

■ ■ ■ Igår parkerte jeg bensinbilen på en av elbilplassene. Jeg hadde nesten ikke dårlig samvittighet. Burde jeg ha hatt det?

Audi A4 Quattro



MED EGNE ORD
VICTOR D. NORMAN

Jeg har nylig bestilt ny bil – med bensinmotor. Jeg burde ha dårlig klimasamvittighet for at bilen er større enn det jeg trenger til daglig; men jeg skulle gjerne ha plass til min sønns rullestol, så det har jeg ikke. Jeg har derimot litt dårlig samvittighet fordi jeg kommer til å kjøre bilen til jobb hver dag istedenfor å ta buss; men siden avstanden bare er tre kilometer og utslippene tilsvarende små, kan jeg leve med det også.

Jeg har skikkelig dårlig samvittighet for å ha valgt firehjulstrekk, som jeg ikke trenger i det hele tatt, men det må Jeremy Clarkson og Top Gear ta ansvaret for.

Det jeg derimot ikke har dårlig samvittighet for, er å ha valgt bensinmotor. Med turbomotor og 180 Hk og quattro er CO₂-utslippene fra min bil rundt 160 g/km. Hadde jeg i stedet valgt en elbil, kunne jeg risikere å påføre atmosfæren opp mot 200 unødige gram CO₂ per kilometer kjørt. Riktignok ville bilen i seg selv ikke ha sluppet ut noe i det hele tatt; men den strømmen som medgikk kunne alternativt vært solgt til utlandet og der erstattet kraft fra kullfyrt kraftverk. Isåfall ville klimakostnaden ved kjøring av elbil vært på 200 gram CO₂ per kilometer.

Selv med for stor bil, for kraftig motor og unødvendig firehjulstrekk har jeg altså mindre grunn til å ha dårlig samvittighet enn de av mine kolleger som med eplekjekke miljøsmil kjører elbil til jobben og på toppen av det hele får særlig tilrettelagt parkeringsplass rett ved inngangen!

Jeg markerte mitt moralske overtak ved å parkere på en av elbilplassene igår!



■ **UTSLIPPSREGNSKAP.** Victor D. Norman har dårlig samvittighet for å ha valgt firehjulstrekk, men ikke for bensinmotoren.
Foto: Ståle Andersen

Den politiske begeistringen for elbiler er bare ett av mange eksempler på alvorlige feilslutninger i klimapolitikken.

Et annet eksempel er CO₂-kompensasjonsordningen for norsk industri som regjeringen lanserte i høst.

Ordningen har sin bakgrunn i at CO₂-kvotesystemet i EU har ført til økte strømpriser i Europa, siden det meste av europeisk strøm kommer fra fossilt brensel. Med det har også norske strømpriser steget. Det synes industrien er urimelig og uheldig – urimelig fordi norsk industri er basert på vannkraft, og uheldig fordi det kan føre til at produksjon av aluminium og andre kraftkrevende produkter flyttes til land med en mindre opplyst holdning til klimaspørsmål enn det vi har i Europa.

Som Jens Stoltenberg sa da ordningen ble lansert: «Det handler om å kutte CO₂-utslippene, ikke flytte dem.»

Resonnementet er besnærende, men ufullstendig. Det er riktig at ordningen kan forhindre at aluminiumsproduksjon flyttes fra Norge til Midtøsten, med de negative klimagasseffektene det kunne ha. Fordi vi i så fall legger beslag på vannkraft som ellers kunne være eksportert, vil imidlertid kraftprisene ellers i Europa bli høyere, og det kan føre til at produksjon av andre varer, andre steder i Europa, blir flyttet ut i stedet. Det hører

også med i regnestykket.

Det er ikke bedre å flytte CO₂-utslipp fra Italia til India enn å flytte dem fra Norge til Bahrain.

Det er mulig at nettoeffekten av kompensasjonsordningen vil være lavere globale utslipp – men det er like sannsynlig at nettoeffekten er den motsatte. I beste fall er ordningen derfor misforstått klimapolitikk, i verste fall nok en støtteordning for norsk metallindustri.

