

# Bilåret 2015

Ulf Perbo, vice VD

Anders Norén, teknisk chef

# 2015 – bästa bilåret någonsin

- Nytt rekord för nyregistreringar av personbilar!
- Även nya toppnoteringar för antal bilar i trafik, körsträckor (pkm) och körkort (preliminär statistik)
- Supermiljöbilar fördubblas varje år både i antal och andel. Koldioxidutsläppen sjunker från vägtrafik.
- Näst högsta nyregistreringarna av lätta lastbilar någonsin.

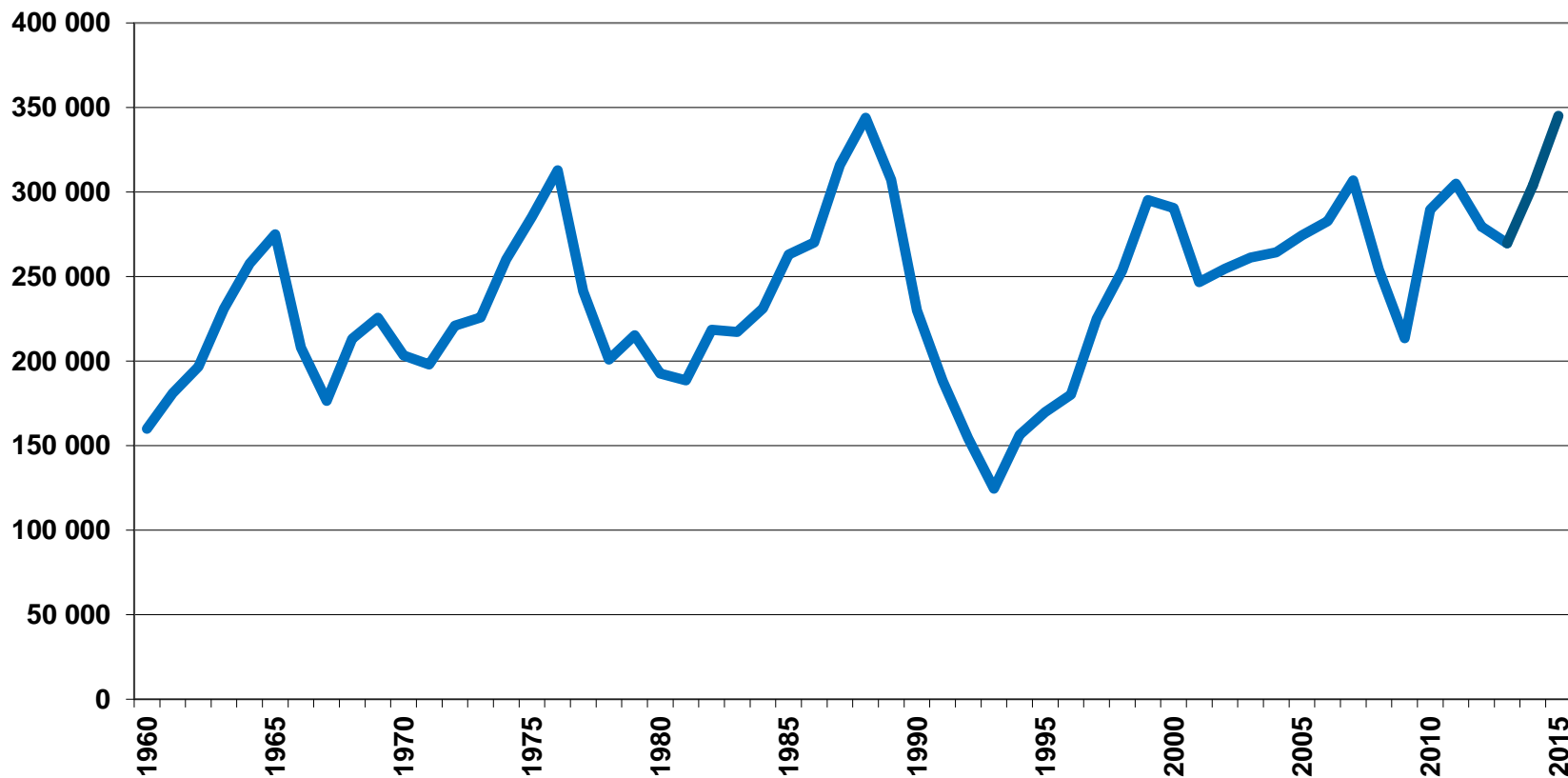
# Nyregistreringar 2015

	<b>Jan-dec 2015</b>	<b>Jan-dec 2014</b>	<b>%</b>
Personbilar	345 053	303 948	+13,5
Lastbilar, totalt	50 252	47 184	+6,5
<i>därav:</i>			
Lätta högst 3,5 ton	44 797	41 933	+6,8
Tunga över 16 ton	4 825	4 711	+2,4
Bussar, totalt	1 330	1 335	-0,4

# 10 bästa personbilsåren

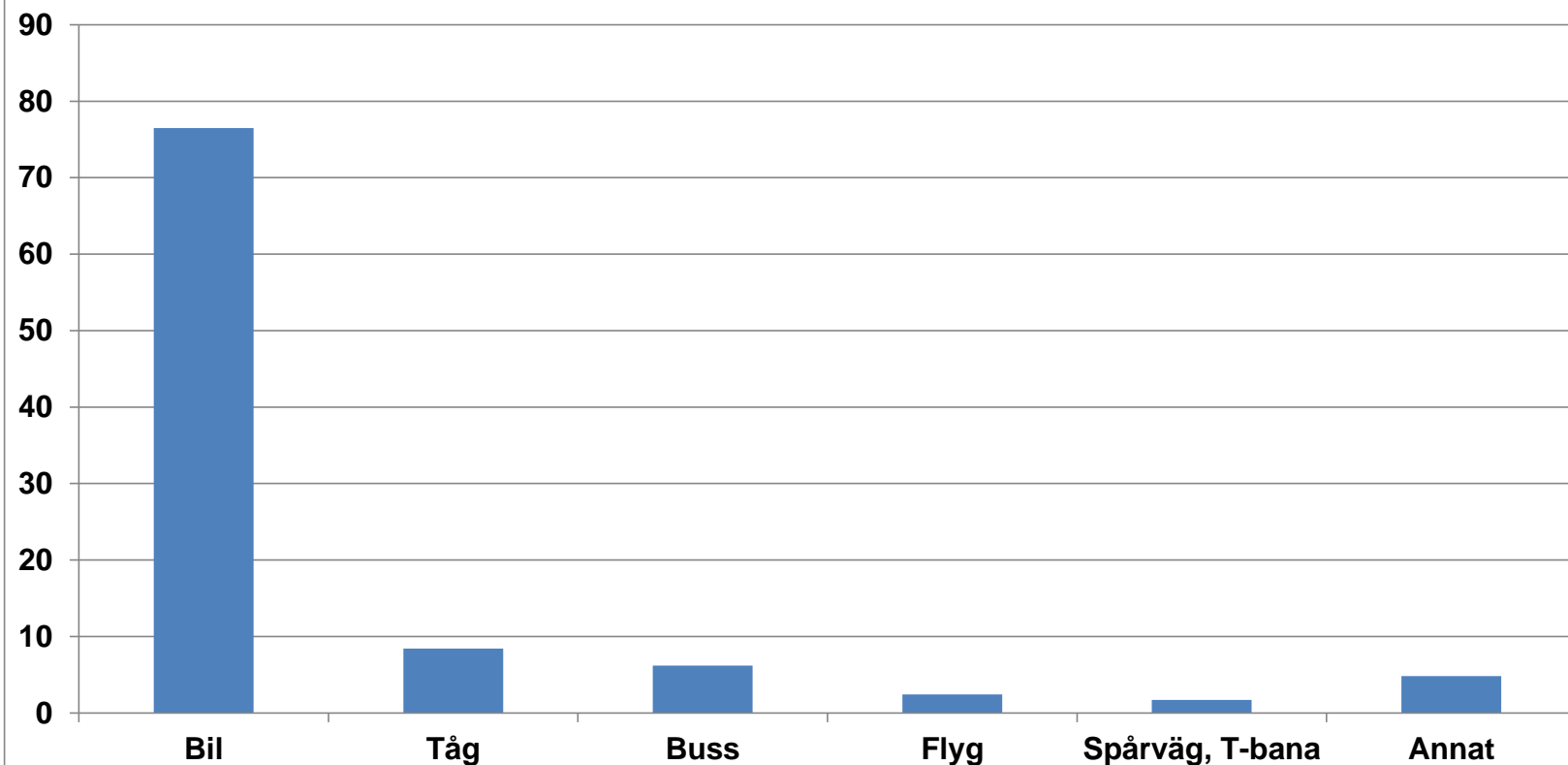
	<b>År</b>	<b><i>Antal nyregistrerade personbilar</i></b>
1.	<b>2015</b>	<b>345 053</b>
2.	1988	343 963
3.	1987	315 950
4.	1976	312 880
5.	1989	307 104
6.	2007	306 794
7.	2011	304 984
8.	2014	303 948
9.	1999	295 249
10.	2000	290 529

