Stockholms stad

# Miljöfordon och förnybara drivmedel i Stockholm

## Sammanställning av statistik för år 2021

Version 2 och 3, november 2022

MILJÖBILAR I STOCKHOLM
MILJÖFÖRVALTNINGEN
www.stockholm.se/miljobilar

**Miljöfordon i Stockholm**
**Sammanställning av statistik för år 2021**
Version 1 juni 2022

**Kontaktperson**: Matilda Bjurnér

**Konsulter**: Lif Nelander och Sirje Pädam, WSP

# Innehåll

**Tabellförteckning** **4**

**Figurförteckning** **5**

**1 Inledning och disposition** **7**

**2 Nyregistrerade miljöfordon** **8**
2.1 Personbilar 9
2.2 Bussar 16
2.3 Lastbilar 19
2.4 Taxi 27

**3 Miljöfordon i trafik** **29**
3.1 Personbilar 29
3.2 Bussar 38
3.3 Lastbilar 41
3.4 Taxi 46
3.5 Miljöfordon inom Stockholms stads förvaltningar och bolag 49

**4 Drivmedel** **51**
4.1 Leverans av drivmedel till vägtrafiken i Stockholms län 51
4.2 Antal tankställen 57

**5 Definitioner och metoder** **58**
5.1 Fordon 58
5.2 Antal miljöbilsmodeller 63

# Tabellförteckning

Tabell 1: Nyregistrerade personbilar år 2021 per drivmedel ..... 11
Tabell 2: Nyregistrerade miljöbilar efter ägare i Stockholms stad år 2021..... 14
Tabell 3: Nyregistrerade miljöbilar efter ägare i Stockholms län år 2021..... 14
Tabell 4: Nyregistrerade miljöbilar efter ägare i Sverige år 2021..... 14
Tabell 5: Antal miljöbilsmodeller för nyförsäljning på den svenska marknaden 2007–2021 ..... 16
Tabell 6: Nyregistrerade tunga bussar år 2021 per drivmedel* ..... 19
Tabell 7: Nyregistrerade lätta lastbilar (≤ 3,5 ton) år 2021 per drivmedel ..... 22
Tabell 8: Nyregistrerade tunga lastbilar (> 3,5 ton) år 2021 per drivmedel* ..... 26
Tabell 9: Nyregistrerade taxibilar (personbilar) år 2021 per drivmedel ..... 28
Tabell 10: Personbilar i trafik i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad vid årsskiftet 2021/2022 per drivmedel - enligt synsättet "en gång miljöbil alltid miljöbil" ..... 32
Tabell 11: Sannolika men inte säkra miljöfordon. Fordonen ingår även i Tabell 10 som icke miljöfordon. ..... 33
Tabell 12: Miljöbilar i trafik efter ägare i Stockholms stad år 2021 ..... 37
Tabell 13: Miljöbilar i trafik efter ägare i Stockholms län år 2021 ..... 37
Tabell 14: Miljöbilar i trafik efter ägare i Sverige år 2021 ..... 37
Tabell 15: Tunga bussar i trafik 2021 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon – enligt Stockholms stads egen definition ..... 40
Tabell 16: Lätta lastbilar (≤3,5 ton) i trafik 2021 per drivmedel..... 43
Tabell 17: Tunga lastbilar (>3,5 ton) i trafik 2021 per drivmedel – enligt Stockholms stads egen definition..... 46
Tabell 18: Taxi (personbilar) i trafik 2021 per drivmedel, enligt synsättet ”en gång miljöbil alltid miljöbil”..... 49
Tabell 19. Levererad volym drivmedel till vägtrafik i Stockholms län 2010-2021 [$m^3$]..... 52
Tabell 20: Energiinnehåll i levererad mängd drivmedel till vägtrafik i Stockholms län 2010-2021 [TJ] ..... 53
Tabell 21: Drivmedelsandel av leveranserna till vägtrafik i Stockholms län 2010–2021 [energiandel i procent]..... 54
Tabell 22: Antal tankställen vid årsskiftet 2021/2022 i Stockholms län enligt uppgifter från drivmedelsbolag och statistik från Drivkraft Sverige..... 57

# Figurförteckning

Figur 1: Nyregistrerade personbilar år 2021 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon.. 9
Figur 2: Nyregistrerade miljöbilsklassade personbilar år 2021 per drivmedel..... 10
Figur 3: Nyregistrerade miljöbilar 2021 i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad, uppdelat på ägandeform – antal. ..... 12
Figur 4: Andel nyregistrerade miljöbilar i Sverige 2021, Stockholms län och Stockholms stad, uppdelat på ägandeform ..... 13
Figur 5: Andel miljöfordon av nyregistrerade personbilar i Stockholms län 2001–2021..... 15
Figur 6: Antal miljöbilsmodeller (personbilar) för nyförsäljning på den svenska marknaden 2007–2021 *Avläst mars 2012 **Uppgifter för Elbilar och laddhybrider började sammanställas först i årsrapport för 2013. ***Bränslecellsbilar (drivmedel vätgas) började följas upp 2016. ..... 15
Figur 7: Nyregistrerade tunga bussar år 2021 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon ..... 17
Figur 8: Nyregistrerade miljöfordonsklassade tunga bussar > 3,5 ton år 2021, per drivmedel ..... 18
Figur 9: Nyregistrerade lätta lastbilar (≤ 3.5 ton) år 2021 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon ..... 20
Figur 10: Nyregistrerade miljöbilsklassade lätta lastbilar (≤ 3,5 ton) år 2021 per drivmedel ..... 21
Figur 11: Historisk utveckling: Antal miljöfordon av nyregistrerade lätta lastbilar i Stockholms län 2002–2021. ..... 23
Figur 12: Nyregistrerade tunga lastbilar (> 3,5 ton) år 2021 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon ..... 24
Figur 13: Nyregistrerade miljöfordonsklassade tunga lastbilar (> 3,5 ton) år 2021 per drivmedel ..... 25
Figur 14: Historisk utveckling: Andel miljöfordon av nyregistrerade tunga miljölastbilar i Stockholms län 2006–2021*Biodiesel började följas upp 2015..... 26
Figur 15: Nyregistrerade taxibilar (personbilar) år 2021 per drivmedel..... 27
Figur 16: Personbilar i trafik i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad vid årsskiftet 2021/2022 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon. ..... 30
Figur 17: Miljöbilsklassade personbilar i trafik i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad vid årsskiftet 2021/2022 per drivmedel ..... 31
Figur 18: Miljöklassade personbilar i trafik i Stockholms län år 2001–2021 – enligt gammal + ny definition..... 33
Figur 19: Miljöklassade personbilar i trafik i Sverige 2001–2021..... 34
Figur 20: Miljöbilar i trafik 2021 i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad, uppdelat på ägandeform – antal ..... 35
Figur 21: Miljöbilar i trafik 2021 i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad, uppdelat på ägandeform – andel ..... 36
Figur 22: Tunga bussar i trafik 2021 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon – enligt Stockholms stads egen definition ..... 38

Figur 23: Miljöfordonsklassade tunga bussar i trafik 2021 per drivmedel – enligt Stockholms stads egen definition. ..... 39
Figur 24: Lätta lastbilar (≤3,5 ton) i trafik 2021 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon ..... 41
Figur 25: Miljöbilsklassade lätta lastbilar (≤3,5 ton) i trafik 2021 per drivmedel ..... 42
Figur 26: Tunga lastbilar (>3,5 ton) i trafik 2021 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon – enligt Stockholms stads egen definition..... 44
Figur 27: Miljöfordonsklassade tunga lastbilar (>3,5 ton) i trafik 2021 per drivmedel – enligt Stockholms stads egen definition. ..... 45
Figur 28: Taxibilar (personbilar) i trafik 2021 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon47
Figur 29: Miljöbilsklassade taxibilar (personbilar) i trafik 2021 per drivmedel ..... 48
Figur 30: Andel miljöfordon bland bilar ägda eller leasade av Stockholms stads förvaltningar och bolag (specialfordon och utryckningsfordon borträknade) 2003-2021.... 50
Figur 31: Andelen förnybara drivmedel av leveranser till vägtrafik i Stockholms län 2007–2021 [energiandel i procent] (Notera: andelar påverkas av att data för RME i B100 saknas 2021)..... 55
Figur 32: Drivmedelsandelar i energiprocent av leveranser till vägtrafik i Stockholms län år 2021 (Notera: tabell andelarna påverkas av att data för RME i B100 saknas 2021) ..... 55
Figur 33: Andel förnybara drivmedel av levererade drivmedel till vägtrafik i Stockholms län jämfört med diesel till vägtrafik och arbetsmaskiner i hela landet år 2007–2021 [energiandel i procent] (Notera: andelar påverkas av att data för RME i B100 saknas för Stockholms län 2021)..... 56

# 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.

Rapporten riktar sig till intressenter av fordonstatistik och trender och kan användas som underlag av tjänstemän, politiker, organisationer och journalister.

I rapporten klassificeras fordon som miljöfordon om de uppfyllt miljöbilsdefinitionen det år de nyregistrerades, enligt principen ”en gång miljöbil, alltid miljöbil” (se kapitel 5 för miljöbilsdefinitioner).

Tidigare rapporter har visat tydliga trender på en minskning av naturgas i fordonsgasförsäljningen, ökad försäljning av elbilar och ladd hybrider – främst bland personbilar.

**Årets rapport visar på följande trender:**

- Andelen miljöklassade nyregistrerade personbilar är för första gången större än nyregistreringarna av övriga personbilar. Andelen var 51,4 procent i Stockholms län och 53,2 procent i Stockholms stad. Miljöbilarna utgörs till 99 procent av el och ladd-hybrider. I riket är 43,8 procent av de nyregistrerade personbilarna miljöklassade, varav 97,5 procent är el och ladd-hybrider.
- Antalet miljöbilsmodeller ökade stort, av personbilarna ökade antalet elhybridmodeller med nästan 50 procent, men ingen ökning skedde av fordonsgasmodeller mellan 2020 och 2021.
- Det är en fortsatt stor ökning av antalet nyregistrerade miljöbilsklassade lätta lastbilar, varav majoriteten är eldrivna och resterande etanol eller ladd-hybrider.
- Bland lätta lastbilar har antalet elbilsmodeller ökat stadigt sen den första sammanställningen 2013 (från 3 till 12 modeller) medan fordonsgasbilarna varierat i antal (nu 5 modeller att jämföra med 8 år 2013). Gällande nyregistrerade tunga lastbilar ökar andelen miljöfordon stadigt, men är ännu låg (8,7 %) varav fordonsgasbilarna är flest. År 2020 och 2021 finns även ellastbilar och elhybrider i statistiken.
- Bland fordon i trafik är andelen miljöfordon som högst bland tunga bussar (39,9 % nationellt) och som lägst bland tunga lastbilar (2,1 % nationellt). Antalet personbilar är störst bland fordon i trafik och andelen miljöfordon fortsätter att växa (21,6 % nationellt).
- Andelen förnybara drivmedel har ökat sedan 2010, men minskade 2020 troligen på grund av utbyggnaden av depåer för HVO100 i resten av landet. Det går dock inte att jämföra 2021 mot tidigare år för att data saknas om användningen av ren RME (B100).

En sammanställning av rapporten redovisas på miljöbarometern (www.miljobarometern.se)

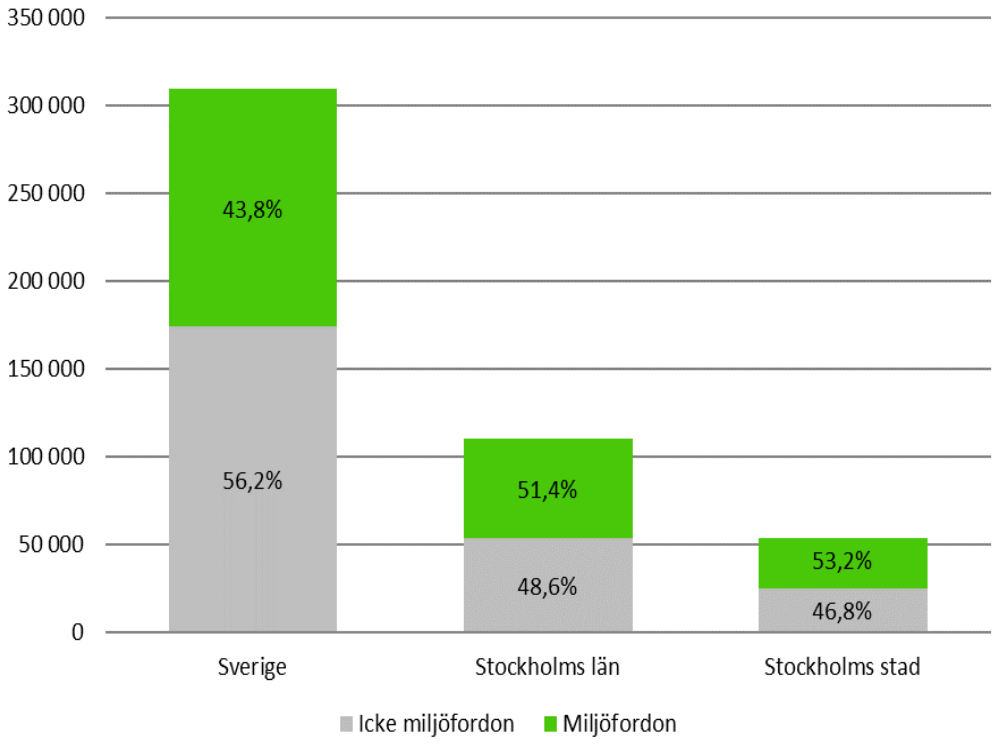
# 2 Nyregistrerade miljöfordon

I detta kapitel redovisas statistik över nyregistreringar av personbilar inklusive taxi, bussar samt lätta och tunga lastbilar för 2021. I tabeller och diagram för personbilar och lätta lastbilar redovisas miljöfordon enligt den nya miljöbilsdefinition som Stockholms stad tog fram 2019 och omfattar bonusbilar enligt Bonus-malussystemet som trädde i kraft den 1 juli 2018 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.

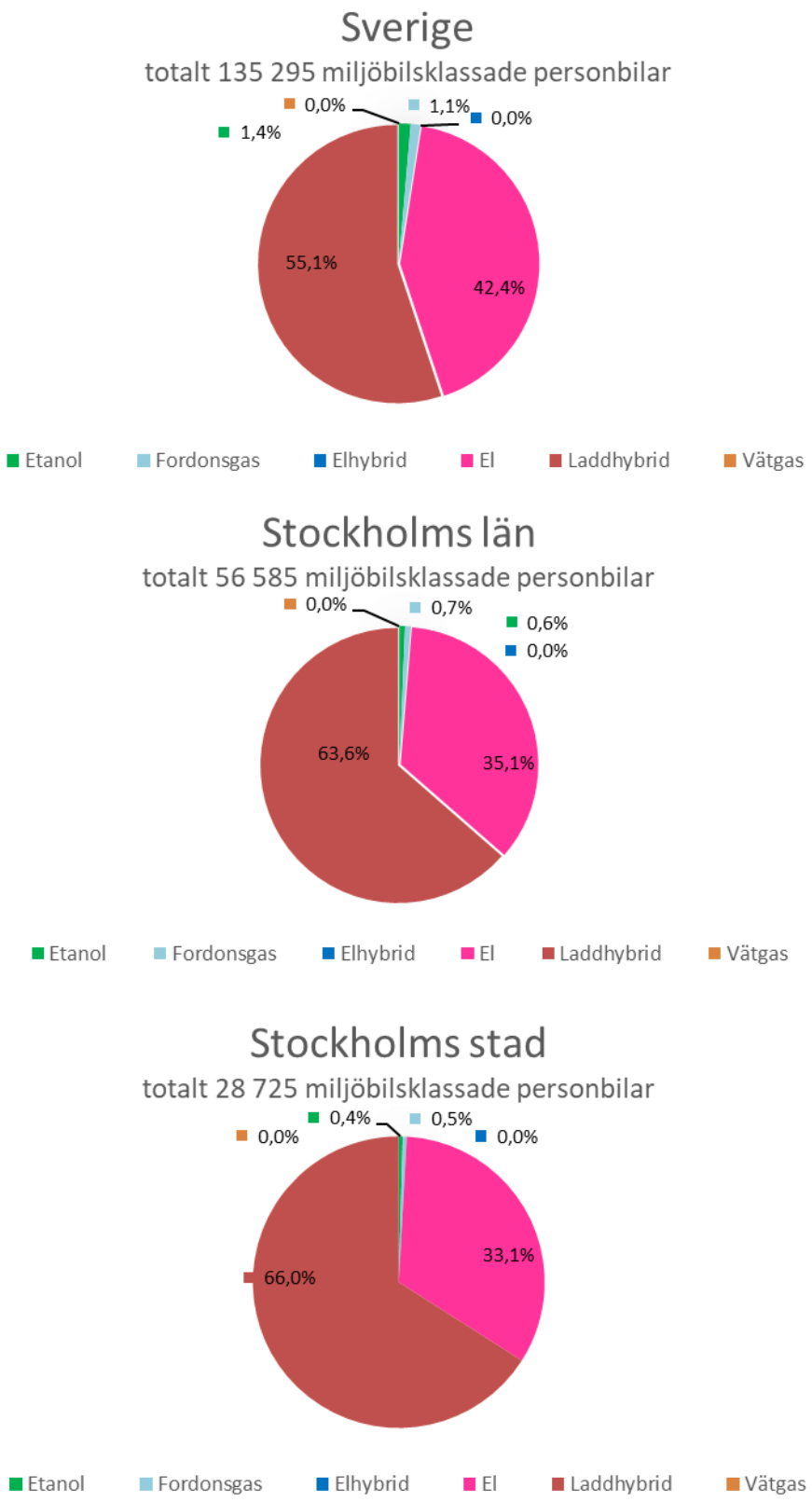
Det är värt att notera att nyregistrering inte exakt motsvarar nybilsförsäljning, då ett fordon kan köpas i ett annat land, län eller stad än där ägaren sedan registrerar fordonet. Det är inte heller säkert att fordonet mestadels används i Stockholmsregionen för att det är registrerat där. Företagsbilar 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 2021 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 2021 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon**



