

elbil.no



elbi



Politisk program for Norsk elbilforening 2025-2027

Vedtatt på Elbilforeningens landsmøte 10. mai 2025

Innledning

Elbilforeningen er både en forbrukerorganisasjon og en miljøorganisasjon.

Verden står overfor en enorm miljøkrise. Forbruket av olje, kull og gass skaper farlige klimaendringer som truer naturmangfoldet og livsgrunnlaget til mennesker over hele verden. Derfor fremmer Norsk elbilforening elektrisk mobilitet til det beste for klima og miljø. Vi skal gjøre alt vi kan for at elbil skal bli det naturlige valget for alle som trenger bil. Det vil bidra til å løse klimakrisen.

Elbilforeningens visjon har blitt norsk politikk. Stortinget støttet enstemmig målet om at alle nye personbiler og lette varebiler i 2025 skulle være nullutslippsbiler. Vi er straks i mål for personbilene, men har et godt stykke igjen for varebiler og lastebiler. Det kreves fremdeles stor innsats før hele bilparken er elektrisk, men i fremtiden bør fossilt drivstoff være noe bare veteranbiler bruker.

Norges elbilsatsing viser vei for resten av verden, og i stadig flere land øker andelen elektriske kjøretøy. Overgangen til elektriske

biler, varebiler, busser og lastebiler fjerner alle de direkte utslippene fra kjøretøyene, og vil gjøre veitransporten utslippsfri. Tilsvarende må elektrifiseringen også skje i alle andre sektorer.

En elbil som erstatter en dieselbil, vil kutte direkte årlige utslipp av CO₂ med rundt to tonn og vil også redusere utslippene av svevestøv og NO_x. Når også nyttekjøretøyene tar i bruk nullutslippsløsninger, blir utslippskuttene enda større.

Elektrifisering av transportsektoren er dessuten et betydelig energieffektiviseringstiltak fordi elmotoren er mye mer effektiv enn forbrenningsmotoren.

Elektrifisering gjør overgangen til fornybar energi i transportsektoren mulig fordi man samtidig faser ut fossil energi i kraftsystemet. Både verden og Norge trenger betydelig utbygging av fornybar kraft for å kunne erstatte dagens fossile energibruk og samtidig ta vare på verdifull natur.

Norsk elbilforening mener at:

- Alle nye biler skal være elektriske.
- Lading skal være enkelt både hjemme og underveis langs veien, slik at alle som har behov for bil skal kunne velge elbil.
- Elektrifisering av transportsektoren må skje så raskt som mulig over hele landet og i hele verden.
- Det skal alltid være gunstigere å kjøpe og bruke elektriske kjøretøy framfor kjøretøy med forbrenningsmotor.
- Senest innen 2040 skal alle kjøretøy på norske veier være nullutslipp.





Nasjonal virkemiddelbruk for elbil

Innretningen av kjøpsavgiftene på nye biler har vært avgjørende for den norske elbilsuksessen, og den aller viktigste grunnen til at Norge er det første landet i verden som har klart å elektrifisere nybilsalget for personbiler.

Til nå har elbiler vært dyrere å produsere enn sammenlignbare bilmodeller med forbrenningsmotor. Denne barrieren mot å velge miljøvennlige biler ble fjernet gjennom mangeårig fritak fra moms og engangsavgift for elbiler.

Også fremover er det viktig at kjøpsavgiftene innrettes på en slik måte at alle nye biler og varebiler er nullutslippsbiler. Når hele nybilsalget er elektrifisert vil det likevel være naturlig å fase inn moms på nye elbiler. Men endringer må utredes, varsles i god tid, gjøres stegvis og styres med mål om at nullutslippsteknologien alltid skal vinne.

Prinsippet om at forurensere betaler er et godt og etablert prinsipp i norsk avgiftspolitik. Ved å legge miljøavgiften på kjøpet av nye biler, påvirker man forbrukerens teknologivalg direkte. Velger forbrukeren en ny elbil heller enn en fossilbil, hindrer man utslipp i opptil tiår framover.

