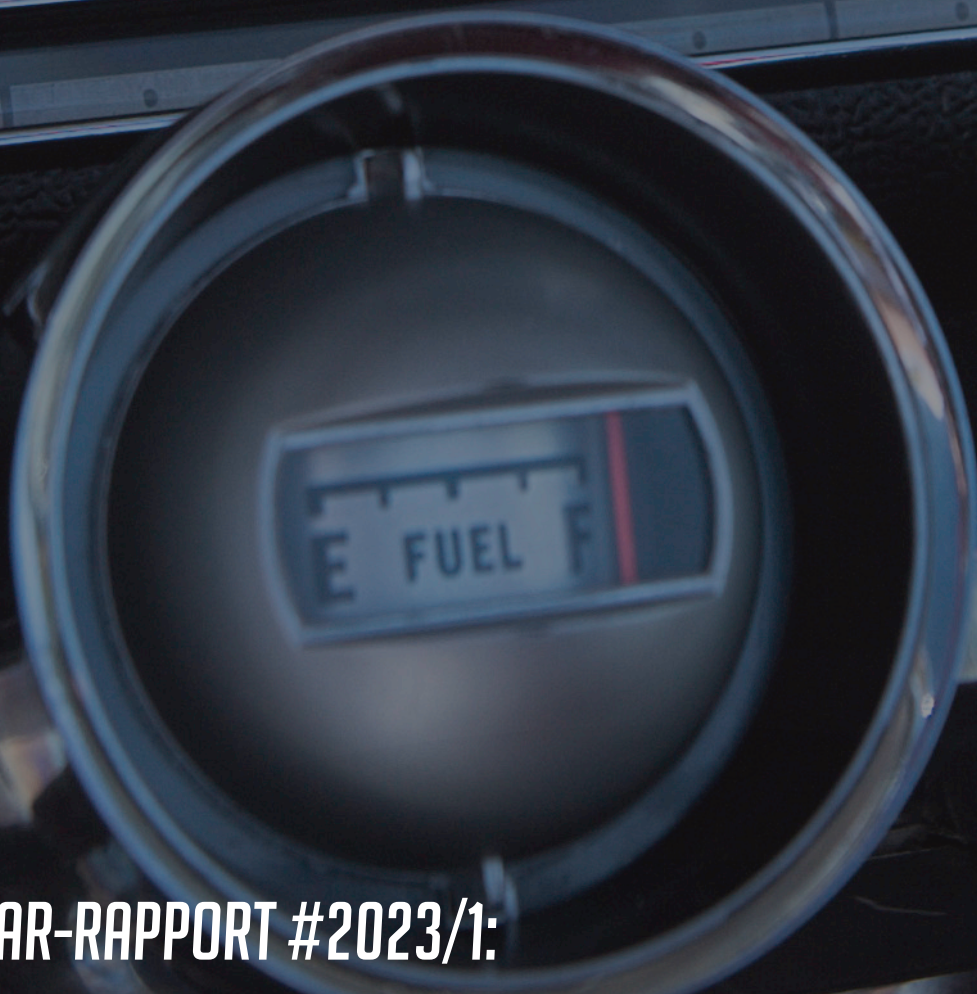


amcar
- For norsk bilhobby!



AMCAR-RAPPORT #2023/1:

**INITIATIV FOR FORUTSIGBAR TILGANG
PÅ 98 OKTAN EO (SIKRINGSKVALITET)**

Sammendrag

Eiere av entusiastkjøretøy og veteranbiler som går på 98 oktan, eller etanolfri bensin, opplever en stor nedgang i antall bensinstasjoner og utsalgssteder som tilbyr riktig drivstoff til motoren. Disse bilene kan ikke kjøre på etanolholdig bensin, og det finnes heller ingen drivstofftilsetninger som gjør det mulig. AMCAR mener derfor det er behov for å sikre nasjonal tilgang på bensin av riktig kvalitet. Det kalles gjerne «sikringskvalitet», og AMCAR mener sikringskvaliteten må være bensin uten etanol (E0).

Konsekvensen av å benytte etanolholdig drivstoff i biler som krever 98 oktan E0 kan være skade på motoren og brann. Etanol er etsende når det er i kontakt med visse materialer i lagrings- og leveringssystemer for drivstoff. Etanol er et løsemiddel som bla. degraderer gummi og gir sprekker og sprøhet i slanger, tetninger/o-ringer og membraner. Etanol er også hygroskopisk hvilket tiltrekker fukt i drivstoffsystemet som forårsaker korrosjon av innvendige komponenter. Etanol gir videre avleiringer som vil trette komponenter i drivstoffsystem. Etanolens lave kokepunkt kan dessuten føre til «bensinkoking» som igjen kan føre til utilsiktet driftsstans, og kan i ytterste konsekvens være skadelig for motoren.

«AMCAR mener bensinkvalitet E5 med inntil 5% etanolinnblanding ikke kan være sikringskvalitet, fordi hovedtyngden kjøretøy sikringskvalitet er ment å ivareta ikke er konstruert for å benytte etanolholdig bensin.»

95 oktan E10 innføres nå som nytt hovedprodukt for bensin f.o.m april 2023. AMCAR mener derfor det nå er avgjørende å fastsette 98 oktan E0 som sikringskvalitet. Det vil si at energistasjonene pålegges å tilby 98 oktan E0 med en slik dekning at det er mulig kjøre på veinettet i hele Norge. Da vil alle som trenger det få tilgang til bensinkvalitet som ikke er skadelig for kjøretøyet.

AMCAR foreslår tre tiltak som også kompletterer hverandre, og der utfallet vil være en sikker eller sikrere nasjonal tilgang på 98 oktan bensin med sikringskvalitet E0, avhengig av styrken tiltakene gjennomføres med.

Tiltakene AMCAR foreslår er:

- *Lovpålagt krav om salg av sikringskvalitet E0.*
- *Sikringskvalitet 98 oktan E0 tas ut av omsetningskravet.*
- *Avgifter på 98 oktan sikringskvalitet E0 fjernes eller reduseres.*

Slik AMCAR ser det vil ingen av løsningsalternativene gå på bekostning av fastsatt omsetningskrav eller eventuelt fremtidige skjerpede omsetningskrav. Løsningsalternativene vil derfor heller ikke komme i konflikt med miljøhensyn. Omsetningsvolumet for 98 oktan ligger stabilt på 3% av markedet, og AMCAR mener det er mulig å foreslå en bestemmelse som sier at 98 oktan aldri skal være det billigste drivstoffalternativet.

AMCAR mener bensinkvalitet E5 med inntil 5% etanolinnblanding ikke kan være sikringskvalitet, fordi hovedtyngden kjøretøy sikringskvalitet er ment å ivareta ikke er konstruert for å benytte etanolholdig bensin. De få kjøretøyene som er produsert for også å kunne benytte drivstoff med inntil 5% etanolinnblanding kan uten problemer benytte etanolfri bensin 98 oktan E0. Dersom E5 gjøres til sikringskvalitet vil bare et mindretall av veterankjøretøyene gis tilgang på en bensinkvalitet som ikke er direkte eller indirekte skadelig. Vi mener miljøgevinsten vil være marginal med E5 som sikringskvalitet til fordel for E0.

AMCAR foreslår med utgangspunkt i Klima- og miljødepartementets forslag til nytt tredje ledd i Produktforskriften § 3-3 følgende bestemmelse om sikringskvalitet i produktforskriften:

«Drivstoff som inneholder etanol kan bare tilbys på steder der det finnes utsalgssted for sikringskvalitet innen 50 kilometer. Med sikringskvalitet (E0) menes drivstoff, til bruk i veigående og marine bensinkjøretøy, som ikke inneholder etanol.»

AMCARs løsningsforslag vil også følge opp regjeringens erklæring i Hurdalsplattformen der det er fastsatt at: **«regjeringen skal sikre interessene til veterankjøretøy ved utforming av kjøretøyteknisk regelverk og annen regulering av kjøretøyparken.»**



Innledning

«I løpet av 10 år har 8 av 10 fyllerpunkter for 98 oktan forsvunnet. Det er dramatisk for en stor andel nordmenn som har kjøretøy som hobby».

Det finnes pr. i dag ca. 1700 utsalgssteder for drivstoff i Norge (betjente bensinstasjoner og ubemannede stasjoner). Antall utsalgssteder har over de senere år forholdt seg forholdsvis jevnt. Vi ser imidlertid en stor nedgang i antall bensinstasjoner og utsalgssteder som tilbyr 98 oktan bensin. I 2010, før innføringen av biodrivstoff, var antallet bensinstasjoner i Norge 1777. Forskjellen fra 2010 til i dag er at vi i 2010 hadde 1777 bensinstasjoner som i tillegg til 95 oktan og diesel, også solgte etanolfri 98 oktan. I dag er det kun 404 bensinstasjoner som tilbyr etanolfri bensin.

Veteran- og entusiastkjøretøy er like avhengig av etanolfri 98 oktan bensin, som elbiler er avhengig av strøm. For å illustrere utbredelsen kan det nevnes at pr 2022 er antallet entusiastkjøretøy / veteranbiler som trenger 98 oktan etanolfri bensin, høyere enn det antallet elbiler som gikk på norske veier ved utgangen av 2021.

Parallellen vi her trekker innledningsvis eksemplifiserer altså to kjøretøygrupper med særskilt behov til energikilde. Når det gjelder elbil har regjeringen en egen ladestrategi som skal ivareta og utvikle nødvendig ladetilbud. Dette er bra, for det blir flere og flere elbiler på veiene. Men når det kommer til veterankjøretøy, der antallet er stabilt – finnes det ingen fastsatt politikk for sikring av riktig drivstoff/energikilde. AMCAR etterlyser tilsvarende strategi og realitetsforståelse når det gjelder å se viktigheten av å også sikre fremtidig tilgang på 98 oktan E0 sikringskvalitet for kjøretøyentusiastene.




