

huvudregistraturen@energimyndigheten.se
camilla.dellby@energimyndigheten.se

Vår referens
Anders Brandén Klang
Er referens
Dnr 2019-026739

Diarienummer
Utr 2019/66
Datum
2020-01-15

Yttrande rörande förslag till föreskrifter om uppgifter till energistatistiken (Dnr 2019-026739)

Trafikanalys har beretts möjlighet att lämna synpunkter på det rubricerade missivet och vill med anledning av det lämna följande kommentarer. Trafikanalys svarar på remissen med följande utgångspunkter:

- Trafikanalys är statistikansvarig myndighet för ett näraliggande ämnesområde
- Trafikanalys har behov av vissa underlag för vår egen statistikproduktion, t ex avseende vår återkommande varuflödesundersökning
- Trafikanalys använder energistatistik för analyser, uppföljning av transportpolitiska mål och utredningar.

Särskilt fokus har med anledning av dessa roller ägnats åt bilagorna 3 respektive 6.

Transportsektorns energiomställning och användning av energi är av stor betydelse för uppföljningen av de transportpolitiska målen. Det är viktigt att kunna följa användningen uppdelat på olika energibärare och fördelat per trafik- och transportslag.

Både i SOFT-samarbetet och i Trafikanalys årliga uppföljning av de transportpolitiska målen läggs stor vikt vid energieffektivitet eller energiintensitet. Då används mått som relaterar transportarbetet (mätt som personkilometer respektive tonkilometer) som utförts till den energi som använts. För att dessa mått ska bli användbara är det viktigt att så långt som möjligt samma systemgränser används för både transportarbetet och energianvändningen. Om det inte är möjligt bör skillnader beskrivas tydligt. Trafikanalys har nyligen publicerat en PM med en beskrivning av den transportarbetsstatistik som myndigheten presenterar, och har också planer för en kommande genomlysning av den statistiken.¹

En övergripande observation är att föreskriftsförslagen inte presenterar några lösningar för hur den ökade elanvändningen inom transportsektorn ska kunna följas i den officiella energistatistiken. Detta trots att Energimyndigheten i konsekvensutredningen understryker att ökad elektrifiering skapar ett behov av att mäta nya saker och på nya sätt.

¹ https://www.trafa.se/globalassets/pm/2019/pm-2019_5-transportarbete-i-sverige.pdf

I konsekvensanalysen hänvisas under rubriken *Alternativa lösningar* på flera ställen till "administrativa källor". Det som avses tycks ibland vara registerdata, och ibland insamlade data som inhämtats i andra undersökningar. Vi föreslår att begreppen registerdata och andra alternativa datakällor används istället.

Bilaga 3: Förslag till föreskrift om kommunala oljeleveranser

Trafikanalys har i tidigare samråd haft möjlighet att framföra önskemål om denna föreskrift, då kommunala oljeleveranser används som ett underlag i produktionen av Trafikanalys statistikprodukt Varuflödesundersökningen (VFU). Vår bedömning är att Energimyndigheten i det presenterade förslaget tagit hänsyn till de synpunkter som vi framfört, och vi tillstyrker därför förslaget.

Bilaga 6: Förslag till föreskrift om transportsektorns energianvändning

Denna bilaga tar bara upp den särskilda insamlingen för inrikes sjöfart och bantrafik. För övriga trafikslag ska uppgifter huvudsakligen hämtas från *Årliga energibalansen*². Det är därmed oklart hur hela transportsektorns energianvändning ska kunna belysas.

Trafikanalys tillstyrker förslaget att insamlingen kompletteras med uppgifter rörande biodiesel i bantrafiken. Men det finns skäl att också överväga ytterligare kategorier av drivmedel, alternativt en kategori *Övriga drivmedel*? Bantrafik har redan i mindre skala bedrivits med biogas i Sverige, och vätgastång i kommersiell trafik finns i exempelvis Tyskland. Här behöver förstås en avvägning göras huruvida den insamlade statistiken kommer att kunna publiceras med hänsyn till röjandeproblematik. Vi har utgått från att tillägget rörande biodiesel är den enda förändring Energimyndigheten avser att göra i insamlingen av uppgifter om bantrafikens energianvändning och att övriga skillnader från gällande föreskrift inte är tänkta att påverka varken vilka uppgifter som samlas in, eller vilken statistik som ska publiceras. När det gäller blankettens fråga om *Energianvändning för infrastruktur* är det inte tydligt att det är under den rubriken elektrisk energi som använts för tågens framförande ska anges. Dessa fält borde rimligen fyllas i under de tidigare rubrikerna.