Andre virkemidler enn kjøpsavgifter har også bidratt, og vært viktige for den norske elbilsuksessen. Regelverk for laderett i borettslag og sameier, krav til nullutslipp i offentlige anskaffelser, elbilers tilgang til kollektivfelt og nasjonale regler for miljørabatt ved bompasseringer er eksempler på det.

Norsk elbilforening mener at:

- Innfasing av merverdiavgift for elbiler bør gjøres gradvis gjennom å senke innslagspunktet for toppmomsen med maksimalt 100.000 kroner om gangen. For å sikre fortsatt nullutslipp i nybilsalget, må samtidig engangsavgiften for nye, forurensende biler økes. De kommende årene bør man konsentrere seg om gradvis innfasing av moms på elbiler, og ikke pålegge elbiler andre kjøpsavgifter som for eksempel vektavgift.
- Skatte- og avgiftssystemet og annet regelverk må innrettes slik at leasing-, nærings- og leiebilmarkedet består av nullutslippsbiler. Kortidsutleie av elbil bør ha samme momsrabatt som ved leasing og kjøp av elbil.
- Dersom det innføres veiprising per kilometer for elbil, må dette også innføres for biler med utslipp. Prinsippet om at forurensere betaler må være en forutsetning, slik at det alltid lønner seg å velge nullutslippskjøretøy.
- Trafikkforsikringsavgiften skal ikke favorisere biler med utslipp.
- Den offentlige virkemiddelbruken må sikre at nyere bruktbiler som importeres også er nullutslippsbiler.
- Offentlig sektor sine nullutslippskrav i offentlige innkjøp må bevares og utvides. Det er viktig at også NAV inkluderer elbiler i sine innkjøpsordninger av biler til personer med funksjonsnedsettelse slik at alle kan få ta del i det grønne skiftet.
- Beskatningen av firmabiler må innrettes slik at nullutslipp også blir valgt for denne gruppen. Prinsippet om at man bare skattes for den fordelen man faktisk får, skal ivaretas.

Forbrukerrettigheter

Elbiler gir muligheter for forbrukerne, men representerer også noe nytt, og er for mange ukjent teknologi. Elbiler er digitale, hvor apper og mobilbasert styring av lading er sentrale elementer. Forbrukerne fortjener god informasjon om elbilen og tjenestene de kjøper, og hvordan de virker i praksis.

Forbrukere må ha reell rett til informasjon om helsetilstanden til batteriet. Informasjon om batterihelse vil bli bedre for nye biler gjennom den nye Euro 7-reguleringen, men må videreutvikles. I dag er situasjonen uoversiktlig, ved at enkelte bilprodusenter og bilimportører avviser å forholde seg til andre batterihelsetester enn sine egne. Det bør utformes en felles internasjonal standard for hvordan man skal teste og sammenligne batterihelsen til elbiler.

Forbrukernes lovfestede eierskap og tilgang til data som skapes av egen bil, er nedfelt i personopplysningsregelverket, men må følges opp i praksis. Det er viktig at personvernet til forbrukerne ivaretas, og man bør kunne reservere seg mot å dele data. Data fra bilen kan bidra til verdifull verdiskaping, både samfunnsmessig og kommersielt, og eieren av bilen skal selv kunne

bestemme om og hvordan disse dataene deles. Slik er det i praksis ikke i dag.

Om elbiler skal få lange livsløp, og dermed bli mest mulig bærekraftige, må de kunne repareres på en fornuftig måte. Da er det viktig å holde prisene på reservedeler nede, og kunnskapen og kompetansen om vedlikehold og reparasjon av elbiler må økes.

I et massemarked må man forvente at stordriftsfordeler vil få ned prisene på nye deler til elbiler. Samtidig bør det legges til rette for gjenbruk av deler, uten at dette påvirker funksjonaliteten eller garantien på bilen. Når det kommer fram eksempler på at dele- og reparasjonskostnader for relativt nye elbiler overstiger bilenes markedsverdi, svekker det omdømmet til teknologien. Markedet må utvikles slik at kjøp og eierskap av en elbil utenfor garanti ikke medfører overhengende fare for store, økonomiske tap.

