

Håkan Johansson
Miljöstrategi
hakan.johansson@vv.se
Direkt: 0243-759 69
Mobil: 073-077 77 10

Datum: 2010-03-10 Beteckning:

MINSKADE UTSLÄPP FRÅN VÄGTRAFIKEN MEN STORA UTMANINGAR VÄNTAR

Nya personbilar förbrukade 2009 i genomsnitt 6,7 l/100 km (165 g CO₂/km), jämfört med 7,1 l/100 km (174g CO₂/km) km år 2008. Totalt innebär det en minskad bränsleförbrukning på 19 miljoner liter och en sänkning av koldioxidutsläppen med drygt 47 000 ton jämfört med om bränsleförbrukningen och utsläppen per km hade varit oförändrade mellan 2008 och 2009. Minskningen har till stor del skett genom att etanolbilar tappat andelar till snåla dieslar i försäljningen av miljöbilar.

Utskrotning och minskad användning av gamla bränsletörstiga fordon bidrar till ytterligare energieffektivisering av personbilsflottan. Bidraget från skrotningen var under förra året mindre än vanligt då utskrotningen var den lägsta sedan 1985. Bränsleförbrukningen för personbilsflottan som helhet (gamla och nya) sjönk från 8,2 l/100km 2008 till 8,0 l/100km 2009. Totalt gav nyregistrering av nya bränslesnålare bilar samt utskrotning och minskad användning av gamla bränsletörstiga bilar en minskning av bränsleförbrukningen med 87 miljoner liter och en sänkning av koldioxidutsläppen på drygt 200 000 ton. Effektivisering av övriga fordon, främst tunga lastbilar, minskade utsläppen med ytterligare 65 000 ton.

Under 2009 ökade andelen biodrivmedel inom vägtransportsektorn till 5,2 procent från 4,9 procent 2008. Huvudorsaken till ökningen var framförallt ökad låginblandning av biodiesel, FAME, i diesel samt ökad användning av biogas i personbilar och bussar. Detta resulterade i en minskning av koldioxidutsläppen på drygt 65 000 ton.

Trots ekonomisk kris ökade trafiken som helhet. Det var framförallt personbilstrafiken som ökade. När ekonomin skjuter fart igen väntas även den tunga trafiken öka. Trafikökningen resulterade i en ökning av utsläppen med 130 000 ton. Därmed eliminerade trafikökningen helt effekten av ökad andel biobränslen och energieffektivare tunga lastbilar.

Snålare fordon och ökad andel förnybar energi bidrog tillsammans till att vägtrafiken minskade sina utsläpp med ca 1 procent under 2009 eller ca 200 000 ton trots trafikökningen. Sedan 1990 har utsläppen inom vägtransportsektorn ökat med 10 procent. Räkna man även in klimatpåverkan för produktion och distribution av bränslen är klimatpåverkan 13 procent större nu jämfört med 1990. Det verkar därför inte längre möjligt att nå målet om oförändrade utsläpp mellan 1990 och 2010, istället får krafterna inriktas på att långsiktigt skapa ett hållbart transportsystem. Hotande klimatförändringar och

brist på fossila bränslen sätter stor press på transportsektorn nationellt och internationellt att effektivisera och minska användningen av fossila bränslen. Stora minskningar är möjliga genom energieffektivisering av fordon. Laddhybrider och elbilar kan på sikt ge betydande möjligheter till energieffektivisering av personbilsflottan. För att det även skall ge minskade utsläpp av koldioxid behöver kolkraften internationellt fasas ut ur elproduktionen. För tunga fordon är potentialen till effektivisering inte lika stor och ersättning till diesel i förnybara bränslen är en kritisk faktor. Energieffektivisering och förnybar energi är dock inte tillräckligt. Det behövs också en helt ny syn på samhället och transportsystemet så att den egna bilen får en mindre roll som transportmedel jämfört med i dag. I stället måste vi skapa tillgänglighet genom ett transporteffektivt samhälle med god kollektivtrafik och goda möjligheter att gå och cykla. Även för godstransporterna på väg behöver man hitta lösningar för att dämpa trafikutvecklingen. Det handlar främst om optimerad logistik samt överflyttning på järnväg och sjöfart.

