

Debatt om Elbiler startet av Bjart Holtsmark, forsker CREE og SSB.

Innlegg av Bjart Holtsmark om «Elbiler er skattelette til de rike» i Nettavisen 26.01.2012 .

Delvis støtte fra Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV), Øyvind Solberg Thorsen
Nettavisen 29.01.2012

Motinnlegg fra Lederen i Norsk Elbilforening, Snorre Sletvold Nettavisen 05.02.2012

Innlegg av Bjart Holtsmark om «Elbiler er skattelette til de rike» i Nettavisen 26.01.2012.

NETTAVISEN

- Elbiler er skattelette til de rike

Nettavisen. Publisert på nett 26.01.2012 08:12. Profil: Forskning fra SSB. Annonseverdi: 48 535 nok. Lesere: 399 038.

Tips meg @mBlaker **SSB-forsker mener elbiler fører til et dårligere miljø. Nå vil han fjerne alle elbilfordeler. 2011 ble året som salget av elbiler virkelig tok av.**

Fasiten for 2011 viste at 1996 nye elbiler ble registrert - nesten tre ganger så mange som i 2010.

Denne eksplosive økningen er mye takket være introduksjonen av trekløverbilen Mitsubishi i-MiEV, Citroën C-Zero og Peugeot iOn, der spesielt førstnevnte har stukket seg fram ved å være den mest solgte småbilen i landet.

Ren subsidiering fra staten

Men dagens elbiler ville trolig vært langt på vei umulig å selge om det ikke hadde vært for at staten subsidierer både bruken og innkjøpet i betydelig grad. Ved introduksjonen av trekløverbilen hadde disse en startpris på rundt 240.000 kroner. Om bilene hadde hatt samme avgiftsregime som vanlige bensinbiler, ville den i tillegg bli utsatt for en merverdiavgift på rundt 60.000 kroner, samt en engangsavgift på relativt overkommelige 5200 kroner med bilavgiftene for 2012.

Mitsubishi i-MiEV var Norges mest solgte småbil i 2011 - mye på grunn av en avgiftsfordel på over 60.000 kroner.

Den lave engangsavgiften kommer av at mesteparten av avgiften settes på utslipp av CO2 og NOx, noe elbiler ikke har. Siden regjeringen forholder seg til en såkalt provenynøytral bilavgiftspolitik, der noen må betale mer om andre får betale mindre, betyr det at dette er en ren subsidiering fra statens side.

Siden introduksjonen av disse bilene, har de falt nærmere 50.000 kroner i pris, til i overkant av 190.000 kroner. Om de hadde hatt avgifter hadde de i dag hatt en utsalgspris en anelse høyere enn introduksjonsprisen.

The screenshot shows a news article on the Nettavisen website. The article title is '- Elbiler er skattelette til de rike'. The author is Mads Blaker. The article text discusses the environmental impact of electric vehicles and the subsidies provided by the state. An advertisement for DEFA WarmUp is visible at the top right of the page. Below the article, there is a sidebar with related news and a large orange advertisement for Fjordkraft, which offers a 598 kroner discount on car rental. At the bottom, there is a 'Biler til salg' section listing several cars for sale, including a 2001 Citroen C8, a 2010 BMW X2, and a 1992 BMW 5-serie. The page also features a '18 utgaver av Vi Mann og kvinner fra Koss for 379,-' advertisement.

Andre store fordeler

Men mangel på avgifter i innkjøpsleddet kan blekne i forhold til fordelene elbileiere har i den daglige bruk. Fordelene inkluderer blant annet følgende:

Gratis passering i bomringen

Mulighet til å kjøre forbi rushtidskøene i kollektivfeltet

Gratis drivstoff i parkeringshus

Gratis parkering på offentlige avgiftsbelagte parkeringsplasser

2480 kroner rabatt på årsavgiften

- Subsidierer en liten meget velstående gruppe [Forsker](#) ved [Statistisk sentralbyrå \(SSB\)](#), Bjart Holtsmark, mener at disse fordelene langt på vei er å anse som skjult skattelette til de rike som bor utenfor byene, mens tiltakene i liten grad er til hjelp for vanlige folk - spesielt i byene. Tiltakene er nemlig langt på vei skreddersydd for å tilpasse seg deres behov.

