

Skapat av

Dokumentdatum

Konfidentialitetsnivå

2 Intern

Lindblom, Helen PLkvm  
Selin, Markus PLkvm  
Ärendenummer

2025-03-04

TRV 2025/15942

## Vägtrafikens utsläpp 2024

### Syfte och innehåll

Denna promemoria syftar till att presentera preliminära siffror för vägtrafikens utsläpp av växthusgaser under 2024. Promemorian redovisar även utvecklingen av de underliggande faktorerna som påverkar utsläppen, såsom trafikarbete, utvecklingen av fordonsflottan och användning av biodrivmedel och el.

Promemorian inleds med en kort sammanfattning för att sedan mer detaljerat gå in på respektive underliggande förklaringsvariabel. Det görs även en kort utblick i form av scenarier över hur utsläppen kan komma att förändras fram till 2030 och 2045. I slutet av promemorian återfinns tabeller med detaljerade värden.

Promemorian bygger på preliminära data. Värden som kan komma att ändras och bör därför ses som en indikation på utvecklingen under 2024.

Naturvårdsverket publicerar preliminär statistik för växthusgasutsläpp i maj/juni 2025 som baseras på ett mer komplett statistikunderlag där Trafikverket enligt bestämmelserna inom klimatrapporteringsförordningen har ansvar att leverera underlag rörande vägtrafik och bantrafik. Definitiv statistik kommer först i december 2025.

### Sammanfattning

Promemorian redovisar bland annat följande resultat:

- Vägtrafikens utsläpp ökade med 18 procent 2024 jämfört med 2023
- Andelen laddbara personbilar i nyregistrering var 57% 2024 jämfört med 58% 2023
- Det nationella etappmålet till 2030 för inrikes transporter bedöms inte nås med beslutad politik
- Sveriges ESR-åtagande till 2030 bedöms vara inom räckhåll

Preliminära siffror visar att utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken i Sverige ökade med 18 procent 2024 jämfört med 2023.

Bakgrunden till de ökade utsläppen är främst att reduktionsplikten sänktes från 7,8 % till 6 % för bensin och från 30,5 % till 6 % för diesel vid årsskiftet

Skapat av

Dokumentdatum

Lindblom, Helen PLkvm  
Selin, Markus PLkvm

2023/2024. Andelen biodrivmedel och el inom vägtransportsektorn var ungefär 17 procent av vägtrafikens energianvändning under 2024, vilket var en minskning jämfört med 2023 då andelen var 31 procent.

Biodrivmedelsanvändningen halverades under 2024 från 19,2 TWh till 9,5 TWh medan elanvändningen ökade från 1,5 TWh till 1,9 TWh.

Energimyndigheten publicerar officiell statistik över transportsektorns energianvändning för år 2024 i december 2025.

Trafikarbetet med lätta fordon (personbilar och lätta lastbilar) ökade med preliminärt 1,8 procent under 2024 jämfört med 2023. Trafikarbetet med lätta fordon är dock inte uppe på nivåerna innan pandemin. Den tunga trafiken (tung lastbil och buss) minskade med 0,5 procent under 2024 jämfört med 2023.

De genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya personbilar minskade under året från 61 g/km 2023 till preliminärt 59 g/km 2024<sup>1</sup>. Minskningen beror främst på energieffektivare laddhybrider då andelen elbilar minskade något jämfört med 2023. Siffrorna ovan motsvarar certifieringsvärden för personbilar.

Totalt ökade utsläppen inom vägtrafiken från 12,8 miljoner ton CO<sub>2</sub>ekv 2023 till 15,1 miljoner ton CO<sub>2</sub>ekv 2024. I Figur 1 redovisas hur de olika underliggande faktorerna påverkade utsläppsutvecklingen 2024 jämfört med 2023. Jämfört med 2010 var utsläppen 24 procent lägre 2024, vilket kan relateras till målet om minst 70 procents utsläppsminskning till 2030.

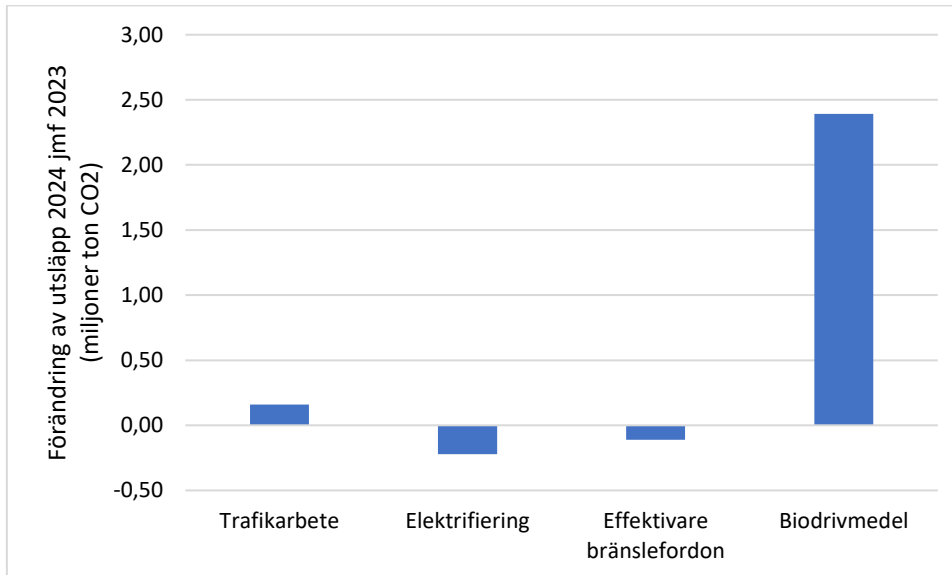
---

<sup>1</sup> Transportstyrelsens sammanställning

Skapat av

Dokumentdatum

Lindblom, Helen PLkvm  
 Selin, Markus PLkvm



Figur 1. Dekomponering av utsläppsutvecklingen mellan 2023 och 2024 där den relativa betydelsen av trafikarbete, elektrifiering, effektivare bränslefordon och biodrivmedel redovisas.

Hur utvecklingen av utsläppen kommer se ut fram till 2030 och 2045 beror på utvecklingen av en rad omvärldsfaktorer. Denna promemoria redovisar tre olika scenarier som visar på hur Sverige ligger till i förhållande till åtagandet inom ansvarsfördelningsförordningen (ESR) och de nationella klimatmålen. I scenarierna varierar elektrifieringstakten och trafikarbetsutvecklingen.

Trafikverket bedömer att målet om minst 70 procents minskning av transportsektorns utsläpp till 2030 inte nås med de inblandningsnivåer i drivmedel enligt föreslagna reduktionsplikter. Vi bedömer också att det finns ett visst gap till att nå Sveriges åtagande inom ESR i perioden fram till och med 2030 men att det är inom räckhåll om Sverige använder sin möjlighet att använda utsläppsutrymme från ETS<sub>1</sub> för att nå åtagandet i ESR.