I mange tilfeller er det feil i enkeltceller i batteriet som utløser bytte av hele batteripakker. Ved hjelp av en grundig batterihelsetest kan man fastslå hvilke celler som feiler. Dermed kan enkeltdeler av batteriet byttes i stedet for at hele batteripakken må fjernes og erstattes.

Norsk elbilforening mener at:

- Elbilistene må få tydelig og lett forståelig informasjon om bilens egenskaper, inkludert enhetlig informasjon om batteriet, rekkevidde og ladehastighet.
- Det er viktig at forbrukernes rett til tilgang til data skapt av egen bil, og retten til selv å bestemme hvem man deler disse dataene med, følges opp i praksis.
- For å forbedre forbrukerrettighetene bør det utformes en standard for batterihelsetest for hele bilindustrien.
- Det må bli lettere og billigere å reparere og bytte deler på elbiler, inkludert å bruke brukte deler uten at dette påvirker garantien.
- Det må bli enklere å få elbilen godkjent av vegmyndighetene ved batteribytter.
- Det bør bli bransjestandard at alle bruktbilforhandlere dokumenterer batterihelsen på bilene de omsetter.



Alle trenger lading

Når stadig flere velger elbil, kreves det både god mulighet for lading der man bor og parkerer, og dessuten et godt utbygd hurtigladenettverk. Lading skal være enklere enn å fylle bensin og diesel.

Hurtigladeutbyggingen skjer i hovedsak på kommersiell basis. Det har blitt bygd mange hurtigladere de siste årene, og Norge har nå et ladenettverk i hele landet med god kapasitet totalt. Det skal imidlertid selges veldig mange flere elektriske kjøretøy framover, så nettverket vil stadig måtte utvides med bedre kapasitet, og det fins fortsatt enkeltområder hvor dekningen er dårlig. Det er også utfordringer rundt enkel betaling, god prisinformasjon og tilgjengelighet for alle.

Det er viktig at ladeinfrastrukturen har nok kapasitet til at både forbrukere og næringstransport elektrifiseres. Det sikres i hovedsak best gjennom åpne, kommersielt drevne hurtigladenettverk, men kan noen ganger suppleres med offentlig initiert utbygging, for eksempel ved sykehus. Tungtransporten må dessuten få sin egen ladeinfrastruktur.

For å sikre enkel og tilgjengelig hurtiglading, bør ladeselskaper åpne sine nettverk for betalingsløsninger som fungerer på tvers: Typisk ladebrikker eller ladeapper (roamingløsninger). Ladeselskaper som åpner sitt nettverk, må åpne for alle eksterne aktører på ellers like vilkår, for å sikre rettferdig konkurranse i markedet. Åpne nettverk er også en forutsetning for å kunne legge til rette for enkel og sikker lading gjennom «plugg og lad» («Plug&Charge»).

For å sikre framdrift i utbyggingen og for å unngå nedbygging av naturområder og matjord, må det planlegges godt før det bygges hurtigladere.

Strømprisen varierer nå mer enn før, blant annet som følge av økt ikke-regulerbar kraftproduksjon. Ved hjemmelading er det mulig å planlegge tidspunkt for ladingen, og mange elbilister gjør dette allerede. Elbiler kan understøtte strømmettet gjennom å styre tidspunkt for lading, bidra til frekvensregulering, og også levere strøm tilbake til nettet.

