



# Bensin- och dieseldrivna fordon fortsätter dominera kommande år

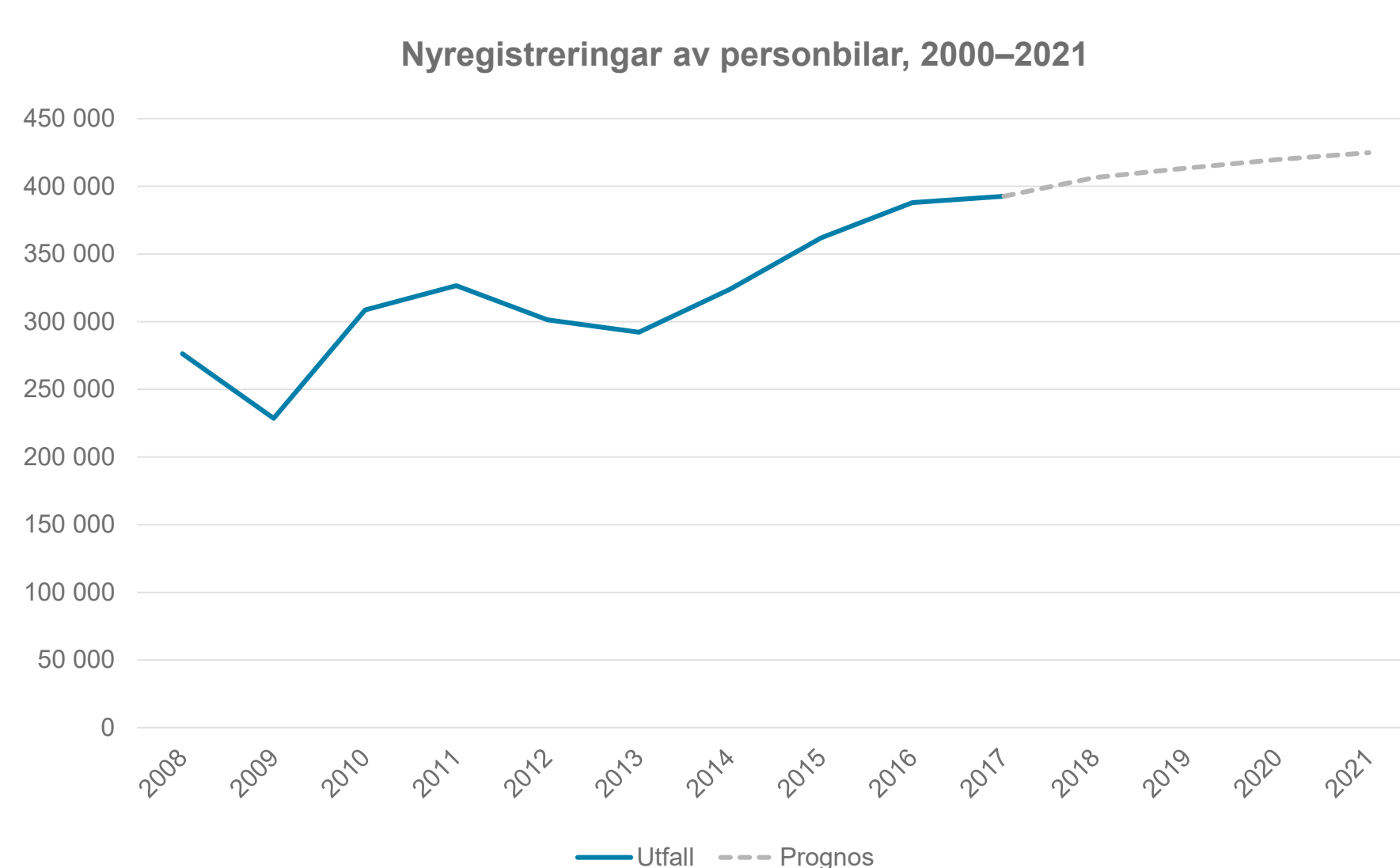
Trafikanalys har ett återkommande uppdrag av regeringen i myndighetens regleringsbrev att redovisa en kvantitativ korttidsprognos för hur den svenska fordonsflottan förväntas utvecklas över tid. Bland annat vad gäller drivmedel, vikt och koldioxidutsläpp för både lätta och tunga vägfordon.

