

Indikatorer i SOFT som följer upp transportomställningen

Detta PM omfattar redovisning av ett antal indikatorer för att följa hur arbetet med transportomställningen inom SOFT fortlöper. Dessa indikatorer identifierades i den strategiska planen¹, och fastslogs i en särskild uppdragsbeskrivning för åtagande 3.1.

Indikatorerna indelas och redovisas i fem kategorier; Huvudsakliga, Övriga övergripande, samt utifrån de tre benen i SOFT; Energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster, Transporteffektivt samhälle och Förnybara drivmedel. Inledningsvis ges även en översikt över indikatorerna per ben.

PM:et bygger i huvudsak på befintliga indikatorer, data och underlag. De myndigheter som deltar i SOFT levererar indikatorerna till Energimyndigheten som sammanställer och publicerar. Underlaget består av tabeller, diagram och texter. I flera fall publiceras redan indikatorerna i andra sammanhang. Källorna anges då i texten. Analyser av utvecklingen inkluderas i förekommande fall.

Uppdateringar av data och eventuella revideringar av ingående indikatorer görs under år 2019. Det kan t.ex. bli aktuellt med mer detaljerade indikatorer för att följa upp specifika insatser. Ett nytt PM planerar att publiceras i september år 2019. Detta PM utgör ett underlag till den första kontrollstationen för SOFT, som genomförs under år 2019.

Det finns även ett PM med indikatorer som följer upp andra relevanta samhällsmål och områden, i enlighet med den strategiska planen och fastställd uppdragsplan (åtagande 3.2).

Indikatorerna som används inom SOFT är en utgångspunkt för de myndigheter som arbetar inom SOFT, men även andra myndigheter och aktörer som arbetar med transportomställningen kan ha nytta av underlagen för att t.ex. få en helhetsbild av läget och bedöma effekter av enskilda insatser.

¹ Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet, Energimyndigheten m.fl. ER 2017:07

Översikt av valda indikatorer år 2018 för att följa upp transportomställningen

Indikatorer år 2018 för att följa upp transportomställningen och ansvarig myndighet inom SOFT

Huvudsakliga indikatorer – för uppföljning av 70-procentsmålet	
Växthusgasutsläpp från inrikes transporter	Naturvårdsverket
Växthusgasutsläpp från inrikes transporter per trafikslag	Naturvårdsverket
Växthusgasutsläpp för väg- och bantrafik uppdelat i person- och godstrafik	Naturvårdsverket
Övriga övergripande indikatorer	
Växthusgasutsläpp från inrikes och utrikes luftfart samt utrikes sjöfart	Naturvårdsverket
Växthusgasutsläpp från arbetsmaskiner	Naturvårdsverket
Energiintensitet för inrikes och utrikes luftfart	Energimyndigheten
Energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster	
Klimatintensitet totalt och per trafikslag	Energimyndigheten
Genomsnittl. bränsleförbrukn./energianvändn. samt utsläpp för lätta vägfordon	Trafikverket
Nyregistrerade personbilar per drivmedel	Trafikanalys
Transporteffektivt samhälle	
Trafikarbete i förhållande till 2010	Trafikanalys
Transportarbete i förhållande till 2010	Trafikanalys
Energiintensitet per trafikslag	Energimyndigheten
Förnybara drivmedel	
Andel förnybart i transportsektorn, inrikes och faktisk andel	Energimyndigheten
Andel förnybart per bränsleslag	Energimyndigheten
Elanvändning per ban- och vägtrafik av total energianvändning	Energimyndigheten

Huvudsakliga indikatorer för uppföljning av 70-procentsmålet

70-procentsmålet innebär att utsläpp från inrikes transporter², utom inrikes flyg, ska minska sina utsläpp med 70 procent till år 2030 jämfört med år 2010.

Till den officiella statistiken³ för växthusgasutsläpp levererar flera myndigheter underlag och/eller utför granskning enligt Förordning (2005:626) om klimatrapportering. Däribland Energimyndigheten, Trafikverket, Sjöfartsverket och Trafikanalys.

Växthusgasutsläpp från inrikes transporter

Förändringen av växthusgasutsläpp, uttryckt som miljoner ton koldioxidekvivalenter totalt och procentuellt, redovisas av Naturvårdsverket med start år 2010 till och med år 2016. Indikatorn används för att följa upp miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan, och uppdateras nästa gång i slutet av år 2018.

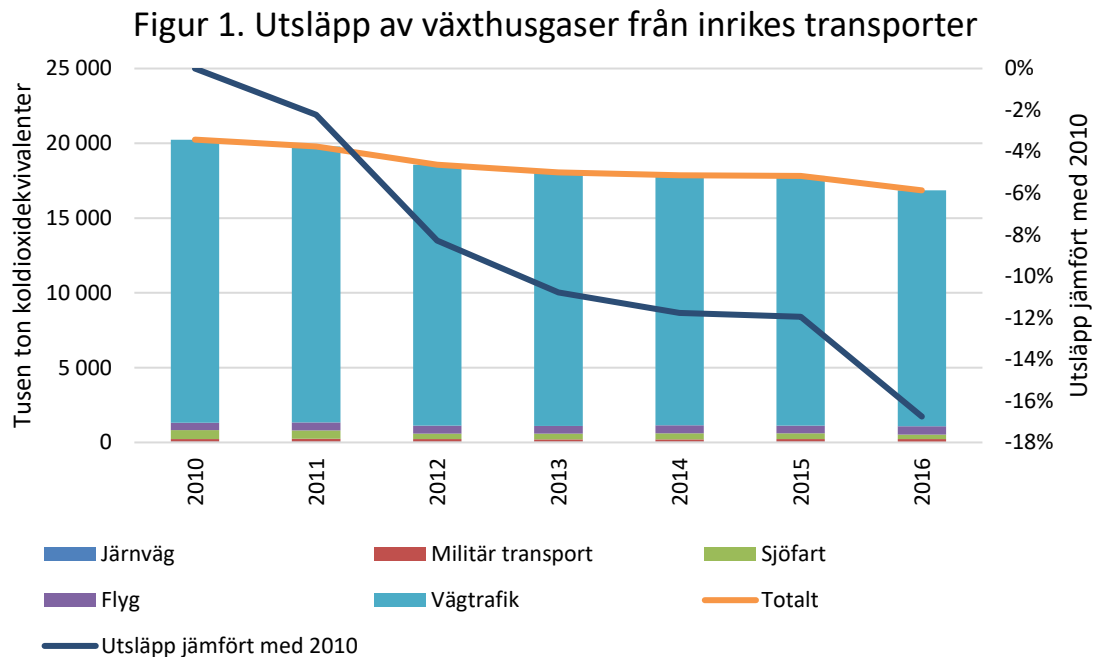
I Figur 1 nedan redovisas de totala utsläppen av inrikes transporter för perioden 2010–2016, dels totalt samt nedbrutet på olika trafikslag, uttryckt i tusen ton koldioxidekvivalenter. Även den procentuella utvecklingen redovisas.

Figuren visar att utsläppen år 2016 var 16,8 procent lägre än år 2010 för inrikes transporter. Samtidigt som trafiken för inrikes transporter har ökat har högre inblandningsnivåer av biodrivmedel samt energieffektivisering av fordonsflottan bidragit till att minska utsläppen. Äldre mindre energieffektiva fordon skrotas och ersätts av nya energieffektiva fordon.⁴

² Inrikes transporter innebär transporter som både startar och slutar i Sverige

³ Officiella statistiken regleras av Lag (2001:99) om den officiella statistiken och Förordning (2001:100) om den officiella statistiken

⁴ Naturvårdsverket



Aktuellt utsläppsscenario för motsvarande klimatutsläpp avser perioden 2016–2030. Ett nytt utsläppsscenario för perioden 2017–2030 planerar att tas fram i mars 2019. Indikatorn är därmed lämplig att använda i kontrollstationer för SOFT för att följa den övergripande utvecklingen.