- Den sterke subsidieringen av kjøp og bruk av elbiler kommer en liten meget velstående gruppe til gode. Det er betegnende at Norges, og visstnok også verdens største parkeringsplass for elbiler, befinner seg på Aker Brygge. Dette illustrerer hvilke grupper som nyter godt av elbilpolitikken, sier Holtsmark til Nettavisen.

Registreringstatistikken fra Opplysningsrådet for Veitrafikken viser at nesten 1 av 3 nye elbiler registreres i Asker og Bærum.

Rike sparer 50.000 kroner i året på parkering

Og nettopp parkering er noe som virkelig kan utgjøre store summer.

Elbiler kan parkere gratis svært mange steder, og får gratis drivstoff i private parkeringshus.

- Gratis parkering i sentrum av Oslo kan gi besparelser årlig tilsvarende en god månedsinntekt for en vanlig lønnstaker, eller over dette, sier Holtsmark.

Ifølge EuroPark koster parkeringsplass i selskapets parkeringshus i på Aker Brygge mellom 3955 og 4430 kroner i måneden - altså rundt 50.000 kroner i året.

- Bidrar til et dårligere miljø [SSB-forskeren](#) mener at elbilers status som miljøvennlig også er til dels svært misforstått.

- Elbilpolitikken stimulerer til at flere husholdninger skaffer seg to biler, og den stimulerer til at disse husholdningene sykler og går mindre, og bruker mindre kollektivtransport, og i stedet kjører mer bil. En undersøkelse gjort av Asplan viser at denne effekten er veldig sterk. Dermed bidrar altså elbilpolitikken til at vi får et trafikkmønster som i større grad er basert på privatbil og mindre på kollektive løsninger samt sykling. Dermed er det fare for at elbilpolitikken, til tross for at elbilen isolert sett har visse miljøfordeler, totalt sett bidrar til et dårligere miljø, mener han.

Dette kommer på toppen av en mer overordnet problemstilling med elektriske biler.

- Det er klart at elbilen har visse miljøfordeler fremfor bensin/dieslbiler. Men disse miljøfordelene er mindre enn det som gjerne hevdes. Mange glemmer at den viktigste kilden for elektrisitet i verden i dag, også i Europa, er kull. Og en elbil som går på kullkraft gir minst like mye CO2-utslipp som en tilsvarende liten bensin/dieselbil. I dag, og i de nærmeste tiårene, er derfor ikke elbiler noen klimaløsning i et globalt perspektiv, mener [forskeren](#).

Bør fjerne tilgangen til kollektivfelt

Elbiler kan i dag fyke forbi køen i kollektivfeltet.

Holtsmark mener myndighetene må revurdere hele elbilpolitikken som føres. Ifølge ham er det ingen andre land som har så sterke virkemidler for elbiler som i Norge.

- I første omgang bør man se på elbilenes tilgang til kollektivfeltene. Det er allerede i dag mulig å observere at i visse flaskehalser inn mot Oslo forsinker elbilene kollektivtransporten. Venter man lenge med å oppheve elbilenes adgang til kollektivfeltene, vil det gi sterke sjokkeffekter i de øvrige feltene den dagen denne politikken legges om, da man etter hvert vil få mange elbiler som da plutselig skal ha plass i de øvrige feltene.

Samtidig mener han at subsidieringen av innkjøpet og bruk må opphøre.

- Et annet første skritt vil være å innføre merverdiavgift ved innkjøp. Det kan virke urimelig at en syklist betaler merverdiavgift mens en elbileier ikke gjør det, påpeker han.

- Dernest bør ladestasjonene bygges slik at det tilrettelegges for at elbileierne betaler for strømmen og for parkering på vanlig måte. Slik bør man i tur og orden vurdere hele pakken av virkemidler mot elbilene før man låser seg fast i et helt uholdbart system, avslutter han.

Bjart Holtmark mener at elbiler er en eneste stor subsidie av de rikeste i landet. Dette er f Foto: Bruker: Keanu4 (Creative Commons/[SSB](#)) Foto: Thomas N. Witsø-Bjølmer Foto: Thomas N. Witsø-Bjølmer Magnus Blaker

© Nettavisen

Se webartikkelen på <http://ret.nu/A2NJVKBG>

Støtte fra Opplysningsrådet for
Veitrafikken (OFV), Øyvind Solberg
Thorsen

Nettavisen 29.01.2012

NETTAVISEN

- Elbil er svært attraktiv som bil nummer tre

Nettavisen. Publisert på nett 29.01.2012 18:34. Profil: Forskning fra SSB. Annonseverdi: 48 535 nok. Lesere: 399 038.

