

Svar på frågeställningar – remissvar Måbra

Energimyndigheten har genomfört en konsekvensanalys av förändringarna som uppdateringen av undersökningen - ”Månatlig bränsle-, gas- och lagerstatistik” (EN0107), även kallad ”Måbra” - kommer att medföra för uppgiftslämnare och användare av statistiken. Denna konsekvensanalys gick ut på remiss den 4 mars 2016. Nedan följer en sammanställning av Energimyndighetens svar på de frågeställningar som framgick av erhållna remissvar.

Periodicitet, publicering av uppgifter och ansvar för energistatistiken

Publiceringen av den årsvisa sammanställningen av uppgifter från nya Måbra beräknas ske senast vid samma tidpunkt som publiceringen av den årsvisa sammanställningen från nuvarande Måbra.

Energimyndigheten är ansvarig SAM-myndighet för energistatistiken och detta ansvar kommer tydligare framgå i alla tabeller, sidor och nedladdningsbara filer som genereras från SCBs hemsida (som är samordnande myndighet för publicerad officiell statistik).

Energimyndigheten tillstår att det kan finnas vissa problem med kvaliteten och konsistensen vid en årsvis uppdelningen av variabler som insamlats månatligen och meddelar att man kommer att inhämta alla uppgifter månatligen istället för att bryta ut vissa variabler årsvis. Vid behov kan man fortfarande be uppgiftslämnarna om en finare uppdelning av statistiken efter att månadsuppgifterna för ett helår anses som slutliga, i april/maj året efter redovisningsperioden.

Energimyndigheten kommer att uppdatera publiceringen i samband med nya Måbra. Statistik kommer finnas tillgänglig på månadsbasis för förnybara bränslen och det kommer även finnas en sampublicering av flytande biodrivmedel och fordonsgas. Även uppgifter avseende ”nya” bränslen inom vägtrafik och sjöfart kommer att samlas in i nya Måbra, inkl. LNG och metanol, och publiceras om sekretessen tillåter det. Däremot kommer inte statistik över el för elfordon samlas in genom Måbra men Energimyndigheten kommer att undersöka en ev. sampublicering när detta är beslutat. Det finns i nuläget ingen uppskattad tidsram. Publicering av uppgifter måste alltid ta hänsyn till existerande sekretesskrav och om uppgiftslämnare lämnat tillstånd till publicering av uppgifterna.

Dokumentation och kvalitetssäkring

Uppdateringen kommer även innebära att innehållet och utseende i ”beskrivningen av statistiken” kommer att förändras, och vara mer användarvänlig och lättförståelig. Alla officiella statistikprodukter måste ha en sådan beskrivning.

Energimyndigheten planerar att göra en programmerad genomgång av kvaliteten i statistiken och användarbehoven kontinuerligt. Energimyndigheten kommer även tillsätta olika interna och externa arbetsgrupper som ska jobba med kvalitetsutveckling av energistatistiken och diskutera hur man kan göra statistiken mer användarorienterad. Tanken är att detta ska ingå i en övergripande kunskapsutbytes- och kommunikationsplan för statistiken.

Förändringar i metod och rampopulation

Ett arbete pågår inom Energimyndigheten för att förbättra täckningen av populationen i Måbra. I detta ingår uppgifter från SCB, Skatteverket och Tullverket. Arbetet med uppgifterna från SCB pågår. Skatteverket och Tullverket efterfrågar information om exakt vilka uppgifter som kommer behövas och detta kommer Energimyndigheten att återkomma med.

Man kommer att, utifrån en önskad täckningsgrad och en preliminär ramförteckning, utföra en metodstatistik utredning för att bedöma vilken typ av undersökning som är mest lämplig.

De flesta variabler som kommer finnas i nya Måbra finns även i nuvarande Måbra. Energimyndigheten anser inte att detta kräver någon dubbelinsamling utan delar SCBs förslag om en pilotundersökning av ett urval av ”gamla” och nya uppgiftslämnare för att säkerhetsställa kvaliteten. Detta rimmar också väl med strävan att minimera en redan stor uppgiftslämnarbörd. En uppföljning kommer att göras för att analysera förändringarna som den nya undersökningen medför och om detta påverkar någon av de insamlade variablerna och om korrektionsfaktorer.

Påverkan på andra undersökningar

Ett arbete pågår med produktansvarig för Komolj för att undersöka hur man kommer fortsätta ta in denna statistik, antingen genom direktinsamling som idag eller genom att använda andra av Energimyndighetens undersökningar för att förbättra kvaliteten. Urvalet borde inte förändras då man kommer att kunna skilja ut vilka företag i undersökningen som levererar till återförsäljare eller slutkund, uppdelat per produktkategori.

