

2011-02-18

Ökade utsläpp från vägtrafiken trots rekordartad energieffektivisering av nya bilar

Trenden från första halvåret 2010 håller i sig. Utsläppen från vägtrafiken ökar trots att nya personbilar blivit rekordartat energieffektiva och släpper ut allt mindre koldioxid. Orsaken är att den förbättrade ekonomin resulterat i ökad trafik. Lastbilstrafiken ökade under förra året med knappt 3 procent medan personbilstrafiken ökade med drygt 1 procent. Trafikökningen resulterade i en ökning av utsläppen med 100 000 ton när effekterna av energieffektivare fordon och ökad andel biodrivmedel räknats bort.

Utsläppen inom vägtransportsektorn från 1990 har därmed ökat med 10 procent, motsvarande 1,7 miljoner ton. Räknar man även in klimatpåverkan för produktion och distribution av bränslen är klimatpåverkan 14 procent större nu jämfört med 1990.

Bränsleförbrukningen på nya personbilar minskade från 6,7 l/100km (164 g CO₂/km) 2009 till 6,2 l/100 km (153 g CO₂/km¹) 2010. Det är den största minskningen av bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen någonsin. Totalt innebär det en minskad bränsleförbrukning på 30 miljoner liter och en sänkning av koldioxidutsläppen med ca 70 000 ton jämfört med om bränsleförbrukningen och utsläppen per km hade varit oförändrade mellan 2009 och 2010. Minskningen är ett resultat av energieffektivare diesel-, bensin- och etanolbilar samt ökad andel dieslbilar.

Även för nya lätta lastbilar minskade bränsleförbrukningen under året från 7,7 l/100km (199 g CO₂/km) 2009 till 7,5 l/100km (197 g/km) 2010.

Utskrotning och minskad användning av gamla bränsletörstiga fordon bidrar till en ytterligare energieffektivisering av personbilar och lätta lastbilar. Bidraget från skrotningen ökade något jämfört med de senaste åren som ett resultat av ökad skrotning. Bränsleförbrukningen för personbilsflottan som helhet (gamla och nya) sjönk från 8,0 l/100km 2000 till 7,8 l/100km 2010. Totalt gav nyregistrering av nya bränslesnålare personbilar och lätta lastbilar samt utskrotning och minskad

¹ Transportstyrelsen redovisar 151 g/km i sin rapportering till EU, då ingår inte vissa terränggående bilar (M1G) vilka 2010 var 7777 stycken. Dessutom ingår inte rallybilar, provfordon, handikappfordon och andra fordon för speciella ändamål, de är dock inte så många och har ingen betydelse för medelvärdet.

användning av gamla bränsletörstiga bilar en minskning av bränsleförbrukningen med 65 miljoner liter och en sänkning av koldioxidutsläppen på drygt 150 000 ton.

Under 2010 ökade andelen biodrivmedel inom vägtransportsektorn till 5,6 procent från 5,2 procent 2009. Huvudorsaken till ökningen var framförallt ökad användning av biogas i personbilar och bussar. Detta resulterade i en minskning av koldioxidutsläppen på drygt 100 000 ton.

Den förbättrade ekonomin resulterade i ökad trafik. Lastbilstrafiken ökade med knappt 3 procent medan personbil ökade med drygt 1 procent. Trafikökningen resulterade i en ökning av utsläppen med 350 000 ton.

Den rekordartade effektiviseringen av personbilarna, effektiviseringen av lätta lastbilar och ökad andel förnybar energi räckte inte till för att kompensera för den ökade trafiken. Totalt sett ökade vägtrafiken sina utsläpp med 100 000 ton eller knappt 1 procent.

Sedan 1990 har utsläppen inom vägtransportsektorn ökat med 10 procent. Räknar man även in klimatpåverkan för produktion och distribution av bränslen är klimatpåverkan 14 procent större nu jämfört med 1990. Detta trots att stora effektiviseringar har skett av fordonen och andelen biobränslen ökat. Detta har inte varit tillräckligt för att kompensera för den ökade trafiken och få utsläppen att minska. Även när vi blickar framåt ser det ut som att beslutade styrmedel bara räcker till att stabilisera utsläppen på nuvarande nivå. EU-regelverk för koldioxidutsläpp från nya personbilar och lätta lastbilar samt bindande krav på 10 procent förnybar energi inom transportsektorn kommer inte räcka mer än till att kompensera för trafikökningen vare sig i Sverige eller inom EU som helhet.

Ändå ställs det stora krav på att utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser ska minska och att transportsektorn ska bli mindre beroende av fossila bränslen. Det finns stor potential i energieffektivisering av fordon, förnybar energi och elektrifiering av delar av fordonsparken utöver vad som blir resultatet av de styrmedel som finns idag.

Det räcker dock inte för att nå klimatmålet och trygga energiförsörjningen för vägtransportsektorn. Personbilstrafiken behöver även minska och ökningen av godstransporter på väg dämpas. Det krävs då en förändrad inriktning i utvecklingen av samhälle och infrastruktur. Den egna bilen behöver få en minskad roll som transportmedel och tillgängligheten behöver i större grad lösas genom effektiv kollektivtrafik samt förbättrade möjligheter att gå och cykla. Dessutom behöver tillväxten i godstransporter på väg dämpas, genom förbättrad logistik och överflyttning på järnväg och sjöfart.

