

SV-argument om elbil

Publisert 1. mars 2017

SV er for et teknologiskifte i transportsektoren. Færre kommer til å trenge bil med SVs transportpolitikk, men elbilen skal utkonkurrere fossilbilen for de som trenger å bruke bil. Her forklarer vi hvorfor elbilen trengs, og går gjennom noen påstander som ofte blir fremmet i elbildebatten.

En effektiv transportpolitikk uten utslipp

SV vil ha en miljøvennlig transportpolitikk. Vi vil kutte klimagassutslippene, lokal forurensing, ta vare på natur og matjord og skape trivelige byer og tettsteder. Dette gjør vi gjennom å:

- Redusere transportbehovet, blant annet gjennom god arealpolitikk i byer og tettsteder.
- Si nei til dyre prestisje-motorveiprosjekter inn mot byene og prioritere kollektiv, samt trygge veier i distriktene
- Sørger for at flere velger kollektiv, sykkel og gange framfor bil og fly. Dette får vi for eksempel til gjennom å satse på kollektivtrafikk og sykkelveier, samt å begrense biltrafikk og flytrafikk
- Få mer av varetransporten må over på båt og tog
- Fase ut det fossile drivstoffet og elektrifisere persontransporten.

Norske utslipp må kuttes kraftig

Ingen mennesker har mer rett enn andre til å slippe ut klimagasser. Det handler om rettferdighet. En gjennomsnittsnordmann slipper ut mer enn 20 ganger så mye CO₂ som et menneske fra Bangladesh. Norge har alt for høye klimagassutslipp, og må kutte kraftig for at vi skal gjøre vår del av dugnaden med å redde verden fra klimaendringene.

For å bekjempe klimaendringene, må vi ikke bare fase ut leiting og produksjon av olje – vi må slutte å bruke oljen. Transportsektoren er den mest oljeavhengige sektoren vi har. Transportsektoren står for de største utslippene av klimagasser på det norske utslippsregnskapet, og personbilene står for den største delen av transportutslippene. Det er ikke noe rart. I Norge finnes det 2,6 millioner personbiler. Og selv om SV fører en politikk for mer kollektivtransport og mindre bilavhengighet, så vil bilen være et viktig transportmiddel for mange. Derfor må vi gjøre noe med utslippene til bilen. Vi får ikke ned utslippene nok uten et teknologiskift i personbilparken. Å kutte oljeavhengigheten i transportsektoren er ikke bare viktig for Norge, men for hele verden, fordi utslippene i denne sektoren øker svært raskt globalt.

SVs elbilpolitikk

SV er for at elbiler skal utkonkurrere bensin- og diesebilene. Det er når folk står i bilbutikken at man kan påvirke teknologivalget, og dermed hvor store utslipp som man legger opp til fra bilparken. Biler blir værende på veiene i 15-20 år. Nybilsalget påvirkes av kjøpsavgiftene på biler, og dette har vært

grunnen til at Norge har gitt avgiftsfritak for elbiler i en tidlig fase av elbilsatsingen. SV mener at kjøpsavgiftene på nye biler framover skal utformes slik at innen 2021 skal 9 av 10 nye biler som selges være elbiler. For å få til det må nye bensin- og dieslbiler bli noe dyrere. Dyrere fossilbiler må til fordi elbilene etter hvert vil måtte *miste* noen av sine avgiftsfordeler. Innfasingen av kjøpsavgifter på elbil må gjøres gradvis og gjøres på en slik måte at elbilen ikke taper konkurransen mot fossilbilene.

Påstand 1: Produksjonen av elbil slipper ut mer enn vanlige biler

SVs svar: Det krever mer energi å produsere en elbil enn en fossilbil. Det er gjort mange livssyklusanalyser av elbil. De viser at elbilen ganske raskt tjener inn denne ulempen i løpet av levetiden si. Dette gjelder også om man regner at elbilen går utelukkende på strøm fra kullkraft. Elbil er svært energieffektiv i drift fordi de bruker mellom 80 og 90 prosent av energien i batteriet til fremdrift. Fossilbiler derimot (dieslbiler og bensinbiler) bruker mellom 30-45 prosent av energien på tanken til fremdrift. Dette er grunnen til at 5-6 prosent av norsk vannkraftproduksjon er nok til å drive hele den norske bilparken på strøm.

Likevel kan og må elbilproduksjonen bli mer effektiv og renere i framtiden dersom vi skal lykkes med å løse klimaproblemet. Det er altså ikke nok å ha en miljøvennlig transportpolitikk, man må også ha en god miljøpolitikk for kraftproduksjon. Men det er mulig for elbilproduksjon å bli utelukkende basert på fornybar energi.