I föreskriften anges samma uppgiftslämnare som för insamlingen av Trafikanalys bantrafiksstatistik, men bantrafikundersökningen vänder sig till en bredare population än den som kan förväntas svara på frågor om energianvändning.

² I produkten *Årliga energibalanser* används begreppet transportslag genomgående där det som egentligen avses är trafikslag. Se till exempel tabellerna 5 och 26. Detta bör korrigeras.
<https://www.energimyndigheten.se/statistik/energibalans/?currentTab=1#mainheading>

Beträffande frågan om elanvändningen i transportsektorn tycks det alltså vara avsikten att det underlaget utöver bantrafiken ska hämtas från *Årliga energibalansen*. Enligt den publikationen uppgick elanvändningen i transportsektorn år 2018 till 2,6 TWh. Men den summan består enbart av elanvändning inom bantrafiken (järnväg, spårväg och tunnelbana)³.

Leveranser av drivmedel till vägtransport och luftfart kommer liksom hittills att samlas in enligt föreskriften om kommunala oljeleveranser (bilaga 3). Men i den föreskriften finns inga förslag på metoder för att samla statistik avseende elanvändning för transportändamål.

Det finns en tabell i föreskriften (bilaga 5) om årlig energistatistik (el, gas och fjärrvärme) med överförd el till slutgiltiga förbrukare per kommun. I den finns två transportrelaterade poster: (7) *Järnvägstransport och kollektivtrafikverksamhet* respektive (8.4) *Annan typ av transport. Magasinerings och stödtjänster till transporter*. Det torde dock inte vara möjligt att ur denna produkt utläsa i vilka trafik- och transportslag som elen använts, eller om den använts för transportändamål eller kringverksamheter/stödtjänster.

Hur avser då Energimyndigheten att beräkna och redovisa den samlade energianvändningen i transportsektorn, när elektrifiering förväntas öka inom samtliga trafikslag? Framför allt är det elanvändningen inom vägtrafiken som kan förväntas öka väsentligt under de närmaste åren, och det gäller såväl för personbilstrafiken som för tunga fordon och trafik på elvägar samt olika system för eldrivna bussar. Men även inom sjöfart och luftfart kommer förmodligen elektrifieringen att börja märkas på allvar under 2020-talet. Eldrift vid färjeförbindelser är redan i trafik (exempelvis i förbindelsen Helsingborg – Helsingör), och testflygningar med eldrivna flygplan pågår.

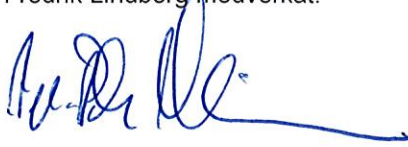
Energimyndigheten rapporterar också Sveriges andel av förnybar energi i transportsystemet enligt särskilt direktiv från EU. För att göra den beräkningen på ett korrekt sätt behöver den sammanlagda andelen el i transportsektorn beräknas eller mätas på något sätt. För vägtrafiken kan de rena elfordonens energianvändning uppskattas baserat på körsträckor, men för laddhybrider behöver en metod för att särskilja andelen elanvändning utvecklas. Trafikanalys kan inte se att detta behov täcks in av de föreslagna föreskrifterna.

Som underlag för klimatrapporeringen gör Trafikverket med stöd av HBEFA-modellen en beräkning av energianvändningen per fordonskategori, och gör i samband med det ett antagande om att laddhybrider kör halva sträckan på el och resten på det bränsle de också har möjlighet att använda. Men detta antagande behöver verifieras på något sätt.

Korrektur: I bilagan har tecknet "<" förväxlat med ">" i beskrivningen av svavelhalten i Ultra Low Sulphur Fuel Oil och Ultra Low Sulphur Distillate.

³ https://pxexternal.energimyndigheten.se/pxweb/sv/Transportsektorns%20energianv%c3%a4ndning/-/EN0118_5.px/table/tableViewLayout2/

Beslut i detta ärende har fattats av avdelningschef Per-Åke Vikman, efter föredragning av Anders Brandén Klang. I beredningen har även Henrik Petterson, Mikael Levin och Fredrik Lindberg medverkat.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Per-Åke Vikman', with a long horizontal flourish extending to the right.

Per-Åke Vikman
Avdelningschef UNS