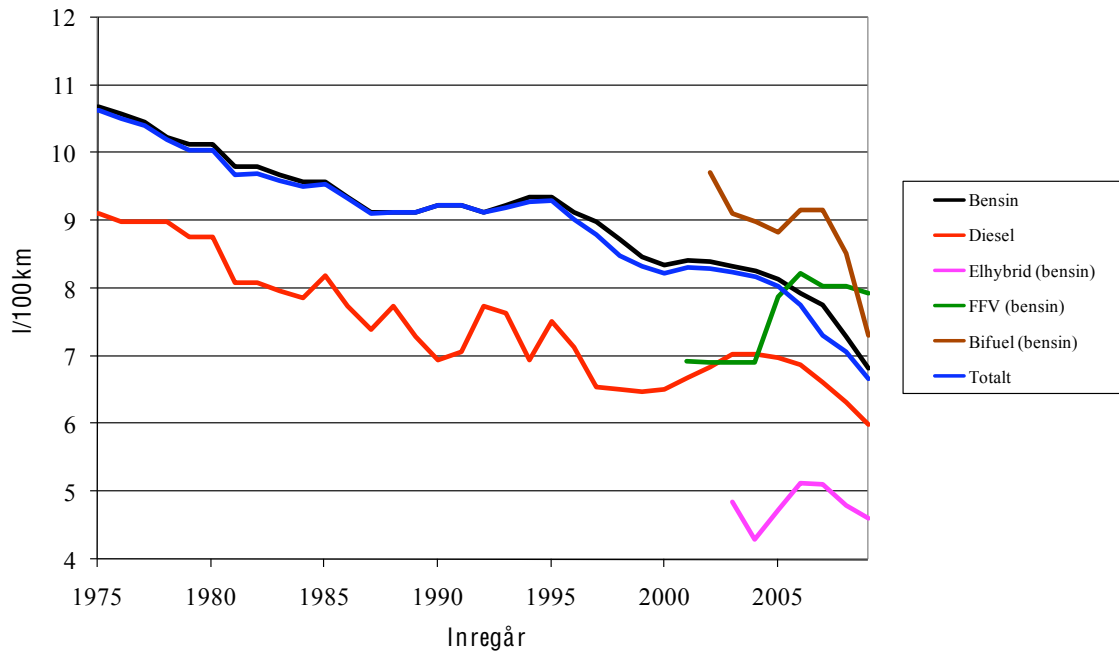
NYA BILARS BRÄNSLEFÖRBRUKNING PER KM MINSKAR

Nya personbilars bränsleförbrukning har minskat med 35 procent sedan 1978 och med 28 procent sedan 1990. Koldioxidutsläppen minskade nästan lika mycket eller 32 procent respektive 25 procent. Nya personbilar förbrukade 2009 i genomsnitt 6,7 l/100 km, jämfört med 7,1 l/100 km år 2007. Totalt innebär det en minskad bränsleförbrukning på 19 miljoner liter och en sänkning av koldioxidutsläppen med drygt 47 000 ton jämfört med om bränsleförbrukningen och utsläppen per km hade varit oförändrade mellan 2008 och 2009. Förändringen beror på en minskning av bränsleförbrukningen på framförallt bensin och dieseldrivna fordon. Störst minskning av bränsleförbrukningen hade gasbilarna som minskade med 14 procent. Även bensinhybrider och etanolbilar blev något mer effektiva. Andelen dieseldrivna fordon i nybilsförsäljningen ökade från ca 36 procent till ca 41 procent. Samtidigt ökade andelen miljöbilar i nybilsförsäljningen från 34 procent till 38 procent. Några av orsakerna till ökningen av dieselandel och miljöbilar under de senaste åren är koldioxidifferentierad fordonsskatt, miljöbilspremie, förbättrat utbud av bilar som klarar miljöbilskraven och periodvis höga drivmedelspriser. För miljöbilar har även förmånsbeskattning, kommunala parkeringsregler och trängselskatt inverkat. Undantaget för miljöbilar från trängselskatt togs dock bort 1 januari 2009. Miljöbilspremien har tagits bort under året men ersätts av en befrielse från fordonsskatten i 5 år. Denna ändring av vägtrafikskattelagen trädde ikraft 1 januari 2010 med retroaktiv verkan från 1 juli 2009.

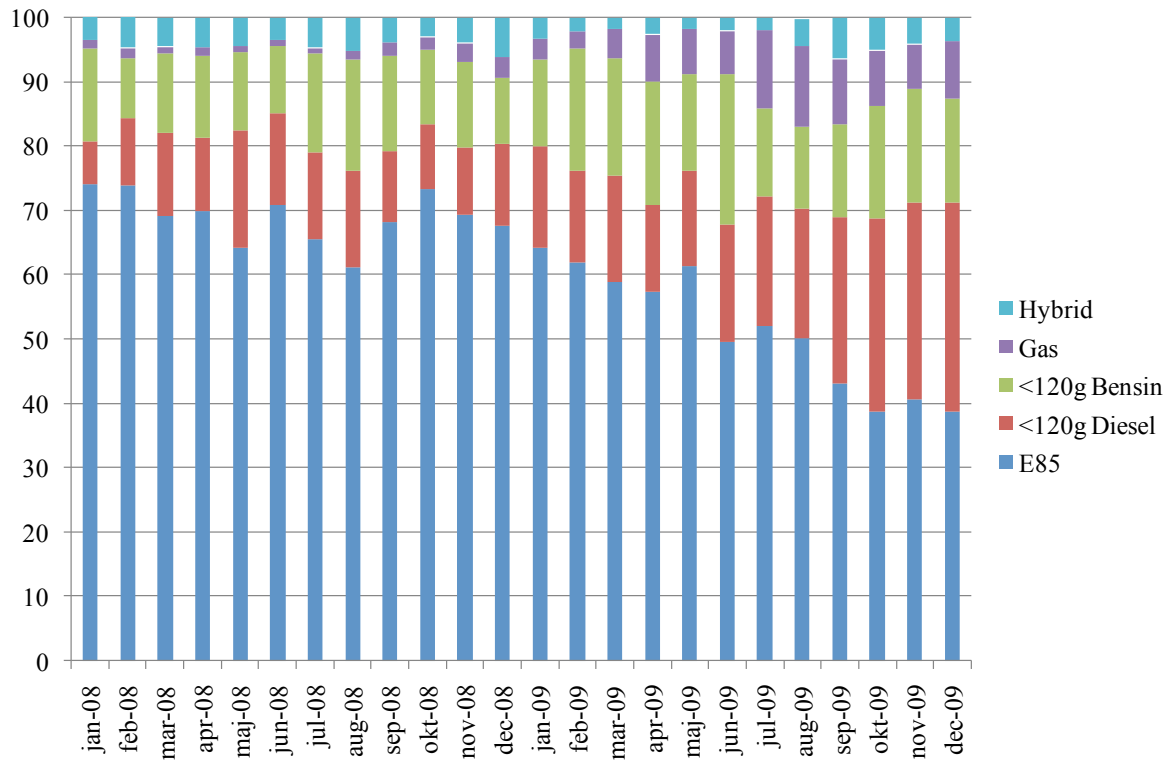
Miljöbilar inkluderar bränslesnåla diesel- och bensindrivna bilar samt bilar som kan drivas på etanol och fordonsgas enligt definitionen i SFS 2007:380. Under året har det skett en stor förändring av fördelningen på olika typer av nyregistrerade miljöbilar. Etanolbilarna som tidigare utgjort en majoritet av nyregistrerade miljöbilar har under året minskat sin andel från ca 70 procent 2008 till ca 40 procent de tre sista månaderna 2009. Det är framförallt bränslesnåla dieslar som har tagit denna marknadsandel, men även bränslesnåla bensinbilar och gasbilar har ökat. Gasbilarna ökade kraftigt från en låg nivå på knappt 2 procent av nyregistrerade miljöbilar 2008 till knappt 8 procent 2009.