«Gitt dagens utskiftningsstakt på bilparken og overgang til elektriske kjøretøy, så tyder mye på at det både i Norge og resten av verden vil eksistere et betydelig antall entusiastkjøretøy i et evighetsperspektiv. Fellesnevneren for disse er at de har behov for tilgang på bensin med lavt etanolinnhold eller etanolfri bensin. Den største gruppen finnes innenfor sistnevnte kategori.»

Vi har i de senere år hatt et stabilt antall kjøretøy som faller inn under kategorien entusiastkjøretøy og veteranbiler, der noen kommer til og andre faller fra. Gjennomsnittlig levealder for biler i Norge er 19,2 år. De som videreføres med alder eldre enn 20 år vil i stor grad inngå i kategorien entusiastkjøretøy. De som bevares og videreføres med alder 30 år eller eldre er per definisjon veteranbiler. Gitt dagens utskiftningsstakt på bilparken og overgang til elektriske kjøretøy, så tyder mye på at det både i Norge og resten av verden vil eksistere et betydelig antall entusiastkjøretøy i et evighetsperspektiv. Fellesnevneren for disse er at de har behov for tilgang på bensin med lavt etanolinnhold eller etanolfri bensin. Den største gruppen finnes innenfor sistnevnte kategori.

Et anslag fra AMCAR viser at det finnes i overkant av 500.000 entusiastkjøretøy i Norge. Disse fordeles over følgende kategorier:


Bil: 330.000


Båt: 171.000


MC: 57.776

Total: 558.776

Som en kuriositet kan vi nevne at det også finnes rundt 440.000 gressklippere.

Fellesnevneren for ovenforstående er at de alle har behov for bensin med lavt etanolinnhold eller etanolfri bensin.

Bortfallet av utsalgssteder som tilbyr nødvendig etanolfri bensin oppleves av bilentusiaster som svært inngripende. Det er derfor viktig at regjeringen iverksetter tiltak slik at det på samme måte som for elbil etableres en strategi som sikrer framtidig tilgang på nødvendig sikringskvalitet for veteran- og entusiastkjøretøy.



AMCAR frykter "amerikanske tilstander" i Norge hvor veteranbileiere må hamstre racingbensin for å komme seg på tur hvis tilgjengeligheten på 98 E0 ikke opprettholdes..

Historikk vedr. utbredelse og bruk av etanolholdig bensin, og status for Norge

Etanolinnblanding i bensin ble innført i Norge rundt 2010. Det ble innført i Norge, og internasjonalt, som et miljøtiltak for å redusere globale CO₂-utslipp eller som i USA hvor det primært var et tiltak for å begrense avhengigheten av oljeimport. Utbredelsen av etanolholdig bensin i stasjonsnett, og fordelingen rundt i Norge, var forholdsvis beskjeden i startfasen.

Fra innføringen av etanolholdig bensin her hjemme så har vi fram til nå hatt en forholdsvis lav innblandingsprosent av etanol. Bransjestandard har inntil nå vært E5, hvilket betyr at man har tillatt inntil 5% etanolinnblanding i bensinkvalitet 95 oktan.

Skjerpede miljøkrav og økte omsetingskrav for biodrivstoff har ført til at 95 oktan E10 nå innføres som ny bransjestandard. Vi ser også at stasjonskjedene har innført E5-merking på sine 98 oktan pumper. Dette medfører at vi innen kort tid i hovedsak har tilgang på bensin der det tillates inntil 10% etanolinnblanding for 95 oktan, og at vi i verste fall også må forholde oss til 98 oktan som kan ha inntil 5% etanolinnblanding.

Historikk og erfaringer fra andre land vedr. innføring og bruk av etanolholdig bensin

«Eldre kjøretøy, dvs. mange av årsmodell 2000 og eldre, samt alle eldre enn 1976 kan få problemer i større eller mindre grad ved bruk av etanolholdig bensin, der graden av problemer i hovedsak styres av mengden etanol i drivstoffet».

Andre europeiske land, i tillegg til USA, Brasil og Argentina hadde en tidligere lovpålagt innfasing av etanolholdig bensin enn Norge, der også innblandingsprosenten i enkelte land kunne være vesentlig høyere. E10 ble innført som bransjestandard i Finland i 2011. Denne kvaliteten benyttes også i dag som bransjestandard i totalt 16 Europeiske land.

I USA har E10 med 10% etanolinnhold vært påbudt omsatt i de fleste stater siden 2007. Utviklingen går i retning av at etanolinnholdet i bensin økes, og for bl.a. Argentina og USA ligger etanolandelen pr. i dag på 12% – 15%.

Disse landene har i perioden fra 2007 og fram til i dag opparbeidet seg en del nyttige erfaringer ifm. problemer i tilknytning til bruk av etanolholdig drivstoff i eldre kjøretøy. Dette gjelder i tillegg til biler også motorsykler, båter, samt andre motoriserte redskaper.

Eldre kjøretøy, dvs. mange av årsmoell 2000 og eldre, samt alle eldre enn 1976 kan få problemer i større eller mindre grad ved bruk av etanolholdig bensin, der graden av problemer i hovedsak styres av mengden etanol i drivstoffet. Fellesnevneren for disse kjøretøyene, biler, motorsykler, båter, samt andre motoriserte redskaper med bensinmotor, er at dette er kjøretøy og utstyr som i forhold til drivstoffsystem og motor ikke er konstruert for å tåle de negative egenskapene som etanol beviselig har.



«En rekke delstater har siden 2011 innført statlig lovgivning som gjenåpnet for omsetning av etanolfri bensin. Florida gjenåpnet 2013 og Michigan gjenåpnet 2018. Texas, som gjenåpnet i 2015, ble i stor grad tvunget til gjenåpning på grunn av skadene og utilbørlige ulemper påført fritidsbåter.»

Erfaringen har gjort at man i USA anerkjenner behovet for tilgang på sikringskvalitet E0 ref. RFS (Renewable Fuel Standard). På bakgrunn av dette er også bensinkvalitet REC-90 (E0) innført, og tilgjengelig som sikringskvalitet. En rekke delstater har siden 2011 innført statlig lovgivning som gjenåpnet for omsetning av etanolfri bensin. Florida gjenåpnet 2013 og Michigan gjenåpnet 2018. Texas, som gjenåpnet i 2015, ble i stor grad tvunget til gjenåpning på grunn av skadene og utilbørlige ulemper påført fritidsbåter. Disse tre statene alene har til sammen 20% av hele bestanden på 12 millioner fritidsbåter i USA (tall fra U.S Coast Guard). Nær hver tiende nordmann eier en motorisert fritidsbåt (Båtlivsundersøkelsen 2018) – båtliv og kystkultur er en del av vår nasjonale identitet. Vi vet at utbredelsen av eldre motorteknologi i båt er mange ganger større enn på vei for å si det forsiktig. Innføring av E10 uten tilgjengelig etanolritt alternativ vil uomtvistelig påføre båteiere store problemer og med bakgrunn i erfaringene fra USA mener AMCAR det er prekært også for fritidsbåtflåten at god tilgang på etanolritt alternativ sikres.

«Ved tester gjort av AMCAR i USA, erfarte vi at kjøring med en del typer veteranbiler på E10 bensin (10 % etanolinnblanding) ble svært utfordrende og til tider umulig allerede ved normal norsk sommertemperatur.»

Det er dokumentert følgende egenskaper med etanol som kan skape problemer:

- Etanol er etsende når det er i kontakt med visse materialer i lagrings- og leveringssystemer for drivstoff, sink- og aluminiumslegeringer brukt i forgassere, flottører, nål/sete, bensinpumper, filterhus etc.
- Etanol er en alkohol, den tørker derfor ut gummikomponenter som ikke er etanolbestandige i drivstoffsystemet. Dette fører ofte til sprekker og sprøhet i slanger, tetninger/o-ringer, membraner etc.
- Etanol er hygroskopisk - det vil si at etanol tiltrekker seg vann. Fuktighet kommer inn i drivstoffsystemet når det fylles opp og ved lagring. Når vann er kommet i bensinen danner det en kjemisk blanding som forårsaker korrosjon av innvendige deler i drivstoffsystemet.
- Etanol fungerer som et løsemiddel i eldre motorer, og løser opp tank-tettemiddelet, coatinger og andre avleiringer i tanker, rør og slanger. Avleiringene blir deretter ført til bensinpumpen, filter, forgasser eller innsprøytingssystemet hvor de kan tette dyser, ventiler, forgassernåler og injektorer.
- Etanol har et svært lavt fordampningspunkt. Bensin har et kokepunkt på 200 °C, mens etanol koker ved 78 °C (ved trykk på 1 Standardatmosfære). I forgassermotorer med lavt bensintrykk danner derfor etanolholdig bensin blokkerende gassbobler lettere enn etanolfri bensin. Problemet refereres ofte til som «bensinkoking» eller «vapor lock» på engelsk, og fører til at motoren ikke får bensin. Dess høyere lufttemperatur og etanolinnhold i bensinen - dess større blir problemet. Ved tester gjort av AMCAR i USA, erfarte vi at kjøring med en del typer veteranbiler på E10 bensin (10 % etanolinnblanding) ble svært utfordrende og til tider umulig allerede ved normal norsk sommertemperatur.

Ovenforstående egenskaper er beviselig problematisk for eldre kjøretøy med eldre motorteknologi, noe som kan medføre at:

- Eiere av eldre kjøretøy fratas muligheten til ønsket bruk av kjøretøy på grunn av for dårlig tilgang på nødvendig bensinkvalitet.
- Driftsstans på grunn av havari i komponenter tilhørende kjøretøyets drivstoffs-system.
- Motorhavari på grunn av feil i komponenter i tilknytning til kjøretøyets drivstoffs-system.
- Større fare for motorbrann på grunn av drivstofflekkasje etter skade på slanger og pakninger i drivstoffs-system.
- Større hyppighet av driftsstans etter vei med potensielt påfølgende farlige situasjoner.
- Ødelagte motorhistoriske og spesielle kjøretøy – som ikke lar seg reparere.



