hämtats från redovisningen "Oljeleveranser – kommunvis redovisning".

I Tabell 19 nedan redovisas levererade volymer drivmedel till vägtrafik i Stockholms län under perioden 2014 till 2023. Notera att volymen bensin och diesel i tabellen inkluderar låginblandning av etanol respektive RME (rapsmetylester) och HVO (hydrerade vegetabiliska oljor).

Enligt dataunderlaget från SCB ökade bensinvolymen med 2,4 procent och dieselvolymen minskade med 4 procent. Dataunderlaget från drivmedelsbolagen visar en ökning av bensinleveranser med 3,2 procent och en minskning med 6,3 procent för diesel. Sedan 2016 finns en skillnad mellan dataunderlaget rapporterat av drivmedelsbolagen och SCB:s rapportering. Det är oklart varför uppgifterna från SCB och drivmedelsbolagen skiljer sig åt. Ett skäl till skillnaden kan vara att de uppgifter som hämtats från drivmedelsbolagen inte täcker hela försäljningen av bensin respektive diesel i Sverige. Alternativt att det av sekretessskäl saknas data på kommunnivå i SCB:s tabeller.

**Tabell 19. Levererad volym drivmedel till vägtrafik i Stockholms län 2014-2023 [m<sup>3</sup>]**

Drivmedel	2014	2015	2016	2017	2018	2019 <sup>8</sup>	2020 <sup>8</sup>	2021	2022	2023
Bensin <sup>1</sup>	559 100	548 500	511 400	487 700	477 584	341 802	355 035	437 295 <sup>12</sup>	429 042	446 989
Bensin i E85 och tändförbättrare i ED95	5 624	3 302	2 066	1 667	1 809	1 398	872	563	649	646
Diesel till vägtrafik <sup>2</sup>	561 573	605 313	647 000	636 000	683 053	563 033	515 000	541 000	472 000	398 000
Naturgas (1000 Nm <sup>3</sup> )	13 402	9 373	10 239 <sup>4</sup>	2 681	814	680	519	.. <sup>11</sup>	.. <sup>11</sup>	.. <sup>11</sup>
Etanol i E5	27 955	27 425	25 570	24 385	23 879	17 090	17 752	21 865 <sup>12</sup>	21 452	22 349
Etanol i E85 <sup>5</sup>	21 950	9 600	5 187	4 732	6 772	5 893	3 290	1 843	2 566	2 816
Etanol i Etamax D ("E95")	33 250	30 556	21 857	15 815	11 664	6 803	5 545	4 521	3 724	2 840
Bionafta i bensin <sup>8</sup>	-	-	-	4 167	-	-	-	2 240	3 099	5 267
Biogas (1000 Nm <sup>3</sup> )	26 336	26 870	29 351 <sup>6</sup>	35 206	35 463	35 432	27 936	26 981	25 796	26 434
RME (B5)	28 079	30 266	32 000 <sup>6</sup>	32 000 <sup>6</sup>	34 153	28 152	25 768	27 000	24 000	20 000
RME (B100)	14 843	7 162 <sup>3</sup>	21 200	31 600	12 695	60 030	44 323	-	-	-
Vätgas <sup>7</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HVO i låginblandning <sup>5</sup>	136 078	180 715	196 000	186 000	212 310	192 464	125 000	125 000	131 000	76 000
100 % HVO <sup>5</sup>	942	6 591	27 700	71 900	96 659	84 640	77 508	73 235	61 252	53 740
Flytande drivmedel <sup>9</sup>	1 360 000	1 422 005	Ca 1 464 400	Ca 1 470 000	Ca 1 540 700	Ca 1 280 000	1 152 573	1 212 696 <sup>11</sup>	1 167 532 <sup>11</sup>	1 062 819 <sup>11</sup>
Gasformiga drivmedel	39 738	36 243	39 590	37 887	36 320	36 112	28 455	26 981 <sup>11</sup>	25 796 <sup>11</sup>	26 434 <sup>11</sup>

<sup>1</sup> Inklusive ca 5 % etanol.

<sup>2</sup> Siffran är framräknad genom att anta att 19 % av totala dieselleveranserna går till arbetsmaskiner. Ungefärligt värde. Inkluderar innehåll av RME och HVO (c:a 28% i Stockholms län 2021).

<sup>3</sup> Osäker uppgift. Vid jämförelse med 2014 och 2016 tycks värdet vara för lågt.

<sup>4</sup> SCB:s statistik var sammanslagen för naturgas och biogas. Fördelningen beräknad utifrån 2015 års fördelning.

<sup>5</sup> Från 2016 är mätmetoden ändrad. Nu används statistik från drivmedelsbolagen. Tidigare år användes SCB:s statistik.

<sup>6</sup> Siffran är framräknad genom att göra antaganden om andelen låginblandad råvara i diesel och dra av dieselleveranser till arbetsmaskiner enligt not 2 ovan. Ungefärligt värde.

<sup>7</sup> Det finns ett tankställe för vätgasbilar i Stockholms län sedan 2016, men volymerna är än så länge små.

<sup>8</sup> Bionafta redovisades av bolagen under 2017 och 2021–2023. Uppgifter saknas för 2018–2020.

<sup>9</sup> Etanol i E5 ingår inte i summan.

<sup>10</sup> För ett av drivmedelsbolagen har det inte gått att urskilja bulkleveranser per kundtyp. Detta kan innebära en viss överskattning av andel bulk som går till vägtrafik.

<sup>11</sup> Data för naturgas för Stockholms län saknas år 2021, 2022 och 2023 på grund av att SCB:s statistik omfattas av sekretess. Det påverkar även redovisade totaler.

<sup>12</sup> Siffran är uppdaterad för 2022.

Leveransen av bensin i länet ökade år 2023 till skillnad mot den minskande trenden som varit mellan år 2021 och 2022. I riket ökade leveranserna av bensin med 2,4 procent och leveransen av diesel minskade med 4 procent mellan 2022 och 2023.

Genomsnittlig volymandel inblandad HVO i diesel minskade med 31,4 procent mellan 2022 och 2023. Leveranserna av E85 ökade med 9,7 procent och leveranserna av Etamax D (ED95) minskade med 23,7 procent mellan 2022 och 2023. Användningen av ren RME (B100) i länet har ökat från 40 200 m<sup>3</sup> till 56 520 m<sup>3</sup>, vilket bryter den nedåtgående trend som har identifierats sedan 2020.

Volymandelen av flytande förnybara drivmedel levererad till vägtrafik i Stockholms län var 17 procent år 2023, vilket är en minskning jämfört med året innan då andelen var 21 procent. På grund av att data saknas går det inte att uppskatta volymandelen levererad gasformigt drivmedel till vägtrafik i Stockholms län för år 2023.

I Tabell 20 nedan redovisas energiinnehållet i levererad mängd drivmedel till vägtrafik från 2014 till 2023, samt andel förnybar energi. Energiinnehållet som andel per drivmedel presenteras i nedanstående tabeller. Tabellerna är framräknade från data i Tabell 19. Alla noter och förbehåll som anges för Tabell 19 gäller även i Tabell 20, Tabell 21 och Tabell 22.

