

Klima- og miljødepartementet

Deres dato: 10. juli 2017

Deres ref.: 17/856

Vår ref.: 328.2/EG

Vår dato: 22.08.17

Høring endringer i produktforskriften som følge av implementering av ILUC-direktivet og opptrappingsplanen til 20 % i 2020

1. Innledning

Det vises til Klima- og miljødepartementets (KLD) høringsnotat datert 10. juli 2017 vedrørende endringer i produktforskriften ved implementering av ILUC-direktivet og opptrapping til 20 % biodrivstoff i 2020.

Norsk Petroleumsinstitutt (NP) har skiftet navn til Drivkraft Norge, og er i ferd med å implementere ny visuell plattform. Vi er bransjeforeningen for selskaper som selger flytende drivstoff og energi. Vår visjon er at vi skal drive bransjen til bærekraftige løsninger. I dette er bruk av bærekraftig biodrivstoff sentralt.

I omtale av omsetningskravet kommer vi til å referere til krav målt i fysisk volum, slik at kravet om 20 % i 2020 vil av oss bli omtalt som kravet om 16 % i 2020. Og delkravet til avansert biodrivstoff i 2020 vil av oss omtales som 4 %-kravet, da det refererer til den fysiske andelen.

Vår høringsuttalelse kommer primært til å peke på hvilke konsekvenser endringene i produktforskriften kan ha for bransjen. Vi vil konsentrere oss om følgende problemstillinger:

- Endret definisjon av avansert biodrivstoff.
- Opptrapping av omsetningskravet fra dagens 6,25 % til 16 % i 2020, hvorav krav til avansert biodrivstoff økes fra 0,75 % til 4 %.
- Infrastruktur og distribusjon av biodrivstoff
- Samfunnsøkonomiske virkninger ved 16 % i 2020.

Departementets høringsnotat reflekterer i innledningen over sammenhengen mellom økt bruk av konvensjonelt biodrivstoff som følge av opptrappingsplanen og punkt 19 i ILUC-direktivets fortale der det bes om at medlemsland faser ut støtte til bruk av konvensjonelt biodrivstoff på nivåer som overstiger 7 %-grensen. Dette er en problemstilling NP mener er viktig å få avklart og som departementet må ta initiativ til å komme tilbake til ved en senere anledning.

Vi mener at opptrapping av omsetningskrav midt i kalenderår fra og med 1. oktober 2017, med kort tid mellom høringsfrist og implementering av regelverk, er uheldig. Dette fører til at det blir vanskelig å ta langsiktige beslutninger i innkjøpsprosesser, noe som øker usikkerhet ved

beslutninger og dermed kostnader for både bransjen og forbrukere. Bransjen mener at det er bedre med større endringer en gang i året enn flere mindre endringer i løpet av et år. Dette blant annet fordi bransjen inngår langsiktige kontrakter med drivstoffprodusenter. I tillegg vil det redusere behovet for endringer i selskapenes systemer som skal reflektere rammevilkårene. NPs medlemmer ønsker at det fastsettes langsiktige rammebetingelser for biodrivstoffpolitikken for å sikre forutsigbarhet for både drivstoffmarkedet og beslutningstakere.

2. Endret definisjon av delkravet for avansert biodrivstoff

NPs medlemmer ønsker at norsk regelverk for biodrivstoff skal harmonisere med internasjonalt regelverk, herunder EØS-relevant regelverk. Dette for å sikre et så effektivt drivstoffmarked som mulig, med biodrivstoff som gir best mulig klimaeffekt. NP støtter derfor at produktforskriften implementerer råstofflisten fra ILUC direktivets Annex IX del A og B for å definere hvilke råstoffer avansert biodrivstoff til oppfyllelse av omsetningskravet kan baseres på.

NP forutsetter at dagens veileder med råstoffer for avansert biodrivstoff¹ utfyller råstoffene i Annex IX del A og B, slik at råstoffer som i dag er godkjent, men som ikke er ført opp i Annex IX, blir inkludert i definisjonen av avansert biodrivstoff i produktforskriften. NP mener at dette er mulig i og med at ILUC-direktivet åpner for at råstoff som av lokale myndigheter klassifiseres som avfall og rester kan telle med som avansert biodrivstoff, dersom råstoffene er i bruk i landet før implementering av direktivet. NP er for øvrig ikke rette instans til å vurdere om råstoffene har en alternativ anvendelse.

NP vil for øvrig påpeke at en definering av avansert biodrivstoff ut fra en råstoffliste kan bli utfordret ved at nye råstoffer, som teknisk sett oppfyller kravene for avansert biodrivstoff, kommer på markedet. Disse vil i så fall ikke stå på listen i produktforskriften, og dermed ikke være relevant for omsetningskravets delkrav til avansert biodrivstoff før ved en eventuell forskriftsendring. NP er opptatt av at eventuelle endringer skjer på en så dynamisk måte som mulig slik at man raskt får inkludert nye råstoffer, samtidig som at endringer i råstofflisten kvalitetssikres for å sørge for at listens innhold er langsiktig. Vi ber derfor om en redegjørelse for hvordan eventuelle endringer i råstofflisten vil bli gjennomført ved implementering av Annex IX i produktforskriften, der det vurderes hvordan man raskt kan fange opp nye råstoffer som er relevant for definering av avansert biodrivstoff. For øvrig viser NP til at "Sub Group on Advanced Biofuels"², en ekspertgruppe nedsatt av Europakommisjonen, har kommet med en alternativ definisjon av avansert biodrivstoff som ikke er basert på en råstoffliste.

¹ Veileder M-10: "Rapportering på bærekraftskriterier for biodrivstoff og flytende biobrensel"

² https://publications.europa.eu/en/search-results?p_p_id=portal2012searchExecutor_WAR_portal2012portlet_INSTANCE_q8EzsBteHybf&p_p_lifecycle=1&p_p_state=normal&queryText=MI0417510ENN&facet.collection=EULex,EUPub,EUWebPage,EUSummariesOfLegislation&language=en&startRow=1&resultsPerPage=10&SEARCH_TYPE=SIMPLE&

Vi vil påpeke at høringsnotatet fremdeles har tekst fra Miljødirektoratets opprinnelige anbefaling om at omsetningskravets delkrav om avansert biodrivstoff bør defineres ut fra kun Del A av Annex IX. Etter samtaler med KLD har vi imidlertid fått avklart at omsetningskravets delkrav om bruk av avansert biodrivstoff skal ta utgangspunkt i både del A og B i Annex IX, mens ILUC-direktivets krav om nasjonalt mål for avansert biodrivstoff skal baseres på råstoffer fra del A av Annex IX.

3. Opptapping av omsetningskravet fra dagens 6,25 % til 16% i 2020, hvorav krav til avansert biodrivstoff økes fra 0,75 % til 4 %.

Implementering av opptappingsplanen vil påvirke produktforskriften gjennom at omsetningskravet økes fra dagens 6,25 % til 16 % i 2020, samt at delkravet for avansert biodrivstoff økes fra dagens 0,75 % til 4 % i 2020. Det betyr at bruk av konvensjonelt biodrivstoff til å oppfylle omsetningskravet maksimalt kan være 12 % i 2020. Konvensjonelt biodrivstoff ut over 12 % må dermed plasseres utenfor omsetningskravet.