Prognoserna för åren 2018–2021 visar på en fortsatt ökad nyregistrering av personbilar, samt lätta och tunga lastbilar.

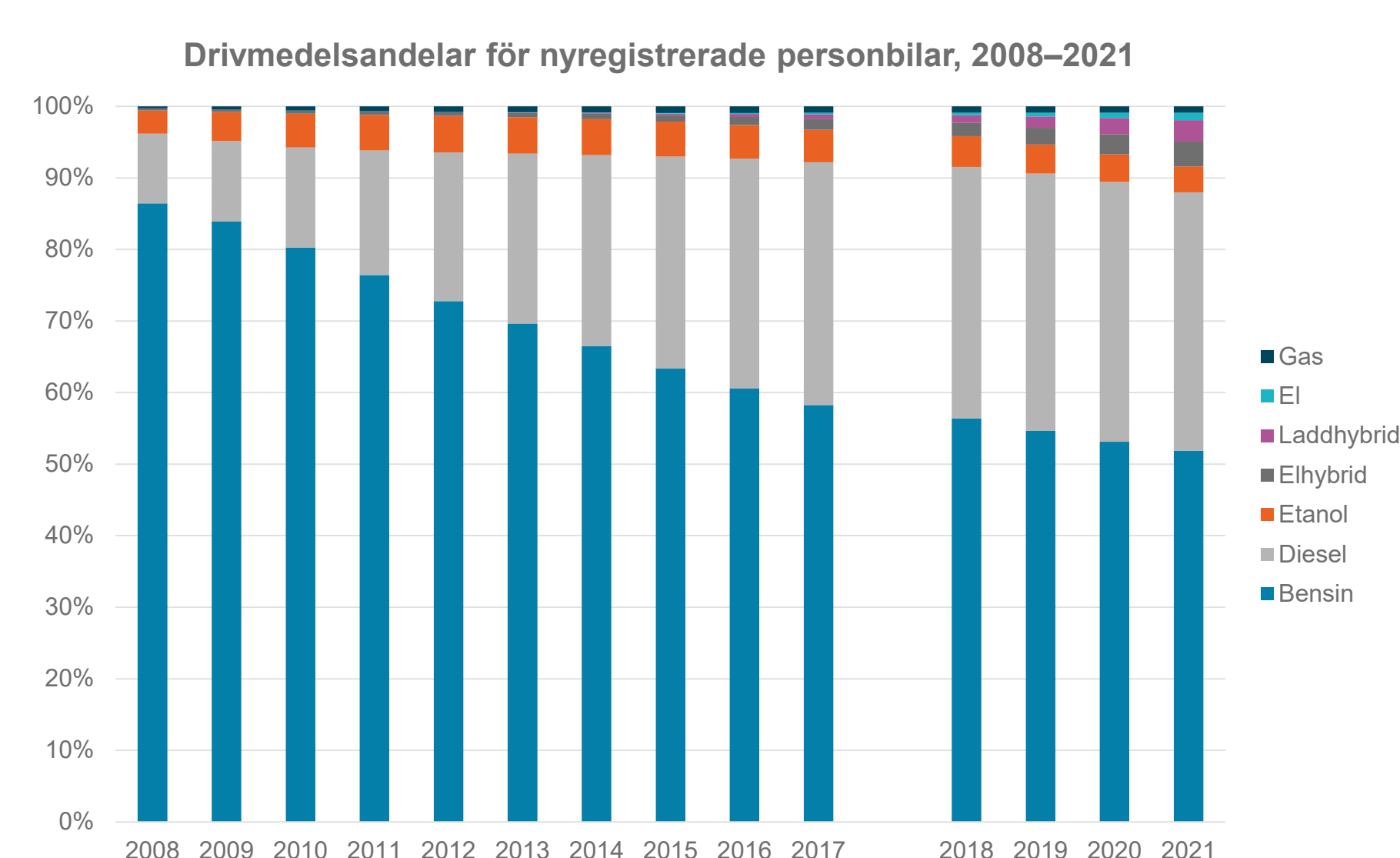
Korttidsprognoser för den svenska vägfordonsflottan – metoder och antaganden, PM 2018:4