Skapat av

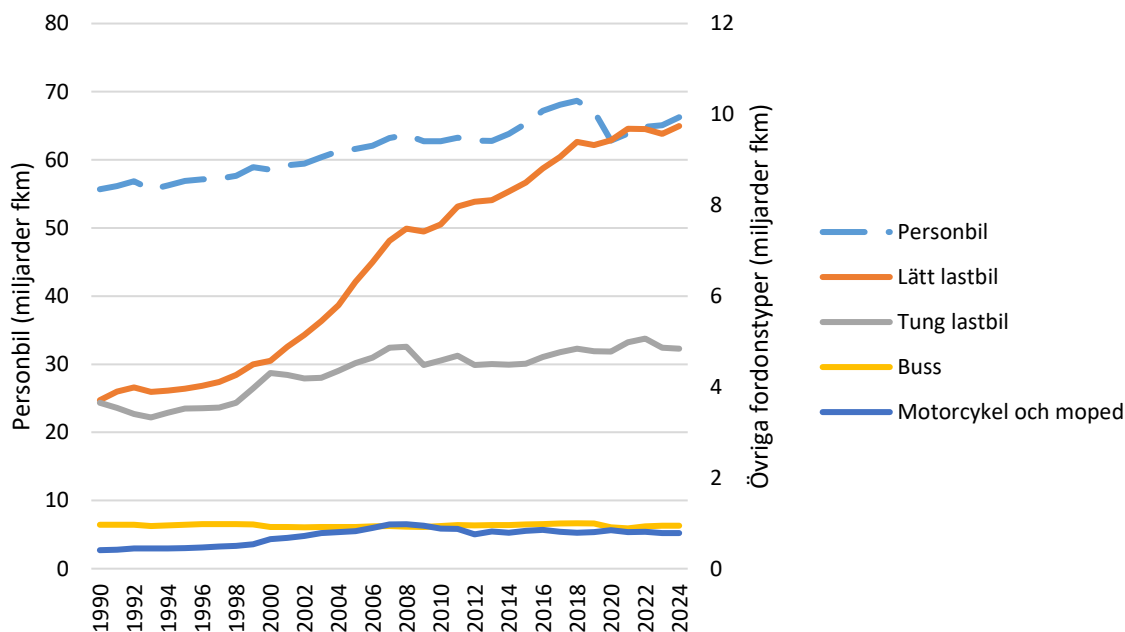
Dokumentdatum

Lindblom, Helen PLkvm  
Selin, Markus PLkvm

## Ökad trafik med lätta fordon

Under året ökade trafikarbetet med lätta fordon<sup>2</sup> med 1,8 procent jämfört med 2023. Trafikarbetet med tunga fordon<sup>3</sup> minskade dock med 0,5 procent<sup>4</sup>.

Jämfört med 2010 har den lätta fordonstrafiken ökat med drygt 8 procent och den tunga fordonstrafiken ökat med knappt 5 procent. Trafikanalys redovisar officiell statistik för trafikarbetet på svenska vägar för 2024 under april 2025.



Figur 2. Trafiken på svenska vägnätet 1990–2024. Observera att figuren redovisar personbilarnas trafikarbete till vänster och övriga till höger.

## Elektrifieringen av personbilar saktade in 2024

Koldioxidutsläppen från nya personbilar minskade under 2024 till preliminärt 59 g/km från 61 g/km under 2023<sup>5</sup>. Den huvudsakliga anledningen till minskningen är effektivare laddhybrider. Andel elbilar i nybilsförsäljningen sjönk från 38 procent under 2023 till 32 procent under 2024. Laddbara bilar, det vill säga elbilar tillsammans med laddhybrider, stod tillsammans för 57 procent av nyregistrerade personbilar att jämföra med 58

<sup>2</sup> Lätta fordon omfattar personbilar, lätta lastbilar och motorcyklar samt mopeder

<sup>3</sup> Tunga fordon omfattar tunga lastbilar och bussar

<sup>4</sup> Enligt Trafikverkets trafikbarometer var förändringen under 2024 på det statliga vägnätet av den totala trafiken +1,6 +/-1,1 %, lätta fordonstrafiken +1,8 +/-0,6 % och tunga fordonstrafiken -0,5 +/-1,2 %. Tidigare jämförelser visar att trafiken på hela vägnätet följer relativt väl förändringen på statliga vägnätet.

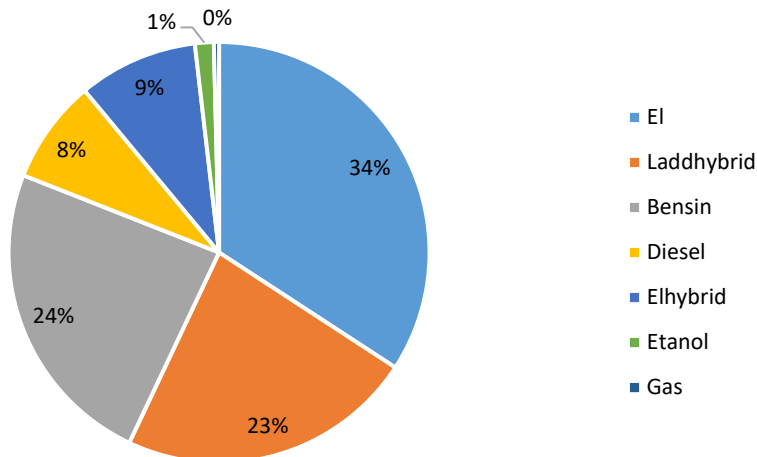
<sup>5</sup> Transportstyrelsen

Skapat av

Dokumentdatum

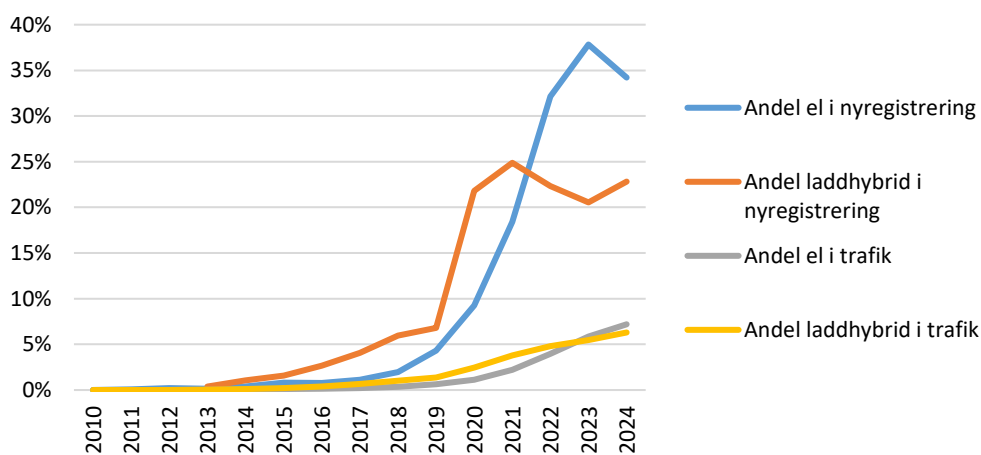
 Lindblom, Helen PLkvm  
 Selin, Markus PLkvm

procent under 2023. I figur nedan redovisas hur nyregistreringen fördelade sig under 2024.



