

Bransjestandard for E10 – utfordringer for biler?

Dato: 09.03.2017

Kontaktpersoner:

Kåre Gunnar Fløystad, fagsjef, tlf. 951 80 221, kare.gunnar.floystad@zero.no

Anne Marit Melbye, rådgiver biodrivstoff, tlf. 959 05 732, anne.marit.melbye@zero.no

Hva er saken?

Aftenposten sin kampanje mot biodrivstoff hevder 9.mars at 470.000 biler i Norge vil kunne få motorproblemer ved innføring av E10 som bransjestandard for bensin (E10 - inntil 10 % innblanding av etanol i bensin). Klima- og miljødepartementet sendte våren 2016 ut spørsmål om hvor raskt E10 kan innføres. Flere aktører ga da grundige tilbakemeldinger og bl.a. ST1 viste til at de kunne innføre dette ila. et halvt år. Stortinget vedtok i desember følgende: «I løpet av 2018 innføre E10 som en bransjestandard for bensin. Regjeringen bes komme tilbake i statsbudsjettet for 2018 med en konkret plan for arbeidet.»¹ Muligheten til å bruke E10 er et av flere elementer for å innføre økt omsetningskrav. Det er verdt å merke seg at vedtaket er *bransjestandard* og dette betyr ikke at man «forbyr» andre alternativ. Det vil eksistere muligheter til å fylle annen type bensin, - eksempelvis 98 oktan. Med stadig fornyelse av bilparken i Europa går utviklingen naturlig mot E10.

E10 og hvilke biler som kan få tekniske utfordringer

De aller fleste biler er godkjent for E10. Eksempelvis er alle biler fra BMW og Volvo solgt etter 1976 godkjent for E10 (med unntak av et begrenset antall av S/V40 med motortype 1,8 GDI fra en begrenset periode på 90-tallet). Volvo var tidlig ute, men alle bilprodusenter er kommet etter. Utfordringen gjelder først og fremst biler fra før 2000². Modeller som ikke er godkjent for E10 kan fint benytte 98 oktan, som kan selges uten etanolinnblanding.

Her følger en fullstendig oversikt over hvilke enkeltmodeller som ikke har vært godkjent, - laget av «European Automobile Manufacturers Association».

http://www.acea.be/uploads/publications/130329_%28revised%29_ALL_ACEA_SAAB_JAMA_E10_COMPATIBILITY.pdf

Innføring av E10 i andre land

E10 ble i EUs drivstoffkvalitetsdirektiv (1. jan 2011) innført som en ny spesifisering og er innført som en standard i mange europeiske land etter at EU åpnet opp for dette. Dette er en utvikling som kommer. E10 ble innført som bransjestandard i Finland i 2011, og er også i bruk i Belgia, Frankrike og Tyskland. Også utenfor Europa, spesielt i USA og Brasil, er E10 og høyere innblanding mye i bruk. Både E15 og E20 er pågående diskusjoner i andre land, for eksempel USA. Dette viser potensialet og muligheten for høyere innblanding enn dagens (uoffisielle) bransjestandard på E5 i Norge.

¹ Enighet om Statsbudsjettet 2017 – punkt 8,

https://www.stortinget.no/globalassets/pdf/budsjettet_2017/verbalforslag.pdf

² <https://www.verbio.de/en/faq-biofuel/print/>



Se ellers denne oversikten for oversikt over biodrivstoffmandater:

<http://www.biofuelsdigest.com/bdigest/2016/01/03/biofuels-mandates-around-the-world-2016/>

Antall biler i Norge som ikke kan bruke E10

I Norge er det 1,3 millioner bensinbiler og gjennomsnittsalderen er 10,5 år (SSB statistikk 8. mars 2017). E10 vil i hovedsak være en utfordring for biler eldre enn 15 år. I følge SSB er det totalt 570.000 biler i Norge som er eldre enn 15 år. Av disse er 210.000 eldre enn 20 år. Dette er summen av diesel- og bensinbiler. I 2015 var drøyt halvparten av de registrerte personbilene bensinbiler (52 %).

Aftenposten opererer med tallet 470.000 biler. De har valgt å anta at alle biler som er eldre enn 2002 i Norge ikke kan bruke E10. Det er altså sett helt bort fra at mange av disse bilene (eks. alle BMW, Volvo etter 1976 osv) er godkjent. Legger man til grunn statistikken fra «European Automobile Manufacturerers Association» og ser på hvilke merker som er godkjent og som utgjør et større volum i Norge (eks. Volvo, Toyota) virker det veldig vanskelig å få tallet Aftenposten har brukt som riktig. Til sammenligning har den tyske motororganisasjonen ADAC anslått at 90 % av bilene i Tyskland kan bruke E10.

Problemet kan uansett løses ved å fortsatt tilby annen bensinkvalitet, eksempelvis 98 oktan. Man har et valg her om man beholder en kvalitet som E0 eller E5 ved introduksjon av E10. Det er fleksibilitet i oppfyllelsen av omsetningskravet og i en bransjestandard for bioetanol, og det er opp til hvert enkelt selskap å vurdere hvilken bensinkvalitet som eventuelt skal tilbys kjøretøy som ikke kan benytte E10. Norge har erfaring med overgang fra blyholdig til blyfri bensin, - noe som bør betraktes som en betydelig større og mer krevende overgang enn innfasing av E10 som standard.