Utskrotning och minskad användning av gamla bränsletörstiga fordon bidrar till ytterligare energieffektivisering av personbilsflottan. Antalet skrotade personbilar under 2009 var 125 759, vilket ändå är den lägsta siffran sedan 1985. Bränsleförbrukningen för personbilsflottan som helhet (gamla och nya) sjönk från 8,2 l/100km 2008 till 8,0 l/100km 2009. Totalt innebar nyregistrering av nya bränslesnålare samt utskrotning och minskad användning av gamla bränsletörstiga bilar en minskning av bränsleförbrukningen med 87 miljoner liter och en sänkning av koldioxidutsläppen ca 200 000 ton. Effektivisering av övriga fordon, främst tunga lastbilar, minskade utsläppen med ytterligare 65 000 ton.

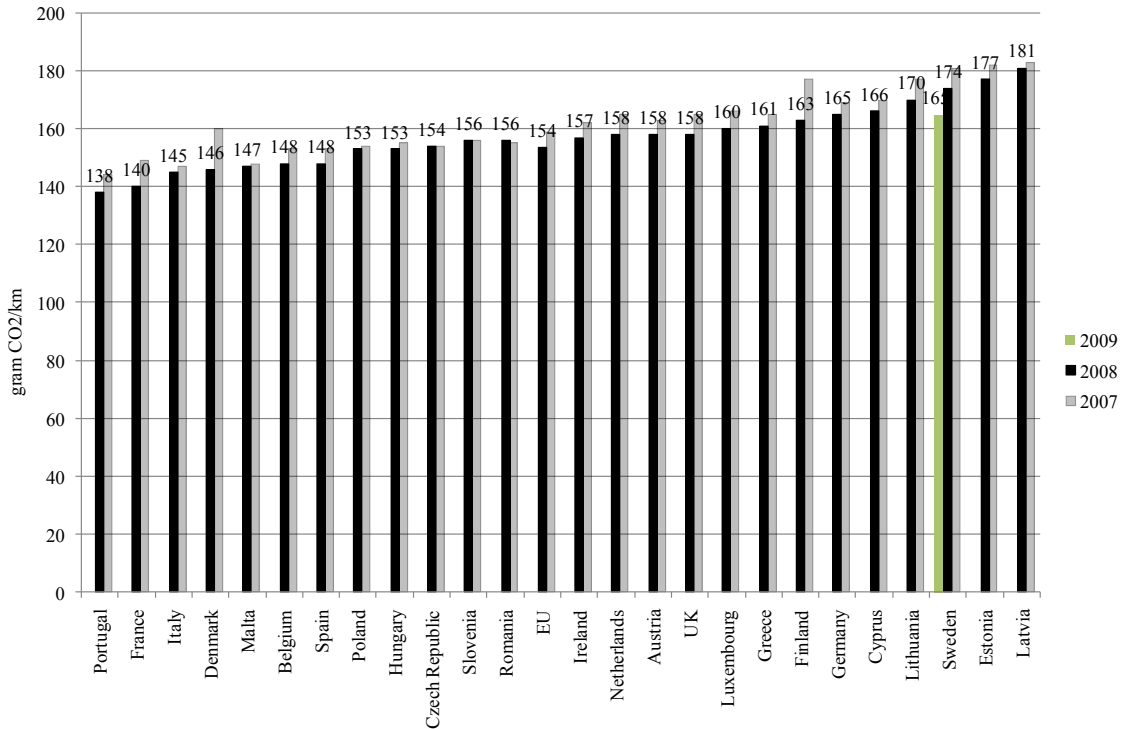
Jämfört med EU som helhet är bränsleförbrukningen på nya bilar bland de högsta inom EU. 2008 var den genomsnittliga bränsleförbrukningen för nya bilar 7,1 l/100km (174 gram CO₂ per km) i Sverige medan snittet inom EU var 6,1 l/100km (153 gram CO₂ per km). Skillnaderna minskar dock. Medelvärde för Sverige 2009 var 6,7 l/100km (165 gram CO₂ per km). Siffror för 2009 finns ännu inte sammanställt för andra medlemsländer.



