

# Bilåret 2016

Bertil Moldén  
VD BIL Sweden



# Bilåret 2016

- Rekord för personbilar
- Rekord för lätta lastbilar
- Rekord för lastbilar, totalt

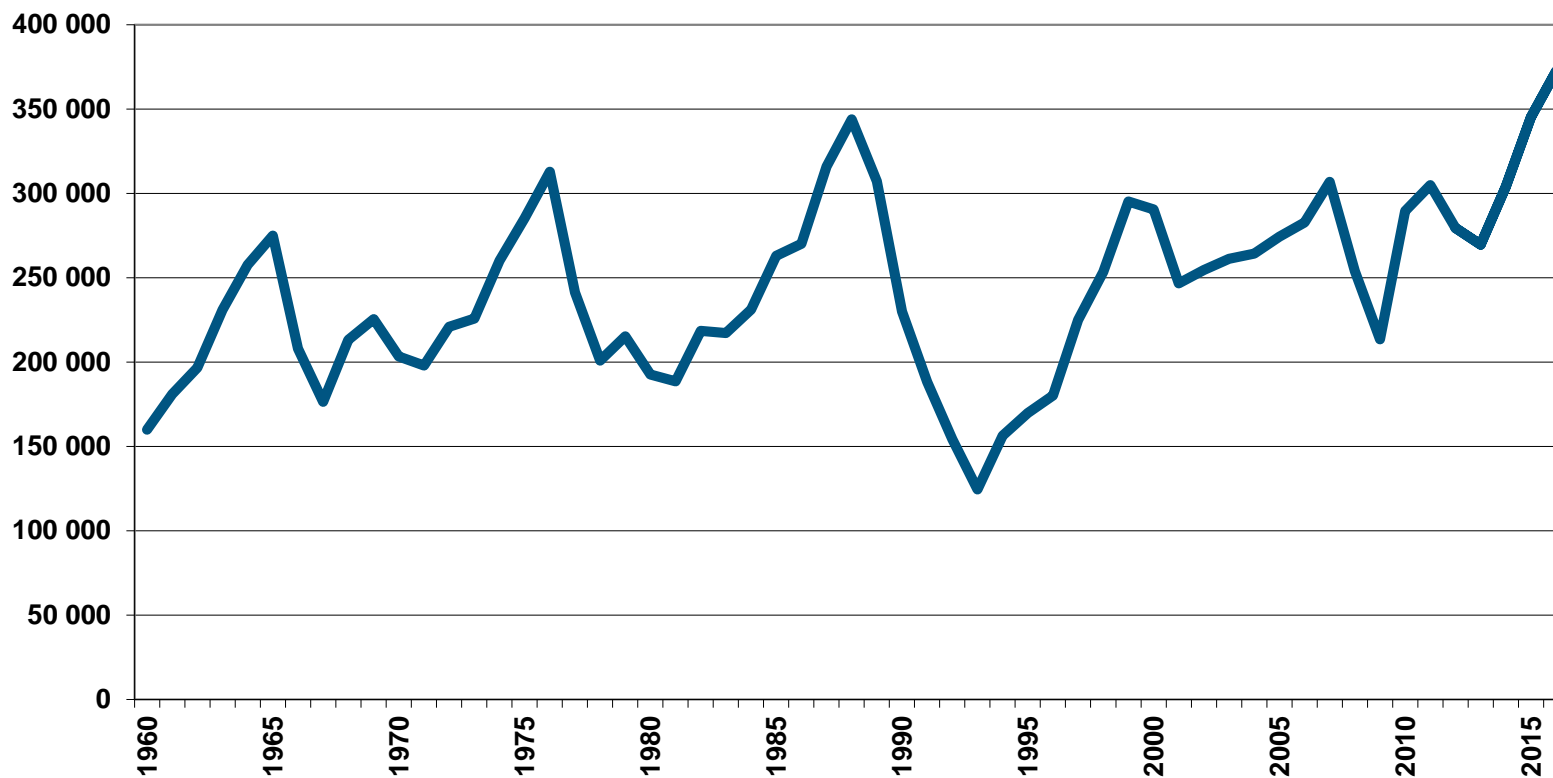
# Nyregistreringar 2016

	<b>Jan-dec 2016</b>	<b>Jan-dec 2015</b>	<b>%</b>
Personbilar	372 296	345 108	+7,9
Lastbilar, totalt	58 174	50 255	+15,8
<i>därav:</i>			
Lätta högst 3,5 ton	51 670	44 798	+15,3
Tunga över 16 ton	5 910	4 827	+22,4
Bussar, totalt	1 329	1 330	-0,1