Opptappingsplan for omsetningskravet til 2020, målt i fysisk volum

	Konvensjonelt, maksimal andel	Delkrav avansert, minimum andel	Samlet omsetningskrav
1. Okt. 2017	5,5 %	1,25 %	6,75 %
2018	6,5 %	1,75 %	8,25 %
2019	7,5 %	2,25 %	9,75 %
2020	12 %	4 %	16 %

NP registrerer at opptappingsplanen er lineær fram til 2019, hvorpå omsetningskravet gjør et betydelig hopp fra 9,75 % til 16 % til 2020. Vi antar at opptappingsplanen er utformet slik da departementet forventer bedre tilgang i markedet på relevant biodrivstoff. Hoppet i omsetningskravet vil gi betydelig endring av rammevilkårene fra ett år til et annet, med de merkostnadene det medfører for både bransjen og forbrukerne.

NP støtter vurderingen om at det bør innføres krav om at alt biodrivstoff som omsettes skal oppfylle EUs bærekraftskriterier. Dette har medlemmene i NP selv slått fast ved å selv erklære at de kun kjøper bærekraftig biodrivstoff fra 2017. Vi mener at bærekraftskriteriene er de mest effektive virkemidlene til å sørge for mer klimavennlig biodrivstoff på markedet, ved at kriteriene gradvis strammes inn med hensyn til klimagassutslipp og ved definerte arealkrav. For NP er det sentralt at virkemidler bruker klimagassutslipp som indikator, og ikke retter virkemidler mot spesifikke råstoffer. Dette for å sikre teknologinøytrale virkemidler, der markedet selv tar i bruk de teknologier som best oppfyller regelverket. Det er derimot opp til det enkelte selskap hvilke råstoffer biodrivstoff skal være basert på. Slikt sett kan et delkrav på etanol virke mot sin hensikt.

Opptappingsplanen beskrevet i høringsnotatet viser at det meste av økningen fram mot 2020 kommer til å bli dekket av økt bruk av konvensjonelt biodrivstoff. Dette har som kjent dårligere

klimaeffekt enn avansert biodrivstoff. EUs bærekraftskriterier og ILUC skal være med på å sile ut konvensjonelt biodrivstoff med dårligst klimaeffekt, noe som medfører et strammere marked for konvensjonelt biodrivstoff med god klimaeffekt.

Effekten av et omsetningskrav på 16 % i 2020, hvorav 4 prosentpoeng skal være avansert biodrivstoff, har flere dimensjoner. Det er ikke lenge til 2020, og det er ikke kun Norge som ønsker mer avansert biodrivstoff. Norges økte etterspørsel er derimot mulig å dekke, men det må gjøres gjennom import og ved at norske drivstoffleverandører betaler mer enn konkurrentene i andre land. Økt norsk etterspørsel har dermed en prisdrivende effekt ved at man må betale mer for en gitt mengde avansert biodrivstoff. Samtidig vil det ha en langsiktig effekt på tilbudet ved at høyere priser og etterspørsel gir incentiv til økt produksjon. Hovedutfordringen med opptrappingsplanen vil dermed være knyttet til tilgang på avansert biodrivstoff.

Dagens avgiftsinsentiv for biodrivstoff har bidratt til at andelen biodrivstoff er langt over omsetningskravet. I 2016 var 10 % av omsatt drivstoff til veiformål biodrivstoff. For 2017 viser foreløpige tall fra Skattedirektoratet (til og med mai) en andel på om lag 20 %. Det er oppnådd ved at store deler av biodrivstoffvolumet har vært unntatt veibruksavgifter, og dermed blitt konkurransedyktig med fossilt drivstoff. Med økende omsetningskrav vil denne effekten mest sannsynlig reduseres ved at en større andel av biodrivstoffet som omsettes i Norge flyttes fra utenfor omsetningskravet til innenfor omsetningskravet. Og med det bli pålagt veibruksavgift. Med økende andel og volum biodrivstoff som blir pålagt veibruksavgift, vil en økning av omsetningskravet føre til at konsumentene kommer til å stå overfor økte drivstoffpriser og at staten får økte provenyinntekter. Hvor stor prisøkningen blir for konsumentene er vanskelig å si. Det avhenger blant annet av hvor stor andelen biodrivstoff innblandet i drivstoffet er og hva slags biodrivstoff som blandes inn.³

Vi vil i den sammenheng gjøre oppmerksom på at en stor mengde av biodrivstoffvolumet i 2016 kom fra HVO basert på PFAD og ble ansett som avansert biodrivstoff. Fra 2017 er PFAD klassifisert som biprodukt, og det er ikke lenger mulig å tilfredsstille bærekraftskriteriene mht. sporbarhet. I 2017 er antagelig en betydelig andel av biodrivstoffet som leveres basert på palmeolje (CPO). Vi registrerer at Stortinget gjennom anmodningsvedtak i mai i år ber om at regjeringen skal utrede muligheten for at palmeolje i drivstoff forbys ved offentlige anskaffelser. Et slikt tiltak kan redusere anvendelsen på HVO ytterligere. Per i dag kommer om lag 80% av all tilgjengelig HVO i Europa fra nettopp PFAD eller palmeolje. Dette representerer anslagsvis 4 av totalt 5 mrd. liter tilgjengelig HVO i hele Europa.

NP mener at det er fornuftig å utforme en politikk som sikrer økt bruk av avansert biodrivstoff. Medlemmene har derimot ulikt syn på hvordan økt omsetningskrav vil slå inn på tilbudet av avansert biodrivstoff, og dermed hvilken effekt et omsetningskrav har på det globale klimaregnskapet.

³ I det internasjonale markedet er biodrivstoff fra 50 % til tre ganger så dyrt som fossilt drivstoff, avhengig av type biodrivstoff og hvilket råstoff det er basert på mm.

Effekter fram mot 2030 – og ut over dette

NP vil understreke at biodrivstoff er mer enn et kortsiktig tiltak for å redusere transportsektorens klimagassutslipp. For flere av segmentene innen transportsektoren er det ikke tilgjengelig reelle langsiktige alternativer. Til og med innen personbilsegmentet er det i dag ikke tilstrekkelig gode nok alternativer til flytende drivstoff. Fremdeles har over 80 % av nybilsalget en konvensjonell forbrenningsmotor. For varebiler er andelen over 90 %, mens for tungtransport har tilnærmet 100 % av nye lastebiler en forbrenningsmotor. Med en andel på om lag 40 % av dieselmarkedet, er tungtransporten sentralt for å redusere transportsektorens klimagassutslipp. Og bærekraftig biodrivstoff er det mest relevante alternative drivstoffet til fossil diesel.

Det er imidlertid svært vanskelig å spå hvordan teknologiutviklingen kommer til å bli framover, for alle transportsegmenter. Det er derfor sentralt for NP at man legger til rette for en så teknologinøytral virkemiddelbruk som mulig, slik at markedet selv kan drive utviklingen mot de mest effektive alternativene innen transportsektoren.

Utviklingen mot fossilfrie kjøretøy har kommet lengst for personbilsegmentet, og det er forventet en utvikling der andelen vil øke i årene som kommer. Men fremdeles utgjør rene batteridrevne biler mindre enn fem prosent av den norske personbilbestanden. Og når vi vet at en personbil i gjennomsnitt ruller på norske veier i 18 år, vil det være en betydelig treghet i utskiftingen av bilparken. Men innen transportsektoren er det sannsynlig at tungtransport, fly og sjøtransport på noe lengre sikt kommer til å være de mest relevante segmentene for biodrivstoff. Samlet utgjorde transportens drivstoffvolum i 2016 rundt 6,7 milliarder liter drivstoff. Og mye av dette kommer mest sannsynlig til å forbli flytende drivstoff fram til 2050. Da er det viktig å sikre at biodrivstoff har best mulig klimaeffekt. Langsiktig politikk for å sikre økt produksjon av avansert biodrivstoff vil være en bærebjelke for å oppnå det. I dette vil det ligge muligheter for norsk industri gitt vårt ressursgrunnlag.