KRE använder sig av Komoljs uppgifter och är aldrig bättre än den underliggande statistiken. Baserat på de analyser Energimyndigheten gjort vore det lämpligt att göra om både Komolj och KRE för att säkerhetsställa kvaliteten.

Nya variabler

Övrig egen förbrukning

Energimyndigheten tackar för synpunkten att den nya variabeln i Måbra - ”Övrig förbrukning” = blandar ihop vägtrafik och uppvärmning/arbetsmaskiner och föreslår att ”övrig förbrukning” kommer att delas upp på två variabler; ”egen förbrukning, vägtrafik” och ”övrig förbrukning”.

Leverans till vägtrafik

Arbete pågår för att stämma av ”leverans till vägtrafik” mot de beräknade volymerna i Trafikverkets emissionsmodell HBEFA (en internationell modell som används av flera Europeiska länder) och andra beräknande volymer inom ramen för klimatrapporeringen. Energimyndigheten håller också på att utveckla en definition för vägtrafik som kommer testas mot vissa uppgiftslämnare.

Flytande biobränslen

Energimyndigheten kommer att samla in alla typer av flytande biobränslen i den nya Måbra oavsett slutanvändning. Då detta utgör leveransstatistik och inte användarstatistik kommer det alltid finnas osäkerheter förknippande med det slutliga användningsområdet (för mer info se rubriken ”Rena fossila bränslen, låginblandade biodrivmedel och sektorsfördelning” nedan).

Användningen av bioolja och andra flytande biobränslen för värme eller kraftproduktion samlas in genom Energimyndighetens olika sektorsspecifika undersökningar och kommer inte samlas in genom nya Måbra. Energimyndigheten kommer dock att undersöka om det på användningssidan fattas vissa förbrukningsuppgifter av bioolja i tillverkningsindustrin eller i servicesektorn.

Import

Alla bränslen på svenskt territorium ska rapporteras i nya Måbra oavsett vem som är ägare och oavsett om detta införtullats eller ej.

”Redovisningsskyldiga företag” och ”totala utleveranser”

Konceptet redovisningsskyldiga företag uppfanns i syfte att kvalitetssäkra uppgifterna i Måbra. Då säkerheten i denna kvalitetskontroll inte är tillräcklig har man bedömt att den kan tas bort och ersättas med andra mikro och makrokontroller. Dessa variabler har ingenting att göra med de totala utleveranserna till slutkunder/återförsäljare (vilket kommer finnas kvar i nya Måbra). SCB har dock möjlighet att på uppdragbasis fortsätta att ta in dessa uppgifter från företag om dessa ger sitt medgivande.

Totala utleveranser är ett mått på de kvantiteter bränsle som gått ut på marknaden till slutkonsumenter eller återförsäljare (inkl. till internationell sjöfart och flygfart), inklusive leveranser till t ex skogsbolag och lantbruksorganisationer. Denna variabel ska dock endast fånga leveranser som direkt kan tillgodoräknas av slutkunderna, inte kvantiteter som fortfarande ska vidarebearbetas, inblandas, läggas på lager, exporteras eller förbrukning innan det kommer slutkunderna tillgodo.

Värmevärdet, densiteter, miljöklasser och utsläpp

Energimyndigheten anser att statistiken kommer att hålla högre kvalitet om omräkningen mellan m³ och ton görs av uppgiftslämnarna än av Energimyndigheten. Uppgiftslämnarna har större kunskap om densiteterna för de produkter de marknadsför och densiteterna kan uppdateras löpande varje månad (vid behov) vilket inte skulle vara möjligt om densiteterna bestäms centralt. Detta tillvägagångssätt tillämpas också i många andra industriundersökningar. I produktionsledet används massbalans varför rapportering i ton på tillförselsidan inte är något problem. Alla transporter av drivmedel är dessutom skyldiga att väga tankbilarna vid utleverans varför uppgifter om vikt finns tillgängliga.

Uppgiftslämnarna kommer ha möjlighet att använda standarddensiteter eller egna angivna ("riktiga") densiteter. Densiteter ska anges för varje "ej inblandad" produkt (förutom för ED95), t ex. för en låginblandning ska en densitet användas för bensinen och en annan för etanolen. Uppgifterna för tillförsel och leverans i undersökningen ska stämma överrens i ton, dvs. summan av produktion, import och mottagna kvantiteter ska stämma överrens med egen förbrukning, export, utrikes bunkring och leveranser (+/- lagerförändringar). Stämmer det inte är det antingen fel på kvantiteterna eller på de använda densiteterna och uppgiftslämnarna kommer då få korrigera dessa uppgifter. Givet det som nämns ovan kommer den använda densiteten överensstämma med den faktiska densiteten för respektive produkt. Det kommer även att finnas granskningskontroller till stöd för uppgiftslämnarna. Energimyndigheten kommer även att genomföra rimlighetsbedömningar av värmevärdet för diesel/eldningsolja 1 utifrån lämnade densitetsuppgifter. Med ovanstående uppgifter blir det enkelt att konvertera kvantiteterna i ton till volym vid behov.