# 10 bästa personbilsåren

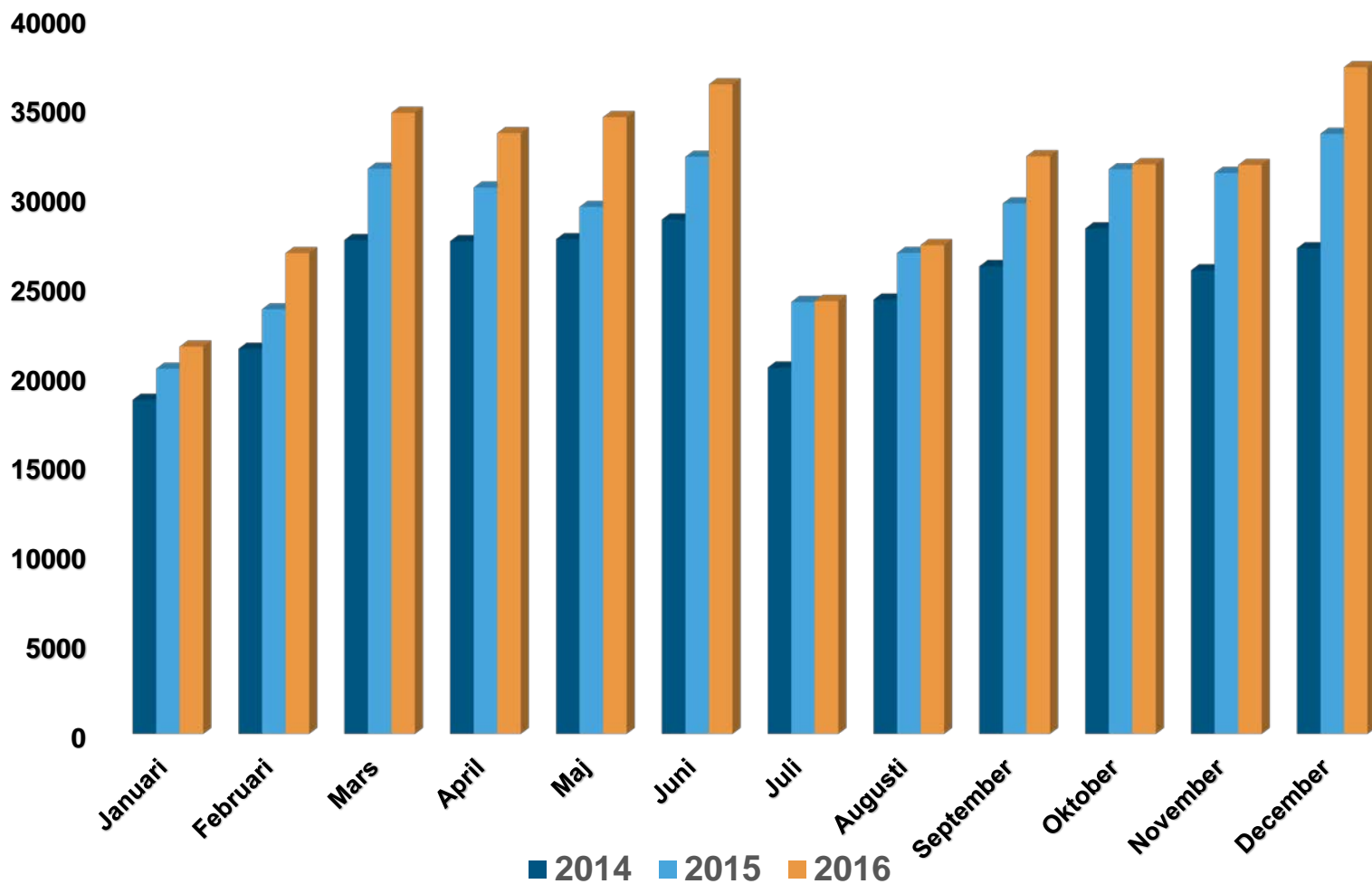
	<b>År</b>	<b><i>Antal nyregistrerade personbilar</i></b>
1.	<b>2016</b>	<b>372 296</b>
2.	2015	345 108
3.	1988	343 963
4.	1987	315 950
5.	1976	312 880
6.	1989	307 104
7.	2007	306 794
8.	2011	304 984
9.	2014	303 948
10.	1999	295 249