# Nyregistrerade personbilar 1960-2015



# Bilen dominerar (personkm)

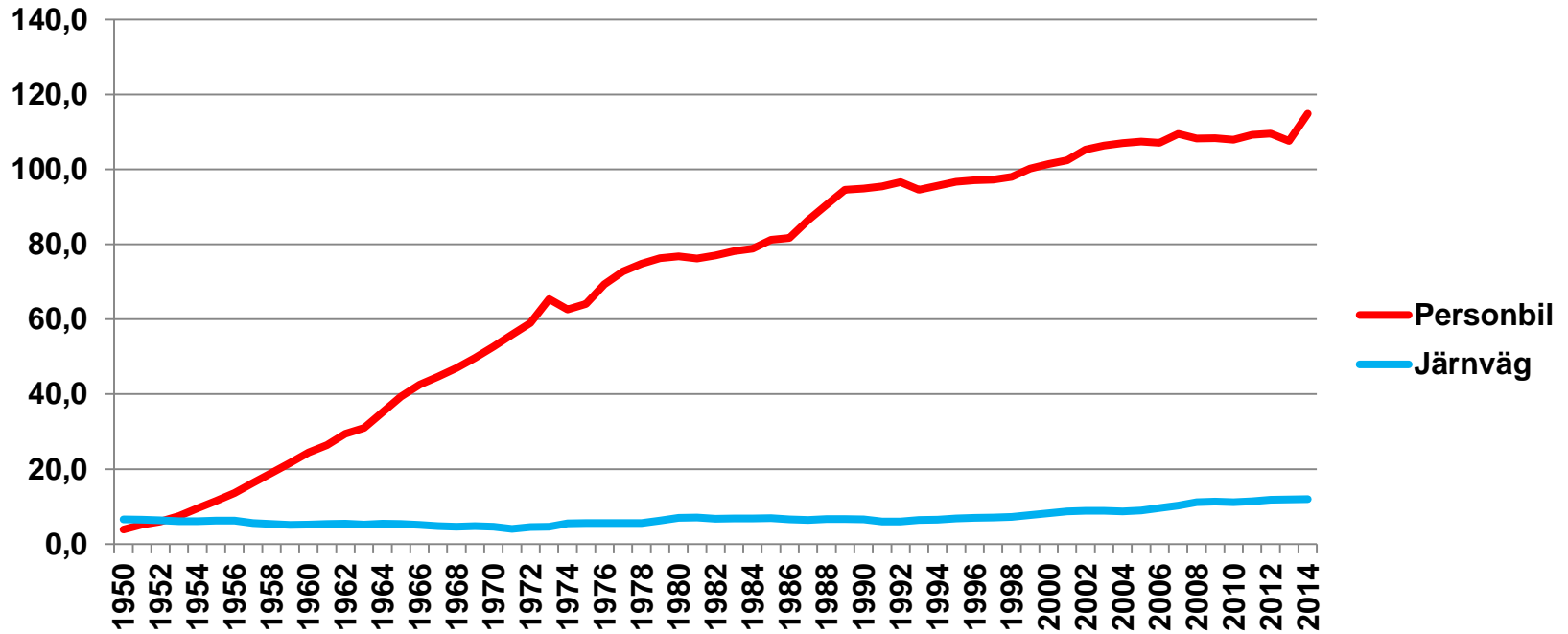
% av antal personkm  
(inkl gång)



