

Skapat av

Dokumentdatum

Konfidentialitetsnivå

Lindblom, Helen PLtf
Selin, Markus PLtf
Ärendenummer

2026-03-03

1 Ej känslig

TRV 2026/7947

Vägtrafikens utsläpp 2025

Syfte och innehåll

Denna promemoria syftar till att presentera preliminära uppgifter för vägtrafikens utsläpp av växthusgaser under 2025. Promemorian redovisar även utvecklingen av de faktorer som påverkar utsläppen, såsom trafikarbete, utveckling av fordonsflottan och användningen av biodrivmedel och el.

Promemorian inleds med en sammanfattning för att sedan mer detaljerat gå in på respektive bakomliggande förklaringsfaktor. Det görs även en kort utblick i form av scenarier som belyser 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 kan komma att ändras och bör därför enbart ses som en indikation på utvecklingen under 2025. Naturvårdsverket publicerar preliminär statistik för växthusgasutsläpp i maj/juni 2026 som baseras på mer fullständigt statistikunderlag där Trafikverket enligt bestämmelserna inom klimatrappporteringsförordningen har ansvar att leverera underlag för vägtrafik och bantrafik. Definitiv statistik kommer först i december 2026.

Sammanfattning

- **Vägtrafikens utsläpp minskade med 3,6 procent 2025** jämfört med 2024, vilket innebär en viss återhämtning av ökningen som skedde 2024
- **Elektrifieringen av fordonsflottan ökar i långsam takt** - laddbara personbilar stod för 61 procent av nyregistreringen 2025 jämfört med 57 procent 2024
- Utsläppen är fortsatt höga och Trafikverket bedömer att **varken det nationella etappmålet till 2030 för inrikes transporter eller Sveriges ESR-åtagande nås** med beslutade styrmedel

Utsläppsminskningen under 2025 förklaras av att reduktionsplikten ökade från 6 procent till 10 procent vid halvårsskiftet 2025 samt att elektrifieringen ökade. Andelen biodrivmedel och el i vägtrafikens energianvändning uppgick till ungefär 20 procent under 2025, vilket var en ökning jämfört med 2024 då motsvarande andel var 17 procent.

Skapat av

Dokumentdatum

Lindblom, Helen PLtf
Selin, Markus PLtf

Trafikarbetet med lätta fordon (personbilar och lätta lastbilar) ökade med preliminärt 3,0 procent under 2025 jämfört med 2024. Den tunga trafiken (tung lastbilar och bussar) ökade preliminärt med 1,4 procent under 2025 jämfört med föregående år.

De genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya personbilar minskade från 59 g/km 2024 till preliminärt 54 g/km 2025¹. Minskningen beror främst på en ökad andel laddbara bilar i nyregistreringen. Siffrorna ovan motsvarar certifieringsvärden för personbilar.

Trafikverket bedömer att varken målet om minst 70 procents minskning av transportsektorns utsläpp till 2030 eller målet 2045 nås med beslutade styrmedel. Inte heller ESR-åtagandet² bedöms nås med beslutade styrmedel, men gapet till ESR-åtagandet är mindre än gapet till 70%-målet.

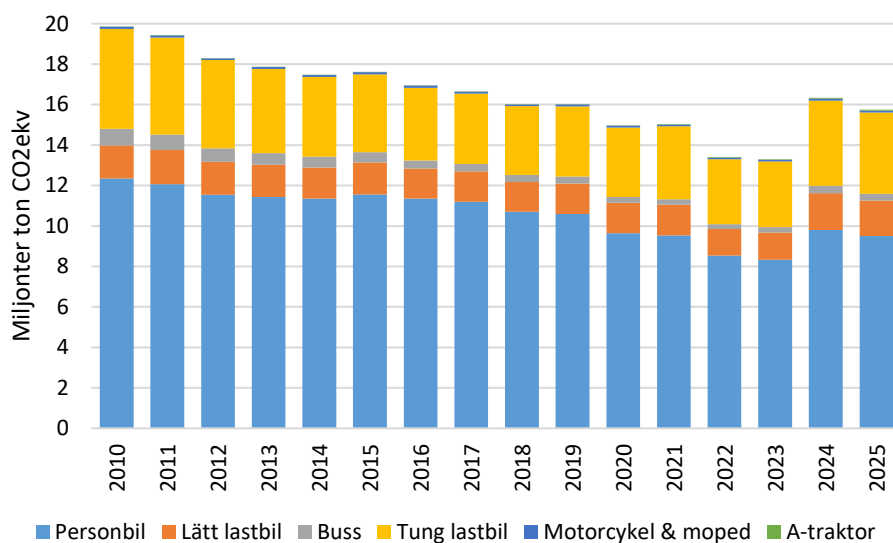
¹ Transportstyrelsens sammanställning

² Utsläpp från förbränning av fossila drivmedel från den svenska vägtrafiken regleras genom EU:s ansvarsfördelningsförordning (ESR) där även till exempel jordbruket ingår. Genom ESR tilldelas varje medlemsstat under åren 2021–2030 en årlig utsläppskvot för hela perioden. Sveriges tilldelning 2030 motsvarar en minskning med 50 procent jämfört med de svenska ESR-utsläppen 2005.

Utsläppen inom vägtrafiken minskade med 3,6 procent 2025

Totalt minskade utsläppen inom vägtrafiken från 16,3 miljoner ton koldioxidekvivalenter 2024 till 15,7 miljoner ton koldioxidekvivalenter 2025. Nivån för 2024 är något högre jämfört med Naturvårdsverkets officiella statistik (15,9 miljoner ton koldioxidekvivalenter). Detta är en konsekvens av att den underliggande emissionsberäkningsmodellen³ har förbättrats och nu i ännu högre grad återspeglar faktiska emissioner från fordon i trafik. Modellförbättringen påverkar framförallt statistik för åren 2014–2025 samt de närmsta scenarioåren.