**Tabell 20. Energiinnehåll i levererad mängd drivmedel till vägtrafik i Stockholms län 2014–2023 [TJ]**

Drivmedel	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Bensin exklusive etanol <sup>1</sup>	17 842	17 456	16 254	15 495	15 177	10 864	11 272	13 873	13 614	14 182
Diesel exkl RME och HVO	14 261	14 216	15 000	15 000	15 756	12 395	13 099	13 950	11 420	10 822
Naturgas	533	373	407	107	32	27	21	0	0	0
Etanol i E5	594	583	543	518	507	363	377	464	456	475
Etanol i E85	466	204	110	101	144	125	70	39	55	60
Etanol i Etamax D (ED95)	706	649	464	336	248	144	118	96	79	60
Bionafta i bensin	-	-	-	137	-			73	102	173
Biogas	920	938	1 025	1 229	1 238	1 237	976	942	901	923
RME i B5	927	999	1 000	1 000	1 127	929	851	893	779	657
RME i B100	490	236	7002	1 000	419	1 982	1 463	1 459	1 327	1 866
Vätgas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
HVO i låginblandning	4 624	6 141	7 000	6 000	7 214	6 540	4 232	4 236	4 444	2 574
100 % HVO	32	224	941	2 443	3 284	2 876	2 634	2 489	2 081	1 826
<b>Totalt</b>	<b>41 395</b>	<b>42 019</b>	<b>c:a 434 002</b>	<b>c:a 43 300</b>	<b>45 148</b>	<b>37 483</b>	<b>35 112</b>	<b>38 514</b>	<b>35 256</b>	<b>33 619</b>
Summa fossila drivmedel	32 636	32 045	c:a 31 700	c:a 30 600	30 966	23 286	24 392	27 823	25 033	25 005
Summa förnybara drivmedel	8 759	9 974	c:a 11 800	c:a 12 700	14 182	14 197	10 720	10 691	10 223	8 614
<b>Andel förnybart:</b>	<b>21,20%</b>	<b>23,70%</b>	<b>27,00%</b>	<b>30,30%</b>	<b>31,40%</b>	<b>37,90%</b>	<b>30,53%</b>	<b>27,76%</b>	<b>29,00%</b>	<b>25,62%</b>

<sup>1</sup> Inkluderar bensin i E85 och tändförbättrare i ED95

<sup>2</sup> Drivmedelsandelarna för 2021–2023 påverkas av att data för naturgas på grund av sekretess för Stockholms län 2021–2023.



Tabell 20, 21 och 23 redovisar energiinnehållet separat för fossil och förnybar råvara. Den förnybara andelen i låginblandad bensin och diesel redovisas därför separerade i Tabell 20, 21 och 22, vilket inte gäller för Tabell 19. Andelen förnybara drivmedel i Stockholms län minskade 2023 jämfört med 2022, då andelen gått från 29 procent till 25,6 procent.

**Tabell 21. Energiinnehåll i levererad mängd drivmedel till vägtrafik i Stockholms län 2014–2023 [GWh]**

Drivmedel	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 <sup>1</sup>	2022 <sup>2</sup>	2023
Bensin exklusive etanol <sup>1</sup>	4 956	4 849	4 515	4 304	4 216	3 018	3 131	3 854	3 782	3 940
Diesel exkl RME och HVO	3 961	3 949	4 167	4 167	4 377	3 443	3 639	3 875	3 172	3 006
Naturgas	148	104	113	30	9	7	6	0	0	0
Etanol i E5	165	162	151	144	141	101	105	129	127	132
Etanol i E85	129	57	31	28	40	35	19	11	15	17
Etanol i Etamax D (ED95)	196	180	129	93	69	40	33	27	22	17
Bionafta i bensin	-	-	-	38	-			20	28	48
Biogas	256	261	285	341	344	344	271	262	250	256
RME i B5	257	277	278	278	313	258	236	248	216	183
RME i B100	136	66	1 945	278	116	551	406	405	369	518
Vätgas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
HVO i låginblandning	1 284	1 706	1 944	1 667	2 004	1 817	1 176	1 177	1 234	715
100 % HVO	9	62	261	679	912	799	732	691	578	507
<b>Totalt</b>	11 499	11 672	c:a 120 556	c:a 12 028	12 541	10 412	9 753	10 698	9 793	9 339
Summa fossila drivmedel	9 066	8 901	c:a 8 806	c:a 8 500	8 602	6 468	6 776	7 729	6 954	6 946
Summa förnybara drivmedel	2 433	2 771	c:a 3 278	c:a 3 528	3 939	3 944	2 978	2 970	2 840	2 393
<b>Andel förnybart:</b>	21,20%	23,70%	27,00%	30,30%	31,40%	37,90%	30,53%	27,76%	29,00%	25,62%

<sup>1</sup> Inkluderar bensin i E85 och tändförbättrare i ED95

<sup>2</sup> Drivmedelsandelarna för 2021–2023 påverkas av att data för naturgas på grund av sekretess för Stockholms län 2021–2023.

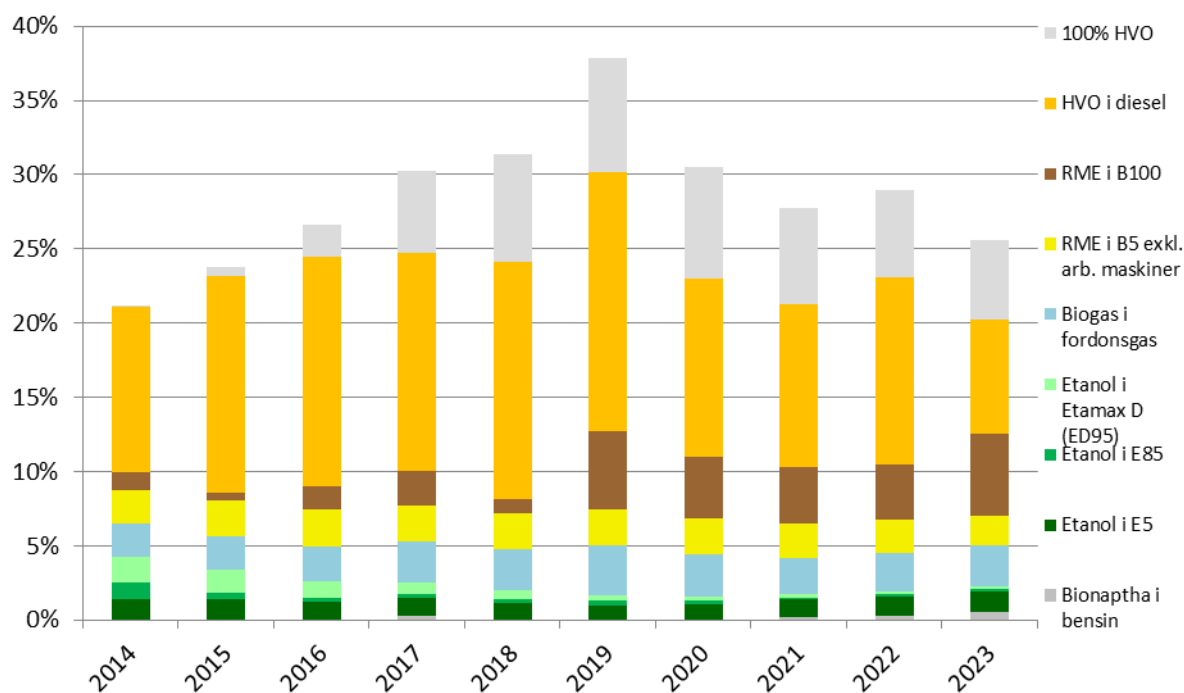
**Tabell 22. Drivmedelsandel av leveranserna till vägtrafik i Stockholms län 2014-2023 [energiandel i procent]**