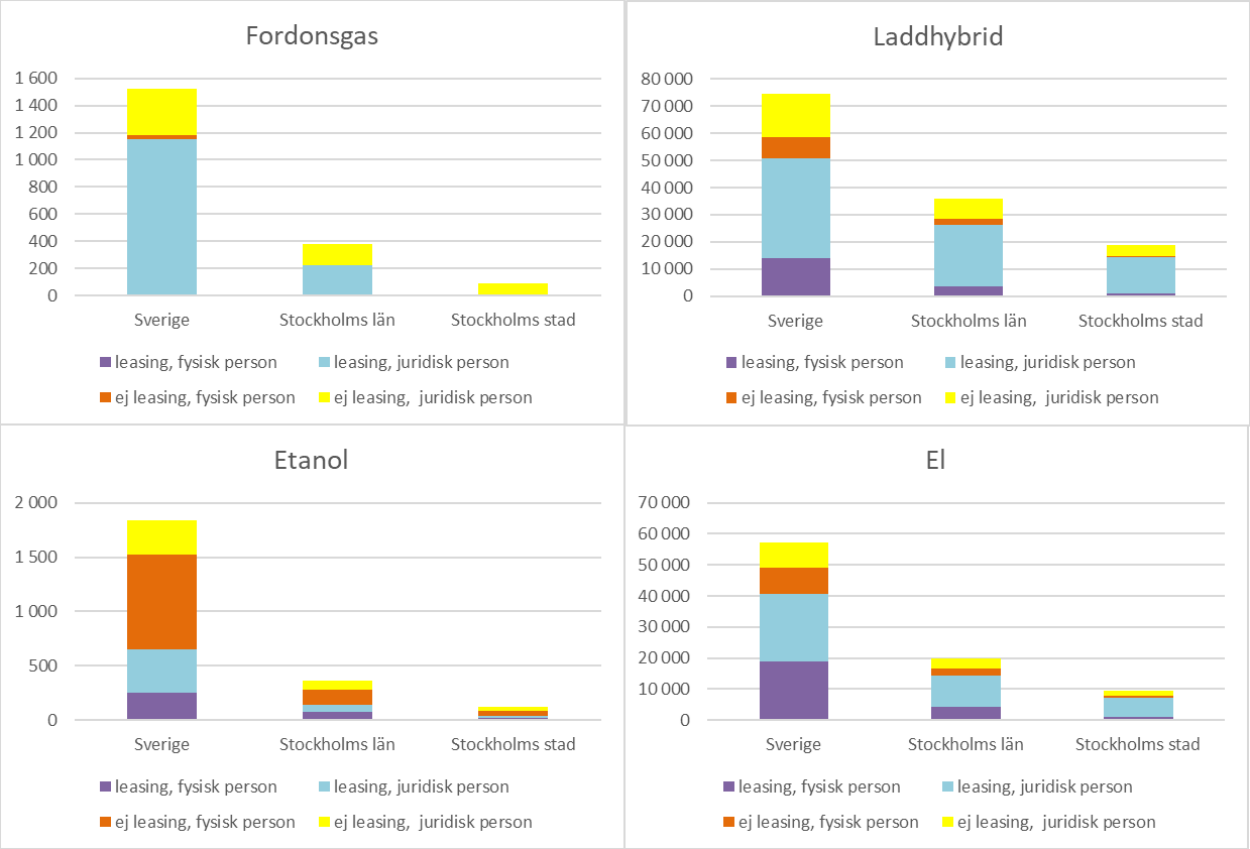

**Figur 2: Nyregistrerade miljöbilsklassade personbilar år 2021 per drivmedel**

**Tabell 1: Nyregistrerade personbilar år 2021 per drivmedel**

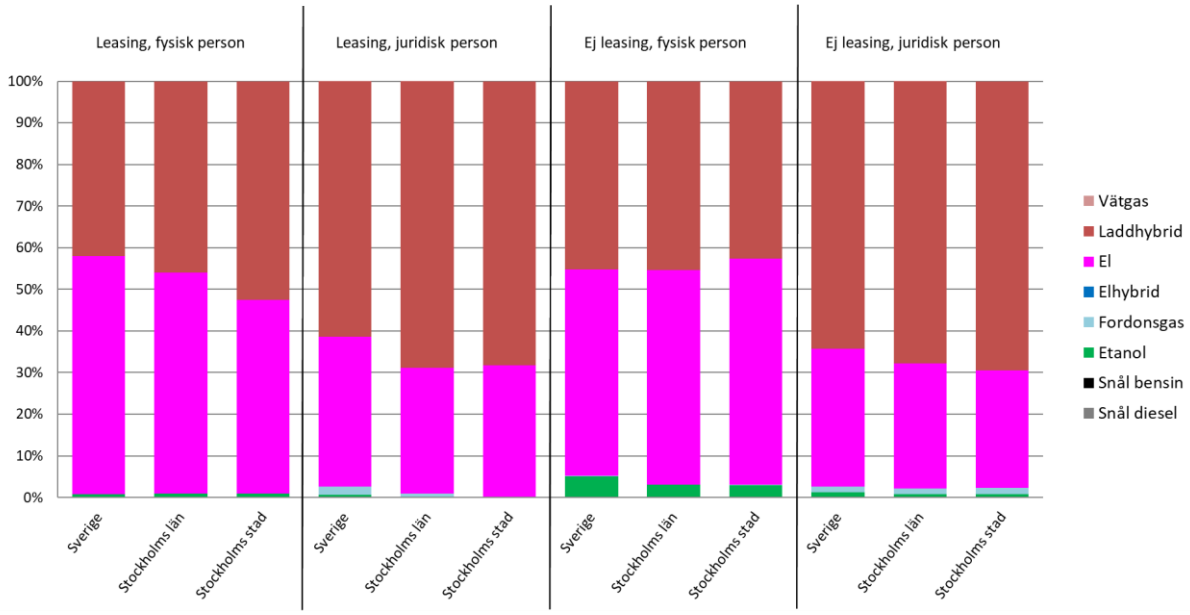
| Drivmedel | Antal Sverige | Antal Stockholms län | Antal Stockholms stad | Andel Sverige | Andel Stockholms län | Andel Stockholms stad |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Miljöfordon** | | | | | | |
| Fordonsgas | 1 523 | 379 | 131 | 0,5% | 0,3% | 0,2% |
| Etanol | 1 843 | 366 | 124 | 0,6% | 0,3% | 0,2% |
| El | 57 370 | 19 872 | 9 521 | 18,6% | 18,1% | 17,6% |
| Laddhybrid | 74 548 | 35 960 | 18 949 | 24,1% | 32,7% | 35,1% |
| Elhybrid | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Vätgas | 11 | 8 | 0 | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| **Miljöfordon totalt** | **135 295** | **56 585** | **28 725** | **43,8%** | **51,4%** | **53,2%** |
| **Icke miljöfordon** | | | | | | |
| Fordonsgas | 155 | 25 | 1 | 0,05% | 0,02% | 0,00% |
| Etanol | 0 | 0 | 0 | 0,00% | 0,00% | 0,00% |
| El | 400 | 64 | 24 | 0,13% | 0,06% | 0,04% |
| Laddhybrid | 3 236 | 1 482 | 896 | 1,05% | 1,35% | 1,66% |
| Elhybrid | 68 368 | 24 084 | 11 298 | 22,11% | 21,89% | 20,92% |
| Vätgas | 0 | 0 | 0 | 0,000% | 0,000% | 0,000% |
| Bensin | 71 996 | 18 710 | 8 146 | 23,29% | 17,01% | 15,09% |
| Diesel | 29 731 | 9 065 | 4 907 | 9,62% | 8,24% | 9,09% |
| Övriga drivmedel | 1 | 0 | 0 | 0,00% | 0,00% | 0,00% |
| **Icke miljöfordon totalt** | **173 887** | **53 430** | **25 272** | **56,2%** | **48,6%** | **46,8%** |
| **Personbilar totalt** | **309 182** | **110 015** | **53 997** | **100%** | **100%** | **100%** |

Andelen miljöklassade nyregistrerade personbilar är för första gången större än nyregistreringarna av personbilar som inte är miljöfordon. Andelen var 51,4 procent i Stockholms län och 53,2 procent i Stockholms stad år 2021, vilket kan jämföras med 41,2 respektive 43,3 procent år 2020. I riket var 43,8 procent av de nyregistrerade personbilarna miljöklassade. Laddhybriden var den vanligaste nyregistrerade personbilen under 2021, i såväl staden, länet som riket.

### 2.1.2 Ägarförhållanden för nyregistrerade miljöbilar




**Figur 3: Nyregistrerade miljöbilar 2021 i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad, uppdelat på ägandeform – antal.**




**Figur 4: Andel nyregistrerade miljöbilar i Sverige 2021, Stockholms län och Stockholms stad, uppdelat på ägandeform**

**Tabell 2: Nyregistrerade miljöbilar efter ägare i Stockholms stad år 2021**

| Drivmedel | Stockholms stad | Leasing | | Varav ej leasing | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | ägd av fysisk person | ägd av juridisk person | ägd av fysisk person | ägd av juridisk person |
| Fordonsgas | 131 | 0,8% | 30,5% | 1,5% | 67,2% |
| Etanol | 124 | 15,3% | 17,7% | 31,5% | 35,5% |
| El | 9 521 | 10,6% | 64,4% | 7,6% | 17,4% |
| Laddhybrid | 18 949 | 6,0% | 69,6% | 3,0% | 21,4% |
| Elhybrid | 0 | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Vätgas | 0 | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| **Miljöfordon totalt** | **28 725** | **7,6%** | **67,5%** | **4,6%** | **20,3%** |

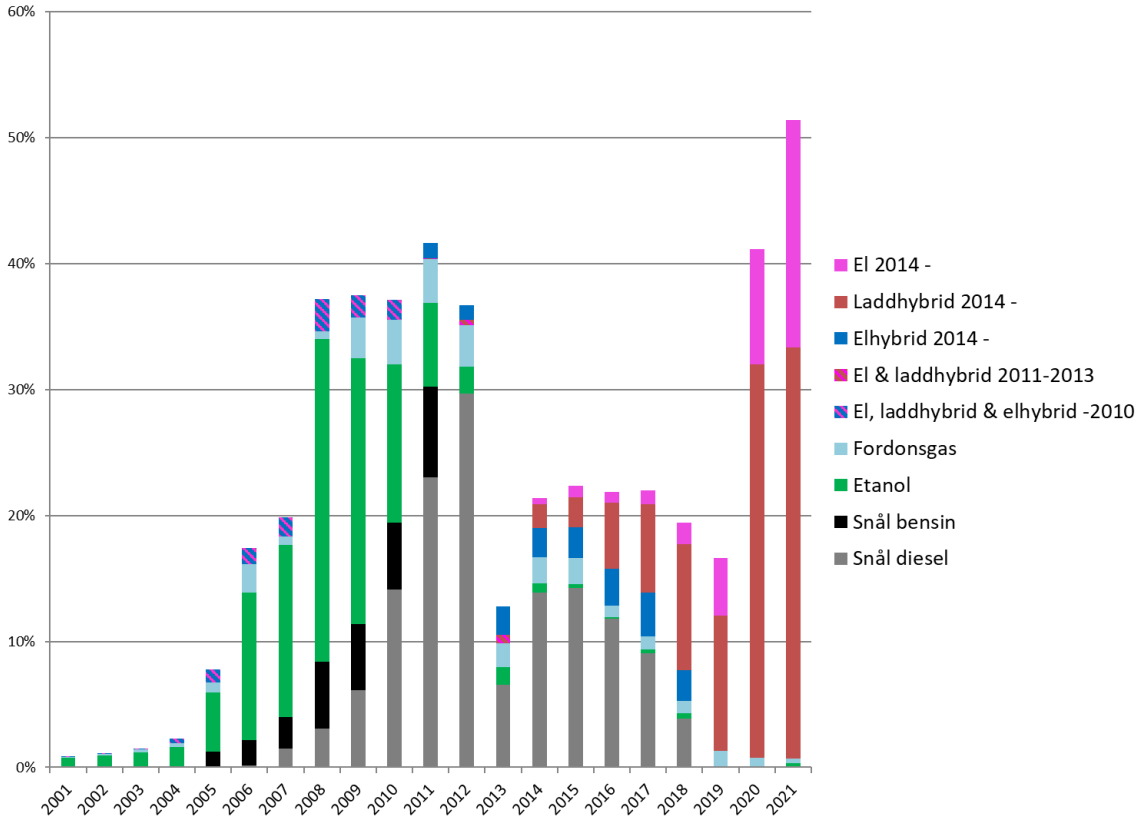
**Tabell 3: Nyregistrerade miljöbilar efter ägare i Stockholms län år 2021**

| Drivmedel | Stockholms län | Leasing | | Varav ej leasing | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | ägd av fysisk person | ägd av juridisk person | ägd av fysisk person | ägd av juridisk person |
| Fordonsgas | 379 | 0,5% | 58% | 0,5% | 40,6% |
| Etanol | 366 | 20,8% | 18% | 36,6% | 24,3% |
| El | 19 872 | 21,7% | 50% | 11,6% | 16,7% |
| Laddhybrid | 35 960 | 10,4% | 63% | 5,6% | 20,9% |
| Elhybrid | 0 | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Vätgas | 8 | 0,0% | 75% | 0,0% | 25,0% |
| **Miljöfordon totalt** | **56 585** | **14,4%** | **58,1%** | **7,9%** | **19,6%** |

**Tabell 4: Nyregistrerade miljöbilar efter ägare i Sverige år 2021**

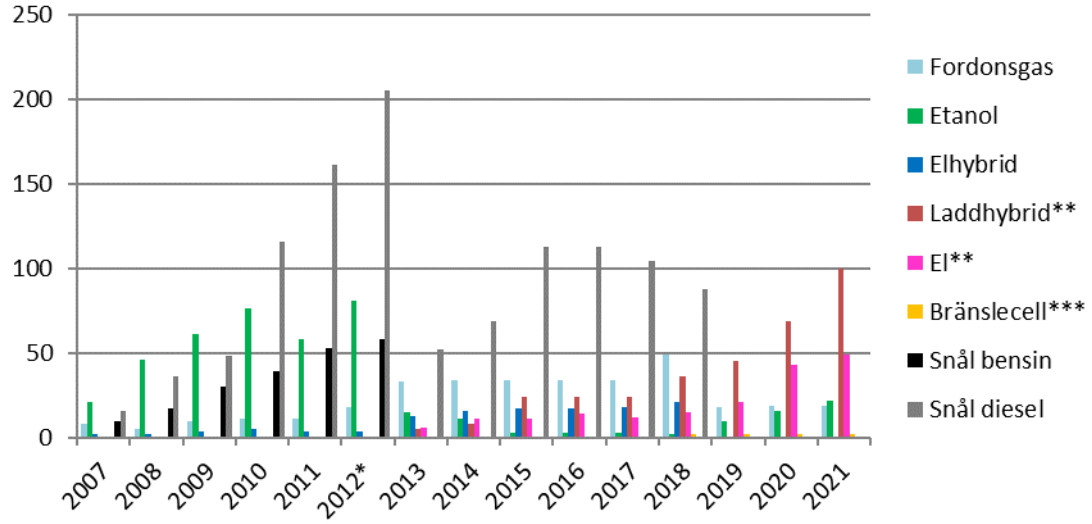
| Drivmedel | Sverige | Leasing | | Varav ej leasing | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | ägd av fysisk person | ägd av juridisk person | ägd av fysisk person | ägd av juridisk person |
| Fordonsgas | 1 523 | 0,5% | 75% | 1,6% | 22,5% |
| Etanol | 1 843 | 13,8% | 21% | 47,6% | 17,2% |
| El | 57 370 | 32,9% | 38% | 15,0% | 14,4% |
| Laddhybrid | 74 548 | 18,6% | 49% | 10,6% | 21,5% |
| Elhybrid | 0 | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Vätgas | 11 | 0,0% | 64% | 0,0% | 36,4% |
| **Miljöfordon totalt** | **135 295** | **24,4%** | **44,3%** | **18,4%** | **12,9%** |

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




**Figur 5: Andel miljöfordon av nyregistrerade personbilar i Stockholms län 2001–2021**

### 2.1.4 Antal miljöbilsmodeller




**Figur 6: Antal miljöbilsmodeller (personbilar) för nyförsäljning på den svenska marknaden 2007–2021**
*Avläst mars 2012
**Uppgifter för Elbilar och laddhybrider började sammanställas först i årsrapport för 2013.
***Bränslecellsbilar (drivmedel vätgas) började följas upp 2016.

**Tabell 5: Antal miljöbilsmodeller för nyförsäljning på den svenska marknaden 2007–2021**

| Fordonstyp | Drivmedel | 2010 | 2011 | 2012* | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Personbilar | Fordonsgas | 11 | 11 | 18 | 33 | 34 | 34 | 34 | 34 | 49 | 18 | 19 | 19 |
| | Etanol | 76 | 58 | 81 | 15 | 11 | 3 | 3 | 3 | 2 | 10 | 16 | 22 |
| | El** | | | | 6 | 11 | 11 | 14 | 12 | 15 | 21 | 43 | 49 |
| | Laddhybrid** | | | | 5 | 8 | 24 | 24 | 24 | 36 | 45 | 69 | 100 |
| | Elhybrid | 5 | 4 | 4 | 13 | 16 | 17 | 17 | 18 | 21 | 0 | 0 | 0 |
| | Bränslecell**** | | | | | | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| | Snål bensin | 39 | 53 | 58 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Snål diesel | 116 | 161 | 205 | 52 | 69 | 113 | 113 | 104 | 88 | 0 | 0 | 0 |
| | **Miljöbilsmodeller totalt** | **247** | **287** | **366** | **124** | **149** | **203** | **206** | **196** | **213** | **96** | **149** | **192** |
| Lätta lastbilar*** | Fordonsgas | | | | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 7 | 5 | 13 | 5 |
| | El | | | | 3 | 7 | 5 | 5 | 5 | 4 | 9 | 11 | 12 |
| | Laddhybrid | | | | | | | | | | | 4 | 2 |
| | **Miljöbilsmodeller totalt** | **0** | **0** | **0** | **11** | **15** | **13** | **13** | **13** | **11** | **14** | **28** | **19** |

*Avläst mars 2012

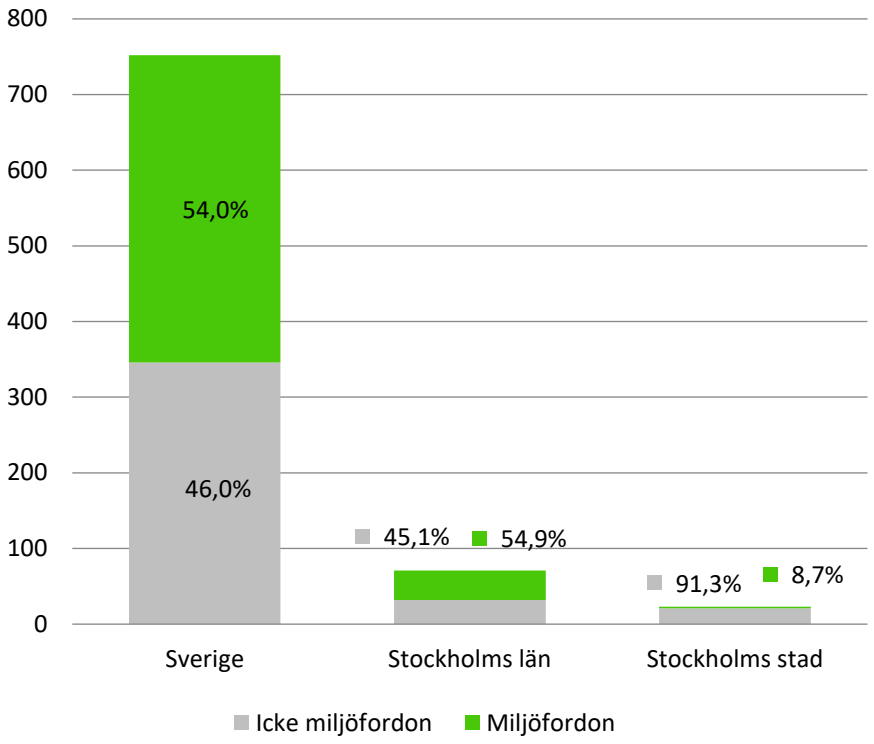
**Uppgifter för elfordon (batterielbilar och laddhybrider) började sammanställas i årsrapport för 2013.