Tips meg @mBlaker De store elbilfordelen kan før til at vi får mindre miljøgevinst fordi tiltakene kommer så få til gode, mener ekspert.

Torsdag skrev Nettavisen om **SSB-forsker Bjart Holtsmark** som er svært kritisk til den til dels svært store subsidieringen elbileiere får. På et år kan en elbileier spare rundt 110.000 kroner bare på parkering og innkjøpspris. Samtidig er elbilens funksjoner og fordeler av en slik art at den i stor grad treffer godt bemidlede personer, mens de i mindre grad fungerer for personer med mindre god råd.

Nå får Holtsmark langt på vei støtte fra direktøren i Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV), Øyvind Solberg Thorsen. OFV er en slags paraplyorganisasjon for NAF, KNA, bilimportører, bensinselskaper og andre veirelaterte bransjer.

- Fint som bil nummer 2 eller 3

- Jeg vil tro at det først og fremst er muligheten for å spare tid til og fra jobb som er viktigste årsak til at mange i Asker og Bærum og andre pendlerkommuner har valgt å kjøpe seg en elbil. Vi ser at det er en klar korrelasjon mellom antall minibusser i de samme kommunene i den perioden det var lov å bruke minibusser i kollektivfeltet, og andelen elbiler i dag. Det indikerer klart at tilgangen til kollektivfeltet er en svært viktig fordel som elbilen har og som pendlerne vet å utnytte, sier Solberg Thorsen til Nettavisen.

- I tillegg kommer alle de andre fordelene som elbilen har, og selvsagt de ulempene elbilen har for folk som ikke har tilgang til lademuligheter. Summert opp blir totalpakken elbil svært attraktiv for dem som har råd til å ha en elbil som bil nr. 2 eller nr. 3, og som drar nytte av den rent tids- og kanskje også kostnadmessig, påpeker han.

Han viser til at at i tillegg til gratis parkering og gratis drivstoff, betyr bare én passering i de to bomringene i Oslo og Bærum hver arbeidsdag, at

NETTAVISEN SISTE 30

- Elbil er svært attraktiv som bil nummer tre

LÅN TIL REFINANSIERING HOS BANK NORWEGIAN

Søk her

Biler til salg

	1987 Mercedes-Benz E-Class 250 EDITION	Pris: 47500,-
	1985 Ford Granada 2.0	Pris: 0,-
	1987 Volvo V40 1.8 bensin 110000	Pris: 11000,-

en sparer rundt 6900 kroner i året på å kjøre elbil.

- Og mange elbileiere har kanskje flere passeringer pr. dag, noe som gjør besparelsen større, påpeker han.

Elbiler ikke bare for de rike

OFV-sjefen er derimot mindre sikker på om elbiler er spesielt beregnet for rike, men at det handler mer om hvor folk bor.

- Vi har ikke belegg for å si at det er rikingene som utgjør den største gruppen av elbileiere, kanskje er det rett og slett en prioritering vanlige folk gjør for å få hverdagen til å gå opp med levering i barnehage på vei til og fra jobb og lignende, sier han.

Rundt 1 av 3 biler i den minste bilklassen er nå elbiler.

- Altså valgte 2 av 3 nybilkjøpere i dette segmentet en vanlig bensin- eller dieselbil på tross av elbilenes fordeler. Det tyder på at elbilenes fordeler tiltaler en viss gruppe nybilkjøpere, for eksempel pendlere, og ikke alle.

Det kan tenkes at avgiftssystemet medfører at vi ikke får til miljøgevinster så raskt som det kunne vært mulig.

- Ting tyder altså på at elbilkjøperne ikke utelukkende er opptatt av miljøet, men at andre forhold også er viktige betingelser for kjøp, eie og bruk, sier han.

Elbilvirkemidlene ikke de beste?

Han påpeker samtidig at det egentlig er påfallende få som valgte å kjøpe elbil i fjor.

- Slik systemet er utformet i dag, forfordes tradisjonell teknologi til fordel for en bestemt teknologi, nemlig elektrisk drevne og hydrogendrevne kjøretøy - såkalte nullutslippskjøretøy. Det kan tenkes at det medfører at vi ikke får til miljøgevinster så raskt som det kunne vært mulig, fordi de bilene med de største fordelene ikke er egnet for folk flest.

