

Er elbilsubsidier et effektivt virkemiddel for å kutte klimagassutslipp?
Et nyliberalistisk perspektiv.

Semesteroppgave i POL2012

Institutt for sosiologi og statsvitenskap, NTNU

Høst 2021

Ord 3168

Innholdsfortegnelse

1.0 Innledning.....	3
1.1 Avgrensning av oppgave	3
2.0 Teori.....	4
2.1 Klassisk økonomisk teori.....	4
2.2 Nyliberalisme som politisk idé.....	5
2.3 Monetarisme.....	6
2.4 Lafferkurven	6
3.0 Teoretiske argumenter.....	7
4. Empiri	9
5. Diskusjon	10
6.0 konklusjon.....	11
6.1 Videre forskning	12
Kilder.....	13

1.0 Innledning

I nyklassisk økonomi og nyliberal teori er fastsettelsen av verdi knyttet til hva markedet er villig til å betale for en tjeneste, eller en vare. Prisen og verdien vil variere ut ifra etterspørsel, produksjonskapasitet, optimalisering, konkurranse og teknologiske skifter. Nyliberalerne benytter ikke arbeidsmengden som en del av utregningen under fastsettelse av verdi.

Nyliberale teorier har dominert den økonomiske idékampen siden 70-tallet, og prinsipper om fri konkurranse, etablering av nye markeder og rasjonelle beslutningstakere og konsumenter har fått fotfeste i hele økonomien (Mirowski, 2014).

Da Norge gjennom klimaforliket besluttet å legge til rette for et marked for nullutslippsbiler tok staten det ansvaret nyliberalistene mener staten skal ta. I tillegg har Norge bidratt til at private tilbydere kan konkurrere om støtteordninger og subsidier fritt etter eget ønske for å innvinde seg hos norske forbrukere. Staten har gjort dette med det formål å redusere klimagassutslippene fra privatbilismen og påvirke hva det rasjonelle valget for forbrukere vil være. I Norge er det et vedtatt mål i Stortinget at det innen 2025 kun skal selges nullutslippskjøretøy av biler, mindre lastebiler og busser. Hovedformålet er å redusere utslippene av klimagasser fra transportsektoren (Stortinget, 2016, s.59). For å nå målet om å redusere klimagassutslipp har Norge siden 2008 og 2012 med klimaforlikene i Stortinget ført en politikk med omfattende elbilsubsidier for å akselerere et grønt skifte innen personbilparken. Det er store utgifter knyttet til elbil-politikken i Norge. Anslagene har vært årlige tapte avgifter for Staten i størrelsesorden 3 – 40 milliarder, sannheten ligger som regel et sted midt imellom (Regjeringen, 2021). Samtidig som det politiske arbeid med klimaforlikene tok form ble Norge et av de raskest voksende elbilmarkedene i Europa på rekordtid. Tesla hadde lenge sitt største utenlandsmarked i Norge, og elbilpolitikken har blitt trukket frem som et viktig klimatiltak siden det første klimaforliket i 2008 (Stortinget, 2012, s.29).

1.1 Avgrensning av oppgave

Det er med dette bakteppet særlig relevant å undersøke nærmere om subsidier av nullutslippsbiler og elbiler er et effektivt virkemiddel for å kutte klimagassutslipp. I oppgaven vil jeg gå gjennom relevant teori og drøfte teoretiske argumenter, samt se på empiri knyttet til elbiler i Norge før jeg drøfter teoretiske argument og empiri. Med problemstillingen, «*Er elbilsubsidier et effektivt virkemiddel for å kutte klimagassutslipp? Et nyliberalistisk perspektiv.*» ønsker å jeg undersøke og benytte nyliberal teori til å drøfte om elbil-politikken

som føres av norske myndigheter er et effektivt virkemiddel for å kutte klimautslipp, eller ikke. Jeg skal ikke vurdere om selve politikken er i tråd med nyliberale, eller nyklassiske prinsipper, kun om effektene kan forklares med kjent teori og om det dermed har ført til endring av folks sine vaner.