Figur 3. Nyregistrering av personbilar 2024 fördelat på drivmedel. Källa: Trafikanalys.

EU beslutade under 2022 om skarpare krav på lätta fordon som innebär att utsläppen från personbilar och lätta lastbilar behöver minska med 15 procent från 2025, 55 procent till 2030 (lätta lastbilar 50 procent) jämfört med 2021 och att det från 2035 och framåt i praktiken endast kan säljas lätta fordon med el- eller bränslecellsdrift<sup>6</sup>.

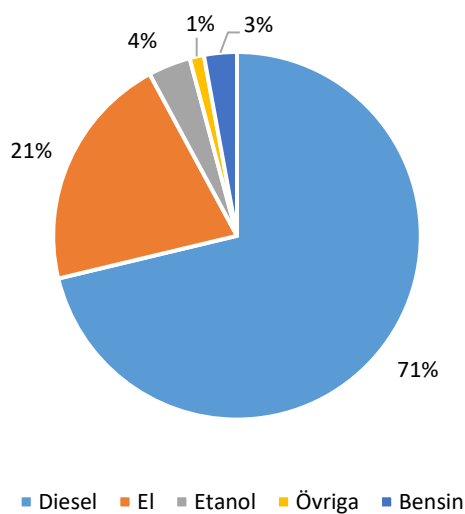


Figur 4 Andel laddbara personbilar (ren eldrift respektive laddhybrider) i nyregistrering respektive i trafik. Källa: Trafikanalys

<sup>6</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32023R0851>

## Ökad elektrifiering för både lätta och tunga lastbilar

Under 2024 var 71 procent av de nyregistrerade lätta lastbilarna dieseldrivna och 21 procent var eldrivna, för de eldrivna lätta lastbilarna är det en ökning om 2 procentenheter jämfört med 2023. Under 2024 var de genomsnittliga utsläppen från nya lätta lastbilar 150 gCO<sub>2</sub>/km enligt certifieringsvärden som Transportstyrelsen rapporterar till EU.



Figur 5. Nyregistrering lätta lastbilar fördelat på drivmedel, 2024. Källa: Trafikanalys.

Rådet och Europaparlamentet beslutade i maj 2024 om reviderade CO<sub>2</sub>-krav för tunga fordon<sup>7</sup>. Målsättningarna innebär att CO<sub>2</sub>-reduktionen från nya fordon ska vara 45 % 2030, 65 % 2035 och 90 % 2040 jämfört med ett genomsnitt av utsläppen 2019–2020. För stadsbussar ställs ett särskilt mål om 100 % nollutsläppsfordon i nyförsäljningen från och med 2035.

Under 2024 var 84 procent av de nyregistrerade tunga lastbilarna diesellastbilar, gas 9 procent och el 7 procent<sup>8</sup>. För bussar var 70 procent diesel, 28 procent el och 2 procent gasbussar.

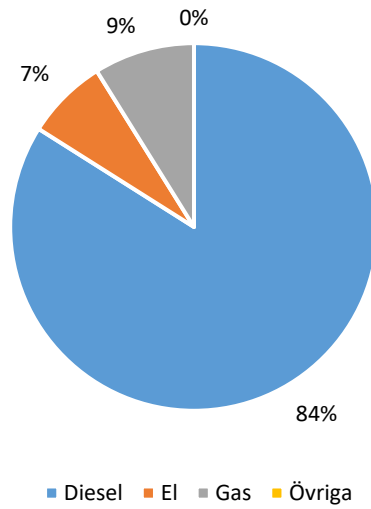
<sup>7</sup> <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>

<sup>8</sup> I juni 2024 beslutades om undantag för att kunna köra tunga lastbilar med en totalvikt om max 4,25 som drivs på alternativa bränslen (el- eller gasdrift) ton på endast B-körkort.

Skapat av

Dokumentdatum

Lindblom, Helen PLkvm  
Selin, Markus PLkvm



Figur 6. Nyregistrerade tunga lastbilar fördelade på drivmedel, 2024. Källa: Trafikanalys.

Skapat av

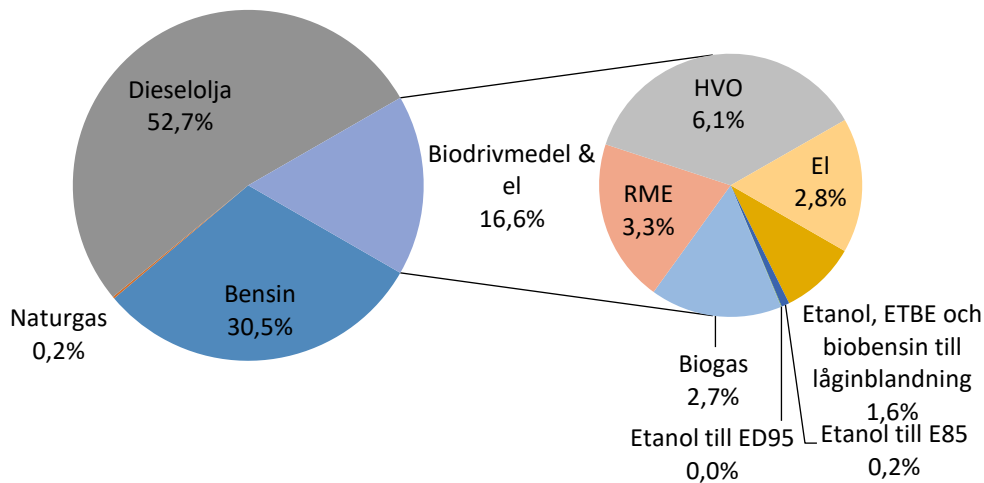
Dokumentdatum

 Lindblom, Helen PLkvm  
 Selin, Markus PLkvm

## Mängden biodrivmedel halverades under 2024

Andelen biodrivmedel och el inom vägtrafiken minskade under 2024 till 17 procent jämfört med 31 procent 2023. Totalt användes 9,5 TWh biodrivmedel och 1,9 TWh el att jämföra med 19,2 TWh biodrivmedel och 1,5 TWh el under 2023. Anledningen till minskningen av biodrivmedelsanvändningen är den sänkning av reduktionsplikten som genomfördes 1 januari 2024. Regeringen har dock aviserat en ökning av reduktionsplikten från 6 procent för både bensin och diesel till 10 procent från 1 juli 2025 enligt lagrådsremiss.