Norsk elbilforening mener at:

- Regelverk om synlig prisinformasjon må på plass. I henhold til EUs forordning om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff (AFIR), må ladere over 50 kW ha fysisk synlig pris per kWh på skjerm, eller klistremerke. På ladere under 50 kW godtas en QR-kode som viser til nettside eller lignende.
- Det varslede kravet om kortbetaling på eksisterende hurtigladere må på plass snarest, men det kan vurderes unntak for eksempel for gamle 50 kW-ladere med kort gjenstående levetid.
- Utbyggingstakten for hurtigladere må følge elbilveksten i hele landet, og det er et politisk ansvar å sikre at det også bygges i områder hvor det er for dårlig dekning. Dette er særlig aktuelt i Nord-Norge, der myndighetene må supplere med støtteordninger om det ikke bygges ut tilstrekkelig av denne kritiske infrastrukturen.
- Ladestasjonene skal være universelt utformet slik at de kan benyttes av alle.
- Den nasjonale ladestasjonsdatabasen NOBIL må prioriteres av myndighetene. Både for å møte kravene om deling av data om ladestasjoner i EUs forordning om infrastruktur for alternative drivstoff (AFIR) og for å følge opp den nasjonale ladestrategien med løfter om sanntid og deling av prisinformasjon.
- Strømnettet må forsterkes og flaskehalsen i nettet må fjernes for å fremme elektrifisering og for å sikre videre utbygging av ladestasjoner. Flere steder er det allerede sprengt kapasitet.
- Lokale myndigheter må sørge for effektiv saksbehandling og tilstrekkelig arealtilgang for ladeselskapene. For å unngå tap av natur og matjord, bør man så langt det er mulig bygge ladestasjoner på allerede utbygde arealer.
- I byområder må kommunen sørge for at beboere uten egen parkering har et godt og rimelig ladetilbud i nærheten av der de bor.
- Nettleie og anleggsbidrag må ikke stå i veien for utbygging av nødvendig ladeinfrastruktur.
- Nettleien må fremme god utnyttelse av nettet, og bidra til rasjonell lading av elbilen. Prising av effektbruk bør i større grad legge til rette for å lade når det er ledig effekt i nettet, for eksempel gjennom belønningsordninger for forbrukerfleksibilitet.
- Det må legges til rette for at elbiler i større grad støtter oppunder strømnettet. Dette kan blant annet gjøres gjennom å lade når det er ledig kapasitet, gjennom å bruke ladingen til balansering av strømnettet og også gi strøm tilbake til nettet.
- Lovverket om laderett i borettslag og sameier er viktig for å sikre kjøreregler for utbygging og kostnadsdeling, og må bevares.

En virkningsfull lokalpolitikk

For at Norge skal klare å kutte tilstrekkelig med utslipp i transportsektoren, er det avgjørende at også varebiler og tunge kjøretøy elektrifiseres.

Ifølge målene fra Nasjonal transportplan skal alle nye lette varebiler være nullutslippsbiler i 2025, mens alle nye tunge varebiler skal være nullutslippsbiler i 2030. Elektrifiseringen av varebilene har gått tregt, til tross for at det nå finnes gode elektriske varebiler i alle segmenter. Det er realistisk at alle nye varebiler er utslippsfrie i 2027, men det trengs bedre virkemidler om målet skal nås.

I 2030 skal alle nye lastebiler være nullutslippsbiler eller gå på biogass. Det finnes nå en rekke elektriske lastebiler på markedet og teknologiutviklingen går raskt. Rekkevidde og ladehastighet forbedres kontinuerlig, og det samme gjør det offentlige ladetilbudet for tunge kjøretøy.

For tunge kjøretøy kan hydrogen og biogass også være nødvendig i en overgangsfase, men det langsiktige målet bør være elektrifisering, fordi det er utslippsfritt og den mest energieffektive løsningen.

De elektriske lastebilene er foreløpig dyrere enn lastebiler med utslipp, men det ventes at prisene skal ned. Frem til det skjer, må virkemidler innrettes slik at elektriske lastebiler blir konkurransedyktige uten at konkurransekraften til norske transportselskaper svekkes uforholdsmessig.