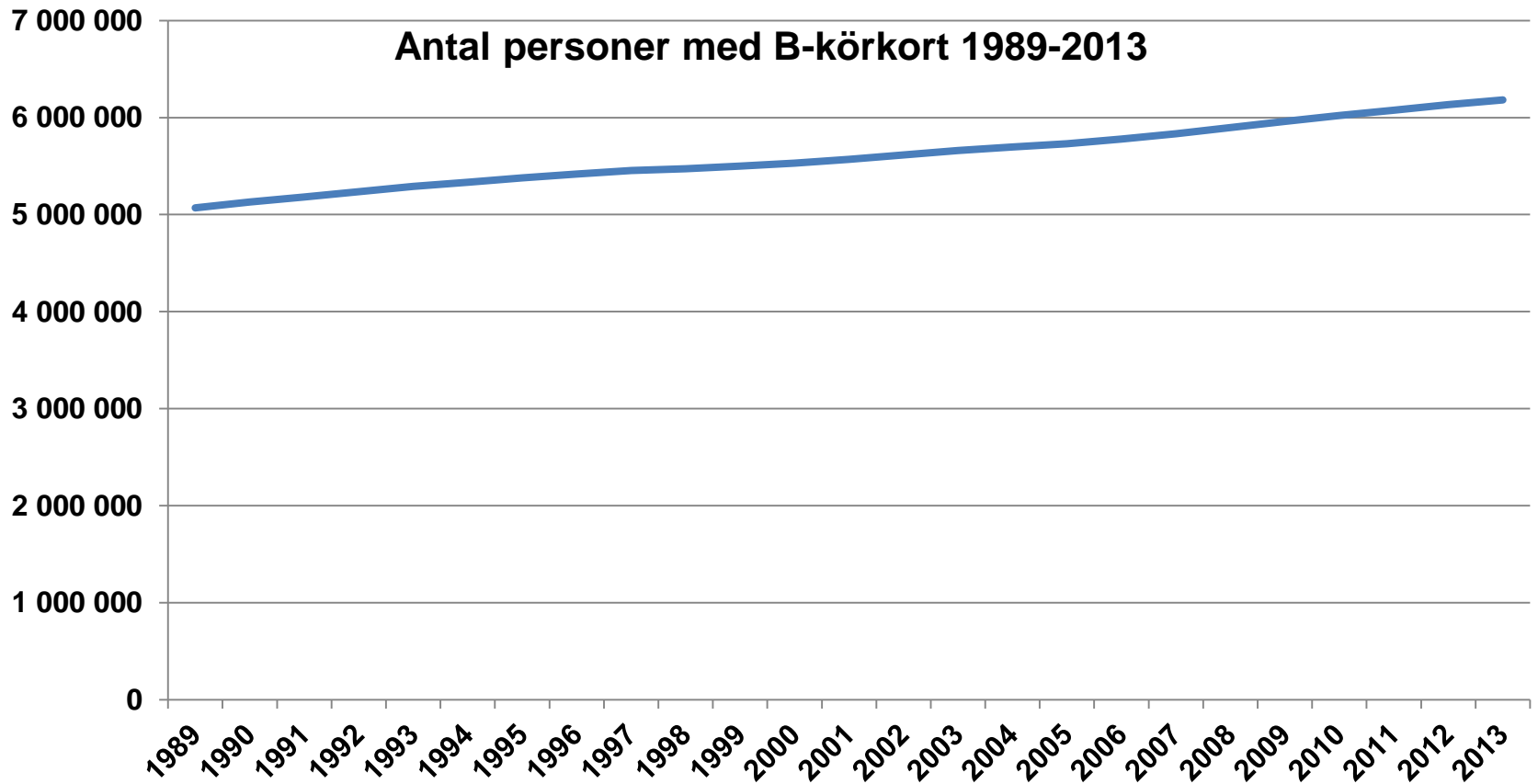
# Trafikarbetet

## Persontransportarbete personbil och järnväg 1950-2014

Miljarder personkm

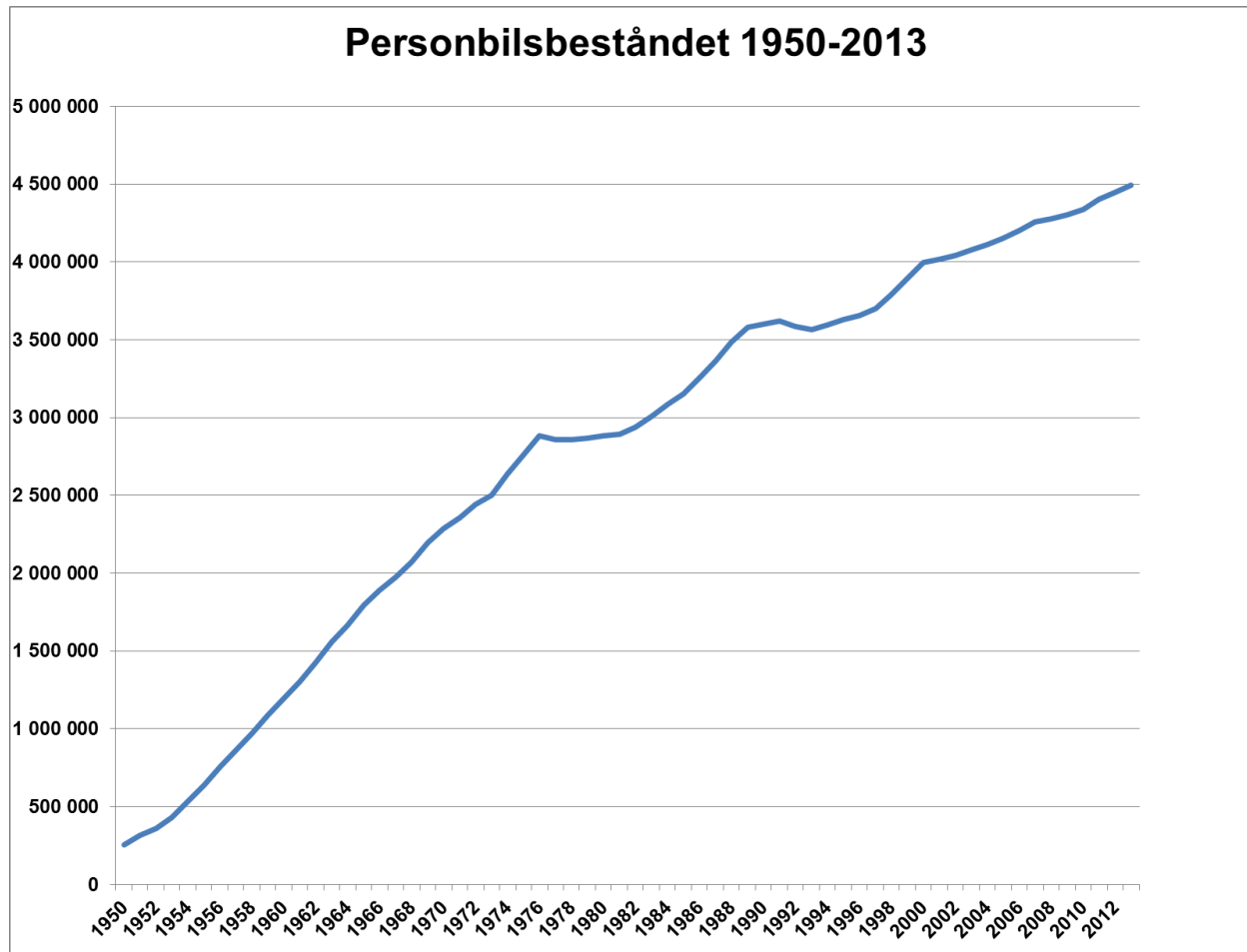


# Allt fler körkort



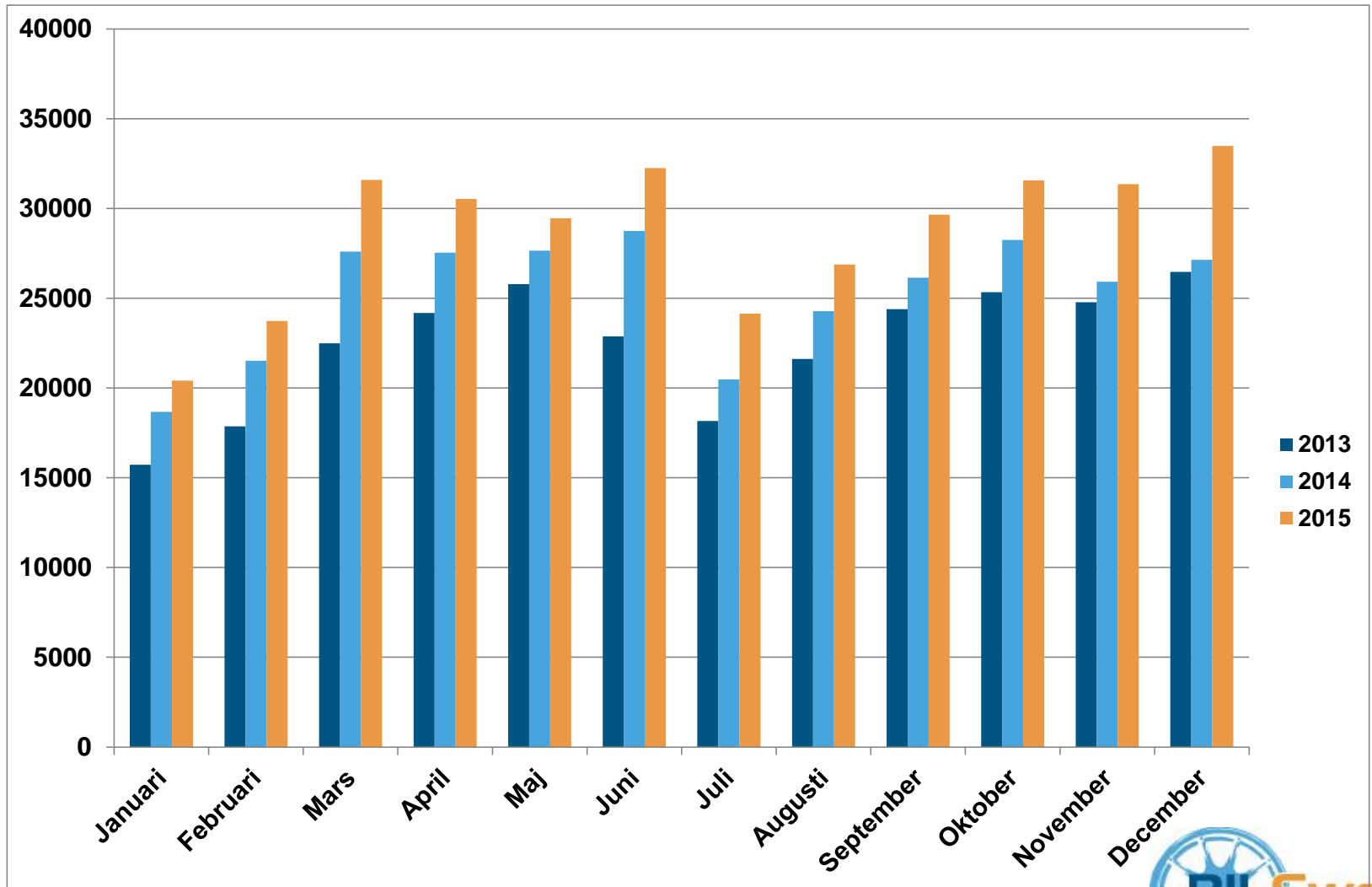


# Allt fler bilar



# Nyreg. personbilar

per månad, 2013-2015