Huvuddelen av biodrivmedlen som används i Sverige är hydrerade vegetabiliska oljor (HVO) inblandat i vanlig diesel. De kan till skillnad från rapsmetylester (RME) blandas i diesel i höga andelar samtidigt som specifikationen för diesel fortfarande uppfylls.



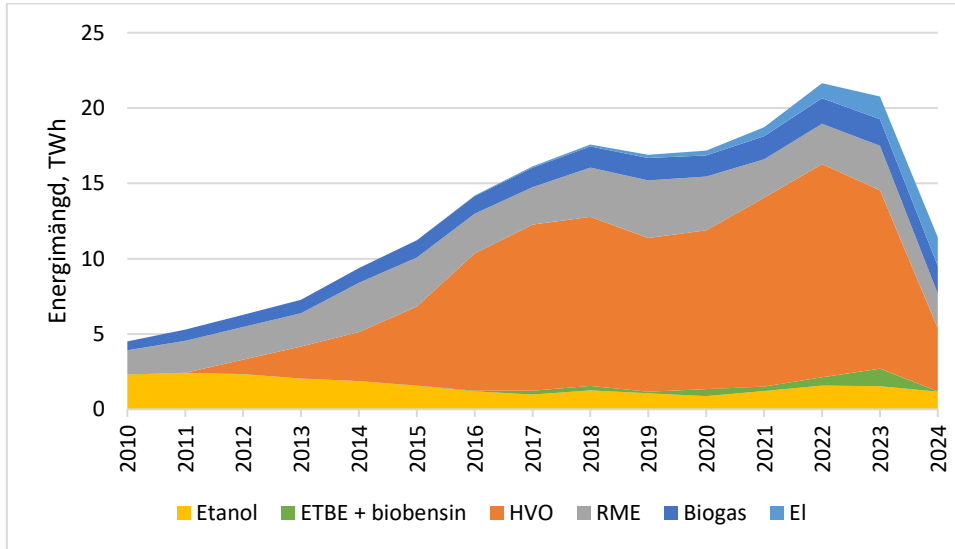
Figur 7 Fördelningen av energianvändningen på olika drivmedel inom vägtransportsektorn år 2024.



Skapat av

Dokumentdatum

Lindblom, Helen PLkvm  
Selin, Markus PLkvm



Figur 8. Biodrivmedel och elanvändning inom vägtransporter 2010–2024, TWh

Lindblom, Helen PLkvm  
Selin, Markus PLkvm

## Det nationella etappmålet bedöms inte nås med beslutade styrmedel

Hittills har denna promemoria fokuserat på utvecklingen under 2024. Här följer en kort utblick mot 2030 och 2045. Scenarierna som redovisas nedan grundas i förutsättningar om utveckling av elektrifiering som tagits fram gemensamt av Trafikverket, Energimyndigheten och Naturvårdsverket under hösten 2024/vintern 2025 och som kommer redovisas av Naturvårdsverket under våren 2025 inom ramen för klimatredovisningen.

Riksdagen beslutade i juni 2017 en klimatlag med mål om att utsläppen från inrikes transporter (exklusive inrikes flyg) ska minska med minst 70 procent till 2030 jämfört med 2010 och att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären år 2045. Målet om nettonollutsläpp 2045 tolkas i många sammanhang som att transportsektorn bör nå i princip nollutsläpp detta år för att ge utrymme till andra sektorer som kan ha svårare att ställa om.<sup>9</sup>

Utsläppen år 2024 var preliminärt 24 procent lägre än 2010, vilket innebär att det kvarstår ett betydande avstånd till 2030 för att klara 70-procentsmålet. Regeringen gav i januari 2025 Miljömålsberedningen i uppdrag att utreda de svenska etappmålen och lämna förslag på hur etappmålen kan utformas för att bättre överensstämmer med Sveriges åtaganden inom EU. Sverige har idag ett åtagande inom ansvarsfördelningsförordningen<sup>10</sup> vilket innebär att utsläppen från den icke-handlande sektorn, den s.k. ESR-sektorn, behöver minska med 50 % till 2030 jämfört med 2005 års nivå.

Vägtrafiken står för över 90 procent av utsläppen från inrikes transporter och minskningen inom vägtrafiken är därför avgörande för att nå målen 2030 och 2045. Vidare står vägtrafiken för cirka 50 % av utsläppen inom ESR.

Utsläppsminskningar kan ske genom:

- minskad trafik med förbränningsmotordrivna fordon
- ökad andel biodrivmedel
- energieffektivisering inklusive ökad andel nollutsläppsfordon (el, vätgas)

För att nå klimatmålen kan dessa tre åtgärdsområden kombineras på olika sätt. Bidraget från olika åtgärdsområden beror på olika

---

<sup>9</sup> Exempelvis i Prop. 2019/20:65 n samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan

<sup>10</sup> [Sveriges del av EU:s klimatmål \(naturvardsverket.se\)](https://naturvardsverket.se)

Skapat av

Dokumentdatum

Lindblom, Helen PLkvm  
Selin, Markus PLkvm

omvärldsförutsättningar, exempelvis teknikutveckling, kostnadsutveckling och politisk inriktning genom styrmedel.

I denna promemoria redovisas tre scenarier för att illustrera hur utsläppen kan komma att utvecklas till 2045 beroende på utvecklingen av elektrifiering och trafikarbete. Reduktionsplikten hålls i scenarierna konstant enligt beslutad nivå om 10 procent för både bensin och diesel. Scenarierna omfattar endast utsläpp från vägtrafiken och omfattar således inte utsläppen från bantrafik och inrikes sjöfart samt arbetsmaskiner.

Följande scenarier redovisas i denna promemoria (förutsättningarna redovisas mer utförligt i Bilaga 3):

- Referensscenario – 100 % nollutsläpp i nyregistrering inom segment lätta fordon 2035 och 100% nollutsläpp i nyregistrering inom tunga fordon från 2040
- Scenario låg elektrifiering – 100 % nollutsläpp i nyregistrering inom segment lätta fordon 2035 men en något långsammare väg dit, tunga fordon når ej nollutsläpp och andelen nollutsläpp i nyregistrering är knappt 90% från 2040 och framåt
- Scenario med nolltrafiktillväxt – nolltrafiktillväxt från 2024 års trafikarbete i alla fordonssegment, samma fordonsflotta som i Referensscenario