Nya personbilar och lätta lastbilar blir mer energieffektiva

Nya personbilars bränsleförbrukning har minskat med 39 procent sedan 1978 och med 33 procent sedan 1990. Koldioxidutsläppen från dessa fordon minskade nästan lika mycket eller 37 procent respektive 30 procent. Nya personbilar förbrukade 2010 i genomsnitt 6,2 l/100 km (153 g/km²), jämfört med 6,7 l/100 km (164 g/km) år 2009. Det är den största minskningen någonsin. Totalt innebär det en minskad bränsleförbrukning på 30 miljoner liter och en sänkning av koldioxidutsläppen med ca 70 000 ton jämfört med om bränsleförbrukningen och utsläppen per km hade varit oförändrade mellan 2009 och 2010. Förändringen beror på en minskning av bränsleförbrukningen på nya bensin-, diesel- och etanolbilar samt att andelen dieseldrivna fordon har ökat. Dieseldrivna bilar hade också den största minskningen av bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Andelen dieseldrivna fordon i nybilsförsäljningen ökade från 41 procent till 51 procent. Samtidigt ökade andelen miljöbilar i nybilsförsäljningen från 38 procent till 40 procent.

Några av orsakerna till ökningen av dieselandel och miljöbilar under de senaste är koldioxidifferentierad fordonsskatt, miljöbilspremie (som under 2009 ersattes med skattebefrielse i 5 år), periodvis höga drivmedelspriser och förbättrat utbud av bilar som klarar miljöbilskraven. Det sistnämnda har också drivits på av den kommande koldioxidregleringen inom EU och olika incitament för bilar med låga koldioxidutsläpp i andra EU-länder. För miljöbilar har även förmånsbeskattning, kommunala parkeringsregler och trängselskatt inverkat. Undantaget för miljöbilar från trängselskatt togs dock bort 1 januari 2009.

Miljöbilar inkluderar bränslesnåla diesel- och bensindrivna bilar samt bilar som kan drivas på etanol och fordonsgas enligt definitionen i SFS 2007:380. De senaste två åren 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 30 procent de tre sista månaderna 2010. Det är framförallt bränslesnåla dieslar som har tagit denna marknadsandel, men även bränslesnåla bensinbilar och gasbilar har ökat något. Nyregistreringen av bränslesnåla dieslar ökade med 170 procent under 2010.

Utskrotning och minskad användning av gamla bränsletörstiga fordon bidrar till ytterligare energieffektivisering av personbilsflottan. Antalet skrotade personbilar under 2010 var 176 056, vilket är en uppgång för de ovanligt låga siffrorna för åren 2008 och 2009. Bränsleförbrukningen för personbilsflottan som helhet (gamla och nya) sjönk från 8,0 l/100km 2009 till 7,8 l/100km 2010. Totalt innebär nyregistrering av nya bränslesnålare samt utskrotning och minskad användning av gamla bränsletörstiga bilar en minskning av bränsleförbrukningen med drygt 60 miljoner liter och en sänkning av koldioxidutsläppen med drygt 140 000 ton.

Sverige är fortfarande ett av de länder inom EU som har högsta koldioxidutsläppen och bränsleförbrukningen på nya fordon. Avståndet till övriga länder minskar dock. Till exempel var det genomsnittliga koldioxidutsläppet på nya bilar 2010 i Sverige detsamma som det var i Tyskland 2009.

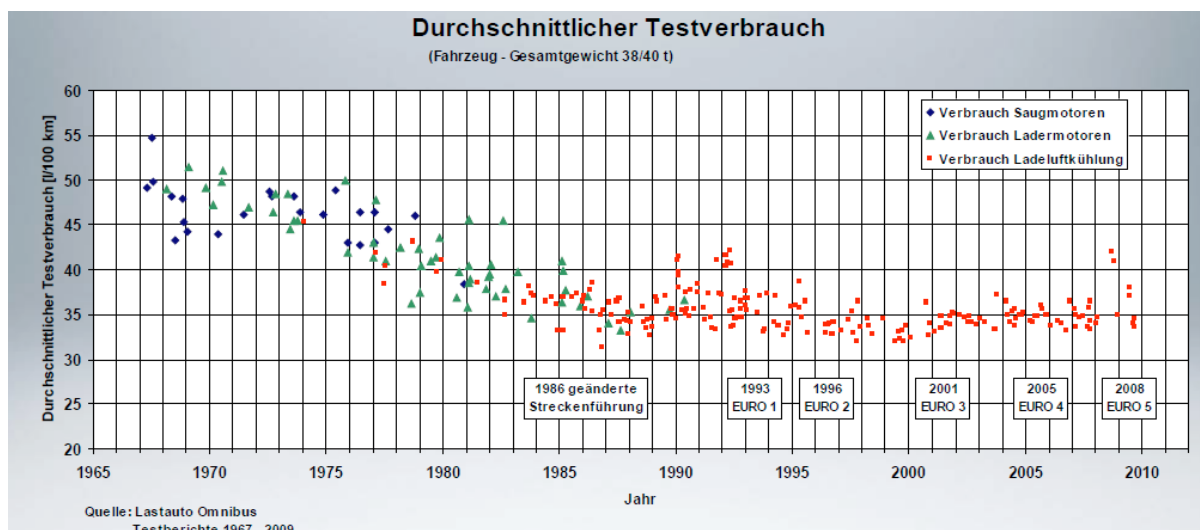
² Transportstyrelsen redovisar 151 g/km i sin rapportering till EU, då ingår inte vissa terränggående bilar (M1G) vilka 2010 var 7777 stycken. Dessutom ingår inte rallybilar, provfordon, handikappfordon och andra fordon för speciella ändamål, de är dock inte så många och har ingen betydelse för medelvärdet.