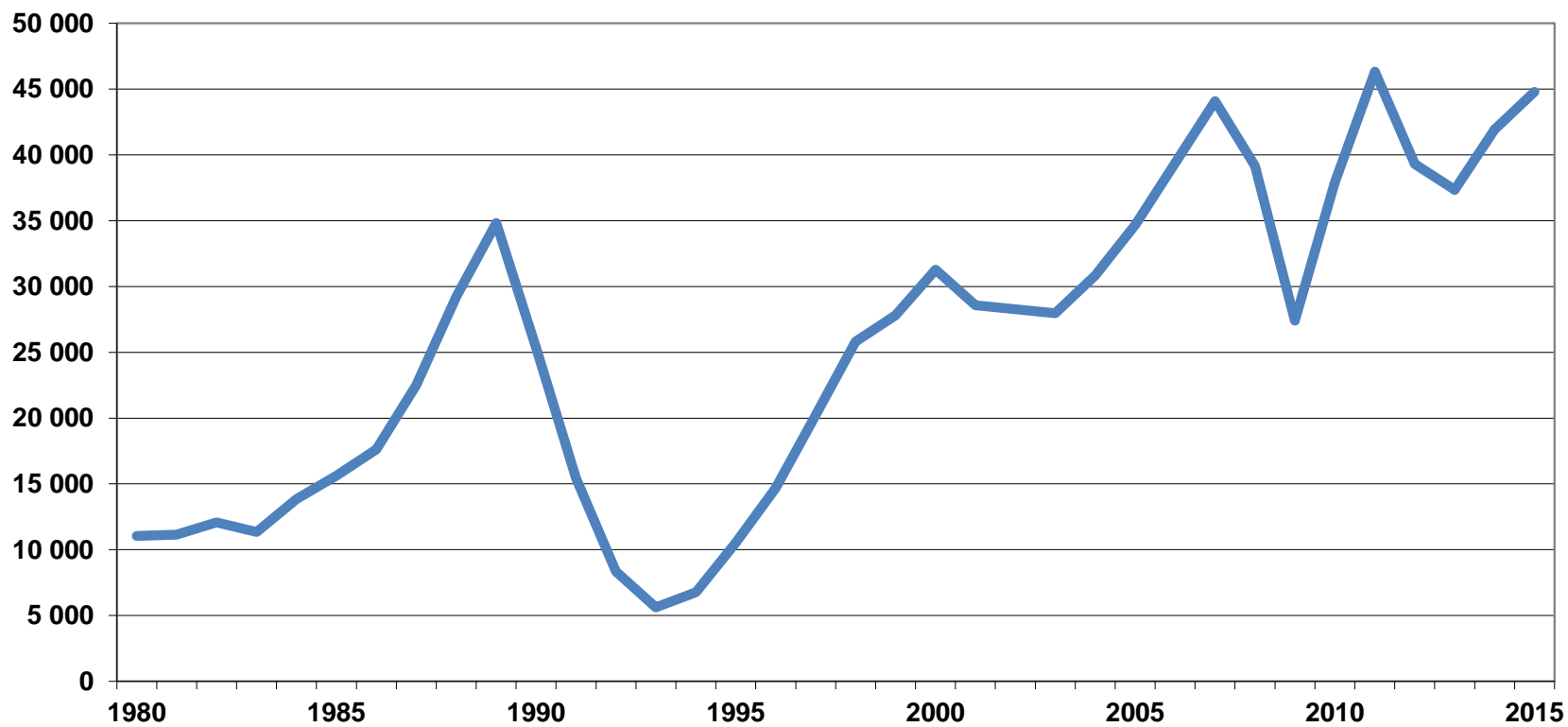
# Nyregistrerade supermiljöbilar och miljöbilar 2015

	<b>Jan-dec 2015</b>	<b>Jan-dec 2014</b>	<b>%</b>
Supermiljöbilar	8 577	4 657	+84,2
% av tot nyreg	2,5	1,5	
Miljöbilar	60 303	54 583	+10,5
% av tot nyreg	17,5	18,0	

