

BESLUT

2018-02-19

Dnr: 17/01702

SAKEN

Aktuellt, SVT2, 2017-06-20, inslag om batterier i elbilar; fråga om opartiskhet och saklighet

BESLUT

Inslaget frias. Granskningsnämnden anser att det inte strider mot kraven på opartiskhet och saklighet.

INSLAGET

Under påannonseringen av inslaget syntes en skylt där det stod ”Elbil inte alltid grön”. Följande sades.

Elbil, långt ifrån miljöbil, ju större batterier desto större utsläpp.

Inslaget inleddes sedan med att nyhetsuppläsaren sa att allt fler hoppades på visionen om bilar med nollutsläpp samt att försäljningen av elbilar slog rekord. Nyhetsuppläsaren sa bland annat följande.

Men ny forskning visar att bil, tillverkningen av batterierna till elbilar orsakar stor klimatpåverkan så om inte biltillverkarna skärper sig kan viktiga delar av klimatnyttan med elbilar faktiskt helt försvinna.

Sedan följde ett reportage där en reporter berättade att forskare konstaterat att batteriet i elbilar kunde vara en större klimatbov än många trott. En representant för IVL-svenska miljöinstitutet (IVL) sa att tillverkningen av ett batteri gav fem ton koldioxid i utsläpp och att detta motsvarade ett par års användning av en genomsnittlig modern fossilbil. Sedan visades en grafik och följande sades.

(Reporter) – Alla bilar, oavsett om det är en el- eller bensin- och dieselbil orsakar stora utsläpp vid tillverkningen, men med elbilen är dessutom batteriet en extra klimatvårsting. Fem ton i extra utsläpp bygger på de mest sålda elbilarna i Sverige, med ett batteri som kanske klarar 20 mil utan laddning vid normala förhållanden. De utsläppen motsvarar 2 000 liter diesel, 13 oljefat alltså. Det kan man köra en snål dieselbil på

5 000 mil, drygt ett varv runt jorden, innan elbilen hunnit rulla ens en meter.
(Representant IVL) – Ja, det är ju väldigt stora utsläpp jämfört med vad man kanske tänkte sig när man köpte bilen.

Reportern förklarade sedan att batteriets klimatpåverkan bland annat kom från gruvor och smältverk vid framtagandet. Det sades att de två biltillverkare som sålde mest renodlade elbilar i Sverige inte ville ställa upp på intervju rörande forskningsrapporten men att en annan biltillverkare, som var världsledande på laddbara batterier och inom elhybrider, bekräftade de höga siffrorna för klimatpåverkan vid tillverkningen av batterierna. En representant för biltillverkaren sa följande.

Jag tror att man ligger väldigt nära sanningen utifrån de uppgifter som går att få fram så att jag tror att det finns en stor trovärdighet i den.

Därefter framgick det att många politiker sagt att problemet med bilar inte varit själva bilen utan de avgaser och utsläpp bilen gav upphov till, men att det för just elbilar var själva bilen med batteriet som var ett stort miljöproblem. Reportern sa att många tillverkare nu tävlade om att göra elbilar med större batterier men att de större batterierna innebar större utsläpp vid tillverkningen. Reportern sa bland annat följande.

Och de elbilar som ska klara 50–60 mil utan laddning, som många ser som framtidens elbilar, där kan batteriet motsvara nästan 7 000 liter diesel, 41 fat. Då kan en snål dieselbil faktiskt rulla, fem varv runt jorden med samma utsläpp som elbilen haft, innan den ens rullat ut ur fabriken.

Representanten från IVL sa därefter att en konsument som valde en elbil med en måttligare storlek på batteriet kanske gjorde ytterligare en liten miljöinsats. Sedan följde en intervju med en representant från en bilistförening där klimatpåverkan vid tillverkningen av olika bilar diskuterades.

ANMÄLNINGARNA

Anmälarna anser sammanfattningsvis att inslaget var vinklat och gav en felaktig bild av elbilars miljöpåverkan. Anmälarna anser även att inslaget saknade relevant information och att jämförelsen mellan elbilars batteri och en diesels bils färdsträcka var missvisande. Bilar, vid en jämförelse, måste jämföras var för sig, hela framställningsprocessen för en elbil bör jämföras med hela framställningsprocessen för till exempel en dieselbil. De bilar som jämförs bör även vara inom samma prisklasser, det räcker inte att jämföra batteri mot färdsträcka.

Två anmälare är kritiska till den rapport inslaget baserades på. En anmälare anser att rapporten presenterades som att den innehöll ny forskning trots att den endast är en sammanställning av gammal forskning. En annan anmälare anser att journalisten borde ha observerat att rapporten byggde på en litteraturstudie.

En sådan studie är ett dåligt val när det kommer till områden med snabb utveckling så som batteritillverkning.

En anmälare anser att en elbilstillverkare borde fått medverka i inslaget. Att tittarna inte upplystes om att den biltillverkare vars representant medverkade inte satsar på elbilar var inte lyckat då tillverkaren haft ett egenintresse i att misskreditera elbilar.

En anmälare anser att inslaget brast i saklighet eftersom man utgick från att en så kallad snåldiesel förbrukar diesel enligt vad som står i instruktionsboken trots att en undersökning visat att den verkliga förbrukningen av diesel i en snåldiesel är upp till 40 procent högre.

Två anmälare riktar även kritik mot en artikel och ett programinslag på Sveriges Televisions (SVT) webbplats. En anmälare har även anmält ett inslag i *Rapport* som sändes samma dag.