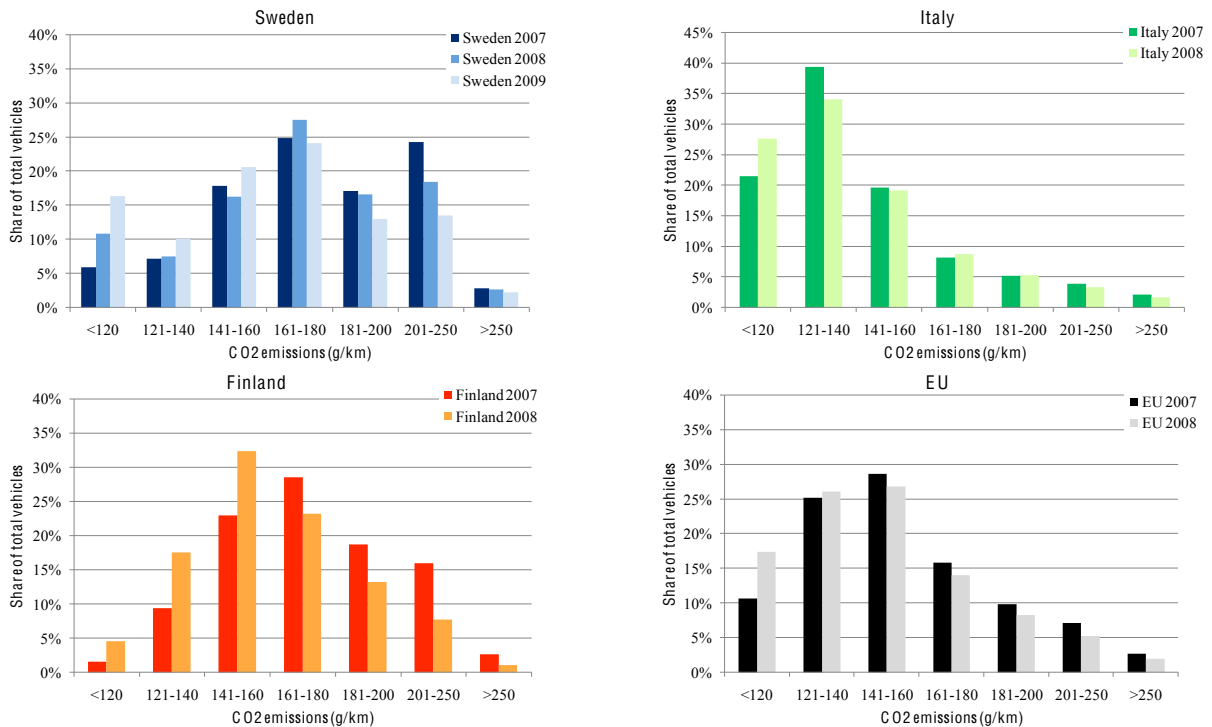
Figur 1 Genomsnittlig bränsleförbrukning för nya bilar enligt EU-norm. För hybrid, FFV (etanol) och bifuel (gas) avses förbrukning vid bensindrift.



Figur 2 Fördelning av nya miljöbilar på olika typer.



Figur 3 Genomsnittliga koldioxidutsläpp enligt EU-norm för nya bilar inom EU år 2007 och 2008 samt för Sverige även 2009. Siffror i diagrammet avser 2008 och 2009.



Figur 4 Fördelning av koldioxid utsläpp för nya bilar 2007, 2008 samt för Sverige även 2009.

Studerar man fördelningen av nya bilar koldioxidutsläpp i Sverige och jämför detta med EU och några andra länder kan man upptäcka avgörande skillnader. Inom EU har de flesta nya bilar ett koldioxidutsläpp mellan 121 och 160 g/km. I länder som har låga utsläpp såsom Italien är fördelningen förskjuten mot bilar med lägre utsläpp i intervallet 121 till 140 g/km medan den i länder som har höga utsläpp såsom Tyskland är förskjuten mot bilar med lite högre utsläpp i intervallet 141-160 g/km.