Den övergripande indikatorn över klimatutsläpp är lämplig att försöka bryta ner för att uppskatta eller mäta faktiska effekter av specifika styrmedel såsom t.ex. energi- och CO₂-skatterna, bonus-malus och reduktionsplikten.

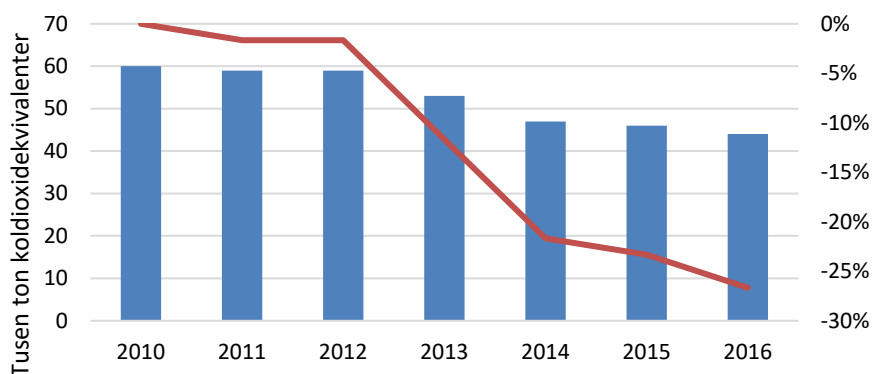
Växthusgasutsläpp från inrikes transporter per trafikslag

I Figur 2–5 nedan redovisas de totala utsläppen från år 2010 till år 2016 per trafikslag; inrikes järnväg, inrikes sjöfart, vägtrafik⁵ samt militära transporter, uttryckt i tusen ton koldioxidkvivalenter⁶. Även den procentuella utvecklingen redovisas. Som kan utläsas av figurerna har de totala utsläppen minskat för alla trafikslag utom för militära transporter där en liten ökning kan ses.⁷

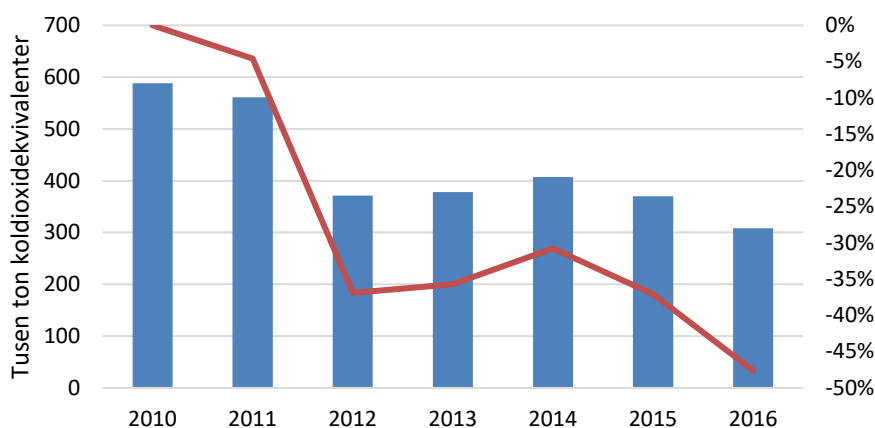
⁵ Trafikverket redovisar prel. siffror i ett årligt PM. Senaste siffror finns i deras PM 2018-02-25: https://www.trafikverket.se/contentassets/07f80f01d92144eebf1a01fcb60ac923/pm_vagtrafikens_utslapp_180225.pdf

⁶ Ej inrikes luftfart.

⁷ Naturvårdsverket

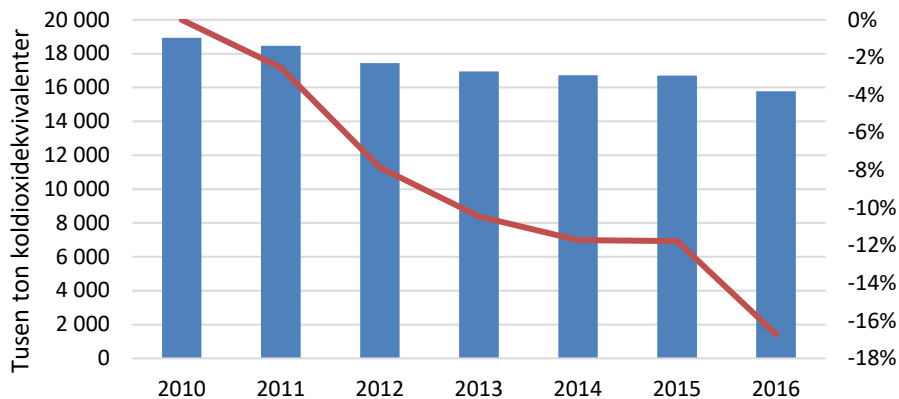
Figur 2. Växthusgasutsläpp från inrikes järnväg


Utsläppen, som enbart kommer från dieselanvändning inom järnvägen, har minskat med nästan 30 procent från år 2010 till år 2016.

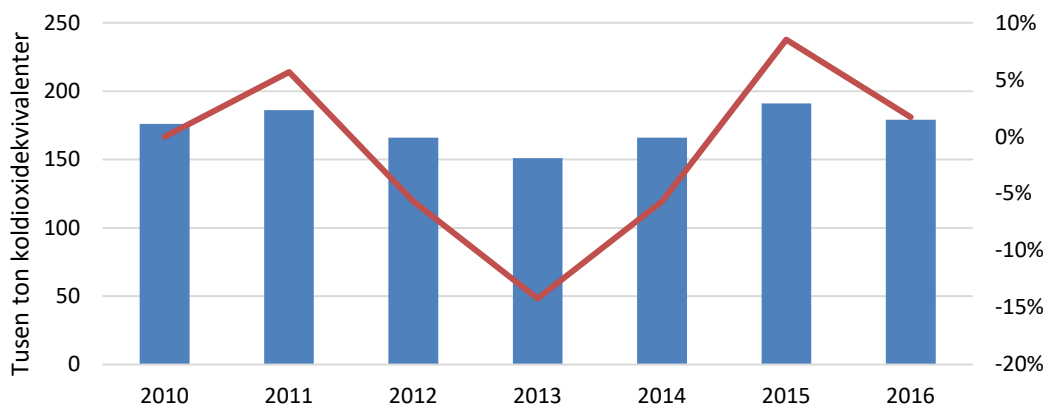
Figur 3. Växthusgasutsläpp från inrikes sjöfart


Utsläppen från inrikes sjöfart har minskat med nästan 50 procent mellan år 2010 och år 2016. Detta är en konsekvens av att användningen av lättare eldningsolja ökat markant sedan år 2010 och ersatt en del av de tunga eldningsoljorna. Utsläppen från inrikes sjöfart är dock osäkra då det i dagsläget finns osäkerheter i inrapporterad⁸ bränsleanvändning samt om bränslet använts för inrikes eller utrikes sjöfart.

⁸ Bränsleanvändningen inom sjöfarten baseras på inrapporterade mängder drivmedel i undersökningen Månatlig bränsle-, gas- och lagerstatistik (EN0107).