Som nevnt gjelder disse problemene, i tillegg til bil, også motorsykel- og båtmotorer. I tillegg til økonomiske belastninger for eier av eldre kjøretøy ifm. oppståtte reparasjonsbehov som følge av skader påført av etanol, kan det også oppstå svært fatale situasjoner som for eksempel motorbrann i båt eller motorhavari i motorsykel under kjøring. Driftsstans etter vei kan også i ytterste konsekvens resultere i farlige situasjoner.

Dette er høyst reelle faremomenter som også forsikringsbransjen ytrer bekymring rundt. If, som er Norges største forsikringsselskap når det gjelder forsikring av veterankjøretøy, påpeker viktigheten av at kjøretøy har tilgang på korrekt Bensin. If har ca. 44% av landets veterankjøretøy i sin portefølje. Hagerty Insurance (USA) som er verdens største leverandør av spesialforsikring for klassiske kjøretøy støtter også opp om disse faremomentene. Hagerty fraråder blant annet at etanolholdig drivstoff, spesielt E10, lagres i kjøretøyets drivstoffs-system utover 30 dager!

Så langt har vi i Norge hatt innblandingsprosenten av etanol som ligger på rundt halvparten av de land som ligger foran oss når det gjelder innblandingsprosent, og som nå erfarer problemer. Fram til nå har norske kjøretøyentusiaster ennå relativt sett tilgang på etanolfri bensin, så de negative virkningene er foreløpig ikke veldig fremtredende. Symptomene kan likevel være så subtile at man ikke legger merke til de ved vanlig bruk. Det er derimot ingen tvil om at selv ved bruk av E5 kan det over tid oppstå problemer i et drivstoffs-system som ikke er beregnet for etanol. Det finnes etter det vi kjenner til ingen tilgjengelige additiver som eliminerer etanolens mest alvorlige skadevirkninger.

Etanol er ikke kompatibel med eldre motorteknologier og drivstoff-systemer

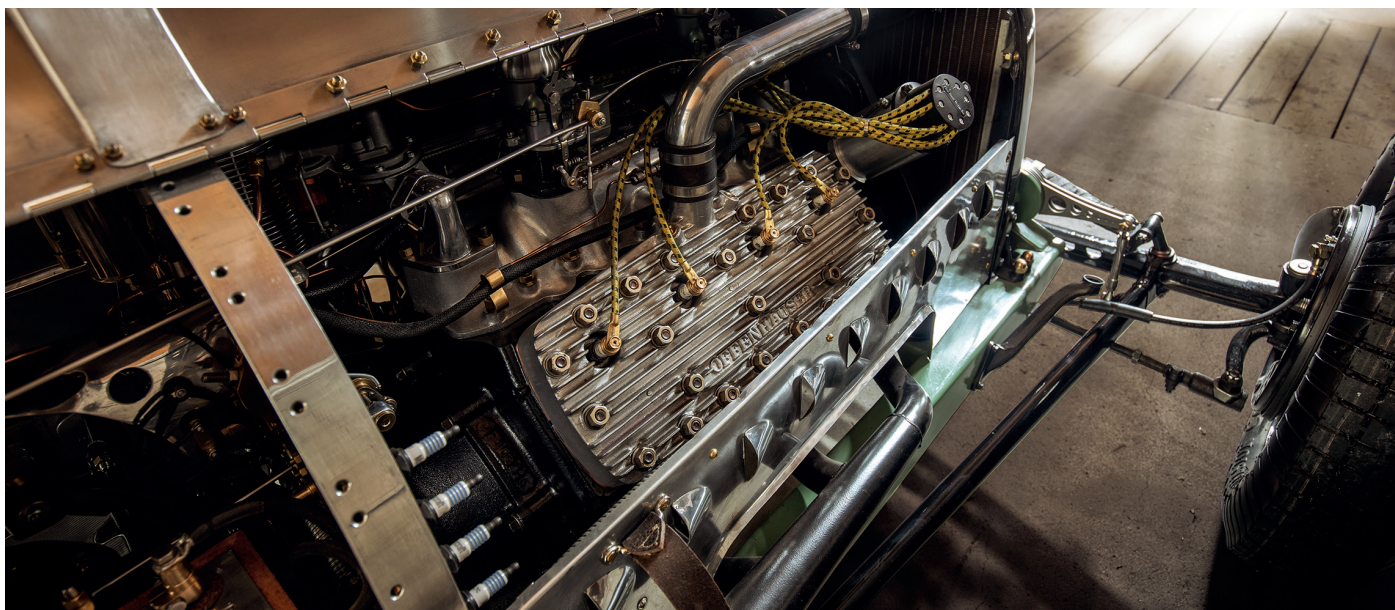
«Fellesnevneren for tidligere utvikling og endring innenfor bensin har vært at bensin av nyere type fremdeles var kompatibel med eldre kjøretøy og eldre motorteknologier».

Bensin, og drivstoff for øvrig, har siden oppfinnelsen av forbrenningsmotoren vært under stadig utvikling. Slike endringer har også tidligere vært motivert av skjerpede miljøkrav. Fellesnevneren for tidligere utvikling og endring innenfor bensin har vært at bensin av nyere type fremdeles var kompatibel med eldre kjøretøy og eldre motorteknologier. Det samme kan ikke sies i dagens situasjon, spesielt nå når 95 oktan E10 fases inn på det norske stasjonsnettet som det nye hovedproduktet, uten at man i forkant samtidig også har vedtatt bensinkvalitet E0 som sikringskvalitet.

For å finne en sammenlignbar historisk endring i bensinkvalitet må vi helt tilbake til 1985 da bly-tilsetningen i 95 oktan ble fjernet, tre år senere ble også blyet fjernet fra det som da het Super 98. I 1996 var blyholdig bensin blitt forbudt i store deler av verden.

Denne overgangen var forholdsvis uproblematisk da overgangen skjedde over en elleveårsperiode. I mellomtiden utviklet kjøretøyteknologien seg slik at man fra 1989 kun hadde tilgang på nye biler som var utrustet med katalysator. Disse kunne ikke benytte blyholdig bensin. Utfasingen ble framskyndet og forbrukernes vaner ble i perioden endret ved at det også ble innført avgiftsmessige insentiv. Eldre kjøretøy som fremdeles var i daglig bruk kunne benytte bly-erstatningsadditiver som var basert på natrium eller kalium. Og etter hvert ble dette tilsatt i bensinkvaliteten, av produsentene, slik at «problemet» forsvant.

Innfasing av etanolinnblanding i bensin er basert på et miljøhensyn. Utviklingen går i retning av en høyere og høyere innblandingsprosent. Dette reguleres av et lovpålagt omsetningskrav som per 2022 var på 24,5 %. Kravet gjelder for det totale omsatte volum bensin og diesel, basert på en beregningsmetode hvor avansert biodrivstoff teller dobbelt av hva konvensjonelt biodrivstoff gjør.



«Forskjellen på den endringen vi nå ser, kontra tidligere endringer (eksempelvis utfasingen av bly i bensin) er at etanolholdig bensin ikke kan sies å være "bakover-kompatibel"».

Måloppnåelse av dagens miljøkrav, og etter hvert skjerpede miljøkrav, tilsier at omsetningskravet for biodrivstoff økes. Dette ser vi resultatene av nå der E10 f.o.m april 2023 innføres som ny bransjestandard og at man deretter på noe lengre sikt trolig også innfører E15 og E20.

AMCAR anerkjenner dette som en nødvendig miljømessig og teknologisk utvikling. Utvikling med mål om å oppnå en større grad av bærekraft og lavere utslipp er viktig. Slik utvikling bør verken stoppes eller begrenses, men det er i forbindelse med skjerpede miljøkrav og teknologisk utvikling også viktig at man ivaretar hensynet til det som ikke nødvendigvis er ment å følge den teknologiske utviklingen. Forskjellen på den endringen vi nå ser, kontra tidligere endringer (eksempelvis utfasingen av bly i bensin) er at etanolholdig bensin ikke kan sies å være "bakover-kompatibel".

AMCAR ble oppmerksomme på problemene i forbindelse med bruk av etanolholdig bensin i eldre kjøretøy for over ti år siden. Vi så også de framtidige utfordringene forbundet med problematikk rundt utilstrekkelig tilgang på etanolfri bensin for kjøretøy over en viss alder. Dette var også årsaken til at AMCAR sammen med bl.a. LMK hadde møte med Norsk Petroleumsinstitutt (nå Drivkraft Norge) 13. mai 2013. Bakgrunn for møte var at vi så behovet for å sikre fremtidig tilgang på etanolritt drivstoff, samtidig som vi ønsket å få bransjen til å forstå viktigheten av å opprettholde en tilfredsstillende tilgang på etanolfri bensin i Norge.

«Samferdselsministeren uttalte 29. april 2022 i forbindelse med et representantforslag at hvis det ikke er markedsmessig grunnlag for en drivstoffkvalitet, så vil denne heller ikke tilbys av forhandlerne».



Utfordringen med dagens situasjon, hvor går veien videre – hva er løsningen på problemet?