Drivmedel	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 <sup>1</sup>	2022 <sup>2</sup>	2023 <sup>2</sup>
Bensin exklusive etanol <sup>1</sup>	43,1%	41,5%	37,6%	35,3%	33,6%	29,0%	32,1%	36,0%	38,6%	42,2%
Diesel exkl RME och HVO	34,5%	33,8%	34,9%	34,2%	34,9%	33,1%	37,3%	36,2%	32,4%	32,2%
Naturgas	1,3%	0,9%	0,9%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
Etanol i E5	1,4%	1,4%	1,3%	1,2%	1,1%	1,0%	1,1%	1,2%	1,3%	1,4%
Etanol i E85	1,1%	0,5%	0,3%	0,2%	0,3%	0,3%	0,2%	0,1%	0,2%	0,2%
Etanol i Etamax D (ED95)	1,7%	1,5%	1,1%	0,8%	0,5%	0,4%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%
Bionaftha i bensin	-	-	-	0,3%	-	0,0%	0,0%	0,2%	0,3%	0,5%
Biogas i fordonsgas	2,2%	2,2%	2,4%	2,8%	2,7%	3,3%	2,8%	2,4%	2,6%	2,7%
RME i B5	2,2%	2,4%	2,5%	2,4%	2,5%	2,5%	2,4%	2,3%	2,2%	2,0%
RME i B100	1,2%	0,6%	1,6 %%	2,4%	0,9%	5,3%	4,2%	3,8%	3,8%	5,5%
Vätgas	-	-	-	-	-	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
HVO i diesel	11,2%	14,6%	15,4%	14,6%	16,0%	17,4%	12,1%	11,0%	12,6%	7,7%
100 % HVO	0,1%	0,6%	2,2%	5,6%	7,3%	7,7%	7,5%	6,5%	5,9%	5,4%
<b>Totalt</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

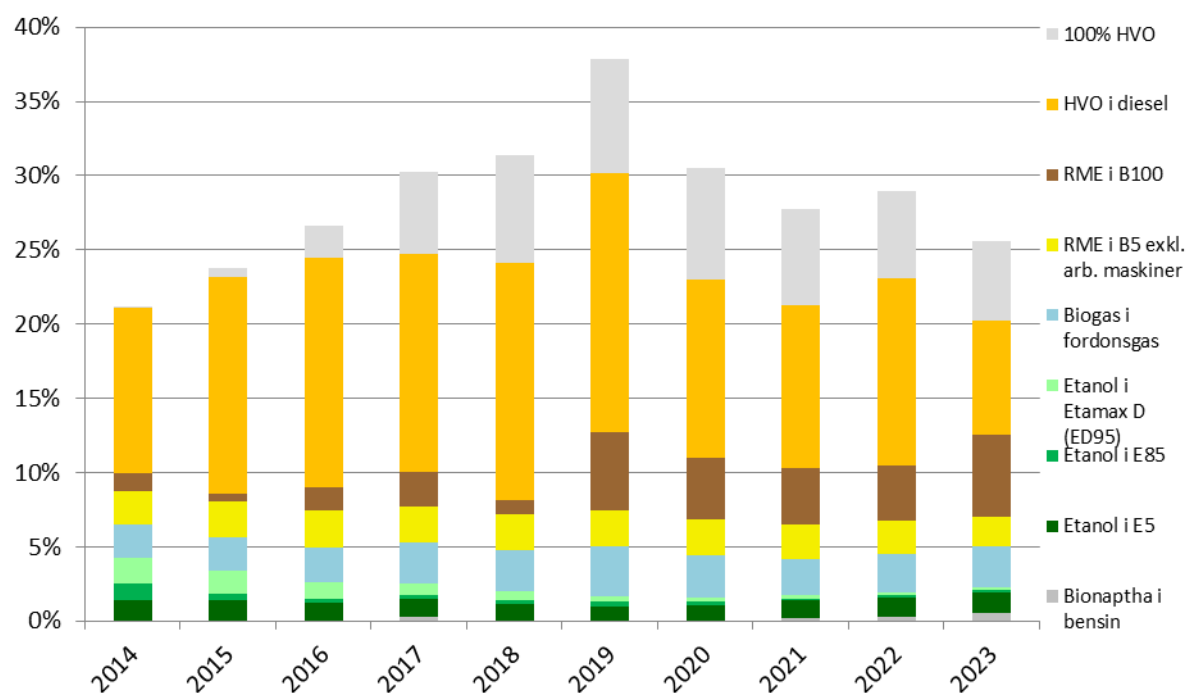
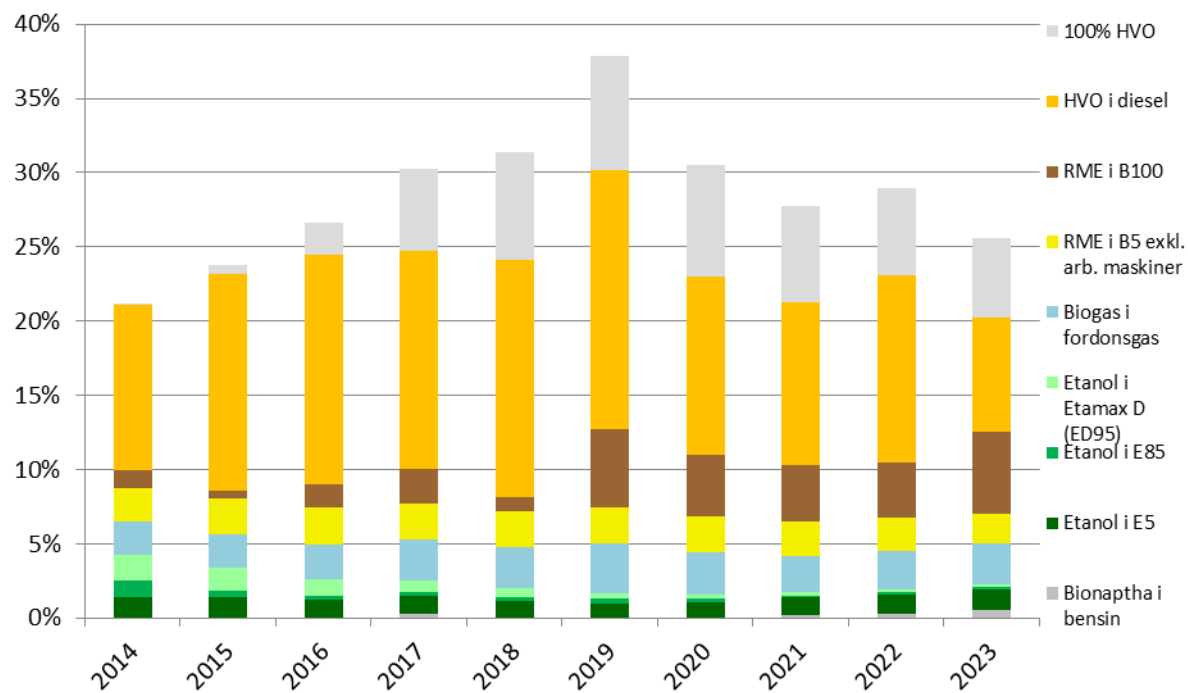
<sup>1</sup> Inkluderar bensin i E85 och tändförbättrare i ED95

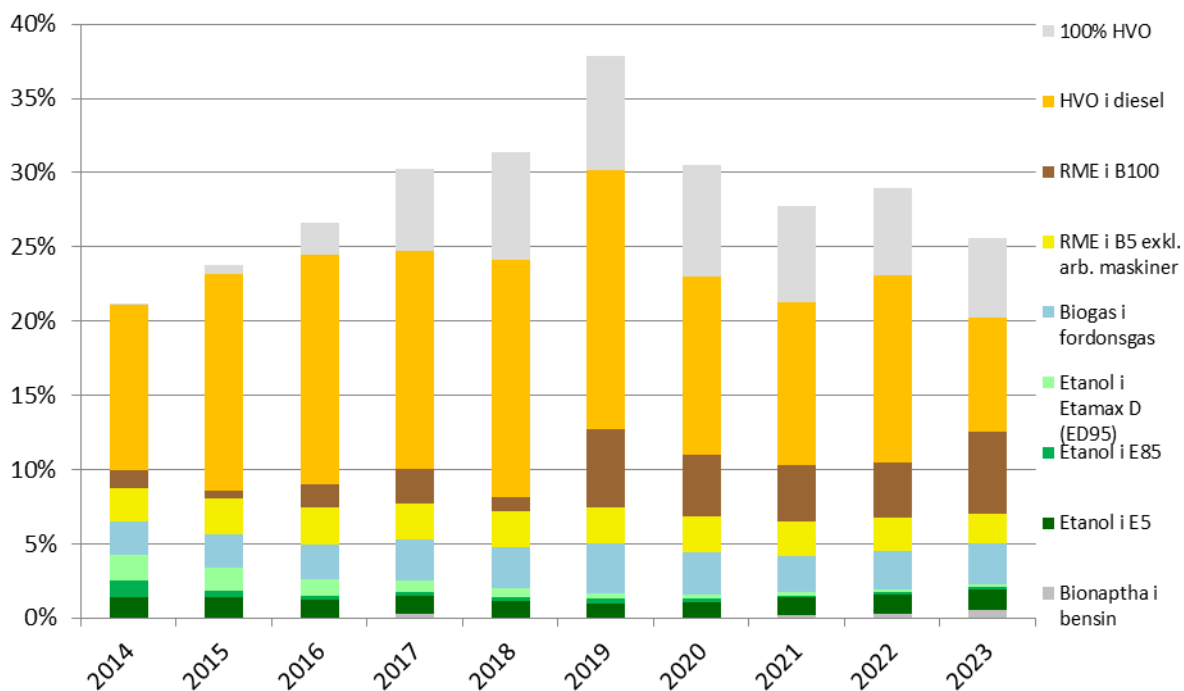
<sup>2</sup> Drivmedelsandelarna för 2021–2023 påverkas av att data för naturgas på grund av sekretess för Stockholms län 2021–2023.