Eller annorlunda uttryckt det krävs ett års energieffektivisering för att kompensera det faktum att vi väljer större och effektstarkare bilar i Sverige jämfört med Tyskland. 2009 var den genomsnittliga bränsleförbrukningen för nya bilar 6,7 l/100km (165 gram CO₂ per km) i Sverige medan snittet inom EU var 5,9 l/100km (146 gram CO₂ per km). Medelvärdet för Sverige 2010 var 6,2 l/100km (154 gram CO₂ per km). Siffror för 2010 finns ännu inte sammanställt för andra medlemsländer.

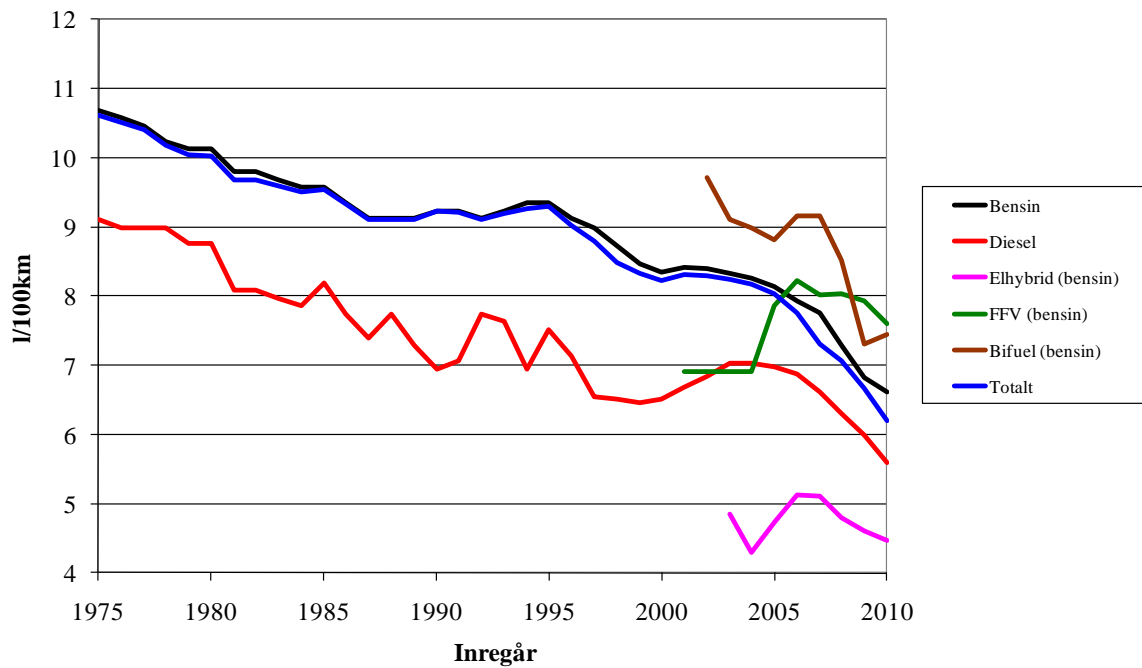
Det har inte varit samma fokus på energieffektivisering av lätta lastbilar som för personbilar. Arbete pågår inom EU med utveckling av regelverket för motsvarande koldioxidkrav som för personbilarna och fr.o.m. 2011 kommer fordonsskatten i Sverige även koldioxiddifferentieras för lätta lastbilar. Detta kommer öka fokus på energieffektivisering även av lätta lastbilar. Bränsleförbrukningen för inregistrerade lätta lastbilar 2010 var i genomsnitt 7,5 l/100km (197 g/km) jämfört med 7,7 l/100km (199 g/km) 2009. Motortyp, fyrhjulsdrift och vikt påverkar utsläppen i stor grad.

Dieseldrift dominerar helt och står för 92 procent av inregistrerade fordon 2010, bensin för 4 procent, gas för 3 procent och etanol för 1 procent. Andel fyrhjulsdrift har legat på en relativt jämn nivå kring 20 procent under de senaste 5 åren. Det gäller även tjänstevikten medan totalvikten och därmed lastförmågan har ökat med 8 procent.