Det finns diesel-produkter som har samma densitet eller t o m lägre än vissa eldningsoljor 1, och skillnaderna i värmevärde mellan dessa olika produktkategorier är mindre i MJ/kg än i MJ/m³. Detta kan förklaras genom att diesel och eldningsolja kemiskt är nästan identiska och att det framför allt är kvantiteten av "orenheter" som gör att värmevärdet skiljer sig mellan produkterna. Och det är framför allt skillnaden i svavelhalt som gör att värmevärdena skiljer sig åt, övriga orenheterna (vatten, slagg) är relativt små för dessa produktkategorier. Då svavel har en högre densitet än diesel/eldningsolja 1 finns ett samband mellan svavelhalt och densitet inom dessa produktkategorier (korrelationen är över 0.90). Eftersom svavlet är bundet till produkten påverkas inte volymen lite mycket som vikten och detta förklarar varför skillnaderna i värmevärde mellan diesel och eldningsolja 1 är mindre i MJ/kg än i MJ/m³.

Energimyndigheten anser inte att varken värmevärdet eller emissionsfaktorerna kan

definieras endast utifrån vilken miljöklass dieseln eller EO1 tillhör. För tyngre eldningsolja är sambandet mer komplicerat och beror bl.a. på typ av kolväten i produkten, och kvantitet av svavel, slag och vatten.

IPCC rekommenderar att använda emissionsfaktorer som baseras på vikt istället för temperatur då dessa är oberoende av temperatur, tryck osv. Eftersom uppgifterna kommer att samlas in i vikt i undersökningen kommer dessa osäkerhetsfaktorer att försvinna vilket borde gynna beräkningarna av utsläpp.

På samma sätt går det inte att generalisera att en produkt med en viss miljöklass har ett högre värmevärde än en annan, detta beror mer på produkten. Av denna anledning gör Energimyndigheten ingen skillnad på värmevärden i de årliga energibalanserna mellan de olika miljöklasserna.

SCB hämtar idag in information om miljöklasser för både diesel och eldningsolja, men inte för motorbensin. Dock har andelen motorbensin MK1 har konstant legat över 99,5 % de senaste 10 åren. Fördelningen mellan miljöklasserna för diesel stämmer väl överrens de uppgifter som Energimyndigheten tar genom nuvarande Måbra. För att följa fördelningen av miljöklasser föreslår Energimyndigheten att man i fortsättningen använder informationen från SCB. Dessutom samlar SCB även in uppgifter ang. eldningsolja 1, MK1 och MK3, som kan vara intressanta inom ramen för klimatrapporteringen.

Den nya Måbras struktur gör det dessutom enkelt att ta in mera detaljerade uppgifter angående miljöklasserna vid behov. Samma sak gäller för variablerna blyfritt 95 och 98 samt alkylatbensin.

Rena fossila bränslen, låginblandade biodrivmedel och sektorfördelning

Energimyndigheten anser att det är tillräckligt att samla in statistik för rena flytande biodrivmedel samt andelen inblandade flytande biodrivmedel av de totala låginblandade drivmedelsmängderna (fossil + bio), uppdelat på de olika typerna av biodrivmedel, t ex FAME, HVO, etanol osv. EUs klimatmål för förnybar energi inom transportsektorn baseras på andelen förnybara bränslen av den totala förbrukningen av drivmedel; precis denna uppdelning kommer att tas in genom nya MåBra på ett enkelt och överskådligt sätt. Utifrån ett växthusgasperspektiv är det endast marginella skillnader mellan utsläpp från en viss kvantitet (i ton) ren fossil diesel och samma mängd diesel som inblandats med annat flytande biodrivmedel. Energimyndigheten anser att det är mer kostnadseffektivt för både myndigheten och uppgiftslämnarna att genomföra punktinsatser om det uppkommer behov av mer detaljerad information än det som kommer samlas in genom nya Måbra, t ex som underlag för nya styrmedelsförslag. Energimyndighetens utgångspunkt är att information som inte kräver exakta siffror eller

endast en potentiell användning inte tas in som officiell statistik, i syfte att minska uppgiftslämnarbördan.