***Antalet miljöfordon inom gruppen lätta lastbilar började sammanställas i årsrapport för 2013.

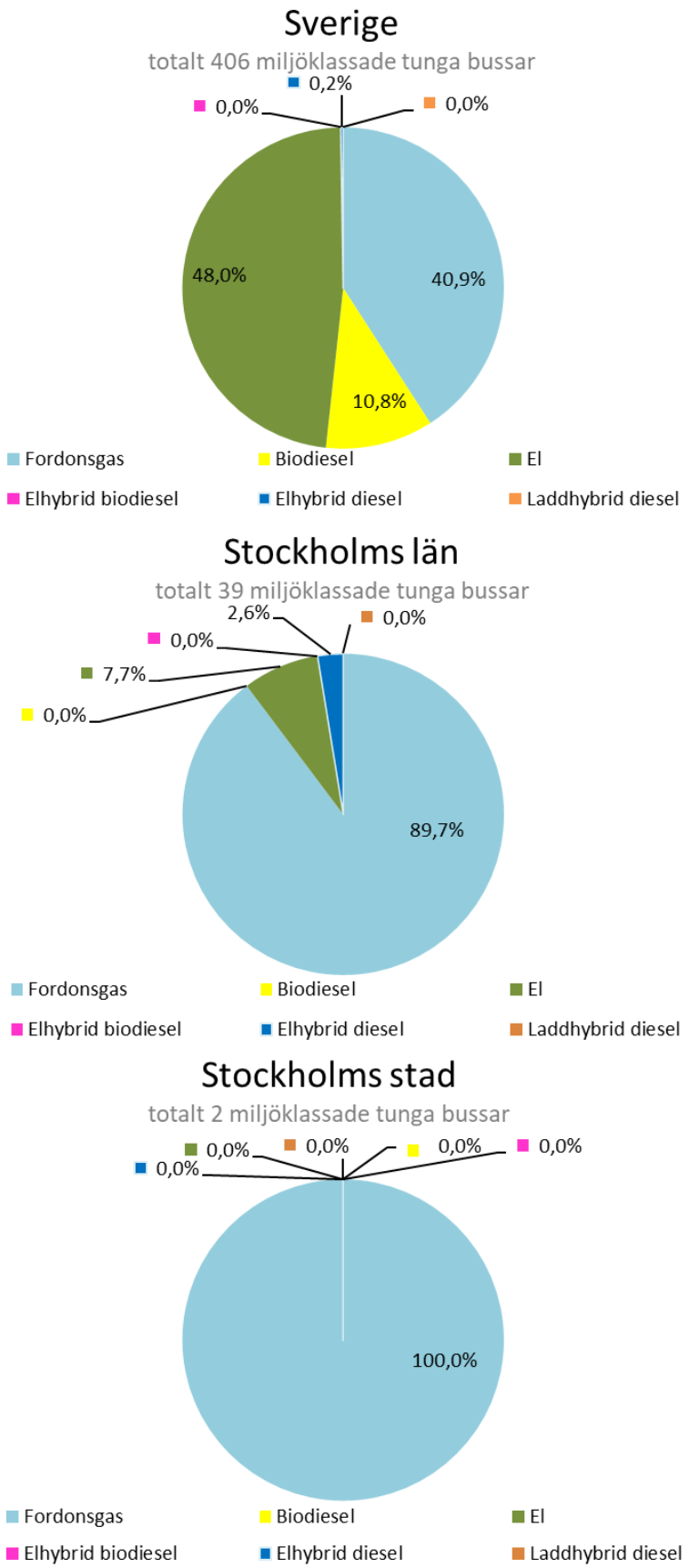
****Bränslecellsbilar (drivmedel vätgas) började följas upp från årsrapport för 2015.

## 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 inga nya lätta bussar under 2021 enligt statistiken från SCB. Stockholms stads egen definition för miljöfordon används för tunga bussar, den finns beskriven i kapitel 5.




**Figur 7: Nyregistrerade tunga bussar år 2021 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon**




**Figur 8: Nyregistrerade miljöfordonsklassade tunga bussar > 3,5 ton år 2021, per drivmedel**

**Tabell 6: Nyregistrerade tunga bussar år 2021 per drivmedel***

| Drivmedel | Antal Sverige | Antal Stockholms län | Antal Stockholms stad | Andel Sverige | Andel Stockholms län | Andel Stockholms stad |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Miljöfordon** | | | | | | |
| Biodiesel | 44 | 0 | 0 | 5,9% | 0,0% | 0,0% |
| Fordonsgas | 166 | 35 | 2 | 22,1% | 49,3% | 8,7% |
| Etanol | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| El | 195 | 3 | 0 | 25,9% | 4,2% | 0,0% |
| Elhybrid diesel | 1 | 1 | 0 | 0,1% | 1,4% | 0,0% |
| Elhybrid biodiesel | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Laddhybrid diesel | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| **Miljöfordon totalt** | **406** | **39** | **2** | **54,0%** | **54,9%** | **8,7%** |
| **Icke miljöfordon** | | | | | | |
| Bensin | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Diesel | 346 | 32 | 21 | 46,0% | 45,1% | 91,3% |
| **Icke miljöfordon totalt** | **346** | **32** | **21** | **46,0%** | **45,1%** | **91,3%** |
| **Bussar totalt** | **752** | **71** | **23** | **100%** | **100%** | **100%** |

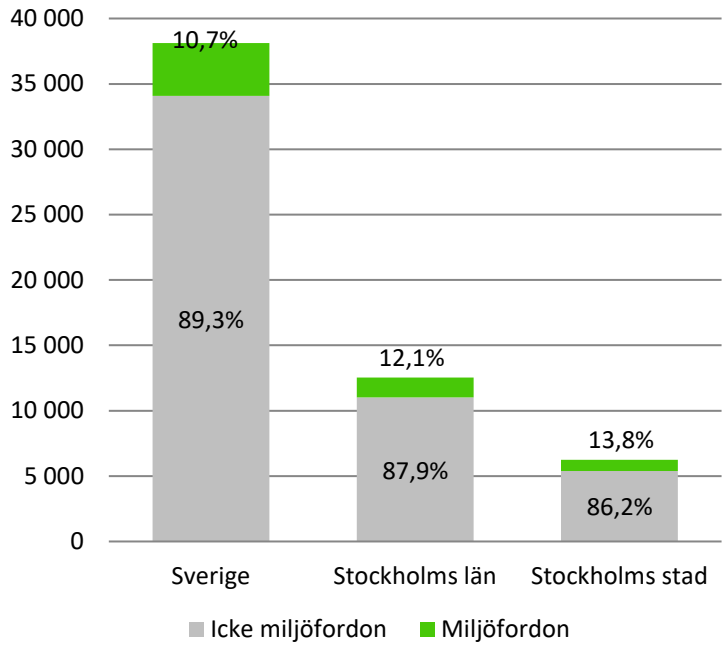
*Bussar som är godkända för drivmedlet HVO100 syns inte i tabellen, då de inte kan identifieras i vägtrafikregistret

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 merparten av miljöfordonen drivna med fordonsgas. Antal nyregistrerade bussar i Sverige är lägre än motsvarande siffror för år 2020. I Stockholms län och Stockholms stad är dock antal nyregistrerade bussar högre 2021 jämfört med år 2020. Då nyregistrerades 1 714 nya tunga bussar i Sverige, 68 i länet och 17 i staden.

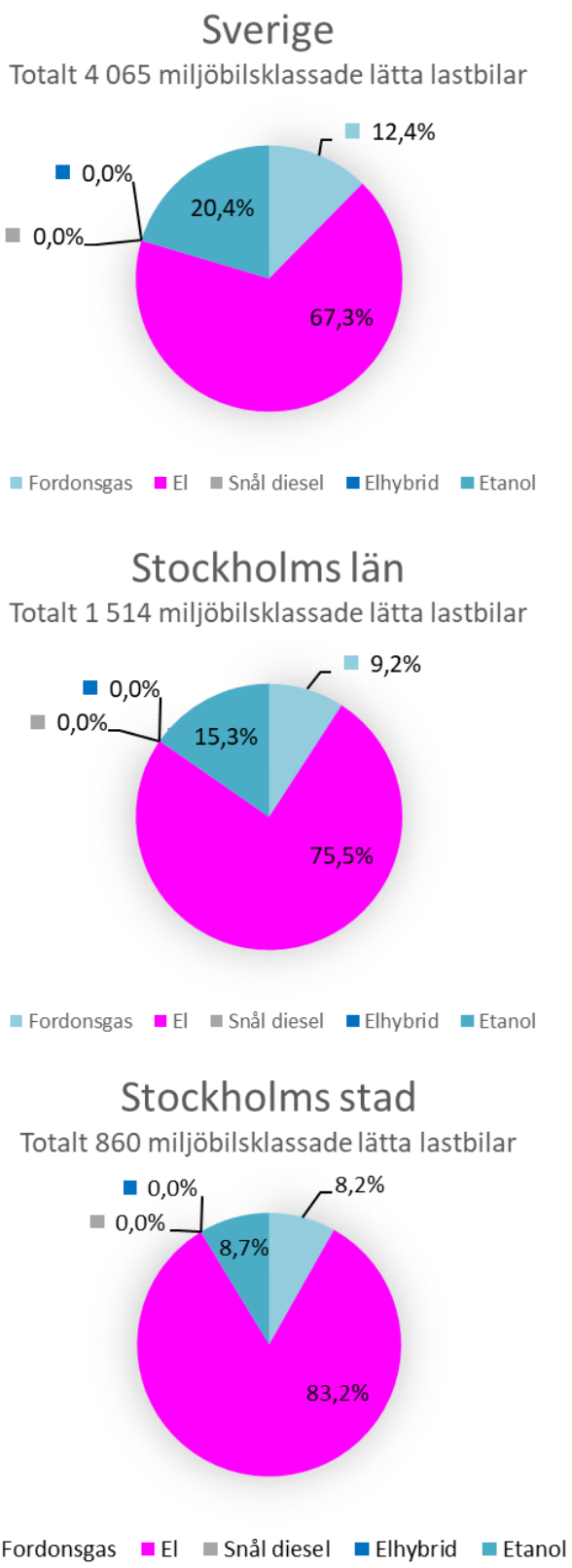
## 2.3 Lastbilar

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




**Figur 9: Nyregistrerade lätta lastbilar (≤ 3.5 ton) år 2021 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon**

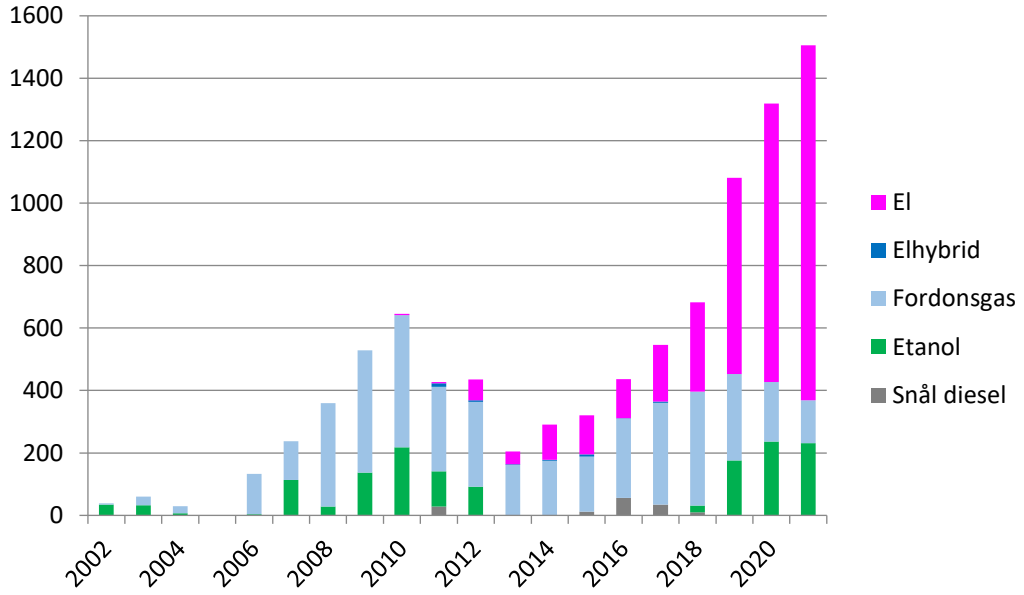



**Figur 10: Nyregistrerade miljöbilsklassade lätta lastbilar (≤ 3,5 ton) år 2021 per drivmedel**

**Tabell 7: Nyregistrerade lätta lastbilar (≤ 3,5 ton) år 2021 per drivmedel**

| Drivmedel | Antal Sverige | Antal Stockholms län | Antal Stockholms stad | Andel Sverige | Andel Stockholms län | Andel Stockholms stad |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Miljöfordon** | | | | | | |
| Fordonsgas | 499 | 138 | 70 | 1,3% | 1,1% | 1,1% |
| Etanol | 823 | 231 | 74 | 2,2% | 1,8% | 1,2% |
| El | 2716 | 1137 | 711 | 7,1% | 9,1% | 11,4% |
| Laddhybrid | 27 | 8 | 5 | 0,1% | 0,1% | 0,1% |
| Elhybrid | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| **Miljöfordon totalt** | **4 065** | **1 514** | **860** | **10,7%** | **12,1%** | **13,8%** |
| **Icke miljöfordon** | | | | | | |
| Bensin | 1 241 | 293 | 129 | 3,3% | 2,3% | 2,1% |
| Diesel | 32 829 | 10 722 | 5 262 | 86,0% | 85,5% | 84,1% |
| Fordonsgas | 12 | 3 | 2 | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Etanol | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| El | 6 | 0 | 0 | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Elhybrid | 3 | 2 | 1 | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Övriga drivmedel | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| **Icke miljöfordon totalt** | **34 091** | **11 020** | **5 394** | **89,3%** | **87,9%** | **86,2%** |
| **Lätta lastbilar totalt** | **38 156** | **12 534** | **6 254** | **100%** | **100%** | **100%** |

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

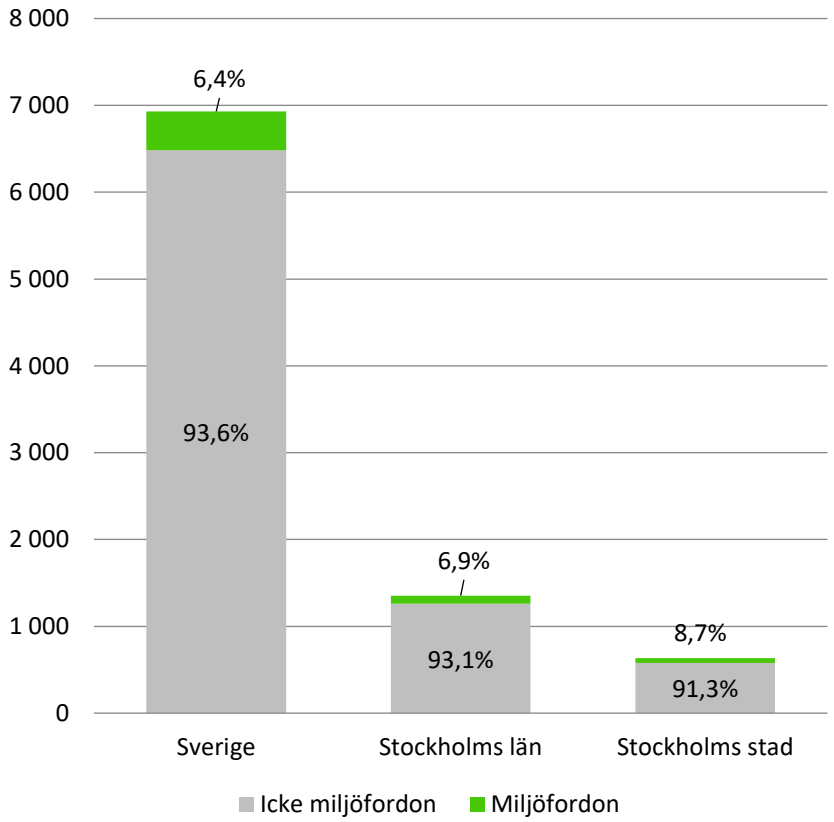



*Uppgift för 2005 saknas

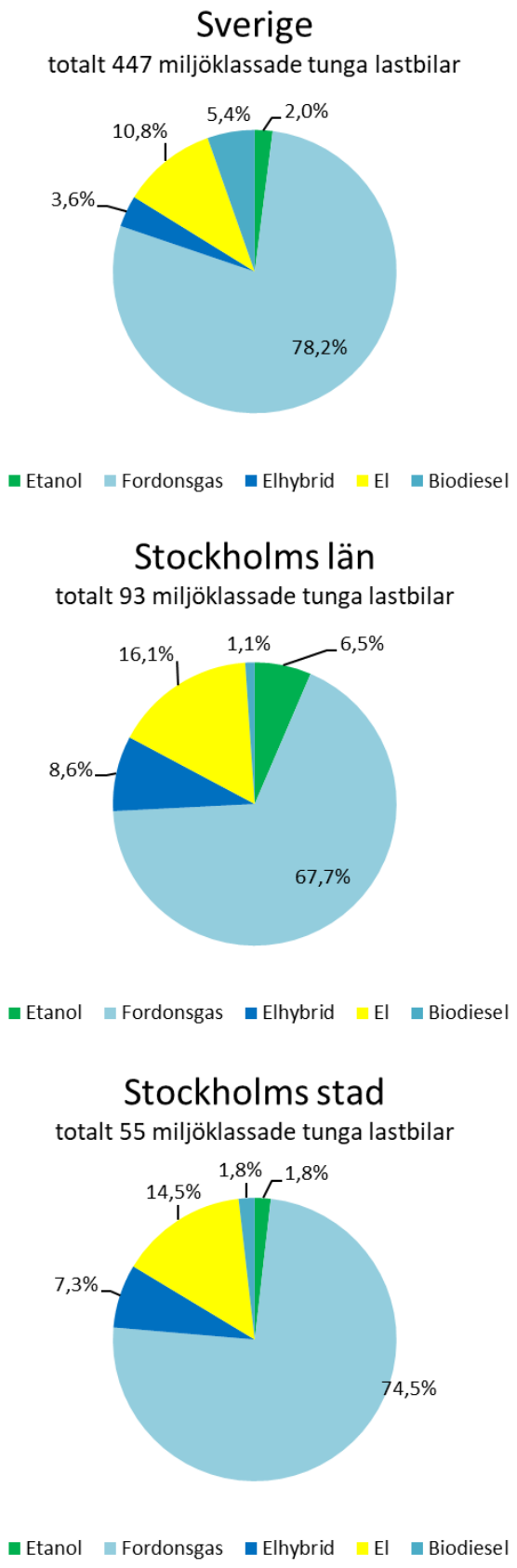
**Figur 11: Historisk utveckling: Antal miljöfordon av nyregistrerade lätta lastbilar i Stockholms län 2002–2021.**

### 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 12 visar att andelen miljöfordon är liten relativt det totala antalet nyregistrerade tunga lastbilar 2021 (tabell 8).