# Nyregistrerade personbilar 1960-2016



# Nyregistrerade personbilar

## 2014-2016



# Nyregistrerade supermiljöbilar och miljöbilar 2016

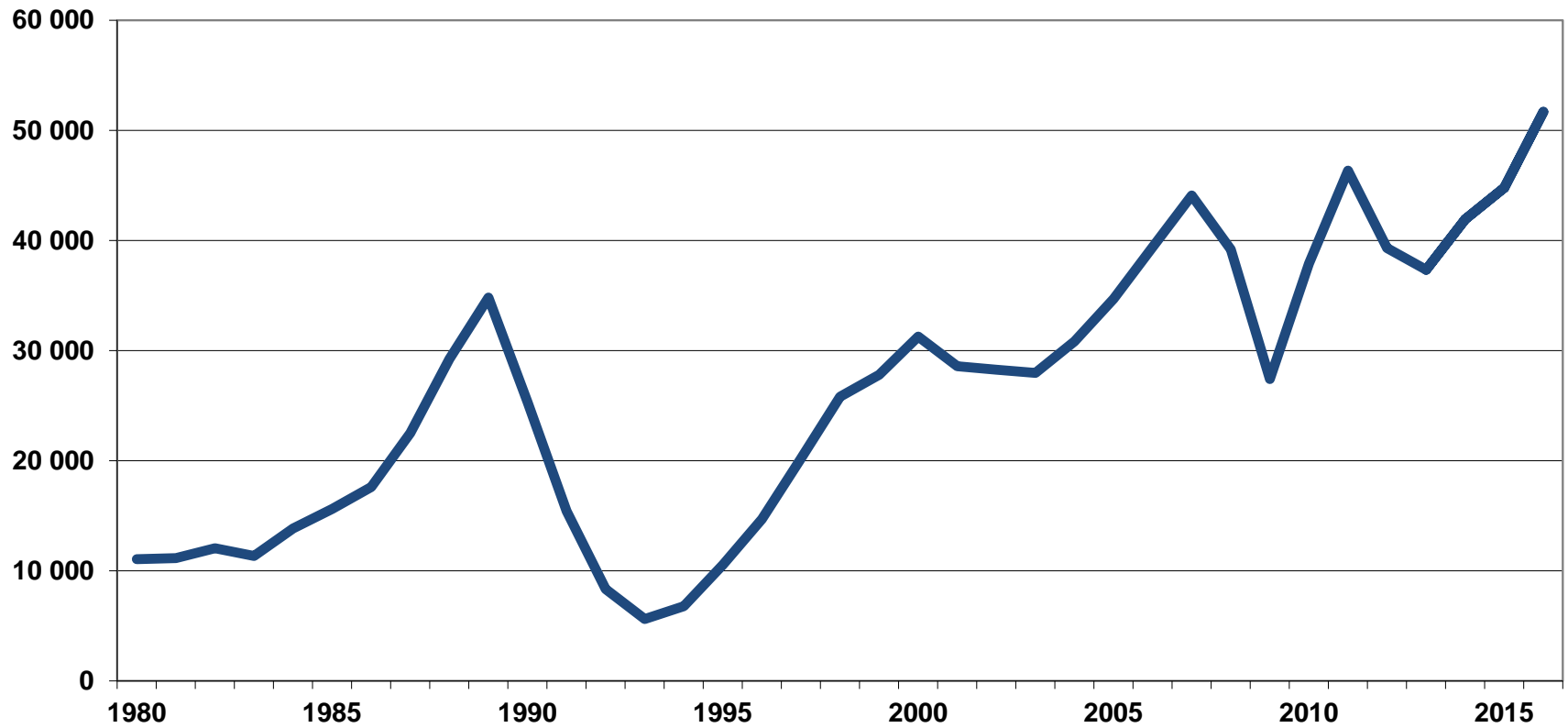
	<b>Jan-dec 2016</b>	<b>Jan-dec 2015</b>	<b>%</b>
Supermiljöbilar	12 992	8 582	+51,4
% av tot nyreg	3,5	2,5	
Miljöbilar	61 259	60 556	+1,2
% av tot nyreg	16,5	17,5	