Påstand 2: Elbilbatteri er miljøbomber

SVs svar: Elbilbatterier inneholder en del metaller som utvinnes i gruver. All produksjon av metaller har miljøkostnader, og både fossilbiler og elbiler trenger metaller og har slik sett en miljøkostnad. Det er riktig at det er energikrevende å produsere batterier, selv om også disse produksjonsprosessene blir stadig mer energieffektive. Også oljeutvinning har en miljøkostnad. Konklusjonen er at om man kan velge å sykle, så gir det en mindre miljøkostnad enn å kjøre bil. Men mange er avhengig av bil. Derfor må vi finne måter å minimere miljøkostnaden av bilproduksjon. Se også avsnittet over om produksjon.

Påstand 3: Elbil går på kullkraft

SVs svar: Strøm er en energibærer som er utslippsfri. Ved å elektrifisere personbiltransporten så fjerner vi utslippet fra bilen. Om vi da velger å ha fornybare eller fossile kraftverk er opp til oss, og kan bestemmes gjennom politikk. Parallelt med elbilsatsinga i Norge har vi bygd ut mye ny fornybar kraft og Norge har i dag kraftoverskudd. Norsk strømproduksjon er i all hovedsak fornybar. Men det betyr også at verden må produsere mer fornybar energi, stenge fossil strømproduksjon, spare der vi kan, og erstatte fossil energibruk i alle sektorer. Fordelen med elbilteknologien er at den muliggjør at bilen kan gå på fornybar energi, som for eksempel solkraft. Å fase ut kullkraftverk er noe vi uansett må gjøre.

Påstand 4: Elbil forurensar lokalt

SVs svar: Svevestøv i byene skaper helsefarlig luft. Svevestøvet fra trafikken stammer i hovedsak fra eksos og fra veislitasje. Elbilene slipper ikke ut eksos. Veislitasje skjer fra alle biler, men den dominerende kilden er piggdekkbruk, og det er viktig å redusere utslippene fra piggdekk i tettbygde strøk. Byene kan kutte bruken av piggdekk gjennom piggdekkavgift.

Påstand 5: Istedenfor å satse på elbil burde vi satse på kollektiv, sykkel og gange

SVs svar: SV har en svært offensiv politikk for å redusere bilbruk og få mest mulig over på kollektiv, sykkel og gange. Likevel må vi minne oss om at personbiler står for rundt 1/3 av utslippene fra norsk transport. Totalt sett finnes det 2,6 millioner personbiler i Norge. Det er svært lite trolig at disse utslippene kan fjernes bare med kollektiv, sykkel og gange. Vi klarer ikke kutte nok utslipp på denne måten alene. Transportsektoren er den mest oljeavhengige sektoren vi har. Derfor trengs et teknologiskift i personbiltrafikken om vi skal kutte utslippene så mye som kreves fra et rikt land med høye utslipp som Norge.

Påstand 6: Elbilpolitikken er urettferdig

SVs svar: Alle i Norge nyter godt av at Norge får kuttet utslippene av klimagasser og utslippene av helsefarlig luft i byene. SV er for en kombinasjon av grønn og rød politikk som til sammen gir god fordeling av godene og kutter utslipp. SVs mål er at elbilen innen få år skal bli folkebilen for *alle*, ikke for mindretallet som i dag. De siste årene har en vesentlig del av salget av elbil vært i dyre prisklasser. Nå kommer det stadig flere rimelige familiebiler på elbil-markedet og det er viktig for at elbil skal bli et alternativ for alle. Nye biler blir værende på veiene i minst 15-20 år. Å fase inn elbiler i nybilmarkedet, gjør dessuten at man etter hvert får et bruktbilmarked med elbiler med lave drivstoffutgifter. For å fortsette innfasingen av nullutslippsbiler i hele nybilmarkedet må *nye* forurensende biler bli dyrere. Dyrere nye fossilbiler er også viktig fordi elbilene etter hvert vil måtte *miste* noen av sine avgifts-fordeler. Innfasingen av kjøpsavgifter på elbil må skje gradvis og utformes slik at elbilen vinner konkurransen mot fossilbilene i alle prisklasser.