I Figur 1 redovisas utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken för åren 2010 till 2025.



Figur 1. Växthusgasutsläpp från vägtrafiken 2010–2025 fördelat per fordonsslag. Trafikverkets beräkningar

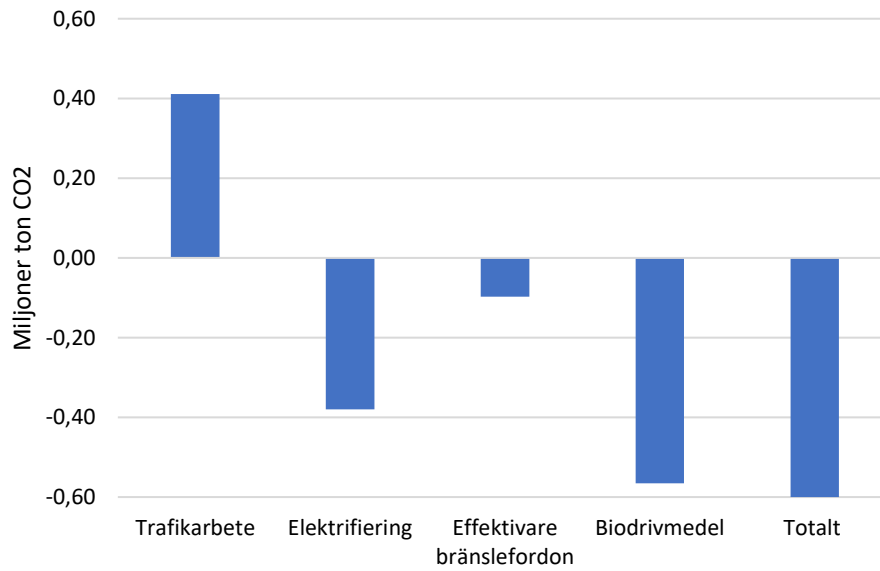
I Figur 2 redovisas hur underliggande faktorer påverkade utsläppsutvecklingen 2025 jämfört med 2024. Jämfört med 2010 var utsläppen 21 procent lägre 2025, vilket kan relateras till det nationella etappmålet om minst 70 procents utsläppsminskning till 2030 för inrikes transporter (exklusive flyg).

³ Emissionsberäkningsmodellen HBEFA används av ett antal länder i Europa, modelluppdateringarna kommer även påverka andra länders utsläppsberäkningar

Skapat av

Dokumentdatum

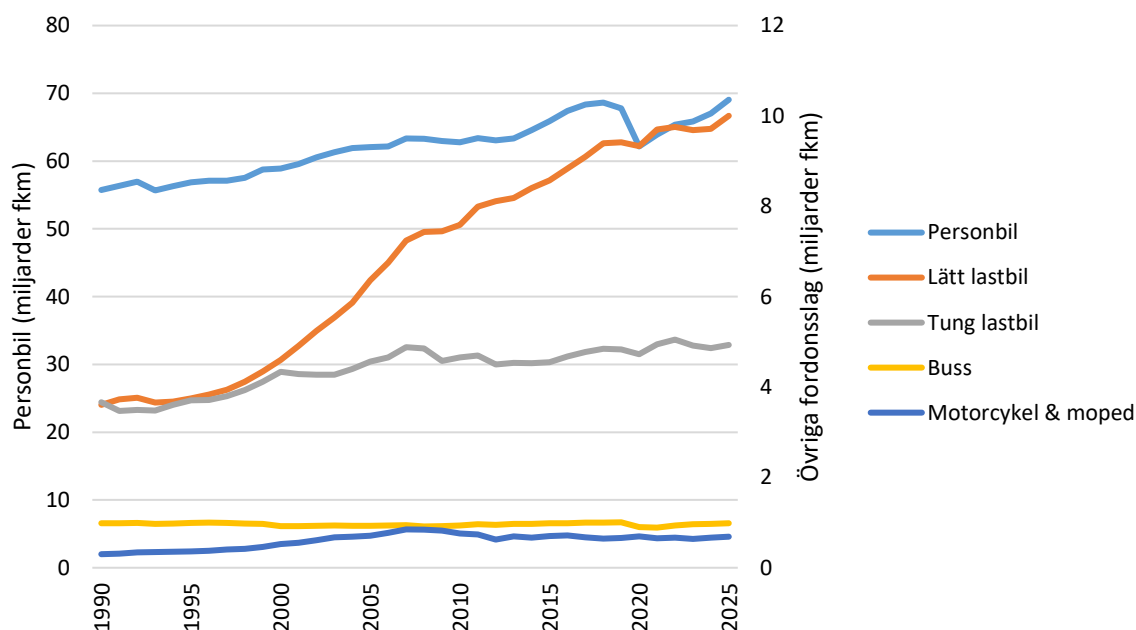
Lindblom, Helen PLtf
Selin, Markus PLtf



Figur 2. Förklaringsfaktorer till utsläppsutvecklingen mellan 2024 och 2025 där den relativa betydelsen av trafikarbete, elektrifiering, effektivare bränslefordon och biodrivmedel redovisas.

Ökad trafik med lätta fordon

Under 2025 ökade trafikarbetet med lätta fordon⁴ preliminärt med 3 procent jämfört med 2024 baserat på Trafikverkets mätningar och skattningar. Trafikarbetet med tunga fordon⁵ ökade preliminärt med 1,4 procent⁶. Jämfört med 2010 har den lätta fordonstrafiken ökat med 11 procent och den tunga fordonstrafiken ökat med knappt 4 procent. Trafikanalys redovisar officiell statistik för trafikarbetet på svenska vägar för 2025 under april 2026.



Figur 3. Trafiken på svenska vägnätet 1990–2025. Observera att figuren redovisar personbilarnas trafikarbete till vänster och övriga till höger. Källa Trafikanalys till och med 2024, Trafikverkets beräkning 2025.