## Resultat

Prognoserna för åren 2018–2021 visar att fordonsflottan kommer att öka på grund av en fortsatt ökad nyregistrering av personbilar, samt lätta och tunga lastbilar.



Drivmedel är den variabel som är svårast att prognostisera, då det på förhand är svårt att veta hur snabbt utvecklingen kommer att gå kommande år.

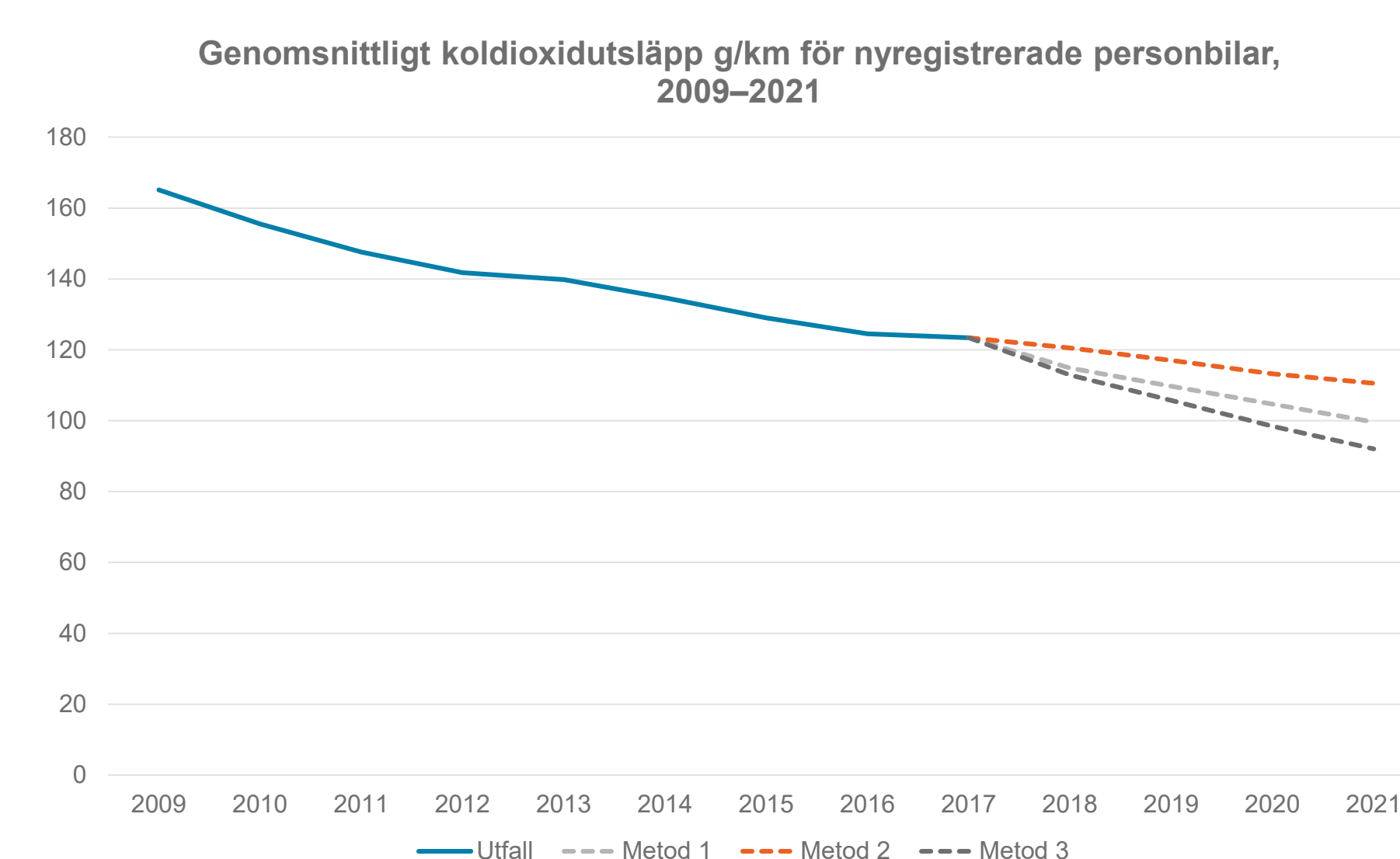


På personbilssidan fortsätter nyregistreringen av dieselpbilar att minska till följd av försämrat utbud av modeller och att drivmedlet har