De förnybara drivmedlens andel av leveranser till vägtrafik illustreras i



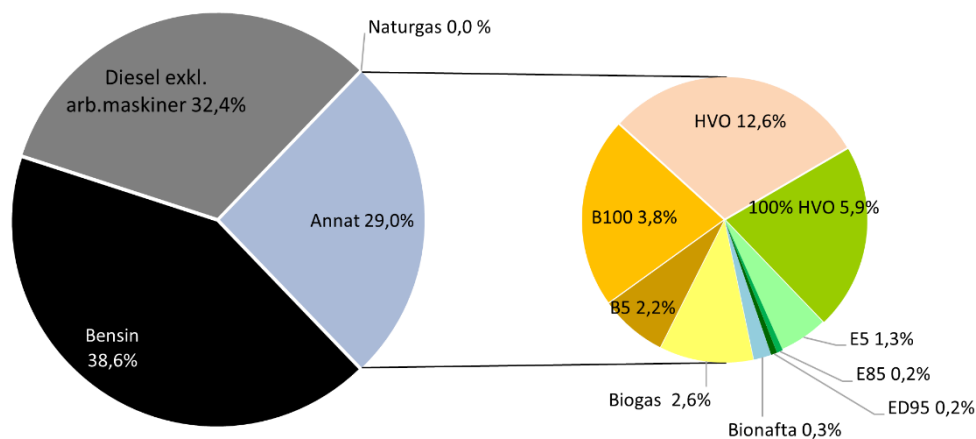
Figur 30 nedan.





**Figur 30: Andelen förnybara drivmedel av leveranser till vägtrafik i Stockholms län 2014–2023 [energiandel i procent]**

Förhållandet mellan de olika drivmedlens energiinnehåll som såldes till vägtrafik i Stockholms län under 2023 illustreras i Figur 31 nedan.

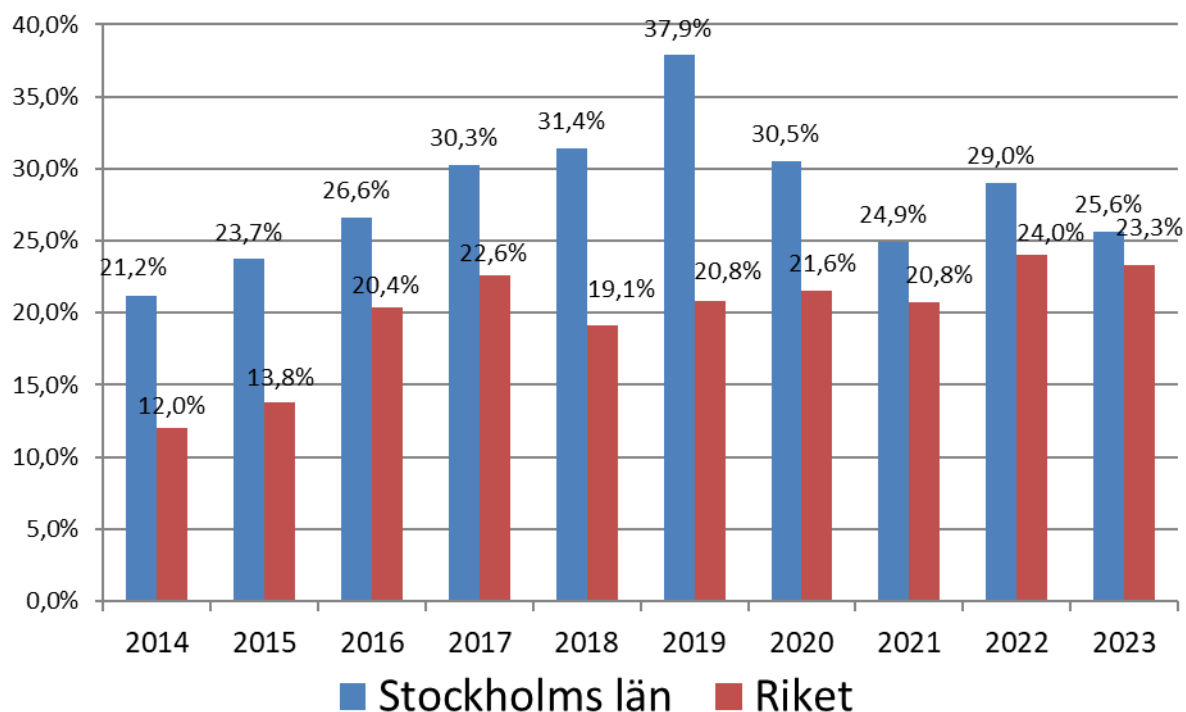


**Figur 31: Drivmedelsandelar i energiprocent av leveranser till vägtrafik i Stockholms län år 2023 (Notera: andelarna i figuren påverkas av att data för Naturgas saknas för år 2023)**

Andelen energi från förnybara drivmedel jämfört med totalt levererade drivmedel minskade från föregående år både för länet och riket. För länet saknas dock uppgifter för naturgas, vilket påverkar det redovisade värdet.

Utvecklingen av andel förnybara drivmedel från 2014 till 2023 illustreras i

Figur 32 nedan. Observera att uppgifterna för Stockholms län avser drivmedel till vägtrafik, medan uppgifterna för riket inkluderar både vägtrafik och arbetsmaskiner.



**Figur 32: Andel förnybara drivmedel av levererade drivmedel till vägtrafik i Stockholms län jämfört med andel förnybara drivmedel i hela landet levererade till vägtrafik och arbetsmaskiner år 2014–2023 [energiandel i procent]** (Notera: andelar påverkas av att data för Naturgas saknas för Stockholms län från 2021 till 2023)

Reduktionsplikt infördes för bensin och diesel den 1 juli 2018. Den innebär att drivmedelsleverantörerna måste reducera klimatpåverkan från bensin och diesel genom att blanda in hållbara biodrivmedel. Reduktionsplikten har skärpts succesivt, men skärpningarna pausades under våren 2022. Sedan dess har Sveriges regering meddelat att Tidöpartierna nått en politisk överenskommelse om att sänka reduktionsplikten för bensin och diesel till sex procent från den 1 januari 2024 till och med 2026. Både 2022 och 2023 ställdes krav på 7,8 procents reduktion av koldioxidutsläppen i bensin och 30,5 procent av utsläppen i diesel.