De nasjonale målene er at alle nye bybusser skal være nullutslippsbusser eller bruke biogass i 2025 og at 75 prosent av nye langdistansebusser skal være nullutslippsbusser i 2030. Målet for langdistansebussene bør oppjusteres til 100 prosent i 2030.

Nasjonal transportplan slår også fast at varedistribusjonen i de største bysentrene skal være tilnærmet nullutslipp innen 2030. Det støtter Elbilforeningen, men da må det følges opp med virkemidler.

Norsk elbilforening mener at:

- Bomsatser og fergesatser må ha en betydelig miljørabatt for å sikre at elbilmålene nås lokalt.
- Den nasjonale regelen om at elbiler maksimalt skal betale 70 prosent i bom og på ferger sammenliknet med forurensende biler, skal være varig.
- For biler med utslipp bør man vurdere å oppheve ordninger der man har maksbetaling for bompengebetingen per måned, fordi dette gjør miljørabatt mindre effektivt
- Bildelingstjenester må være helelektriske og ha tilstrekkelig tilgang til ladeinfrastruktur.
- Elbilister må kunne lade der de bor. For elbilister uten tilgang til egen parkeringsplass, må kommunene tilrettelegge for et tilfredsstillende alternativ.
- Offentlig tilgjengelig ladeparkering bør prises per kWh ladet. I områder der elbilene allerede betaler for beboerparkering, skal prisen for lokale beboere kun reflektere ladekostnaden.
- Elbiler bør ha tilgang til kollektivfeltet så lenge det er plass. Når de blir for mange, bør det innføres krav til samkjøring for at elektriske personbiler skal ha tilgang. Elektriske vare- og lastebiler bør uansatt ha tilgang, også uten samkjøringskrav.
- Kommunene bør lokalt vurdere miljørabatt i parkeringstakstene for å fremme overgang til elektrifisering.
- Staten må gi kommunene lov til å benytte seg av nullutslippssoner dersom de ønsker å innføre slike tiltak for å redusere luftforurensning fra næringstransport.
- Kommunene bør ha anledning til å innføre dobbel takst for nye fossilbiler i bomprosjekter og på ferge dersom de er kjøpt etter utgangen av 2025.
- De mest attraktive laste- og losseplassene i byområder bør prioriteres til nullutslippskjøretøy.
- De fylkeskommunene som ikke har stilt krav om nullutslipp i drosjeløyver, bør fase inn dette.



Varebiler og tunge kjøretøy

Elbiler gir mindre luftforurensning og støy enn fossilbiler og har ingen klimagassutslipp ved bruk. Elbilforeningen mener derfor det er et godt prinsipp at nullutslippskjøretøy skal premieres med lavere bruksavgifter enn biler med utslipp.

Eksempler på dette er miljørabatt i bomstasjoner, på ferger og ved parkering. Lokale myndigheter bør også tilrettelegge for ladeparkering. Dette er viktige virkemidler som i stor grad bestemmes i landets kommunestyre og fylkesting, og god politikk vil fremme bruk av elbiler fremfor fossilbiler.

Og selv om nye biler nå er elbiler, er det viktig å huske at flertallet av bilene på veiene fremdeles er bensin- og dieslbiler, inkludert ladbare hybrider. Svært mange nye forbrukere skal skifte til elbil i årene som kommer, når hele bilparken skal bli elektrisk.

For å sikre positiv oppslutning om den videre overgangen, er det viktig å holde fast på bruksfordeler. I tillegg er det en barriere å bytte til elbil dersom man ikke disponerer egen parkeringsplass hjemme fordi det da blir vanskeligere å lade. Da har myndighetene et særskilt ansvar for å tilrettelegge for dette.

I byområder med trafikalt press bør andre klimavennlige reisemåter som kollektivtransport, sykling og gange fremmes. Virkemiddelbruken må bidra til at etablerte målsetninger om både nullutslipp og nullvekst i personbiltrafikken i byområder nås. Det gjør byene til et bedre sted å både bo og ferdes i.

