

Finansministeren

Stortingets presidentskap
Ekspedisjonskontoret

0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
12/3494 AMHA

Dato
11 .10.2012

Svar på spørsmål nr. 15 fra stortingsrepresentant Ketil Solvik-Olsen om miljøegenskapene til syntetisk diesel

Jeg viser til brev av 4. oktober 2012 fra Stortingets president vedlagt følgende spørsmål til skriftlig besvarelse fra stortingsrepresentant Ketil Solvik-Olsen:

”Det vises til statsrådets svar på skriftlig spørsmål nr. 1851. Regjeringen velger ensidig å peke på CO₂-utslipp når de omtaler miljøegenskapene til syntetisk diesel. Dette til tross for at alle aktørene i debatten påpeker at miljøgevinsten til syntetisk diesel primært ligger på kutt i NO_x-utslipp og lignende som innebærer lokal forurensing. Kan finansministeren opplyse om hvilke forbedringer han ser at syntetisk diesel (GTL) kan medføre for lokalmiljøet sammenlignet med bruk av fossil diesel?”

Svar:

Jeg vil først påpeke at det i spørsmål nr. 1851 til skriftlig besvarelse fra stortingsrepresentant Mette Hanekamhaug ble spurt spesifikt om hvorvidt jeg ville legge til rette for å redusere CO₂-utslipp ved å la produsenten av EcoFuel bli fritatt for avgifter. Dette er bakgrunnen for at jeg i mitt svarbrev opplyste om at en overgang fra konvensjonell til syntetisk diesel nødvendigvis ikke vil redusere utslipp av CO₂.

Fra Miljøverndepartementet har jeg fått opplyst at daværende Statens forurensningstilsyn (nåværende Klima- og forurensningsdirektoratet) lagde en vurdering av miljømessige konsekvenser ved bruk av syntetisk diesel i 2008. Vurderingen bygde på ulike internasjonale studier som er gjennomført for å beregne utslipp til luft fra syntetisk diesel. Disse studiene viste at syntetisk diesel har lavere lokale utslipp enn konvensjonell diesel. Størrelsen på utslippsreduksjonene varierer imidlertid betydelig mellom de ulike studiene, og avhenger av forutsetninger om type kjøretøy, euroklasse, fart og motorbelastning. Det er derfor betydelig usikkerhet i disse anslagene. I tillegg tar gjennomgangen utgangspunkt i studier som ble gjennomført mellom 2000 og 2007. Disse studiene bygger dermed på en kjøretøypark som

oppfyller svakere utslippskrav enn de som gjelder i dag. Dagens utslippskrav (EURO 5), som ble innført i 2009, innebar bl.a. at partikkelfiltre ble standard i alle dieserbiler. Det kan derfor være grunn til å anta at enkelte av disse studiene kan overvurdere den effekten som syntetisk diesel kan ha på dagens bilpark, primært når det gjelder utslipp av partikler. Innføringen av EURO 6 fra 2014 vil forhåpentligvis bidra til en kraftig reduksjon av de faktiske NO_x-utslippene fra nye dieserbiler.

Tabell 1 oppsummerer funnene fra disse studiene med hensyn til utslipp av partikler og NO_x. For partikkel- og NO_x-utslipp indikerer studiene en viss utslippsreduksjon fra syntetisk diesel. Størrelsen på utslippsreduksjonene oppgis her i intervaller fra studiet med minst til studiet med størst reduksjon i prosent.

Tabell 1: Reduksjoner i utslipp av partikler og nitrogenoksider ved bruk av syntetisk diesel sammenlignet med konvensjonell diesel. Prosentvis reduksjon (intervall)

Syntetisk diesel	Reduksjon (intervall)
Partikler (PM)	19-90
Nitrogenoksider (NO _x)	6-68

Kilder: Klima- og forurensningsdirektoratet (tidligere Statens forurensningstilsyn).¹

Veibruksavgiften skal stille brukeren overfor de samlede eksterne kostnadene som kjøring på vei medfører. I tillegg til helse- og miljøskadelige utslipp påfører veitrafikken samfunnet kostnader i form av ulykker, kø, støy og veislitasje. Særavgiftsutvalget viste til undersøkelser som anslo at de lokale utslippene som landsgjennomsnitt utgjorde om lag 15 pst. av de samlede eksterne marginale kostnadene ved dieseldrevne personbiler, jf. tabell 9.1 og 9.2 i NOU 2007: 8 En vurdering av særavgiftene. I statsbudsjettet for 2012 varslet Regjeringen at alle drivstoff skal ilegges veibruksavgifter etter energiinnholdet i drivstoffet innen 2020.

Med hilsen

Sigbjørn Johnsen

¹ Kildene til SFT/Klif var: LKAB 2003 *Gasmätning på toro 0011 - 580*; A. Eklund et al 2000 *Fischer-Tropsch fuels impact on a diesel engine performance*; ASFE 2007 (Alliance for synthetic fuels in Europe) 2007 *ASFE Position Paper Emissions from Synthetic Fuels*; Audi 2008 *Audi press release* http://www.audi.com/audi/com/en2/about_audi_ag/news/modelle_services/monthly_summary/Audi_fleet_at_the_World_Economic_Forum_13_percent_lower_CO2_emissions.html; Five Winds International 2004 *Gas to Liquids Life Cycle Assessment Synthesis Report* (prepared for ConocoPhillips, Sasol Chevron and Shell International Gas); PriceWaterhouseCoopers 2003 *Shell Middle Distillate Synthesis (SMDS)*; Joint Research Centre 2007 *Well-to-wheels Analysis of Future Automotive Fuels and Powertrains in the European Context*.