ifrågasatts den senaste tiden i samband med utsläppsskandalen och förslag på införande av miljözoner.

Nyregistreringen av laddbara fordon bedöms fortsätta att öka, både i absoluta tal såväl som i andelar av nyregistreringen, fram till 2021. Majoriteten av dessa bilar bedöms dock vara laddhybrider.

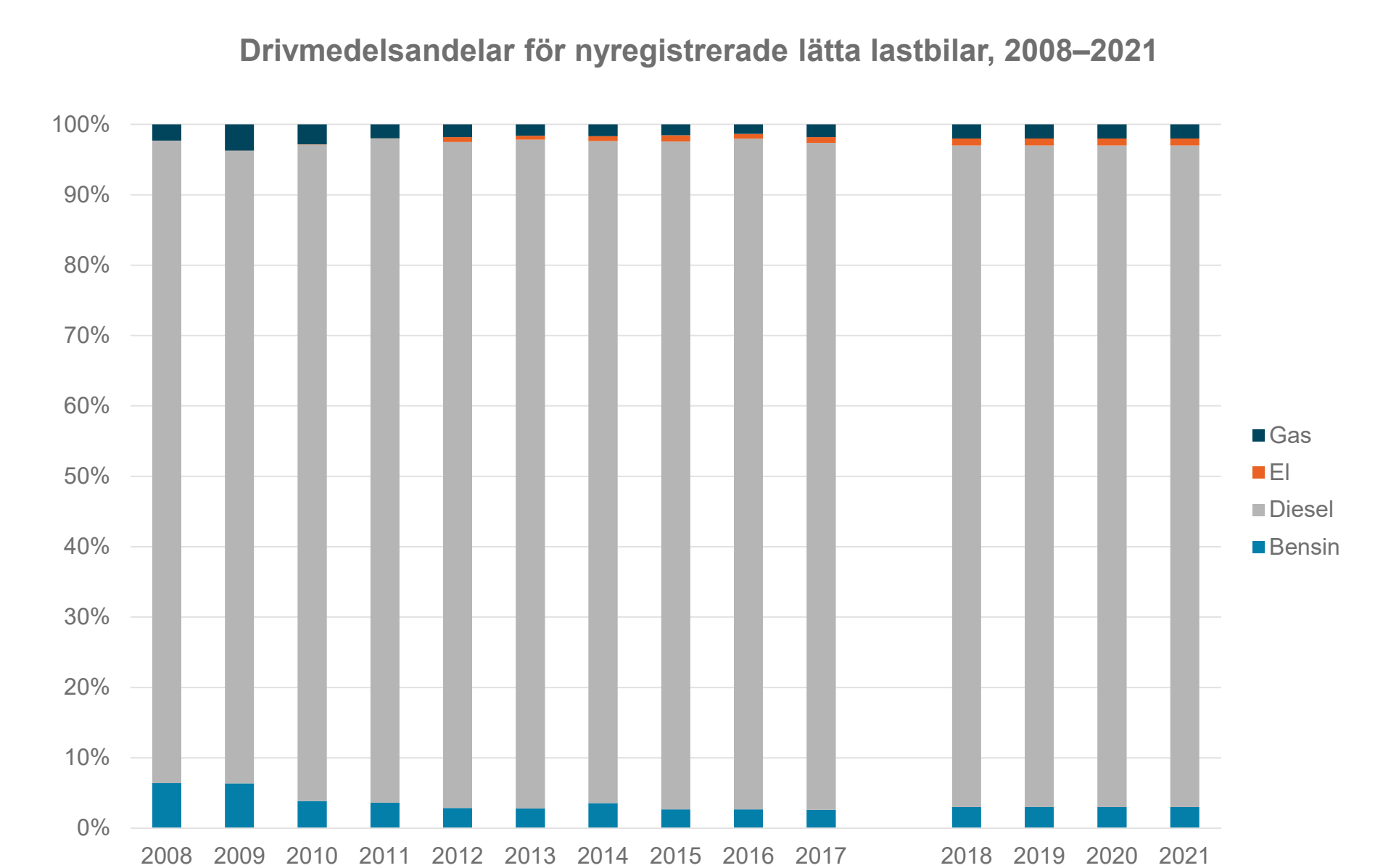
Prognosen för nyregistrerade personbilars koldioxidutsläpp baseras på drivmedelsfördelningen och eventuell teknikutveckling. Vi har valt att redovisa prognoser för tre metoder.