Og at insentivene for å velge de mest miljøskånsomme bilene som tilfredsstillt bilkjøpernes samlede behov ikke er like virkningsfulle.

Enig i at virkemidlene må endres

OFV-sjefen gir **SSB-forsker** Bjart Holtsmark helt rett i at dagens elbilfordeler må endres.

- Rent prinsipielt mener OFV at alle personbiler skal ha samme behandling ut fra en teknologinøytral ramme. Det er ingen teknologier som bør ha fortrinn fremfor andre, men det bør i stedet settes klare målsettinger og kriterier for hva som er ønskelig for samfunnet som helhet, sier Solberg Thorsen.

- Med det mener jeg at vi bør sette spesifikke krav til bilenes sikkerhetsnivå, miljøegenskaper og effektivitet/forbruk av vei, som skal gjelde alle personbiler. Et eventuelt avgifts- eller insentivsystem må defineres ut fra disse kravene. Og dersom disse kravene skal fravikes, bør det ikke være én bestemt teknologi som får fordeler eller ulemper, men at alle biler som tilfredsstillt et spesifikt krav, for eksempel et CO2-utslipp under et bestemt nivå, får et fradrag i kjøps- og eller bruksavgiftene, mener OFV-sjefen.

Utslipp, ikke teknologi

Det har i Norge vært til dels stort oppstyr rundt introduksjonen av Opel Ampera, som er en bil som på mange måter er en elbil, men som spesielt i starten ble solid straffet fordi den også ga langt større fleksibilitet.

- Om det er nødvendig å gi enkelte kjøretøy spesielle fordeler i introduksjonsfasen, bør det gjelde samtlige kjøretøy som tilfredsstillt bestemte målsettinger, og ikke utelukkende biler med én type drivlinje, påpeker han.

Elbilene kan spare eierne for mye tid, og OFV-direktør Øyvind Solberg Thorsen tror det er betydelig viktigere for folk enn å være miljøvennlige. - Vi ser at det er en klar korrelasjon mellom antall minibusser i de samme kommunene i den perioden det var lov å bruke minibusser i kollektivfeltet, og andelen elbiler i dag. (Nettavisen/OFV) **SSB-forsker** Bjart Holtsmark. Foto: Studio Vest (**SSB**) Magnus Blaker

© Nettavisen

Se webartikkelen på <http://ret.nu/P14iaAtD>

Motinnlegg fra Lederen i Norsk Elbilforening,
Snorre Sletvold Nettavisen 05.02.2012.

NETTAVISEN

- De som kjøper elbil er forsøkskaniner

Nettavisen. Publisert på nett 05.02.2012 19:01. Profil: SSB - nettaviser riks/region. Annonseverdi: 48 535 nok. Lesere: 399 038.

Tips meg @mBlaker Norsk Elbilforening mener elbilene fortjener alle sine fordeler.

I forrige skrev Nettavisen om både SSB-forsker Bjart Holtsmark og lederen for Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV), som var til dels negative til den kraftige subsidieringen som elbileiere i dag mottar - både når det gjelder kjøp og ikke minst bruk.

- Upassende

Lederen i Norsk Elbilforening, Snorre Sletvold, reagerer til dels kraftig på uttalelsene.

- Angrepene fra Holtsmark og OFV er upassende. Det er ingen som har sagt at elbilens insentiver skal vare evig, ei heller Norsk Elbilforening. De økonomiske insentivene er der for at elbilen skal bli konkurransedyktig i forhold til fossilbilen. Samtidig er målet med insentivene å tilrettelegge for ny teknologi og teknologiutvikling, sier Sletvold til Nettavisen.

- Avhengig av volum

Sletvold mener som de fleste andre at elbilens store akilleshæl er batteriteknologien, som det for tiden forskes massivt på, men som Holtsmark argumenterer at ikke er avhengig av stort salg før teknologien blir mer effektiv, men at andre bransjer uansett vil drive utviklingen frem. Det sistnevnte er derimot ikke med Norsk Elbilforening enig i.

- Problemet med batteri er at batteriutvikling krever stort salgsvolum. Det forventes en positiv utvikling de neste 10 årene med høyere energitetthet, som vil gi økt rekkevidde. Men alt henger på å få opp volumet og ned kostnadene. Ladeteknologien med raskere lading er noe det også jobbes mye med. Det forventes bygget 50 hurtigladdestasjoner i Norge i år, som vil bidra til at unntaksmobiliteten med elbil lar seg gjøre, sier Sletvold.