# 10 bästa åren för lätta lastbilar

	<b>År</b>	<b><i>Antal nyregistrerade personbilar</i></b>
1.	<b>2016</b>	<b>51 670</b>
2.	2011	46 337
3.	2015	44 798
4	2007	44 084
5.	2014	41 933
6.	2006	39 398
7.	2012	39 301
8.	2008	39 175
9.	2010	37 902
10.	2013	37 342



# Nyregistrerade lätta lastbilar 1960-2016

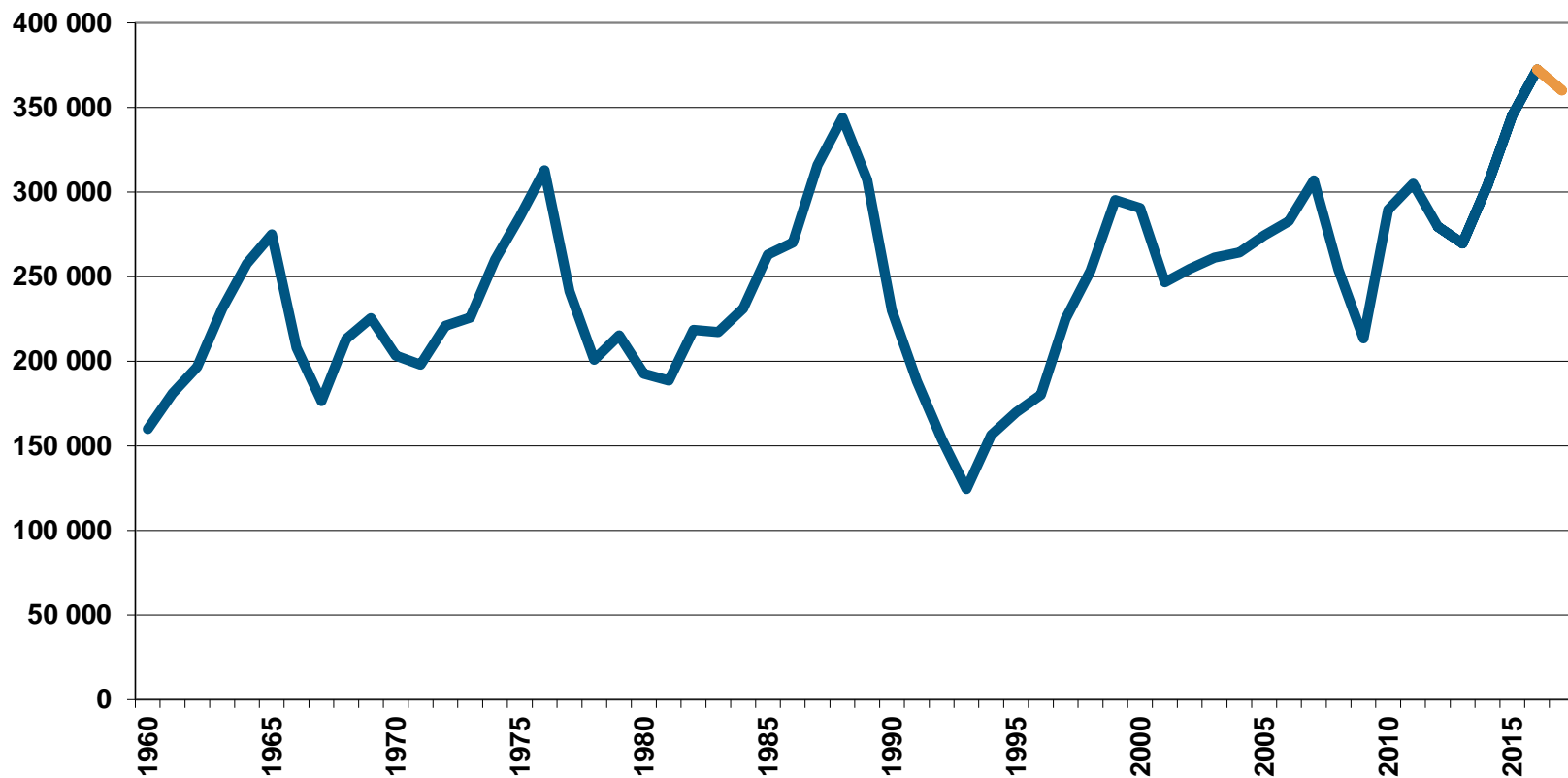


# Prognos 2017

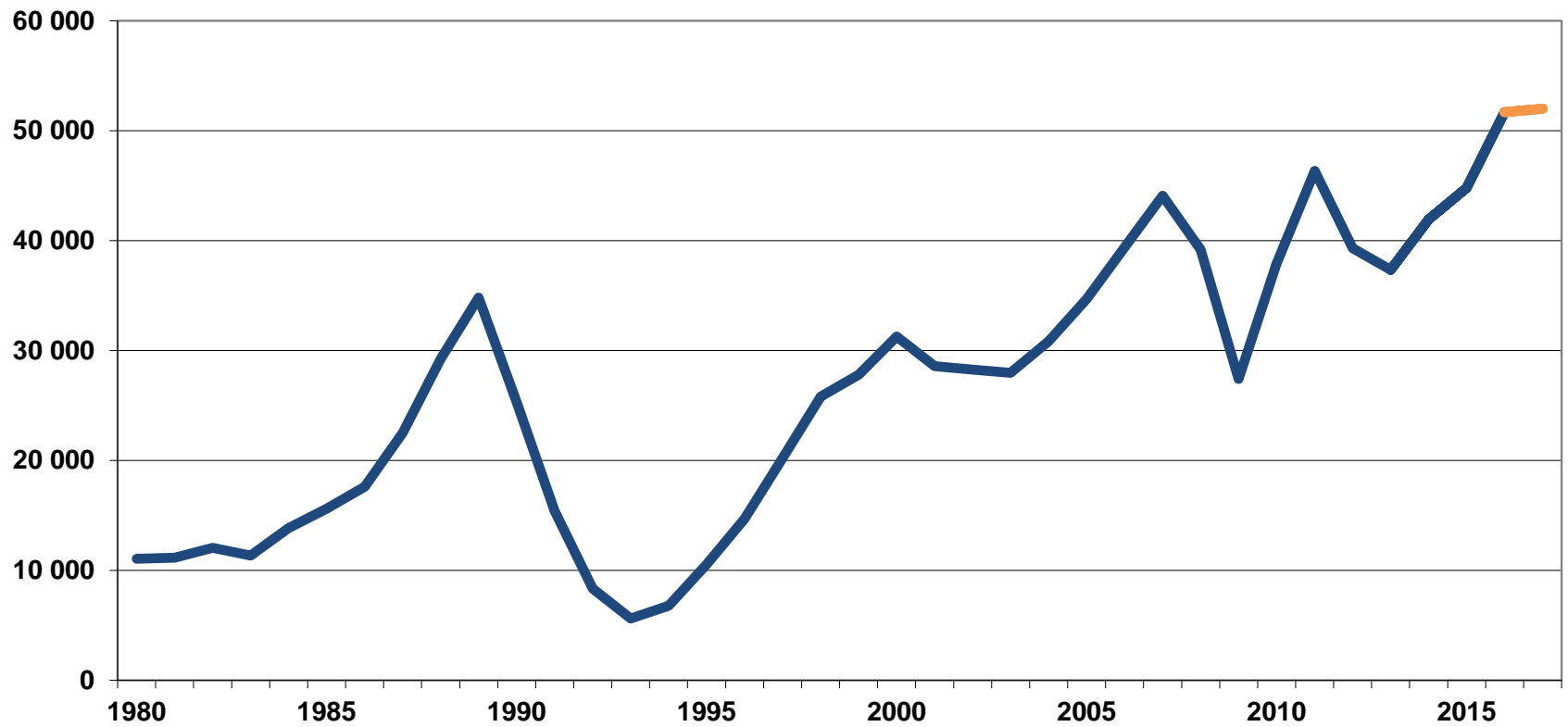
Personbilar 360 000

Lätta lastbilar 52 000

# Nyregistrerade personbilar 1960-2017 (prognos 2017)



# Nyregistrerade lätta lastbilar 1960-2017 (prognos 2017)



# Gula/röda trafikljus?

- Antal varsel på historiskt sett låga nivåer

	<i>Antal</i>	<i>Förändring föregående år (%)</i>
2008	95 864	+220
2009	115 207	+20
2010	44 468	-61
2011	46 452	+5
2012	71 470	+54
2013	58 754	-18
2014	47 074	-20
2015	43 142	-8
Jan-nov 2016	35 578	-14

# Gula/röda trafikljus?

- Balanserade beglager med hög omsättningshastighet

	<i>November 2016</i>	<i>November 2015</i>