2.0 Teori

Britiske John Maynard Keynes publiserte i 1936 sitt mest innflytelsesrike verk; *The General Theory* og regnes som oppfinneren av begrepet makroøkonomi. Keynes skriver at; «praktiske menn, som tror de er fritatt for intellektuelle påvirkninger, vanligvis er slaver av en nedlagt økonom.» Keynes argumenterte dermed for at ideer i stor grad styrer politiske beslutninger, ikke hendelser. Dette er noe økonomer på tvers av Keynes syn deler og har benyttet seg av (Røste, 2008, s. 240-289). Slik Milton Friedman gjorde med henvisning til de nyliberalistiske ideers relative lave status i de tidlige etterkrigsårene da han hevdet at; en tenkers oppgave var å holde muligheter åpne, som så kunne bli tatt i bruk under endrede omstendigheter (Friedman, 1967).

2.1 Klassisk økonomisk teori

Adam Smiths «Nasjonenes velstand» fra 1776 var starten på den moderne kapitalismen og klassisk politisk økonomi. Det ble også starten på den økonomiske liberalismen som var en direkte kritikk av det rådende økonomiske systemet «merkantilismen» på 1700-tallet. Smiths arbeid og ideer byttet dermed ut de rådende økonomiske målene og styringsmekanismene for en stat. I merkantilismen var det mengden gull og sølv som man målte rikdom og makt i, Smith argumenterer derimot for at nasjonalinntekten og overskuddet i et land påvirkes av produksjon av varer og tjenester i en stat, ikke mengden gull i statskassen. Dette er også nøkkelen til å forstå hvordan overskuddet kan utvides gjennom handel eller mer avansert produksjon, såkalt økonomisk vekst, dermed formulerte Adam Smith det teoretiske grunnlaget for markedsøkonomien. Når hver enkelt handler ut fra sin egeninteresse, ville konkurransen som «en usynlig hånd» lede utviklingen til beste for alle, og motvirke monopolisering, høye priser og lave lønninger. Adam Smith argumenterte for at de frie markedskreftene er selvregulerende, idet enhver, som handler i strid med markedets interesser og ønsker, blir økonomisk straffet (Stilwell, 2012, s.68-77).

2.2 Nyliberalisme som politisk idé

Klassisk politisk økonomi anses generelt for å ha konservative synspunkter fordi Smith og økonomene som fulgte i Smiths fotspor verdsatte individualisme, hedonisme, rasjonalitet og troen på at mennesker måtte stimuleres av egen vinning til å frigjøre sine ressurser. Der Smiths analyser og forståelse var preget av hans samtid uten demokratiske stater, få eller ingen åpne økonomier og stater uten respekt for privat eierskap var økonomene som kom etter preget av sin samtid. Ordet «nyliberalisme» og nyklassisk økonomi dukker først opp mot slutten av 40-tallet og starten av 1950 da det i sterk kamp mot økonomisk planlegging og statlig innblandet vokste frem motstemmer innen det økonomiske miljøet. Friedrich von Hayek, Ludwig von Mises og Milton Friedman var blant disse som ut over 50-tallet jobbet frem alternative ideer til den klassisk rådende keynesiaismen (Røste, 2008).

Nyliberalismen er født i en tid med demokratiske stater, sterk politisk styring av produksjon og tillat etterspørsel i markedet. Nyliberalismen bygger på kjente liberalistiske prinsipper. Nyliberalismen som idé er rimelig korporativ og prinsippet om å sikre frie markeder og fri handel er en verdi i seg selv. Nyliberalismen omfavner behovet for en stat og er ikke anarkistisk, men ønsker en så liten stat som mulig. På grunn av at de nyliberalistiske tenkerne omfavner behovet for en stat med maktfordeling og med monopol på maktutøvelse argumenterer de for at statens rolle med sine midler er å legge til rett for konkurranse. Nyliberalismen bygger sin teori om verdi av varer i økonomien utelukkende ut fra konsumenters ønsker og handel, altså etterspørsel og behov. Friedrich von Hayek var anførende i nyliberalismens spede begynnelse. Hans arbeid og tenking oppsummerer et av flere viktige prinsipper for nyliberalister, nemlig at statens rolle er å planlegge for konkurranse, ikke å erstatte konkurranse med planlegging (Hayek, 1944).