Figur 4. Växthusgasutsläpp från inrikes vägtrafik


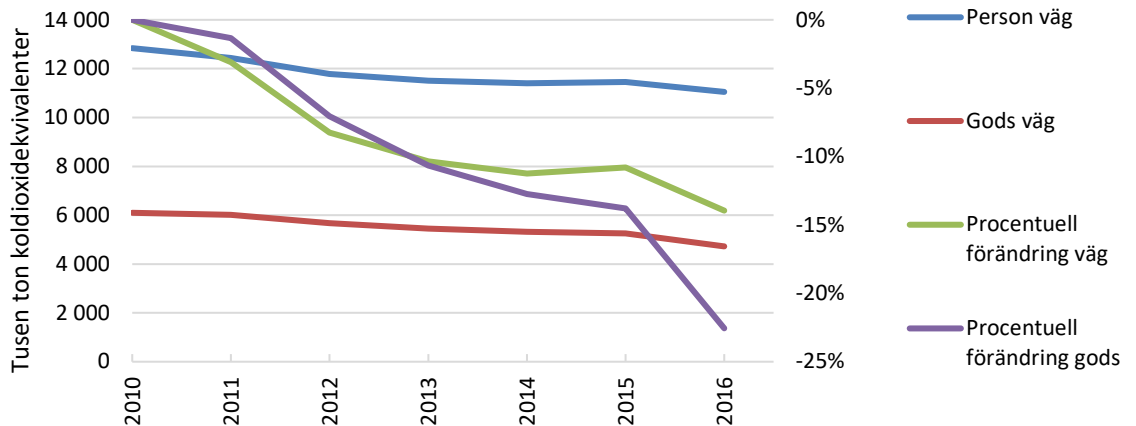
Vägtrafiken står för den största delen av inrikes transporters växthusgasutsläpp. Dessa har dock minskat med knappt 17 procent under perioden 2010–2016. Anledningen till detta är som ovan nämns en högre inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel samt energieffektivisering av fordonsflottan. För tunga transporter har utsläppen också minskat sedan år 2010 som en konsekvens av att en högre andel biodrivmedel används i form av exempelvis HVO och FAME.

Figur 5. Växthusgasutsläpp från inrikes militär transport


Växthusgasutsläppen från inrikes militära transporter har varierat under perioden och var år 2016 knappt 2 procent högre än år 2010. Ökande militär aktivitet till följd av ett mer ansatt säkerhetspolitiskt läge kan komma att öka utsläppen ytterligare, bland annat genom en återaktiverad grundutbildning inom värnplikten från år 2018.

Växthusgasutsläpp för väg- och bantrafik uppdelat i person- och godstrafik

I Figur 6 nedan redovisas förändringen av de totala växthusgasutsläppen för väg- och bantrafik under perioden 2010–2016. Utsläppen är uppdelade i person- och godstrafik, uttryckta i tusen ton koldioxidkvivalenter.

Figur 6. Växthusgasutsläpp för vägtrafik


Som tidigare beskrivits har utsläppen minskat både för personbilstrafik och godstrafik som en konsekvens av högre inblandning och användning av biodrivmedel samt energieffektivisering av befintlig fordonsflotta.

Energimyndigheten gör en liknande analys; den minskade andelen fossilt som kan ses under senare år i transportsektorn är en konsekvens av satsningar på alternativa drivmedel i kombination med högre beskattning av fossila drivmedel⁹.

Järnvägens totala utsläpp syns i figur 2 men redovisas ej uppdelat på person och gods i detta PM.

Övriga övergripande indikatorer för uppföljning av transportomställningen

Gemensamt för övriga övergripande indikatorer är att de inte ingår i uppföljningen av 70 %-målet men ändå har bedömts relevanta att följa inom SOFT, t.ex. utifrån koppling till Sveriges klimatmål till år 2045.

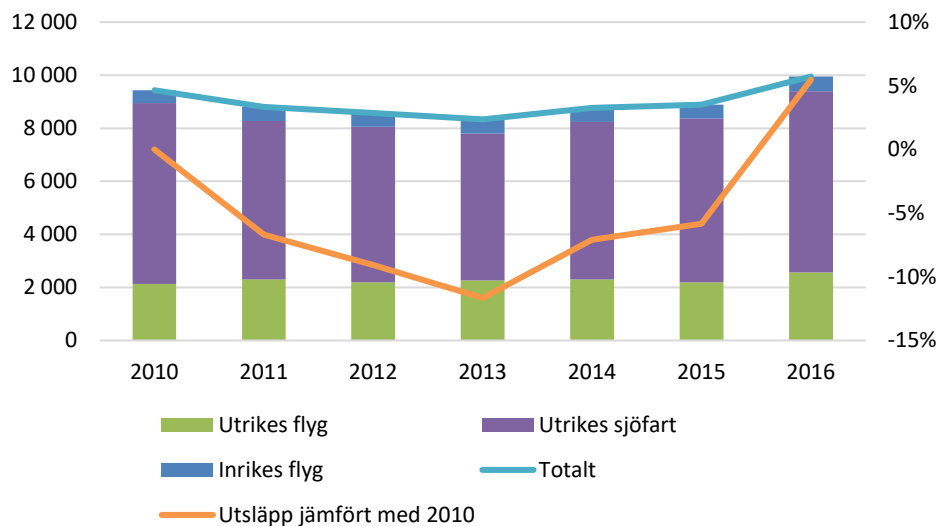
Växthusgasutsläpp från inrikes och utrikes luftfart samt utrikes sjöfart¹⁰

I Figur 7 nedan redovisas total och procentuell förändring av växthusgasutsläpp under perioden 2010–2016, för de trafikslag som ej ingår i 70 %-målet; inrikes luftfart, utrikes luftfart och utrikes sjöfart. Data till indikatorn uppdateras nästa gång i slutet av år 2018.

⁹ Energimyndighetens rapport Energiindikatorer 2018, ER 2018:11. Se Figur 6.

¹⁰ Utrikes luftfart och utrikes sjöfart innebär transporter som startar eller slutar inom Sverige men påbörjas eller avslutas inom något annat land.

Figur 7. Växthusgasutsläpp från utrikes sjöfart och flyg

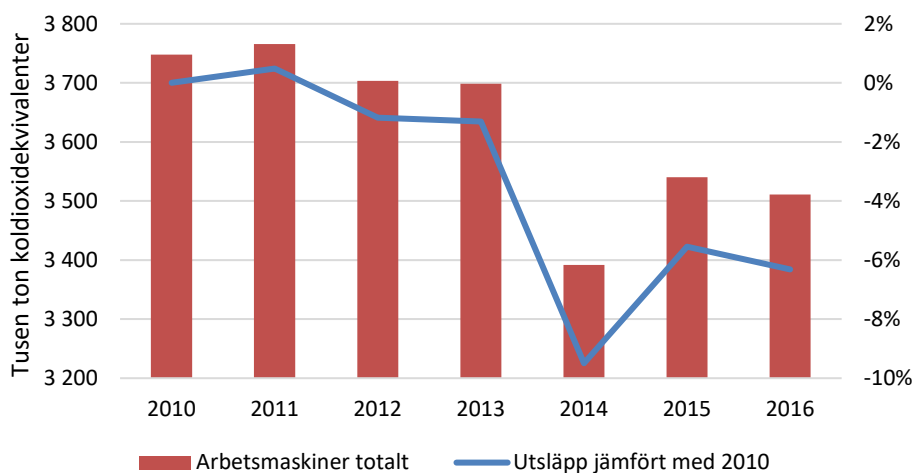


Totalt har växthusgasutsläppen ökat med drygt fem procent sedan år 2010. Sjöfarten minskade sina utsläpp för att sedan öka igen. Ökningen för inrikes och utrikes flyg under perioden har varit 14 procent respektive 20 procent. Anledningen till de ökade utsläppen under perioden är främst det internationella flyget. Antalet avresande passagerare inom utrikes flyg har ökat från drygt 20 miljoner passagerare år 2010 till knappt 29 miljoner passagerare år 2016.¹¹

Växthusgasutsläpp från arbetsmaskiner

Totala och procentuella växthusgasutsläpp från arbetsmaskiner redovisas i Figur 8 för perioden 2010–2016. Data till indikatorn uppdateras nästa gång i slutet av år 2018.