NP oppfordrer for øvrig KLD og Miljødirektoratet til å gjennomføre en evaluering av Norges innretting av biodrivstoffpolitikk for å vurdere om den er den mest hensiktsmessige til å fremme bærekraftig biodrivstoff med best mulig klimanytte. I dette vil det være nyttig med en vurdering av alternative metoder for å fremme bærekraftig biodrivstoff. Blant annet vil EUs krav om 6 % reduserte livsløpsutslipp av klimagasser fra drivstoff solgt til veitransport og ikke-veigående maskiner i 2020, bidra til å fremme bærekraftig biodrivstoff med best mulig klimanytte.

4. Infrastruktur og distribusjon av biodrivstoff

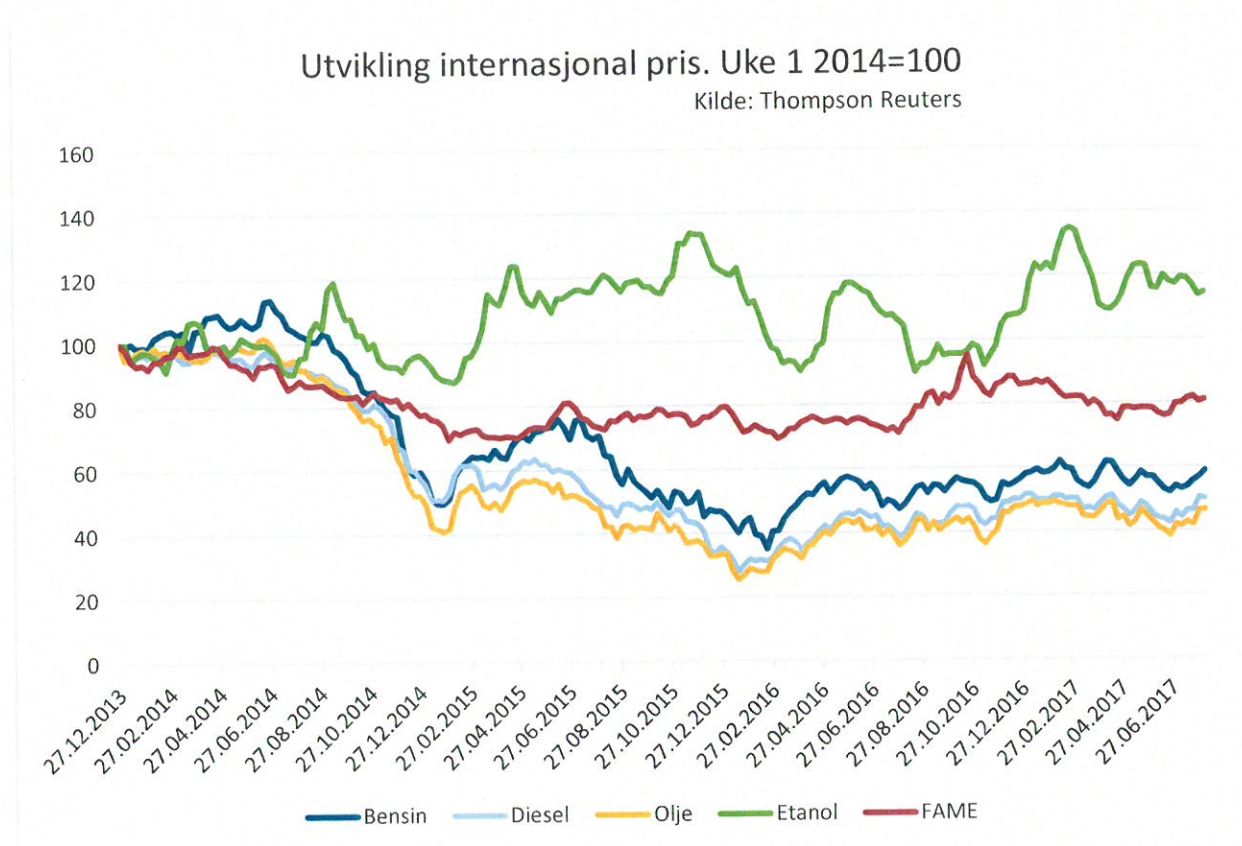
Gjennomsnittlig transportavstand og transportkostnad vil ikke endre seg ved økt innblanding av biodrivstoffprodukter i produkter som tilbys massemarkedet. Dette vil derimot ikke være tilfellet for drivstoffer som krever ny kvalitet. For disse vil det være knyttet ny infrastruktur, økte transportkostnader og transportavstander.

Dagens infrastruktur for diesel er forenlig med økt innblanding av biokomponenter. Det vil dermed ikke medføre logistiske merkostnader ved at økt omsetningskrav fører til økt bruk av

biokomponenter til diesel. Dette er derimot ikke gjeldende ved innføring av E10. Høringsnotatet forutsetter at det kun vil bli solgt E10 i 2020, noe som ikke er troverdig da erfaring fra andre land med E10 viser en annen historie. For nærmere beskrivelse av dette viser NP til vedlagte innspill til Miljødirektoratet datert 21. juni d.å., i forbindelse med kartlegging av barrierer ved innføring av E10.

5. Samfunnsøkonomiske virkninger ved 16 % i 2020

Kostnadsbildet som tegnes i høringsnotatet baserer seg på svært usikre anslag. Det å se tre år fram mht. prisbildet på ulike produkter er svært utfordrende. En av hoveddriverne bak internasjonal pris på bensin og diesel er oljeprisen. Den har fluktuert relativt mye de siste årene. Svært få så for seg fallet i oljeprisen på slutten av 2014 og inn i 2015. Ved framleggelse av statsbudsjettet for 2015 var det forventet at gjennomsnittlig oljeprisen for 2015 skulle være på 650 kroner fatet. Fasiten viser at den ble på 450 kroner fatet. Den internasjonale prisen på olje, bensin og diesel mer enn halverte seg fra sommeren 2014 til januar 2015. I samme periode falt den internasjonale prisen på etanol og biodiesel med mellom 10-20 %. I løpet av det siste året har den internasjonale prisen på olje, bensin og diesel økt med mellom 20-30 %, mens den internasjonale prisen på etanol og konvensjonell biodiesel har økt med nesten 10 %.



HVO er ikke med i grafen, da det ikke eksisterer offentlig prisstatistikk for HVO-produkter. Prisen settes i dag bilateralt mellom produsent og kjøper. HVO kan være fra 30 % til 60 % dyrere enn FAME.

Grafen over viser at etanolprisen i det internasjonale markedet har svingt mer enn for FAME siden 2014. Og at den nå har etablert seg på et høyere nivå enn ved begynnelsen av 2014. Prisutviklingen på FAME har vært jevnere, med en liten topp på slutten av 2016, men er nå etablert på et lavere nivå enn ved begynnelsen av 2014. Fossile produkter har på sin side etablert et prisleie på rundt 50 % av prisnivået ved begynnelsen av 2014.

Ut fra internasjonale priser mener NP at prisframskrivningene beskrevet i høringsnotatet er meget konservative, noe som gjør at de samfunnsøkonomiske kostnadene ved økt omsetningskrav kan bli estimert for lavt. Høringsnotatet viser til priser basert på en rapport fra Rambøll fra 2016. Rambøll antar blant annet at prisen på HVO vil være flat fram mot 2030. En antakelse som NP mener er meget usikker. NP har også merket seg at prisen på konvensjonell bioetanol i høringsnotatet er estimert til 4,4 kroner per liter, mens Rambøll i sin beregning fra 2016 antar en pris på 6,7 kroner per liter i 2020. Det redegjøres ikke for hva som ligger til grunn for denne differansen. NP har for øvrig beregnet gjennomsnittlig pris på konvensjonell etanol i 2016 til om lag 4,8 kroner per liter.