Andel förnybara drivmedel av levererade drivmedel till vägtrafiken 2023 i Stockholms län var drygt 26 procent. År 2022 var andelen cirka 29 procent och året innan det drygt 25 procent. Det finns olika förklaringar till minskningen som skett mellan 2019 och till nivån redovisad 2021. Fler depåer i Sverige har numera lokal möjlighet att lagra HVO100 vilket gjort att det går att leverera reduktionspliktsdiesel mer jämnt över Sverige. Under de första åren med reduktionsplikt, 2018–2019, fanns inga större lagringsmöjligheter ute i landet och Stockholm, Göteborg och Malmö fick större volymer HVO för att drivmedelsbolagen skulle klara reduktionspliktsnivån utslaget på hela landet. Högre inbladningar över

reduktionspliktsnivån erbjöds i storstäderna men på andra platser i Sverige var nivåerna låga eller obefintliga. Nu har detta jämnats ut.

Andelen förnybara drivmedel av levererade drivmedel minskade från 24,0 till 23,3 procent från år 2022 till år 2023 i hela Sverige.

## 4.2 Antal tankställen

De drivmedelsbolag som har tillfrågats om försäljning av drivmedel inom länet har även tillfrågats om hur många tankställen de hade i Stockholms län vid årsskiftet 2023/2024. I Tabell presenteras antal tankställen som vid årsskiftet 2023/2024 tillhandahöll olika typer av drivmedel. Antalet tankstationer som säljer fossilt bränsle minskade från 2 616 till 2 615 i Sverige och från 277 till 219 i länet under 2023. Antalet tankställen för fordonsgas i Sverige har ökat från 205 vid årsskiftet 2022/2023 till 229 vid årsskiftet 2023/2024. Uppgifter för antal tankställen för RME i Sverige saknas för årsskiftet 2023/2024.

**Tabell 23: Antal tankställen vid årsskiftet 2023/2024 i Stockholms län enligt uppgifter från drivmedelsbolag och statistik från Drivkraft Sverige**

Antalet tankställen	Fossilt bränsle	E85	RME	Fordonsgas	HVO	Laddstolpar
Stockholms län <sup>1</sup>	219	153	3	27	93	72
Riket <sup>2</sup>	2615	1553	Uppgifter saknas	229	451	215

<sup>1</sup> Uppgifter om fossilt bränsle kommer från drivmedelsbolagen och gäller årsskiftet 2023/2024

<sup>2</sup> Alla uppgifter för riket gäller årsskiftet 2023/2024

## 5 Definitioner och metoder

Detta kapitel beskriver i avsnitt 5.1 och 5.2 definitioner och tillvägagångssätt för sammanställningen av fordonsstatistiken i rapporten. I avsnitt 5.3 redovisas data och metod för sammanställningen av drivmedelsstatistiken.

Statistiska centralbyrån (SCB) anlitas för att ta fram statistiskt underlag till denna årsrapport utifrån de uppgifter som finns i 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 WSP.

Nedan beskrivs definitioner av miljöfordon och hur statistiken har tagits fram.

### 5.1 Fordon

Årsrapporten Miljöfordon och förnybara drivmedel i Stockholm har tagits fram sedan 2007 och redovisar data om personbilar, taxibilar, bussar samt lätta och tunga lastbilar. Över tid har olika miljöbilsdefinitioner gällt. Innan Stockholms stad antog den statliga miljöbilsdefinitionen räknades samtliga typer av fordon som miljöbilar om de kunde drivas med drivmedlen etanol, fordonsgas, elhybrid eller el. Sedan dess har fyra definitioner gällt.

I maj 2007 beslöt kommunfullmäktige i Stockholms kommun att gå över till samma miljöbilsdefinition som statliga myndigheter använde för personbilar<sup>1</sup>. Där definierades miljöbil som en personbil som uppfyller kraven för befrielse från fordonsskatt enligt Vägtrafikskattelagen (SFS 2006:22) 11 a §. Samtidigt antogs en lokal miljöbilsdefinition för lätta transportfordon och minibussar som baserades på drivmedel och 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 trädde Ändring 2012:761 ikraft 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. I och med att Bonusmalussystemet infördes den 1 juli 2018, togs vägtrafikskattelagens miljöbilsdefinition bort eftersom den inte längre behövdes för skatterabatter. Eftersom klimatbonusen upphörde den 8 november 2022<sup>2</sup> har Stockholms stads miljöbilsdefinition ändrats och baseras istället på en kombination av drivmedel och gramkrav. Hur definitionen ser ut för respektive fordonstyp beskrivs nedan. Fordon registrerade före 2005-01-01 har inte räknats som miljöfordon. Detta i enlighet med tidigare årsrapporter.

---

<sup>1</sup> Den första statliga definitionen angavs av SFS 2006:1572. Förordningen har ersatts av Förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar.

<sup>2</sup> Bonusen reglerades i förordningen om klimatbonusbilar (SFS 2017:1334) medan bestämmelserna för malusen återfinns i vägtrafikskattelagen (SFS 2006:227).

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

**Miljöbil enligt 2007 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 2013 definitionen:** Miljöbil enligt definitionen för skattebefrielse i Vägtrafikskattelagen 2006:22 11 a § lydelse efter 2013-01-01. Omfattar både personbilar och lätta lastbilar.

**Miljöbil bonusbil, alternativt etanol- eller vätgasbil:** Den 1 juli 2018 trädde det så kallade Bonus-malussystemet i kraft som enkelt uttryckt innebär att lätta fordon som släpper ut mer än 95 gram koldioxid per kilometer får en förhöjd skatt under tre år medan bilar som släpper ut högst 60 g/km eller gasbilar får en klimatbonus. Från och med den 8 juli 2022 skärptes gränsen för bonus från 60 till 50 g/km. Klimatbonusen upphörde den 8 november 2022. Fordon som köptes innan den 8 november men registrerades senare under 2022 inkluderas i den redovisade statistiken som klimatbonusbilar. Bonusen reglerades i förordningen om klimatbonusbilar (SFS 2017:1334) medan bestämmelserna för malusen återfinns i vägtrafikskattelagen (SFS 2006:227). I den nya miljöbilsdefinition som Stockholms stad tog fram 2019 och gällde till och med 2022 omfattas bonusbilar och etanol- samt vätgasbilar.

**Miljöbil enligt Stockholms stads definition för 2023:** Miljöbilsdefinitionen som Stockholms stad använder för 2023 gäller för nyregistrerade lätta fordon och är baserad på hur klimatbonusbilar definierades och innefattar elbilar med definition el i bilregistret, laddhybrider vars koldioxidutsläpp inte överstiger 50 g/km, biogasfordon och etanolfordon vars koldioxidutsläpp inte överstiger 190 g/km, samt vätgasfordon. Statistiken avser gram viktat koldioxidutsläpp vid blandad körning mätt enligt WLTP. (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure).

### 5.1.1 Nyregistrerade fordon och fordon i trafik

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

**Nyregistrerade fordon:** Fordon som vid uttaget från vägtrafikregistret hade ett registreringsdatum mellan 2023-01-01 och 2023-12-31. För att fånga samtliga fordon som nyregistrerats under året inkluderades även fordon som i registret markerats som avställda någon gång under året, vilket gör att även säsongsavställda fordon innefattas samt fordon som registrerats och sedan avställt av återförsäljare i väntan på försäljning. De nyregistrerade fordonen redovisas på den kommun/län där de är registrerade vid årsskiftet.



**Fordon i trafik:** De fordon i vägtrafikregistret som vid SCB:s avläsning 2023-12-31 hade markeringen "ITRAFIK". Detta innefattar alla fordon som är registrerade senast 2023-12-31 och ej är avställda.

## 5.1.2 Beteckningar och klassningar i vägtrafikregistret

### *Miljöbilsmarkering*

Transportstyrelsen använder från 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 att kriterierna för undantag av fordonsskatt för miljöbilar uppfylls.<sup>3</sup> 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 5.1.3.