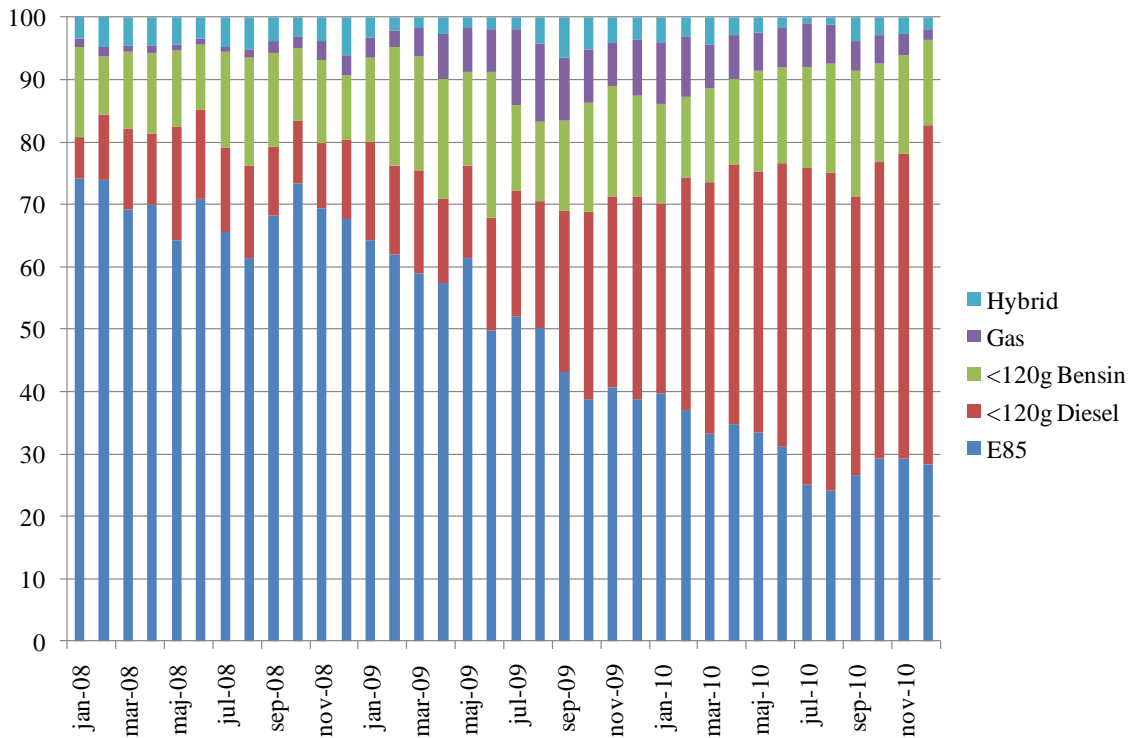
Det finns inte samma detaljerade statistik för tunga lastbilar. Tillverkarna redovisar effektivisering på sina egna lastbilar. Denna effektivisering är dock svår att utläsa från de tester som tidningar gör med fordon på standardrutter i verklig trafik. Vad skillnaderna beror på är inte klarlagt men en trolig förklaring är att den större motoreffekten som dagens fordon har utnyttjas så att körmönstret över åren har förändrats. Det förändrade körmönstret skulle då ha tagit ut effekten av effektiviseringarna. Det finns fortfarande en betydelsefull potential till att göra, och köra, tunga fordon effektivare. Utöver utveckling av drivlina finns stor potential i förbättringar av såväl lastbil som släp vad gäller aerodynamik, däck och lastförmåga i förhållande till egen vikt.



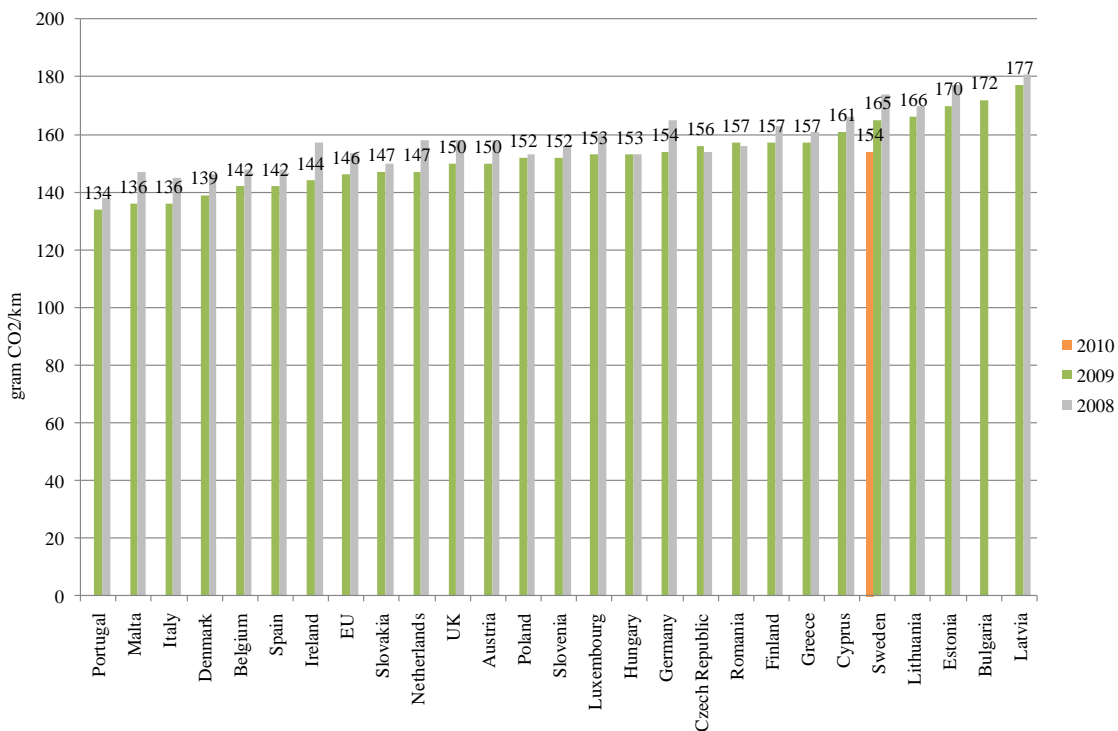
Figur 1 Bränsleförbrukning (l/100km) för tunga lastbilar, 38-40 ton totalvikt, testade i tidskriften Lastauto - Omnibus 1967-2009.



Figur 2 Genomsnittlig bränsleförbrukning för nya personbilar enligt EU-norm. För hybrid, FFV (etanol) och bifuel (gas) avses förbrukning vid bensindrift.



Figur 3 Fördelning av nya miljöbilar (personbilar) på olika typer.