Granskningsnämnden har mot bakgrund av anmälningarna granskat det inslag som sändes i *Aktuellt* den 20 juni 2017.

PROGRAMFÖRETAGETS YTTRANDE

SVT anför sammanfattningsvis följande.

Inom ramen för den löpande nyhetsverksamheten bevakar *SVT Nyheter* återkommande fordonsmarknaden och trafikens miljöpåverkan. Bland annat har det rapporterats om dieselmotors kväveoxidutsläpp och etanoltillverkningens miljöpåverkan.

Syftet med inslaget var att belysa just batteriernas miljöpåverkan i samband med tillverkning och att utsläppen är kopplade till storleken på batteriet. Detta framgick tydligt i speakerröst och intervjuer. Det framgick även tydligt att tillverkningen av alla bilar, oavsett typen av motor, innebär en stor miljöpåverkan. Det fanns inga påståenden i inslaget om att elbilar skulle vara ett sämre alternativ än dieselmotors. Tvärtom sa den medverkande experten från IVL att tillverkningen av ett batteri till en genomsnittlig elbil ger utsläpp motsvarande ett par års användning av en dieselmotor. Att en normal livslängd för en bil är bra mycket längre än så är allmänt känt.

Uppgifterna om batteriernas klimatpåverkan kom från IVL:s rapport. För att visualisera körsträckan användes ”varv runt jorden” som mått. SVT anser inte att detta skulle vara missvisande och vinklat, utan användes för att på ett enkelt sätt visa hur lång sträcka det handlar om.

En anmälare menar att jämförelsen mellan elbil och dieselmotor haltar då verklig

förbrukning hos en diesebil är upp till 40 procent högre än den förbrukning som deklarerar av tillverkaren. SVT vill här påpeka att IVL i sina beräkningar utgått från utsläpp på 180 gram koldioxid per kilometer hos diesebilen, vilket är 40 procent högre än medeltalet 130 gram/km som uppges av biltillverkarna.

Det framgick tydligt att studien och inslaget inte handlade om enskilda bilmodeller utan genomsnittliga storlekar på batterier. Likaså var det tydligt att det inte handlade om en helhetsbedömning av de totala utsläppen hos el- och diesebilar utan just batteriets tillverkning. En sådan helhetsbedömning skulle innehålla så många variabler, till exempel andelen förnyelsebara källor till el, bilens vikt, råmaterial och konstruktion samt andelen vegetabiliska oljor (HVO) i diesel till exempel. Detta skulle vara svårt att belysa på ett begripligt sätt i ett kortare tv-inslag.

SVT kan inte finna stöd för anmälarens påstående att biltillverkaren som medverkar i inslaget har ett intresse av att misskreditera batteridrivna elbilar. Tillverkaren har, som nämndes i inslaget, en världsledande ställning vad gäller elhybrider, det vill säga bilar med både el- och fossildrift. Även dessa bilar har batterier som tillverkas med utsläpp till följd. Tillverkaren har liksom de allra flesta biltillverkare planer på att utveckla fler modeller av batteridrivna elbilar.

AKTUELL BESTÄMMELSE

SVT ska utöva sändningsrätten opartiskt och sakligt samt med beaktande av att en vidsträckt yttrande- och informationsfrihet ska råda i televisionen (13 § i sändnings-tillståndet). Kravet på saklighet innebär främst att uppgifter som är av betydelse för framställningen ska vara korrekta och att framställningen inte får vara vilseledande, till exempel genom att väsentliga uppgifter utelämnas.

GRANSKNINGSNÄMNDENS BEDÖMNING

Granskningsnämnden prövar om innehållet i sända program följer de regler och villkor som gäller för sändningarna. Det ingår inte i nämndens uppgifter att pröva textinformation på programföretagens webbplatser. För programinslag på SVT:s webbplats gäller inte heller något krav på opartiskhet eller saklighet. Anmälarnas kritik i dessa avseenden lämnas därför utan åtgärd.

Nämnden anser att det framgick att inslagets utgångspunkt var den miljöpåverkan tillverkningen av elbilars batterier har. Jämförelsen mellan batteritillverkningens miljöpåverkan och en diesebils utsläpp i drift medför inte att inslaget strider mot kravet på saklighet. Vad anmälarna anfört i övrigt medför inte heller att inslaget strider mot kraven på opartiskhet och saklighet.

Detta beslut har fattats av Henrik Jermsten, Jan Holmberg, Ulrika Hansson, Berivan Yildiz, Staffan Dopping och Bo-Erik Gyberg (skiljaktig) efter föredragning av Jenny Grass.

På granskningsnämndens vägnar

Henrik Jermsten

Jenny Grass

SKILJAKTIG MENING

Ledamoten Bo-Erik Gyberg är skiljaktig. Han anser att inslaget borde kritiseras men frias och att andra stycket i nämndens bedömning borde ha följande lydelse.

I påannonseringen av inslaget sa nyhetsuppläsaren att om biltillverkarna inte skärper sig kan viktiga delar av klimatnyttan med elbilar faktiskt helt försvinna. Detta, tillsammans med den förenklade jämförelsen mellan batteritillverkningens miljöpåverkan och en dieselsbils utsläpp, kunde ge en missvisande bild av elbilars miljöpåverkan i relation till dieselsbilar, sett över respektive bils hela livscykel, och därmed av elbilars faktiska klimatnytta. Inslaget brast därför i förhållande till kravet på saklighet. Vid en sammantagen bedömning var bristen dock inte så allvarlig att den medför att inslaget strider mot kravet.

Originalhandlingen med namnunderskrifter förvaras hos myndigheten.