NP mener at de samfunnsøkonomiske vurderingene som gjøres i høringsnotatet ville ha stått seg bedre ved alternative scenarier, hvor man synliggjør virkningen av ulike prisnivåer.

NP reagerer også på forutsetninger gjort ved beregninger av provenyvirksomheter for staten. Der beskrives det at med en opptrapping av omsetningskravet til 16 % i 2020, vil store deler av biodrivstoff bli flyttet fra utenfor til innenfor omsetningskravet, med følgene at det pålegges veibruksavgift. Denne virkningen ser man bort ifra i høringsnotatet ved beregning av provenyvirksomheter. Dette vil føre til en for lav beregning av statens provenyvirksomheter ved økt omsetningskrav.

6. Konklusjon

For bransjen er det sentralt at virkemidler er teknologinøytrale og langsiktige. NP mener at dagens bærekraftskriterier med fokus på biodrivstoffets klimanytte er det rette verktøyet for å sikre så klimaeffektivt biodrivstoff som mulig. Et virkemiddelapparat som ekskluderer spesifikke råstoffer bryter med en teknologinøytral tilnærming av virkemiddelapparatet, og kan føre til ineffektiv bruk av ressurser og biodrivstoff med lavere klimanytte. Virkemidlene må rettes inn mot klimaeffekten og sikre at biodrivstoffet er bærekraftig.

Norsk Petroleumsinstitutt er positiv til å innlemme ILUC direktivets råstoffliste del A og B i Annex IX i produktforskriften for å definere avansert biodrivstoff for omsetningskravet. NP gjør imidlertid oppmerksom på at vi mener at råstoffer for avansert biodrivstoff som er i dagens veileder for biodrivstoff (M-10) skal videreføres i den nye definisjonen for avansert biodrivstoff hvis disse ikke er i ILUCs Annex IX.

NP ser at store deler av omsetningskravet kan fylles med konvensjonelt biodrivstoff i 2020. Som høringsnotatet også understreker vil klimaeffekten være betydelig bedre ved økt bruk og tilgang av avansert biodrivstoff.

Økt omsetningskrav vil mest sannsynlig føre til økte drivstoffpriser for forbruker. Dette fordi biodrivstoff gjennomgående har høyere pris på det internasjonale markedet, samt på grunn av at mye av biodrivstoffvolumet flyttes fra utenfor til innenfor omsetningskravet, med følgen at det pålegges veibruksavgift på biodrivstoffet. I tillegg vil høyere omsetningskrav føre til økt etterspørsel etter knappe goder fra få tilbydere, noe som også er prisdrivende.

NP mener til slutt at høringsnotatet har for konservative anslag på både de samfunnsøkonomiske kostnader og på provenyvirkninger for staten ved økt omsetningskrav til 16 %.

Med vennlig hilsen
Norsk Petroleumsinstitutt

Inger-Lise M. Nøstvik

Inger-Lise M. Nøstvik
Generalsekretær

Einar Gotaas

Einar Gotaas
Fagsjef

Vedlegg: Konsekvensvurdering E10

Konsekvensvurdering E10

1. Innledning

Dette notatet er utarbeidet i dialog med Miljødirektoratet (MDIR) der bransjen er bedt om å vurdere barrierer ved innføring av E10. Vurderingene gjøres med basis i vedtatt verbalforslag fra Stortinget i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet 2017:

"Stortinget ber regjeringen 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."

NPs innspill til MDIRs konsekvensvurdering vil i all hovedsak konsentrere seg om hva bransjen mener er hovedbarrierene ved en eventuell innføring av E10 som bransjestandard for bensin. Denne vurderingen ser primært på praktiske utfordringer og inkluderer ikke bransjens syn på E10 eller hva som er den reelle klimaeffekt av økt etanolinnblanding.

En innføring av E10 med tilhørende beskyttelsesgrad vil i hovedsak ha fire hovedproblemstillinger:

1. Hvordan tilpasser konsumentene seg? Og hva påvirker tilpasningen?
2. Hvordan er dagens stasjonsnett og tankterminaler innrettet for E10 og beskyttelsesgrad?
3. Hvordan slår endringer i tilpasning til kunder og leverandører ut med hensyn til transport av bensinprodukter?
4. Hvordan vil E10 påvirke pris på drivstoff?

NP vil komme inn på disse problemstillingene. Som grunnlag for vurderingene, vil vi først gi en kort redegjørelse av E10 i land der dette er innført. Videre beskriver vi kort det norske drivstoffmarkedet. Deretter ser vi på hvordan omsetningen av etanol påvirkes av hvordan kundene tilpasser sitt forbruk av bensinprodukter. I dette ser vi på ulike scenarier der utgangspunktet er hvordan tilpasningen har vært i det finske markedet etter at E10 ble innført i 2011. På slutten kommer vi inn på hvilke logistikkutfordringer bransjen kan bli stilt overfor, samt hva de økonomiske konsekvensene kan bli. Til slutt gjør vi en vurdering av hvordan man mest mulig smidig kan innføre E10. Dette basert på erfaringer fra land som allerede har innført E10.

Sentralt for E10s gjennomslag er hvordan forbrukerne tilpasser sitt konsum mht. de ulike bensinkvalitetene. I dette er valg av beskyttelsesgrad sentralt. Våre beregninger i denne redegjørelsen forutsetter 98-E0 som beskyttelsesgrad, da det er det som selges som alternativ bensinkvalitet i Norge i dag. Foruten 98-E0 er også 98-E5, 95-E5 og 95-E0 mulige beskyttelsesgrader. Bransjen har ikke tatt stilling til hvilken bensinkvalitet som blir beskyttelsesgrad.

NP understreker at bransjen selv ønsker å finne den beste løsningen, i dialog med myndighetene, med hensyn til valg av beskyttelsesgrad og utbredelse av denne på terminal- og stasjonsnettet ved innføring av E10 som standardprodukt. Et politisk pålegg vil kunne gi en mindre optimal markedstilpasning, da en optimal tilpasning må gjøres ut ifra reell etterspørsel og de enkelte selskapers logistikksystemer og vurdering av markedet.

2. Europeiske land med E10

E10 er innført i fire land i Europa; Finland, Tyskland, Frankrike og Belgia¹. Sverige har hatt en prøveordning, mens Storbritannia vurderer å innføre E10. Belgia innførte E10 1. januar 2017. Det er foreløpig ikke tilgjengelig erfaringstall derfra.

Landene med E10 har valgt ulike måter å introdusere det på. I Frankrike og Tyskland har de mer enn to bensinprodukter. Dette fører til at omsetning av bensin fordeler seg på flere produkter. Finland har valgt å kun ha ett alternativ til E10, som er tilgjengelig i stort sett hele landet. I både Finland og Belgia ble det gjennomført en informasjonskampanje i god tid før lanseringen. Finland og Frankrike har egne nettsider med informasjon om E10.