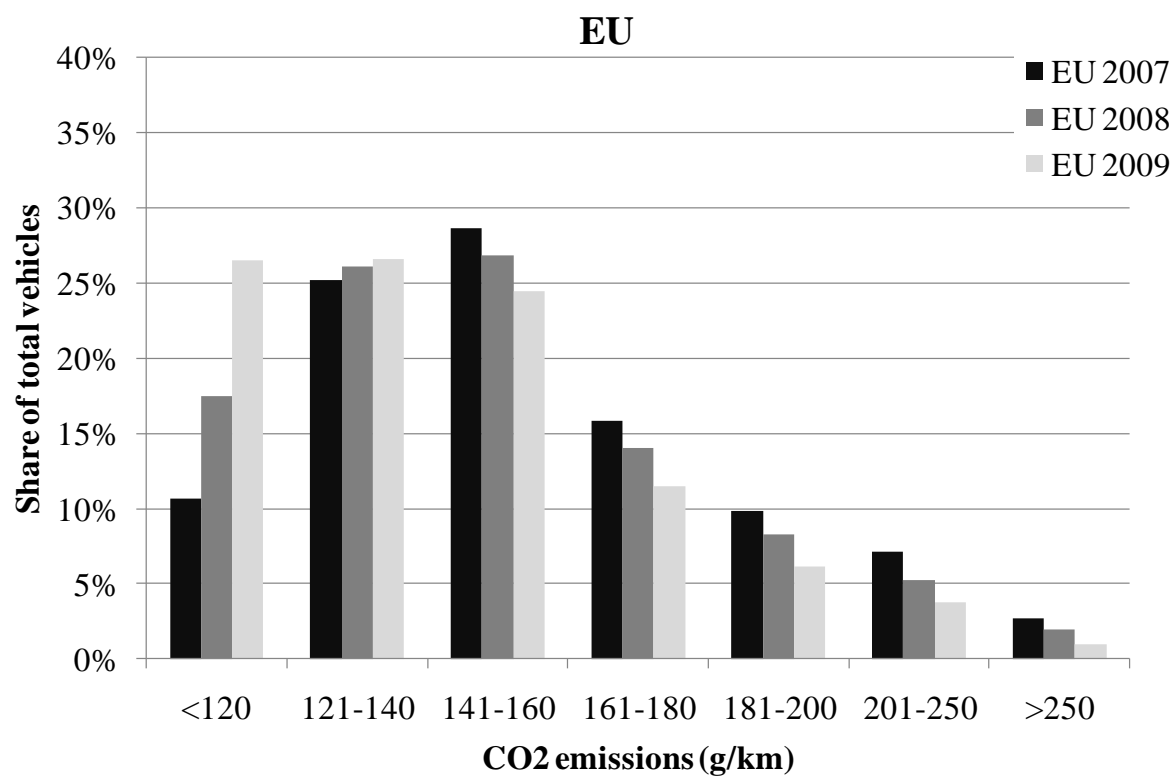
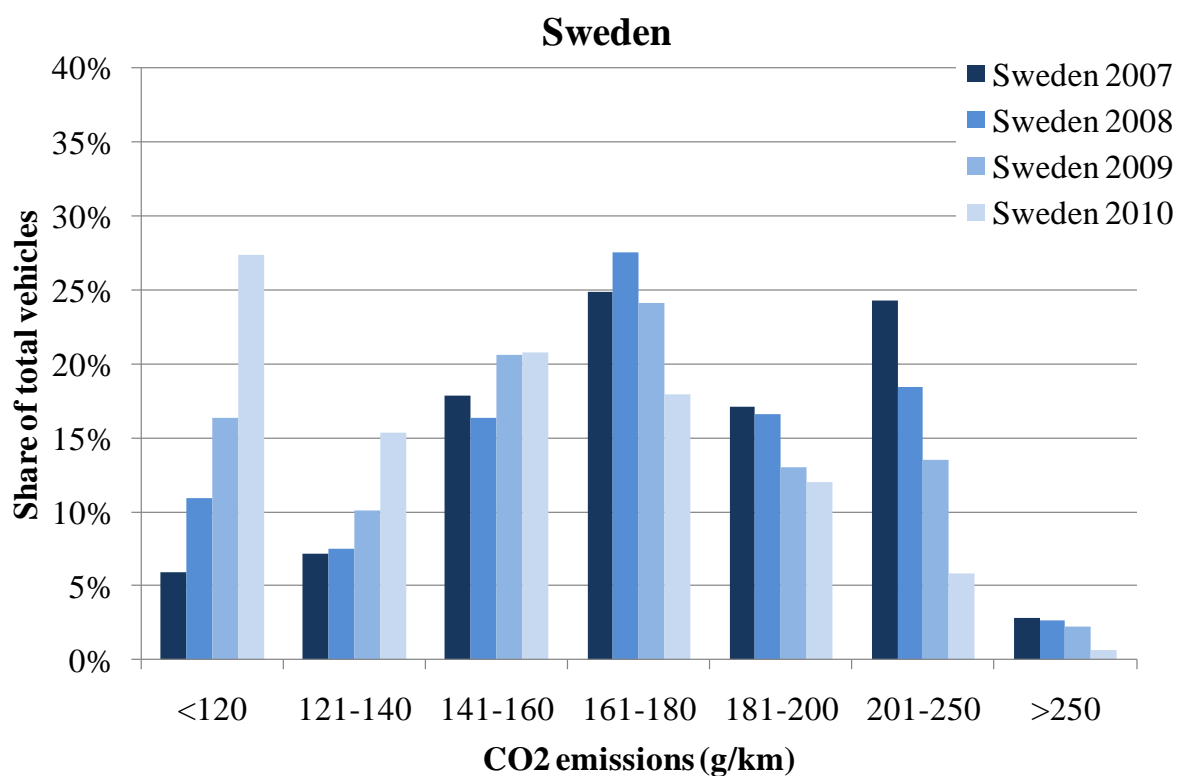


Figur 4 Genomsnittliga koldioxidutsläpp enligt EU-norm för nya personbilar inom EU år 2008 och 2009 samt för Sverige även 2010. Siffror i diagrammet avser 2009 och 2010.