Dieselanvändningen kan fördelas på följande tre kategorier för användning inom statistiken; transport (ban-, sjö-, och vägtransport), arbetsmaskiner och uppvärmning. Energistatistiken delas inte upp på mobil resp. stationär förbränning såsom för klimatrapporeringen. Användningen av diesel för uppvärmning är mycket liten och hämtas från våra årliga undersökningar riktade till lokaler och småhus samt härledda konstanter från SCB. Motordrift inbegriper användning för transport och arbetsmaskiner så endast indelningen i ”motordrift” räcker inte för statistiken. Totala dieselkvantiteter kan beräknas genom att summera de totala utleveranserna av diesel/EO1 från nya Måbra (ingen eldningsolja går till vägtrafik), uppgifter från Trafikanalys för bantrafiken, uppgifter från arbetsmaskinsmodellen samt våra årliga intermittenta undersökningar för användningen i arbetsmaskiner samt uppgifter om förbrukning av diesel till sjöfart. Den sistnämnda posten är problematisk då statistiken är osäker och sjöfarten använder andra bränsledefinitioner än ”diesel”, ”EO1”, ”EO2” osv. Ett arbete pågår inom Energimyndigheten för att utvärdera olika metoder (befintliga register, insamling, skattning, modellering eller en kombination) för att förbättra informationen för denna sektor.

Allokeringen mellan olika sektorer är komplicerad (speciellt fördelningen vägtrafik/arbetsmaskiner) men Energimyndigheten kommer att stämma av fördelningen mellan olika sektorer mot resultaten och indata för SMEDs arbetsmaskinsmodell samt andra specifika rapporter (t ex Stockholm Stad)

Energimyndigheten efterlyser ett mer djupgående samarbete med berörda myndigheter för en bättre fördelning av förbrukningen av olika bränsleslag mellan olika sektorer genom en uppdatering av nuvarande modeller/skattningar.

Leveranser till bantrafik

Energimyndigheten tackar för synpunkten från Trafikanalys angående ansvaret för insamlingen av bränsleförbrukning inom bantrafik och kommer att återkomma för att diskutera detta. Energimyndigheten har förstått att informationen om bränsleförbrukning inom bantrafik samlas in veckovis från tågoperatörerna men att den bara publiceras på årsbasis. Den internationella rapporteringen till Eurostat kräver dessa uppgifter på månadsbasis.

Leveranser till sjöfart

Både Trafikanalys och Sjöfartsverket instämmer med Energimyndigheten om att fördelningen mellan inrikes och utrikes sjöfarten är osäker och behöver förbättras. De verkar även som att ansvaret för att ta fram denna statistik är otydlig, ingen myndighet verkar idag ha det ansvaret, inte heller Energimyndigheten. Ansvaret bör utredas men för tillfället kommer Energimyndigheten att fortsätta ta fram dessa uppgifter genom modellering eller skattning för eget bruk.

Datum
2016-04-25Dnr
2015-002121

Rent generellt är svavelhalten intressant ur en miljö och värmevärdes-aspekt men Energimyndigheten bedömer att sjöfarten är så komplicerad att det inte räcker med att endast ta in uppgifter om eldningsolja 1 med mindre än 0,1 % svavelhalt för att förstå marknadstrenderna. Energimyndigheten håller på att undersöka vilka olika interna och externa behov som finns för bättre statistik inom sjöfarten, och hur man ska göra för att möta dessa, t ex genom trendanalys, insamling, skattning, modellering eller en kombination av dessa. Detta inkluderar fördelningen mellan inrikes och utrikes sjöfart.

Energimyndigheten önskar fortsätta dialogen med Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Trafikanalys för att kartlägga vilken information och statistik som finns avseende sjöfarten och som kan användas för att utveckla denna statistik.

Övrigt

Energimyndigheten anser inte att rapporteringen avseende bränsleförbrukning till OECD faller under Myndighetens åtaganden då det rör sig om frivilliga uppgifter. Men Energimyndigheten vill gärna bistå Trafikanalys för att underlätta och kvalitetsgranska denna rapportering.

Energimyndigheten och SCB kommer att ha kontaktpersoner tillgängliga fr o m tidpunkten för uppgiftslämnarseminariet som är inplanerat till hösten samt under första kvartalet 2017, och vid behov en ännu längre tidsperiod.

Frågor om ovanstående svar besvaras genom e-post till massimo.dibiaggio@energimyndigheten.se eller per telefon till: Massimo Di Biaggio, tel. 016-544 21 32
Enhetschef Policy och statistik: Klaus Hammes, e-post klaus.hammes@energimyndigheten.se, tel. 016- 544 21 14