NETTAVISEN SISTE 30

- De som kjøper elbil er forsøkskaniner

MAGNUS BLAKER
Teknisk journalist

Norsk Elbilforening mener elbilene fortjener alle sine fordeler.

2 Svinge eleven Holtsmarks som både SSB-forsker Bjart Holtsmark og lederen for Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV), som var til dels negative til den kraftige subsidieringen som elbileiere i dag mottar - både når det gjelder kjøp og ikke minst bruk.

Upassende

Lederen i Norsk Elbilforening, Snorre Sletvold, reagerer til dels kraftig på uttalelsene.

Angrepene fra Holtsmark og OFV er upassende. Det er ingen som har sagt at elbilens insentiver skal vare evig, ei heller Norsk Elbilforening. De økonomiske insentivene er der for at elbilen skal bli konkurransedyktig i forhold til fossilbilen. Samtidig er målet med insentivene å tilrettelegge for ny teknologi og teknologiutvikling, sier Sletvold til Nettavisen.

Avhengig av volum

Sletvold mener som de fleste andre at elbilens store akilleshæl er batteriteknologien, som det for tiden forskes massivt på, men som Holtsmark argumenterer at ikke er avhengig av stort salg før teknologien blir mer effektiv, men at andre bransjer uansett vil drive utviklingen frem. Det sistnevnte er derimot ikke med Norsk Elbilforening enig i.

Problemet med batteri er at batteriutvikling krever stort salgsvolum. Det forventes en positiv utvikling de neste 10 årene med høyere energitetthet, som vil gi økt rekkevidde. Men alt henger på å få opp volumet og ned kostnadene. Ladeteknologien med raskere lading er noe det også jobbes mye med. Det forventes bygget 50 hurtigladdestasjoner i Norge i år, som vil bidra til at unntaksmobiliteten med elbil lar seg gjøre, sier Sletvold.

minPakke.no
Enkelt - Raskt - Rimelig

BESTILL HER
Alltid rimeligere enn i dagligvarebutikker

Dårlig til salgs

	1998 BMW 5-serie E28
	1998 Volvo 240
	1997 Ford Sierra XR3i

AutoDB.no

Se hysterisk morsomme kløvn

18 utgaver av Vi Menn og testviner fra Koss for 379,-

De som kjøper elbil i dag er på mange måter forsøkskaniner, eller pionerer. Den erfaring som man høster på batterisiden er verdifull for produsentene

- På mange måter forsøkskaniner

Det største usikkerhetsmomentet med elbiler i dag er trolig at en ikke vet hvor stor rekkevidde elbilen du i dag kjøper vil ha om noen år, fordi batteriene taper seg over tid. Sletvold mener at de som kjøper elbiler i dag må anse seg selv som pionerer som driver utviklingen fremover.

- De som kjøper elbil i dag er på mange måter forsøkskaniner, eller pionerer. Den erfaring som man høster på batterisiden er verdifull for produsentene, mener Holtsmark.

- Alle batterier svekkes over tid, dvs. evnen til å ta imot og lagre energi. Det forventes at en batteripakke skal vare bilens livstid og jeg vil da anta at en bil/batteripakke vil vare i 10 år. Leverandørene forventer en minstekapasitet på 70-80 prosent etter fem år. En batteripakke er dyr i dag, men forventes falle betydelig. Leverandørene sier også at det vel så gjerne er battericeller som vil bli byttet som hele pakker, da vil prisen være en helt annen enn et helt annen. Siste kan sammenlignes med å bytte topplokket el. på motoren og ikke hele motoren. Problemet forventes altså at dette er enkeltceller som kan ryke, påpeker han.

Fortsatt ikke konkurransedyktig

Trekløverbilen i-MiEV/iOn/C-Zero har de siste månedene falt betydelig i pris, omtrent like mye som bilene ville fått i prispåslag om en måtte betale merverdiavgift på kjøp. Det vil med andre ord si at de har blitt betydelig mer konkurransedyktige i pris enn de tidligere har vært. [SSB](#)-forsker Holtsmark mener det er merkelig at en må betale moms for en sykkel, men slipper å gjøre det for en bil. Sletvold avviser på sin side at det er på tide å se på om moms også kan være aktuelt på elbiler.