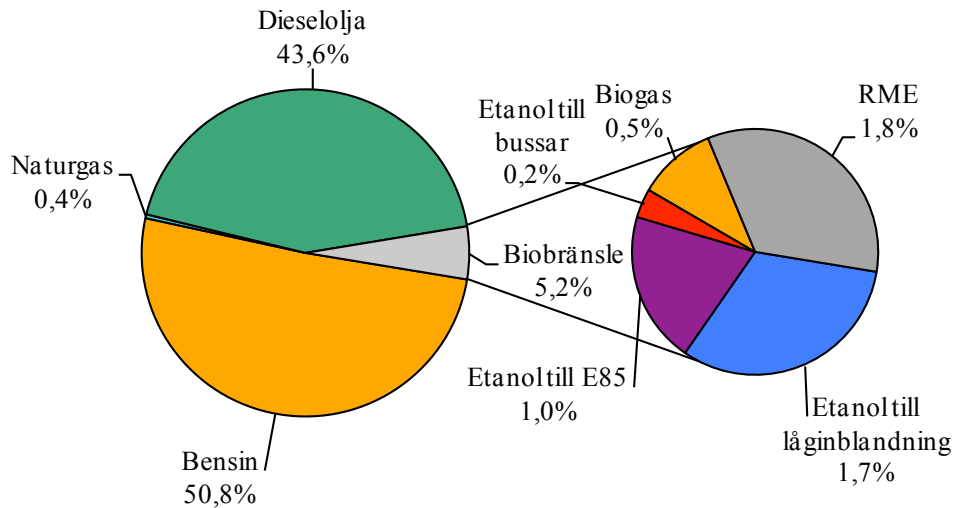
Sverige är dock unikt i sin fördelning. Dels har de flesta bilar ett utsläpp i intervallet 161-180 g/km, dels finns ytterligare två toppar i fördelningen, en ökande i intervallet <120 g/km och en krympande i intervallet 201-250 g/km. I den sista toppen återfinns också ovanligt många stora bensin- och etanolbilar. Andelen bensin- och etanolbilar är här tillsammans 72 procent att jämföra med hela nybilsförsäljningen där den är 59 procent. Sedan 2007 har det i registreringen skett en kraftig minskning av andelen bilar med utsläpp över 200 g/km till förmån för bilar med utsläpp lägre än 120 g/km. Det förklaras av att etanolbilar tappat andelar till snåla dieslar i försäljningen av miljöbilar.

Finland tillhör ett av de länder som har störst minskning av koldioxidutsläppet för nya personbilar i Europa. Förklaringen ligger i att de infört en registreringskatt som är kopplad till koldioxidutsläppet från och med 2008. Detta styrmedel verkar mer generellt än Sveriges kombination av styrmedel som premierar miljöbilar och koldioxidifferentierad fordonsskatt. Det har gjort att fördelningen får en mer jämn förskjutning än i Sverige.

ANDELEN BIODRIVMEDEL ÖKAR

Andelen biodrivmedel inom vägtransportsektorn ökade från 4,9 procent 2008 till 5,2 procent 2009. Detta resulterade i en ytterligare minskning av koldioxidutsläppen på drygt 65 000 ton. Ökningen beror framförallt på ökad låginblandning av biodiesel, FAME, i diesel samt ökad användning av biogas i personbilar och bussar. Mängden biodiesel, FAME har ökat med 24 procent eller drygt 29 miljoner liter under året. Mängden biogas har under året ökat med 27 procent. Biogas utgör nu 63 procent av fordonsgasen, där naturgas står för resterande.

Mängden E85 (etanol till personbilar) har minskat med ca 20 procent under året trots att antalet bilar som kan använda bränslet har ökat. Minskningen är ett resultat av sjunkande bensinpriser relativt priset på E85, vilket gör det dyrare att köra på E85 jämfört med bensin. Vägverkets bedömning är att andelen E85 som tankas i dessa bilar har minskat från cirka 90 procent 2008 till cirka 60 procent under 2009. Med den tankningsgraden av E85 ger de nya etanolbilarna en klimatbelastning motsvarande en bensinbil med ett koldioxidutsläpp på 131 g/km, det vill säga en bit över gränsen på 120 g/km för miljöbil. Det visar vikten av att få ner bränsleförbrukningen även på etanolbilar.



Figur 5 Andel biodrivmedel inom vägtransportsektorn år 2009.

TRAFIKEN ÖKADE

Under 2009 ökade trafiken med knappt 1 procent. Den ekonomiska krisen har framförallt påverkat den tunga trafiken medan personbilstrafiken ökat under förra året. När ekonomin skjuter fart igen väntas även den tunga trafiken öka. Trafikökningen eliminerar helt effekten av ökad andel biobränslen och energieffektivare tunga lastbilar.

Försäljningen av personbilar sjönk med 16 procent under 2009. Under de sista månaderna började dock försäljningen att återhämta sig. För tunga lastbilar minskade försäljningen med 22 procent under året. Någon återhämtning kunde inte ses under 2009.

Den ökade trafiken under året bidrog till att utsläppen av koldioxid reducerades med 130 000 ton. Med tanke på att vi befinner oss i en lågkonjunktur och trafiken ändå ökar och bidrar till ökade utsläpp finns stor risk att en kommande högkonjunktur kommer eliminera stor del av effekten av effektivisering och ökad andel förnybar energi.

KOLDIOXIDUTSLÄPPEN MINSKADE

Vägtrafikens klimatpåverkan beror på trafikarbetets storlek, andelen av olika bränslen och utsläppen per körd kilometer. Under 2000-talet har ökningen av vägtrafikens utsläpp av koldioxid dämpats genom att användningen av alternativa drivmedel har ökat och fordonen blivit mer energieffektiva. Detta har dock inte varit tillräckligt för att kompensera för den ökade trafiktillväxten.

Under året minskade utsläppen med inom vägtransportsektorn i Sverige med ca 1 procent. En förändring på ca 200 000 ton från 19,2 miljoner ton till 19,0 miljoner ton.

Sedan 1990 har utsläppen inom vägtransportsektorn ökat med 10 procent eller ca 1,7 miljoner ton. Samtidigt finns mål om oförändrade utsläpp mellan 1990 och 2010.