Begagnatlager MRF	37 300	36 400
Omsättningshastighet	66 dagar	67 dagar

# Antal supermiljöbilar 2010-2016 (nyreg.)

(Personbilar, utsläpp av CO<sub>2</sub> max 50 g/km)

---

	<u>2010</u>	<u>2011</u>	<u>2012</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>
<b>Batteribilar</b>	<b>4</b>	<b>178</b>	<b>266</b>	<b>432</b>	<b>1239</b>	<b>2962</b>	<b>2942</b>
<b>Laddhybrider</b>		<b>3</b>	<b>662</b>	<b>1111</b>	<b>3418</b>	<b>5619</b>	<b>10031</b>
<b>Bränslecells-bilar</b>				<b>3</b>		<b>1</b>	<b>19</b>
<b>Totalt</b>	<b>4</b>	<b>181</b>	<b>928</b>	<b>1546</b>	<b>4657</b>	<b>8582</b>	<b>12992</b>

# Topplista Europa andel laddbara bilar

## *Elbilar/laddhybriders andel av tot nyreg*

	<i>Jan-sep 2016 (%)</i>	<i>Antal</i>
1. Norge	28,8	33 386
2. Sverige	3,5	9 373
3. Nederländerna	2,8	7 892
4. Schweiz	2,0	4 688
5. Belgien	1,6	6 657
6. Österrike	1,5	3 798
7. Frankrike	1,4	21 677
8. Storbritannien	1,4	29 195
9. Finland	1,1	1 017
10. Portugal	0,8	1 286