**Figur 12: Nyregistrerade tunga lastbilar (> 3,5 ton) år 2021 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon**



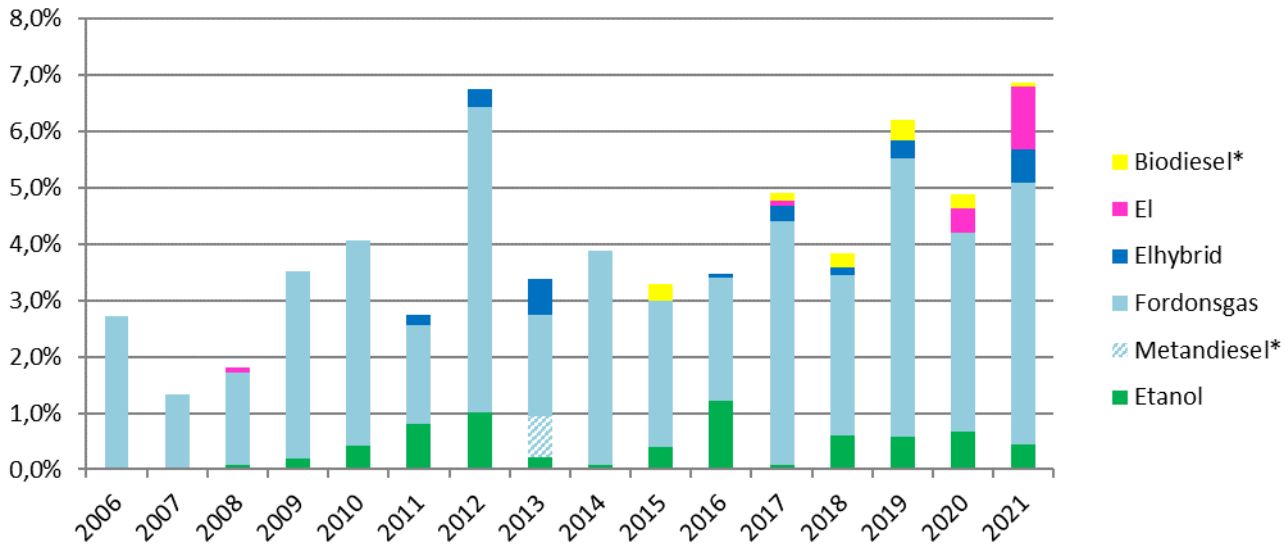

**Figur 13: Nyregistrerade miljöfordonsklassade tunga lastbilar (> 3,5 ton) år 2021 per drivmedel**

**Tabell 8: Nyregistrerade tunga lastbilar (> 3,5 ton) år 2021 per drivmedel***

| Drivmedel | Antal Sverige | Antal Stockholms län | Antal Stockholms stad | Andel Sverige | Andel Stockholms län | Andel Stockholms stad |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Miljöfordon** | | | | | | |
| Fordonsgas | 348 | 63 | 41 | 5,0% | 4,7% | 6,5% |
| Etanol | 9 | 6 | 1 | 0,1% | 0,4% | 0,2% |
| El | 48 | 15 | 8 | 0,7% | 1,1% | 1,3% |
| Elhybrid | 16 | 8 | 4 | 0,2% | 0,6% | 0,6% |
| Biodiesel | 24 | 1 | 1 | 0,3% | 0,1% | 0,2% |
| Vätgas | 2 | 0 | 0 | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| **Miljöfordon totalt** | **447** | **93** | **55** | **6,4%** | **6,9%** | **8,7%** |
| **Icke miljöfordon** | | | | | | |
| Bensin | 18 | 1 | 0 | 0,3% | 0,1% | 0,0% |
| Diesel | 6 467 | 1 260 | 579 | 93,3% | 93,1% | 91,3% |
| **Icke miljöfordon totalt** | 6 485 | 1 261 | 579 | 93,6% | 93,1% | 91,3% |
| **Tunga lastbilar totalt** | **6 932** | **1 354** | **634** | **100%** | **100%** | **100%** |

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

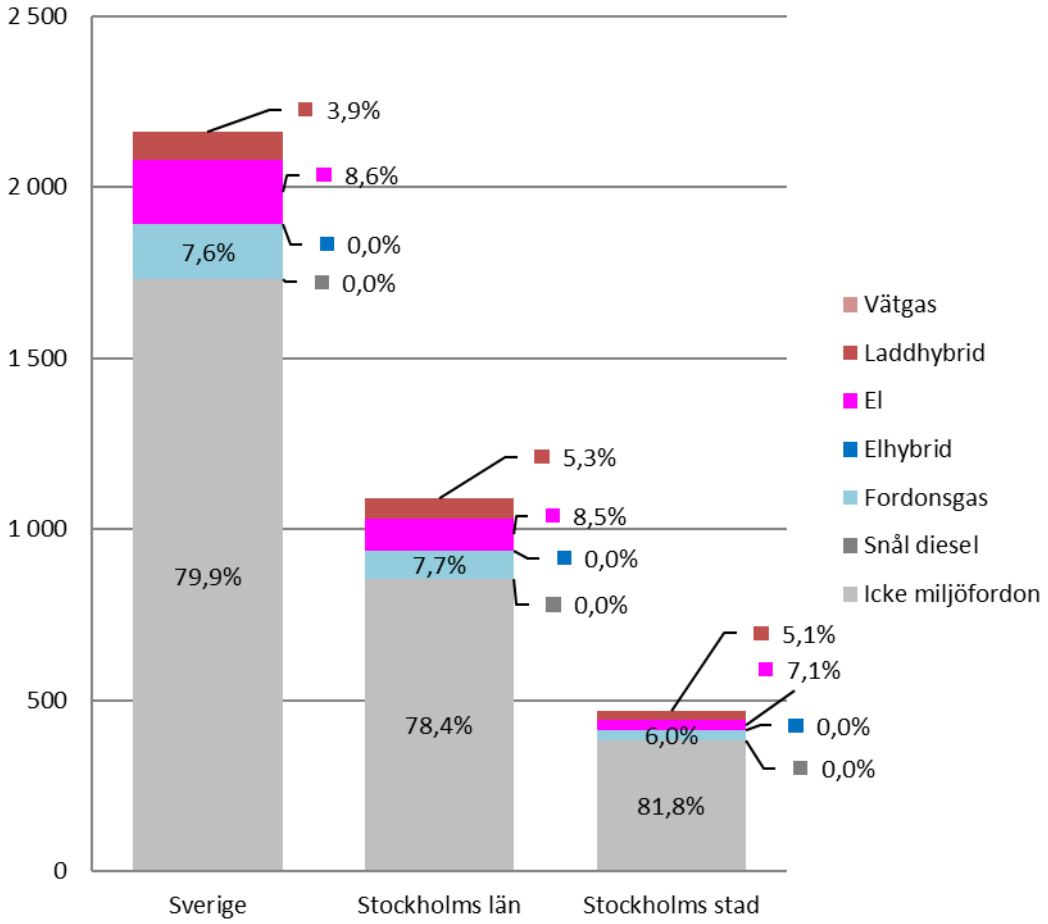
### 2.3.4 Historisk utveckling av andelen nyregistrerade tunga miljölastbilar i Stockholms län




**Figur 14: Historisk utveckling: Andel miljöfordon av nyregistrerade tunga miljölastbilar i Stockholms län 2006–2021***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 15: Nyregistrerade taxibilar (personbilar) år 2021 per drivmedel**

**Tabell 9: Nyregistrerade taxibilar (personbilar) år 2021 per drivmedel**

| Drivmedel | Antal Sverige | Antal Stockholms län | Antal Stockholms stad | Andel Sverige | Andel Stockholms län | Andel Stockholms stad |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Miljöfordon** | | | | | | |
| Fordonsgas | 164 | 84 | 28 | 7,6% | 7,7% | 6,0% |
| Etanol | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| El | 185 | 93 | 33 | 8,6% | 8,5% | 7,1% |
| Laddhybrid | 85 | 58 | 24 | 3,9% | 5,3% | 5,1% |
| Elhybrid | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Vätgas | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| **Miljöfordon totalt** | **434** | **235** | **85** | **20,1%** | **21,6%** | **18,2%** |
| **Icke miljöfordon** | | | | | | |
| Fordonsgas | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Etanol | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| El | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Laddhybrid | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Elhybrid | 954 | 573 | 268 | 44,1% | 52,6% | 57,3% |
| Vätgas | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Bensin | 15 | 9 | 3 | 0,7% | 0,8% | 0,6% |
| Diesel | 760 | 272 | 112 | 35,1% | 25,0% | 23,9% |
| **Icke miljöfordon totalt** | **1 729** | **854** | **383** | **79,9%** | **78,4%** | **81,8%** |
| **Taxibilar totalt** | **2 163** | **1 089** | **468** | **100%** | **100%** | **100%** |

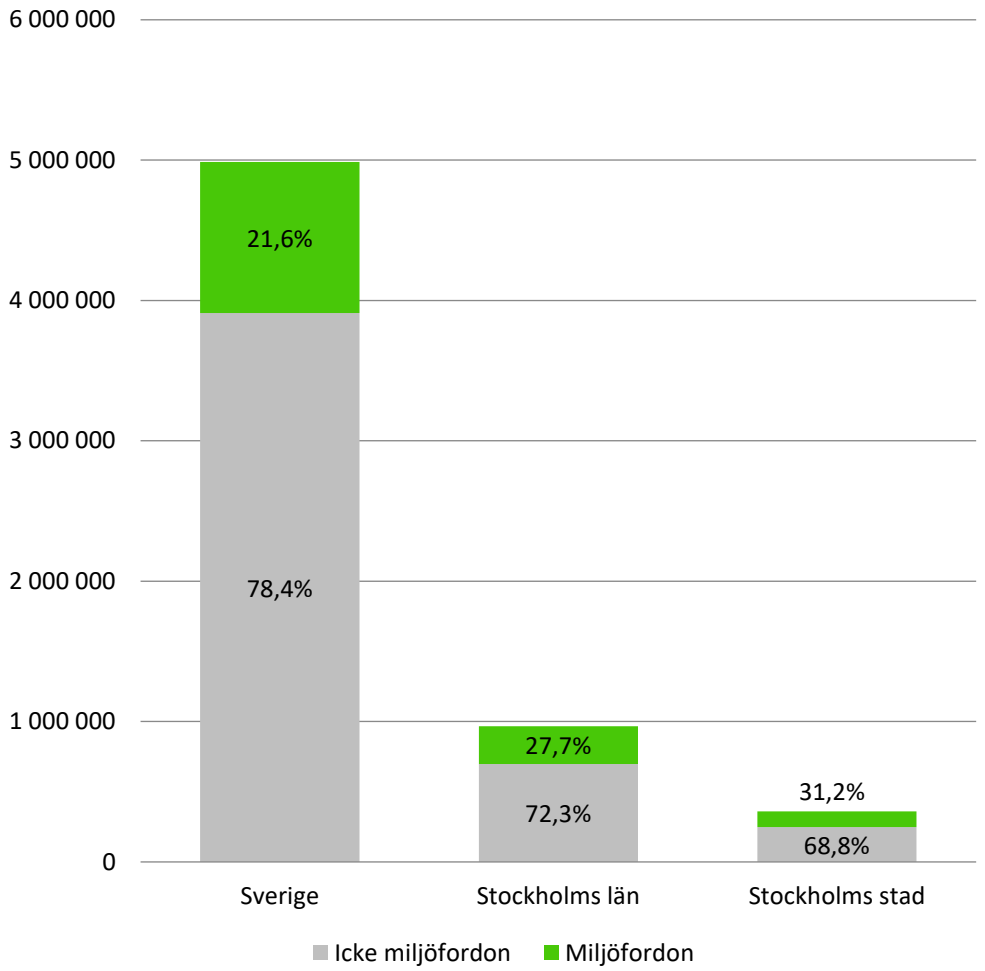
Tidigare år har andelen miljöfordon bland nyregistrerade taxibilar varit större i Stockholms län och Stockholms stad jämfört med landet som helhet. Under 2020 ändrades detta och andelen miljöfordon var större i riket än i staden och länet. I 2021 års statistik är andelarna relativt lika, med Stockholms län som har något större andel miljöfordon än Sverige och därefter Stockholms stad.

# 3 Miljöfordon i trafik

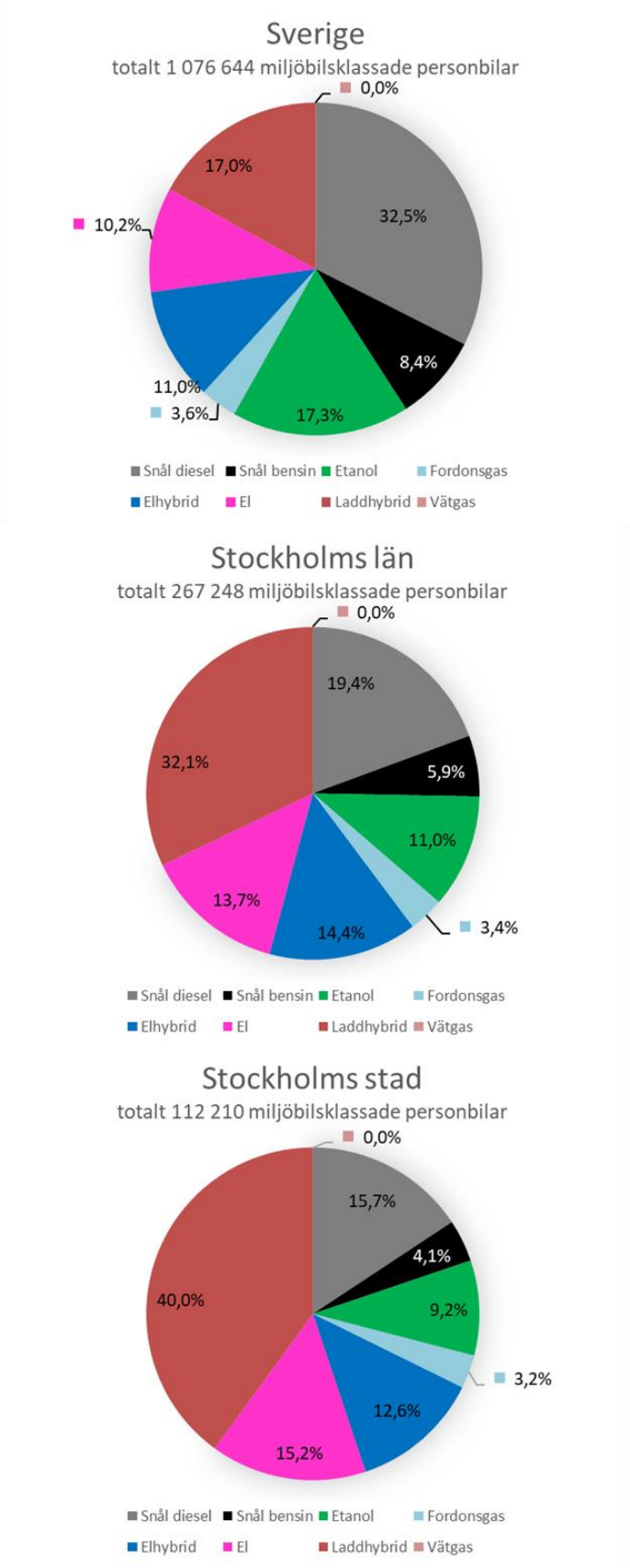
I detta kapitel redovisas statistik över personbilar (inklusive taxi), bussar och lastbilar som var i trafik vid årsskiftet 2021/2022 i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad. Statistiken över fordon i trafik i detta kapitel redovisas enligt synsättet *en gång miljöbil, alltid miljöbil*. Detta innebär 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.
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.

## 3.1 Personbilar

### 3.1.1 Personbilar i trafik




**Figur 16: Personbilar i trafik i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad vid årsskiftet 2021/2022 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon.**




**Figur 17: Miljöbilsklassade personbilar i trafik i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad vid årsskiftet 2021/2022 per drivmedel**

**Tabell 10: Personbilar i trafik i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad vid årsskiftet 2021/2022 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 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Miljöfordon** | | | | | | |
| Fordonsgas | 38 599 | 9 189 | 3 641 | 0,8% | 1,0% | 1,0% |
| Etanol | 185 920 | 29 504 | 10 375 | 3,7% | 3,1% | 2,9% |
| El | 109 823 | 36 638 | 17 006 | 2,2% | 3,8% | 4,7% |
| Laddhybrid | 183 373 | 85 760 | 44 849 | 3,7% | 8,9% | 12,5% |
| Elhybrid | 118 623 | 38 531 | 14 119 | 2,4% | 4,0% | 3,9% |
| Vätgas | 44 | 15 | 3 | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Snål bensin | 90 701 | 15 823 | 4 599 | 1,8% | 1,6% | 1,3% |
| Snål diesel | 349 561 | 51 788 | 17 618 | 7,0% | 5,4% | 4,9% |
| **Miljöfordon totalt** | **1 076 644** | **267 248** | **112 210** | **21,6%** | **27,7%** | **31,2%** |
| **Icke miljöfordon** | | | | | | |
| Fordonsgas | 1 123 | 303 | 104 | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Etanol | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| El* | 354 | 83 | 34 | 0,007% | 0,01% | 0,01% |
| Laddhybrid | 6 113 | 2 702 | 1 575 | 0,12% | 0,28% | 0,44% |
| Elhybrid | 106 943 | 34 958 | 16 373 | 2,1% | 3,6% | 4,5% |
| Vätgas | 0 | 0 | 0 | 0,0000% | 0,000% | 0,000% |
| Bensin | 2 455 256 | 417 864 | 139 017 | 49,2% | 43,3% | 38,6% |
| Diesel | 1 340 311 | 242 528 | 90 542 | 26,9% | 25,1% | 25,2% |
| Övriga drivmedel | 6 | 0 | 0 | 0% | 0% | 0% |
| **Icke miljöfordon totalt** | **3 910 106** | **698 436** | **247 645** | **78,4%** | **72,3%** | **68,8%** |
| **Personbilar totalt** | **4 986 750** | **965 686** | **359 855** | **100%** | **100%** | **100%** |

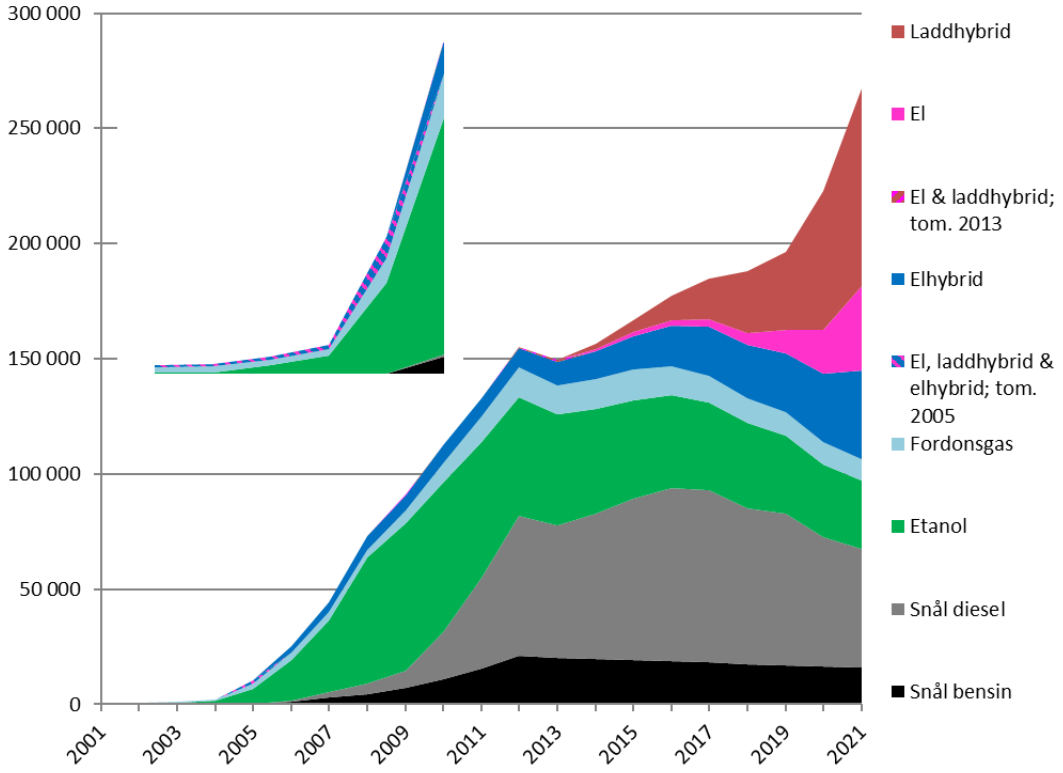
* Troligen uppfyller de allra flesta av dessa elfordon definitionen för miljöfordon. Att de inte är registrerade som miljöbilar kan bero på att de är gamla elbilar som togs i bruk innan definitionen fanns, och att de är direktimporterade och då registreras i allmänhet inte miljöfordonstillhörighet.