¹¹ Naturvårdsverket

Figur 8. Växthusgasutsläpp från arbetsmaskiner


Figuren visar att utsläppen år 2016 var drygt 6 procent lägre än år 2010¹². Växthusgasutsläppen från arbetsmaskiner är modellberäknade och det finns stora osäkerheter i den data som används. Osäkerheterna rör främst fördelningen mellan arbetsmaskiner i olika sektorer, bränsleanvändning och utsläpp samt eventuell inblandning av bibränslen. På grund av dessa osäkerheter är det olämpligt att i nuläget t.ex. analysera orsaker till utvecklingen. Arbete pågår vid Naturvårdsverket och inom SMED¹³ för att minska osäkerheterna.

Energiintensitet för inrikes och utrikes luftfart

Indikatorerna har beräknats av Energimyndigheten utifrån tillgänglig statistik¹⁴.

Indikatorn för inrikes luftfarts energiintensitet redovisas i form av energianvändning per fordonskilometer (figur 9). Indikatorn inkluderar både person- och godstransportarbete, men kan inte delas upp utan antaganden.

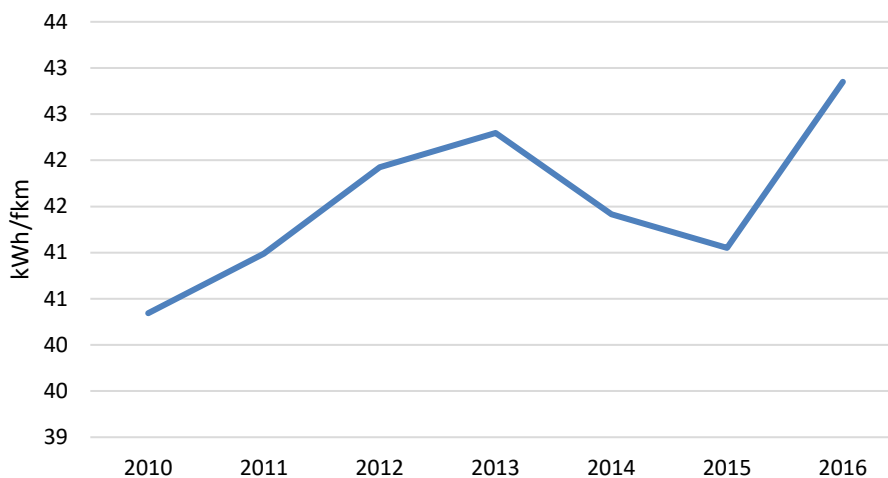
Indikatorn för utrikes luftfarts energiintensitet redovisas i form av energianvändning per utrikes avresande passagerare (figur 10). Vald indikator inkluderar därmed inte gods med utrikes luftfart. Det saknas i nuläget data över person-, gods- och fordonskilometer, vilket inte gör det möjligt att beräkna energiintensiteten på något annat sätt i nuläget.

¹² Naturvårdsverket

¹³ SMED står för Svenska MiljöEmissionsData

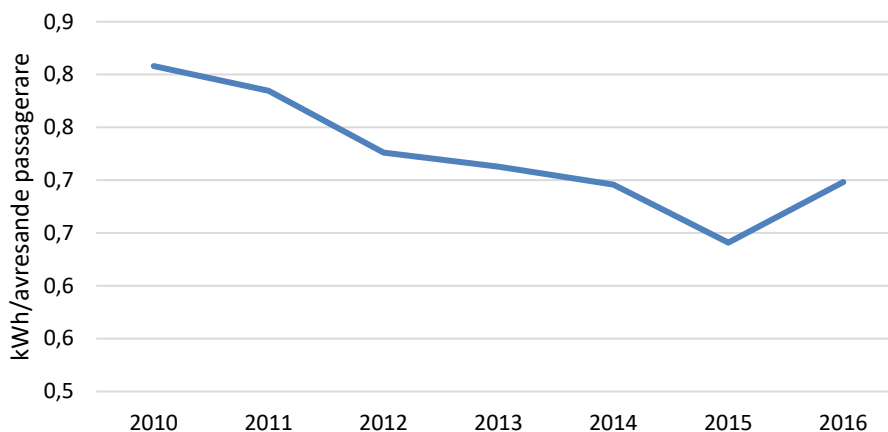
¹⁴ Energimyndighetens energibalanser och Trafikanalys publikation *Luftfart 2017*.

Figur 9. Energiintensitet inrikes flyg



Figur 9 visar att energiintensiteten för inrikes flyg sett till energianvändning och fordonskilometer har varierat under perioden 2010–2016. Både energianvändningen och mängden fordonskilometer har ökat. Intensiteten påverkas dock även av storleken på de flygplan som utövat trafikarbetet.

Figur 10. Energiintensitet per passagerare för utrikes flyg



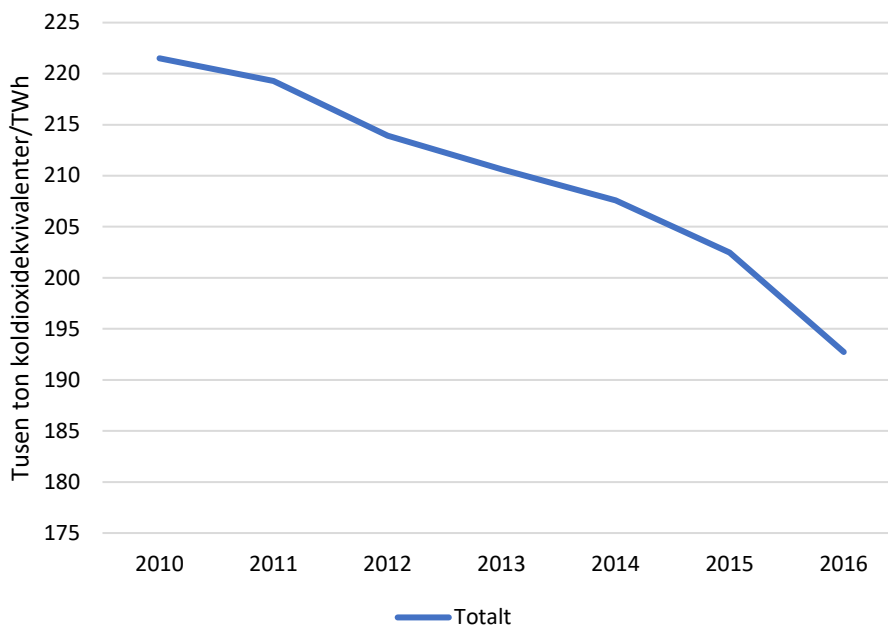
Figur 10 visar att energiintensiteten per passagerare för utrikes flyg har minskat sett till energianvändning och antalet passagerare under perioden 2010–2016. Antalet avresande passagerare har ökat med knappt fyrtio procent sedan år 2010 medan energianvändningen endast ökat med 19 procent.