- Elbilmarkedet domineres i dag av to elbiltyper Mitsubishi i-MiEV og Nissan Leaf. Førstnevnte har

falt i pris, men prisdifferansen mellom i-MiEV og Leaf på 60.000 er differansen på at Leaf er mer bil med alle finessene sine. En i-MiEV som får moms på toppen av 193.500 kroner vil koste uforholdsmessig mye mer enn tilsvarende fosilbil. Nissan Leaf har ikke falt i pris siden den ble lansert, påpeker han.

- Jeg mener det er for tidlig å innføre merverdiavgift nå, til det må bilene falle ytterligere i pris. Det faktum at det ikke er flere elektriske modeller taler også for år med momsfritak, sier Sletvold.

Kjøper ikke rikmannsargumentet

Det er en myte at elbil ikke passer for folk flest.

Sjefen for Norsk Elbilforening kjøper ikke argumentasjonen om at elbiler fremstår som skattelette for de rike.

- Det er ikke å fornekte at mange i Asker og Bærum har kjøpt elbil på grunn av kollektivfeltet, men det selges betydelig antall elbiler ellers rundt om i landet. Det er en myte at elbil ikke passer for folk flest. Det finnes om jeg ikke husker feil 400.000 husstander i Norge med to eller flere biler. Jeg vil påstå at flesteparten av disse men litt velvilje ville kunne bruke elbil som såkalt bil 2. Undersøkelser viser at de som har elbil bruker elbilen som bil nummer én. Det å kalle elbilen bil to blir galt, elbilen er en av to biler, eller bil én, mener han.

Og at det eventuelt er de rike som tar seg råd til en elbil, ser han liten relevans av.

- Legger man til grunn slik disse hevder at elbilen er et rikmannsfenomen, ja hva så? Da er disse såkalte rike med på å presse prisen for de mindre rike slik at disse også kan skaffe seg elbil, sier han.

Sletvold mener at elbiler helt sikkert må begynne å betale sine avgifter, men at det må ligge litt fram i tid.

- Det beste vi har

OFV har stilt spørsmål ved om elbilpolitikken som i dag føres er med på å totalt sett gi færre miljømessige fordeler enn andre løsninger som vil kunnet treffe flere personer. Sletvold mener derimot insentivene er korrekte.

- Grunnet lav produksjon er snittprisen på elbiler mye høyere en tilsvarende modeller. For å motivere til en

utvikling og en storskala testing har man de insentivene man har i Norge per i dag. Elbil er per i dag det beste teknologien vi har. Vi er for ladbare hybrider, og disse skal selvfølgelig premieres avgiftsmessig, og en tilpasning til disse er allerede gjort, men mer kan sikkert gjøres. Avgiftssystemet er i dag i stor grad bygd opp etter ulike utslipsparametre, og gjennom det indirekte også energieffektivitet. Det er viktig å ikke bare se på co2 utslipp med også på luftforurensning gjennom partikkelutslipp som er spesielt et problem fra dieserbiler. Støy er andre parametere men også kan måle på, mener han.

Vi må altså ta inn over oss at fossilalderen er i ferd med å gå over og at vi må over på fornybaralderen. Her er det rom for dreining i energibruken på flere området som vil gi mulighet for å bygge ut fornybar energi

Sletvold mener også at elbiler er betydelig mer energieffektive enn bensinbiler. En elbil bruker 0,15-0,2 kW/h per kjørte kilometer, mens en bensinbil bruker rundt 0,45 kW/h. Hovedårsaken til den store forskjellen er primært at

mesteparten av energien i en bensinmotor går bort i varme.

- Klima, støy og luftforurensning taler alle for at vi må bort fra fossilalderen. Olje er en begrenset ressurs og prisen forventes stige kraftig i årene som kommer. Vi må altså ta inn over oss at fossilalderen er i ferd med å gå over og at vi må over på fornybaralderen. Her er det rom for dreining i energibruken på flere området som vil gi mulighet for å bygge ut fornybar energi, konkluderer han.

Leder i Norges Elbilforening, Snorre Sletvold, mener kritikerne tar feil når de angriper insentivene for elbiler. (Citroen/Elbil.no)

Magnus Blaker

© Nettavisen

Se webartikkelen på <http://ret.nu/SvvX41nB>