**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 |
|---|---|---|---|
| **Miljöfordon** | | | |
| Fordonsgas | 767 | 248 | 74 |
| Etanol | 0 | 0 | 0 |
| El | 350 | 81 | 34 |
| Laddhybrid | 6 113 | 2 702 | 1 575 |
| Elhybrid | 58 461 | 18 057 | 7 944 |
| Snål bensin | 3 486 | 531 | 187 |
| Snål diesel | 1 542 | 221 | 91 |
| **Miljöfordon totalt** | **70 719** | **21 840** | **9 905** |

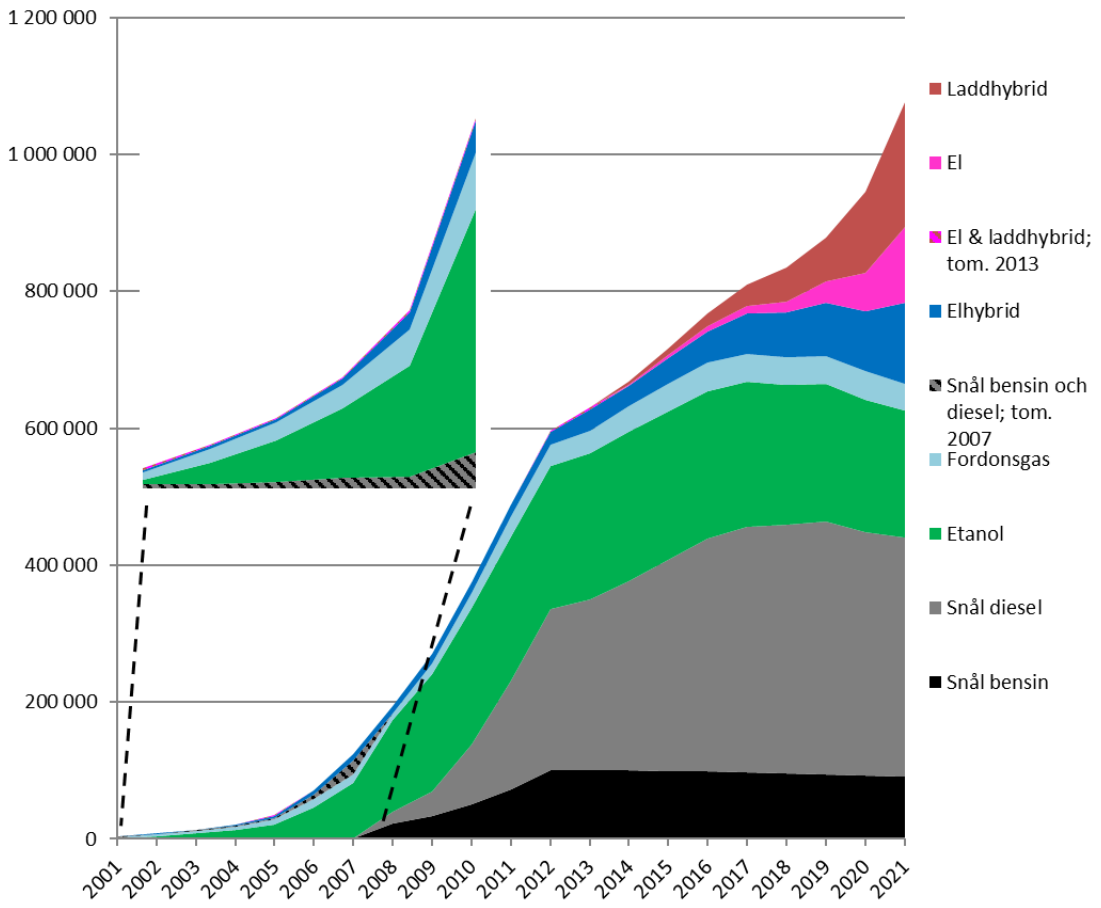
### 3.1.2 Historisk utveckling av antal miljöbilar i trafik i Stockholms län

I Figur 18 och 19 nedan presenteras utvecklingen för antalet miljöklassade personbilar i trafik enligt synsättet *en gång miljöbil alltid miljöbil,* i Stockholms län och Sverige mellan 2001 och 2021.




**Figur 18: Miljöklassade personbilar i trafik i Stockholms län år 2001–2021 – enligt gammal + ny definition**

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.

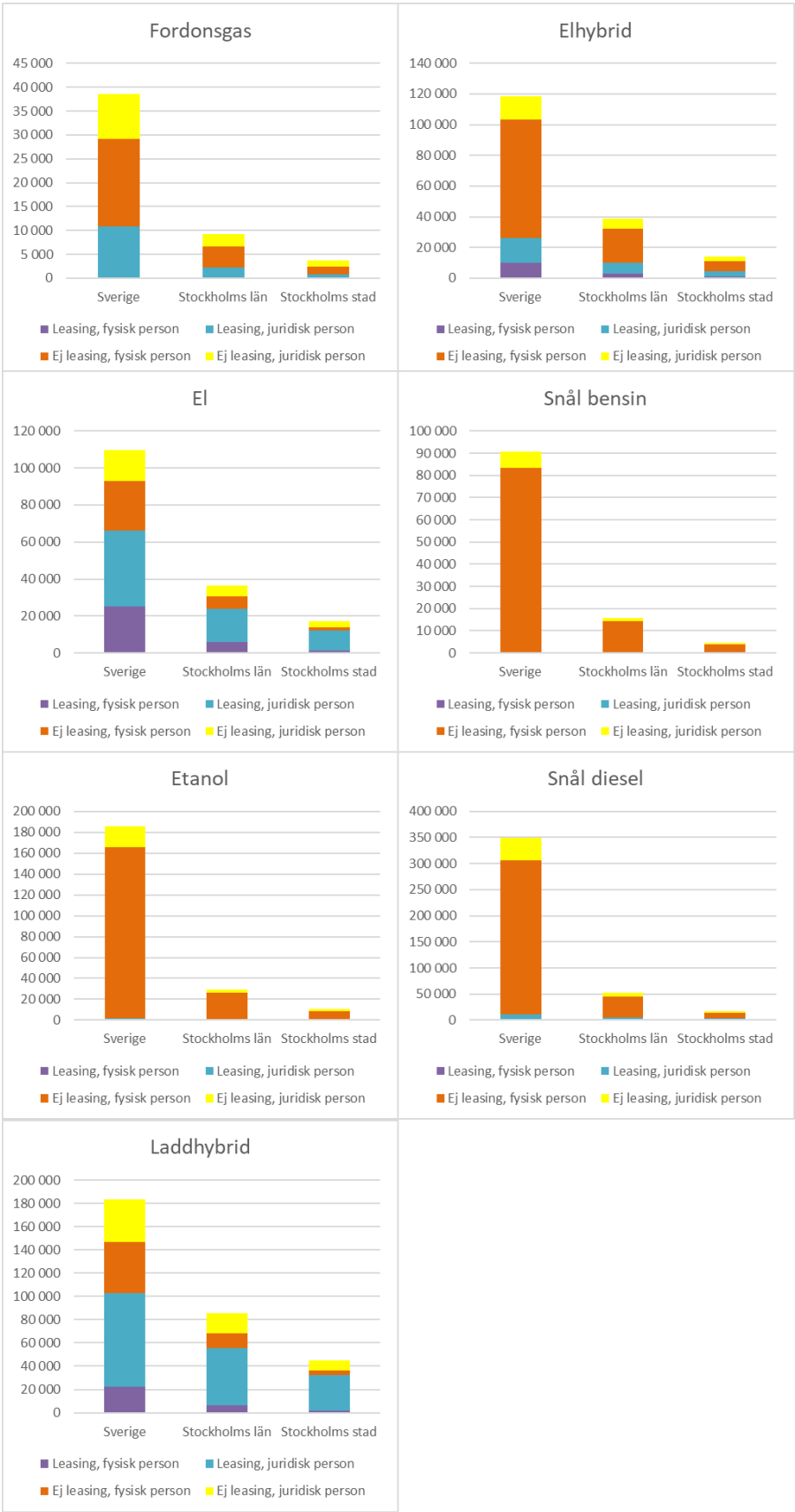



**Figur 19: Miljöklassade personbilar i trafik i Sverige 2001–2021**

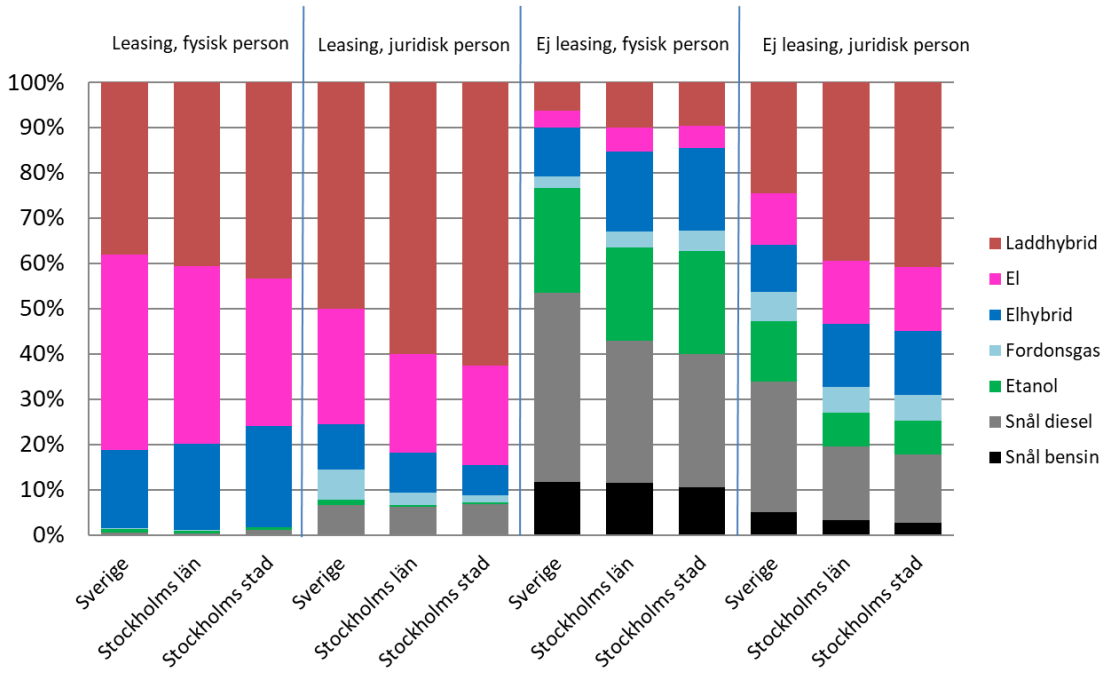
Not: Fram till år 2007 redovisades snåla bensinbilar och snåla dieselbilar som samma kategori. Till år 2005 redovisades elhybrider, elbilar och laddhybrider som samma kategori, och de allra flesta var elhybrider. Från 2006 till 2013 räknades elbilar och laddhybrider som samma kategori och de allra flesta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

### 3.1.3 Ägarförhållanden för miljöbilar i trafik

I Figur 20 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 20: Miljöbilar i trafik 2021 i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad, uppdelat på ägandeform – antal**




**Figur 21: Miljöbilar i trafik 2021 i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad, uppdelat på ägandeform – andel**

**Tabell 12: Miljöbilar i trafik efter ägare i Stockholms stad år 2021**

| Drivmedel | Stockholms stad | Varav leasing | | Varav ej leasing | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | ägd av privatperson | ägd av juridisk person | ägd av privatperson | ägd av juridisk person |
| Fordonsgas | 3 641 | 0,1% | 21,5% | 45,8% | 32,6% |
| Etanol | 10 374 | 0,2% | 1,4% | 83,4% | 15,0% |
| El | 17 006 | 8,0% | 63,8% | 10,8% | 17,4% |
| Laddhybrid | 44 851 | 4,1% | 68,8% | 8,2% | 19,0% |
| Elhybrid | 14 119 | 6,6% | 23,5% | 48,8% | 21,0% |
| Vätgas | 3 | 0,0% | 66,7% | 0,0% | 33,3% |
| Snål bensin | 4 599 | 0,0% | 0,1% | 87,1% | 12,7% |
| Snål diesel | 17 618 | 0,3% | 19,1% | 62,9% | 17,8% |
| **Miljöfordon totalt** | **112 211** | **3,7%** | **44,0%** | **33,7%** | **18,6%** |

**Tabell 13: Miljöbilar i trafik efter ägare i Stockholms län år 2021**

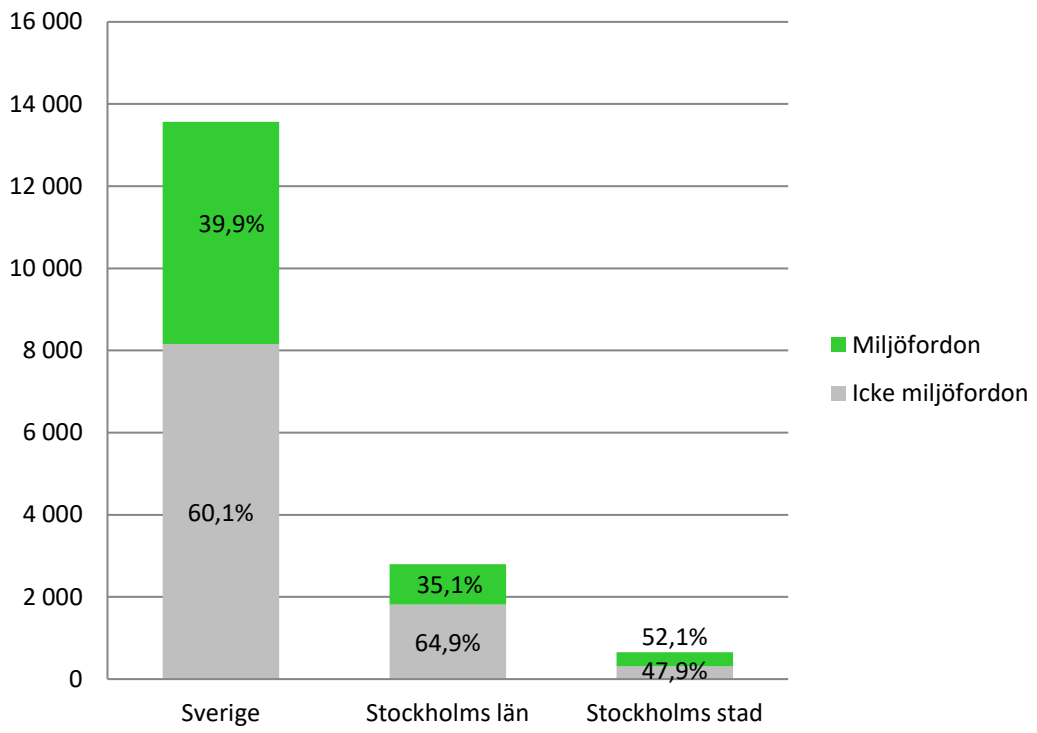
| Drivmedel | Stockholms län | Varav leasing | | Varav ej leasing | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | ägd av fysisk person | ägd av juridisk person | ägd av fysisk person | ägd av juridisk person |
| Fordonsgas | 9 189 | 0,3% | 24,2% | 47,6% | 28,0% |
| Etanol | 29 501 | 0,3% | 1,3% | 87,2% | 11,2% |
| El | 36 638 | 16,1% | 49,3% | 18,0% | 16,6% |
| Laddhybrid | 85 765 | 7,1% | 57,9% | 14,7% | 20,3% |
| Elhybrid | 38 531 | 7,4% | 19,1% | 57,6% | 15,9% |
| Vätgas | 15 | 0,0% | 53,3% | 0,0% | 46,7% |
| Snål bensin | 15 823 | 0,0% | 0,1% | 90,7% | 9,2% |
| Snål diesel | 51 788 | 0,1% | 9,9% | 76,2% | 13,8% |
| **Miljöfordon totalt** | **267 250** | **5,6%** | **31,0%** | **46,9%** | **16,5%** |

**Tabell 14: Miljöbilar i trafik efter ägare i Sverige år 2021**

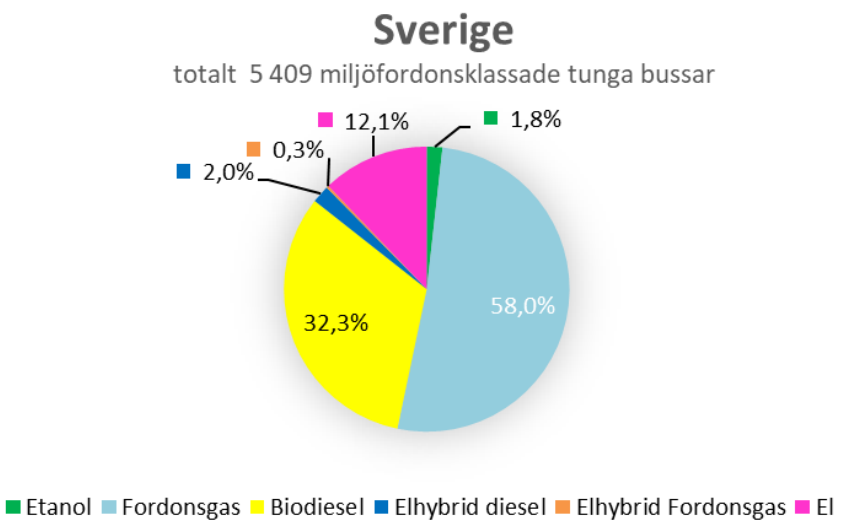
| Drivmedel | Sverige | Varav leasing | | Varav ej leasing | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | ägd av fysisk person | ägd av juridisk person | ägd av fysisk person | ägd av juridisk person |
| Fordonsgas | 38 599 | 0,3% | 27,8% | 47,5% | 24,5% |
| Etanol | 185 908 | 0,2% | 0,9% | 88,2% | 10,7% |
| El | 109 823 | 22,7% | 37,7% | 24,3% | 15,3% |
| Laddhybrid | 183 385 | 12,0% | 44,0% | 24,1% | 19,8% |
| Elhybrid* | 118 623 | 8,5% | 13,6% | 64,8% | 13,1% |
| Vätgas | 44 | 0,0% | 65,9% | 0,0% | 34,1% |
| Snål bensin | 90 701 | 0,0% | 0,0% | 91,9% | 8,1% |
| Snål diesel | 349 561 | 0,1% | 3,1% | 84,6% | 12,2% |
| **Miljöfordon totalt** | **1 076 644** | **5,4%** | **15,0%** | **65,9%** | **13,8%** |

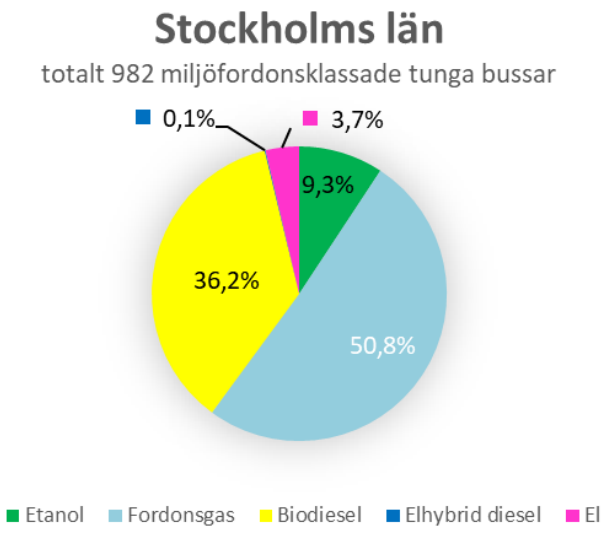
## 3.2 Bussar

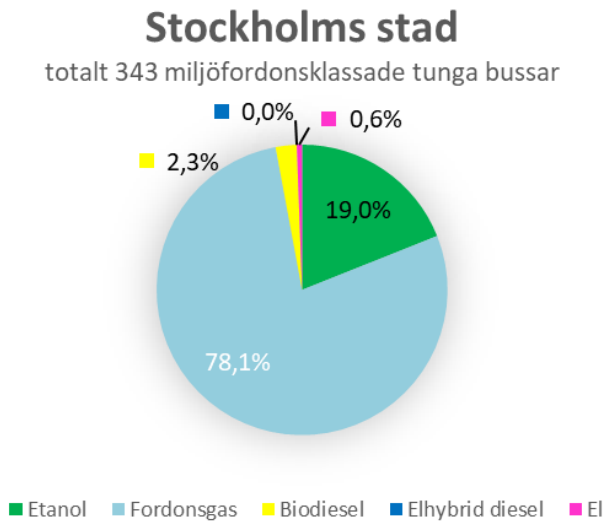
I detta avsnitt redovisas endast detaljerade data för tunga bussar. I hela landet fanns endast 30 fordon som var registrerade som lätta bussar (bussar med totalvikt upp till 3,5 ton) vid årsskiftet 2021/2022. Av dessa var 6 bensindrivna, 16 dieseldrivna och 8 eldrivna. Sex av de eldrivna lätta bussarna är registrerade i Stockholms län och två av dem är registrerade i Stockholms stad.