Norsk elbilforening mener at:

- Det må etableres et nytt salgsmål for elektriske varebiler: Alle nye varebiler skal være elektriske i 2027.
- Nye fossile varebiler må få økt engangsavgift, slik at elektriske varebiler vinner konkurransen i nybilsalget. I dag har fossile varebiler sterkt redusert engangsavgift sammenlignet med personbiler.
- Elektriske varebiler må få nasjonalt bompengefritak fram til minst 2030, slik elektriske lastebiler har.
- Det er behov for et landsdekkende offentlig tilgjengelig ladenettverk for tunge kjøretøy. Inntil disse ladestasjonene er kommersielt lønnsomme, bør det gis offentlig støtte til utbygging, også utover riksveinettet.
- Enovas støtteordninger for elektrifisering av lastebiler bør fortsette fram til gode, alternative virkemidler er på plass.
- Miljødifferensiert kilometerbasert veiprising for tungtransport er særlig egnet for å sikre elektrifisering av tunge kjøretøy, fordi reglene også omfatter utenlandske kjøretøy.
- Engangsavgift for fossile lastebiler kan på sikt fremme elektrifisering. En innfasing må ta hensyn til at avgiften kun gjelder for norskregistrerte kjøretøy og dermed kan svekke norske selskapers konkurransekraft.
- Elektriske varebiler og lastebiler må få tilgang til kollektivfeltet uten krav til samkjøring.
- Det bør stilles krav til at varer og tjenester som kjøpes inn av det offentlige skal leveres med nullutslippskjøretøy.
- Kjøretøy som anskaffes av det offentlige bør være nullutslippskjøretøy. Dette gjelder allerede for personbiler, varebiler og enkelte busstyper. Kravet bør utvides til å gjelde lastebiler og alle busstyper. Skjerpede krav bør varsles i god tid før de trer i kraft, og senest tre i kraft i 2030.
- Nasjonale myndigheter må raskt legge til rette for at byer kan innføre nullutslippssoner for varebiler og lastebiler.
- Regelverket rundt vektgrenser for nyttekjøretøy bør bidra til å fremme elektrifisering.

Elbilsatsing internasjonalt

Elektrifisering av transportsektoren internasjonalt og utbygging av ladenettverk også i andre land er positivt for Norge og for norske forbrukere. Den internasjonale satsingen er viktig fordi utslippene går ned til beste for alle, men også fordi det gir tilgang til flere elbilmodeller og at ladeinfrastrukturen for norske elbilister på utenlandstur, blir bedre.

En del internasjonal regulering, særlig i EU, setter rammer også for den norske satsingen. Dette gjelder for eksempel EUs utslippskrav til bilprodusenter og EUs forordning om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff (AFIR).

Viktig er også EUs system for typegodkjenning av kjøretøys motorer og systemer, der den nyeste Euro 7-reguleringen implementeres gradvis fra 2025. Her innføres det krav til batterihelse etter gitte internasjonale standarder. Euro 7 stiller også krav til bremsesystemer og dekk. Den vektlegger at elbiler gir mindre utslipp av bremsestøv og innfører nye utslippskrav for dekk fra 2028.

Den norske elbilsatsingen kan på sin side bidra til å inspirere til utslippsreduksjoner og elektrifisering i andre land. Myndigheter, næringsliv og påvirkningsaktører rundt om i verden ser til Norge for å lære. Det gir oss et stort internasjonalt ansvar for å videreføre elbilsatsingen og vise at varig overgang til nullutslipp er mulig, samt dele våre erfaringer.

Derfor jobber Elbilforeningen for å ha tett dialog mellom bilbransje, organisasjoner, myndigheter og forbrukere også utenfor Norge.

Elbilforeningen deler norske erfaringer og kunnskap om elektrisk mobilitet for eksempel gjennom å arrangere Nordic EV Summit, og gjennom aktiv deltakelse og samarbeid i internasjonale nettverk.