AMCAR opplever dagens situasjon som uforutsigbar og lite tilfredsstillende med hensyn til å ivareta muligheten for tilfredsstillende bruk av eldre kjøretøy nå og i fremtiden. AMCAR overvåker bensinstasjonsnettverkene kontinuerlig, vi registrerer at vi allerede på nåværende tidspunkt har en utfasing av 98 oktan (E0) på det norske stasjonsnettet som oppleves som dramatisk. Dette skyldes trolig at bensinstasjonene i forbindelse med oppgraderinger eller endringer erstatter 98 oktan tanker/pumper med 95 oktan eller ladepunkter. Det kan også skyldes at enkelte bensinstasjoner rett og slett legges ned på grunn av en lavere etterspørsel etter fossilt drivstoff. Denne utfasingen foregår parallelt med at vi ikke har noen føringer som sikrer forbrukerne en tilfredsstillende og forutsigbar tilgang på bensinkvalitet E0 som nasjonal sikringskvalitet. AMCAR har over flere år påpekt viktigheten av at man i forkant iverksette tiltak for å sikre fremtidig tilgang på etanolfri sikringskvalitet. Dette har så langt ikke blitt gjort, og nå er innføringen av E10 som ny bransjestandard en realitet.

Med dette som bakteppe, mener AMCAR det er avgjørende at myndighetene nå tar grep, slik at vi får en sikker og forutsigbar tilgang på sikringskvalitet E0 på det norske stasjonsnettet.

Etanolsaken, E5 og eventuell innføring av E10 som ny bransjestandard, samt sikringskvalitet, har ved flere anledninger vært behandlet både på Stortings- og regjeringnivå. E5 som lovpålagt sikringskvalitet har vært diskutert i forbindelse med innføring av E10 som ny bransjestandard. Både sikringskvalitet og øvrige betingelser som ivaretar og sikrer bruk av entusiastkjøretøy har forøvrig også framgått som punkter i tidligere regjeringsplattformer.

«At spørsmålet om E0, som nasjonal sikringskvalitet ble lagt til side på bakgrunn av at innføringen av E10 som ny bransjestandard ble “utsatt”, mener AMCAR er uheldig, spesielt sett i lys av den utfasingstakten vi allerede ser i dag når det gjelder 98 oktan E0».

Samferdselsdepartementet ved Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård viste 29. april 2022 til at behovet for å gi regler om sikringskvalitet synes å være redusert etter at regjeringen, på bakgrunn av miljødepartementets budsjettproposisjon for 2021, opphevet Stortingets anmodningsvedtak fra 2016 om å innføre E10 som bransjestandard for bensin.

AMCAR er av den formening at E10 allerede burde vært innført som ny lovpålagt bransjestandard i henhold til Stortingets anmodningsvedtak av 2016, men det forutsetter altså at E0 innføres som sikringskvalitet.

Ved en eventuell innføring av E10 som ny bransjestandard f.o.m 2018, i henhold til Stortingets opprinnelige vedtak, ville man fram til i dag fått en vesentlig reduksjon i Co2-utslipp. Bare i løpet av denne 5-års perioden ville man kunne ha oppnådd en reduksjon i Co2 utslipp på rundt 550 000 tonn. Denne muligheten har man valgt å ikke benytte seg av, i stor grad av det faktum at det ikke har vært mulig å få på plass en tilfredsstillende løsning når det gjelder sikringskvalitet E0.

At spørsmålet om E0, som nasjonal sikringskvalitet ble lagt til side på bakgrunn av at innføringen av E10 som ny bransjestandard ble “utsatt”, mener AMCAR er uheldig, spesielt sett i lys av den utfasingstakten vi allerede ser i dag når det gjelder 98 oktan E0. Et eventuelt lovpålagt krav om E0, som nasjonal sikringskvalitet er arbeidskrevende og komplisert, da det vil berøre mange parter og mange områder, også med tanke på lovhjemler. Dette arbeidet burde derfor ha vært iverksatt tidligere og ikke samtidig som, eller etter at, E10 eventuelt er innført som ny lovpålagt bransjestandard.

Norge har på mange måter vært i en gunstig situasjon, da vi har hatt muligheten til å høste erfaringer fra andre land som nå har opparbeidet seg over 15 års erfaringer der kjøretøyparken har måttet benytte bensin med etanolinnblandingen som har vært høyere enn 5 %. Vi kunne derfor ha benyttet et føre-var-prinsipp der vi igangsatte arbeidet og utredningene rundt E0, som nasjonal sikringskvalitet, slik at vi hadde etablert en løsning for sikker tilgang på nødvendig drivstoff før E10 ble innført som ny bransjestandard. Da 95 oktan E10 innføres som ny bransjestandard nå til våren haster det med å iverksette nødvendige tiltak.

AMCAR anser at vi i Norge har tre løsningsalternativer som kan benyttes, der utfallet vil være en sikker eller sikrere nasjonal tilgang på bensin med sikringskvalitet E0. Hvert enkelt løsningsalternativ vil kunne påvirke den enkelte part i varierende grad, det være seg forbruker, bransje og stat.

Slik AMCAR ser det vil ingen av løsningsalternativene gå på bekostning av fastsatt omsetningskrav eller eventuelt fremtidige skjerpede omsetningskrav. Løsningsalternativene vil derfor heller ikke komme i konflikt med miljøsensyn.

Forslag til løsningsalternativer som kan bidra til å bedre / sikre nødvendig tilgjengelighet for etanolfri bensin E0:

1. Lovpålagt krav om salg av sikringskvalitet E0.
2. Sikringskvalitet 98 oktan E0 tas ut av omsetningskravet.
3. Fjerne/reducere avgifter på 98 oktan sikringskvalitet E0.



AMCARs vurderinger rundt de enkelte løsningsalternativer – konsekvenser og grad av måloppnåelse

1. Lovpålagt krav om salg av sikringskvalitet E0:

Lovpålagt krav om salg av sikringskvalitet E0 vil sikre forbrukerne en tilfredsstillende tilgang på nødvendig drivstoffkvalitet. Tiltaket vil påvirke bransjen og da spesielt bensinstasjonseierne. Graden av pålegg vil være avgjørende for hvor stor belastning dette eventuelt kan anses å ha for sluttleverandørene av bensin. En slik løsning kreve endring i regelverk, i denne sammenheng *Forskrift om begrensning i bruk av helse- og miljøfarlige kjemikalier og andre produkter (Produktforskriften)*.

Klima- og Miljødepartementet (KLD) fikk 23. oktober 2018 utført en vurdering av hvor vidt *Lov om kontroll med produkter og forbrukertjenester (Produktkontrollloven)* §4 kunne gi hjemmel for å innføre en regel i Produktforskriften for å sikre fremtidig tilgang på sikringskvalitet som ikke inneholder mer enn 5% etanol. Mer spesifikt beskriver regelteksten krav til at drivstoff som inneholder mer enn 5% etanol, eksempelvis E10, kun kan selges på steder der det innen 50 kilometer er mulighet for å kunne kjøpe sikringskvalitet.

Produktkontrollovens § 4 ble vurdert av Justis- og beredskapsdepartementets lovavdeling. Lovavdelingens tolkningsuttalelse datert 04.02.2019 avsluttes med følgende konklusjon:

“Vi konkluderer, under noe tvil, med at det er hjemmel i Produktkontrolloven §4 første ledd bokstav a, jf. § 1 bokstav b for å vedta en bestemmelse om sikringskvalitet”.

Lovavdelingsens konklusjon er bl.a. basert på følgende:

“Om bruken av § 4 uttalar departementet mellom anna at «[h]vilke inngrep som eventuelt bør settes i verk må [...] nødvendigvis bero på en ganske bred vurdering», og at «[a]bsolutte kriterier i loven vil kunne avskjære muligheten for en smidig praktisering og vil kunne føre til resultater som ut fra en helhetsvurdering ikke er ønskelig», sjå Ot.prp. nr. 51 (1974–75) side 46. Dette signalet om fleksibilitet må etter vårt syn tilleggjast vekt også ved vurderinga av om lova opnar for slike avhjelpstiltak som vi drøftar her.”

“Dersom heimelsføresegna i produktkontrollova skulle stenge heilt for føresegner som ikkje i seg sjølv fremmer det formålet føresegna bygger på, ville det innebære ei monaleg avgrensing av Kongens kompetanse etter føresegna. Eit slikt krav ville kunne føre til at viktige miljøtiltak – og dermed realiseringa av føremålet med lova – lid fordi ein ikkje samtidig har moglegheit til å vedta det som er nødvendig for å få eit godt regelverk som heilskap. Nettopp føresegner som skal avhjelpe ulemper ved tiltaket, kan vere avgjerande for å få tiltaket gjennom, for å legge til rette for at tiltaket blir respektert i praksis eller for på anna måte å sikre effekten av tiltaket. Det kan til dømes vere tale om overgangsføresegner for visse grupper som vil råkast hardare enn andre av nye miljøtiltak. Kommunal- og forvaltningskomiteen var under førebuinga av produktkontrollova oppteken av rimelege overgangsfristar, sjå Innst. O. nr. 80 (1975–76) side 12. Føresegna om sikringskvalitet har eit visst preg av overgangsføresegn. Ei avgrensing av Kongens kompetanse som stengde heilt for føresegner som ikkje i seg sjølv fremmer miljøformål, ville neppe ha vore heldig, og ho ville dermed også ha stått i eit spenningsforhold til det nemnde formålet om at fullmakta i § 4 skal gi rom for «smidig praktisering».”

“Det må til slutt spørjast om omsynet til bensinstasjonseigarane på avgjerande vis talar imot den løysinga som no er skissert. Som nemnt må tolkingstvill – i dette høvet knytt til rekkevidda av fullmakta i produktkontrollova § 4 første ledd bokstav a – løysast på bakgrunn av «hva som er best i samsvar med samtlige rettskildefaktorer og som sikrer tilstrekkelig klarhet og forutsigbarhet for borgerne», og at «[d]e kvalitative krav til lovhjemmelen innebærer at loven må være tilgjengelig og så presis som forholdene tillater», jf. Høgsterett sin dom HR-2018-1907-A avsnitt 51 med tilvisingar.”