Indikatorer för uppföljning av Energieffektiva och fossilfria fordon

Klimatintensitet totalt och per trafikslag

I Figur 11 redovisas en indikator för transportsektorns klimatintensitet; totala utsläpp för inrikes transporter i relation till total energianvändning. I Figur 12 redovisas motsvarande klimatintensitet per trafikslag¹⁵.

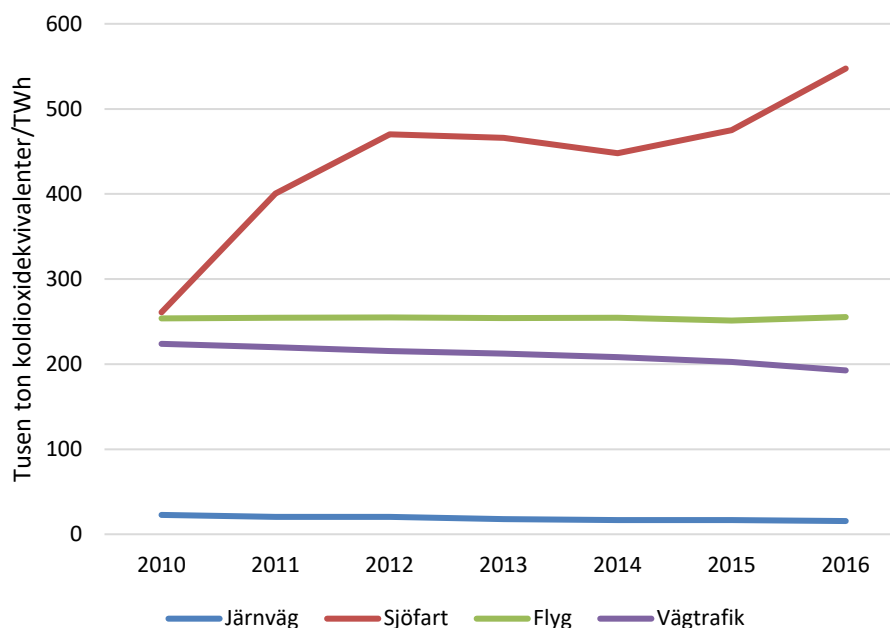
Figur 11. Klimatintensitet för inrikes transporter



Den totala klimatintensiteten har minskat under perioden 2010–2016.

Vägtrafiken står för de största växthusgasutsläppen och den största energianvändningen vilket innebär att dessa förändringar får störst påverkan på den totala klimatintensiteten. Skälen till vägtrafikens utveckling redovisas i anslutning till tidigare indikator.

¹⁵ Källa: Energimyndighetens beräkningar utifrån Energimyndighetens energibalanser och Naturvårdsverkets utsläppsstatistik.

Figur 12. Klimatintensitet per trafikslag, inrikes


Figur 12 visar att klimatintensiteten sett till växthusgasutsläpp per energimängd har hållit sig relativt konstant för järnvägs- och flygtrafiken. För vägtrafiken har klimatintensiteten minskat som en konsekvens av energieffektivare fordon och högre inblandning av biodrivmedel. För sjöfarten har klimatintensiteten ökat. Statistiken för sjöfarten är dock osäker på grund av svårigheter att särskilja inrikes och utrikes energianvändning. Detta medför att indikatorn för sjöfartens klimatintensitet är osäker¹⁶.

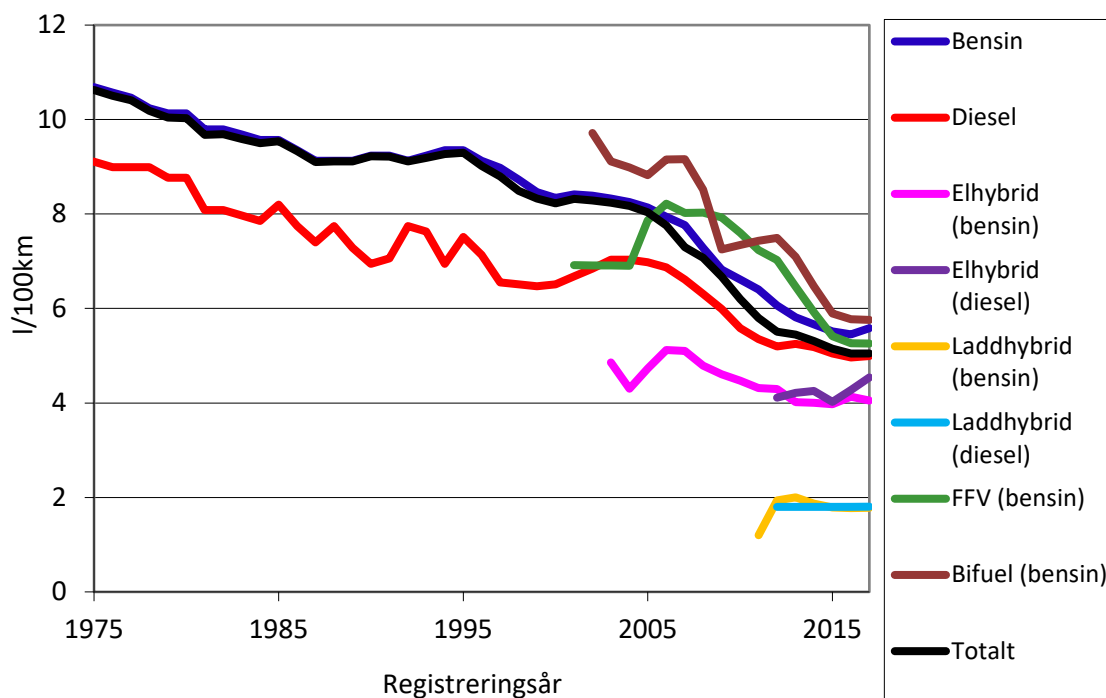
Genomsnittlig bränsleförbrukning/energianvändning samt utsläpp för lätta vägfordon

Trafikverket sammanställer data från Trafikregistret över bränsleförbrukning i liter per 100 km respektive gram CO₂ per km, som visar om personbilar och lätta lastbilar blir effektivare över tid. Tillgängliga sammanställningar, inklusive bakgrundsdata har hämtats från publicerade PM på Trafikverkets hemsida¹⁷.

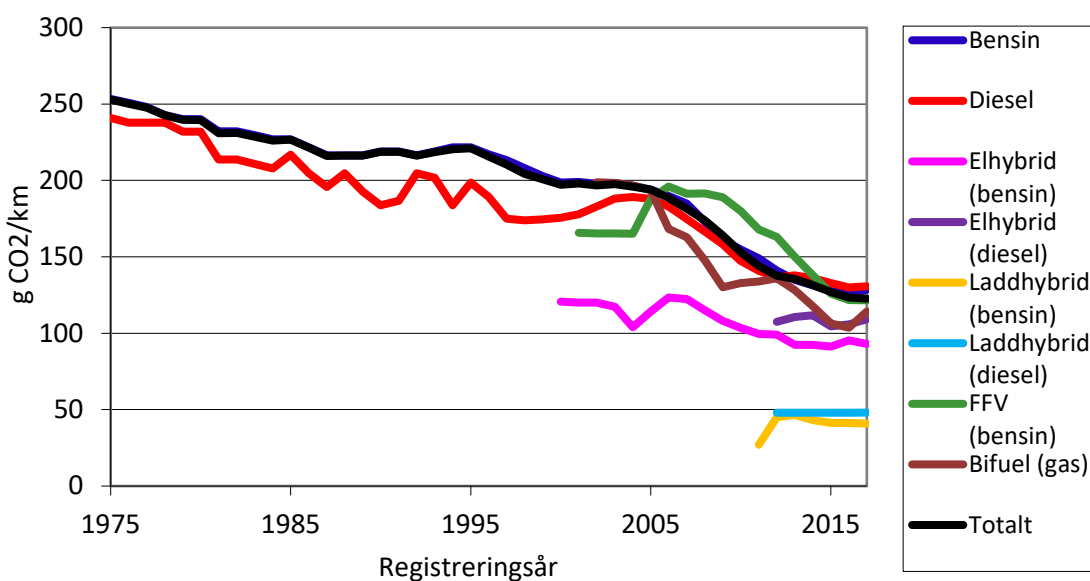
¹⁶ Det pågår en utveckling av metodiken för datainsamling för att få bättre statistik framöver.