Trafikanalys bedömer att utvecklingen kommer att hamna runt det övre delen av metodspannet, vilket ges av metod 2 - antar att det inte sker någon teknikutveckling per drivmedel utan det genomsnittliga utsläppen minskar på grund av omfördelning av drivmedel i nyregistreringen.



För lätta och tunga lastbilar är utbudet av fordon som kan drivas med alternativa drivmedel begränsat och diesel är det nästan helt dominerande drivmedlet.

Bonus-malus-systemet påverkar även lätta lastbilar, men eftersom alternativen till diesel är så pass få, bedömer vi att det inte kommer att ge någon större inverkan på drivmedelsfördelningen för nyregistrerade lätta lastbilar på kort sikt.



## Antaganden om nyregistrering

Utifrån grundantagandet att efterfrågan på personbilar styrs av en växande befolkning och ekonomiska förutsättningar har vi valt att bygga prognoserna för antalet nyregistrerade personbilar på SCB:s befolkningsprognos, samt Konjunkturinstitutets (KI) prognoser för BNP och sysselsättningsgrad.

Prognosen för lätta lastbilar följer en liknande princip som den för personbilar, dock något förenklad då den bygger på det historiska sambandet mellan nyregistreringar och BNP-utvecklingen. Detta beror på att nyregistreringen av lätta lastbilar tycks påverkas mer av den allmänna konjunkturen, snarare än av befolkningsökning och privatekonomiska variabler.

Prognosen för nyregistrerade tunga lastbilar är en linjär framskrivning av den historiska utvecklingen.

Utveckling för enskilda variabler baseras i vissa fall på rena trendframskrivningar i andra fall baserat på historisk utveckling och en egen bedömning om framtiden, dvs. baserade på kvalitativa bedömningar.

## Trafikanalys

Anette Myhr  
Statistiker, UNS  
anette.myhr@trafa.se  
010-414 42 17

Akademigatan 2, 831 40 Östersund  
Torsgatan 30, 113 21 Stockholm  
Tel: 010-414 42 00  
www.trafa.se