Et annet viktig prinsipp for nyliberalistene er rasjonalitet og teori om rasjonelle aktører. Dette varer seg i valg, internasjonal politikk og i økonomi. Altså, i politisk, filosofisk og økonomisk forstand er det rasjonaliteten og grundige vurderingen som gjør at mennesker, individer eller stater er nyttemaksimerende. Markedet er det mest effektive system for å allokere og utnytte ressurser, og markedet består i bunn og grunn av summen av enkeltaktører og deres individuelle valg. Nyliberalismen forutsetter at forbrukere opptrer som rasjonelle aktører og alltid vurderer, planlegger og dermed er bevisste på hvordan de skal te seg i markedet (Mirowski, 2014).

2.3 Monetarisme

Milton Friedman og en gruppe medøkonomer var utover 60-tallet særlig opptatt av pengepolitikk, steginflasjon og skrev flere verk som ble sterkt førende for den liberale bølgen som skylte innover Europa og USA på 70-tallet. Friedman argumenterte for at bare pengepolitikken kunne påvirke det økonomiske aktivitetsnivået, men utelukkende på kort sikt. Etter hvert som individer forventer prisøkning, vil de også kreve lønnskompensasjon for inflasjon. Dermed løper effekten av å stimulere med aktiv pengepolitikk ut i sanden.

Økonomer med utgangspunkt i monetaristisk teori har ikke tro på at kortsiktige finanspolitiske tiltak kan påvirke realøkonomien på lang sikt slik Keynes trodde. Monetarisme forutsetter optimal konkurranse i et fritt marked, ingen statlig regulering og en tydelig definert pengemengde som det er mulig å styre (Friedman, 1968).

Friedman var også en tilhenger av permanentinntektshypotesen. Det sentrale poenget i hypotesen er varig inntektsøkning: Hypotesen legger til grunn at det er en permanent inntekt som bestemmer et individs forbruk. Dermed vil kortsiktig krisepolitikk ha liten varig effekt på økonomien eller forbrukerens konsum av varer og tjenester fordi forbrukeren vil spare de ekstra midlene han, eller hun kan tilegne seg midlertidig. I henhold til hypotesen vil derfor disponibel inntekt bare påvirke forbruket i den grad økningen endrer det permanente inntektsgrunnlaget (Friedman, 1957).

2.4 Lafferkurven

I kjølvannet av den nyliberale bølgen på starten av 70-tallet tegnet Arthur Laffer i 1974 en ny retning for det konservative partiet i USA på en papirlapp i USA. Misfornøyd med regjeringen og presidentens beslutning om å øke skatten for å stagge den stadig økende inflasjonen i landet foreslo Laffer å gjøre det diametralt motsatte, han ville kutte skattene for å øke den økonomiske aktiviteten. Laffers kurve illustrerer dermed en kjent argumentasjonsrekke i politikken om dynamiske effekter av skatteutt, dette er opphavet til ideen om at endringer i skattesatser har to effekter på skatteinntektene: Den økonomiske effekten og den aritmetiske effekten. Den økonomiske effekten er selve kjernen i Laffers kurve. Laffer legger til grunn at lavere skattesatser har en positiv innvirkning på en stats arbeid, produksjon og sysselsetting. Kurvens logikk er dermed at en stat kan senke skattenivået, øke skattegrunnlaget og intensivere inntektene ved å stimulere kapital til økt produksjon, samt arbeidskraften til å jobbe flere timer. Heving av skattesatser har motsatt