# 10 bästa åren för lätta lastbilar

	<b>År</b>	<b>Antal nyregistrerade lätta lastbilar, max 3,5 ton</b>
1.	2011	46 337
<b>2.</b>	<b>2015</b>	<b>44 797</b>
3.	2007	44 084
4.	2014	41 933
5.	2006	39 398
6.	2012	39 301
7.	2008	39 175
8.	2010	37 902
9.	2013	37 342
10.	1989	34 827

# Nyregistrerade lätta lastbilar 1960-2015



# Personbilar i Europa

	<i>Jan-nov 2015</i>	<i>Jan-nov 2014</i>	<i>%</i>
1.Tyskland	2 958 687	2 807 073	+5,4
2.Storbritannien	2 453 426	2 310 237	+6,2
3.Frankrike	1 733 506	1 632 531	+6,2
4.Italien	1 464 747	1 268 380	+15,5
5.Spanien	945 623	781 868	+20,9
6.Belgien	468 325	455 949	+2,7
7.Nederländerna	380 573	351 351	+8,3
8.Polen	317 614	298 054	+6,6
<b>9.Sverige</b>	<b>311 568</b>	<b>276 804</b>	<b>+12,6</b>
10. Schweiz	291 141	269 085	+8,2
EU+EFTA	13 045 791	12 008 765	+8,6

# Lastbilar EU + EFTA

	<i>Jan-nov 2015</i>	<i>Jan-nov 2014</i>	<i>%</i>
Lätta lastbilar, max 3,5 ton	1 611 777	1 448 103	+11,3
<i>därav i Sverige</i>	<i>40 297</i>	<i>37 602</i>	<i>+7,2</i>
Tunga lastbilar, över 16 ton	245 744	207 719	+18,3
<i>därav i Sverige</i>	<i>4 313</i>	<i>4 245</i>	<i>+1,6</i>