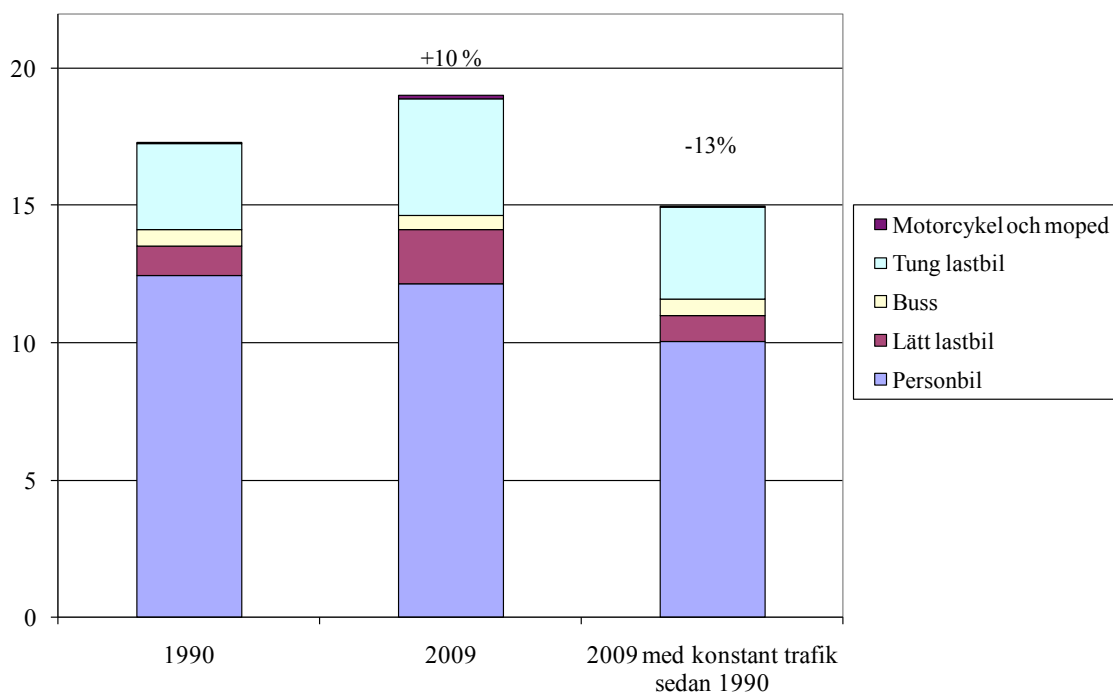
Inberäknat klimatpåverkan för produktion och distribution av bränslen är klimatpåverkan 13 procent större nu jämfört med 1990. Att ökningen är större jämfört med utan produktion och distribution av bränsle beror på att mängden bibränslen har samtidigt som även produktion och distribution av bibränslen ger upphov till utsläpp av koldioxid.

Trafikökningen mellan 1990 och 2009 medförde att utsläppen steg med 4,1 miljoner ton. Av denna ökning står personbilar för hälften (52%), lätta lastbilar för en fjärdedel (25%) och tunga lastbilar för en fjärdedel (23%). Om trafiken hade varit oförändrad mellan 1990 och 2009 skulle det ha inneburit att utsläppen minskat med 13 procent istället för som nu ökat med 10 procent.

Tabell 1 Bakomliggande orsaker till de förändrade utsläppen av koldioxid.

Total förändring utsläpp	Utsläppsförändring 2008-2009
Bränslesnålare personbilar	-200 000 ton
Bränslesnålare tunga lastbilar	-65 000 ton
Biodrivmedel	-65 000 ton
Trafikförändring	+130 000 ton
Total förändring utsläpp	-200 000 ton

Miljoner ton per år



Figur 6 Koldioxidutsläpp från vägtransportsektorn i Sverige år 1990 och 2009. För 2009 redovisas även hur stora utsläppen skulle ha varit om trafiken varit oförändrad mellan 1990 och 2009 (med samma fordonsflotta).

ÅTGÄRDER OCH STYRMEDEL FÖR ATT NÅ ETAPPMÅL OCH LÅNGSIKTIGT SKAPA ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM

Det verkar inte möjligt att nå etappmålet för vägtransportsektorn och resultatet visar att det behövs kraftfulla åtgärder. På kort sikt kan utsläppen minskas genom

- minskad bränsleförbrukning i nya personbilar, vilket kan åstadkommas genom EU-krav på koldioxidutsläpp från nya bilar och starkare nationella styrmedel, till exempel förstärkning av koldioxiddifferentieringen av fordonsskatten, koppling av förmånsvärde till bilens koldioxidutsläpp samt skärpning av miljöbilskraven
- skrotningspremie för äldre bilar med höga utsläpp och låg trafiksäkerhet
- ökad andel biobränslen, genom ökning av låginblandning av etanol och FAME till 10 procent i bensin respektive 7 procent i diesel samt genom utökad produktion av biogas
- dämpad trafikutveckling, genom höjda drivmedelsskatter samt åtgärder och styrmedel för att främja resor med kollektivtrafik, till fots och med cykel i stället för med personbil.

Flera av dessa styrmedel har också föreslagits i klimatpropositionen och håller på att förverkligas i förändrad lagstiftning. Förslaget till ny transportplan innehåller också en satsning på kollektivtrafik och cykel .