**Figur 22: Tunga bussar i trafik 2021 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon – enligt Stockholms stads egen definition**




**Figur 23: Miljöfordonsklassade tunga bussar i trafik 2021 per drivmedel – enligt Stockholms stads egen definition.**

**Tabell 15: Tunga bussar i trafik 2021 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon – enligt Stockholms stads egen definition**

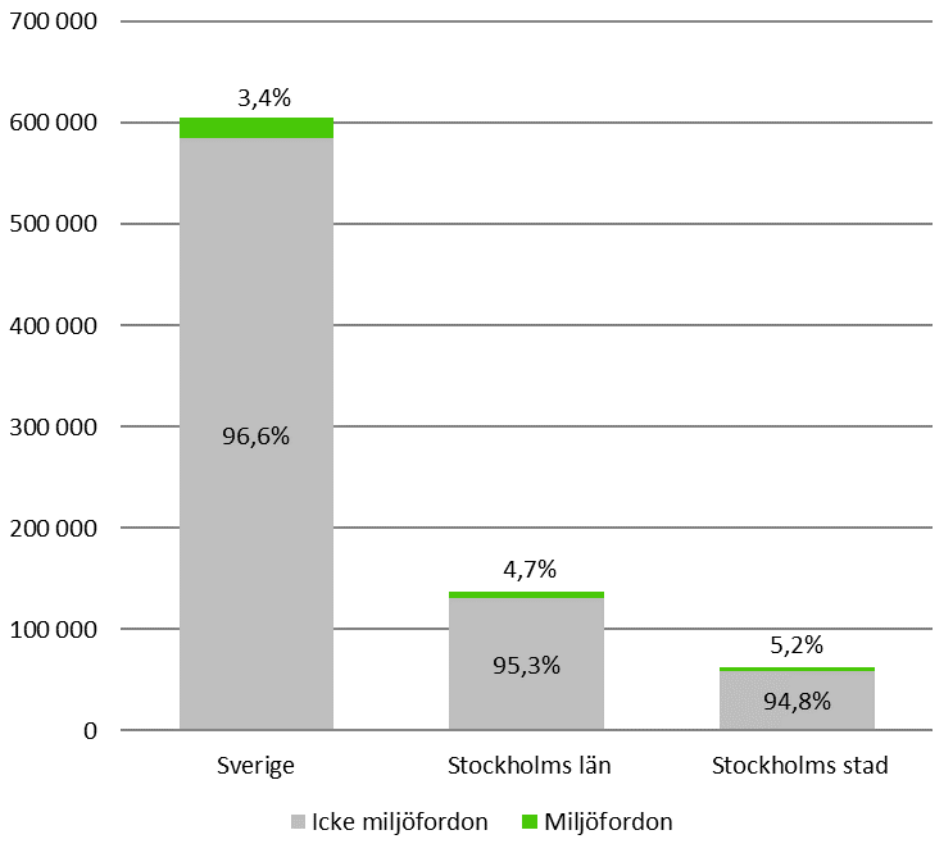
| Drivmedel | Antal Sverige | Antal Stockholms län | Antal Stockholms stad | Andel Sverige | Andel Stockholms län | Andel Stockholms stad |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Miljöfordon** | | | | | | |
| Fordonsgas | 2 787 | 499 | 268 | 20,5% | 17,8% | 40,7% |
| Etanol | 96 | 91 | 65 | 0,7% | 3,3% | 9,9% |
| El | 654 | 36 | 2 | 4,8% | 1,3% | 0,3% |
| Elhybrid diesel | 108 | 1 | 0 | 0,8% | 0,0% | 0,0% |
| Elhybrid fordonsgas | 15 | 0 | 0 | 0,1% | 0,0% | 0,0% |
| Biodiesel | 1 749 | 355 | 8 | 12,9% | 12,7% | 1,2% |
| **Miljöfordon totalt** | **5 409** | **982** | **343** | **39,9%** | **35,1%** | **52,1%** |
| **Icke Miljöfordon** | | | | | | |
| Bensin | 32 | 7 | 4 | 0,2% | 0,3% | 0,6% |
| Diesel | 8 123 | 1 810 | 311 | 59,9% | 64,7% | 47,3% |
| Okänt drivmedel | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| **Icke miljöfordon totalt** | **8 155** | **1 817** | **315** | **60,1%** | **64,9%** | **47,9%** |
| **Bussar totalt** | **13 564** | **2 799** | **658** | **100%** | **100%** | **100%** |

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

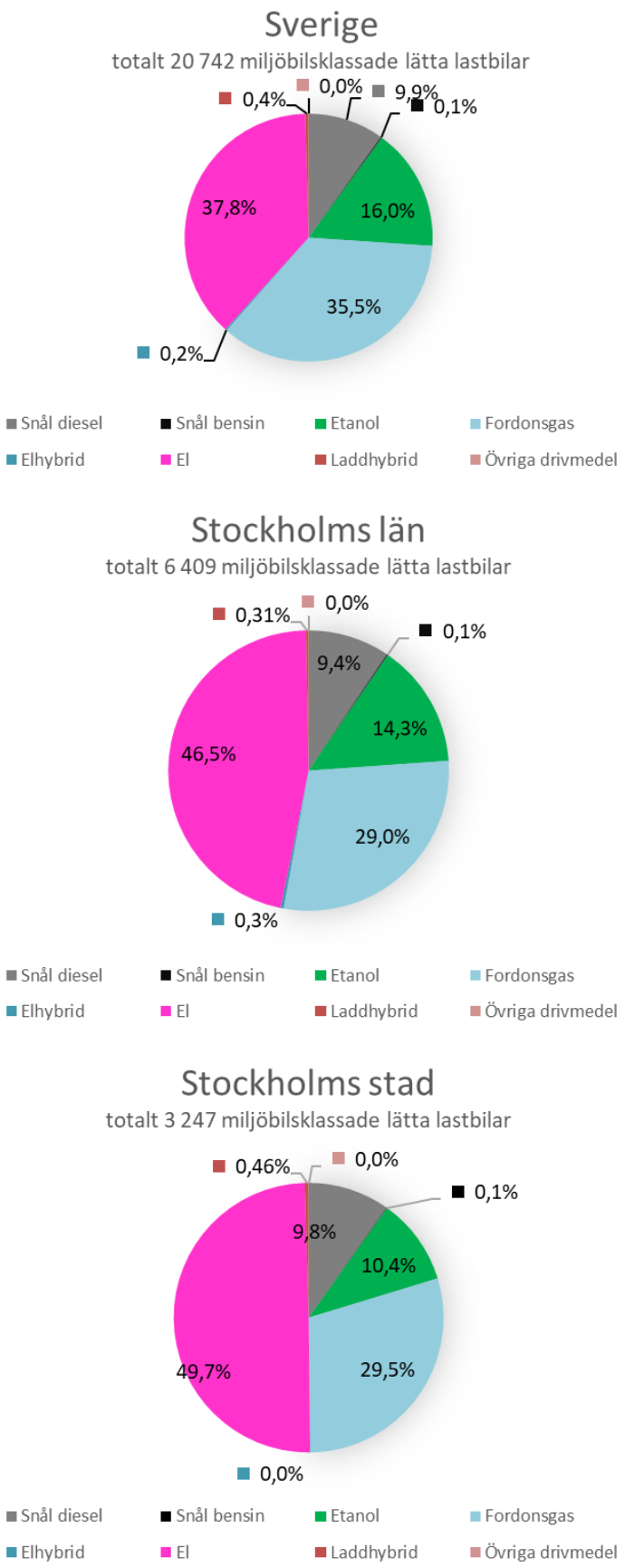
## 3.3 Lastbilar

### 3.3.1 Lätta lastbilar i trafik

I Figur 24 och 25 samt Tabell 16 nedan redovisas antalet lätta lastbilar (upp till 3,5 ton) i trafik i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad vid årsskiftet 2021/2022 enligt synsättet en gång miljöbil alltid miljöbil.




**Figur 24: Lätta lastbilar (≤3,5 ton) i trafik 2021 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon**



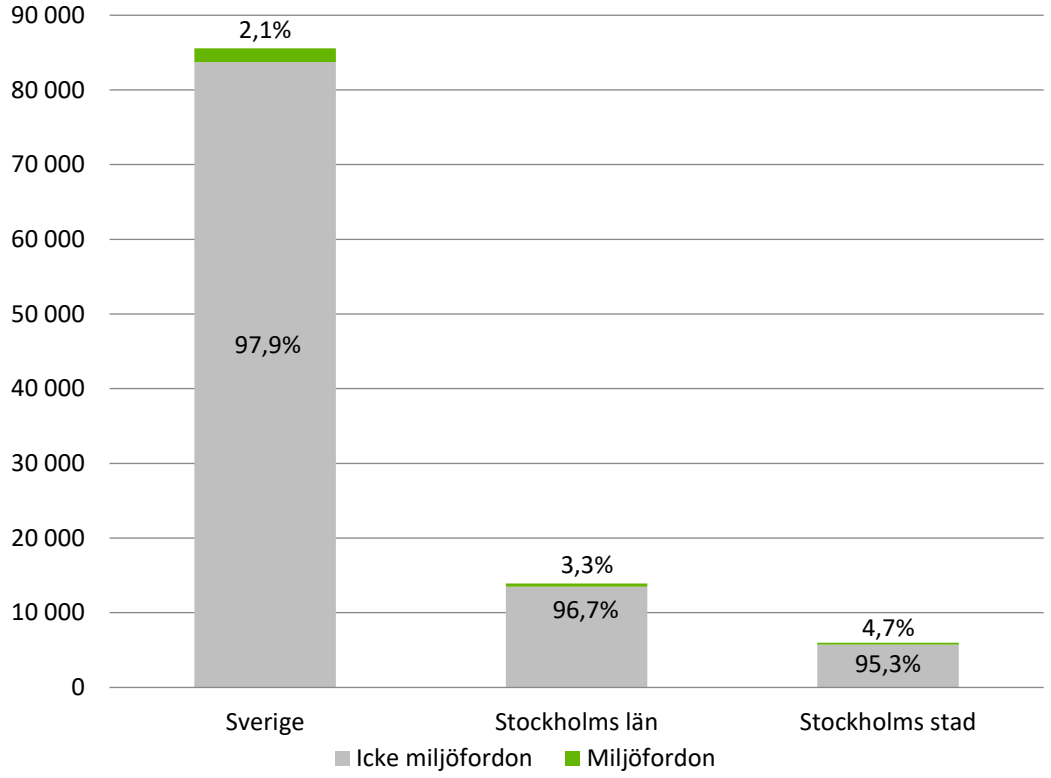

**Figur 25: Miljöbilsklassade lätta lastbilar (≤3,5 ton) i trafik 2021 per drivmedel**

**Tabell 16: Lätta lastbilar (≤3,5 ton) i trafik 2021 per drivmedel**

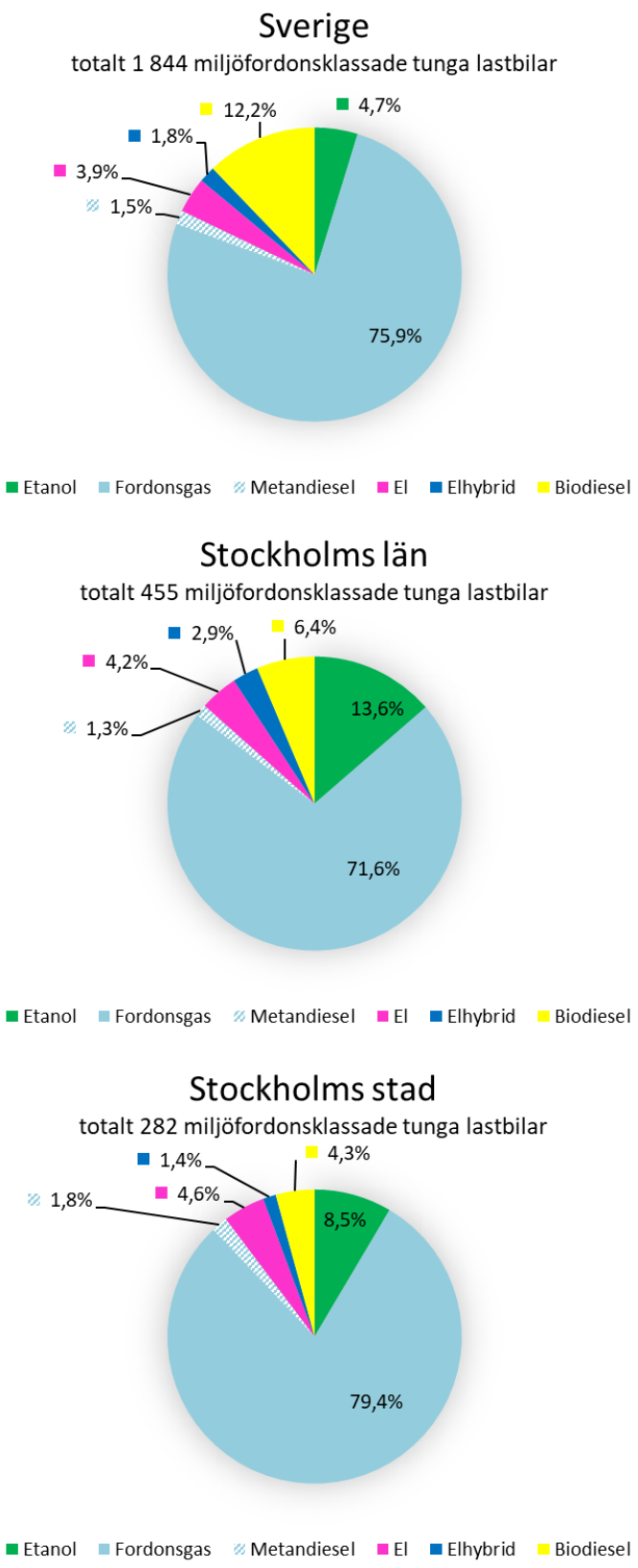
| Drivmedel | Antal Sverige | Antal Stockholms län | Antal Stockholms stad | Andel Sverige | Andel Stockholms län | Andel Stockholms stad |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Miljöfordon** | | | | | | |
| Fordonsgas | 7 356 | 1 857 | 958 | 1,2% | 1,4% | 1,5% |
| Etanol | 3 318 | 918 | 338 | 0,5% | 0,7% | 0,5% |
| El | 7 848 | 2 979 | 1 614 | 1,3% | 2,2% | 2,6% |
| Laddhybrid | 91 | 20 | 15 | 0,015% | 0,015% | 0,024% |
| Elhybrid | 41 | 22 | 1 | 0,007% | 0,016% | 0,002% |
| Snål bensin | 29 | 8 | 2 | 0,005% | 0,006% | 0,0% |
| Snål diesel | 2 059 | 605 | 319 | 0,3% | 0,4% | 0,5% |
| **Miljöfordon totalt** | **20 742** | **6 409** | **3 247** | **3,4%** | **4,7%** | **5,2%** |
| **Icke miljöfordon** | | | | | | |
| Fordonsgas | 1 580 | 403 | 179 | 0,3% | 0,3% | 0,3% |
| Etanol | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| El | 548 | 187 | 125 | 0,09% | 0,14% | 0,20% |
| Laddhybrid | 69 | 33 | 15 | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Elhybrid | 154 | 110 | 6 | 0,025% | 0,080% | 0,010% |
| Bensin | 44 417 | 7 097 | 2 457 | 7,33% | 5,18% | 3,92% |
| Diesel | 538 157 | 122 705 | 56 620 | 88,9% | 89,6% | 90,4% |
| Övriga drivmedel | 1 | 1 | 0 | 0,000% | 0,001% | 0,000% |
| **Icke miljöfordon totalt** | **584 926** | **130 536** | **59 402** | **96,6%** | **95,3%** | **94,8%** |
| **Lätta lastbilar totalt** | **605 668** | **136 945** | **62 649** | **100%** | **100%** | **100%** |

### 3.3.2 Tunga lastbilar i trafik

I Figur 26 och 27 samt Tabell 17 nedan redovisas antalet tunga lastbilar (>3,5 ton) i trafik i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad vid årsskiftet 2021/2022 enligt Stockholms stads egen definition, då det inte finns någon nationell miljöfordonsdefinition för tunga lastbilar.