“Arten av tiltaket (føresegna om sikringskvalitet) ligg trygt innafor alternativet «vedtak om ... omsetning ... av produkt» i § 4 første ledd bokstav a. Vi viser også til at reguleringa her gjeld for kommersielle aktørar som på sitt felt generelt må vere førebudde på reguleringar knytt til mellom anna helse, miljø og sikkerheit som ein følgje av dei produkta dei sel. Som nemnt tidlegare kan det tenkast at føresegna kan bli nokså tyngande for enkelte aktørar, men det er sentralt at ingen vert direkte pålagt å selje fleire typar bensin enn i dag.”

“Grunnlaget for føresegna om sikringskvalitet er ikkje mindre klart enn grunnlaget i ei rekke andre tilfelle der forvaltninga gir forskrifter eller treffer enkeltvedtak i medhald av fullmaktslovgjeving.”

«Det er viktig at man i dag tar innover seg realitetene med at vi f.o.m april 2023 vil måtte forholde oss til E10 som ny bransjestandard. Dette vil da representere en forverret situasjon for bransjen. Noe som igjen vil gå på bekostning av forbrukerne. Dette ser vi tydelige signaler på allerede i dag».



AMCAR registrerer at lovavdelingen i sin utredning vurderer det dit hen at bestemmelsene i Produktkontrolloven §4 første ledd bevisst er utformet på en slik måte at forvaltningen skal kunne gis vide rammer for hva som kan bestemmes. Det påpekes også at en eventuell for streng fortolkning av bestemmelsene, i dette tilfelle, kan gå på bekostning av viktige miljøtiltak, og dermed realiseringen av formålet med loven. Nettopp fordi man ikke samtidig har mulighet til å vedta det som er nødvendig for å få et godt og helhetlig regelverk. Bestemmelser som kan avhjelpe ulemper ved tiltaket, kan være avgjørende for å få tiltaket igjennom. Dette er også avgjørende for å ivareta forbrukernes rolle i miljøpolitiske suksesser. En slik vurdering vil ivareta hensynet til forbrukerne, samtidig som at det ikke vil gå på bekostning av måloppnåelsen for fastsatte miljøkrav.

Lovavdelingen vurderer i sin utredning også hvilke konsekvenser en slik bestemmelse vil kunne få for bransjen. Det vises til at bestemmelsen vil gjelde for kommersielle aktører som er underlagt flere reguleringer fra før. Bestemmelsen vil gjelde likt for alle aktører i bransjen. Lovavdelingen påpeker at bestemmelsen ikke uten videre kan anses å være en belastning for bransjen da det ikke stilles krav til at det må selges flere typer bensin. Kravene i en eventuell revidert § 3-3, første ledd, i Produktforskriften vil kunne være tilfredsstillende ved å kun omsette bensinkvalitet E5. Utsalgssted gis tillatelse til å omsette bensinkvalitet E10, men må da samtidig omsette bensinkvalitet E5. Alternativt kan utsalgssted kun omsette bensinkvalitet E10, da under forutsetning av at bensinkvalitet E5 er tilgjengelig innenfor en rekkevidde på 50 km.

Det framkommer videre av lovavdelingens utredning at det per i dag ikke er nødvendig å selge bensinkvalitet E10. Det kan imidlertid tenkes at det i fremtiden blir krav om salg av E10 på bakgrunn av strengere omsetningskrav. En slik situasjon kan i så fall bli av en viss belastning for bransjen ved at enkelte bensinstasjoner må investere i flere tanker. I tillegg anser AMCAR det som sannsynlig at transport- og lagringskostnadene for bensinkvalitet med lavere salgsvolum blir uforholdsmessig høye. Summen av dette kan i ytterste konsekvens medføre at enkelte aktører må legge ned driften.

Lovavdelingens vurderinger vedrørende eventuelle konsekvenser for bransjen må sees i lys av at deres vurderinger var basert på en realitetssituasjon der salg av bensin var basert på 98 oktan E0 og 95 oktan E5, da med hovedvekt i omsetningsvolum for sistnevnte.

Det er viktig at man i dag tar innover seg realitetene med at vi f.o.m april 2023 vil måtte forholde oss til E10 som ny bransjestandard. Dette vil da representere en forverret situasjon for bransjen. Noe som igjen vil gå på bekostning av forbrukerne. Dette ser vi tydelige signaler på allerede i dag.

Klima- og Miljødepartementets forslag til nytt tredje ledd i Produktforskriften § 3-3. Forslag til bestemmelse om sikringskvalitet er som følger:

«Drivstoff med etanolinnhold som overstiger 5 volumprosent kan bare tilbys på steder der det finnes utsalgssted for sikringskvalitet innen 50 km. Med sikringskvalitet menes drivstoff med etanolinnhold på maksimalt 5 volumprosent, til bruk i veigående bensinkjøretøy.»

AMCAR vurderer en slik bestemmelse til å kunne ivareta forbrukernes tilgang på nødvendig sikringskvalitet som tilfredsstillende, i alle fall på kort sikt. Bestemmelsen om sikringskvalitet innebærer et forbud mot å bare omsette bensinkvalitet E10. Resultatet av dette er at man på sikt trolig kan oppleve et større bortfall av bensinstasjoner. Dette igjen vil medføre en dårligere generell tilgang på bensin og diesel.

«Bakgrunn for 98 oktan som sikringskvalitet er tross alt at dette skal fungere som et tiltak som skal kunne avhjelpe de ulemper omsetningskravet medfører».

2. Sikringskvalitet 98 oktan E0 tas ut av omsetningskravet

AMCAR mener 98 oktan, som vil være framtidig sikringskvalitet, ikke skal være underlagt og medregnet i omsetningskravet for bensin. Bakgrunn for 98 oktan som sikringskvalitet er tross alt at dette skal fungere som et tiltak som skal kunne avhjelpe de ulemper omsetningskravet medfører. Det vi si at man ved innføring av E10 som bransjestandard har behov for å sikre tilgangen på bensinkvalitet som trygt kan benyttes for kjøretøy med eldre motorteknologi. I denne sammenheng vil dette gjelde mange kjøretøy som er eldre enn 2000-modell.

Ifølge Stortingets utredningsseksjon utgjør salget av 98 oktan kun 3% av det totale volumet for bensin. Dette beviser også at det er uproblematisk å holde sikringskvalitet 98 oktan utenfor omsetningskravet. En lovpålagt regulering av 98 oktan som sikringskvalitet vil uansett skje som en følge av at E10 er innført som ny bransjestandard.

Det å holde sikringskvalitet 98 oktan utenfor omsetningskravet vil opplagt gi bransjen noe bedre betingelser. Dette vil igjen bedre forutsetningene for å ivareta en bedre tilgang på bensin generelt, og spesielt 98 oktan som sikringskvalitet.

3. Redusere avgifter på 98 oktan sikringskvalitet E0

Bortfallet av 98-oktanpumper/utsalgssteder fremstår allerede på nåværende tidspunkt som problematisk. Som tidligere nevnt fører AMCAR oversikt over de bensinstasjonene som tilbyr 98 oktan E0 på landsbasis. Vi registrerer at vi så langt, siden innføringen av biodrivstoff i 2010, har hatt et totalt frafall på ca. 75%. Det skyldes i tillegg til omsetningskravet også det at etterspørselen er forholdsvis liten, og at det å selge 98 oktan totalt sett derfor kan fremstå som en belastning for utsalgsstedene.

Salget av 98 oktan utgjør 3% av det totale salgsvolumet for bensin. Etterspørselen er sånn sett liten, og stasjonskjedene vurderer det derfor også trolig til at det ikke er markedsmessig grunnlag for å tilby 98 oktan på sine stasjoner. Ifølge Stortingets utredningsseksjon ligger imidlertid salgsvolumet for 98 oktan stabilt på 3%, i motsetning til 95 oktan, som har en markant nedgang. Dette kommer vi nærmere tilbake til.

Samferdselsministeren uttalte senest 29. april 2022 i forbindelse med et representantforslag at hvis det ikke er markedsmessig grunnlag for en drivstoffkvalitet, så vil denne heller ikke tilbys av forhandlerne. Og at det på bakgrunn av det vil være krevende for regjeringen å innføre en garanti for at 98 oktan E0 skal være tilgjengelig i hele landet. AMCAR opplever dette som en defensiv holdning til et problem som er påført en gruppe av forbrukerne fra politikernes side, ved at vi nå får E10 som ny bransjestandard.

AMCAR mener derfor at politikerne er forpliktet til å sørge for at den gruppe forbrukere som nå risikerer å bli rammet også blir ivare tatt ved at myndighetene tar grep som bidrar til å sikre en forutsigbar tilgang på nødvendig sikringskvalitet. Vi er på bakgrunn av dette uenige i Samferdselsministeres uttalelse. AMCAR mener regjeringen sitter på flere muligheter for løsning.

Det markedsmessige grunnlaget bestemmes, i tillegg til etterspørsel og salgsvolum, av utsalgsstedenes kostnader med å tilby sikringskvalitet og deres muligheter for margin og fortjeneste. Myndighetene har etter vårt syn muligheter til å innføre flere tiltak som vil kunne bidra til å øke utsalgsstedenes margin og fortjeneste. Dette kan oppnås ved at det innføres en avgiftsreduksjon for vedtatt sikringskvalitet, der denne, i hovedsak, kommer utsalgsstedene til gode ved at de får en bedre margin som igjen øker deres fortjeneste.

Den totale avgiften for bensin utgjør i 2023 6,91 kr pr. liter (veavgift og CO₂-avgift), i tillegg kommer merverdiavgift. CO₂-avgiften alene utgjør i 2023 2,21 kr pr. liter.