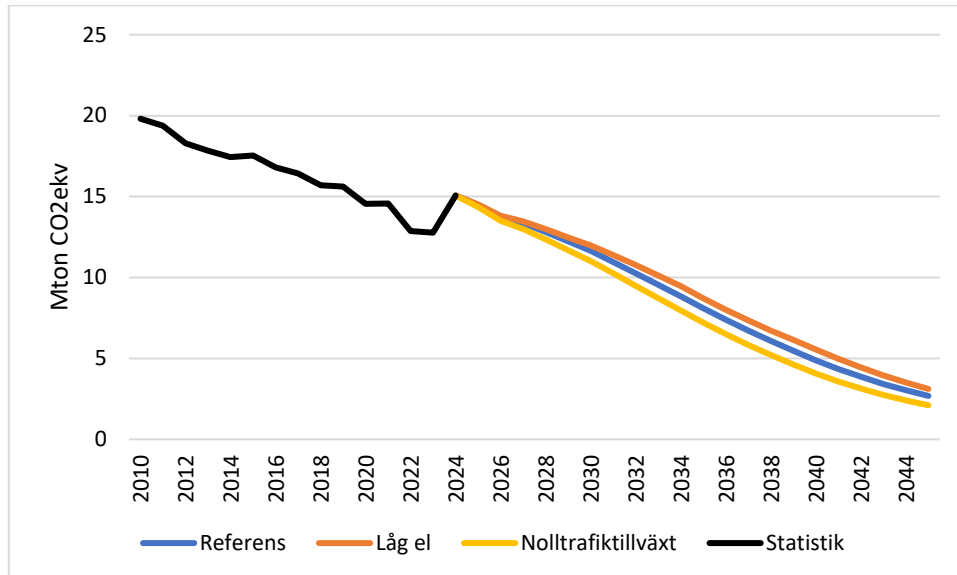
Nedan redovisas hur nära måluppfyllnad de olika scenarioalternativen kommer givet en reduktionsplikt om 10 % för bensin och diesel under hela scenarioperioden<sup>11</sup>. I samtliga tre scenarier så återstår en viss mängd CO<sub>2</sub>-utsläpp 2045 då det i scenarier finns kvar förbränningsmotordrivna fordon som körs på bensin eller diesel med fossila komponenter. Alla scenarier förutsätter att befintliga styrmedel ligger kvar under scenarioperioden.

---

<sup>11</sup> Vissa mängder rena- och höginblandade biodrivmedel antas också säljas vilket innebär att den totala andelen biodrivmedel är 14 procent för diesel och 8 procent för bensin.

Skapat av

Dokumentdatum

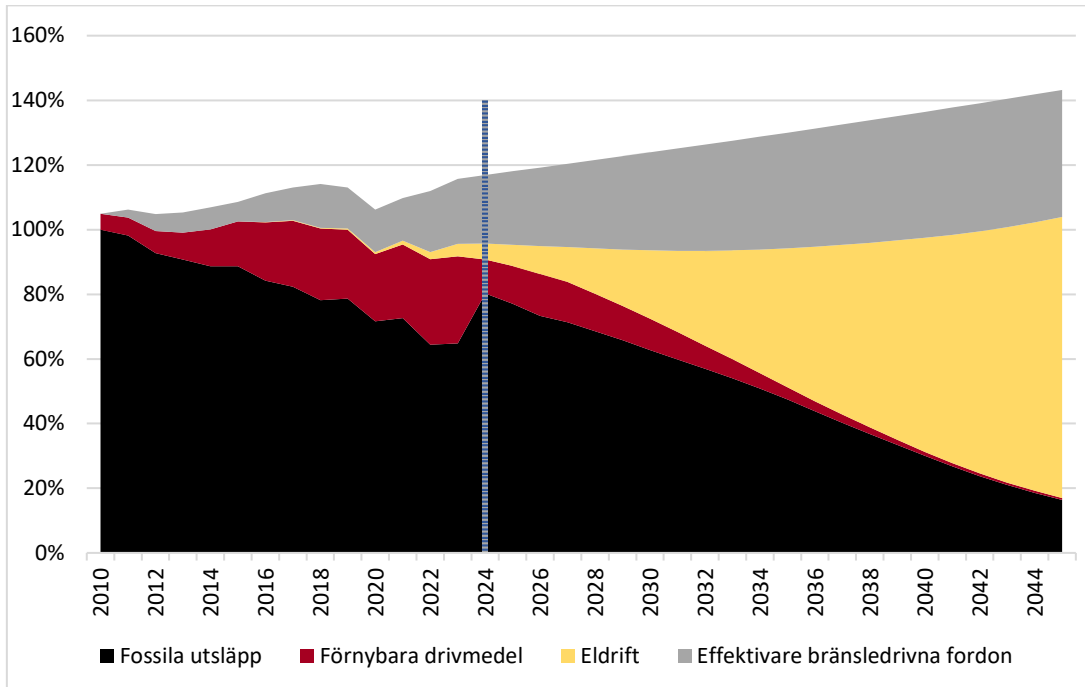
 Lindblom, Helen PLkvm  
 Selin, Markus PLkvm


Figur 9. Vägtrafikens utsläpp utifrån ett antagande om konstant reduktionsplikt för bensin och diesel om 10 %, statistik från 2010-2024.

Referensscenariot beskrivs nedan i Figur 10 med hur de fossila utsläppen har utvecklats sedan 2010 till idag (2024) och hur utveckling mot 2045 ser ut givet en trafikarbetsutveckling enligt Basprognos 2024. Figuren redovisar de fossila utsläpp som kvarstår 2045 och de utsläpp som skulle skett utan bidrag från elektrifiering, effektivisering av bränsle drivna fordon och biodrivmedel. För att klara nettonoll 2045 behöver de kvarstående fossila drivmedlen ersättas av biodrivmedel.

Skapat av

Dokumentdatum

 Lindblom, Helen PLkvm  
 Selin, Markus PLkvm


Figur 10. Utsläpp 2010-2045 enligt Referensscenariot. Åren fram till och med blåa strecket redovisar statistik och från 2025 visas scenarioberäkningar.

## Sveriges ESR-åtagande bedöms vara inom räckhåll

I figur nedan redovisas utsläppen i referensscenariot för vägtrafiken enligt ovan i kombination med utveckling inom övriga sektorer som ingår i ESR baserat på Naturvårdsverkets klimatredovisning 2024<sup>12</sup>. Utöver vägtrafiken omfattar ESR övriga transportsektorn (exkl. flyg), arbetsmaskiner, egen uppvärmning av bostäder och lokaler samt jordbruket. Det totala svenska utsläppsutrymmet under 2021-2030 motsvarar 265 Mton CO<sub>2</sub>ekv.