# Antal laddbara elbilar 2011- 2016 (nyreg.)

(Lätta lastbilar)

---

	<u>2011</u>	<u>2012</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>
<b>Batteribilar</b>	<b>9</b>	<b>266</b>	<b>213</b>	<b>282</b>	<b>321</b>	<b>273</b>

# Prognos laddbara elbilar 2017

(Personbilar)

---

<b>Batteribilar</b>	<b>ca 4000</b>
<b>Laddhybrider</b>	<b>ca 14000</b>
<b>Totalt</b>	<b>ca 18000</b>

# Uteslut inte laddhybrider från miljözonerna!

## Debattartikel i DN 7 aug. 2015: "Testa avgasfri zon i Gamla Stan"

## Transportstyrelsens förslag om miljözoner utesluter laddhybrider, vilket BIL Sweden motsätter sig.

6 DN Debatt

Det står klart att invandrare lever på sämre resultat!   
 Sjukvård i Gäddede har tillgripit ett stort omhändertagande och sjukresultat (29/7) de senaste

FREDAG 7 AUGUSTI 2015 • BILSWEDEN

Beskrivning DN Debatt: Nya Ordren  
BilSwedens webbplats: bilsweden.se  
Följ oss på Facebook: bilsweden  
Twitter: bilsweden

Luftföroreningar.