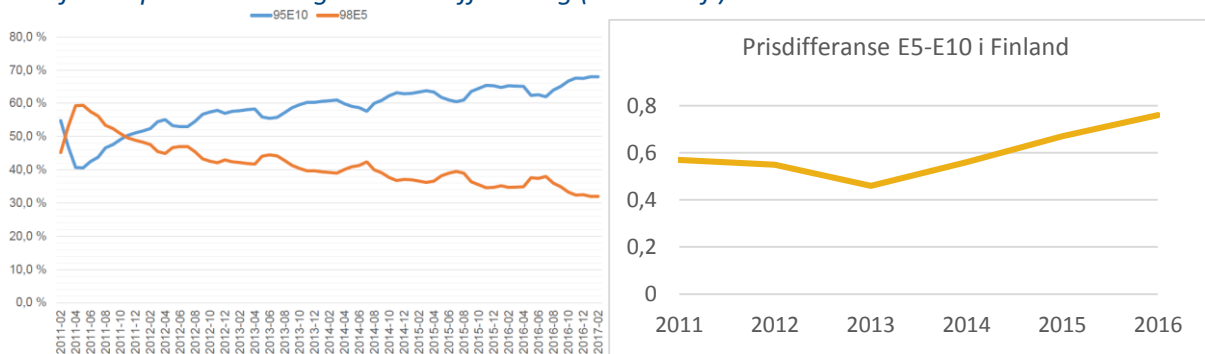
Tabell 1: Konsumentenes tilpasning i 2016, etter overgang til E-10

	Finland	Tyskland	Frankrike
Når introdusert	2011	2011	2009
95-E10	65 %	13 %	38 %
95-E5	0 %	82 %	42 %
98-E5	35 %	5 %	22 %

Finland

Før E10 ble innført hadde Finland 95-E5 og 98-E5 som bensinprodukter. Ved introduksjonen i 2011 utgjorde 98-oktan 8 % av bensinmarkedet. Nå er andelen 35 %. Kurven under viser hvordan andelen utviklet seg da E10 ble introdusert i 2011. Andelen E10 var ved introduksjon på om lag 65 %, men falt raskt til rundt 40 %. Før den begynte å klatre igjen. Ved februar 2017 var andelen oppe på om lag 68 %. Kurven til venstre viser at 98-E5 systematisk øker andelen på sommeren. Dette fordi det er økt salg 98-E5 til eldre biler som kun brukes om sommeren, samt salg til båter og andre motoriserte farkoster som stort sett brukes om sommeren.

Figur 1 og 2: Andel bensinalternativer i Finland 2011-2016, samt prisdifferanse mellom disse. Kilde: Den finske petroleums- og biodrivstofforening (www-oil.fi)



Figuren til høyre viser at prisdifferansen mellom 98-E5 og 95-E10 har økt fra 2013 til 2016. På verdensmarkedet er 98-oktan dyrere enn 95-oktan, mens etanol er dyrere enn bensin. I mai 2017 var 98-E5 om lag 8 eurocents per liter dyrere enn 95-E10. Noe som gjør E5 drøyt 5 % dyrere enn

¹ http://economie.fgov.be/nl/consument/Energie/hernieuwbare_energieen/Biobrandstoffen/95-E10/#.WRrPR-uGMkl

E10. Selv om rundt 85 % av bensinbilene i Finland kan bruke E10, er ikke andelen E10 høyere enn 68 %. Målinger utført i forbindelse med innføring av E10 i 2011 viste at i snitt brukte biler med E10 om lag 1 % mer drivstoff enn ved bruk av E5, noe som blir mer enn oppveid ved at E5 er 5 % dyrere enn E10. Det ligger dermed ytterligere årsaker bak valg av bensinkvalitet enn kun pris på produktene. NPs søsterorganisasjon i Finland² peker i en evaluering på at konsumenter har en inngrodd skepsis til informasjon fra myndigheter, oljeselskaper og forskermiljøer. Det er lettere for dem å tro på hva som blir sagt i sosiale medier og aviser. Negativ omtale som ikke trenger å ha rot i virkeligheten kan dermed fort påvirke konsumentens valg.

Tyskland

Ved innføring av E10 i Tyskland i 2011, var regjeringens mål at 7,5 % av bensinsalget skulle være etanol. Hvis målet ikke blir nådd, kom selskapene til å få en bot på 0,02 EURO per liter. For å gi insentiv til kundene for å kjøpe E10, differensierte selskapene prisen mellom 95-E10 og 95-E5 med 4 cent per liter, og opp mot 10 cent per liter for 98-E5. Men tiltakene førte ikke til at andelen E10 kom over 20 % andel. I dag er prisdifferansen mellom 95-E10 og 95-E5 på 2 cent. Andelen E10 har falt fra 16 % i 2014 til 13 % i 2016.

Frankrike

Ved utgangen av 2016 var 95 % av bensinbilene i Frankrike kompatible med E10.³ Ved innføring i 2009 kunne 65 % av bensinbilflåten kjøre på E10. I dag har 56 % av stasjonene i Frankrike E10.⁴ I 2016 ble det innført et avgiftsinsentiv på 2 cents per liter for E10.⁵ Insentivet består av 1 cent avgiftslettelse for E10 og 1 cent avgiftsøkning for 95-E5. Ved pumpene er 95-E10 er nå 4-5 cents billigere enn 95-E5. andelen E10 har økt jevnt de siste årene, og har i løpet av 2017 blitt høyere enn andelen 95-E5.

Belgia

E10 ble introdusert 1. januar 2017. De har ikke krav om at alle bensinstasjoner skal ha E10, men det er krav om at E10 skal utgjøre minst 8,5 % av stasjonenes bensinsalg.

² Finnish Petroleum & Biofuels Association; www.oil.fi

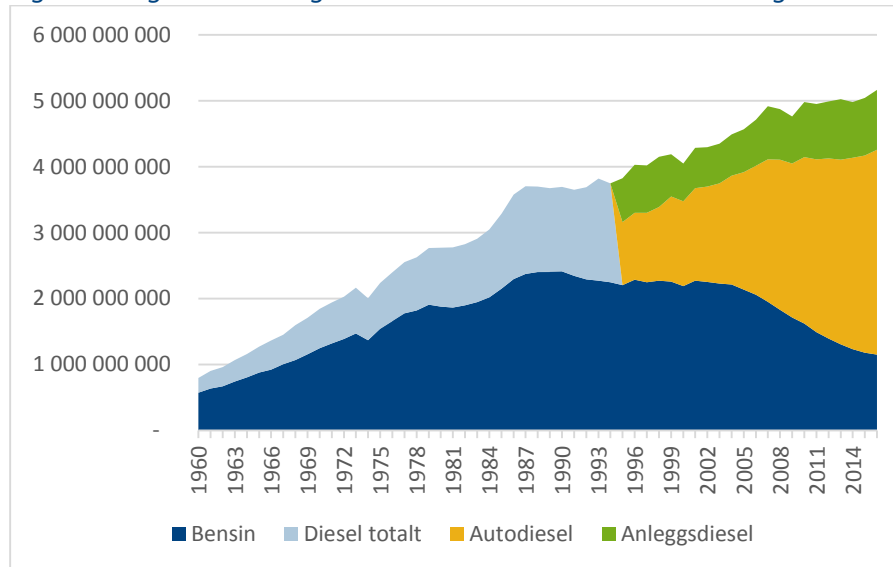
³ https://www.bioethanolcarburant.com/nos_dossiers/vehicules-et-equipements-compatibles-au-sp95-e10-la-liste-complete/

⁴ I 2015: <http://www.fleeteurope.com/en/news/bio-fuel-e10-progress-63-france>

⁵ <http://www.argusmedia.com/pages/NewsBody.aspx?id=1456687&menu=yes>

3. Det norske drivstoffmarkedet

Figur 3: Salg av bensin og diesel 1960-2016 i liter. Kilde: SSB og NP



I Norge ble det solgt om lag 4,3 milliarder liter drivstoff til veitrafikken, inkludert biodrivstoff, i 2016. Dette er om lag 2 % mer enn i 2015. I tillegg ble det omsatt om lag 900 millioner liter anleggsdiesel. Hittil i år er drivstoff omsetningen til veitrafikk om lag på samme nivå som i samme periode i fjor. Men omsetningen av bensin har falt med 5 % mens omsetningen av diesel har steget med 1 %.