Elektrifieringen av personbilsflottan ökar i svag takt

Koldioxidutsläppen från nya personbilar minskade under 2025 till preliminärt 54 g/km från 59 g/km under 2024⁷. Den huvudsakliga anledningen till minskningen är ökad nyregistrering av laddbara personbilar. Andel elbilar i nybilsförsäljningen ökade från 34 procent under 2024 till 35 procent under 2025. Laddbara bilar, det vill säga elbilar tillsammans med

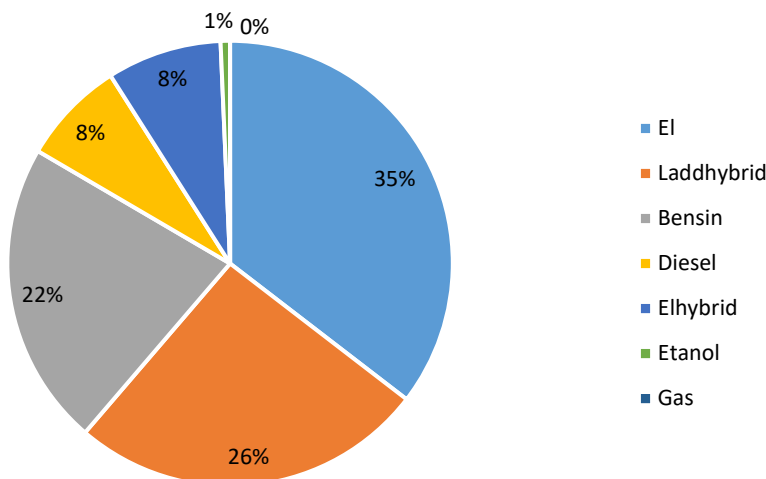
⁴ Lätta fordon omfattar personbilar, lätta lastbilar och motorcyklar samt mopeder

⁵ Tunga fordon omfattar tunga lastbilar och bussar

⁶ Enligt Trafikverkets trafikbarometer var förändringen under 2025 på det statliga vägnätet av den totala trafiken +2,8 +/-0,6 %, lätta fordonstrafiken +3,0 +/-0,6 % och tunga fordonstrafiken +1,4 +/-1,0 %. Tidigare jämförelser visar att trafiken på hela vägnätet följer relativt väl förändringen på statliga vägnätet.

⁷ Transportstyrelsens rapportering

laddhybrider, stod tillsammans för 61 procent av nyregistrerade personbilar att jämföra med 57 procent under 2024. I figur nedan redovisas hur nyregistreringen fördelade sig under 2025.



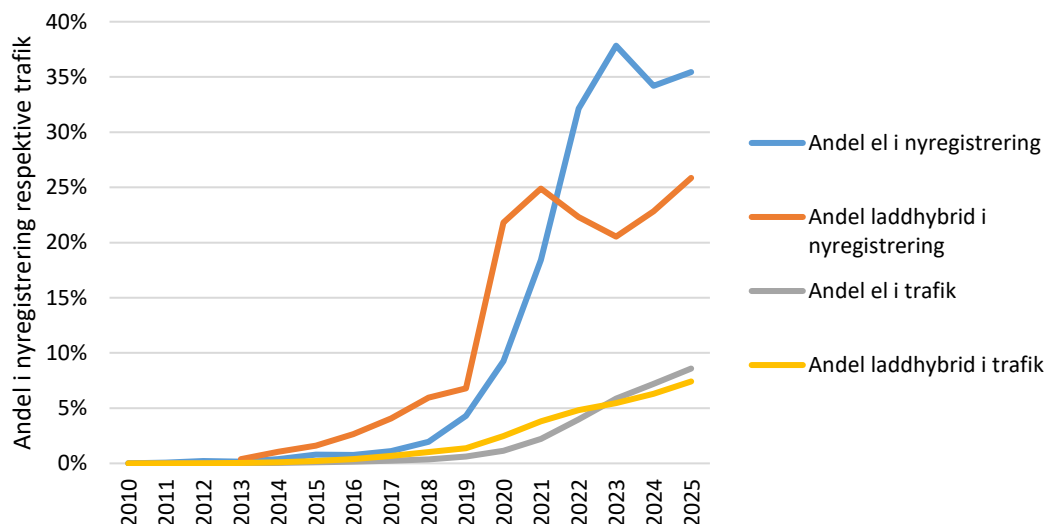
Figur 4. Nyregistrering av personbilar 2025 fördelat på drivmedel. Källa: Trafikanalys.

EU:s så kallade CO₂-krav för lätta fordon innebär att de genomsnittliga utsläppen från nya personbilar och lätta lastbilar behöver minska jämfört med basåret 2021. Kravet är 15 procent 2025–2029, 55 procent 2030–2034 (lätta lastbilar 50 procent) och från 2035 och framåt får det i praktiken endast säljas fordon med el- eller bränslecellsdrift. Dock finns i skrivande stund ett förslag på remiss om revidering av CO₂-kraven för lätta fordon. Förslaget innebär bland annat att målnivån sänks från 100 procent till 90 procent där de 10 procentenheter som utgör skillnaden ska uppfyllas med hjälp av avancerade biodrivmedel eller elektrobränslen (upp till max 3 procentenheter) och användning av utsläppsfritt stål i fordonsproduktionen (upp till max 7 procentenheter). Förslaget inkluderar även lägre krav på lätta lastbilar 2030 från minus 50 till minus 40 procent.