**Figur 26: Tunga lastbilar (>3,5 ton) i trafik 2021 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon – enligt Stockholms stads egen definition**




**Figur 27: Miljöfordonsklassade tunga lastbilar (>3,5 ton) i trafik 2021 per drivmedel – enligt Stockholms stads egen definition.**

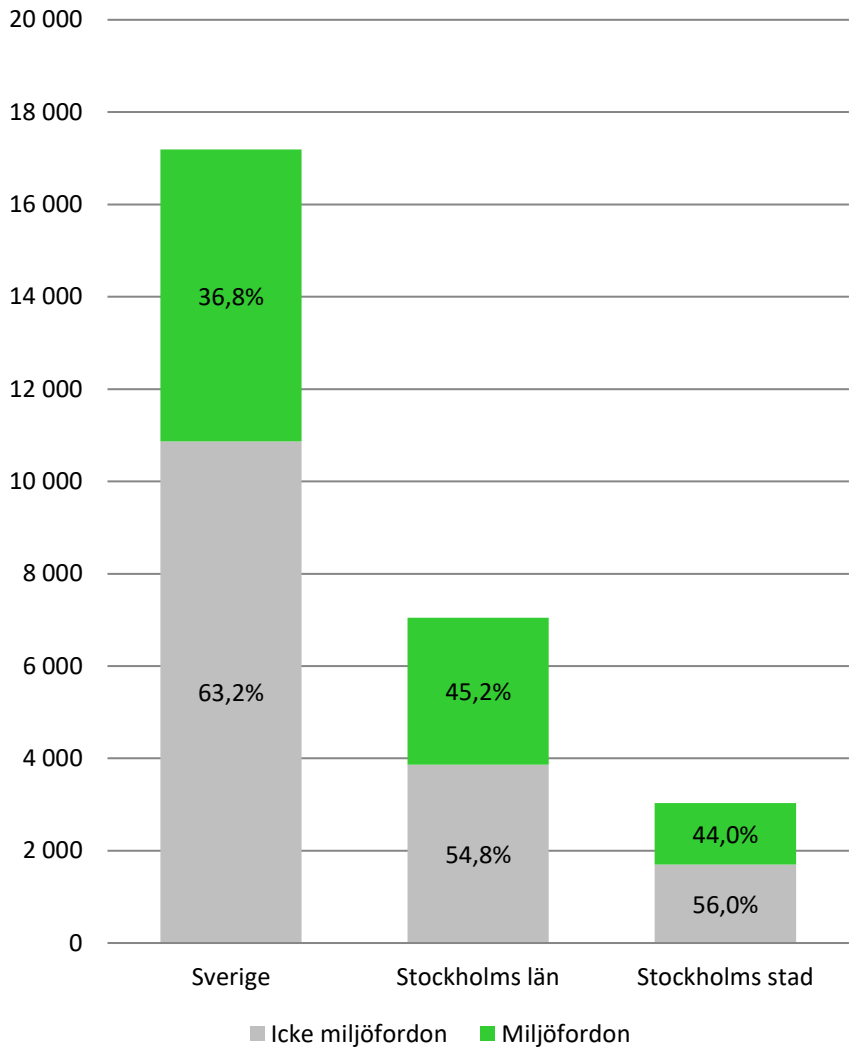
**Tabell 17: Tunga lastbilar (>3,5 ton) i trafik 2021 per drivmedel – enligt Stockholms stads egen definition**

| Drivmedel | Antal Sverige | Antal Stockholms län | Antal Stockholms stad | Andel Sverige | Andel Stockholms län | Andel Stockholms stad |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Miljöfordon** | | | | | | |
| Fordonsgas | 1 426 | 332 | 229 | 1,7% | 2,4% | 3,8% |
| --varav metandiesel | 28 | 6 | 5 | 0,0% | 0,0% | 0,1% |
| Etanol | 87 | 62 | 24 | 0,10% | 0,4% | 0,4% |
| El | 72 | 19 | 13 | 0,084% | 0,14% | 0,2% |
| Elhybrid | 33 | 13 | 4 | 0,04% | 0,09% | 0,07% |
| Biodiesel | 224 | 29 | 12 | 0,262% | 0,21% | 0,20% |
| Vätgas | 2 | 0 | 0 | 0,002% | 0,00% | 0,00% |
| **Miljöfordon totalt** | **1 844** | **455** | **282** | **2,2%** | **3,3%** | **4,7%** |
| **Icke miljöfordon** | | | | | | |
| Bensin* | 950 | 137 | 39 | 1,1% | 1,0% | 0,6% |
| Diesel | 82 760 | 13 339 | 5684 | 97% | 95,8% | 94,7% |
| **Icke miljöfordon totalt** | **83 710** | **13 476** | **5 723** | **97,8%** | **96,7%** | **95,3%** |
| **Tunga lastbilar totalt** | **85 554** | **13 931** | **6 005** | **100%** | **100%** | **100%** |

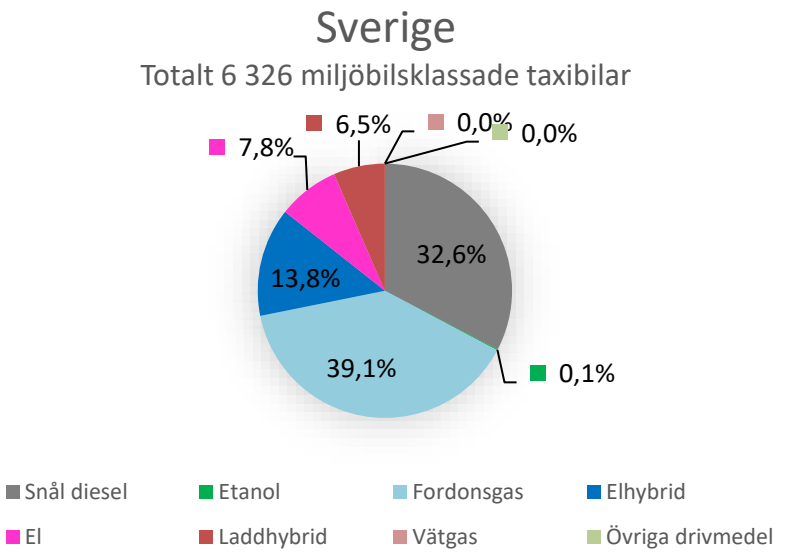
*I bensin ingår även tunga lastbilar med gengas som drivmedel.

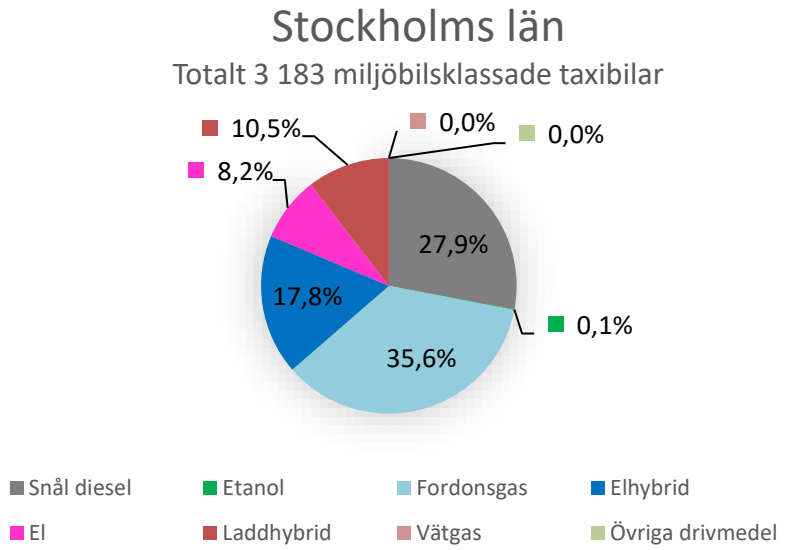
## 3.4 Taxi

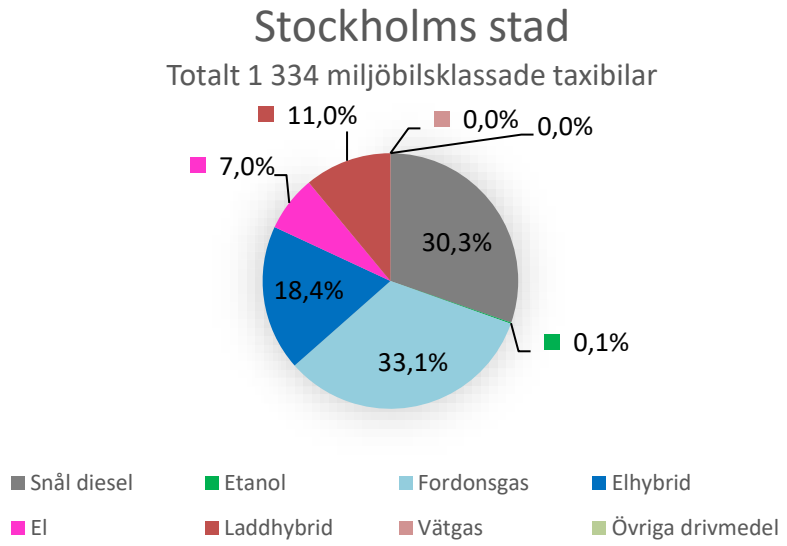
I Figur 28 och 29 samt Tabell 18 nedan redovisas antalet taxibilar i trafik i Sverige, Stockholms län och Stockholms stad vid årsskiftet 2021/2022 enligt synsättet en gång miljöbil alltid miljöbil.




**Figur 28: Taxibilar (personbilar) i trafik 2021 uppdelat på miljöfordon och icke miljöfordon**



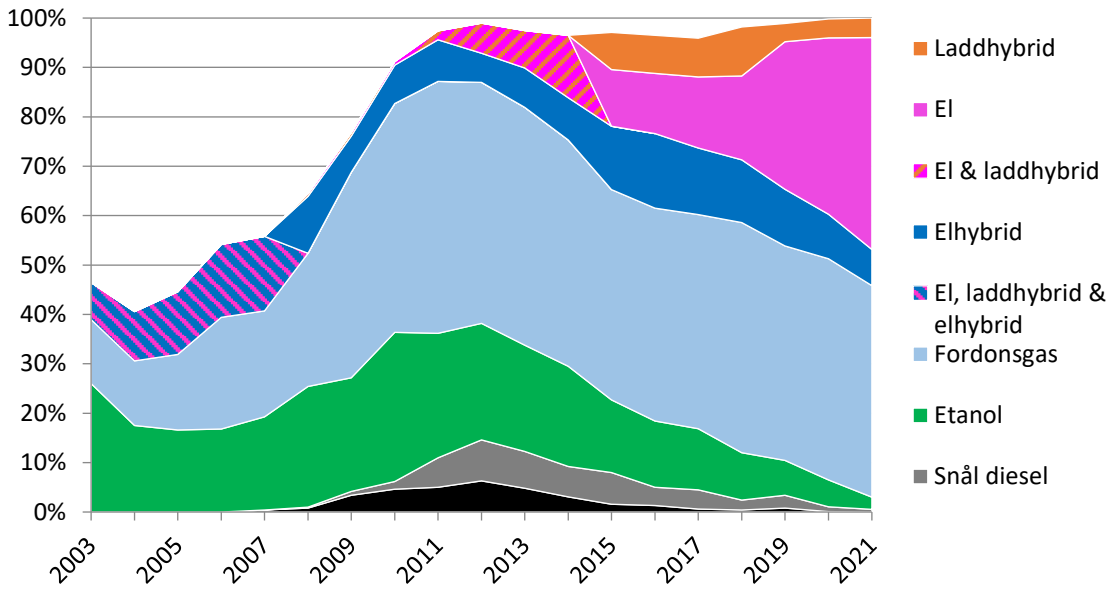

**Figur 29: Miljöbilsklassade taxibilar (personbilar) i trafik 2021 per drivmedel**

**Tabell 18: Taxi (personbilar) i trafik 2021 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 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Miljöfordon** | | | | | | |
| Fordonsgas | 2 471 | 1 133 | 441 | 14,4% | 16,1% | 14,5% |
| Etanol | 8 | 3 | 2 | 0,0% | 0,0% | 0,1% |
| El | 494 | 260 | 94 | 2,9% | 3,7% | 3,1% |
| Laddhybrid | 414 | 333 | 147 | 2,4% | 4,7% | 4,8% |
| Elhybrid | 874 | 565 | 246 | 5,1% | 8,0% | 8,1% |
| Vätgas | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Snål diesel | 2 065 | 889 | 404 | 12,0% | 12,6% | 13,3% |
| **Miljöfordon totalt** | **6 326** | **3 183** | **1 334** | **36,8%** | **45,2%** | **44,0%** |
| **Icke miljöfordon** | | | | | | |
| Fordonsgas | 25 | 14 | 8 | 0,1% | 0,2% | 0,3% |
| Laddhybrid | 5 | 3 | 3 | 0,0% | 0,0% | 0,1% |
| Elhybrid | 2 565 | 1 612 | 731 | 14,9% | 22,9% | 24,1% |
| Bensin | 180 | 82 | 37 | 1,0% | 1,2% | 1,2% |
| Diesel | 8 089 | 2 152 | 918 | 47,1% | 30,5% | 30,3% |
| **Icke miljöfordon totalt** | **10 864** | **3 863** | **1 697** | **63,2%** | **54,8%** | **56,0%** |
| **Taxi totalt** | **17 190** | **7 046** | **3 031** | **100%** | **100%** | **100%** |

## 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 2021/2022 hade Stockholms stad 100 procent miljöfordon i sin egen 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 2021 har andelen miljöbilar ökat från 95,7 till 100 procent. Den vanligaste bilen är elfordon (42,9 procent). Näst vanligast är gasdriven, vilka har minskat från 44,8 procent till 42,8 procent mellan 2020 och 2021. Under samma period ökade andelen laddhybrider med 0,1 procentenheter, samtidigt som andelen elhybrider minskade med 1,7 procentenheter. Även andelen etanolbilar har minskat mellan 2020 och 2021, från att stå för 5,5 procent av stadens fordonsflotta till 2,5 procent.




**Figur 30: Andel miljöfordon bland bilar ägda eller leasade av Stockholms stads förvaltningar och bolag (specialfordon och utryckningsfordon borträknade) 2003-2021**

# 4 Drivmedel

## 4.1 Leverans av drivmedel till vägtrafiken i Stockholms län

I kapitlet redovisas försäljning av drivmedel till Stockholms län för åren 2010 till 2021. 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, $m^3$) och efter energiinnehåll (terajoule, TJ). 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.

I Tabell 19 nedan redovisas levererade volymer drivmedel till vägtrafik i Stockholms län under perioden 2010 till 2021. 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 14,8 procent och dieselvolymen ökade med 4,9 procent. Dataunderlaget från drivmedelsbolagen visar en minskning av bensinleveranser med 3,9 procent och en minskning med 6,2 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 det av sekretesskäl saknas data på kommunnivå i SCB:s tabeller.

## Tabell 19. Levererad volym drivmedel till vägtrafik i Stockholms län 2010-2021 [m³]

| Drivmedel | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019[10] | 2020[10] | 2021 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bensin[1] | 832 200 | 755 300 | 605 500 | 583 700 | 559 100 | 548 500 | 511 400 | 487 700 | 477 584 | 341 802 | 355 035 | 407 466 |
| Bensin i E85 och tändförbättrare i ED95 | 9 286 | 9 485 | 6 900 | 8 465 | 5 624 | 3 302 | 2 066 | 1 667 | 1 809 | 1 398 | 872 | 563 |
| Diesel till vägtrafik[2] | 525 588 | 634 452 | 547 092 | 576 240 | 561 573 | 605 313 | 647 000 | 636 000 | 683 053 | 563 033 | 515 000 | 541 000 |
| Naturgas (1000 Nm³) | 4 495 | 8 830 | 15 859 | 15 264 | 13 402 | 9 373 | 10 239[4] | 2 681 | 814 | 680 | 519 | -[11] |
| Etanol i E5 | 41 610 | 37 765 | 30 275 | 29 185 | 27 955 | 27 425 | 25 570 | 24 385 | 23 879 | 17 090 | 17 752 | 20 373 |
| Etanol i E85[5] | 44 800 | 43 142 | 28 050 | 37 200 | 21 950 | 9 600 | 5 187 | 4 732 | 6 772 | 5 893 | 3 290 | 1 843 |
| Etanol i Etamax D ("E95") | 26 220 | 35 558 | 37 050 | 36 100 | 33 250 | 30 556 | 21 857 | 15 815 | 11 664 | 6 803 | 5 545 | 4 521 |
| Bionafta i bensin[8] | - | - | - | - | - | - | - | 4 167 | - | - | - | 2240 |
| Biogas (1000 Nm³) | 13 065 | 19 496 | 21 356 | 24 707 | 26 336 | 26 870 | 29 351[6] | 35 206 | 35 463 | 35 432 | 27 936 | 26 981 |
| RME (B5) | 26 279 | 31 723 | 27 355 | 28 812 | 28 079 | 30 266 | 32 000[6] | 32 000[6] | 34 153 | 28 152 | 26 000 | 27 000 |
| RME (B100) | 144 | 2 139 | 2 700 | 2 154 | 14 843 | 7 162[3] | 21 200 | 31 600 | 12 695 | 60 030 | 44 323 | -[11] |
| Vätgas[7] | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HVO i låginblandning[5] | 0 | 8 181 | 26 531 | 93 603 | 136 078 | 180 715 | 196 000 | 186 000 | 212 310 | 192 464 | 125 000 | 125 000 |
| 100 % HVO[5] | 0 | 0 | 0 | 0 | 942 | 6 591 | 27 700 | 71 900 | 96 659 | 84 640 | 77 508 | 73 235 |
| Flytande drivmedel[9] | 1 464 517 | 1 519 980 | 1 281 178 | 1 366 274 | 1 360 000 | 1 422 405 | Ca 1 464 400 | Ca 1 470 000 | Ca 1 540 700 | Ca 1 280 000 | 1 152 573 | 1 182 868[11] |
| Gasformiga drivmedel | 17 560 | 28 326 | 37 215 | 39 971 | 39 738 | 36 243 | 39 590 | 37 887 | 36 320 | 36 112 | 28 455 | 26 981[11] |

[1] Inklusive ca 5 % etanol.

[2] 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).

[3] Osäker uppgift. Vid jämförelse med 2014 och 2016 tycks värdet vara för lågt.

[4] SCB:s statistik var sammanslagen för naturgas och biogas. Fördelningen beräknad utifrån 2015 års fördelning.

[5] Från 2016 är mätmetoden ändrad. Nu används statistik från drivmedelsbolagen. Tidigare år användes SCB:s statistik.

[6] Siffran är framräknad att göra antaganden om andelen låginblandad råvara i diesel och dra av dieselleveranser till arbetsmaskiner enligt not 2 ovan. Ungefärligt värde.

[7] Det finns ett tankställe för vätgasbilar i Stockholms län sedan 2016, men volymerna är än så länge små.

[8] Bionafta redovisades av bolagen under 2017 och 2021. Uppgifter saknas för 2018–2020.

[9] Etanol i E5 ingår inte i summan.

[10] 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.

[11] Data för naturgas och RME (B100) för Stockholms län saknas år 2021 på grund av att SCB:s statistik omfattas av sekretess. Det påverkar även redovisade totaler.

Leveransen av bensin i länet ökade för andra året i rad till skillnad från den minskande trenden som varit mellan år 2010 och 2019. I riket ökade leveranserna av bensin med 4,6 procent och leveransen av diesel med 2,7 procent mellan 2020 och 2021.

Genomsnittlig volymandel inblandad HVO i diesel minskade något mellan 2020 och 2021. Leveranserna av E85 minskade med 44,0 procent och leveranserna av Etamax D (ED95) minskade med 18,5 procent mellan 2020 och 2021. I hela landet var leveransen av E85 till vägtrafik näst intill oförändrad (ökning 0,07 procent) mellan 2020 och 2021.

Ingen jämförelse för användningen av ren RME (B100) går att göra med 2020 då data saknas från SCB på grund av sekretess. Att data saknas för RME (B100) år 2021 påverkar även Figur 31, Figur 32 och Figur 33.

I Tabell 20 nedan redovisas energiinnehållet i levererad mängd drivmedel till vägtrafik från 2010 till 2021, samt andel förnybar energi. Energiinnehållet som andel per drivmedel presenteras i Tabell 21 nedan. Tabellerna är framräknade från data i Tabell 19. Alla noter och förbehåll som anges för Tabell 19 gäller även i Tabell 20 och Tabell 21.