För personbilar finns betydande potential i energieffektivisering. För befintligt utbud på marknaden kan det för en modell skilja en faktor två i energieffektivitet mellan olika motoralternativ. EU har i förordningen om nya personbilers koldioxidutsläpp bestämt utvecklingstakten fram till 2020, då nya bilar i genomsnitt skall ha ett koldioxidutsläpp under 95 g/km. Det är nästan 40 procent lägre än i dagsläget. För att skapa långsiktiga spelregler behöver man gå vidare och även besluta om lägre nivåer efter 2020. Lägre nivåer kommer skapa behov av att fasa in en allt större andel fordon med eldrift. Eldrift är idag det enda kända alternativet som kan klara de långsiktiga klimatkraven på personbilar. Det kan inte uteslutas att kraften till elmotorerna kommer från bränsleceller även om mycket just nu talar för batterier. För tunga fordon finns inte samma stora potential till energieffektivisering som för personbilar. Det är också svårare att fasa in förnybar energi. Att få fram ersättning till dieselbränslet kommer vara en kritisk faktor.

Under 2009 beslutade Vägverket om en handlingsplan för begränsad klimatpåverkan. Handlingsplanen utgår från att vägtrafiken ska bidra till det långsiktiga klimatmålet om en maximal temperaturökning på 2 grader jämfört med förindustriell nivå. Slutsatsen i handlingsplanen är att det inte kommer att räcka med snålare fordon delvis drivna på el och en ökad andel förnyelsebar energi för att åstadkomma så stora utsläppsminskningar som detta innebär. Det kommer även behövas förändring av resande, transporter och en långsiktig förändring av samhällsstrukturer och infrastruktur så gods- och persontransporter kan effektiviseras.

Tabell 2 Koldioxidutsläpp från vägtransportsektorn i Sverige

År	Koldioxidutsläpp miljoner ton					Totalt
	Personbil	Lätt lastbil	Buss	Tung lastbil	Motorcykel och moped	
1980	10,84	0,61	0,56	3,02	0,04	15,07
1981	10,72	0,62	0,56	3,00	0,04	14,94
1982	10,77	0,65	0,58	3,04	0,05	15,08
1983	10,90	0,68	0,59	3,08	0,05	15,30
1984	10,94	0,70	0,60	3,08	0,05	15,37
1985	11,17	0,74	0,61	3,11	0,05	15,69
1986	11,20	0,76	0,61	3,08	0,05	15,72
1987	11,76	0,83	0,64	3,20	0,06	16,49
1988	12,28	0,92	0,66	3,31	0,06	17,23
1989	12,79	1,04	0,70	3,44	0,06	18,02
1990	12,42	1,07	0,64	3,11	0,06	17,31
1991	12,59	1,12	0,57	2,72	0,06	17,06
1992	12,94	1,19	0,72	3,28	0,06	18,18
1993	12,28	1,13	0,70	3,25	0,06	17,43
1994	12,48	1,15	0,76	3,59	0,07	18,05
1995	12,67	1,14	0,70	3,33	0,07	17,89
1996	12,59	1,13	0,68	3,21	0,07	17,68
1997	12,44	1,15	0,72	3,43	0,07	17,80
1998	12,31	1,19	0,75	3,69	0,07	18,01
1999	12,49	1,22	0,71	3,69	0,07	18,19
2000	12,42	1,23	0,65	3,59	0,08	17,97
2001	12,56	1,34	0,62	3,61	0,09	18,21
2002	12,85	1,43	0,63	3,82	0,10	18,83
2003	12,86	1,51	0,64	3,96	0,10	19,07
2004	12,78	1,65	0,65	4,22	0,11	19,41
2005	12,66	1,84	0,62	4,48	0,11	19,70
2006	12,50	1,83	0,58	4,57	0,12	19,60
2007	12,67	1,90	0,55	4,52	0,12	19,76
2008	12,28	1,96	0,54	4,30	0,12	19,21
2009	12,13	1,96	0,52	4,26	0,13	19,00
2009 med konstant trafik sedan 1990	10,04	0,94	0,61	3,31	0,05	14,94

Tabell 3 Trafikarbete på svenska vägnätet

År	Trafikarbete miljarder fordonskilometer					Totalt
	Personbil	Lätt lastbil	Buss	Tung lastbil	Mc och moped	
1980	45,3	1,8	0,9	3,5	0,3	51,8
1981	46,4	2,0	0,9	3,5	0,4	53,0
1982	47,4	2,1	0,9	3,5	0,4	54,3
1983	48,4	2,3	0,9	3,5	0,4	55,6
1984	49,5	2,5	0,9	3,5	0,4	56,8
1985	50,5	2,7	0,9	3,6	0,4	58,1
1986	51,5	2,9	0,9	3,6	0,4	59,4
1987	52,6	3,1	0,9	3,6	0,4	60,6
1988	53,6	3,3	0,9	3,6	0,4	61,9
1989	54,7	3,5	1,0	3,6	0,4	63,2
1990	55,7	3,7	1,0	3,7	0,4	64,4
1991	55,9	3,8	1,0	3,6	0,4	64,7
1992	56,2	3,8	1,0	3,6	0,4	65,0
1993	56,4	3,9	1,0	3,6	0,4	65,3
1994	56,7	3,9	1,0	3,6	0,4	65,5
1995	56,9	4,0	1,0	3,5	0,5	65,8
1996	57,4	4,1	1,0	3,6	0,5	66,6
1997	58,0	4,3	1,0	3,7	0,5	67,4
1998	58,6	4,4	1,0	3,7	0,5	68,2
1999	59,1	4,6	1,0	3,8	0,6	69,0
2000	59,7	4,7	0,9	3,9	0,6	69,8
2001	60,5	5,0	0,9	4,0	0,7	71,0
2002	61,3	5,3	0,9	4,0	0,7	72,3
2003	62,1	5,6	0,9	4,1	0,8	73,5
2004	63,0	5,9	0,9	4,2	0,9	74,8
2005	61,7	6,6	0,8	4,2	1,0	75,4
2006	63,2	6,9	0,9	4,3	1,0	75,6
2007	65,5	7,4	0,8	4,6	1,1	77,8
2008	67,0	7,6	0,8	4,6	1,1	78,5
2009	67,3	7,7	0,8	4,7	1,1	79,2