Skapat av

Dokumentdatum

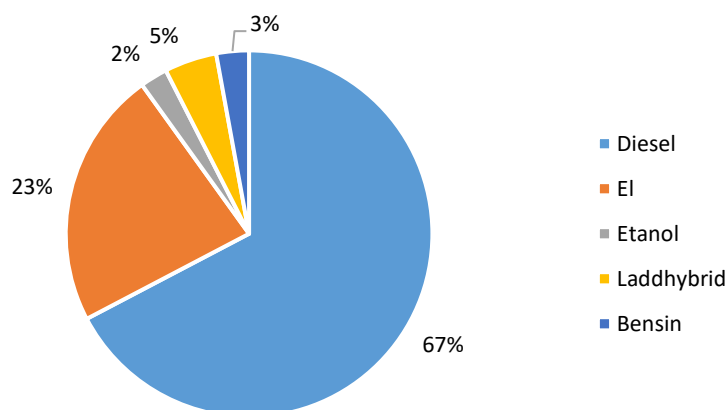
Lindblom, Hellen PLtf
Selin, Markus PLtf



Figur 5 Andel laddbara personbilar (ren eldrift respektive laddhybrider) i nyregistrering respektive i trafik 2010–2025. Källa: Trafikanalys

Svagt ökad elektrifiering för både lätta och tunga lastbilar

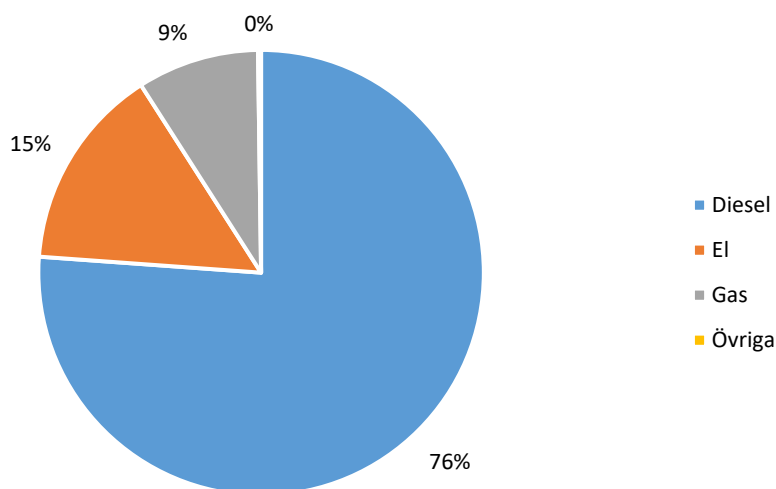
Under 2025 var 67 procent av de nyregistrerade lätta lastbilarna dieseldrivna och 23 procent var eldrivna, för de eldrivna lätta lastbilarna är det en ökning om 2 procentenheter jämfört med 2024. Under 2025 var de genomsnittliga utsläppen från nya lätta lastbilar 131 gCO₂/km enligt certifieringsvärden som Transportstyrelsen rapporterar till EU. Det är en minskning mot 2024 då de genomsnittliga utsläppen för nya lätta lastbilar var 150 gCO₂/km. Anledningen till minskningen är främst en ökad andel laddhybrider i nyregistreringen, från 0,6 procent 2024 till 4,6 procent 2025.



Figur 6. Nyregistrering lätta lastbilar fördelat på drivmedel, 2025. Källa: Trafikanalys.

Liksom för lätta fordon finns krav på tillverkarna av tunga lastbilar om utsläppsminskning från nyförsäljning. CO₂-reduktionen från nya fordon ska vara 45 procent 2030, 65 procent 2035 och 90 procent 2040 jämfört med ett genomsnitt av utsläppen 2019–2020. För stadsbussar ställs ett särskilt mål om 100 procent nollutsläppsfordon i nyförsäljningen från och med 2035. En revidering av målen förväntas komma under 2026.

Under 2025 var 76 procent av de nyregistrerade tunga lastbilarna diesellastbilar, gas 9 procent och el 15 procent. 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. I praktiken framdrivs dessa lastbilar som lätta lastbilar men administrativt registreras de som tunga lastbilar då deras totalvikt är över 3,5 ton. Ungefär två tredjedelar av de nyregistrerade tunga ellastbilarna ingick i segmentet 3,5–4,25 ton. För bussar var 70 procent diesel, 28 procent el och 2 procent gasbussar.

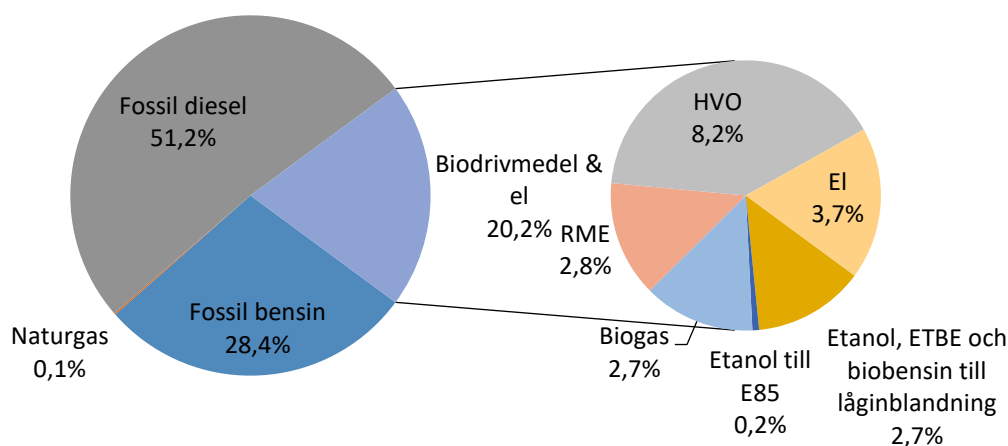


Figur 7. Nyregistrerade tunga lastbilar fördelade på drivmedel, 2025. Källa: Trafikanalys.