73 prosent eller 3 milliarder liter av drivstoffomsetningen i 2016 var autodiesel. Trenden de siste årene er at bensinvolumet faller mens dieselvolumet stiger. Økningen for diesel blir drevet av økt etterspørsel i tungtransporten. Av dieselvolumet utgjorde salg til tungtrafikken (flåtemarkedet) 40 %, varebiler 20 % og personbiler 40 % (massemarkedet).

Om lag all omsetning av bensin går til personbiler. 97,8 % av bensinvolum var 95-E5 i 2016. 98-E0 utgjorde 2,2 % av markedet.

Tall fra Skatteetaten og Miljødirektoratet viser at det ble omsatt om lag 460 millioner liter biodrivstoff, eller 11 % av drivstoffsalget til veitrafikken. I 2015 var volumet om lag 190 millioner liter biodrivstoff.

Tabell 2: Solgt volum bensin i 2016. Mill. liter. Kilde: SSB og NP

Kvalitet	Andel	Volum
95 E5	97,8 %	1 128
98 E0	2,2 %	25
Totalt	100,0 %	1 153

Tabell 3: Volum biodrivstoff 2016. Mill liter. Kilde: Skatteetaten

Biodrivstoff - faktisk volum før dobbelttelling			
	Avansert	Konvensjonell	I alt
Biokomponent bensin⁶	2,0	60,5	62,5
Biokomponent diesel	159,5	241,2	400,7
I alt	161,5	301,7	463,2

Tabellen over viser at av biodrivstoffvolumet i 2016, utgjorde biokomponent til diesel 87 %. Avansert biodrivstoffs andel var på 35 %. Av totalt volum bensin og autodiesel var 11 % biodrivstoff i 2016.

4. Hva påvirker salg av etanol, og valg av beskyttelsesgrad

Drivstoff som selges til veitrafikken i Norge oppfyller de internasjonale produktstandardene EN-228 for bensin og EN-590 for diesel. Produktstandardene på bensin og diesel setter rammer for hvor mye biodrivstoff som kan blandes inn.

Det er som kjent utfordringer for eldre bensinbiler å bruke E10. Tommelfingerregelen er at bensinbiler nyere enn 2002-modell er godkjent til å bruke E10. Det er også flere bilmerker og modeller som er eldre som har motorer som kan kjøre på E10. Hvor mange biler som ikke er godkjent for E10 er imidlertid ikke beregnet. NP oppfordrer Miljødirektoratet til å utfordre relevante aktører som Vegdirektoratet, Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV) og Bilimportørenes landsforbund (BIL) om å gjennomføre en kartlegging slik at den enkelte bileier vet om bilen er godkjent for E10 eller ikke. En slik kartlegging vil bidra til å redusere usikkerheten rundt E10. Tall fra Finland viser at om lag 85 % av bensinbilene er godkjent for bruk av E10. I 2016 var det registrert om lag 1,2 millioner bensinbiler i Norge. Av disse er om lag 470 000 fra 2001 eller tidligere, ifølge statistikk fra SSB. Hvis Norge har en tilsvarende andel som Finland med biler som ikke er godkjent for E10, betyr det at det er om lag 180 000 biler i Norge som ikke er godkjent for E10.

Med utgangspunkt i dagens marked, vil det være mest naturlig at hva som velges av beskyttelsesgrad reflekterer det myndighetene og bransjen anser som mest relevant alternativ. I dagens marked har vi 95-E5 og 98-E0. Mest sannsynlig er det nærliggende å vurdere alternativer med 98-oktan eller 95-oktan, da disse allerede er i markedet. Virkningen av E10 på omsatt etanolvolum avhenger blant annet av hva kundene velger å kjøpe av de ulike bensinkvalitetene. Dette valget avhenger igjen av om kunden har tilstrekkelig med kunnskap om hva slags drivstoff bilen er godkjent for, og hva prisforskjellen er mellom E10 og det alternative drivstoffet.

Prisen på E10 vil blant annet bli påvirket av at etanol er dyrere enn fossil bensin ved innkjøp, og om det innføres avgiftsinsentiver for å fremme omsetningen av E10. Prisdifferansen til beskyttelsesgraden avhenger igjen av hva man velger som beskyttelsesgrad. Generelt er 98-oktan et dyrere produkt på det internasjonale markedet enn 95-oktan. Videre avhenger prisdifferansen av om beskyttelsesgraden skal ha etanol innblandet eller ikke, og de økte transportkostnadene ved innføring av beskyttelsesgrad.

⁶ Består hovedsakelig av bioetanol.

En annen faktor som må vurderes ved overgang til E10 er at det må gjøres tilpasninger i basebensinen ved innblanding av 10 % etanol. En slik endring vil kunne føre til en dyrere basebensin enn det som i dag brukes for E5. Noe som igjen bidrar til en ytterligere merkostnad for 95-E10 sammenliknet med dagens 95-E5 og mindre prisdifferanse mht. 98-E0.

Videre må etanolens lavere energiinnhold medregnes.⁷ Økt innblanding av etanol reduserer drivstoffets samlede energiinnhold sammenliknet med produkter med lavere eller ingen etanolandel. En liter E10 har om lag 3,5 % lavere energiinnhold enn en liter fossil bensin, og nesten 2 % lavere enn E5. Noe som betyr økt forbruk av E10 sammenliknet med alternativene. Denne sammenhengen er ikke lineær, da det er mange andre faktorer som påvirker drivstofforbruket. Som nevnt i kapittel 1 viser en finsk undersøkelse at i gjennomsnitt steg drivstofforbruket med 1 % ved bruk av 95-E10 sammenliknet med 95-E5.

NP har laget scenarier på hvordan E10 kan påvirke omsetningen av etanol i Norge. Scenariene bygger på erfaringer fra andre land. NP antar at erfaringer fra Finland best reflekterer hva som kan skje med omsetningen av E10 i Norge, da bilpark og klimatiske forhold er mer sammenliknbar enn med Tyskland og Frankrike. Både Tyskland og Frankrike har i tillegg tre eller flere bensinkvaliteter. Beregningene baserer seg på omsatt volum i 2016, og viser hvordan drivstoffvolumet kan se ut for de ulike scenariene. Hva som blir det faktiske volumet er imidlertid vanskelig å forutse.

5. Tre hovedscenarier, og hvordan disse kan slå inn på salg av drivstoff innblandet med etanol

Beregningene under viser at endring i etanolvolumet påvirkes av hvordan forbrukerne fordeler seg på de to ulike bensinproduktene. Generelt sett vil økt etanol erstatte volum av fossil bensin. Men grunnet lavere energiinnhold i E10 sammenliknet med E5, må man kompensere økt bruk av etanol med økt bruk av E10, slik at samlet energiinnhold opprettholdes. Dette vil bety at reduksjon av volumet med fossil bensin i E10 delvis vil oppveies av behov for større volum E10 sammenliknet med E5.

For å forenkle beregningene noe, antar vi at andelen etanol i 95-E5 var 5 % i 2016. Det tilsvarer om lag 56 millioner liter etanol.⁸ Dette brukes til å sammenlikne med endringene i etanolvolum ved E10 i de tre ulike scenariene.