Den totale avgiften for bensin utgjør rundt 60 % av pumpeprisen. Bransjens innkjøpspris for bensin varierer og avhenger blant annet av prisen på råolje, samt den globale etterspørselen etter bensin. 98 oktan har trolig en høyere innkjøpspris enn 95 oktan, i tillegg er bransjens kostnader i forbindelse med blant annet transportutgifter dyrere per liter for 98 oktan. Normal prisdifferanse mellom 95 oktan og 98 oktan (pumpepris) er vanligvis rundt 1,50 kr pr. liter. Det at 98 oktan har en høyere pumpepris enn 95 oktan gjenspeiler trolig forskjell i innkjøpspris, samt høyere lagrings- og transportkostnader. Bransjens nettomargin for 95 oktan og 98 oktan er sannsynligvis ganske lik.

AMCAR foreslår på bakgrunn av dette at det innføres avgiftsfritak for CO₂ for lovpålagt sikringskvalitet. Dette vil gi utsalgsstedene en vesentlig bedring i nettomargin og vil derfor fungere som et insentiv ovenfor bransjen til å fortsette å tilby 98 oktan. En slik løsning vil sikre en bedre nasjonal tilgang på 98 oktan sikringskvalitet.

Forbrukernes handlemønster og forbruk styres ofte igjennom avgifter. Faremomentet med ovenforstående løsning er at 98 oktan teoretisk kan oppnå en pumpepris som for eksempel ifm. med en prisrig mellom bensinstasjoner kan bli lavere enn 95 oktan. Dette er en reel problemstilling da nyere og nye biler kan benytte både 95 oktan E10 og 98 oktan E0. Eldre biler kan derimot kun benytte bensinkvalitet 98 oktan E0, alternativt E5. Denne problemstillingen kan elimineres ved at det ved et eventuelt avgiftsfritak for CO₂ for sikringskvalitet også illegges myndighetspålagt krav til bransjen om at 95 oktan E10 til enhver tid skal ha en pumpepris som er lavere enn 98 oktan sikringskvalitet. Markedet vil da være selvregulerende i forhold til at kjøretøyene til enhver tid benytter det drivstoffet de er ment å kjøres på. Det vil si et konsumforbruk på 97% 95 oktan E10 og 3% 98 oktan sikringskvalitet.



Historisk og antatt fremtidig omsetningsvolum for drivstoff

«Det er verdt å merke seg at man nå ved en overgang fra 95 oktan E5 til 95 oktan E10 trolig vil få en markant økning i salg av 98 oktan. Det samme opplevde man i Finland da 95 oktan E10 ble innført som ny bransjestandard. Der økte salget av 98 oktan E5 med 14% som en umiddelbar konsekvens av overgangen til nytt hovedprodukt med inntil 10% etanolinnblanding».

AMCAR har sett på historisk tallmateriale vedr. omsetningsvolumer for 95 oktan bensin og 98 oktan bensin, samt diesel. Dette tallmateriale viser en tydelig trend i utvikling. Historiske tall er hentet fra SSB. Fremtidige tall er basert på trend og antatt forventet trend.

Tall fra Virke Servicehandel viser at den totale nedgangen i salg av drivstoff, bensin og diesel, for perioden 2016 – 2019 var på 7 %.

Tall fra SSB 2019 – 2020 viser at salg av bensin alene sank med 5,6% i perioden, fra 1028 millioner liter til 971 millioner liter. Det totale salgsvolumet for bensin var i 2021 nede på 956 millioner liter.

Tall fra SSB viser også at trenden er fallende. Sammenligning av august 2021 til august 2022 viser en reduksjon i salg på 9,3%.

ÅR	95 OKTAN	98 OKTAN	DIESEL
2010	1579,16	48,84	2524
2011	1444,33	44,67	2622
2012	1353,15	41,85	2730
2013	1267,79	39,21	2816
2014	1208,62	37,38	2947
2015	1141,69	35,31	3041
2016	1120,35	34,65	3185
2017	1087,37	33,63	3109
2018	1055,36	32,64	3065
2019	997,16	30,84	2999
2020	941,69	30,84	2886
2021	925	30,84	2799
2022	832,5	30,84	2712
2023	749,25	30,84	2628
2024	674	30,84	2547
2025	606,9	30,84	2420
2026	546,21	30,84	2299
2027	491,59	30,84	2184
2028	442,49	30,84	2075
2029	398,19	30,84	1971
2030	358,37	31,16	1774
2031	304,61	31,31	1593
2032	258,92	31,47	1437
2033	220,08	31,62	1293
2034	187,07	31,78	1164
2035	159,01	31,94	1048
2036	135,16	32,1	943
2037	114,87	32,26	849
2038	97,64	32,42	764
2039	82,99	32,59	688
2040	70,54	32,75	550
2041	56,4	32,91	440
2042	45,14	33,08	352
2043	36,11	33,24	282
2044	28,89	33,41	226
2045	23,11	33,58	181
2046	18,49	33,58	145
2047	14,79	33,58	116
2048	11,83	33,58	93
2049	9,47	33,58	74
2050	7,57	33,58	59
2051	6,06	33,58	47
2052	4,85	33,58	38
2053	3,88	33,58	30
2054	3,1	33,58	24
2055	2,48	33,58	19

Tabellen viser historiske og antatt fremtidige omsetningsvolum for drivstoff (millioner liter)

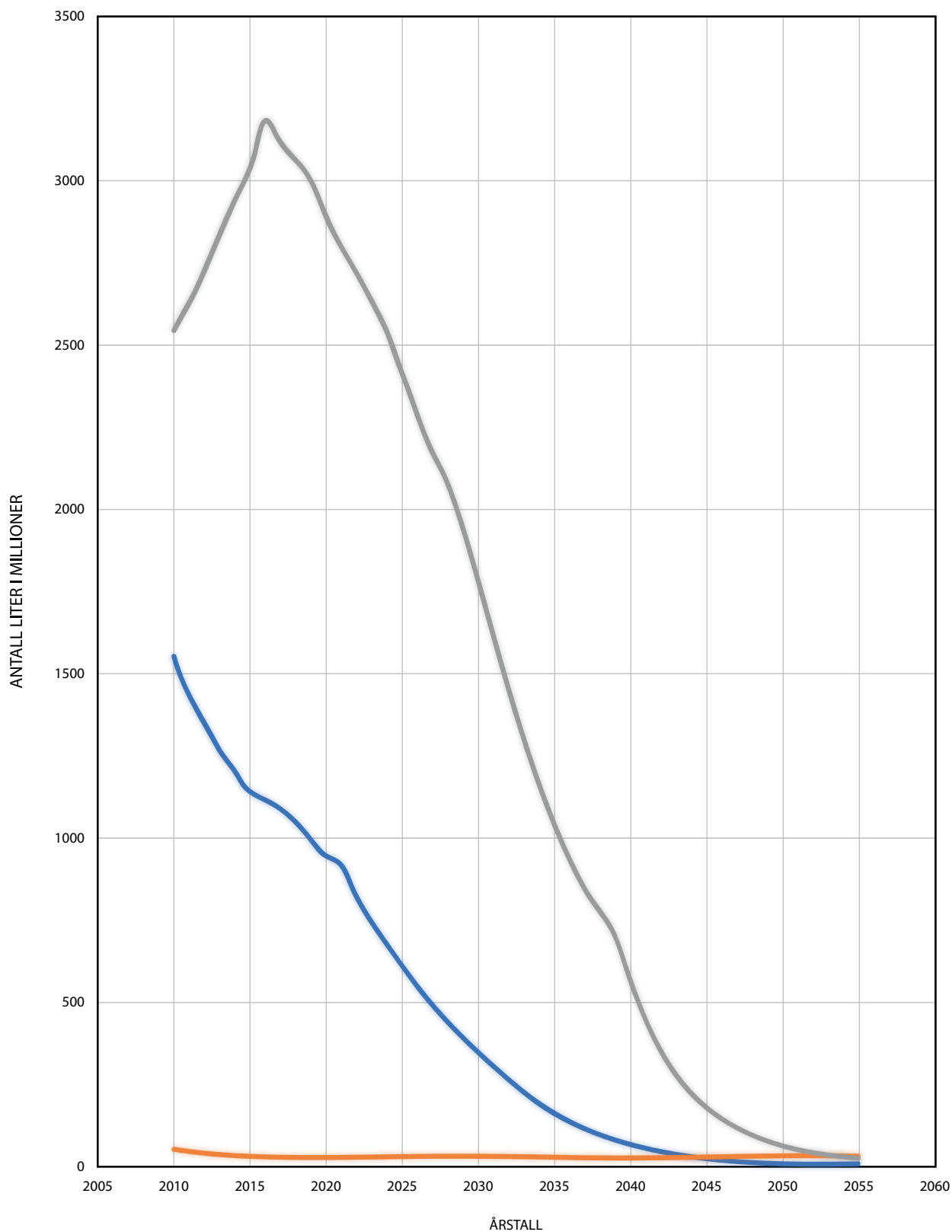
Man kan på bakgrunn av disse tallene anta at årlig reduksjon i salg av bensin vil ligge på ca. 10% per år de neste årene, trolig høyere. Dette vil være estimert status basert på eksisterende trend fram til 2030. Vi har i Norge pr. i dag en nasjonal målsetning om forbud mot nysalg av fossile kjøretøy fra og med 2025. Eventuell tilpasning mot EU kan naturligvis også spille en viktig rolle. EU har imidlertid vedtatt forbud mot nysalg av fossile kjøretøy fra og med 2035. AMCAR har derfor valgt å basere våre estimater på en mellomting mellom nasjonal målsetning og EUs vedtak. Vi benytter derfor i våre beregninger 2030 som innslagspunkt for forbud mot nysalg av fossile kjøretøy. Ved innføring av forbud mot nysalg av fossile kjøretøy fra og med 2030 vil den nedadgående trenden i salg av bensin trolig ligge på minimum 15% pr. år, der denne sannsynligvis også vil være stigende. Ifølge Stortingets utredningsseksjon ligger salget av 98 oktan (sikringskvalitet) stabilt på rundt 3% og utgjør derfor per i dag et volum på rundt 31 millioner liter. AMCAR har grunn til å tro at dette volumet vil vedvare. Eventuell endring vil i så fall på sikt representere en marginal økning.