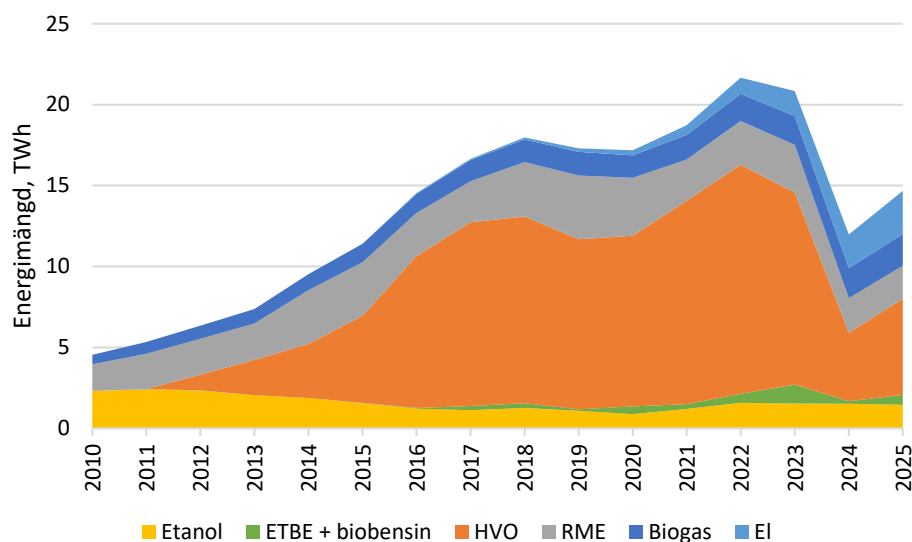
Mängden biodrivmedel ökade under 2025

Andelen biodrivmedel och el inom vägtrafiken ökade under 2025 till 20 procent jämfört med 17 procent 2024⁸. Totalt användes 12 TWh biodrivmedel och 2,7 TWh el att jämföra med 9,5 TWh biodrivmedel och 2,1 TWh el under 2024. Anledningen till ökningen är främst att reduktionsplikten för bensin och diesel ökades från 6 procent till 10 procent från 1 juli 2025. I den nya reduktionsplikten kan även publikt laddad el till elfordon tillgodoräknas.

Energimyndigheten publicerar den officiella statistiken över transportsektorns energianvändning för 2025 i december 2026.



Figur 8 Fördelningen av energianvändningen på olika drivmedel inom vägtransportsektorn år 2025.



Figur 9. Biodrivmedel och elanvändning inom vägtransporter 2010–2025, TWh

Det nationella etappmålet bedöms inte nås med beslutade styrmedel

Hittills har denna promemoria fokuserat på utvecklingen under 2025. 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, Trafikanalys, Energimyndigheten och Naturvårdsverket under hösten 2025/vintern 2026 och som kommer redovisas av Naturvårdsverket under våren 2026 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.⁹ Sverige har även ett åtagande från EU till 2030 inom den så kallade ansvarsfördelningsförordning (ESR) där bland annat vägtransporter ingår. Genom ESR tilldelas varje medlemsstat under åren 2021–2030 en årlig utsläppskvot för hela perioden. Sveriges tilldelning 2030 motsvarar en minskning med 50 procent jämfört med de svenska ESR-utsläppen 2005.

⁹ Exempelvis i Regeringens skrivelse 2023/24:59 Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen mot nettonoll

Lindblom, Helen PLtf
Selin, Markus PLtf

Utsläppen från vägtrafiken år 2025 var preliminärt 21 procent lägre än 2010, vilket innebär att det kvarstår ett betydande avstånd till 2030 för att klara 70-procentsmålet. 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.

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 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.

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

- Referensscenario – 100 % nollutsläppsfordon i nyregistrering inom segment lätta fordon år 2035 och 100% nollutsläppsfordon i nyregistrering inom tunga fordon från år 2040
- Scenario långsammare elektrifiering – 100 % nollutsläppsfordon i nyregistrering nås fem år senare än i referensscenariot för både lätta och tunga fordon
- Scenario med nolltrafiktillväxt – nolltrafiktillväxt från 2025 års trafikarbete i alla fordonssegment, samma fordonsflotta som i Referensscenario

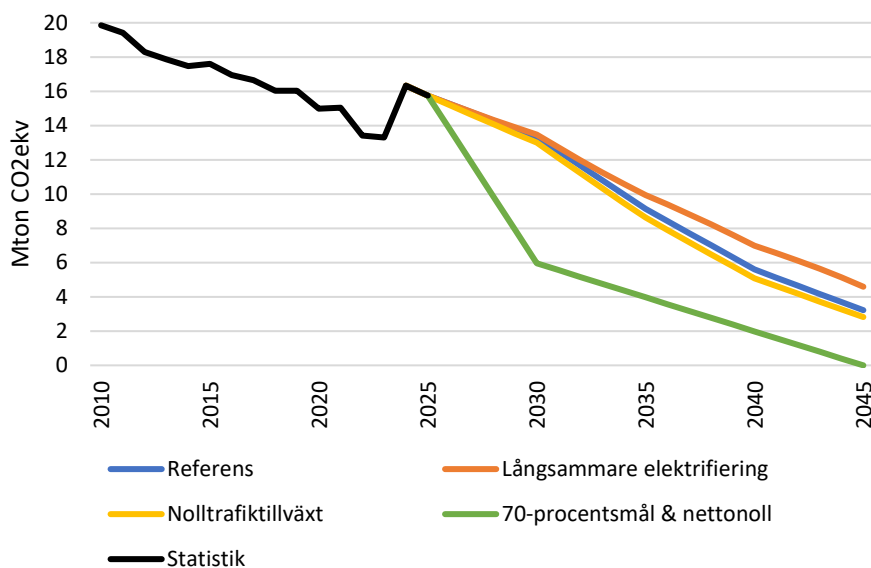
Nedan redovisas hur nära måluppfyllnad de olika scenarioalternativen kommer givet en reduktionsplikt om 10 procent för bensin och diesel under hela scenarioperioden. I samtliga tre scenarier återstår en viss mängd CO₂-utsläpp 2045 då det i scenarierna finns kvar förbränningsmotordrivna fordon som körs på bensin eller diesel med fossila komponenter. Alla scenarier

Skapat av

Dokumentdatum

Lindblom, Helen PLtf
Selin, Markus PLtf

förutsätter att befintliga styrmedel ligger kvar under scenarioperioden. I figuren redovisas också linjär utveckling från 2025 till måluppfyllnad för att visa på vilket gap som återstår för målen 2030 och 2045, i praktiken skulle det behövas ökade mängder fossilfria drivmedel för att klara 70-procentsmålet.