Tidigare när man studerat fördelningen av nya bilar koldioxidutsläpp i Sverige och jämfört detta med EU har man kunnat se avgörande skillnader. Under senare år har dock relativt mycket skett i såväl Sverige som inom EU.

Inom EU har det skett en relativt jämn förskjutning mot lägre koldioxidutsläpp, med ett undantag, andelen fordon med koldioxidutsläpp på 120 g/km eller lägre har ökat kraftigt. Just 120 g/km är också den vanligaste gränsen för fordonskatt och andra ekonomiska styrmedel inom EU.

Fortfarande är andelen fordon med koldioxidutsläpp över 160 g/km mycket vanligare i Sverige än inom EU som helhet. Den höga andelen för fordon med koldioxidutsläpp mellan 201 och 250 g/km som tidigare var unik för Sverige har dock i stort sett försvunnit. Denna grupp utgjordes och utgörs fortfarande till stor del av etanolbilar. Går man tillbaka till perioden före etanolbilarnas uppgång i försäljningen utgjordes gruppen av större bensinbilar. I takt med etanolbilarnas nedgång i försäljningen har gruppen med koldioxidutsläpp mellan 201 och 250 g/km minskat. Till stor del har dessa ersatts av bränslesnåla miljöbilsdieslar med koldioxidutsläpp på 120 g/km eller lägre.

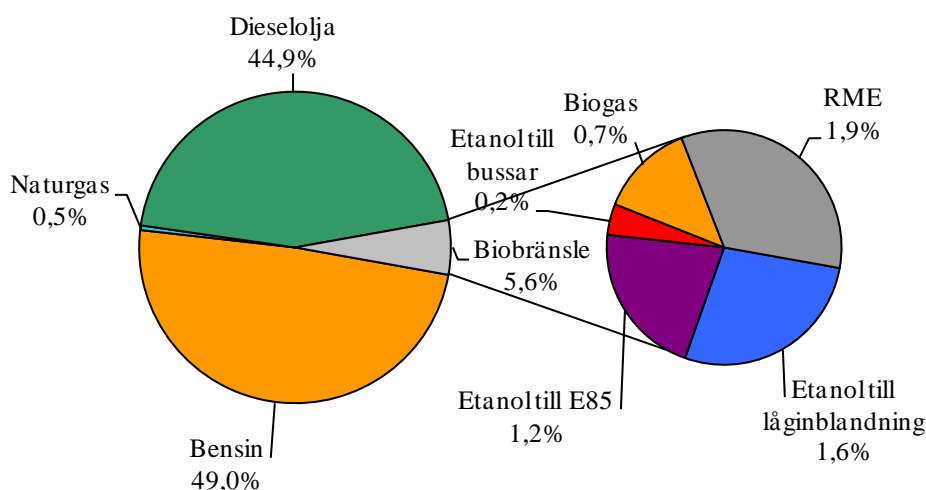


Figur 5 Fördelning av koldioxid utsläpp för nya personbilar 2007-2009 samt för Sverige även 2010.

Andelen biodrivmedel ökar

Andelen biodrivmedel inom vägtransportsektorn ökade från 5,2 procent 2009 till 5,6 procent 2010. Detta resulterade i en minskning av koldioxidutsläppen på drygt 100 000 ton. Ökningen beror till största delen på ökad användning av biogas i personbilar och bussar. Mängden E85 (etanol till personbilar) återhämtade sig något under 2010 efter nedgången under 2009. Mängden biogas har under året ökat med 48 procent. Biogas utgör nu 65 procent av fordonsgasen, där naturgas står för resterande.

Mängden E85 (etanol till personbilar) ökade med 13 procent under året medan antalet etanolbilar i trafik ökade med 16 procent. Andelen E85 som tankas i etanolbilarna minskade därför något. Trafikverkets bedömning är att andelen E85 som tankas i dessa bilar var knappt 60 procent under 2010. Med den tankningsgraden av E85 ger de nya etanolbilarna en klimatbelastning motsvarande en bensinbil med ett koldioxidutsläpp på 125 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 6 Andel biodrivmedel inom vägtransportsektorn år 2010.

Trafiken ökade

Under 2010 ökade trafiken med knappt 2 procent. Ökningen av trafiken är större för lastbilar som ökat med knappt 3 procent jämfört med personbil som ökat med drygt 1 procent.

Försäljningen av personbilar ökade med hela 36 procent under 2010 och återhämtade sig därför från nedgången 2009. Försäljningen var den åttonde högsta i historien för Sveriges del. Även försäljningen av lätta lastbilar ökade medan försäljningen av tunga lastbilar fortsatte minska.

Den ökade trafiken under året bidrog till att utsläppen av koldioxid ökade med 350 000 ton. Det är en större ökning än den minskning som energieffektiviseringen av personbilar och lätta lastbilar och den ökade andelen förnybar energi resulterade i.

Koldioxidutsläppen ökade

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 ökade utsläppen med inom vägtransportsektorn i Sverige med knappt 1 procent. En förändring på ca 100 000 ton från 18,9 miljoner ton till 19,0 miljoner ton.