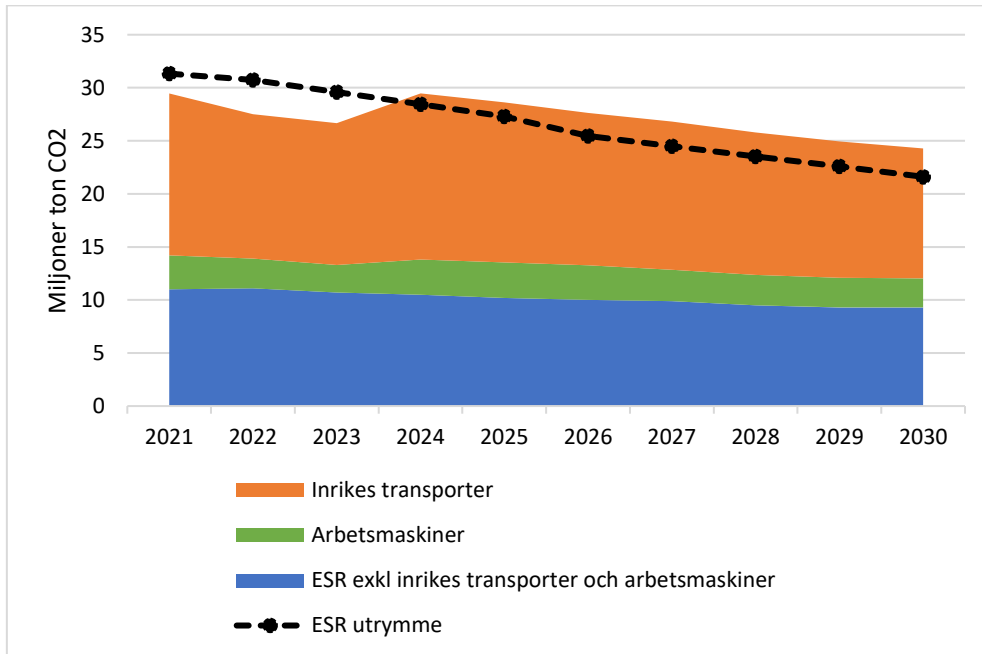
Med dessa förutsättningar är gapet jämfört med målbanan i ESR ca 6 miljoner ton CO<sub>2</sub> (ackumulerat) under perioden 2021-2030 (om Sverige väljer att fullt ut använda överskottet från 2021-2023). Sverige har därutöver möjlighet att använda utsläppsutrymme från ETS<sub>1</sub> för att nå åtagandet i ESR, på drygt 5 miljoner ton sammanlagt, vilket skulle innebära att det kvarstående gapet uppgår till omkring 1 miljoner ton.

<sup>12</sup> Naturvårdsverket, 2024, Naturvårdsverkets underlag till regeringens klimatredovisning 2024

Skapat av

Dokumentdatum

Lindblom, Helen PLkvm  
 Selin, Markus PLkvm



Figur 11. Referensprognos för Sveriges utsläpp inom ESR-sektorn, 2021–2030. För måluppfyllnad ska de ackumulerade utsläppen över tidsperioden 2021–2030 inte överstiga den streckade linjen enligt målbanan för ESR.

Gapet till ESR-åtagandet är beroende av alla underliggande faktorer som påverkar utsläppsutvecklingen, i samtliga sektorer som ingår i ESR. Gapet kan bli både större och mindre beroende på den faktiska utvecklingen. Det bör också poängteras att nivån 2024 är osäker i och med att statistiken är preliminär, vilket innebär att slutsatserna ska hanteras med viss försiktighet. Beräkningen tar inte heller hänsyn till att det kan komma att behövas ytterligare utsläppsminskningar inom ESR för att kompensera för eventuella utmaningar för Sverige att klara åtaganden inom LULUCF (som reglerar utsläpp och upptag från markanvändning).

Med en lägre elektrifieringstakt enligt scenario "Låg elektrifiering" ovan uppgår gapet till omkring 7 miljoner ton. I scenario "Nolltrafiktillväxt" uppgår gapet till ungefär 3 miljoner ton. Med siffrorna enligt referensscenariot skulle reduktionsplikten behöva uppgå till någon procentenhet mer än de 10 % som är beslutade, dvs. en relativt liten ökning av reduktionsplikten. Igen är det dock viktigt att ha med sig att siffrorna för 2024 är preliminära vilket ger en osäkerhet i bedömningen och att det också finns många osäkerheter i utvecklingen framöver i samtliga sektorer inom ESR. För mer läsning om ESR och olika vägval hänvisas till Trafikanalys PM 2025:4.

Skapat av

Dokumentdatum

Lindblom, Helen PLkvm  
Selin, Markus PLkvm

## BILAGA 1: Kompletterande tabeller

Tabell 1 Utsläpp av växthusgaser från vägtransportsektorn i Sverige, miljoner ton. Statistik från Naturvårdsverket till och med 2023, 2024 preliminär statistik

År	Personbil	Lätt lastbil	Buss	Tung lastbil	Motorcykel och moped	A-traktor	Totalt
1990	12,87	1,04	0,80	3,31	0,04	0,01	18,07
1991	13,04	1,10	0,76	3,04	0,04	0,01	17,99
1992	13,36	1,16	0,89	3,41	0,05	0,01	18,88
1993	12,70	1,10	0,88	3,41	0,05	0,01	18,15
1994	12,89	1,13	0,94	3,73	0,05	0,01	18,75
1995	13,10	1,13	0,90	3,63	0,05	0,00	18,81
1996	13,00	1,13	0,87	3,52	0,05	0,00	18,57
1997	12,84	1,14	0,90	3,67	0,06	0,00	18,61
1998	12,66	1,16	0,92	3,89	0,06	0,00	18,69
1999	12,85	1,17	0,87	4,02	0,06	0,00	18,97
2000	12,82	1,12	0,77	4,08	0,08	0,00	18,87
2001	12,89	1,22	0,77	4,07	0,08	0,00	19,03
2002	13,13	1,31	0,80	4,18	0,09	0,00	19,51
2003	13,10	1,37	0,82	4,31	0,10	0,00	19,70
2004	12,99	1,45	0,84	4,59	0,10	0,00	19,97
2005	12,97	1,45	0,87	4,85	0,10	0,00	20,24
2006	12,79	1,52	0,86	4,93	0,10	0,00	20,20
2007	12,86	1,59	0,84	5,10	0,11	0,00	20,50
2008	12,52	1,60	0,81	5,02	0,11	0,00	20,06
2009	12,51	1,59	0,79	4,66	0,11	0,01	19,67
2010	12,24	1,68	0,79	4,99	0,10	0,01	19,81
2011	11,93	1,75	0,73	4,85	0,10	0,01	19,37
2012	11,44	1,71	0,64	4,40	0,08	0,01	18,28
2013	11,32	1,67	0,55	4,19	0,09	0,01	17,83
2014	11,23	1,63	0,51	3,97	0,09	0,01	17,44
2015	11,46	1,66	0,46	3,85	0,10	0,01	17,54
2016	11,25	1,57	0,36	3,52	0,10	0,01	16,81
2017	11,11	1,58	0,31	3,34	0,09	0,01	16,44
2018	10,60	1,54	0,29	3,17	0,09	0,01	15,70
2019	10,50	1,57	0,26	3,18	0,09	0,01	15,61
2020	9,56	1,56	0,22	3,10	0,10	0,02	14,56
2021	9,45	1,58	0,20	3,22	0,09	0,03	14,57
2022	8,45	1,36	0,17	2,78	0,08	0,03	12,87
2023	8,27	1,40	0,19	2,80	0,08	0,03	12,77
2024	9,49	1,77	0,20	3,48	0,09	0,04	15,06