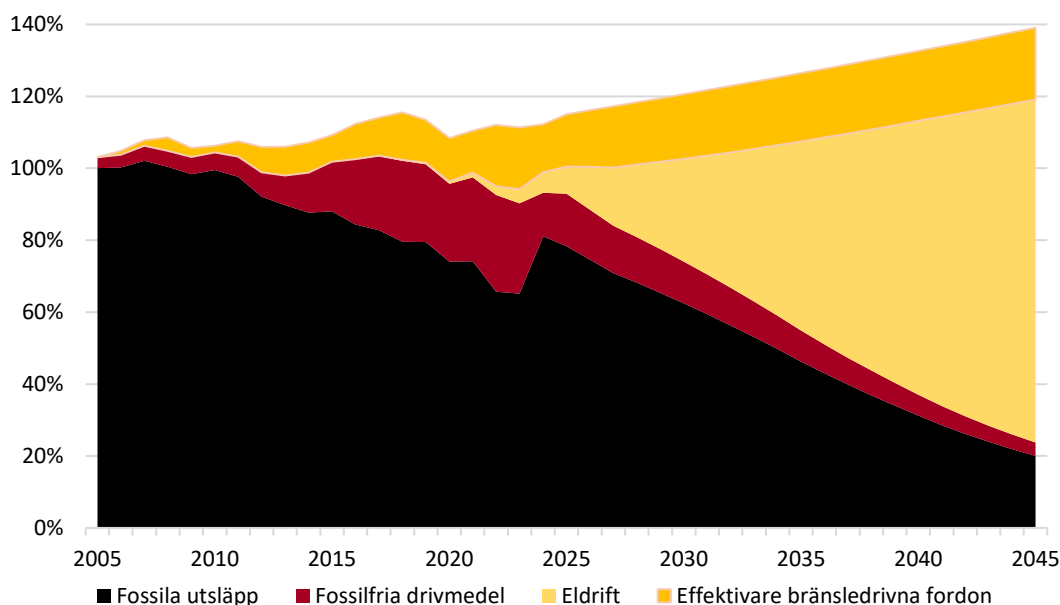
Figur 10. Vägtrafikens utsläpp utifrån ett antagande om konstant reduktionsplikt för bensen och diesel om 10 %, statistik från 2010–2025.

Referensscenariot beskrivs nedan i Figur 11 med hur de fossila utsläppen har utvecklats sedan 2010 till idag (2025) och hur utveckling mot 2045 ser ut givet en trafikarbetsutveckling enligt Basprognos 2024¹⁰. Figuren redovisar de fossila utsläpp som kvarstår 2045 och de utsläpp som skulle skett utan bidrag från elektrifiering, effektivisering av bränsledrivna fordon och biodrivmedel. För att klara nettonoll 2045 behöver de kvarstående fossila drivmedlen ersättas av biodrivmedel.

¹⁰ [Basprognoser - Bransch](#)

Skapat av

Dokumentdatum

Lindblom, Helen PLtf
Selin, Markus PLtf


Figur 11. Utsläpp 2005–2045 enligt Referensscenario. Åren fram till och med 2025 redovisar statistik och från 2026 visas scenarioberäkningar. Index 100% fossila utsläpp 2005

Trafikverket bedömer att varken etappmålet om minst 70 procents minskning av transportsektorns utsläpp till 2030 eller målet 2045 nås med beslutade styrmedel. Inte heller ESR-åtagandet bedöms nås med beslutade styrmedel, men gapet till ESR-åtagandet är mindre än gapet till 70%-målet. För en detaljerad analys av ESR-åtagandet hänvisas till Naturvårdsverkets kommande beräkningar inom underlag till klimatrapporering senare i år samt den så kallade Styrmedelsutredningens kommande betänkande¹¹.

¹¹ Utredningen om styrmedel för ett fossilfritt samhälle, KN 2024:07

Skapat av

Dokumentdatum

Lindblom, Helen PLtf
Selin, Markus PLtf

BILAGA 1: Kompletterande tabeller

Tabell 1 Utsläpp av växthusgaser från vägtransportsektorn i Sverige, miljoner ton, resultat från HBEFA-modellen. HBEFA-modellen utvecklades till beräkningarna 2026 och omfattar uppdaterade emissionsfaktorer vilket gör att resultaten skiljer sig något från Naturvårdsverkets officiella statistik.