Sedan 1990 har utsläppen inom vägtransportsektorn ökat med 10 procent eller ca 1,7 miljoner ton.

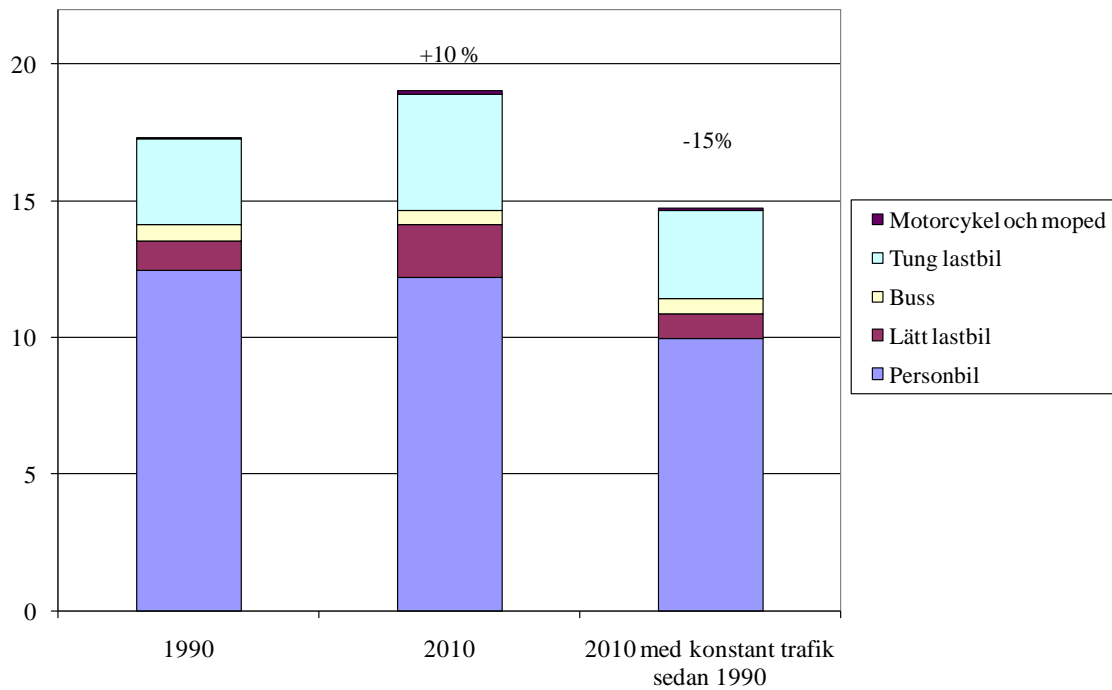
Inberäknat klimatpåverkan för produktion och distribution av bränslen är klimatpåverkan 14 procent större nu jämfört med 1990. Att ökningen är större jämfört med utan produktion och distribution av bränsle beror på att mängden biobränslen har samtidigt som även produktion och distribution av biobränslen ger upphov till utsläpp av koldioxid.

Trafikökningen mellan 1990 och 2010 medförde att utsläppen steg med 4,2 miljoner ton. Av denna ökning står personbilar för hälften (53%), lätta lastbilar för en fjärdedel (25%) och tunga lastbilar för en fjärdedel (24%). Om trafiken hade varit oförändrad mellan 1990 och 2010 skulle det ha inneburit att utsläppen minskat med 15 procent istället för som nu ökat med 10 procent.

Tabell 1 Bakomliggande orsaker till de förändrade utsläppen av koldioxid.

Total förändring utsläpp	Utsläppsförändring 2009-2010
Bränslesnålare personbilar och lätta lastbilar	-150 000 ton
Biodrivmedel	-100 000 ton
Trafikförändring	+350 000 ton
Total förändring utsläpp	+100 000 ton

Miljoner ton per år



Figur 7 Koldioxidutsläpp från vägtransportsektorn i Sverige år 1990 och 2010. För 2010 redovisas även hur stora utsläppen skulle ha varit om trafiken varit oförändrad mellan 1990 och 2010 (med samma fordonsflotta).

Åtgärder och styrmedel för att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem

För att möta hotet om en klimatförändring och begränsade oljetillgångar måste drastiska minskningar ske av fossila bränslen och koldioxidutsläppen. Det transportpolitiska målet säger också att transportsektorn ska bidra till det nationella klimatmålet. Det är en nödvändighet med tanke på sektorns storlek och det faktum att utsläppen av klimatgaser från den inte minskar i tillräcklig takt. Det gäller i Sverige men i lika hög grad internationellt. För att inte riskera en farlig påverkan på klimatet behöver den globala temperaturökningen begränsas till maximalt 2-grader jämfört med förindustriell nivå. Detta skulle kräva att den industrialiserade delen av världen minskar sina utsläpp med cirka 80 procent till 2030 och cirka 90 procent till 2050 jämfört med 2004.

Med så stora minskningar måste alla stora sektorer bidra, inte minst transportsektorn. Målet om en fossiloberoende fordonsflotta inom vägtrafiken till år 2030 kan ses som en följd av detta.

Trots att fordonen blivit energieffektivare och andelen bibränslen ökat har detta inte räckt för att få utsläppen att minska. Även när vi blickar framåt ser det ut som att beslutade styrmedel bara räcker till att stabilisera utsläppen på nuvarande nivå. EU-regelverk för koldioxidutsläpp från nya personbilar och lätta lastbilar samt bindande krav på 10 procent förnybar energi inom transportsektorn kommer inte räcka mer än till att kompensera för trafikökningen.