Påstand 7: Elbil passer ikke for meg, men bare folk i by

SVs svar: Elbil passer for flere og flere. Mange tenker at elbil er et valg for mindretallet fordi det er små bilmodeller med kort rekkevidde eller dyre luksusbiler. Men elbilmarkedet er i rask endring. Prisene på batterier har gang på gang endt opp lavere enn prognosene¹, og rekkevidden til elbilene forlenges stadig. Nå har de store bilprodusentene blitt tvunget til å møte elbilkonkurransen. E-Golf er den mest solgte el-bilen, Opel er kommet med sin Ampera-E og ser du på Teknisk ukeblads elbilside², ser du mangfoldet i modellene som loves fra bilprodusentene de kommende tre årene. Fra ca 2019

¹ <https://cleantechnica.com/2016/05/15/ev-battery-prices-looking-back-years-forward-yet/>

² <http://www.tu.no/emne/elbil>

anslås det at Volkswagen kommer med flere nye modeller, blant annet med en e-Golf som har Passat-størrelse. Dette er svært viktig av to grunner: Volkswagen er svært dominerende på det norske nybilmarkedet, og større familiebil er det segmentet der det per i dag mangler troverdige alternativer til elbil.

Påstand 8: Elbil-lading funker ikke for folk som bor i borettslag og sameier

SVs svar: For at folk skal kunne bytte til elbil, men må man kunne lade hjemme. I blokkbebyggelse med fellesgarasje kan dette skape utfordringer. Mange styrever i borettslag og sameier er skeptiske både når det gjelder sikkerhet, fordeling av kostnader og til elbil-lading generelt. For borettslag er det særlig etablering av grunninfrastruktur som kan være dyrt, særlig dersom etableringen utløser behov for trafooppgradering og påfølgende anleggsbidrag. I mange tilfeller kan slike investeringer likevel unngås gjennom smarte energiløsninger. SV har fremmet fem forslag for å overkomme barrierene for lading i borettslag og sameier: 1. opprette en rådgivningstjeneste hvor boligbygg kan få rådgivning knyttet til installasjon av ladepunkt i fellesgarasjer o.l. 2. opprette en utløsende støtteordning hvor boligbygg kan søke om støtte til nødvendige infrastrukturinvesteringer for å tilby beboere å sette opp ladepunkt. Selve ladepunktet bekostes av den enkelte bruker eller borettslag. 3. I nasjonalt regelverk for nybygg og rehabilitering av bygg skal det stilles krav om tilrettelegging for ladepunkter på alle biloppstillingsplasser. 4. nasjonalt regelverk som sikrer eiere i borettslag, eierseksjonssameier og sameier rett til å anlegge ladepunkt med mindre det foreligger saklig grunn for det.

Påstand 9: Forskning viser at det er kollektiv som funker for å kutte utslipp

SVs svar: Kollektivtransport er viktig, men forskningen viser også klart at kollektivtransport ikke er nok for å kutte utslipp alene.

Forskningsprosjektet Tempo 2020 viste at i valget mellom «pisk» og «gulrot» fungerer «pisk» best for å endre folks transportvaner. Piskene innebærer i hovedsak å gjøre det vanskeligere eller dyrere å eie og bruke forurensende biler. Prosjektet viser at bedre og billigere kollektivtransport ikke er nok og ikke i seg selv gir store kutt i CO₂-utslippene. I virkeligheten er derimot piskene og gulroten kombinasjoner av virkemidler. Man innfører bompenger parallelt med at man bedrer kollektivtilbudet. Man innfører høyere avgifter på fossile biler enn på elbiler osv. Forskningen viser også at vi må gjøre flere ting på én gang for å kutte klimagassutslippene tilstrekkelig. Man må både drive god arealpolitikk, satse kollektivt, begrense bilbruken og gjennomføre et teknologiskifte.

Norge har høye kjøpsavgifter på nye biler, og kjøpsavgiftene er brukt aktivt for å fremme et teknologiskifte og utslippskutt i transportsektoren. Forskningen i Tempo 2020 konkluderte med at engangsavgiften på bil, samt elbilfordelene, har bidratt til å redusere klimagassutslippene fra nye biler med 40 prosent siden 2006. I tillegg har elbil fått mange bruksfordeler, for eksempel kjøring i kollektivfelt, gratis ferje og bompengerabatt. Uten disse fordelene ville de fleste ikke valgt elbil. Det er politikk som gjør at det er større andel elbiler i Finnmark enn i California. Forskning viser også at innretningen av avgiftene på nye biler er avgjørende for å elektrifisere hele bilparken på sikt. Nye biler blir værende på veiene i minst 15-20 år. Sammensetningen av nybilsalget er en nøkkel for på sikt påvirke utslippene også i bruktbilmarkedet.

SV-argument



Utfyllende lesestoff:

[Her er ein artikkel som går mer inngående inn på mange av punktene](#)

[Her er et forskingsprosjekt på klima og transport](#)