økonomisk effekt skal vi tro Laffer. Ved å skattlegge deltakelse i økonomien hardere synker viljen til å jobbe og bidra i verdiskapingen. Den aritmetiske effekten betyr at hvis skattesatsene senkes, vil skatteinntektene (per krone av skattegrunnlaget) bli senket med størrelsen på reduksjonen i skattesatsen. Det motsatte gjelder for en økning i skattesatsene. Laffer presiserte at det er ikke et eksakt skattenivå som tilsvarer spesifikke inntektsnivåer. Med en skattesats på null prosent vil staten ikke ha skatteinntekter uansett størrelsen på skattegrunnlaget. På samme måte, med en skattesats på 100 prosent vil staten heller ikke skatteinntekter fordi ingen ville være villige til å jobbe for en lønn hvor staten forsyner seg av hele kaka. I harmoni på kurven mellom ytterpunktene er det to skattesatser som vil samle like mye inntekt: En høy skattesats for et lite skattegrunnlag og en lav skattesats for et stort skattegrunnlag (Laffer, 2004).

3.0 Teoretiske argumenter

Argument 1; statens ansvar for å skape et marked.

Før innføringen av elbilsubsidiene var det ikke et marked for elbiler og nullutslippsbiler for privatmarkedet i Norge, det var ikke eksisterende tidligere. Myndighetenes oppgave var derfor å legge til rette for at alle energibærere kunne konkurrere på like vilkår gjennom å etablere mekanismer som gjorde det mulig for nullutslippsbiler å konkurrere med fossilbiler. Gjennom å tvinge markedet til å skape konkurranse mellom bilmerker har staten effektivt bidratt til at marked for nullutslippsbiler og ulike energibærere er eksisterende i Norge.

Argument 2; tilbud og etterspørsel i et marked.

For å skape endring, økt etterspørsel etter nullutslippsbiler og samtidig kutte klimagasser må rasjonelle aktører få valg som gjør det reelt sett rasjonelt å velg disse løsningene. Det betyr at fordelene må oppveie for ulempene ved å ta valgene som gjør at valget favoriserer den enkelte og økonomien i sin helhet, det kan sikres ved å gi valgfrihet gjennom en bred tilbudsportefølje som når ut til flere forbrukere og skaper etterspørsel.

Argument 3; rasjonelle aktører.

Når blir det rasjonelt å velge en nullutslippsbil, og hvordan ble det et rasjonelt valg for firma å produsere og forbrukere å etterspørre en fossilbil versus en nullutslippsbil? Forbrukere vil nyttemaksimere i henhold til ressursbruk. Individuer har derfor behov for å kunne velge etter preferanser, til en riktig pris, ut ifra egne behov, samt ha tilgjengelig informasjon som styrker deres grunnlag for å ta et rasjonelt valg.

Argument 4; selskapsperspektivet.

Selskaper ønsker å maksimere sin profitt og må derfor ha nok tilgjengelig arbeidskraft, produksjonskapasitet og utstyr til å levere det etterspørselen i markedet forventer. I tillegg må selskapet under et teknologisk skifte ha tid og god informasjon til å ta rasjonelle valg for produksjonen hvis marginalkostnaden endres som følge av skifte i markedet.

Argument 5; insentiver for økte investeringer.

Sjansen for at rasjonelle forbrukere øker sitt forbruk er større ved permanente inntektsøkninger, eller ved permanente utgiftsreduksjoner. Det vil dermed være hensiktsmessig å redusere skatte og avgifter permanent for å bidra til økte investeringer. Rasjonelle aktører vil samtidig se med tilgjengelig og god informasjon at et alternativ er å investere for å kutte kostnader på månedlig basis. Derimot skulle skattene eller avgift økes vil forbruket gå ned og forbrukeren spare tilgjengelig kapital.