**Tabell 20: Energiinnehåll i levererad mängd drivmedel till vägtrafik i Stockholms län 2010-2021 [TJ]**

| Drivmedel | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bensin exklusive etanol[1] | 26 410 | 24 143 | 19 340 | 18 682 | 17 842 | 17 456 | 16 254 | 15 495 | 15 177 | 10 864 | 11 272 | 12 928 |
| Diesel exkl RME och HVO | 17 985 | 21 058 | 17 497 | 16 198 | 14 261 | 14 216 | 15 000 | 15 000 | 15 756 | 12 395 | 13 099 | 13 950 |
| Naturgas | 179 | 351 | 631 | 607 | 533 | 373 | 407 | 107 | 32 | 27 | 21 | - |
| Etanol i E5 | 884 | 802 | 643 | 620 | 594 | 583 | 543 | 518 | 507 | 363 | 377 | 433 |
| Etanol i E85 | 952 | 916 | 596 | 790 | 466 | 204 | 110 | 101 | 144 | 125 | 70 | 39 |
| Etanol i Etamax D (ED95) | 557 | 755 | 787 | 767 | 706 | 649 | 464 | 336 | 248 | 144 | 118 | 96 |
| Bionafta i bensin | - | - | - | - | - | - | - | 137 | - | - | - | 73 |
| Biogas | 456 | 681 | 746 | 863 | 920 | 938 | 1 025 | 1 229 | 1 238 | 1 237 | 976 | 942 |
| RME i B5 | 867 | 1 047 | 903 | 951 | 927 | 999 | 1 000 | 1 000 | 1 127 | 929 | 851 | 893 |
| RME i B100 | 5 | 71 | 89 | 71 | 490 | 236 | 7002 | 1 000 | 419 | 1 982 | 1 463 | - |
| Vätgas | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| HVO i låginblandning | 0 | 278 | 902 | 3 181 | 4 624 | 6 141 | 7 000 | 6000 | 7 214 | 6 540 | 4 232 | 4 236 |
| 100 % HVO | 0 | 0 | 0 | 0 | 32 | 224 | 941 | 2 443 | 3 284 | 2 876 | 2 634 | 2 489 |
| **Totalt** | 48 295 | 50 103 | 42 133 | 42 730 | 41 395 | 42 019 | c:a 434 002 | c:a 43 300 | 45 148 | 37 483 | 35 112 | 36 078 |
| Summa fossila drivmedel | 44 574 | 45 553 | 37 467 | 35 487 | 32 636 | 32 045 | c:a 31 700 | c:a 30 600 | 30 966 | 23 286 | 24 392 | 26 878 |
| Summa förnybara drivmedel | 3 721 | 4 550 | 4 665 | 7 242 | 8 759 | 9 974 | c:a 11 800 | c:a 12 700 | 14 182 | 14 197 | 10 720 | 9 200 |
| **Andel förnybart:** | 7,50% | 9,10% | 11,10% | 16,90% | 21,20% | 23,70% | 27,00% | 30,30% | 31,40% | 37,90% | 30,53% | 25,50% |

1 Inkluderar bensin i E85 och tändförbättrare i ED95

2 Ändrad p.g.a. felräkning i Årsrapport 2016

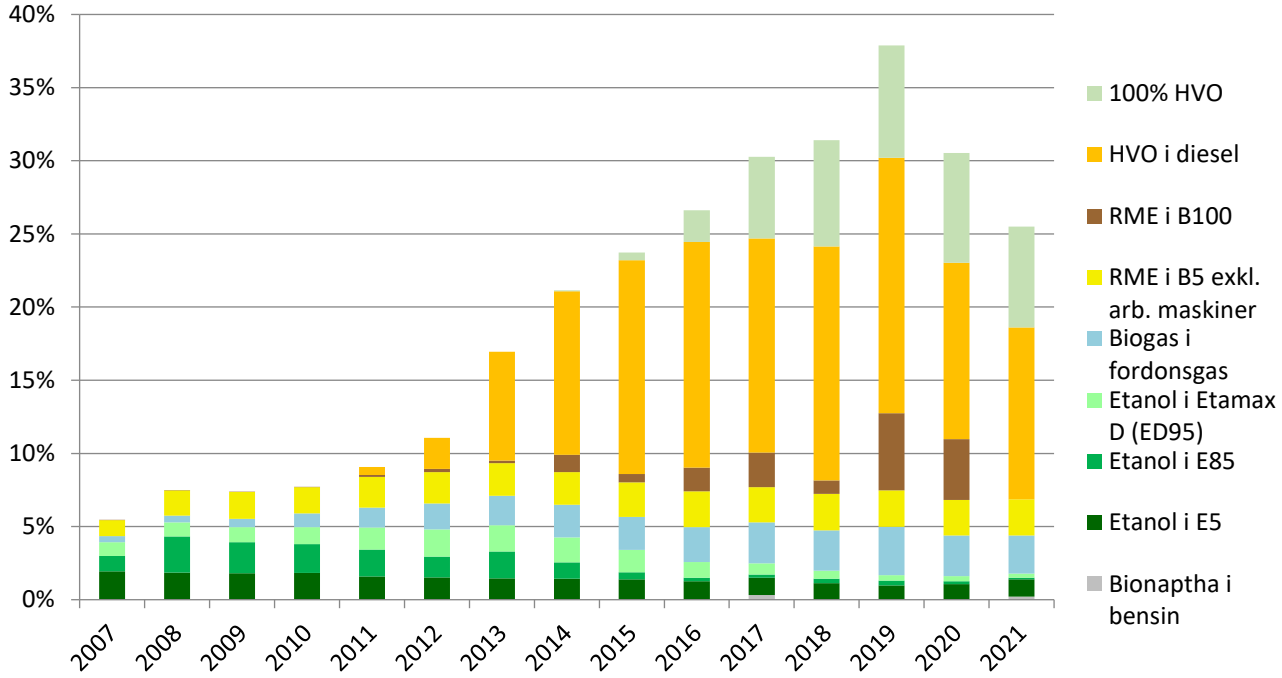
Tabell 20 och Tabell 21 redovisar energiinnehållet separerat för fossil och förnybar råvara. Den förnybara andelen i låginblandad bensin och diesel redovisas därför separerade i Tabell 20 och Tabell 21, vilket inte gäller för Tabell 19.

**Tabell 21: Drivmedelsandel av leveranserna till vägtrafik i Stockholms län 2010–2021 [energiandel i procent]**

| Drivmedel | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021[2] |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bensin exklusive etanol[1] | 54,7% | 48,2% | 45,9% | 43,7% | 43,1% | 41,5% | 37,6% | 35,3% | 33,6% | 29,0% | 32,1% | 35,8% |
| Diesel exkl RME och HVO | 37,2% | 42,0% | 41,5% | 37,9% | 34,5% | 33,8% | 34,9% | 34,2% | 34,9% | 33,1% | 37,3% | 38,7% |
| Naturgas | 0,4% | 0,7% | 1,5% | 1,4% | 1,3% | 0,9% | 0,9% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | - |
| Etanol i E5 | 1,8% | 1,6% | 1,5% | 1,5% | 1,4% | 1,4% | 1,3% | 1,2% | 1,1% | 1,0% | 1,1% | 1,2% |
| Etanol i E85 | 2,0% | 1,8% | 1,4% | 1,8% | 1,1% | 0,5% | 0,3% | 0,2% | 0,3% | 0,3% | 0,2% | 0,1% |
| Etanol i Etamax D (ED95) | 1,2% | 1,5% | 1,9% | 1,8% | 1,7% | 1,5% | 1,1% | 0,8% | 0,5% | 0,4% | 0,3% | 0,3% |
| Bionafta i bensin | - | - | - | - | - | - | - | 0,3% | - | 0,0% | 0,0% | 0,2% |
| Biogas i fordonsgas | 0,9% | 1,4% | 1,8% | 2,0% | 2,2% | 2,2% | 2,4% | 2,8% | 2,7% | 3,3% | 2,8% | 2,6% |
| RME i B5 | 1,8% | 2,1% | 2,1% | 2,2% | 2,2% | 2,4% | 2,5% | 2,4% | 2,5% | 2,5% | 2,4% | 2,5% |
| RME i B100 | 0,0% | 0,1% | 0,2% | 0,2% | 1,2% | 0,6% | 1,6 %% | 2,4% | 0,9% | 5,3% | 4,2% | - |
| Vätgas | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| HVO i diesel | 0,0% | 0,6% | 2,1% | 7,4% | 11,2% | 14,6% | 15,4% | 14,6% | 16,0% | 17,4% | 12,1 | 11,7% |
| 100 % HVO | - | - | - | - | 0,1% | 0,6% | 2,2% | 5,6% | 7,3% | 7,7% | 7,5% | 6,9% |
| **Totalt** | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |

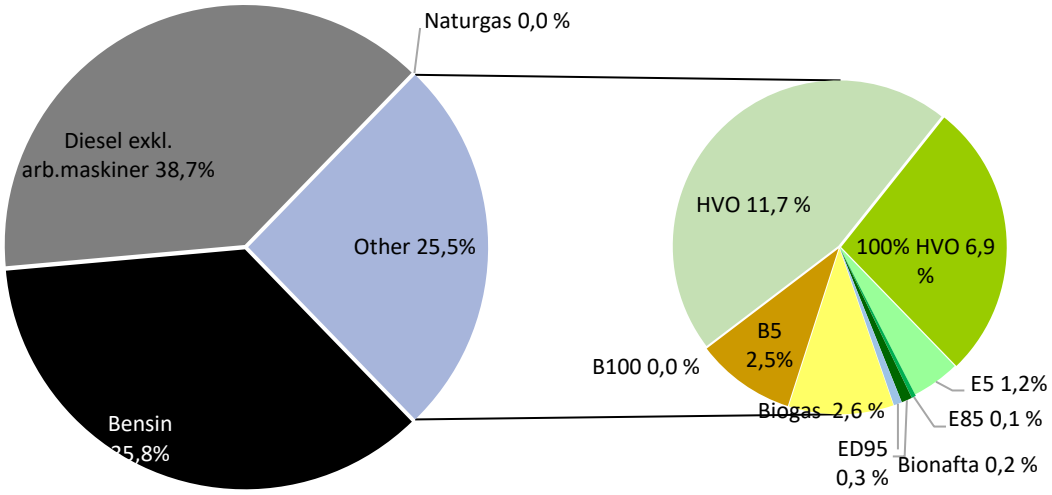
[1]Inkluderar bensin i E85 och tändförbättrare i ED95
[2] Drivmedelsandelarna för 2021 påverkas av att data för naturgas och RME(B100) saknas på grund av sekretess för Stockholms län 2021.

De förnybara drivmedlens andel av leveranser till vägtrafik illustreras i Figur 31 nedan.




**Figur 31: Andelen förnybara drivmedel av leveranser till vägtrafik i Stockholms län 2007–2021 [energiandel i procent]** (Notera: andelar påverkas av att data för RME i B100 saknas 2021)

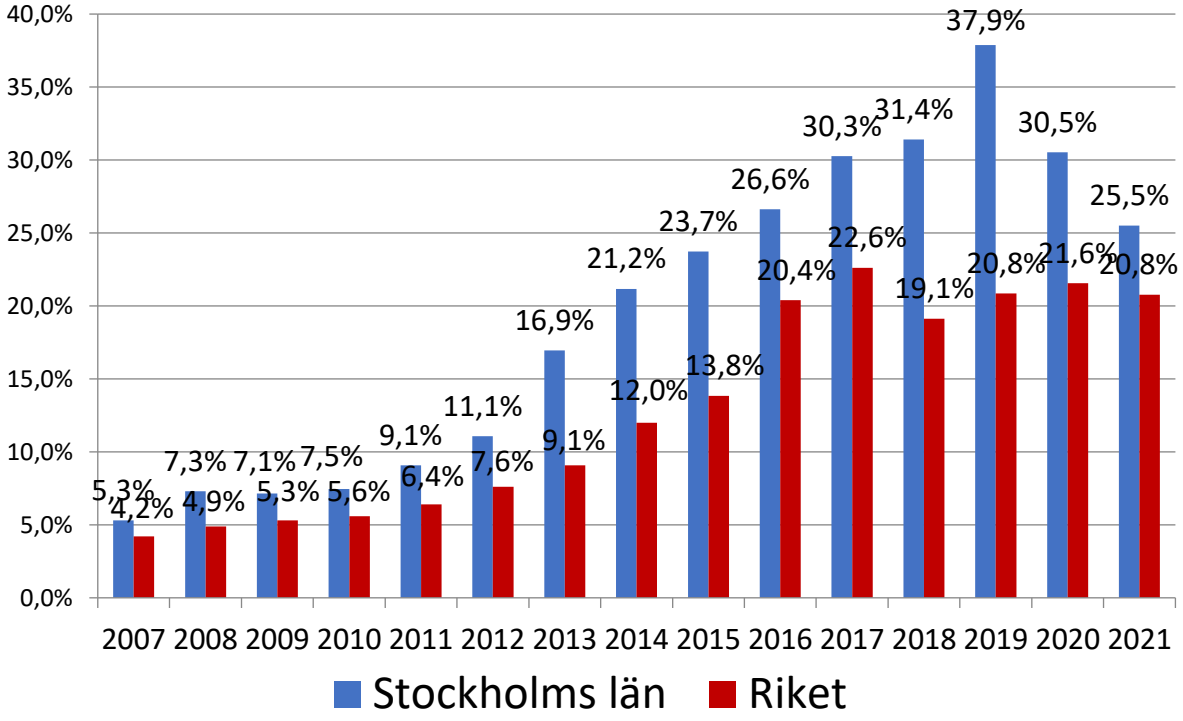
Förhållandet mellan olika drivmedels energiinnehåll som såldes till vägtrafik i Stockholms län under 2021 illustreras i Figur 32 nedan.




**Figur 32: Drivmedelsandelar i energiprocent av leveranser till vägtrafik i Stockholms län år 2021** (Notera: tabell andelarna påverkas av att data för RME i B100 saknas 2021)

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 både naturgas och RME(B100), vilket påverkar det redovisade värdet.

Utvecklingen av andel förnybara drivmedel från 2007 till 2021 illustreras i Figur 33 nedan. Observera att uppgifterna för Stockholms län avser drivmedel till vägtrafik, medan uppgifterna för riket inkluderar både vägtrafik och arbetsmaskiner.




**Figur 33: Andel förnybara drivmedel av levererade drivmedel till vägtrafik i Stockholms län jämfört med diesel till vägtrafik och arbetsmaskiner i hela landet år 2007–2021 [energiandel i procent]** (Notera: andelar påverkas av att data för RME i B100 saknas för Stockholms län 2021)

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 och sedan dess har Sveriges nytillträdda regering lovat att sänka reduktionskravet. År 2021 ställdes krav på 6 procents reduktion av koldioxidutsläppen i bensin och 26 procent av utsläppen i diesel. Andel förnybara drivmedel av levererade drivmedel till vägtrafiken 2021 i Stockholms län var drygt 25 procent. År 2020 var andelen drygt 30 procent och året innan cirka 38 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 gör 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.

Reduktionsplikten tar även hänsyn till hur mycket koldioxid drivmedlet faktiskt reducerar. Den HVO/RME med störst klimatnytta har använts till låginblandning vilket gör att mer klimatnytta kan erhållas med lägre volymer.

Enligt de nationella siffrorna har andelen biodrivmedel minskat från 21,6 till 20,8 procent från år 2020 till år 2021 i hela Sverige – även lokalt har andelen gått ner på grund av en kombination av förklaringarna ovan samt att data för RME(100) saknas för år 2021. Bensin- och dieselvolymerna har gått upp för Stockholms län mellan 2020 och 2021.

## 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 2021/2022. I Tabell 22 presenteras antal tankställen som vid årsskiftet 2021/2022 tillhandahöll olika typer av drivmedel. Antalet tankstationer som säljer fossilt bränsle i Sverige minskade från 2 701 till 2 678 under 2021. Antalet tankställen för RME har ökat från 22 stycken vid årsskiftet 2020/2021 till 30 stycken vid årsskiftet 2021/2022.

**Tabell 22: Antal tankställen vid årsskiftet 2021/2022 i Stockholms län enligt uppgifter från drivmedelsbolag och statistik från Drivkraft Sverige**

| Antalet tankställen | Fossilt bränsle | E85 | RME | Fordonsgas | HVO |
|---|---|---|---|---|---|
| Stockholms län[1] | 282 | 154 | 4 | 27 | 76 |
| Riket[2] | 2 678 | 1 736 | 30 | 205 | 274 |

[1] Uppgifter om fossilt bränsle kommer från drivmedelsbolagen och gäller årsskiftet 2021/2022

[2] Alla uppgifter för riket gäller årsskiftet 2021/2022

# 5 Definitioner och metoder

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

## 5.1 Fordon

I maj 2007 beslöt kommunfullmäktige i Stockholms kommun att gå över till samma miljöbilsdefinition som statliga myndigheter använde för personbilar[1]. 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 Bonus-malussystemet infördes den 1 juli 2018, togs vägtrafikskattelagens miljöbilsdefinition bort eftersom den inte längre behövdes för skatterabatter. Fordon registrerade före 2005-01-01 har inte räknats som miljöfordon. Detta i enlighet med tidigare årsrapporter. Hur definitionen ser ut för respektive fordonstyp beskrivs nedan.
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 <u>före</u> 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 <u>efter</u> 2013-01-01. Omfattar både personbilar och lätta lastbilar.
**Miljöbil enligt den nya definitionen:** Den 1 juli 2018 trädde det så kallade Bonus-malussystemet i kraft som enkelt uttryckt innebär att bilar 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 skärps gränsen för bonus från 60 till 50 g/km och från den 1 januari 2023 till 30 g/km. Bonusen är reglerad i förordningen om klimatbonusbilar (SFS 2017:1334) medan bestämmelserna för malusen återfinns i vägtrafikskattelagen (SFS 2006:227). I den nya miljöbilsdefinition som Stockholms stad har tagit fram omfattas bonusbilar och etanol- samt vätgasbilar.
SCB anlitades för att ta fram statistiskt underlag till denna årsrapport utifrån vägtrafikregistret. Vägtrafikregistret baseras på uppgifter som fordonssäljare rapporterar in till Transportstyrelsen, vilket innebär att innehåll och kvalitet i registret är beroende av

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

samtliga säljares enskilt inrapporterade värden. Det statistiska underlaget bearbetades sedan vidare av WSP.
Nedan beskrivs hur miljöfordonsstatistik har tagits fram i denna rapport.

### 5.1.1 Nyregistrerade fordon och fordon i trafik

Följande kriterier använts för att sortera ut nyregistrerade fordon respektive fordon i trafik:
**Nyregistrerade fordon:** Fordon som vid uttaget från vägtrafikregistret hade ett registreringsdatum mellan 2021-01-01 och 2021-12-31. 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 avställts 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 2021-12-31 hade markeringen ”ITRAFIK”. Detta innefattar alla fordon som är registrerade senast 2021-12-31 och ej är avställda.

### 5.1.2 Beteckningar och klassningar i vägtrafikregistret

*Miljöbilsmarkering*
Transportstyrelsen använder sedan 2008 en miljöbilsmarkering i vägtrafikregistret för att markera vilka fordon som undantas fordonsskatt. Taggningen MB2007 används i registret för att identifiera dessa fordon, för personbilar som är registrerade före 2013-01-01. För att få taggningen MB2007 krävs att kriterierna för undantag av fordonsskatt för miljöbilar uppfylls.[2] 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 – ”en gång miljöbil alltid miljöbil”

För att sortera ut miljöfordon har i första hand sökning i vägtrafikregistret gjorts på klassningen MB2007 och MB2013. Tidigare har denna klassning varit bristfällig i vägtrafikregistret. 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

[2] 2 kap. 11 a § i Vägtrafikskattelagen (2006:227)

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, Ägare, 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.

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”
- 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”
- 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.

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.

*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 räknas alla etanolbilar som miljöfordon.

*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 $m^3$ per 100 km, samt miljöklass ”2005” /utsläppsklass ”Euro 4” eller senare.

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

*El*
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 ”El” eller utsläppsklass ”El”.

Fordon som har drivmedel ”El” men inte är märkta med ”MB2013” eller ”bonusbil” anges som sannolika miljöfordon eftersom det inte helt säkert går att avgöra om de uppfyller miljöbilskriterierna

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

- klassad som ”MB2013” 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” 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.

*Etanol*
Enligt önskemål från Stockholms stad räknas alla etanolbilar som miljöfordon i likhet med personbilar.

*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.

### 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). För 2019 och framåt har antalet klimatbonusbils-modeller hämtats från Mobility Swedens (tidigare BIL Sweden) sammanställning samt antal etanolbilsmodeller från Miljöfordon (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 Bilsvar (www.bilsvar.se) som använts och den bygger på uppgifter som generalagenter lämnar om bilmodeller.