# Bilåret 2015

- Rekordår för personbilar
- Näst bästa för lätta lastbilar

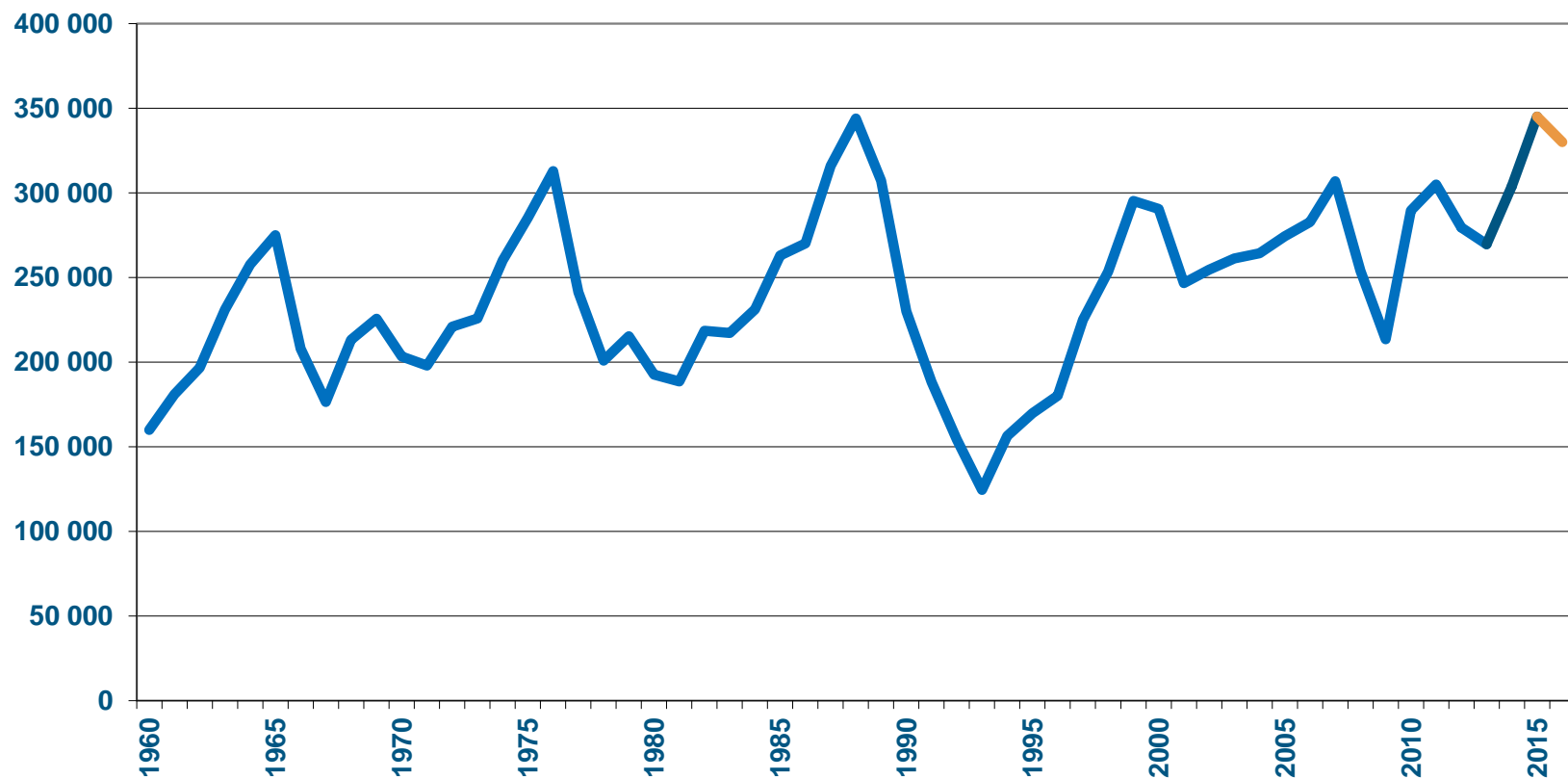


# Prognos 2016

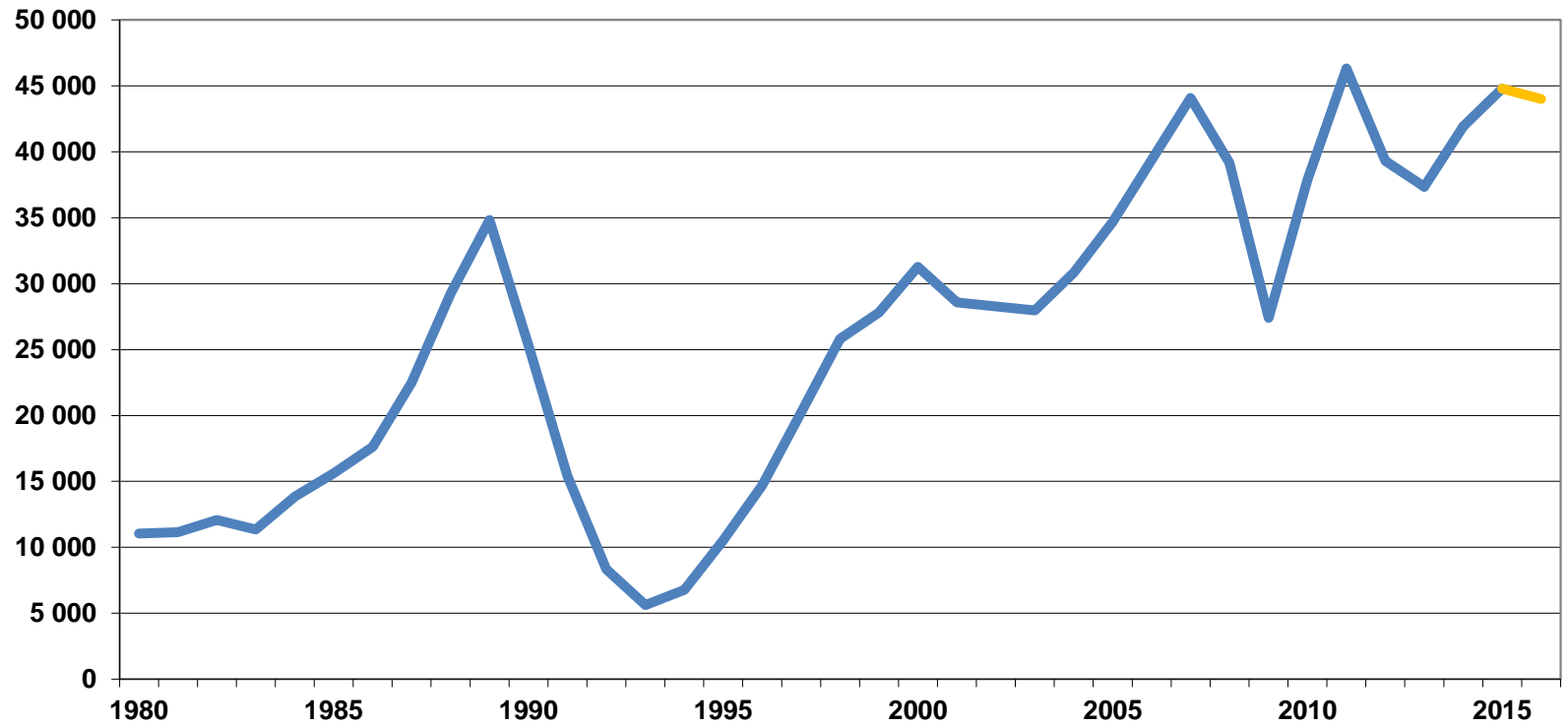
Personbilar 330 000

Lätta lastbilar 44 000

# Nyregistrerade personbilar 1960-2016 (prognos 2016)



# Nyregistrerade lätta lastbilar 1960-2016 (prognos 2016)



# 17,5% miljöbilar 2015

E85 0,4%



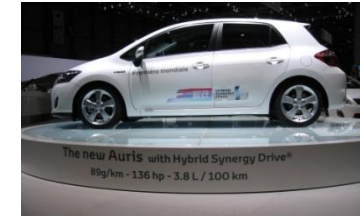
Snål diesel 10,8%  
Snål bensin 0%



Biogas 1,4%



Elhybrid 2,4%



El/Laddhybr. 2,5%



# 33,3% miljöbilar 2008 (22.8% E85)

E85

22,8



120 g/km D

4,3%



120 g/km B

4,3%

Biogas

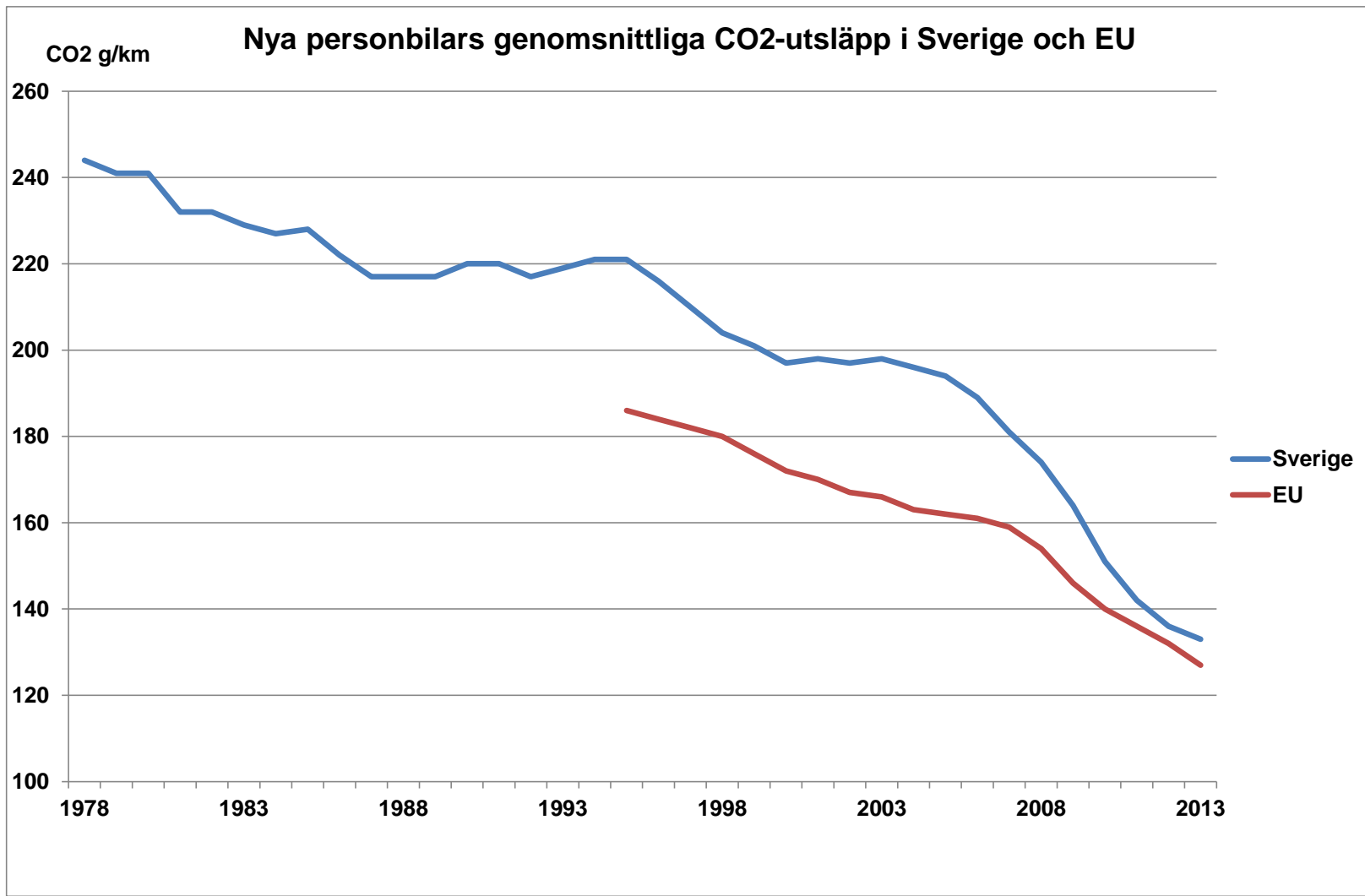
0,5%



Elhybrid

1,4%





# Antal miljöbilmodeller

---

31 december 2012

228 st personbilmodeller

1 januari 2013

60 st personbilmodeller

1 januari 2014

86 st personbilmodeller

1 januari 2015

99 st personbilmodeller därav:

1 januari 2016

Ca 180 st personbilmodeller därav:

102 diesel

0 bensin

3 E85

24 gas

17 hybrid

24 laddhybrid

11 el

Se miljöbilslistan på <http://www.bilsweden.se>



# Antal supermiljöbilar 2010 - 2015 (nyreg.)

(Personbilar)

---

	<u>2010</u>	<u>2011</u>	<u>2012</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>
<b>Batteribilar</b>	<b>4</b>	<b>178</b>	<b>266</b>	<b>432</b>	<b>1238</b>	<b>2962</b>
<b>Laddhybrider</b>		<b>3</b>	<b>662</b>	<b>1111</b>	<b>3418</b>	<b>5614</b>
<b>Bränslecells-bilar</b>				<b>3</b>		<b>1</b>
<b>Totalt</b>	<b>4</b>	<b>181</b>	<b>928</b>	<b>1546</b>	<b>4656</b>	<b>8577</b>



# Topplista Europa andel laddbara bilar

## *Elbilar/laddhybriders andel av tot nyreg*

	<b>Jan-sep 2015 (%)</b>	<b>Antal</b>
1. Norge	22,2	24 866
2. Nederländerna	6,0	18 000
3. Sverige	2,0	5 061
4. Schweiz	1,8	4 289
5. Danmark	1,4 (enbart elbilar)	2 167
6. Frankrike	1,1	15 372
7. Storbritannien	1,0	20 996
8. Belgien	0,7	2 895
9. Tyskland	0,6	14 930
10. Finland	0,6	517

# Antal laddbara elbilar 2011- 2014 (nyreg.)

(Lätta lastbilar)

---

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

# Laddbara elbilar på gång



ELbilslista, Laddbara elbilar

Bilmärke	Modell	Elbil	Laddhybrid	Introduktion i Sverige / Produktionsstart / Anmärkning
Audi	A3 Sportback e-tron		X	Introducerad hösten 2014
	Q7 e-tron quattro		X	Introduceras sommaren 2016
BMW	i3	X		Introducerad 2013
	i3 REX		X *)	Introducerad 2013
	i8		X	Introducerad sommaren 2014
	225xe Active Tourer		X	Introduceras 2016
	330e Sedan (Aut)		X	Introduceras 2016
	X5 xDrive 40e		X	Introduceras 2016
	740e/740Le		X	Introduceras 2016
Citroen	Berlingo Electric	X		Introducerad våren 2014
Ford	Focus Electric	X		Introducerad sommaren 2013
Hyundai	ix35 FCEV	X		Introducerad i Sverige 2014 (Bränslecellsbil)
Iveco	Daily Electric	X		Introducerad
Kia	Soul EV	X		Introducerad hösten 2014
Mercedes	B-klass Electric Drive	X		Introducerad 2015
	C 350 e sedan		X	Introducerad 2015
	C 350 e kombi		X	Introducerad 2015
	GLE 500 E 4MATIC		X	Introducerad 2015
	S 500 e		X	Introducerad 2014
Mitsubishi	iMIEV	X		Introducerad 2011
	Outlander Plug-in hybrid		X	Introducerad 2013
Nissan	Leaf	X		Introducerad 2011
	e-NV 200	X		Introducerad sommaren 2014
Peugeot	ion	X		Introducerad 2011
	Partner Electric	X		Introducerad sommaren 2014
Porsche	Panamera S E-hybrid		X	Introducerad hösten 2013
	Cayenne S E-hybrid		X	Introducerad hösten 2014
Renault	Kangoo Z.E	X		Introducerad 2011
	ZOE	X		Introducerad våren 2014
	Twizy	X **)		Introducerad 2013
Toyota	Prius Plug-in		X	Introducerad 2012
	Mirai	X		Introduceras 2016 (Bränslecellsbil)
Volkswagen	e-up!	X		Introducerad 2013
	e-Golf	X		Introducerad 2014
	XL1		X	Introducerad 2014, begränsad serie
	Golf GTE		X	Introducerad 2015
	Passat GTE		X	Introducerad hösten 2015
Volvo	V60 D6 plug in hybrid (aut)		X	Introducerad 2012
	V60 D5 plug in hybrid (aut)		X	Introducerad 2015
	XC90 T8 plug in hybrid (aut)		X	Introducerad 2015

Ett tiotal laddbara elbilar introducerades under 2015

Elbilslistan finns på [www.bilsweden.se](http://www.bilsweden.se)



# Prognos laddbara elbilar 2016

(Personbilar)

---

<b>Batteribilar</b>	<b>ca 3000</b>
<b>Laddhybrider</b>	<b>ca 11000</b>
<b>Totalt</b>	<b>ca 14000</b>

# Vilka styrmedel finns idag och längre fram?

---

- Fem års skattebefrielse – ny miljöbilsdef. 1 jan. 2013
- Upphandlingskrav, miljöbilar – ny miljöbilsdef. 1 jan 2013
- Koldioxidbaserad fordonsskatt
- Sänkt förmånsvärde för tjänstebilar – t.o.m. 31 dec. 2016
- Skattenedsättning på biodrivmedel – **godkänt 2015-12-14**
- Kvotplikt för låginblandning av biodrivmedel - **utreds**
- Supermiljöbilspremie - **309 milj. 2016 (laddhybr. 20.000, elbil 40.000)**
- Bindande CO<sub>2</sub>krav inom EU (95 g/km 2021)
- Bonus-Malus fr.o.m. 1 jan 2017 - **under utredning**
- **Miljöbusspremie – beslutad men inga författningstexter**



# Vad krävs för fortsatt utveckling mot minskad klimatpåverkan från fordon

---

- **Långsiktiga spelregler**
- **Teknikneutrala miljöbilsdefinitioner**
- **Introduktionsstöd för nya tekniker**
- **Harmoniserade regler inom EU**

# Avgasfria fordon, ger nya möjligheter

6  
**DN. Debatt**

**"Det står klart att invandrareleverer värre resultat"**  
Svårreplik av Gabriel Heller Sahlgren i debatt om invandring och skolresultat (29/7) dk.se/lebot

FREDAG 7 AUGUSTI 2015 • **BILSENS VÄRLDER**

Redaktör DN Debatt: Niklas Östman  
Bilensvärlden redaktör: Åke Grönroos  
E-post: debatt@dn.se | Telefon: 08-738 12 12  
Twitter: @bilensvärlden | Web: dn.se/bilensvarlden

## 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.

**P**roblemen med luftföroreningar i svenska städer har uppmärksammas i DN tidigare, med hänvisning till en ny rapport från professor Bertil Forberg vid Umeå universitet. Luftvärdet är som sämst på vissa av våra största städer. Flera svenska städer misslyckas med att efterleva de nya europeiska gränsvärdena för kväveoxid och farliga partiklar. Miljöminister Åsa Romson anser att minskade livor accepterbara höga hälsorisker i svenska städer på grund av avgaser från trafiken. Lokala utsläpp från fordonstrafik minskar i själva verket smält, men inte främst tack vare svensk politik, utan därför att EU sedan 1990 infört successivt strängare regler för avgasutsläpp på bilar, lastbilar och bussar. Nya fordon ger stora möjligheter till förbättrad stadsmiljö, men osäkerheten av utsläpp och indirekt bland svenska beslutafattare medför att vi i dag inte ligger i framkant internationellt. Miljözoner och andra styrmedel bör utvärderas.