Det er verdt å merke seg at man nå ved en overgang fra 95 oktan E5 til 95 oktan E10 trolig vil få en markant økning i salg av 98 oktan. Det samme opplevde man i Finland da 95 oktan E10 ble innført som ny bransjestandard. Der økte salget av 98 oktan E5 med 14% som en umiddelbar konsekvens av overgangen til nytt hovedprodukt med inntil 10% etanolinnblanding. Et slikt scenario kan også forventes her hjemme. Dette skyldes i hovedsak at flere av de kjøretøyene som i dag er av en viss alder, dvs. eldre enn 2001-modell, og som fremdeles benyttes i daglig normaldrift, ikke kan benytte drivstoff med mer enn 5% etanolinnblanding. Disse vil da gå over fra dagens 95 oktan E5 til 98 oktan som pr. i dag ikke inneholder etanol. I tillegg kan flere av de som er usikre på hva deres kjøretøy kan benytte også velge å bruke 98 oktan bensin til fordel for 95 oktan E10.

Det er imidlertid grunn til å tro at denne økningen vil avta og at forbruket av 98 oktan vil stabilisere seg på rundt 3% etter noe tid. Det er derfor i denne perioden viktig at ikke bransjen velger, eller blir pålagt, å maksimere etanolinnblandingen for 98 oktan E5 med 5% etanolinnblanding. 98 oktan E5 omsettes pr. i dag uten innblanding av etanol.

«Utviklingen i bensinkonsum, der differansen i salgsvolum mellom 95 oktan og 98 oktan sikringskvalitet minker, på bakgrunn av sterk synkende omsetningsvolum for 95 oktan, kan også bety at et eventuelt lovpålagt krav rettet mot bransjen vedrørende sikringskvalitet ikke utelukkende trenger å være en belastning, men på sikt snarere tvert imot».

Historisk og estimert drifstoffsalg 2010-2055



Opphav og bakgrunnsdata for benyttet tallmateriale:

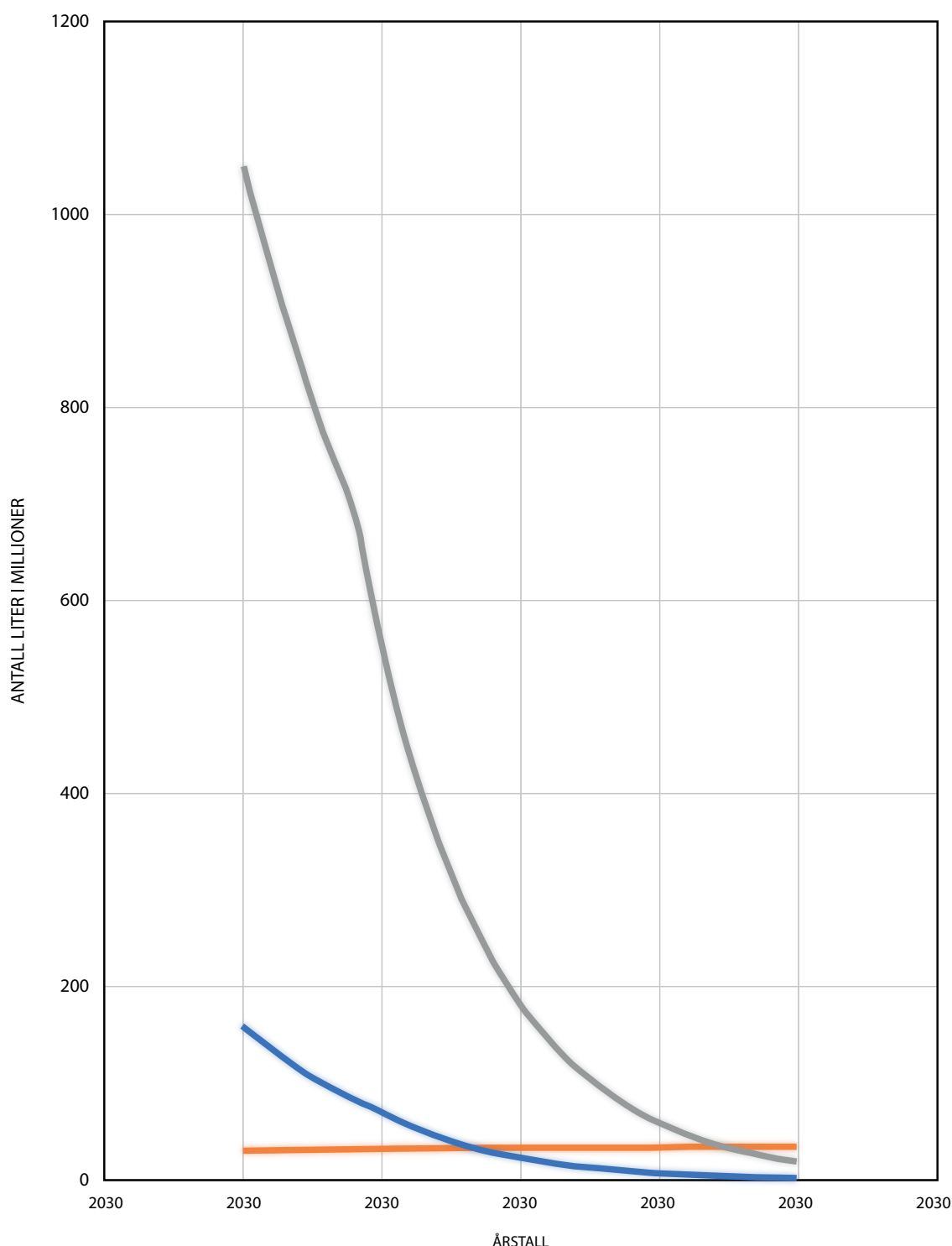
*Historiske tall er hentet fra SSB

*Fordeling volum 95 okt. / 98 okt. er hentet fra Stortingets utredningsseksjon. Salgsvolum 98. okt. er av Stortingets utrednings-seksjon oppgitt å ligge på stabile 3 %. Dvs. at salgsvolum 98 okt. vil ligge på et forholdsvis jevnt volum, og vil ikke være synkende som 95 okt.

*Trend ifølge tall fra SSB viser en nedgang i salg av bensin (95 okt) på ca. 10 %

Tallmateriale for estimat, dvs. forventet salg fra d.d. til 2055 er basert på følgende parametre:

Estimert drivstoffsalg 2035-2055



Bensin:

Reduksjon i salg av bensin (95 okt.) følger trend i tall fra SSB. AMCAR har derfor lagt til grunn 10 % reduksjon fram til 2030. Etter ikrafttreden av forbud mot salg av nye bensinbiler i 2030 har vi stipulert med at reduksjon øker fra 10 % til 15 % på grunn av en raskere overgang fra fossile kjøretøy til elkjøretøy.

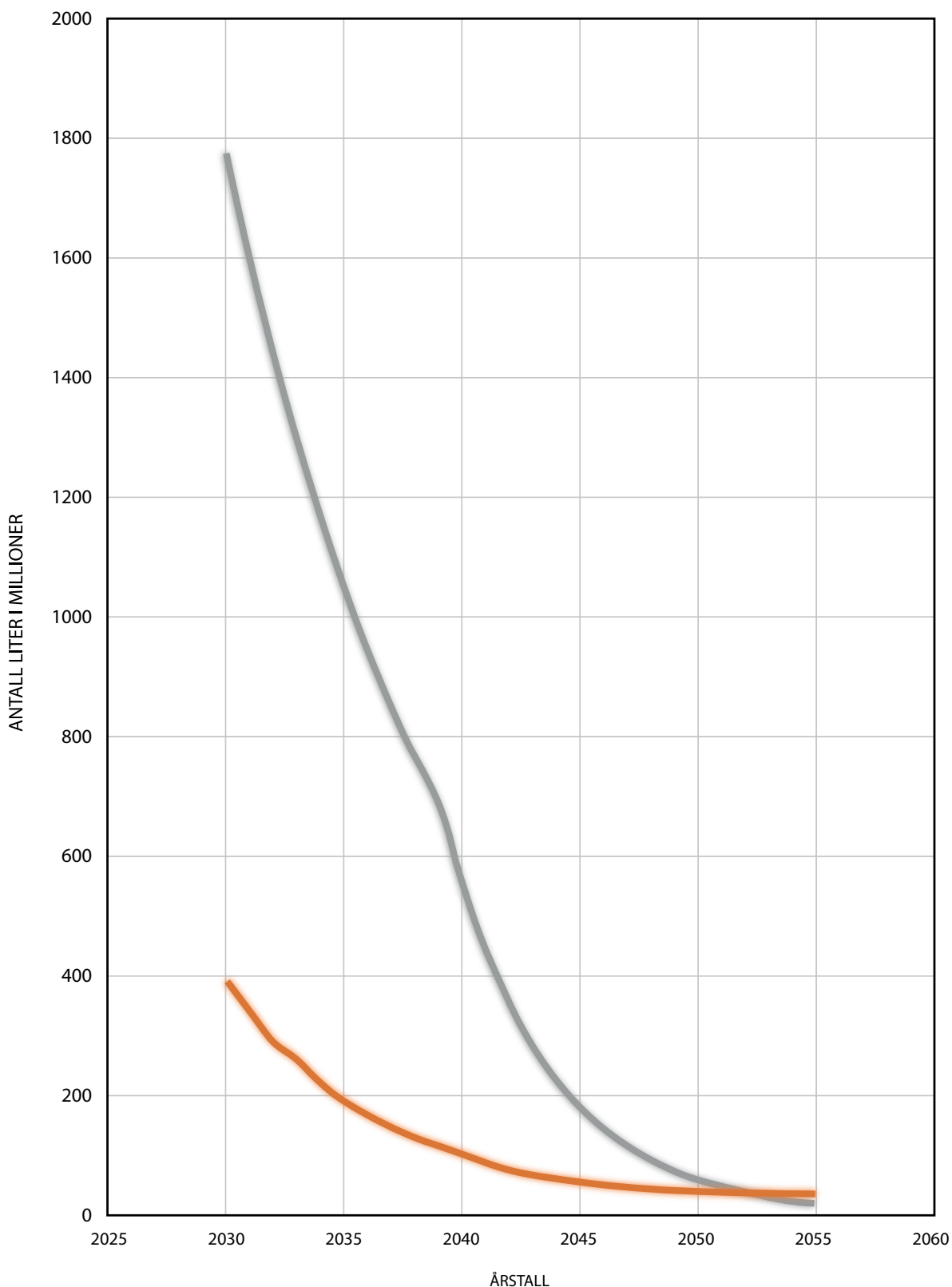
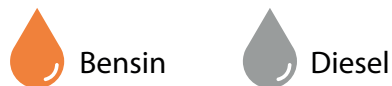
F.o.m 2040 antar vi at reduksjonen eskalerer ytterligere, da fra 15 % til 20 %, på grunn av en høyere takt i utfasing av eldre bensinbiler som erstattes av nye kjøretøy med alternativt drivstoff. AMCAR forventer en marginal økning i salg av 98 okt. etter 2030 da det er naturlig å anta at en del av de kjøretøyene som benyttes i normal drift i dag vil endre bruksområde og får status som entusiastkjøretøy etter innføringen av forbud mot salg av nye bensinbiler. AMCAR forventer på bakgrunn av dette at man kan få en økning i salg av 98 okt. på inntil maksimalt 0,5 % fra 2030 og noen år fram i tid før antallet entusiastkjøretøy stabiliserer seg.