¹⁷ Trafikverkets PM 2018-02-25, om personbilar:

https://www.trafikverket.se/contentassets/07f80f01d92144eebf1a01fcb60ac923/pm_vagtrafikens_utslapp_180225.pdf

Figur 13. Energianvändning för personbilar utifrån motortyp


I Figur 13 redovisas energianvändningen för personbilar utifrån motortyp, uttryckt i liter bränsle per 100 km. Indikatorn visar att alla personbilar oavsett motortyp blivit effektivare sedan 1970-talet. Indata till indikatorn är hämtad från Trafikregistret och avser deklarerade värden från tillverkare.

Figur 14. Personbilars klimatutsläpp utifrån motortyp


Figur 14 redovisar de genomsnittliga utsläppen per kilometer för personbilar, utifrån motortyp. Den generella trenden är att även växthusgasutsläppen minskar.

Indata till indikatorn är även här hämtad från Trafikregistret och avser deklarerade värden från tillverkare.

Trenden är att även lätta lastbilar blir allt mer energieffektiva, men takten är inte lika stark som för personbilar. Motsvarande EU-krav på koldioxidutsläpp finns för lätta lastbilar som för personbilar. Den svenska fordonsskatten är koldioxiddifferentierad sedan år 2011 även för lätta lastbilar. Detta ökar inriktningen mot bränslesnålare lätta lastbilar. För nya lätta lastbilar minskade CO₂-utsläppen från 162 g CO₂/km år 2016 till 159 g CO₂/km år 2017. Jämfört med år 2009 har utsläppen minskat med 20 procent, från 198 g/km¹⁸.

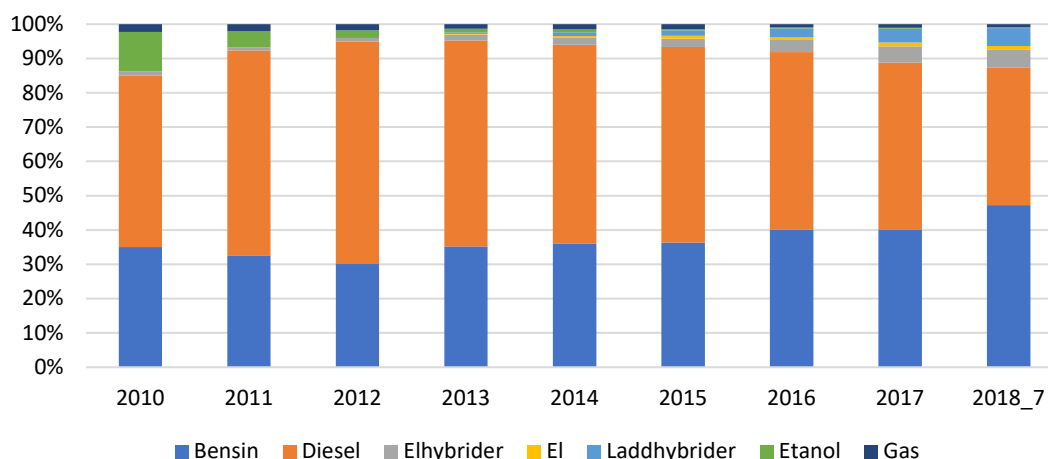
För elbilar och laddhybrider går det även att få ut kWh per 100 km ur Trafikregistret. För laddhybrider saknas uppgifter om andel framdrivning med el- och/eller bränsledrift.

Nyregistrerade personbilar per drivmedel

Trafikanalys redovisar procentuellt antal nyregistrerade personbilar per typ av drivmedel. Statistiken från Trafikregistret visar endast vad nya bilar i bilparken är registrerade för. Indikatorn mäter därmed inte fordonets bränsleanvändning. Ny statistik publiceras varje månad.

Det finns ett önskemål om att på sikt utöka statistiken med tunga fordon och bussar.

Figur 15. Personbilar per registrerat drivmedel



Som ses i figur 15, står bensin och diesel för majoriteten av nyregistrerade personbilar. Inkluderar man elhybrider är andelen över 90 procent. Etanolbilar som var relativt populära fram till år 2011 nyregistreras det endast ett fåtal av numera. Skatten på E85 höjdes kraftigt år 2015 med hänsyn till EU-regler.

¹⁸ Trafikverkets PM 2018-02-25:

https://www.trafikverket.se/contentassets/07f80f01d92144eebf1a01fcb60ac923/pm_vagtrafikens_utsla_pp_180225.pdf

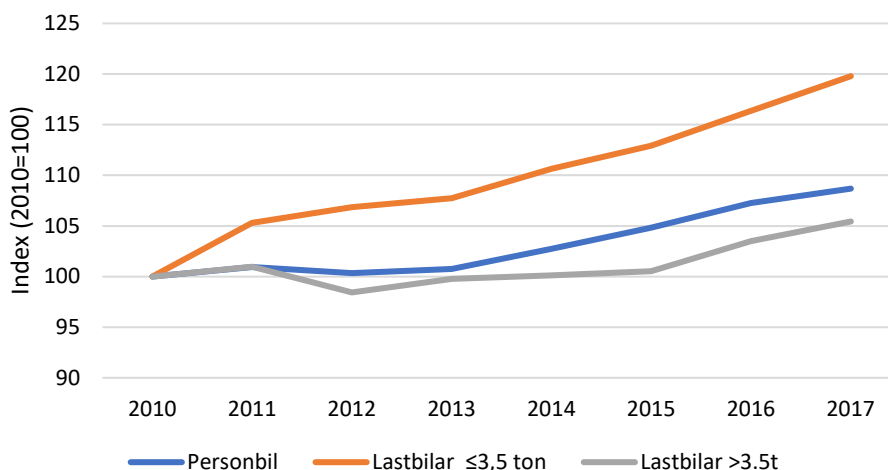
Numera finns inget bilmärke som erbjuder etanolbilar. Volvo slutade med etanolbilar år 2016 och Volkswagen som har varit ensamma om att erbjuda en etanolbil sedan dess, meddelade i april år 2018 att även dom slutar att tillverka etanolbilar. Av de personbilar som kan drivas med ett alternativt drivmedel är det laddhybrider vars andel av nyregistreringarna som vuxit mest de senaste åren. Bidragande orsaker är ett ökat utbud och styrmedel som supermiljöbilspremien.

Indikatorer för uppföljning av Transporteffektivt samhälle

Trafikarbete i förhållande till 2010

I Figur 16 redovisas den procentuella förändringen för trafikarbetet (fordonskilometer) över tid för personbils- respektive lätt och tung lastbilstrafik, med år 2010 som indexerat startår. Data till indikatorn uppdateras nästa gång mot slutet av år 2018.