4. Empiri

Den norske stat forpliktet seg gjennom klimameldingen i 2008 og 2012 til å satse på reduserte skatter og avgifter for å bygge opp et marked for nullutslippsbiler og elbiler i Norge med inntil 50.000 biler før avgiftene skulle vurderes på nytt. Elbilpolitikken ble derimot videreført av regjeringen Solberg, først til 200.000 biler og senere tallfestet ved årstall. Nå er elbil-subsidiene fredet ut 2025. De samlede utgiftene for nullutslippspolitikken blant personbiler beløp seg i 2020 til 19,2 milliarder kroner og i starten av mai 2021 var det registrert i underkant av 370.000 elbiler i Norge, noe som tilsvarer omkring 13 prosent av den totale norske bilparken. Elbiler sto i 2020 for 53 prosent av nybilsalget, og passerte dermed for første gang fossilbiler i andel av nybilsalget for et helt år. De samlede lettelsene på 19,2 milliardene er i hovedsak fritak for engangsavgiftene og merverdiavgift som gjør det økonomisk gunstig å kjøpe elbil i Norge. I tillegg har elbiler fritak for bompenger på alle riksveier, gratis eller redusert pris på ferge (Regjeringen, 2021).

Tilsvarende har det i løpet av tidsperioden etablert seg et like stort brukmarked av elbiler. Statistikk fra FINN.no viser at det elbilene utgjorde 13 prosent av omsatte biler på nettsiden i 2021 mot 8,6 prosent i 2020. Brukmarkedet har derfor etablert seg på størrelse med nybilmarkedet som gjør at forbrukere i alle prisklasser kan ha ambisjoner om å kjøpe elbil (Nesheim, 04.oktober.2021).

Rune Pedersens gjennomgang i smartepenger.no av kostnader for en privatperson ved bruk av elbil og fossilbil med en årlig kjøreavstand på 15.000 km og eid over tre år. Gjennomgangen av to solide eksempler viser at en forbruker kan spare fra 1700-3900 kr per måned på å benytte en elbil versus en fossilbil. Den største årlige innsparingen i kroner skjer ved energipåfyll (strøm versus bensin/diesel), bompenger og i parkeringsavgift. Det viser at det er mye å spare for forbrukere ved å velge elbil i stedet for fossilbil (Pedersen, 2021).

Selskapene kan også spare store penger på elbiler og nullutslippskjøretøy, hvertfall hvis de omstiller raskt. Flere store bilselskaper har holdt igjen flere millioner biler i 2019 og 2020 for å klare EUs krav om at deres bilpark i snitt kun skal slippe ut mer enn 95 gram per kilometer CO₂ fra 2021. Selskapene som ikke overholder kravet har fått og får milliardbøter, mer enn 140 milliarder i 2020. Dette endrer totalt på regnestykket til bilprodusentene og deres

marginalkostnad ved produksjon. Boten er i størrelsesorden 950 kr per gram over tillat snitt på 95 gram. (Korsvoll, 2020).

Økningen i CO₂-avgift og utslippsgrenser på produsert bilpark har gjort at samtlige bilprodusenter har lagt en plan for når de skal stanse å produsere fossilbiler og at nybilproduksjon og dermed nybilsalget totalt sett skal være nullutslipp. Bilprodusentene i hele Europa skal være elektriske i løpet av det neste tiåret.

Informasjonstilgangen til forbrukere og privatpersoner når det gjelder å ta rasjonelle valg ved bilkjøp er svært god. Norges Automobilforbund har egen elbilsatsing, det eksisterer en egen elbilforening med egne ansatte som driver nettstedet elbil.no. I tillegg har flere nettaviser som Dagbladet og Nettavisen egen motoravdeling, i tillegg til at teknisk ukeblad skriver jevnlig om elbiler og utvikling av ny teknolog, samt at magasinet motor driver eget nettsted.