### *Utsläppsklass och miljöklass*

Systemet för miljöklassning av fordon genomgick under 2011 ett skifte, då den tidigare miljöklassmärkningen ersattes av utsläppsklassmärkning. Utsläppsklass EURO 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 5.1.3.

## 5.1.3 Miljöfordonskriterier lätta fordon i trafik – ”en gång miljöbil alltid miljöbil”

För att sortera ut miljöfordon i trafik har i första hand sökning i vägtrafikregistret gjorts på klassningarna MB2007, MB2013, klimatbonusbil och en kombination av drivmedel och utsläpp i enlighet med viktat koldioxidutsläpp vid blandad körning mätt enligt WLTP. (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure). Före 2008 var vägtrafikregistrets klassning bristfällig. En del fordon som uppfyller kraven för att vara miljöbil har inte taggats som "MB2007". Det beror på att miljöbilar började säljas på svenska marknaden innan miljöbilsklassningen infördes nationellt och de blev inte taggade. Registret har uppdaterats i efterhand, men alla miljöbilar som uppfyller kraven har inte fått taggning. Därför har SCB även sökt ut miljöfordon utifrån de kriterier som gällde för "MB2007".

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, Drivmedel3, Miljöklass, Utsläppsklass, Bonusbil, Miljöbil 2023, Ågare, Leasing

**Tunga fordon:** Drivmedel1, Drivmedel2, Drivmedel2, Miljöklass, Utsläppsklass

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

<sup>3</sup> 2 kap. 11 a § i Vägtrafikskattelagen (2006:227)

## Personbilar

Miljöbilsklassade personbilar har valts ut med hjälp av kriterierna som beskrivs nedan förutom vätgasbilar som automatiskt har klassificerats som miljöbilar, enligt önskemål från Stockholms Stad.

### *Bensin*

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

- klassad som "MB2007", "MB2013" eller "bonusbil" alternativt "miljöbil" för fordon med registerdatum senare än 2022-12-31"
- 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 dieselbil ska räknas som miljöfordon måste den uppfylla något av kraven:

- klassad som "MB2007", "MB2013" eller "bonusbil" alternativt "miljöbil" för fordon med registerdatum senare än 2022-12-31
- första registreringsdatum senast 2012-12-31 samt koldioxidutsläpp maximalt 120 g/km samt miljöklass 2005 alternativt Euro 5 eller senare

### *El*

För att en elbil och laddhybrid ska räknas som miljöfordon enligt då gällande nationella regler får högsta tillåtna elförbrukning inte överstiga 37 kWh per 100 km. Men eftersom uppgifter om elförbrukning för elbilar och laddhybrider inte alltid finns i vägtrafikregistret har inte detta krav gått att kontrollera. Istället har alla fordon med el som Drivmedel1 antagits uppfylla miljöbilskraven även om de inte 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. Under perioden 2019-2022 räknades bonusbilar som kan drivas på el som miljöbilar och från och med 2023-01-01 räknas elbilar klassade med "el" i fordonsregistret som miljöbil.

Ett undantag är de fordon som är märkta med miljöklass "Klass 1", "Klass 2" eller "Klass 3" och utsläppsklass inte är "El". Sådana bilar som inte är märkta med "MB2007" eller "MB2013" anges som sannolika miljöfordon eftersom 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 37 kWh 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 bland laddhybriderna har beräknats som summan av alla fordon taggade med "MB2007", "MB2013" och "bonusbil". Laddhybrider som inte är märkta med "MB2007", "MB2013" eller "bonusbil" anges som sannolika miljöfordon eftersom det inte

helt säkert går att avgöra om de uppfyller miljöbilskriterierna. Från och med 2023-01-01 räknas elhybrider som miljöbil om de släpper ut maximalt 50 gram CO<sub>2</sub> per kilometer enligt viktad WLTP.

#### *Elhybrider*

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

- klassad som "MB2007", "MB2013" eller "bonusbil"
- första registreringsdatum senast 2012-12-31 samt koldioxidutsläpp maximalt 120 g/km samt miljöklass "hybrid" eller utsläppsklass "ELHYBRID"

#### *Etanol*

Fordon där antingen drivmedel 1, drivmedel 2 eller drivmedel 3 är angivet som etanol räknas som etanolbil. Enligt önskemål från Stockholms stad räknades alla etanolbilar som miljöfordon under perioden 2019–2022 och från och med 2023-01-01 räknas etanolfordon som miljöbil om de släpper ut maximalt 90 gram CO<sub>2</sub> per kilometer enligt viktad WLTP.

#### *Fordonsgas*

Fordon där antingen drivmedel 1, drivmedel 2 eller drivmedel 3 är angivet som metan, naturgas eller biogas räknas som fordonsgasbil. För att en gasbil ska räknas som miljöfordon måste den uppfylla något av kraven:

- klassad som "MB2007", "MB2013" eller "bonusbil"
- första registreringsdatum senast 2012-12-31 samt drivmedelsförbrukning maximalt 9,7 m<sup>3</sup> per 100 km, samt miljöklass "2005" /utsläppsklass "Euro 4" eller senare.

Från och med 2023-01-01 räknas fordon som kan köras på komprimerad metangas som miljöbil om de släpper ut maximalt 90 gram CO<sub>2</sub> per kilometer enligt viktad WLTP.

Gasfordon som tillhör miljöklass 2005 /Euro 4 eller högre, men inte uppfyller något av kraven ovan har räknats som sannolika miljöbilar – åtminstone en del av dem. Det går inte att helt säkert avgöra ifall de uppfyller miljöbilskriterierna utifrån uppgifterna i registret.

#### *Taxibilar*

Taxibilar ingår i personbilsstatistiken och 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" eller "bonusbil"
- 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" eller "bonusbil"
- första registreringsdatum mellan 2010-02-01 och 2012-12-31 samt koldioxidutsläpp maximalt 120 g/km samt miljöklass 2005PM alternativt Euro 5 eller senare

*EI*

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

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

Fordon som har drivmedel "EI" men inte är märkta med "MB2013" eller "bonusbil" anges som sannolika miljöfordon eftersom det inte helt säkert går att avgöra om de uppfyller miljöbilskriterierna. Från och med 2023-01-01 räknas lätta lastbilar klassade med "el" i fordonsregistret som miljöbil.

*Elhybrider*

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

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

*Laddhybrider*

För att en lätt lastbil som är laddhybrid ska räknas som miljöfordon måste högsta tillåtna förbrukning vara lika med eller lägre än 37 kWh 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 bland laddhybriderna har beräknats som summan av alla fordon taggade med "MB2007", "MB2013", "bonusbil" och från och med 2023-01-01 elhybrider som släpper ut maximalt 50 gram CO<sub>2</sub> per kilometer enligt viktad WLTP. Laddhybrider som inte är märkta med "MB2007", "MB2013" som är registrerade första gången före 2019-01-01 anges som sannolika miljöfordon eftersom det inte helt säkert går att avgöra om de uppfyller miljöbilskriterierna.

*Etanol*

Enligt önskemål från Stockholms stad räknades alla lätta lastbilar som kan drivas med etanol som nyregistrerades under 2019–2022 som miljöfordon i likhet med personbilar. Från och med 2023-01-01 räknas etanolfordon som miljöbil om de släpper ut maximalt 90 gram CO<sub>2</sub> per kilometer enligt viktad WLTP.

### *Fordonsgas*

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

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

Från och med 2023-01-01 räknas som miljöbil de lätta lastbilar som kan drivas med fordonsgas och släpper ut maximalt 90 gram CO<sub>2</sub> per kilometer enligt viktad WLTP.

## **5.1.4 Miljöfordonskriterier tunga fordon – Stockholms stads egen definition**

### *Tunga lastbilar och tunga bussar*

För lastbilar och bussar över 3,5 ton har Stockholms stads egen definition använts för att klassificera tunga fordon som miljöfordon. Som miljöfordon räknas fordon som helt eller delvis drivs av etanol, biodiesel, el eller fordonsgas.