Det finns stor potential i energieffektivisering av fordon, förnybar energi och elektrifiering av delar av fordonsparken utöver vad som blir resultatet av de styrmedel som finns idag. Det räcker dock inte för att nå klimatmålet. Personbilstrafiken behöver även minska och ökningen av godstransporter på väg dämpas. Det krävs då en förändrad inriktning i utvecklingen av samhälle och infrastruktur. Den egna bilen behöver få en minskad roll som transportmedel och tillgängligheten behöver i större grad lösas genom effektiv kollektivtrafik samt förbättrade möjligheter att gå och cykla. Dessutom behöver tillväxten i godstransporter på väg dämpas, genom förbättrad logistik och överflyttning på järnväg och sjöfart.

För vidare beskrivning av potentialer och åtgärder hänvisas till Trafikslagsövergripande planeringsunderlag för begränsad klimatpåverkan, Trafikverket publikation 2010:095³.

³ http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/ShowItem____5079.aspx

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	12,68	1,90	0,55	4,52	0,11	19,76
2008	12,32	1,98	0,54	4,36	0,11	19,31
2009	12,24	1,91	0,51	4,12	0,12	18,90
2010	12,19	1,95	0,51	4,23	0,12	19,00
2010 med konstant trafik sedan 1990	9,94	0,91	0,57	3,22	0,06	14,79

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	45,0	1,8	0,9	3,4	0,4	51,4
1982	45,4	1,9	0,9	3,5	0,4	52,0
1983	46,1	2,0	0,9	3,5	0,4	52,9
1984	46,6	2,1	0,9	3,4	0,4	53,4
1985	48,0	2,3	0,9	3,5	0,4	55,0
1986	48,4	2,4	0,9	3,4	0,4	55,4
1987	51,3	2,7	0,9	3,5	0,4	58,8
1988	53,9	3,0	0,9	3,6	0,4	61,9
1989	56,6	3,5	1,0	3,7	0,4	65,2
1990	55,7	3,7	1,0	3,7	0,4	64,4
1991	56,2	3,9	1,0	3,5	0,4	65,0
1992	56,9	4,0	1,0	3,4	0,4	65,7
1993	55,6	3,9	0,9	3,3	0,4	64,2
1994	56,3	3,9	1,0	3,4	0,4	65,0
1995	56,9	4,0	1,0	3,5	0,5	65,8
1996	57,1	4,0	1,0	3,5	0,5	66,1
1997	57,2	4,1	1,0	3,5	0,5	66,3
1998	57,7	4,3	1,0	3,6	0,5	67,1
1999	58,9	4,5	1,0	3,8	0,5	68,7
2000	59,7	4,7	0,9	3,9	0,6	69,8
2001	60,2	5,0	0,9	4,0	0,7	70,8
2002	62,0	5,4	0,9	4,1	0,7	73,1
2003	62,5	5,7	0,9	4,1	0,8	74,0
2004	63,0	5,9	0,9	4,2	0,9	74,8
2005	61,7	6,6	0,8	4,4	0,8	74,3
2006	63,2	6,9	0,9	4,8	0,9	76,6
2007	65,5	7,4	0,8	4,9	0,9	79,6
2008	67,0	7,6	0,8	4,7	0,9	81,0
2009	67,3	7,7	0,8	4,7	1,0	81,6
2010	68,3	7,9	0,9	4,8	1,0	82,9

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-Kommissionen⁴ och därefter enligt Vägverkets egna sammanställningar från bilregistret och dieselandel enligt Bilsweden. Värdena för FFV (etanolbilar) och Bifuel (gasbilar) avser bensindrift.

	Sverige							EU ⁵					
	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

⁴ http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/co2_monitoring.htm

⁵ Avser EU-15 till och med 1999 därefter EU-27

	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)
1996	5,2	9,1	7,1				9,0	216	23,2	7,8	6,6	7,5	184
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	31,0	7,4	6,0	6,9	172
2001	5,6	8,4	6,7		6,9		8,3	198	35,9	7,3	5,9	6,8	170
2002	6,7	8,4	6,8		6,9	9,7	8,3	197	40,7	7,3	5,9	6,7	167
2003	7,4	8,3	7,0	4,9	6,9	9,1	8,2	198	44,4	7,2	5,9	6,6	166
2004	7,7	8,3	7,0	4,3	6,9	9,0	8,2	196	47,9	7,2	5,9	6,5	163
2005	9,7	8,1	7,0	4,7	7,9	8,8	8,0	194	49,1	7,1	5,9	6,5	162
2006	19,7	7,9	6,9	5,1	8,2	9,2	7,8	189	50,3	6,9	5,9	6,4	161
2007	34,7	7,8	6,6	5,1	8,0	9,2	7,3	181	51,9	6,8	5,9	6,3	159
2008	36,2	7,3	6,3	4,8	8,0	8,5	7,1	174	51,3	6,6	5,7	6,1	154
2009	41,0	6,8	6,0	4,6	7,9	7,3	6,7	164	45,1	6,2	5,5	5,9	146
2010	51,0	6,6	5,6	4,5	7,6	7,4	6,2	153 ⁶					

⁶ Transportstyrelsen redovisar 151 g/km i sin rapportering till EU, då ingår inte vissa terränggående bilar (M1G) vilka 2010 var 7777 stycken. Dessutom ingår inte rallybilar, provfordon, handikappfordon och andra fordon för speciella ändamål, de är dock inte så många och har ingen betydelse för medelvärdet.