Figur 16. Trafikarbete över tid



Av figur 16 framgår att trafikarbetet för både lätta lastbilar och personbilar ökar stadigt. Utvecklingen drivs av att antalet fordon i trafik ökar. Tunga lastbilar har gått från att ha haft ett oförändrat trafikarbete till att de senaste två åren öka. Det ses även en omfördelning av trafikarbetet inom de tunga lastbilarna. Trafikarbetet för tunga lastbilar under 26 ton har minskat med 28 procent medans trafikarbetet med tunga lastbilar över 26 ton har ökat med 24 procent jämfört med år 2010¹⁹.

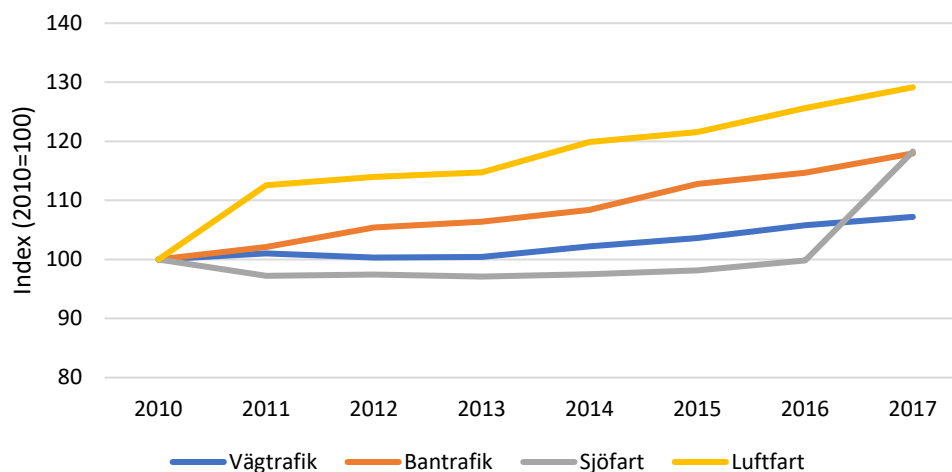
Transportarbete i förhållande till 2010

Figur 17 redovisar den procentuella förändringen för transportarbetet för persontransporter (personkilometer) per trafikslag, med år 2010 som indexerat startår. Figur 18 redovisar den procentuella förändringen för transportarbetet (tonkilometer) för godstransporter per trafikslag, och med år 2010 som indexerat

¹⁹ Trafikanalys årliga rapporter av trafikarbetet på svenska vägar, <https://www.trafa.se/vagtrafik/trafikarbete/>

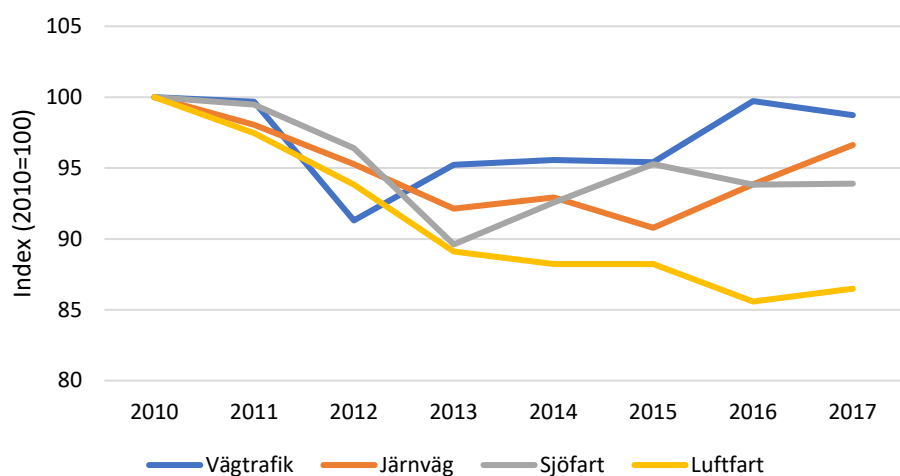
startår. Lätta lastbilar ingår i godstransportarbetet, men i dagsläget saknas specifika data för dessa. När det gäller luftfart ingår endast inrikes luftfart. Data sammanställs av Trafikanalys och uppdateras nästa gång mot slutet av år 2018. Siffrorna för år 2017 är preliminära.

Figur 17. Personkilometer per trafikslag (inrikes)



Figur 17 visar att störst ökning av persontransportarbetet under perioden 2010–2017 har skett inom inrikes luftfart. År 2010 var Sverige på väg ur en låg konjunktur under vilken antalet inrikes flygresor minskade relativt mycket mer än resande inom andra trafikslag. Sett ur ett längre perspektiv är till exempel befolkningsökningen större än det ökade transportarbetet för inrikes luftfart. Inom bantrafiken och vägtrafiken ökar persontransportarbetet stadigt och har så gjort även i ett längre tidsperspektiv. För sjöfarten har vi ett tidsseriebrott (uppdaterad avståndsmatris) mellan år 2016 och år 2017, därav ökningen.

Figur 18. Tonkilometer per trafikslag

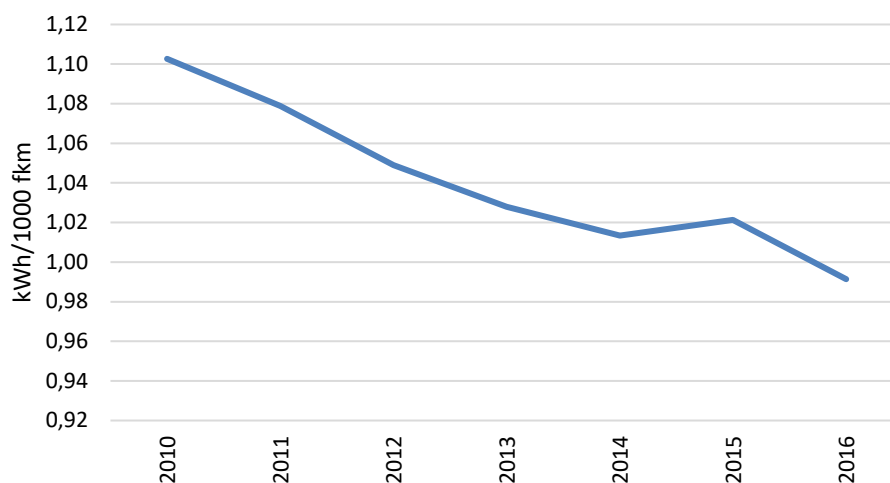


Av Figur 18 ses att godstransportarbetet varierar årligen för alla trafikslag. Godstransportarbetet har visserligen minskat för samtliga trafikslag jämfört med år 2010, men minskningen kan anses ligga inom normala variationer. Transportutvecklingen har historiskt sett haft ett samband med den ekonomiska tillväxten i Sverige, det vill säga när ekonomin växer ökar också transportarbetet. Sedan mitten av 1990-talet har dock tillväxten, mätt i termer av BNP i fasta priser, ökat snabbare än godstransportarbetet. På senare år ses även en fortsatt ekonomisk tillväxt trots en observerad nedgång i transportarbetet.