## **5.2 Antal miljöbilsmodeller**

Antalet miljöbilsmodeller för försäljning på den svenska marknaden som uppfyller miljöbilsdefinitionen för åren 2013–2018 har hämtats från statistik som publiceras av BIL Sweden ([www.bilsweden.se](http://www.bilsweden.se)). För 2019 och framåt har antalet klimatbonusbils-modeller hämtats från Mobility Swedens (tidigare BIL Sweden) sammanställning samt antal etanolbilsmodeller från Miljöfordon ([www.miljofordon.se](http://www.miljofordon.se)) för respektive årsmodell. För år före 2013 har antalet miljöbilsmodeller sammanställts utifrån data som levererats av Konsumentverket. Det är underlagsdata till deras tjänst Bilsvär ([www.bilsvär.se](http://www.bilsvär.se)) som använts och den bygger på uppgifter som generalagenter lämnar om bilmodeller. Från och med 2023 publicerar inte Mobility Sweden statistik om antal miljöbilsmodeller. För 2023 har antal miljöbilsmodeller hämtats från [www.miljofordon.se](http://www.miljofordon.se) genom att söka ut årsmodell 2023 och gramkrav motsvarande max (tailpipe). Byte av källa beror på att redovisning av bilmodeller efter tidigare miljöbilsdefinitioner har upphört. Den tidigare källan (Mobility Sweden) använde en striktare definition av modell. Miljöfordon.se redovisar inte antalet miljöbilsmodeller bland personbilar inom kategorierna etanol, elhybrid eller bränslecell.

## **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))
- Bionafte
- RME
- Biogas
- Naturgas

- HVO (Hydrerade Vegetabiliska Oljor inblandade i diesel och 100 procent HVO)
- Vätgas

Statistik över levererad mängd drivmedel på läns- och riksnivå har till största del inhämtats från redovisningen av "Oljeleveranser – Kommunvis redovisning 2023" som produceras av SCB och ges ut tillsammans med Energimyndigheten som är statistikansvarig myndighet för drivmedel. Uppgifter har också hämtats från de fyra stora drivmedelsbolagen OKQ8, Preem, St1 och Circle K som 2022 stod för 96 respektive 98 procent av all försäljning av bensin- respektive diesel i Sverige<sup>4</sup>.

I rapporten redovisas statistik från 2014 och framåt. I underlagsmaterialet finns uppgifter från 2005 som redovisas i tidigare årgångar av Miljöförvaltningens årsrapporter över miljöfordon och alternativa drivmedel. I Tabell 24 nedan anges vilka statistiska källor som använts i denna rapport för olika typer av drivmedel i riket respektive länet och som gäller från 2012.

**Tabell 23. Redovisning av statistiska källor som använts i rapporten**

Information	Riket	Länet
Bensin	SCB	SCB
Diesel	SCB	SCB
Etanol i E5	SCB	SCB
Etanol i E85	Till 2015: SCB Från 2016: Drivmedelsbolagen	
Etanol i Etamax D (ED95)	Drivmedelsbolagen	
RME i B5	SCB	
RME i B100	SCB	Till 2015: Drivmedelsbolagen Från 2016: SCB
Biogas	SCB	
Naturgas	SCB	
Vätgas	Används ej	Används ej
HVO låginblandad	Används ej	Drivmedelsbolagen
HVO 100 %	Används ej	SCB
Försäljningsställen	Drivkraft Sverige	Drivmedelsbolagen
Värmevärden	Energimyndigheten	

### 5.3.1 Inhämtning och beräkning av drivmedelsstatistik

I detta avsnitt beskrivs hur uppgifter om drivmedel har ställts samman.

#### *Bensin*

<sup>4</sup> [Volymer - Drivkraft Sverige](#)

Volymen levererad bensin har hämtats från SCB:s rapportering "Oljeleveranser – kommunvis redovisning 2023". I bensinvolymen ingår låginblandad etanol som uppgår till cirka 5 procent. Etanolen exkluderas från bensinvolymen vid beräkning av energiinnehåll, där etanolen beräknas separat. Detta sätt att räkna infördes för årsrapporten 2013 då även alla siffror från 2004 och framåt korrigerades för att kunna jämföras. Vid beräkning av energiinnehåll i bensin har bensin från E85 samt tändförbättrare från ED95 lagts till. Tändförbättraren i ED95 är egentligen inte bensin utan en form av glykol men redovisas tillsammans med bensin. Statistik för riket har hämtats från SCB.

Bionaptha i bensin framkom i enkäten till drivmedelsbolagen 2017, i enkäten rapporterades ingen bionaptha i bensin för 2018, 2019 eller 2020.

#### *Bensin i E85 och tändförbättrare i ED95*

Volymen bensin i E85 redovisas tillsammans med tändförbättraren i ED95, se ovan. Bensinvolymen i E85 har beräknats som 15 procent av såld volym E85 av sommarkvalité och 25 procent av såld E85 av vinterkvalité. Volymen tändförbättrare i ED95 har beräknats som 5 procent av den totala volymen ED95.

#### *Diesel*

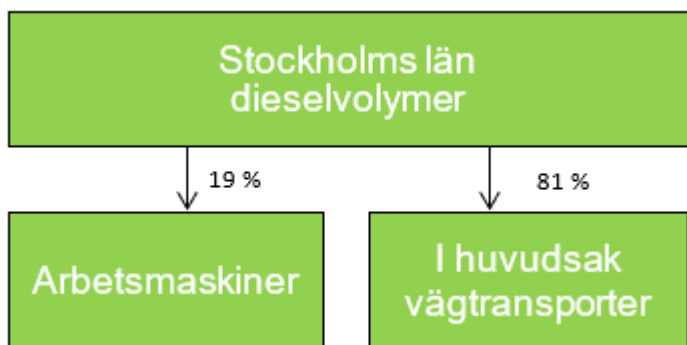
Volymen levererad diesel har hämtats från SCB:s rapportering "Oljeleveranser – Kommunvis redovisning 2023". Leveranserna av diesel har justerats för arbetsmaskiners användning. Denna har antagits vara 19 procent av totala volymer diesel och diesel till vägtrafik har således beräknats som 81 procent av totala leveranser. Antagandet baseras på en bedömning gjord 2014 och som stämts av med Drivkraft Sverige<sup>5</sup> som ett rimligt antagande om andel av dieselvolymen som används till arbetsmaskiner i riket. I årsrapporterna för 2013 och tidigare användes värdet 16 procent vilket var en uppskattning för riksnivå 2008<sup>6</sup>.

I årsrapporterna från 2014 och framåt utgick man från att 19 procent av levererat dieselbränsle från de stora bränslebolagen går till arbetsmaskiner och att 60 procent av bränslet till arbetsmaskiner tankas från bulk. I årsrapporten 2016 antas att all diesel som inte säljs som låginblandad, det vill säga ren diesel (kallas BO), går till arbetsmaskiner. All diesel som säljs som ren BO säljs via bulk, och dessa volymer är inkluderade i de volymer som bedöms gå till arbetsmaskiner via bulk. Det är oklart om dessa förutsättningar har ändrats men vi har utgått från dessa förutsättningar även i år.