År	Personbil	Lätt lastbil	Buss	Tung lastbil	Motorcykel & moped	A-traktor	Totalt
1990	12,73	1,12	0,82	3,24	0,05	0,01	17,97
1991	12,90	1,19	0,78	2,98	0,05	0,01	17,91
1992	13,23	1,25	0,91	3,34	0,05	0,01	18,79
1993	12,57	1,19	0,91	3,35	0,05	0,01	18,08
1994	12,76	1,22	0,96	3,66	0,05	0,01	18,65
1995	12,97	1,22	0,92	3,56	0,06	0,01	18,73
1996	12,89	1,21	0,90	3,46	0,06	0,00	18,52
1997	12,73	1,21	0,93	3,62	0,06	0,01	18,55
1998	12,57	1,21	0,95	3,85	0,06	0,01	18,65
1999	12,78	1,21	0,90	3,98	0,07	0,01	18,95
2000	12,77	1,15	0,80	4,04	0,08	0,01	18,84
2001	12,87	1,21	0,80	4,05	0,09	0,01	19,02
2002	13,11	1,29	0,83	4,16	0,09	0,01	19,49
2003	13,10	1,34	0,86	4,29	0,10	0,01	19,70
2004	13,01	1,41	0,88	4,57	0,10	0,01	19,98
2005	12,99	1,44	0,91	4,81	0,10	0,01	20,25
2006	12,83	1,49	0,89	4,89	0,11	0,01	20,22
2007	12,92	1,56	0,88	5,06	0,12	0,01	20,54
2008	12,59	1,57	0,84	4,97	0,11	0,01	20,08
2009	12,59	1,54	0,82	4,62	0,11	0,01	19,69
2010	12,35	1,63	0,82	4,94	0,10	0,01	19,85
2011	12,07	1,69	0,77	4,80	0,10	0,01	19,42
2012	11,55	1,63	0,66	4,36	0,08	0,01	18,29
2013	11,44	1,59	0,58	4,15	0,09	0,01	17,86
2014	11,35	1,55	0,53	3,94	0,09	0,01	17,47
2015	11,57	1,58	0,50	3,86	0,10	0,01	17,61
2016	11,35	1,49	0,40	3,59	0,10	0,01	16,95
2017	11,20	1,50	0,36	3,48	0,10	0,01	16,65
2018	10,70	1,47	0,35	3,40	0,09	0,01	16,02
2019	10,60	1,51	0,33	3,48	0,09	0,01	16,02
2020	9,65	1,49	0,29	3,44	0,10	0,02	14,98
2021	9,54	1,52	0,27	3,60	0,09	0,03	15,04
2022	8,53	1,31	0,25	3,20	0,08	0,03	13,42
2023	8,33	1,34	0,27	3,25	0,08	0,03	13,30
2024	9,81	1,82	0,36	4,21	0,09	0,04	16,33
2025	9,51	1,75	0,33	4,03	0,08	0,05	15,75

Skapat av

Dokumentdatum

Lindblom, Helen PLtf
Selin, Markus PLtf

Tabell 2 Trafikarbete på svenska vägnätet miljarder fordonskilometer. Källa: Trafikanalys 1990–2024, (officiell statistik som baseras på bland annat Trafikverkets skattning av förändring i trafikarbetet på statligt vägnät), Trafikverket 2025 (preliminära uppgifter)

År	Personbil	Lätt lastbil	Tung lastbil	Buss	Motorcykel & moped	Totalt
1990	55,76	3,61	3,66	0,98	0,30	64,31
1991	56,37	3,73	3,47	0,99	0,31	64,87
1992	56,95	3,76	3,49	0,99	0,34	65,54
1993	55,67	3,66	3,48	0,97	0,35	64,14
1994	56,28	3,68	3,61	0,98	0,36	64,90
1995	56,89	3,75	3,71	0,99	0,36	65,70
1996	57,11	3,83	3,71	1,00	0,38	66,03
1997	57,10	3,94	3,79	0,99	0,40	66,23
1998	57,51	4,12	3,93	0,98	0,42	66,96
1999	58,75	4,35	4,12	0,97	0,46	68,64
2000	58,89	4,60	4,34	0,92	0,52	69,27
2001	59,56	4,91	4,29	0,92	0,55	70,23
2002	60,58	5,25	4,27	0,93	0,61	71,63
2003	61,32	5,54	4,27	0,93	0,67	72,73
2004	61,92	5,87	4,40	0,93	0,69	73,80
2005	62,06	6,37	4,56	0,93	0,71	74,62
2006	62,15	6,75	4,65	0,93	0,77	75,26
2007	63,36	7,24	4,88	0,94	0,85	77,26
2008	63,28	7,43	4,86	0,92	0,84	77,33
2009	62,94	7,45	4,58	0,92	0,82	76,72
2010	62,79	7,59	4,66	0,94	0,76	76,74
2011	63,39	7,99	4,70	0,96	0,74	77,79
2012	63,04	8,11	4,50	0,95	0,62	77,23
2013	63,33	8,18	4,53	0,97	0,69	77,70
2014	64,58	8,40	4,53	0,97	0,67	79,15
2015	65,88	8,58	4,55	0,98	0,70	80,69
2016	67,42	8,84	4,68	0,99	0,71	82,63
2017	68,32	9,10	4,78	1,00	0,67	83,87
2018	68,65	9,39	4,84	1,00	0,65	84,53
2019	67,79	9,42	4,83	1,01	0,66	83,71
2020	62,16	9,33	4,73	0,90	0,69	77,81
2021	63,93	9,70	4,95	0,89	0,65	80,12
2022	65,39	9,76	5,05	0,94	0,66	81,79
2023	65,85	9,69	4,91	0,96	0,64	82,05
2024	67,05	9,71	4,86	0,97	0,66	83,25
2025	69,06	10,00	4,93	0,98	0,68	85,66

Skapat av

Dokumentdatum

Konfidentialitetsnivå

1 Ej känslig

Lindblom, Helen PLtf
 Selin, Markus PLtf
 Ärendenummer

2026-03-03

TRV 2026/7947

Tabell 3. Genomsnittliga koldioxidutsläpp för nya personbilar enligt WLTP-körcykeln¹² i Sverige. Källa: Transportstyrelsen

	Andel laddbara i nyregistrering (%)	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
2025	61,3	130	168	26	21	-	-	0	54

¹² 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 PLtf
Selin, Markus PLtf

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. Källa: Trafikverkets beräkningar.