Skapat av

Dokumentdatum

Lindblom, Helen PLkvm  
Selin, Markus PLkvm

Tabell 2 Trafikarbete på svenska vägnätet miljarder fordonskilometer. Källa: Trafikanalys 1990–2023, Trafikverket 2024

År	Personbil	Lätt lastbil	Tung lastbil	Buss	Motorcykel och moped	Totalt
1990	55,70	3,71	3,65	0,96	0,41	64,43
1991	56,16	3,90	3,54	0,97	0,42	64,99
1992	56,85	3,99	3,40	0,97	0,44	65,65
1993	55,64	3,89	3,33	0,94	0,45	64,25
1994	56,27	3,92	3,43	0,95	0,45	65,01
1995	56,90	3,96	3,52	0,97	0,46	65,81
1996	57,13	4,02	3,53	0,98	0,47	66,14
1997	57,21	4,11	3,54	0,98	0,49	66,34
1998	57,67	4,27	3,65	0,98	0,50	67,06
1999	58,93	4,50	3,97	0,98	0,54	68,90
2000	58,55	4,57	4,31	0,92	0,65	69,01
2001	59,22	4,88	4,26	0,92	0,68	69,95
2002	59,44	5,15	4,19	0,91	0,72	70,41
2003	60,37	5,45	4,20	0,92	0,79	71,73
2004	61,25	5,80	4,35	0,92	0,81	73,13
2005	61,58	6,32	4,53	0,92	0,83	74,17
2006	62,07	6,74	4,65	0,93	0,90	75,30
2007	63,20	7,22	4,87	0,94	0,97	77,20
2008	63,68	7,48	4,89	0,92	0,98	77,95
2009	62,72	7,42	4,48	0,92	0,94	76,49
2010	62,71	7,58	4,58	0,94	0,88	76,69
2011	63,23	7,97	4,69	0,96	0,87	77,72
2012	62,81	8,08	4,48	0,95	0,76	77,08
2013	62,78	8,11	4,50	0,96	0,82	77,17
2014	63,81	8,30	4,49	0,96	0,79	78,36
2015	65,31	8,50	4,51	0,97	0,83	80,13
2016	67,18	8,81	4,66	0,98	0,85	82,48
2017	68,08	9,07	4,76	0,99	0,81	83,72
2018	68,66	9,40	4,85	1,00	0,79	84,70
2019	67,14	9,33	4,79	1,00	0,80	83,06
2020	62,82	9,43	4,78	0,91	0,85	78,79
2021	63,85	9,69	4,98	0,89	0,80	80,21
2022	64,85	9,68	5,06	0,93	0,81	81,33
2023	65,06	9,57	4,87	0,95	0,79	81,23
2024	66,23	9,74	4,84	0,94	0,79	82,54



Skapat av

Dokumentdatum

Konfidentialitetsnivå

Lindblom, Helen PLkvm  
 Selin, Markus PLkvm  
 Ärendenummer

2025-03-04

2 Intern

TRV 2025/15942

Tabell 3. Genomsnittliga koldioxidutsläpp för nya personbilar enligt WLTP-körcykeln<sup>13</sup> i Sverige.

	Andel laddbara (%)	Bensin (g/km)	Diesel (g/km)	Laddhybrid bensin (g/km)	Laddhybrid diesel (g/km)	Bifuel (g/km)	FFV (g/km)	El (g/km)	Medel CO2 räknat på fossila bränslen (g/km)
2020	31,1	147	165	41	36	116	190	0	112
2021	43,3	140	160	38	35	109	127	0	88
2022	54,5	137	162	30	35	109	125	0	67
2023	58,2	136	164	28	23	110	128	0	61
2024*	57,0	135	168	24	15	111	128	0	59

\*preliminär siffra

<sup>13</sup> Under 2018 infördes en ny körcykel och testmetod, WLTP, som bättre representerar verklig körning jämfört med den gamla NEDC-körcykeln. Fram till och med 2021 skedde redovisning parallellt mellan gamla och nya körcykeln. Från och med 2022 sker redovisning enbart enligt WLTP körcykeln. Även om WLTP bättre tar hänsyn till bränsleförbrukning i verklig körning, finns det fortfarande parametrar som inte tas hänsyn till.

Skapat av

Dokumentdatum

Lindblom, Helen PLkvm  
Selin, Markus PLkvm

Tabell 4. Genomsnittlig bränsleförbrukning för nya personbilar enligt WLTP-körcykeln i Sverige. Uppgifterna bygger på sammanställningar av Trafikverket. Värdena för FFV (etanolbilar) och Bifuel (gasbilar) avser bensindrift.

	Bensin (l/100 km)	Diesel (l/100 km)	Laddhybrid bensin (l/100 km)	Laddhybrid diesel (l/100 km)	Bifuel (l/100 km)	FFV (l/100 km)	El (kWh/100 km)	Genomsnittlig bränsleförbrukning (l/100 km)
2020	6,4	6,5	1,8	1,4	6,6	9,5	18	5,0
2021	6,1	6,3	1,7	1,4	6,2	8,4	18	4,1
2022	6,1	6,3	1,4	1,4	6,1	7,2	18	3,6
2023	6,0	6,4	1,2	1,0	6,1	7,2	17	3,4
2024*	6,0	6,4	1,2	1,0	6,1	7,2	17	3,4