1. Dagens (høyt) scenario: 97,8 % 95-E10 og 2,2 % 98-E0
2. Medium scenario: 65 % 95-E10 og 35 % 98-E0
3. Lavt scenario: 35 % 95-E10 og 65 % 98-E0

I våre beregninger antar vi at alternativ bensinkvalitet (beskyttelsesgrad) er 98 oktan, uten etanol, slik det selges i det norske markedet i dag.

⁷ Energiinnholdet i en liter etanol utgjør 66 % av energiinnholdet i fossil bensin.

⁸ I realiteten var andelen etanol i bensin til massemarkedet nærmere 4 % i 2016. Dette fordi det er områder som ikke har E5, og fordi utrulling av E5 ikke var komplett før ved februar 2016.

Tabell 4: Høyt scenario; dagens fordeling mellom 95-E5 og 98-E0 videreføres til 95-E10 og 98-E0.

	Andel	Volum drivstoff	Mengde etanol	Antall liter fossil bensin erstattet av etanol ift. 2016	Endret forbruk av E10 for å kompensere for lavere energiinnhold ⁹	Hvorav etanol	Total økning etanol ift. 2016	Samlet volum drivstoff etter E10
95 E10	97,8 %	1 128	113	56	20	2	58	1 148
98 E0	2,2 %	25	0	0	0	0	0	25
Totalt	100 %	1 153	113	56	20	2	58	1 173

Hvis andelen av 95- og 98-oktan blir som i 2016, vil etanolomsetningen øke med 58 millioner liter. Da er det tatt hensyn til at etanol har lavere energiinnhold enn bensin.

Tabell 5: Medium scenario; 65 % E10 og 35 % E0

	Andel	Volum drivstoff	Mengde etanol	Antall liter fossil bensin erstattet av etanol ift. 2016	Endret forbruk av E10 for å kompensere for lavere energiinnhold	Hvorav etanol	Total økning etanol ift. 2016	Samlet volum drivstoff etter E10
95 E10	65 %	750	75	19	7	1	20	757
98 E0	35 %	403	0	0	0	0	0	403
Totalt	100 %	1 153	75	19	7	1	20	1 160

Hvis omsetningen av 95- og 98-oktan fordeler seg som i Finland, vil etanolomsetningen øke med 20 millioner liter. Da er det tatt hensyn til at etanol har lavere energiinnhold enn bensin.

Hvis beskyttelsesgraden i dette scenariet er E5 og ikke E0, vil man omsette om lag 20 millioner liter ekstra etanol.

Tabell 6: Lavt scenario; 35 % E10 og 65 % E0

	Andel	Volum drivstoff	Mengde etanol	Antall liter fossil bensin erstattet av etanol ift. 2016	Endret forbruk av E10 for å kompensere for lavere energiinnhold	Hvorav etanol	Total endring etanol ift. 2016	Samlet volum drivstoff etter E10
95 E10	35 %	403	40	-16	-6	-1	-17	397
98 E0	65 %	750	0	0	0	0	0	750
Totalt	100 %	1 153	40	-16	-6	-1	-17	1 147

Selges det 35 % med E10, vil det faktiske forbruket av etanol gå ned med 17 millioner liter sammenliknet med dagens situasjon hvor vi selger 95-E5. Det betyr at det vil bli solgt et høyere volum fossil bensin enn i 2016, men at samlet vil drivstoffvolum vil falle.

Hva som er det mest realistiske scenariet er ikke gitt. Det avhenger av som nevnt av en rekke faktorer, som vi også skal komme nærmere inn på under.

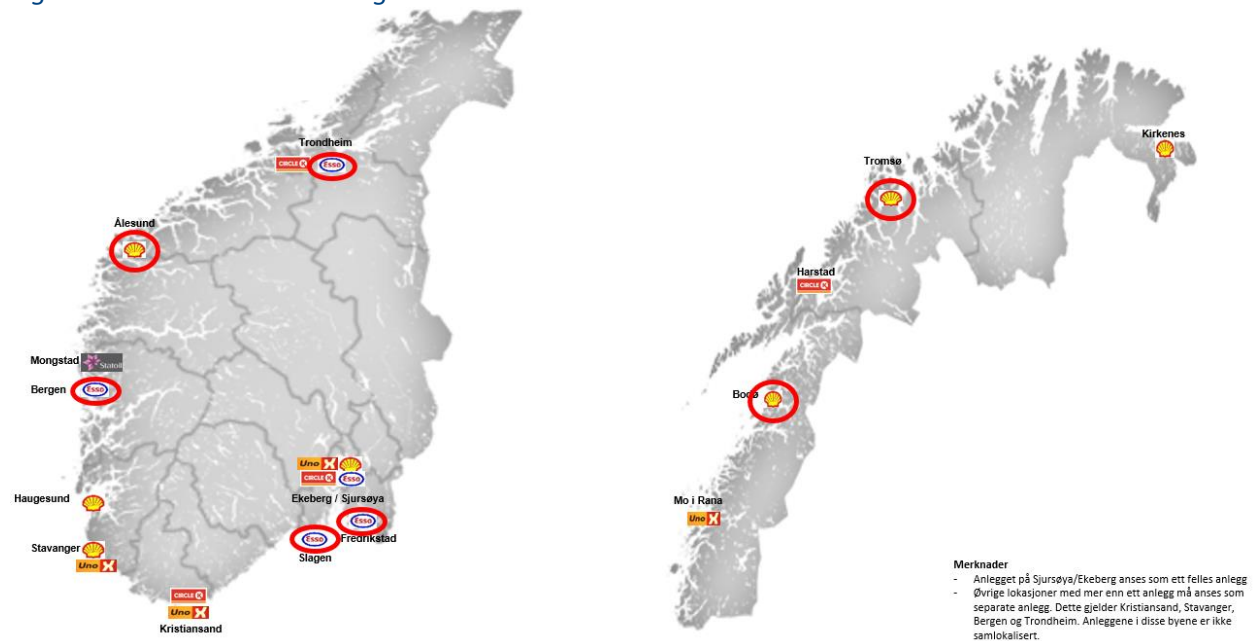
⁹ Økt forbruk av E10 for å kompensere for at etanol erstatter bensin. Etanol har 34 % lavere energiinnhold.

6. Logistikk-barrierer ved innføring av E10

Hovedutfordringen for bransjen ved innføring av E10 er ikke å kunne tilby E10, men å kunne gi tilstrekkelig tilbud av eventuell beskyttelsesgrad. Dagens infrastruktur med tankterminaler og bensinstasjoner er optimalisert ut ifra dagens forbruksstruktur der 98 % av bensinmarkedet er 95-E5 og 2 % av 98-E0. Ved innføring av E10 er det knyttet usikkerhet til hva kunden kommer til å velge; 95-E10 eller beskyttelsesgraden? Og hva kommer til å bli beskyttelsesgrad? Kundens valg blir drevet av to hovedproblemstillinger; Er E10 billig nok i forhold til beskyttelsesgrad? Og er jeg trygg på at min bil kan kjøre på E10? Eksempelene fra andre land med E10 viser at det er stort sprik i hva kundene velger. Og hva kunden velger påvirker tilpasningen hos stasjonene, tankterminalene og transporten mellom disse. Øker andelen med beskyttelsesgrad betydelig vil markedet på kort og mellomlang sikt kunne oppleve å ikke ha tilstrekkelig tilgang på produktet, da dagens infrastruktur ikke er tilpasset betydelig endring i produktsammensetningen.