Elbilpolitikken er også en etablert klima- og miljøatsing over en tiårsperiode i Stortinget som er mye diskutert i debattprogram i nyhetsflater hos NRK, TV2, VG, med flere. Saken og fordelsprogrammet ved å velge elbil er derfor godt kjent (Nesheim, 09.august.2021).

5. Diskusjon

Ifølge Hayek er det statens rolle å legge å planlegge for konkurranse, ikke å erstatte konkurranse med planlegging. Norge har siden 2012 etablert mekanismer som gjør det rimeligere med elbiler og nullutslippsbiler enn med fossilbiler. Subsidiene som gjorde markedsmekanismene så fordelaktige for nullutslippsbiler skulle egentlig fases ut ved 50.000 biler, men ved å utvide subsidiene til å gjelde ut Stortingsperioden 2017, så 2021 og nå 2025 sørget politikerne for et mer fungerende marked der flere leverandører ble med og en sunnere konkurranse (regjeringen, 2021).

I tillegg gjør produsentenes marginalkostnad, sluttkostnad og lønnsomhet på grunn av kostbare krav til reduksjoner i CO₂-utslipp at tilgjengeligheten øker. At nesten samtlige av verdens elbilprodusenter konkurrerer om å levere biler i samtlige segmenter utvider tilbudet til forbruker og øker muligheten for å gjøre et enda bedre valg, tilpasset hver enkelt situasjon (Nesheim, 2021).

De store kostnadskuttene ved å velge elbiler gjøre at det rasjonelle valget kostnadmessig vil være å velge en nullutslippsbil for forbrukeren, fremfor en diesebil. Utvidelsen av markedet, økt tilgjengelighet av batteri, raskere ladetid, ulike modeller sikrer også at det tidsmessig og sett opp imot hverdagen blir et rasjonelt valg å velge elbil for forbrukeren.

Informasjonstilgangen i markedet styrker også forbrukers mulighet til å ta et veloverveid valg ved å bytte ut en stor personlig investering som en bil er for de fleste forbrukere (Pedersen, 2021).

Friedman argumenterte for at kortsiktig finanspolitikk ikke ville føre til endringer i forbruk, men langsiktige tiltak som skattereduksjoner, økt lønn, eller tilgang på varig kapital. I elbilpolitikken ser man at skattemessige fordeler og permanente avgiftslettelser over tid har utløst store investeringer hos selskaper og hos forbrukere i form av nye biler med relativt sett ny teknologi, i forhold til den tryggere fossilbilen (Friedman, 1957). Laffers kurve viser mye av det samme poenget, at en reduksjon i avgiftsnivået kan ha stor innvirkning på valgene til forbrukere og populasjonen i en stat (Laffer, 2004).

6.0 konklusjon

Nyliberalistisk teori har en god forklaringstese for hvordan forbrukere vil agere og opptre i et marked. Teorien tar utgangspunkt i at det er opplyste og rasjonelle aktører som er godt forberedt på å ta veloverveide valg for seg selv og for samfunnet. Nettopp elbilpolitikken er et godt bilde på at å skape rasjonelle fortrinn for forbrukere kan drive utviklingen i et marked og skape konkurranse som ytterlig akselererer ønsket utvikling. Her har staten lagt til rette for opprettelsen av et marked med fri konkurranse innenfor rammene av å produsere nullutslippskjøretøy. Det har gitt resultater, Norge har den høyest elbil-andelen i Europa i 2020 og i 2021. Norge har dermed lyktes med å tilgjengeliggjøre nullutslippsbiler for forbrukere, samt å oppnå fellesskapets og statens mål om å redusere CO₂-utslipp (Michelsen, 2021).

Jeg mener derfor at elbilsubsidier er et effektivt virkemiddel for å kutte klimagassutslipp i privatbilmarkedet, fordi det i tillegg til å redusere utslipp har bidratt til et marked som ikke var eksisterende før insentivene trøtte i kraft. Så er det selvsagt en kostnadsdiskusjon om hvilke klimatiltak som er mest effektive i kroner og øre per tonn reduser CO₂, men oppgaven tok ikke opp i seg å svare på det spørsmålet.