\*preliminär siffra

Skapat av

Dokumentdatum

Konfidentialitetsnivå

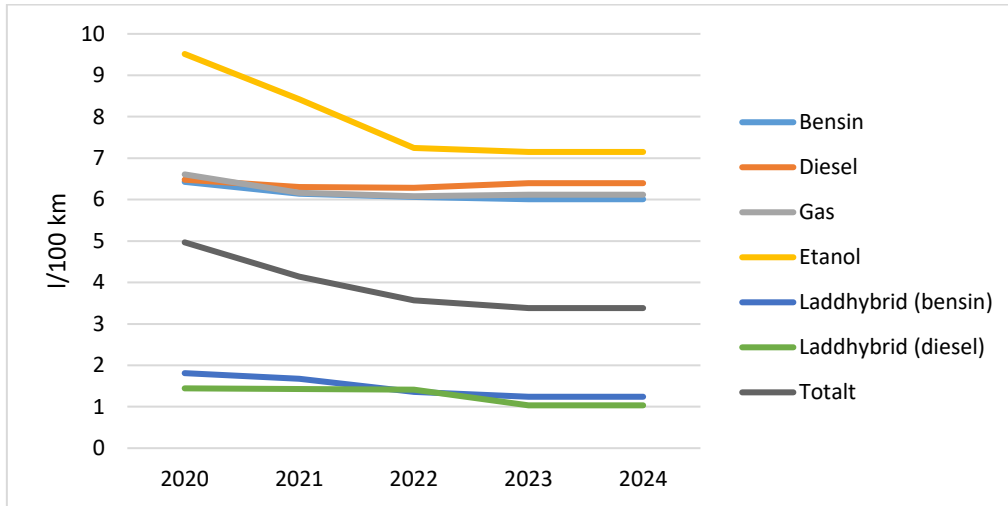
2 Intern

 Lindblom, Helen PLkvm  
 Selin, Markus PLkvm  
 Ärendenummer

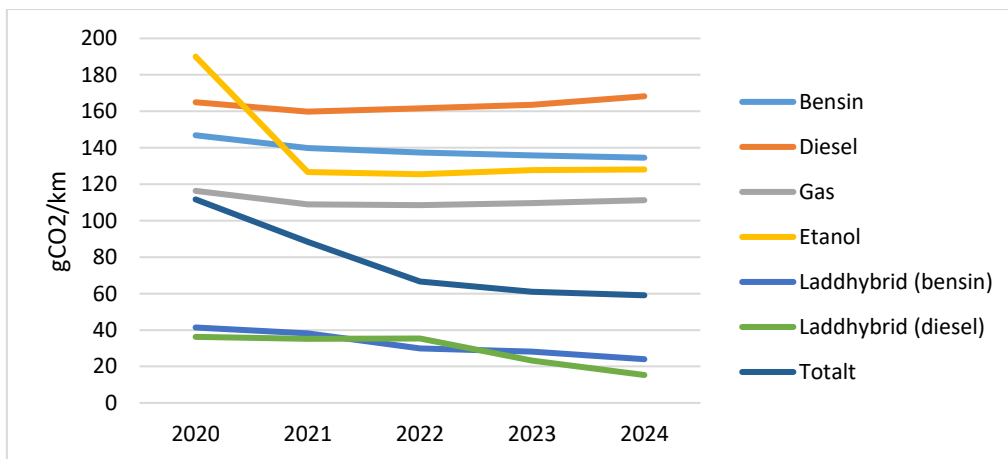
2025-03-04

TRV 2025/15942

## BILAGA 2: Kompletterande figurer



Figur 12 Genomsnittlig bränsleförbrukning för nya personbilar enligt WLTP. För elhybrid (bensin), FFV (etanol) och Bifuel (gas) avses förbrukning vid bensindrift.

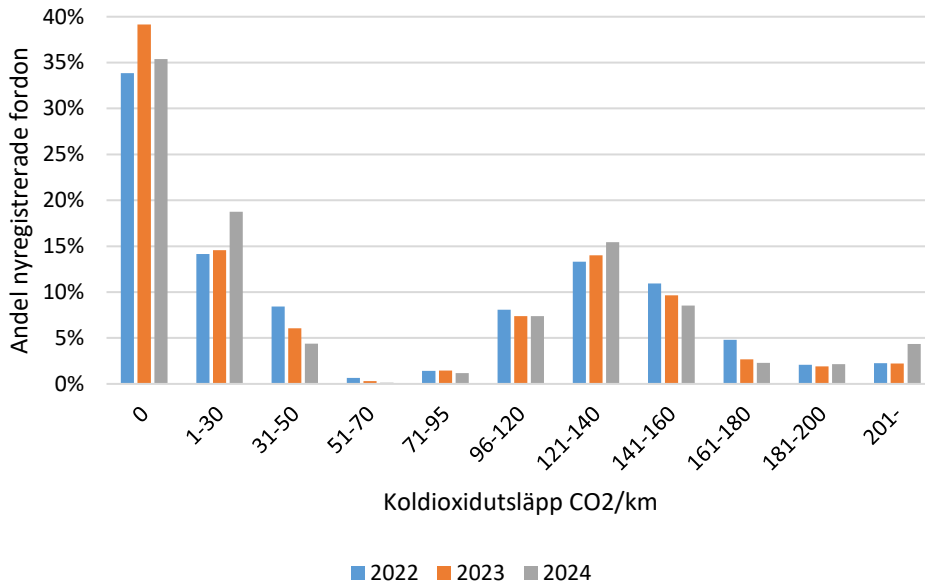


Figur 13. Genomsnittliga koldioxidutsläpp för nya personbilar enligt WLTP. För etanol och gas avses utsläpp vid etanoldrift respektive metandrift. Ingen hänsyn tas till användning av biodrivmedel.

Skapat av

Dokumentdatum

Lindblom, Helen PLkvm  
 Selin, Markus PLkvm



Figur 14 Fördelning av koldioxidutsläpp för 2022–2024 enligt WLTP-cykeln.

## BILAGA 3: Övergripande princip för scenarierna

Förutsättningarna i referensscenariot gällande fordonsflottans sammansättning och utveckling utgår i stora drag från samma förutsättningar som tagits fram gemensamt av Trafikverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket och Trafikanalys under hösten 2024 och vintern 2025 inom ramen för klimatredovisningen. Det finns dock vissa mindre skillnader i förutsättningarna som till största delen beror på att scenarierna i denna PM:a är betydligt mindre detaljerade.

### Utveckling av trafikarbete

Trafikarbetsutvecklingen utgår i referensscenariot och låg el-scenariot ifrån den utveckling som antas i Trafikverkets basprognos 2024. För lätta fordon ökar trafikarbetet från 2024 till 2045 med drygt 20 procent och för tunga fordon ökar trafikarbetet med drygt 30 procent. I scenariot med nolltrafiktillväxt antas samma trafikarbetsnivå som 2024 under hela perioden fram till 2045.

### Utveckling av lätta fordon

Utvecklingen av den lätta fordonsflottan styrs i hög grad av koldioxidkraven på EU-nivå som fordonstillverkarna behöver uppfylla. Fordonstillverkarna behöver uppfylla genomsnittliga koldioxidnivåer för de fordon de säljer inom EU. Från 2035 och framåt tillåts endast nollutsläppsfordon. I scenariot ”låg elektrifiering” antas en något långsammare utveckling fram till 2035.

### Utveckling av tunga fordon

Även för tunga fordon finns krav på EU-nivå på fordonstillverkarna, för tunga fordon finns dock inget givet årtal när endast nollutsläppsfordon behöver säljas utan den nu beslutade målnivån motsvarar en minskning om 90 % till 2040 för nya tunga fordon. I referensscenariot antas ändå 100 % nollutsläpp nås i nyförsäljningen till 2040 då Sverige har goda förutsättningar för elektrifiering jämfört med andra länder inom EU. I scenariot ”låg elektrifiering” antas en något långsammare utveckling och att nuvarande målnivå om 90 % uppfylls till 2040 och sedan vidare till 2045.

Skapat av

Dokumentdatum

Lindblom, Helen PLkvm  
Selin, Markus PLkvm

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.