Energiintensitet per trafikslag

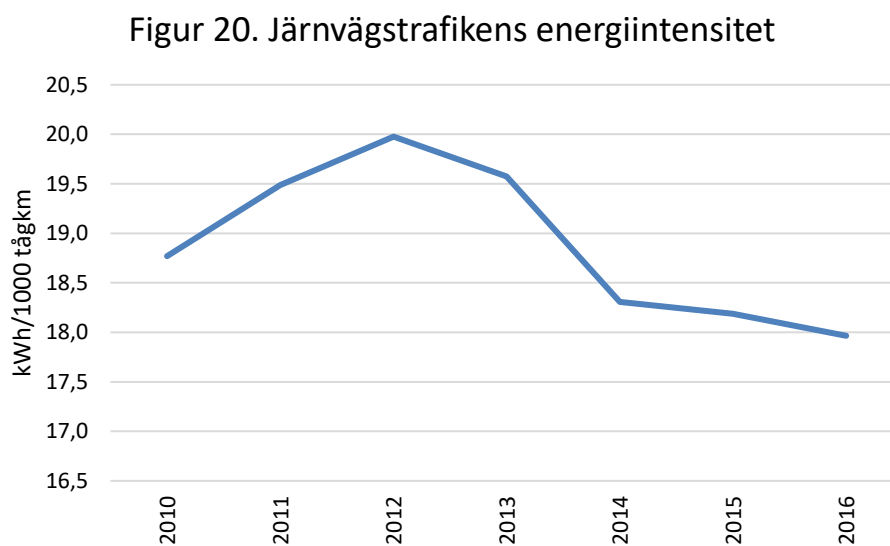
Energiintensiteten för vägtrafiken i Figur 19 avser vägtrafikens energianvändning per tusen fordonskilometer. Energiintensiteten för järnvägstrafiken i figur 20 avser järnvägens energianvändning per tusen tågkilometer. Beräkningarna av energiintensitet har gjorts av Energimyndigheten²⁰. Indikatorn inkluderar både person- och godstransportarbete, men kan inte delas upp utan antaganden.

Figur 19. Vägtrafikens energiintensitet



Figur 19 visar att energiintensiteten för vägtrafik har minskat sedan år 2010. Detta är en konsekvens av en energieffektivare vägfordonsflotta. Vägtrafikens energianvändning har minskat medan trafikarbetet har ökat.

²⁰ För beräkningarna har Energimyndighetens energibalanser och Trafikanalys rapporter om trafikarbete på svenska vägar och bantrafik använts.



Figur 20 visar att energiintensiteten för järnvägstrafiken har minskat under perioden 2010–2016. Energianvändningen har ökat med sju procent medan trafikarbetet ökat med tolv procent.

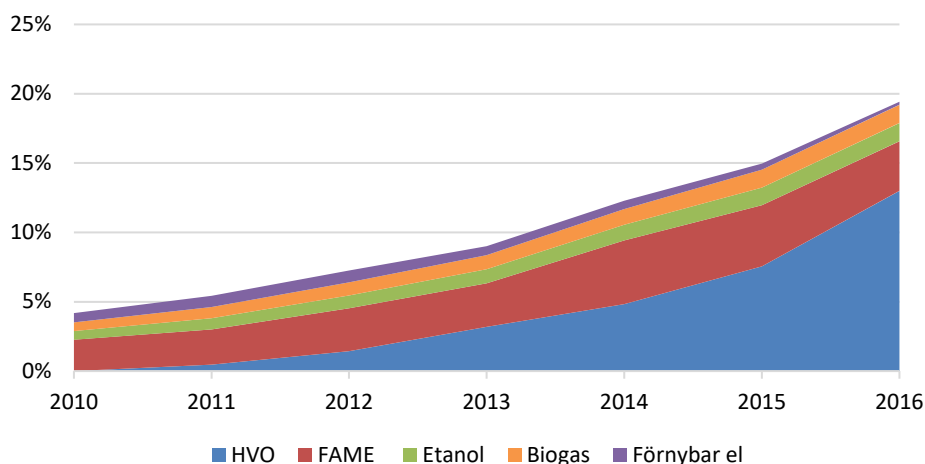
Indikatorer för uppföljning av Förnybara drivmedel

Andel förnybart i transportsektorn (inrikes och faktisk andel)

Figur 21 redovisar utvecklingen av andelen förnybart i transportsektorn för perioden 2010–2016²¹. Användningen av förnybara bränslen har varit fördelaktig då dessa bränslen erhållit skattelättnader i form av lägre eller obefintliga energi- och koldioxidskatter. Den största ökningen har HVO stått för som blandas in i diesel och används som rent drivmedel till bussar och lastbilar. Den faktiska andelen redovisas inte enligt Förnybartdirektivets metod.

²¹ Energimyndighetens energibalanser

**Figur 21. Andel förnybart inrikes transporter
(faktisk andel)**

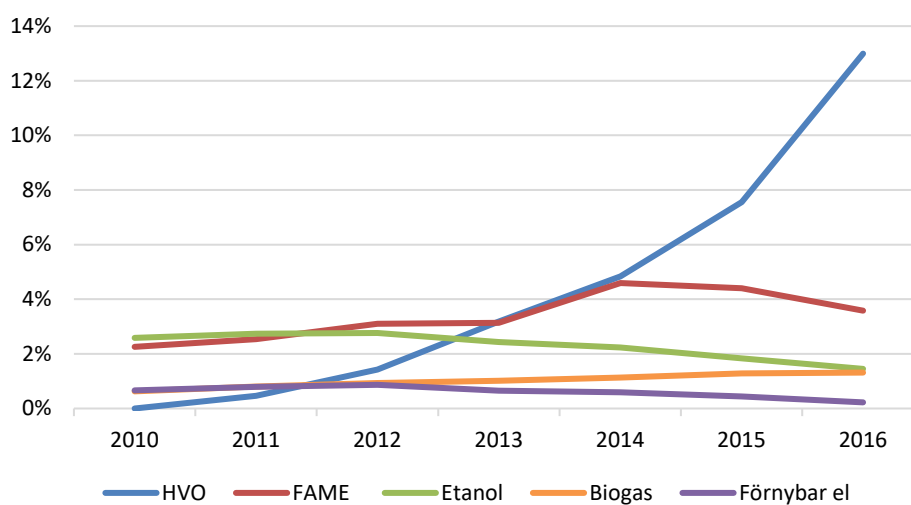


Figur 21 visar att andelen förnybart inom inrikes transporter har ökat från under 2 procent till knappt 20 procent under perioden 2010–2016. Det är främst HVO som har ökat och blivit det största förnybara drivmedlet inom transportsektorn. Anledningen till att HVO har ökat så pass mycket är att dess egenskaper är lika den fossila dieselns. Detta innebär att HVO kan blandas in i fossil diesel i högre grad än FAME, samt att lastbilar som tidigare kört på diesel kan byta till ren HVO utan att behöva modifiera motorn.

Andel förnybart per bränsleslag

Figur 22 redovisar utvecklingen av andelen förnybart för olika biodrivmedel²².

Figur 22. Andel förnybart inrikes transporter



²² Energimyndighetens energibalanser

Orsaker till att HVO har ökat allra mest av de förnybara drivmedlen i transportsektorn har beskrivits i anslutning till föregående figur. HVO tillskrivs även en bättre växthusgasreduktion än exempelvis etanol och FAME.

Elanvändning per ban- och vägtrafik av total energianvändning

Indikatorn utgår i PM 2018 på grund av bristande dataunderlag.

Elanvändning för bantrafik finns. Uppdelning saknas i officiell statistik men kan beräknas. Delvis nya underlag behövs²³.

Elanvändning från vägtrafik finns inte idag, varken totalt eller per fordonstyp, utveckling av framställning av statistik inom detta område kommer att utredas.

Vägtrafikens elanvändning per fordonstyp bedöms behövas specifikt för att följa upp och utvärdera olika satsningar, t.ex. elbusspremien och informationsstöd för detta (åtagande 2.4.9). Energimyndigheten planerar ett utvecklingsprojekt för att kunna presentera officiell statistik för elfordon.

²³ Elstatistik för fordon kan i vissa delar beräknas men behöver också utvecklas.