6.1 Videre forskning

Det hadde vært interessant å undersøke andre forbrukermarkeder som i dag baserer seg på fossile ressurser. Med hjelp av teori fra nyliberalismen ville det være mulig å se hvilke andre stater som kunne etablert helt nye og utslippsfrie løsninger. Da kunne vi samtidig høstet erfaringer fra den norske elbilsatsingen og brukt det som referansepunkt.

Kilder

Friedman (1957) *A Theory of the Consumption Function*. Princeton University Press

Friedman (1968) *The role of monetary policy*. American Economic Review, 68:1

Hayek, H.F (1944) *The Road to Serfdom*. George Routledge & Sons

Korsvoll, Rune (2020, 30.januar) *Sjekk bilfabrikkenes milliard-bøter*. Dagbladet
<https://dinside.dagbladet.no/motor/sjekk-bilfabrikkenes-milliard-boter/7207855130>, hentet 29.10.2021

Laffer (2004, 1.juni) *The Laffer Curve: Past, Present, and Future*. Executive Summary Backgrounder. The Heritage Foundation No. 1765

Lawson, D.F., Stevenson, K.T., Peterson, M.N., Carrier, S.J., Strnad, R.L., Seekamp, E. (2019). Children can foster climate change concern among their parents. *Nature climate change*, volume 9, s. 458–462

Mirowski, P. (2014) *Never Let a Serious Crisis Go to Waste*. How Neoliberalism Survived the Financial Meltdown. Agora 03-04 2014 (Volume 32). Oversatt av Shammas, V.L.

Michelsen, L-H.P (2021, 05.oktober) *Elbilsalet i Noreg og Europa (september 2021)*. Energi og Klima. <https://energiogklima.no/nyhet/elbilsalet-i-noreg-og-europa/>, hentet 29.10.2021

Nesheim. R (2021, 09.august) *Sjekk når bilprodusentene dropper fossilt*. Elbil.no.
<https://elbil.no/sjekk-nar-bilprodusentene-dropper-fossilt/>, hentet 29.10.2021

Nesheim. R (2021, 04.oktober) *Nå topper elbilene blant to år gamle biler*. Elbil.no.
<https://elbil.no/na-topper-elbilene-blant-to-ar-gamle-biler/>, hentet 29.10.2021

Pedersen. R (2021, 02.september) *Elbil og vanlige biler: En kostnadssammenligning*. Smartepenger.no. <https://www.smartepenger.no/bilokonomi/1999-el-bil>, hentet 29.10.2021

Regjeringen. (2021, 06. juni). Norge er elektrisk. *Regjeringen*.
https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/veg_og_vegtrafikk/faktaartikler-vei-og-ts/norge-er-elektrisk/id2677481/,
hentet 17.10.2021

Røste, O.B. (2008). *Politikk og økonomi for statsvitere*. Kap. 10—11. Oslo: Gyldendal Akademisk, s. 240-289.

Stilwell. F (2012). *Political Economy: Political Economy: The Contest of Economic Ideas* (3. utg.). Oxford University Press Australia.

Stortinget. (2012, 08.juni). Norsk klimapolitikk. *Stortinget*. Innstilling 390 S (2011–2012) fra energi- og miljøkomiteen, s. 29, romertallsvedtak VII og VIII.
<https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Innstillinger/Stortinget/2011-2012/inns-201112-390/>,
hentet 17.10.2021

Stortinget. (2016, 09.juni). Kraft til endring – Energipolitikken mot 2030. *Stortinget*. Innstilling 401 S (2015–2016) fra energi- og miljøkomiteen, s. 59, romertallsvedtak IV
<https://www.stortinget.no/globalassets/pdf/innstillinger/stortinget/2015-2016/inns-201516-401.pdf>, hentet 17.10.2021