### "Gör Gamla stan till en zon för enbart avgasfria fordon"

**Så kan Sverige bli en förebild.** Flera svenska städer klarar inte europeiska gränsvärden för kväveoxid och farliga partiklar. Men tekniken för avgasfria transporter finns. En nollutsläppszon i Gamla stan i Stockholm skulle bli en internationell symbol för hållbar trafik och sätta Sverige på miljökartan, skriver Bil Swedens vd Bertil Moldén.

Problemen med luftföroreningar i svenska städer har uppmärksammas i DN nyheter, med hänvisning till en ny rapport från professor Bertil Moldén vid Linnéa universitet. Luftens sammansättning är som sämst på vissa gator i stora städer. Flera svenska städer misslyckas med att överhuvudtaget uppnå europeiska gränsvärdena för kväveoxid och farliga partiklar. Miljöminister Åsa Romson anser att minsta lösning är att sätta upp en eller flera zoner i svenska städer på grund av avgaserna från trafik. Lokala utsläpp från förmodligen största källa i dessa städer är biltrafik. Men inte främst tack vare svensk politik, utan därför att EU sedan 1990 inte successivt satt tillräckligt goda krav på bilarna, lastbilar och bussar. Nu förordas stora möjligheter till förbättring av stadsluft, som avsaknaden av kemikalier och metaller. Bland svenska beslutfattare möter vi idag inte heller i Frankrike internationellt. Miljözoner och andra styrmedel blir starka.



Gamla stan är ett förhållandevis litet och avgränsat område som skulle passa utmärkt för ett experiment med bara utsläppsfria fordon, skriver Bertil Moldén. Foto: TT

1 **Fordonsstiverarna har lösningar på dagens problem.** Bostädsråden i städer är klar. Alla fler vill ha centrala och även litna som tidigare avgas utsläpp på grund av trafiken. Samtidigt vill städer samtidigt vilja miljöfria vid bostadshyggen. Stadborna vill ha en god närmiljö och samtidigt förhöjda mobilitet. Trenden är internationell. De globala fordonsstiverarna har sedan decennier arbetat med att ta fram lösningar på denna utmaning. En modern fordonsstiverare släpper i dag ut 86 procent mindre kväveoxid och 95 procent färre partiklar än motsvarande lastbil från början av 1990-talet. Utsläppen från en personbil från mitten av 1970-talet motsvarar utsläppen av 100 nya personbilar. Alla stora fordonsstiverare tillhandahåller även helt utsläppsfria fordon med nya tekniker såsom elektrifiering, vägen med mera. Lösningarna för våra städer finns redan i dag.

2 **Sverige är inte i Frankrike.** Svenska politikerna vill göra för det, men de bästa exempel finns tyvärr i dag inte i Sverige. I Oslo har man senast tydliga på stället. London är man på god väg att elektrifiera stora delar av taxi- och bussflottans, och dessutom har man en miljözon som gör stora incitament till förnyelse av fordonsparken. Svenska städer kan göra detta och mycket mer för att minska problemen med luftföroreningar och klimatutsläpp samtidigt som mobiliteten förbättras.

3 **Inom stängda miljözoner och nollutsläpp i Gamla stan.** Bostadsråden och de stängda utsläppszoner gäller även personbilar. Att ta in personbilar i den svenska miljözonbestämningen skulle även bidra till en förnyelse av den redan gamla personbilparken. Dessutom bör

resultat för stadsluft och klimatet kan uppnås här och nu genom att förnya och kontinuerligt ersätta befintliga den befintliga svenska fordonsparken. Då behövs styrmedel som är långsiktiga, tekniskt neutrala och förutsebara. Invetenskapliga fakta förklarar idag den och marknadens förändringar för politiska styrmedel är a och o. I dag råder stor osäkerhet kring nödvändigheten av rymdbusskonceptet och supermiljöbilens. De senaste åren har supermiljöbilens tagit slut och besked om framtiden har kommit senare, vilket skapar en osäkerhet på marknaden. Det leder till att många väljer bensin eller elbilar som leverer av de mest miljövänliga alternativen. Norge har uppnått över 50 000 elbilar och Sverige som är en dubbel så stor marknad har endast drygt 10 000 laddbara bilar totalt. Vi borde ha näst 100 000 bilar redan. En effektivare politik skulle kunna påverka denna positiva utveckling. När det gäller ranga fordon har en miljöpremie för bussar och lastbilar diskuteras länge, men ingenting tycks hända.