Det var nesten 1 600 bensinstasjoner i Norge i 2016. Disse forsynes av tankbiler fra 17 terminaler i Norge. Alle terminaler har 95-oktan. Men kun 7 av 17 terminaler har 98-oktan. I kartet under er det rød ring rundt terminaler med 98-oktan.

Figur 4: Terminalstruktur Norge. Kilde: NP



I dag er 95-E5 standardproduktet for bensin. Det betyr at nærmest alle norske bensinstasjoner tilbyr 95-E5. NP legger til grunn at E10 blir ansett som et nytt standardprodukt hvis det innføres som ny bransjestandard i markedet. Noe som betyr at om lag alle bensinstasjonene skal tilby E10. Utfordringen for bransjen er hvis kundene velger det alternative drivstoffet istedenfor. Ikke alle stasjoner i Norge kan tilby to bensinprodukter. 98-oktan tilbys på om lag 40 % av dagens stasjoner.

Når kun 7 av 17 terminaler har 98-oktan (alternativ bensinprodukt), vil økt etterspørsel etter alternativet føre til betydelig lengre transportruter med tankbil for å dekke etterspørselen. Økt bruk av tungtransport vil gi 98-oktan økt klimaavtrykk, noe som reduserer nettoeffekten på E10s klimagassreduksjon. Hvor stor denne effekten blir, avhenger av hva konsumentene velger ved

pumpene. Sentralt er at det ikke oppstår mangel av de ulike produktene. Hvis konsumentene tilpasser seg som i Finland, vil det mest sannsynlig bety behov tilpasninger av terminalkapasitet for beskyttelsesgrad, eller betydelig økt transport fra de terminalene vi har i dag.

Det er videre usikkerhet rundt hva som kan være en tilstrekkelig dekning i dagens stasjonsnett for at beskyttelsesgraden er landsdekkende. Ved innføring av E10, og ved økt etterspørsel etter beskyttelsesgrad, vil flere oppleve lengre reiser til nærmeste stasjon med alternativ bensinprodukt enn det de må i dag.

7. Økonomiske barrierer ved innføring av E10

Man deler merkostnadene ved innføring av E10 inn i fire hovedelementer.

1. Produktkostnad: I gjennomsnitt var en liter etanol om lag 2,5 kr dyrere per liter enn fossil bensin ved innkjøp siste to år. Det betyr at økt innblanding av etanol til E10 kan gi en merkostnad på om lag 20 øre per liter sammenliknet med E5. Dette inkluderer ikke økte kostnader til transport og logistikk. I tillegg kommer merkostnader ved produksjon og innkjøp av basebensinen for å lage E10. Dette vil være et dyrere alternativ enn dagens basebensin for E5.
2. Behov for beskyttelsesgrad: Den samfunnsøkonomiske kostnaden ved å innføre E10 avhenger også av hvor mange som velger å ikke kjøpe E10. Jo lavere andel som kjøper beskyttelsesgrad, jo lavere blir samfunnskostnaden, så lenge beskyttelsesgraden har høyere pris enn det produktet de kjøper i dag.
3. Tankstruktur på terminalene og transport til stasjonene:
Dagens terminalstruktur med færre anlegg med 98-oktan enn 95-oktan vil føre til økte transportkostnader hvis etterspørselen etter beskyttelsesgrad blir høy ved innføring av E10. I dag selges det om lag 25 millioner liter 98-oktan, eller drøyt 2 % av det totale bensinmarkedet. Denne etterspørselen kan dekkes ved relativt få tankbiler. Disse må i gjennomsnitt kjøre lengre enn tankbiler med 95-oktan, da det er kortere distanse mellom terminaler med 95-oktan enn med 98-oktan. Blir markedet for 98-oktan tilsvarende slik det er i Finland i dag, betyr det et salg på om lag 400 millioner liter 98-oktan. Noe som kan bety betydelig økt transportbehov sammenliknet med dagens situasjon, selv etter fradrag av redusert transport av 95-oktan ved redusert etterspørsel. Over tid vil terminalstrukturen og transport fra disse måtte tilpasses et nytt forbruksmønster for bensin.
4. Kostnader forbundet med tilpasning på stasjonene:
En ny tank og pumpe på stasjoner vil i gjennomsnitt koste en million kroner. Per i dag har 40 % av stasjonsnettet to bensintyper på sine stasjoner.

Hvis alle stasjoner pålegges å ha beskyttelsesgrad, vil det bety at over 900 stasjoner må investere i ny pumpe og tank for beskyttelsesgrad. En slik investering vil koste opp mot en milliard kroner. For at en slik investering skal være bærekraftig, er det nødvendig at det lokale markedet for beskyttelsesgrad er stort nok til å dekke investeringskostnadene. Ringvirkningene for en del stasjoner ved redusert salg av drivstoff (på grunn av at de ikke har økonomisk dekning til å ha to bensintyper på stasjonen) kan være redusert salg av varer inne på stasjonen og lavere lønnsomhet. Dette spesielt på mindre tettsteder der det ofte

kun er en stasjon i nærområdet. Følgene blir at innbyggerne må kjøre lengre for å få tak i drivstoff, både bensin og diesel. Med det økte klimaavtrykket det kan gi. En fullstendig oppgradering av alle stasjoner til to bensinkvaliteter er imidlertid mindre sannsynlig, så lenge drivstoffleverandørene selv tilpasser hvordan man skal dekke markedet med E10 og beskyttelsesgrad på en tilfredsstillende måte. Noe som vil kunne senke total kostnaden tilsvarende.

På stasjoner med to bensinkvaliteter vil en overgang til E10 og beskyttelsesgrad være mindre kostnadskrevene. Det kan imidlertid være utfordringer å konvertere dagens infrastruktur for E5 til E10, da det må skiftes ut deler på eksisterende infrastruktur for å tåle økt mengde etanol. Videre kan det være at enkelte tanker på stasjonen må byttes ut/modifiseres for å tåle E10. Bransjen har foreløpig ikke en fullstendig oversikt over om alle tanker på stasjonene med E5 kan konverteres til E10 uten nevneverdige tilpasninger.

8. Hvordan få en smidig innføring av E10

Gjennomgangen over viser at det er strengt nødvendig med en bred forankring ved innføring av E10. Forankringen må være hos myndigheter, drivstoffleverandører og bil- og verkstedsnæringen. Dette for å sørge for at alle parter kommuniserer det samme budskapet om E10. Målet må være å redusere usikkerheten rundt E10 så mye at de bilene som kan bruke E10 faktisk gjør det. Erfaringer fra Finland, og ikke minst Tyskland og Frankrike, viser at konsumentene i disse landene velger drivstoff ut i fra flere parametere enn pris. En inngrodd skepsis til myndigheter, drivstoffselskaper og forskere blant konsumentene fører til at tabloide oppslag fort blir til etablert sannhet, selv om oppslaget er misvisende. Målet må være å unngå misvisende informasjon. Og at den enkelte kunde har tilstrekkelig informasjon til å vite med sikkerhet hva slags bensinkvalitet man kan bruke på bilen. Erfaring fra blant annet Finland viser videre at det er nødvendig med åpen og god dialog mellom alle parter. Et felles informasjonsarbeid må starte i god tid før innføringen, slik at mest mulig riktig kunnskap kommer ut til alle.

For å unngå at forbrukerne velger annen kvalitet enn E10 (hvis de kan bruke det), er det viktig å samordne kommunikasjon mellom alle aktører. Dette kan gjøres gjennom en felles kampanje i god tid før, under og etter innføring av E10.

Ved evaluering av innføring av E10 i Finland, ser de at det burde ha blitt gjennomført en kundeundersøkelse i forkant for å avdekke hva slags vurderinger som gjøres av kundene med hensyn til E10.