Det er viktig at forbrukere internasjonalt blir pådrivere for elektrifisering av transporten. Vår innsats som medlem i den globale elbilistorganisasjonen GEVA (Global EV Alliance) skal bidra til kapasitetsoppbygging av elbileierorganisasjoner i andre land. Ved å delta i internasjonale samarbeidsprosjekter og i relevante forsknings- og utviklingsprosjekter innen elektrisk mobilitet, bidrar Elbilforeningen med kompetanse som fremskynder det grønne skiftet.

Elbilforeningen deltar også i den globale kampanjen Drive Electric Campaign. De arbeider for at det innen utgangen av 2030 skal være 100 prosent nullutslipp i nybilsalget globalt for busser, samt to- og trehjulinger. Det samme målet skal gjelde fra utgangen av 2035 for person- og lette varebiler, samt lette lastebiler. De arbeider også for at alle nye, tyngre lastebiler skal være nullutslippskjøretøy globalt innen utgangen av 2040.

Norsk elbilforening mener at:

- EUs utslippskrav til bilprodusentene er viktig klimapolitikk som må videreføres og styrkes.
- EUs utslippskrav må suppleres med nasjonal politikk som øker etterspørselen og gjør det enklere å velge elbil.
- Kravene satt i EUs forordning om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff (AFIR) må følges opp, slik at vi får forbrukervennlig og harmonisert lading i hele Europa.
- Det er viktig med europeiske verdikjeder for batterier og biler, men straffetoll på biler på grunn av subsidier i produksjonsland er i utgangspunktet ikke naturlig for Norge.
- Euro 7-reguleringen bør gjøre det enklere for forbrukeren å følge løpende med på batterihelsen i sin elbil, enten på skjerm eller via app.
- De nye utslippskravene for dekk i Euro 7 er viktige. De bør sikre utvikling av dekktyper med lavere utslipp, og kravene bør gradvis skjerpes.





Næringspolitikk som elektrifiserer og reduserer utslipp

Etter hvert som forbrukerne i Norge har omfavnet elbilene, har det også vokst fram tilhørende næringer, og særlig gjelder dette innen lading. Aktørene har sett næringsmuligheter her i landet, men også startet ekspansjonen internasjonalt. I årene som kommer er det viktig å legge til rette for næringsutvikling rundt innovative løsninger for elbiler og lading.

Elbiler har en sentral plass i en sirkulær økonomi både fordi de kan benytte seg av fornybar energi, men også fordi batterier og materialer i biler og batterier kan gjenbrukes og gjenvinnes flere ganger. Norge er også i gang med å få viktige erfaringer i arbeidet med resirkulering. På sikt vil dette redusere avhengigheten av begrensede ressurser.

Elbilbatterier vil fortsatt ha bruksverdi når de ikke lenger brukes i bilen, og er en ressurs som må utnyttes. De kan brukes til batteribank tilknyttet for eksempel solceller. De kan lades når strømprisen er lav og forsyne bygg og næringsaktivitet når prisen er høy. På denne måten kan batteriene bidra til å balansere strømnettet.

Som et land med store fornybare kraftressurser vil etablering av batteriproduksjon i Norge bidra til mindre klimagassutslipp fra elbilsatsingen, samtidig som industrien får nye muligheter for å skape fremtidsrettede arbeidsplasser etter oljealderen.

Norsk elbilforening mener at:

- Norge skal være et foregangsland for trygg innsamling, gjenbruk og gjenvinning av batterier.
- Det må tilrettelegges for batteriindustri i Norge.
- Det må legges til rette for at man trygt og økonomisk kan bruke brukte elbilbatterier som batteribank, slik at man kan avlaste strømmettet som har stadig mer uregulerbar kraftproduksjon fra for eksempel sol og vind.
- Norge trenger både betydelig mer fornybar kraftproduksjon, forsterket kraftnett og større satsing på energieffektivisering. Det må til for å fortsette å kutte klimagassutslipp gjennom elektrifiseringen av samfunnet.
- Det norske virkemiddelapparatet innen eksport og investeringer i utlandet må satse på teknologi knyttet til elektrisk mobilitet og lading.