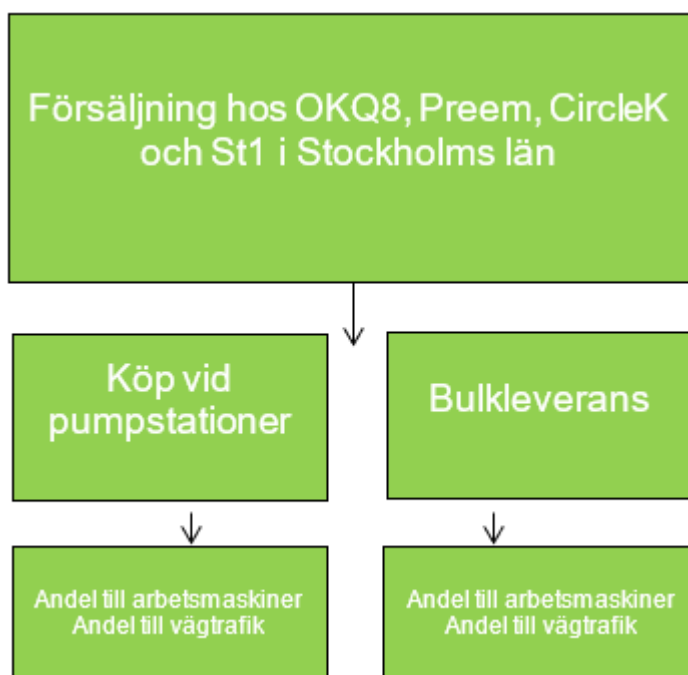
---

<sup>5</sup> Personlig kontakt med Ebba Tham 2019, Drivkraft Sverige

<sup>6</sup> Enligt SCBs statistiska meddelande EN 20 SM 0705, tablå E



**Figur 33:** Principskiss som visar beräkningen av andelen diesel som går till vägtrafik respektive arbetsmaskiner.



**Figur 34:** Principskiss som visar beräkningen av dieselvolymer i Stockholms län utifrån uppgifter från drivmedelsbolag och antagande om andelar till vägtrafik och arbetsmaskiner.

I uppgifter om levererad mängd diesel ingår låginblandade förnybara drivmedel i form av RME och HVO. Vid vår beräkning av energiinnehåll har de inblandade drivmedlen exkluderats och beräknas istället separat under respektive drivmedelstyp (B5 och HVO). Detta tillämpas från 2013. Siffrorna från 2005 har korrigerats för att kunna jämföras.

#### *Etanol*

Volymen E5 har härletts genom att multiplicera volymen levererad bensin med 5 procent. Uppgifter om E85 kommer från de fyra drivmedelsbolagen. Uppgifter om ED95 i Stockholms län kommer från alla kända leverantörer av ED95.

Före 2015 användes data från SCB rapportering "Oljeleveranser – Kommunvis redovisning" för att beräkna E85. Där redovisades E85 och ED95 gemensamt under benämningen etanol. Uppgifter om ED95 erhöles från kända leverantörer och volymen etanol i ED95 antogs utgöra 95 procent av volymen. För att beräkna levererad volym E85 subtraherades volymen ED95 från den av SCB rapporterade sammanlagda etanolvolymen.



*RME*

Volymen levererad RME i B5 har beräknats genom att multiplicera volymen levererad diesel med 5 procent.

*RME B100*

Volymen 100 procent RME på både riksnivå och länsnivå har inhämtats från SCB:s rapport "Oljeleveranser – Kommunvis redovisning 2023". Fram till 2015 inhämtades uppgifterna på länsnivå om levererad volym 100 procent RME från de fyra stora drivmedelsbolagen OKQ8, Preem, St1 och Circle K (då Statoil). Då fanns inte dessa uppgifter i SCB-rapporten.

*Fordonsgas*

Volymen levererad biogas respektive naturgas har hämtats från SCB:s rapport "Leveranser av fordonsgas länsvis, 2023". För 2016 var uppgifterna sammanslagna till ett gemensamt värde, men sedan 2017 redovisas återigen naturgas och biogas separat. År 2016 räknades fördelningen mellan biogas genom att anta samma fördelning som föregående år, och även jämfört med situationen i hela landet där fördelningen mellan biogas och naturgas var jämförbar 2015 och 2016. Data för naturgasleveranser till Stockholms län saknas för perioden 2021–2023 på grund av att SCB:s statistik omfattas av sekretess. Det påverkar även beräkningen av andelen förnybart. Eftersom den tidsserie som finns tillgänglig fram till 2020 visar på en nedåtgående trend för naturgas till fordon torde inte en eventuell underskattning av andelen förnybart vara allt för stor. År 2020 då andelen förnybart utgjorde 30,53 procent, blir andelen 30,47 procent om naturgas dras bort från energimängden i levererad mängd drivmedel till Stockholms län.

*Vätgas*

Vätgas levereras i små mängder som fordonsbränsle i Sverige under senare år. Uppgifter om användningen i länet har tidigare inhämtats från leverantör av vätgas, men är fortfarande små. För 2023 inhämtades inga uppgifter om användningen av vätgas, för varken riket eller länet.

*HVO låginblandad*

Volymen levererad HVO i låginblandad diesel till vägtrafik har beräknats från uppgifter i SCB:s rapportering "Oljeleveranser – Kommunvis redovisning 2023". Eftersom andelen låginblandad HVO inte anges i SCB:s data har vi räknat fram ett värde. Vi har då antagit att andelen HVO i SCB-volymer är samma som i den diesel de fyra drivmedelsbolagen har rapporterat till oss. År 2023 angav de en andel på 19 procent. Den totala volymen HVO i SCB-underlaget har erhållits genom denna beräkning. Först har dock diesel till arbetsmaskiner exkluderats enligt metoden för diesel ovan. Ett räknefel gjorde att volymen 2014 överskattades med 12 procent i Tabell 19. Däremot var energivärdena i **Fel! Hittar inte referenskölla.** rätt. Detta gav en underskattning av HVO. Total andel förnybar energi till vägtrafiken påverkas bara marginellt av detta. Metoden är korrigerad.

*HVO 100*

Volymen HVO100 på både riks- och länsnivå har inhämtats från SCB:s rapportering "Oljeleveranser – Kommunvis redovisning 2023". Fram till 2015 inhämtades uppgifter på länsnivå från bussoperatörer och drivmedelsbolagen. Då fanns inte dessa uppgifter i SCB-rapporten. Sedan 2018 redovisar inte SCB volymen HVO100 för bussar och lastbilar separat. Den ingår i statistiken för HVO100.

### 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 biodrivmedlen, bensin och diesel, exklusive naturgas.

Följande omräkningstal har använts i omräkning från drivmedelsvolym till energiinnehåll<sup>7</sup>.

**Tabell 24. Energiinnehåll i olika drivmedelstyper**

Drivmedel	Fysisk kvantitet[m <sup>3</sup> ]	Energiinnehåll (TJ)	Energiinnehåll (kWh)
Bensin (motorbensin)	1 m <sup>3</sup>	0,03276	9100
Diesel	1 m <sup>3</sup>	0,03528	9800
Etanol	1 m <sup>3</sup>	0,02124	5900
FAME (RME)	1 m <sup>3</sup>	0,03301	9169,4444
Naturgas	1 000 Nm <sup>3</sup>	0,03978	11050
Biogas	1 000 Nm <sup>3</sup>	0,03492	9700
Vätgas	1 000 Nm <sup>3</sup>	0,00106	294,44444
HVO	1 m <sup>3</sup>	0,03398	9438,8889

### 5.3.3 Tankställen

Statistik om alla tankställen i landet har hämtats från Drivkraft Sverige och avser läget vid årsskiftet 2023/2024. Uppgifter för antal tankställen för RME i Sverige saknas för årsskiftet 2023/2024.

Antalet publika tankställen i länet har efterfrågats i enkäter till de fyra stora drivmedelsbolagen. År 2017 saknades svar från ett av bolagen, vilket gjorde att antalet stationer per drivmedel inte kunde redovisas. För år 2023 har statistik från samtliga drivmedelsbolag inkommit.

Metoden underskattar antalet tankställen med fossilt bränsle på länsnivå något eftersom det tillkommer några mindre drivmedelsbolag med publika tankställen som inte ingår i underlaget. Eftersom uppgifterna beskriver situationen angående publika tankstationer, där leverans sker till allmänheten, inkluderas inte sjöstationer och icke-publika fordonsgasstationer.

<sup>7</sup> Transportsektorns energianvändning 2016, Energimyndigheten, ES2017:1 ISSN 1654-7543