	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
2025	5,7	6,8	1,1	0,9	-	8,6	17	2,4

Skapat av

Dokumentdatum

Konfidentialitetsnivå

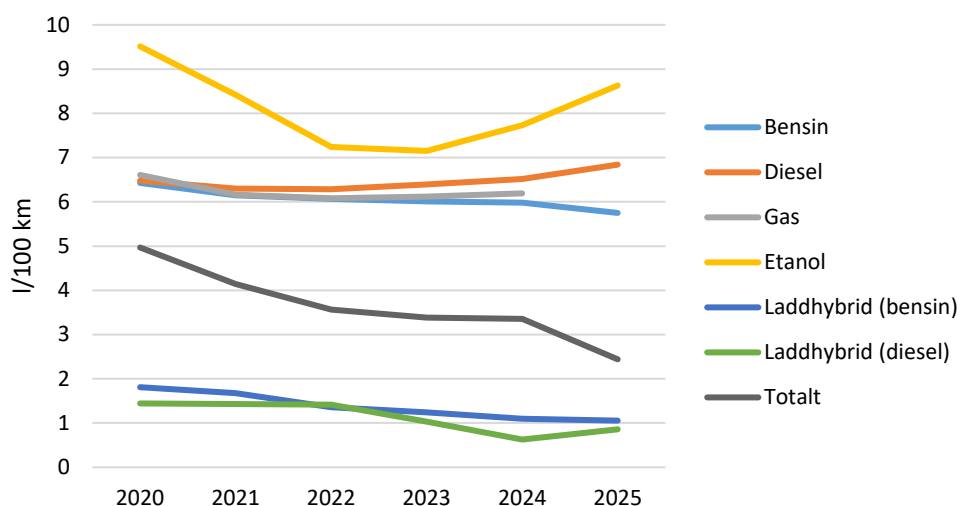
1 Ej känslig

Lindblom, Helen PLtf
 Selin, Markus PLtf
 Ärendenummer

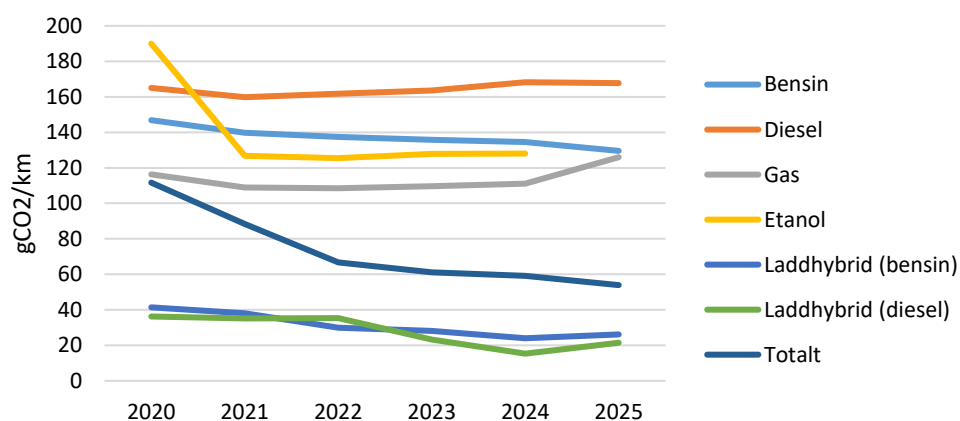
2026-03-03

TRV 2026/7947

BILAGA 2: Kompletterande figurer



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

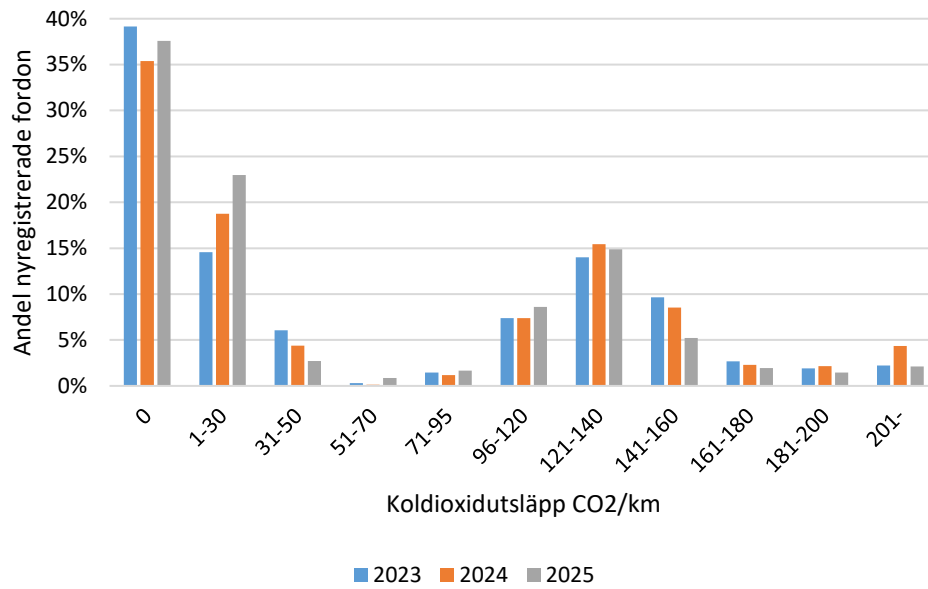


Figur 13. Genomsnittliga koldioxidutsläpp för nya personbilar enligt WLTP. För etanol och gas avses utsläpp vid etanoldrift respektive metandrift. Ingen hänsyn tas till användning av biodrivmedel. Transportstyrelsens rapportering.

Skapat av

Dokumentdatum

Lindblom, Helen PLtf
Selin, Markus PLtf



Figur 14 Fördelning av koldioxidutsläpp för 2023–2025 enligt WLTP-cykeln. Trafikverkets sammanställning.

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 2025 och vintern 2026 inom ramen för klimatredovisningen. Det finns dock vissa mindre skillnader i förutsättningarna som till största delen beror på att scenarierna i denna promemoria 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 ”långsammare elektrifiering” antas att 100% nollutsläppsfordon i nyregistreringen nås fem år senare än i referensscenariot.

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 % nollutsläppsfordon nås i nyförsäljningen till 2040 då Sverige har goda förutsättningar för elektrifiering jämfört med andra länder inom EU. I scenariot ”långsammare elektrifiering” nås nivåerna i referensscenariot fem år senare.

Skapat av

Dokumentdatum

Lindblom, Helen PLtf
Selin, Markus PLtf

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.