Bærekraftig og ansvarlig produksjon av elbiler og batterier

Elbilforeningen skal jobbe for økt bærekraft i elektriske kjøretøy fra vugge til grav.

Livsløpsanalyser kartlegger og vurderer utslippene fra hele livsløpet til et produkt. Gode, faglige livsløpsanalyser viser at elbilen har langt lavere utslipp i løpet av sin levetid enn biler med forbrenningsmotor. Likevel ser vi fremdeles et stort spenn i resultatene fra disse analysene.

Metodikken og premissene satt i livsløpsanalyser varierer, og det har derfor vært vanskelig å sammenligne bilprodusentene. Derfor har FN nedsatt en arbeidsgruppe som arbeider med en standardisering av livsløpsanalyser for kjøretøy. En slik standard vil i neste omgang kunne brukes til å stille krav om utslippsreduksjoner til bilprodusenter og dessuten gi viktig informasjon til forbrukere.

For å elektrifisere transportsektoren trengs det kraftproduksjon til batterifabrikk, og det trengs gruvedrift for å forsyne batteriproduksjonen med råstoff. Det er viktig å sørge for at utvinning, foredling og produksjon av materialer skjer på en etisk og miljømessig forsvarlig måte.

I produksjonskjeden til batteriene er det utfordringer knyttet til både miljøvern og grunnleggende menneskerettigheter. Ikke minst gjelder dette i fattige land med store naturressurser. Disse problemene må løses. Elbilforeningen ønsker strengere miljøkrav til produksjonen og til ivaretagelse av grunnleggende arbeiderrettigheter slik de er nedfelt i ILO (International Labour Organization) sine kjernekonvensjoner.

Utvikling av regulering som vil bidra til innsyn for forbrukere og offentlighet bakover i produksjonskjeden er viktig. Den norske åpenhetsloven for næringslivet og EUs batteriforordning er skritt i riktig retning. Batteriforordningen pålegger blant annet europeiske batteriprodusenter å gjøre aktsomhetsvurderinger i leverandørkjedene for å ta hånd om miljømessige og sosiale risikoer. Dette inkluderer både direkte og indirekte leverandører. Internasjonal regulering på dette området bør dra i samme retning som den europeiske.

Norsk elbilforening mener at:

- Norge må jobbe for skjerpede miljøkrav og anstendige arbeidsforhold i produksjonen av kjøretøy og batterier, og kreve åpenhet bakover i produksjonskjedene hos produsentene.
- Forbrukere og offentlighet skal ha rett på god informasjon knyttet til hvordan biler er produsert. Dette gjelder blant annet forbruk av råvarer og at produksjonen skjer på en etisk forsvarlig måte.
- Norge og Europa må bidra til bærekraftig utvinning av mineraler til bruk i batteriproduksjon. Gruvedrift med gode miljøkrav på land bør inntil videre prioriteres, fordi kunnskapen om denne typen gruvedrift er større.
- Det bør per nå ikke tillates mineralutvinning i dyphavet – hverken i Norge eller internasjonalt, fordi kunnskapen om miljøeffekten av slike inngrep er mangelfull.
- Norske myndigheter må aktivt støtte opp om internasjonale initiativer som regulerer bærekraftig batteriproduksjon til beste for miljø og menneskerettigheter.
- Norge må implementere alle deler av EUs nye batteriforordning så raskt som mulig, og på en måte som både gir god informasjon til forbruker og bidrar til større bærekraft for batteriene.
- FNs standard for livsløpsanalyser av kjøretøy er planlagt ferdig i 2025. Denne må brukes aktivt av bilindustrien.

Politisk program for Norsk elbilforening 2025-2027

Norsk elbilforening

Adresse: Møllergata 16, 0179 Oslo

E-post: medlem@elbil.no

Telefon: 90 70 45 45

www.elbil.no

Layout: Karoline Haugland

Foto: Jamieson Pothecary



Norsk **elbil**forening