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 Fördonstillverkarna har lösningskraft på dagens problem.** Befolkningen i städer ökar. Allt fler vill bo centralt och även lägen som tidigare anslags olämpliga på grund av trafiken. Samhället står inför stora utmaningar när det gäller att bygga stadsmiljöer. Stadsmiljöer vill ha en god miljömiljö och samtidigt förbättra mobiliteten. Trenden är internationell. De globala fordonstrafikerna har sedan december arbetat med att ta fram lösningar på denna utmaning. En modern dieselbil släpper i dag 150 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 fordonstillverkare tillhandatlar även helt utsläppsfria fordon med nya tekniker såsom elektrifiering, vägga med mera.

**2 Sverige är inte i framkant.** Svenska politik vill gärna gå före EU, men de bästa exemplen finns tyvärr i dag inte i Sverige. i Oslo har man senast utvaljt på bilfria. London är man på god väg att elektrifiera stora delar av taxi- och bussstråken, och dessutom har man en flägsplan som gör stora insatser till förnyelse av fordonsparken. Svenska städer kan göra detta och mycket mer för att minska problemen med luftföroreningar och klimatpåverkan samtidigt som mobiliteten förbättras.

**3 Löst för stärkare miljözoner och nollutsläpp i Gamla stan.** Euroklässningen och de stränga utsläppskravet gäller även personbilar. Att ta in personbilar i den svenska miljözonlagstiftningen skulle även bidra till en förnyelse av den relativt gamla personbilflottan. Dessutom bör

resultat för stadsluften och klimatet kan uppnås här och nu genom att förnya och kontrollera utsläppsklasserna den befintliga svenska fordonsparken. Då behövs styrmedel som är långsiktiga, tekniskt neutrala och förutsägbara. Investeringar i nya fordon är långsiktiga åtgärder och marknadens förtecken för politiska styrmedel är a och o. I dag råder stor osäkerhet kring räkningen av klimat- och hälsokostnaderna och supermiljöbilens premie. De senaste åren har supermiljöbilens premie tagit slut och besked om framtiden har kommit sent, vilket skapar en osäkerhet på marknaden. Det leder till att många väljer bort eller skjuter upp köpet av de mest miljövänliga alternativen. Norge har uppdatat över 50 000 bilar och Sverige som är en dubbel så stor marknad har endast drygt 10 000 lastbilar bilar totalt. Vi borde ha nått 100 000 bilar redan. En effektivare politik skulle kunna påverka denna positiva utveckling. När det gäller tunga fordon har en miljöpremie för fordon och lastbilar diskuterats länge, men ingenting tycks hända.

**6 Ämvidet av verktyg som finns.** Om Åsa Romson menar allvar med att luftproblemen i svenska städer är acceptabla räcker det inte med att förorda en bilens utsläppsklassering – då tar man inte sitt ansvar som miljöminister. De främsta kommuner ansvar i dag på såväl som cykling, men det räcker inte för att få bort utsläppen från vägtrafiken. Den riktighet som vägtransporterna skapar är grundläggande för samhällets välfärd och de kommer inte att försvinna. I dag finns dock verktyg för att minska utsläppen utan att överstyra mobiliteten. De verktygen har miljöministern själv i sin hand. Miljöinsatserna och styrmedlen för fordon och vägtrafik är stora ansvar.

**7 Omställningen kommer inte av sig själv.** Professor John Rockström fick sin uppmärksamhet med sitt sommarprogram i P1 i juli om storskaliga förändringar i samhället. Hanon bil världens första fossilfria nation. Omställningen kommer att sätta på problem, men Rockström anser att stora delar av samhället är med på baren. Fordonstillverkarna är med på baren, både när det gäller klimatpolitiken och lokala utsläpp. Politikererna måste nu våga tänka nytt och gå från ord till handling. Fordonsindustrin har lösningskraft när det kommer till en klok och proaktiv politik för att nå det vi vill.

även flera undantagna genomfartslådar omfattas av miljözonen. Inte nog med det i dag finns teknisk som möjliggör transporter i staden helt utan avgaser. Gamla stan i Stockholm är ett förhållandevis litet och avgränsat område som skulle passa utmärkt för ett experiment med endast utsläppsfria fordon. Närheten till genomfartslådar och kollektivtrafik gör att mobiliteten inte skulle behöva försämrats för de boende eller besökare. I dag finns både bilar, lastbilar och bussar tillgängliga på marknaden som kan drivas utsläppsfritt. Osäkerheten har ingen annan svavelsämnad änlagt ett sådant initiativ. Stockholm har chansen att bli en internationell symbol för hållbar mobilitet.

**Om Åsa Romson menar allvar med att luftproblemen i svenska städer är acceptabla räcker det inte med att förorda en bilens utsläppsklassering – då tar man inte sitt ansvar som miljöminister.**

**4 Tänk nytt i hela stadsplaneringen.** Låt nya förhållanden, genomfarter och ringleder gå under marken och till nytte för staden. Planera för effektivare parkering genom att parkera i barn- i-p-bus, i-p-bus och infartsparkeringar. Med självbetjäning kan man vara för parkering utnyttja bättre och säkerställa minskade utsläpp till minskade utsläpp. Utnyttja även möjligheter med den nya fordonsmekniken och låt elbussar köra rumsdjuren till porten – till och med inomhus. Kommuniserande fordon och infrastruktur öppnar möjligheter för ett effektivare transportsystem och minskad miljöpåverkan från trafiken. Tillnamn med teknik för automatiserad körning står till att tillföra ett utvecklingsstadium inom vägtrafiken. Sverige har hög kompetens på detta område och borde kunna ligga i framkant, men en tydlig nationell strategi saknas.

**5 Dagens styrmedel är kortsikta.** Allt handlar om att göra om morgondagens fordon. Stora

**"Oberoende utvärdering visar att utsläppen från fordon är betydligt högre än vad som tidigare antogs"**  
Svårreplik av Gabriel Heller Sahlgren i debatt om invandring och skolresultat (29/7) dk.se/lebot

**"Något ger inflytande över kärnvapnen"**  
Zvezdan Cankar svarar om Nato och kärnvapen (6/8)

Redaktör för Bil Swedens  
**"Det behövs en regel om ansvarsfrihet"**  
Mats Wilander svarar om "Hänsynsväckande att folkviljan ignoreras"



Bertil Moldén, vd Bil Swedens

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

Transportstyrelsen har fått i uppdrag att utreda miljözoner för personbilar. Klart sept. 2016



# TACK!