Diesel:

Reduksjon i salg av diesel følger trend i tall fra SSB. AMCAR har derfor lagt til grunn 3,1 % reduksjon fram til 2030. Etter ikrafttredden av forbud mot salg av nye dieseldrevet kjøretøy i 2030 har vi stipulert med at reduksjon øker fra 3,1 % til 10 % på grunn av en raskere overgang fra fossile kjøretøy til elkjøretøy.

F.o.m 2040 antar vi at reduksjon eskalerer ytterligere, da fra 10 % til 20 %, på grunn av en høyere takt i utfasingen av eldre dieseldrevet kjøretøy som erstattes av nye kjøretøy med alternativt drivstoff.

Estimert drivstoffsalg 2030-2055 for bensin og diesel



Estimerte omsetningstall for bensin viser at man kun ut ifra reduksjon i forbruk vil oppnå en utslippsreduksjon på minimum 10% pr. år fra dags dato. I tillegg kommer utslippsreduksjon som følge av teknologisk utvikling og skjerpede omsetningskrav.

Omsetningsvolumet for 95 oktan er kraftig synkende, omsetningsvolumet for 98 oktan er, og vil være, stabilt på i overkant av 32 millioner liter. Vårt estimat viser at omsetningsvolumet for 95 oktan og 98 oktan vil være tilnærmet likt "allerede" rundt 2040. Fra og med 2045 vil det trolig omsettes mer 98 oktan sikringskvalitet enn 95 oktan. På lengre sikt vil det gjenværende behovet for bensin kunne dekkes på en bærekraftig måte ved at energistasjonene opprettholder, og kun viderefører 98 oktan E0 som eneste bensinalternativ.

Dette i seg selv kan trolig være en indikasjon på at bransjen har et noe feil fokus når vi ser utfasingstakten i 98 oktanpumper. Reduksjon av antall fyllerpunkter for bensin, til fordel for eksempel ladepunkter for elbil, burde sånn sett heller vært utført ved en reduksjon i antall fyllerpunkter for 95 oktan bensin. Utviklingen i bensinkonsum, der differansen i salgsvolum mellom 95 oktan og 98 oktan sikringskvalitet minker, på bakgrunn av sterkt synkende omsetningsvolum for 95 oktan, kan også bety at et eventuelt lovpålagt krav rettet mot bransjen vedrørende sikringskvalitet ikke utelukkende trenger å være en belastning, men på sikt snarere tvert imot.

På denne bakgrunn mener AMCAR at bransjen heller burde endre fokus til der de for fremtiden kan se viktigheten av å videreføre sine fyllerpunkter for 98 oktan sikringskvalitet.



AMCAR anmoder om 98 oktan E0 som myndighetsregulert sikringskvalitet

De kjøretøyene som i dag benytter 98 oktan E0, benytter denne drivstoffkvaliteten fordi annen drivstoffkvalitet med innblanding av etanol ikke er kompatibel med eldre motorteknologi. Bensin med høyere andel biodrivstoff enn 5% er formelt definert som høyinnblandet biodrivstoff.

Bransjen påpeker selv i forbindelse med sine utredninger vedrørende eventuell overgang til E10 som ny bransjestandard, at de i forbindelse med en slik overgang er avhengige av å gjøre ombygginger og tilpasninger på pumper, slanger og tankanlegg. Dette beviser nok en gang at etanolholdig bensin har negative egenskaper som heller ikke er forenelig med eldre kjøretøy.

Nasjonal tilgang på drivstoff i krisesituasjoner reguleres av Forskrift om beredskapslagring av petroleumsprodukt. Det stilles der krav til at den som har importert/eller framstilt lagringspliktig petroleumsprodukt, over en fastsatt mengde, er pliktig til og lagerfører en fastsatt prosentandel av det importerte eller produserte volumet for foregående år. For bensin sin del vil dette være 20%.

Forskrift om beredskapslagring av petroleumsprodukt omfatter kun rene petroleumsprodukter. Om dette skyldes at forskriftstekst ikke er tilpasset dagens situasjon der de forskjellige petroleumsproduktene blir tilsatt en større og større andel biodrivstoff, eller om dette er gjort bevist på faglig grunnlag vites ikke. Det er imidlertid på det rene at lagring av etanolinnblandet bensin framstår som utfordrende! Kanskje er det derfor at det ikke er krav til etanolinnblanding for beredskapslagring av petroleumsprodukt?

AMCAR registrerer at begrepet "overgangsperiode" nevnes i relasjon til 98 oktan som sikringskvalitet. Dette går fram av flere utredninger.

AMCAR er av den formening at 98 oktan sikringskvalitet heller må sees i et evighetsperspektiv – ikke som en «overgangsperiode». Behovet vil på sikt utelukkende gjelde veterankjøretøy. Dette er kjøretøy som ikke er ment å følge hverken den teknologiske eller miljømessige utvikling. En stor del av disse skal også opprettholdes og videreføres som entusiastkjøretøy.

AMCAR støtter på bakgrunn av dette Klima- og miljødepartementets forslag til at bransjen bør reguleres av myndighetspålagte føringer som ivaretar bilistenes tilgang på nødvendig sikringskvalitet.

AMCAR er imidlertid uenige i at sikringskvalitet skal være E5 der det tillates inntil 5% etanolinnblanding.

Hovedtyngden kjøretøy denne ordningen er ment å ivareta er fra produsentens side ikke konstruert for å benytte etanolholdig bensin.

Et mindretall av disse kjøretøyene er riktignok produsert for å kunne benytte drivstoff med inntil 5% etanolinnblanding. Disse kan også benytte etanolfri bensin E0.

Ved fastsettelse av E0 som framtidig sikringskvalitet vil alle veterankjøretøy få tilgang på bensinkvalitet som ikke er skadelig for kjøretøyet.

Ved eventuell fastsettelse av E5 som sikringskvalitet vil derimot kun et mindretall av veterankjøretøyene få tilgang på en bensinkvalitet som ikke er direkte skadelig.

Fastsettelse av E5 som sikringskvalitet vil etter vårt syn være en belastning for eiere av eldre kjøretøy, der denne kan ansees som vesentlig. Miljøgevinsten vil derimot være marginal om man beslutter å innføre E5 som sikringskvalitet til fordel for E0.



AMCAR foreslår på bakgrunn av dette følgende korrigerings til Klima- og miljødepartementets forslag til nytt tredje ledd i Produktforskriften § 3-3. Forslag til bestemmelse om sikringskvalitet:

Drivstoff som inneholder etanol kan bare tilbys på steder der det finnes utsalgsted for sikringskvalitet innen 50 kilometer. Med sikringskvalitet (E0) menes drivstoff, til bruk i veigående bensinkjøretøy, som ikke inneholder etanol.

I tillegg foreslår vi følgende:

- ***Sikringskvalitet 98 oktan E0 tas ut av omsetningskravet.***
- ***CO2-avgift på 98 oktan sikringskvalitet E0 fjernes eller reduseres***

Ovenforstående punkter vil bidra til å eliminere eventuelle belastninger som et lovpålagt krav om sikringskvalitet kan ha ovenfor bransjen.

Summen av ovenforstående tiltak vil bidra til en nødvendig og forutsigbar tilgang på 98 oktan sikringskvalitet. Foreslått løsning vil ikke gå på bekostning av dagens eller eventuelt fremtidige utslippsmål i vesentlig grad. AMCARS løsningsforslag vil også være i tråd med regjeringens forpliktelser i forbindelse med regjeringsplattformen der det er fastsatt at regjeringen skal sikre interessene til veterankjøretøy ved utforming av kjøretøyteknisk regelverk og annen regulering av kjøretøyparken.