

Elbil-paradoksene

Fire organisasjoner for elbileiere, -kjøpere, -forhandlere og -importører angriper NHO Transports innlegg i DN 13.06.22 om miljøsmart elbilpolitikk. Hvis de kollektivreisende hadde organisert seg i like ressurssterke og mektige interesseorganisasjoner, vil nok følgende paradokser fått større oppmerksomhet i det offentlige rom:

- Det hevdes at kollektivnæringen burde konsentrere seg om å bedre eget produkt fremfor å kritisere elbilfordelene. Å forbedre kollektivtilbudet vil faktisk koste penger. Politikerne bevilger i et normalår 7,5 milliarder til den fylkeskommunale kollektivtrafikken, mens kjøp og bruk av elbil indirekte koster staten 30 milliarder kroner.
- Kortere reisetid, mer presise og hyppige avganger ville styrket kollektivtrafikkens konkurransekraft og produktivitet. Det er ikke enkelt så lenge kollektivfeltene og veiene fylles av et økende antall elbiler.
- Ifølge nullvekstmålet skal veksten i persontransporten i byene tas med sykkel, gange og kollektivtrafikk. Da er det noe underlig at man betaler 25 prosent merverdiavgift ved kjøp av elsykkel, 12 prosent ved kjøp av bussbillett og ingen avgifter ved kjøp og bruk av elbiler.
- Elbilorganisasjonene liker ikke å bli minnet om at produksjon av elbiler medfører høyere klimagassutslipp enn fremstillingen av andre biler. Norge kan påvirke utviklingen gjennom miljøsmarte kjøpsavgifter. En avgift basert på utslipp ved bilens produksjon eller vekt vil motivere produsentene til å redusere utslippene og gi mer bærekraftige kjøretøy.

Klimagassutslippene fra veitrafikken økte med 3,8 prosent i 2021. Dersom flere reiser sammen, vil den totale trafikkmengden og utslippene bli redusert. Det er god samfunnsøkonomi og klimapolitikk å satse på kollektivtrafikken fremfor å stimulere til økt biltrafikk. Statens vegvesens ferske forslag om å avskaffe elbil-rabatten i bomringene er en bra start.

Jofri Lunde, næringspolitisk sjef

Jon H. Stordrange, administrerende direktør

NHO Transport