Tabell 4 Genomsnittlig bränsleförbrukning för nya bensin och dieseldrivna personbilar samt medel för alla nya personbilar oavsett drivmedel i Sverige och EU. I tabellen redovisas även koldioxidutsläpp räknat på fossila bränslen. Samtliga värden bygger på de uppgifter som biltillverkarna själva anger och som även skall redovisas i reklam, i bilhallar och i fordonens instruktionsböcker. Uppgifter bygger på sammanställning av uppgifter enligt biltillverkarnas redovisning till EU-Kommissionen¹ och därefter enligt Vägverkets egna sammanställningar från bilregistret och dieselandel enligt Bilsweden. Värdena för FFV (etanolbilar) och Bifuel (gasbilar) avser bensindrift.

	Sverige							EU					
	Andel diesel- drivna bilar (%)	Bensin (l/100km)	Diesel (l/100km)	Hybrid (l/100km)	FFV (l/100km)	Bifuel (l/100km)	Medel (l/100km)	Medel CO ₂ räknat på fossila bränslen (g/km)	Andel diesel- drivna bilar (%)	Bensin (l/100km)	Diesel (l/100km)	Medel (l/100km)	Medel CO ₂ räknat på fossila bränslen (g/km)
1978	4,1	10,2	9,0				10,2	244					
1979	6,5	10,1	8,8				10,0	241					
1980	7,2	10,1	8,8				10,0	241				8,9	
1981	6,7	9,8	8,1				9,7	232				8,6	
1982	6,2	9,8	8,1				9,7	232				8,3	
1983	5,4	9,7	8,0				9,6	229				8,1	
1984	4,1	9,6	7,9				9,5	227				7,9	
1985	2,2	9,6	8,2				9,5	228				7,6	
1986	1,3	9,3	7,7				9,3	222				7,5	
1987	1,3	9,1	7,4				9,1	217				7,5	
1988	0,9	9,1	7,7				9,1	217				7,6	
1989	0,6	9,1	7,3				9,1	217				7,5	
1990	0,6	9,2	6,9				9,2	220				7,6	
1991	0,9	9,2	7,1				9,2	220				7,6	
1992	0,8	9,1	7,7				9,1	217				7,7	
1993	3,1	9,2	7,6				9,2	219				7,7	
1994	3,2	9,3	6,9				9,3	221				7,6	
1995	2,8	9,3	7,5				9,3	221	22,9	7,9	6,7	7,6	186
1996	5,2	9,1	7,1				9,0	216	23,2	7,8	6,6	7,5	184

¹ http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/co2_monitoring.htm

	Sverige							EU					
	Andel diesel- drivna bilar (%)	Bensin (l/100km)	Diesel (l/100km)	Hybrid (l/100km)	FFV (l/100km)	Bifuel (l/100km)	Medel (l/100km)	Medel CO ₂ räknat på fossila bränslen (g/km)	Andel diesel- drivna bilar (%)	Bensin (l/100km)	Diesel (l/100km)	Medel (l/100km)	Medel CO ₂ räknat på fossila bränslen (g/km)
1997	7,5	9,0	6,6				8,8	210	23,0	7,7	6,5	7,4	182
1998	10,9	8,7	6,5				8,5	204	25,6	7,6	6,4	7,3	180
1999	7,1	8,5	6,5				8,3	201	29,5	7,5	6,2	7,1	176
2000	6,4	8,3	6,5				8,2	197	33,8	7,4	6,0	6,9	172
2001	5,6	8,4	6,7		6,9		8,3	198	37,3	7,3	5,9	6,8	167
2002	6,7	8,4	6,8		6,9	9,7	8,3	197	40,8	7,3	5,9	6,7	166
2003	7,4	8,3	7,0	4,9	6,9	9,1	8,2	198	44,5	7,2	5,9	6,6	164
2004	7,7	8,3	7,0	4,3	6,9	9,0	8,2	196	49,2	7,2	5,9	6,5	163
2005	9,7	8,1	7,0	4,7	7,9	8,8	8,0	194	50,3	7,1	5,8	6,4	161
2006	19,7	7,9	6,9	5,1	8,2	9,2	7,8	189	51,5	6,9	5,9	6,4	160
2007	34,7	7,8	6,6	5,1	8,0	9,2	7,3	181	53,6	6,8	5,8	6,3	158
2008	36,2	7,3	6,3	4,8	8,0	8,5	7,1	174	52,9	6,5	5,7	6,1	153
2009	41,0	6,8	6,0	4,6	7,9	7,3	6,7	165 ²					

² Transportstyrelsen redovisar 164 g/km i sin rapportering till EU, då ingår inte NIG (vissa terränggående bilar) och privatimporterade bilar.