4 **Om Åsa Romson menar allvar med att luftproblemen i svenska städer är oacceptabla räcker det inte med att förklara dem som bilslutningsproblem - då tar man inte sitt ansvar som miljöminister.** De bästa kommande åren i dag på gång och i bilning, men det räcker inte för att få bort utsläppen från vägtrafiken. Den riktighet som "slutningsproblemet" skapar i grundläggande förhållanden värdet och de kommer inte att förändras. I dag finns dock verktyg för att minska utsläppen utan att översätta år i miljövänlighet. De verktygen har miljöministern själv i sin hand. Miljözonbestämningen och styrmedel för fordon och vägtrafik är några av dem.

5 **Om tillgången kommer inte av sig själv.** Professor Johan Rockström fick stora uppmärksamhet med sin summering i FN:s juli om världens tillstånd. Han säger att världens bästa fossil till naturen. Om tillgången kommer att öka på problem, men Rockström anser att stora delar av världens är med på håret. Fordonsstiverarna är med på håret, både när det gäller klimatproblemet och lokala utsläpp. Politikerna måste nu våga tänka nytt och gå från en till handling. Fordonsstiverarna har lösningar, men de behövs av en klok och proaktiv politik för att nå det vi vill.

6 **Om tillgången kommer inte av sig själv.** Professor Johan Rockström fick stora uppmärksamhet med sin summering i FN:s juli om världens tillstånd. Han säger att världens bästa fossil till naturen. Om tillgången kommer att öka på problem, men Rockström anser att stora delar av världens är med på håret. Fordonsstiverarna är med på håret, både när det gäller klimatproblemet och lokala utsläpp. Politikerna måste nu våga tänka nytt och gå från en till handling. Fordonsstiverarna har lösningar, men de behövs av en klok och proaktiv politik för att nå det vi vill.

7 **Tänk nytt i hela stadsplaneringen.** Låt nya förbättringar, genomfartar och ringleder gå över mark och till stadsplaneringen. Flera för effektivare parkering genom att parkera i bilar i park, i bussen och i utsläppsfria zoner. Med hjälp av andra bilar kan man förbättra utnyttningen bättre och öka utsläppen minskat, vilket bidrar till ett bättre förhållande till miljövänlighet i stadsplaneringen. Utnyttja även möjligheter med den nya funktionen och lär av andra lösningar i stadsplaneringen till parker, till och med inom bus. Kommunikativa fordon och infrastruktur öppnar möjligheter för ett effektivare transportsystem och minskad miljöbelastning från trafik. Tillsammans med teknik för automatiserad körning såväl som självkörande utsläppsfria bilar i vägtrafiken, Sverige har hög kompetens på detta område och borde kunna ligga i Frankrike, men en tydlig nationell strategi saknas.

8 **Svenska styrmedel är berättigade.** Alla handlar om att minska utsläppen från fordon. Stora

**"Övergripande utsläpp skulle vara lönsamt"**  
Styrmedel som värnatskonologiska (2017)

**"Något ger inflytande över kärnavapnen"**  
Zelidon Carlander svarar om kärnkraftens utveckling (2015)

Politikerna har blivit övertygade (2015)

**"Det behövs en regel om ansvarsfrihet"**  
Miljöminister uttrycker sig om "Någonstans ignoreras att folkviljan ignoreras"

PC-serietidning

Bertil Moldén, vd Bil Sweden



BIL Sweden

# Säkrare bilar på marknaden

Ny undersökning från BIL Sweden

Bilar med automatiska nödbromsningssystem  
som andel av nyregistrerade personbilar under 2016:

73 procent