Jeg kunne ha nevnt flere eksempler – min favoritt er elektrifiseringen av oljeproduksjonen på norsk sokkel (et tiltak som i beste fall har absolutt null klimaeffekt) – men det generelle poenget er vel etterhvert klart: God klimapolitikk i en verden uten et globalt kvotesystem krever at man tenker gjennom hele kjeden av virkninger. Det er det de færreste som klarer.

Jeg klarte det forresten ikke, jeg heller. CO₂-kvotesystemet som er innført i EU (og som vi er en del av) omfatter kraftproduksjon, men ikke transport. Det betyr at mitt resonnement om bilmotorer er galt for vårt vedkommende: Bruk av elkraft til biler i Europa fører ikke til økte CO₂-utslipp – det påvirker bare prisen på utslippskvoter. Bruk av bensin til biler, som ikke er del av kvotesystemet, vil derimot gi økte utslipp.

Under EU-systemet vil derfor overgang til elbiler samlet sett føre til reduserte utslipp.

Så kanskje jeg burde ha samvittighetskvaler likevel? Eller kanskje ikke. Den underliggende realiteten – at elbiler neppe er å foretrekke fra et klimasympunkt – endres ikke

av EUs kvotesystem. Problemet er de politikerne, i EU og ellers, som ikke har mannet seg opp til å inkludere transport i kvotesystemet.

Vår fremste ekspert på klimapolitikk, Michael Hoel, har sagt at klimapolitikk ikke er noe for amatører. Dessverre virker det som om det i praksis er nettopp det det er.

■ *Victor D. Norman, professor i samfunnsøkonomi ved Norges Handelshøyskole*

FLERE INNLEGG Side 24 – 26



Gjestekommentar Japan rustet opp i valgkampen

Jo Inge Bekkevold og Bjørn Grønningen

Innlegg Ufør på jobb

Anne M. Jervell

Diesel ut i kulden

Audun Berstad

LEST SIDEN SIST

De som er dyktige i jobben sin, går fort på ski og vinner «Skal vi danse» er de moderne heltene. Nå er alt helt annerledes enn før, fastslår trendanalytiker Marius Jensen i A-magasinet.

Eg meiner eg var borti 26 julebord kvart år, ti år i strekk. Så eg veit kva julemat er. **Endre Gjerde fra Hermansverk forteller NRK.no at han har vært ute en julenatt før.**

Møtet minner meg om mislykket borettslagsmøte der ulike blokker og oppganger stanger mot hverandre i følelsesmessige, fastlåste mønstre fra tidligere tiår. (...) Toppmøtet her i Doha har vært som et Holmenkollhopp i sakte film. Det har lugget i unnarennet, og vært flakset over kulen i sterk vind. (...) Toppmøtene minner mer og mer om H.C. Andersen-eventyret om Keiserens nye klær. **Bellona-leder Frederic Hauge med ukontrollert utslipp av metaforer i pressemelding om klimamøtet i Doha.**

We need to have what in Norway is called a dugnad. **Miljøvernminister Bård Vegar Solhjell taler på klimamøtet i Doha og kan ta med vaffeljern til neste møte.**

We have knekt the code. **Aker Solutions' konserndirektør Valborg Lundegaard avslørte på selskapets kapitalmarkedsdag at hun har sett litt for mange ganger på «The Julekalender».**

Vi kalte sågar noen av dem uslepne diamanter, og arbeidsutvalget har hatt intense samtaler med kvinnelige søkere. **NRK-styreleder William Nygaard forteller Aftenposten om den mislykkede jakten på kvinnelig Kringkastingssjef.**

Politiet anmoder alle vade-fugler om å holde seg i bevegelse når gradestokken viser blå grader.

Telen.no rapporterer fra loggen til politiet i Telemark.

Vi vet ingenting om denne mannen, bortsett fra at han stryker sine egne skjorter. **Bladet Stat & Styring kårer høyesterettsjustitiarius Tore Schei til landets 15. mektigste byråkrat.**

KRAGERØ: En bilfører meldte lørdag ettermiddag fra om at vedkommende hadde kjørt inn i autovernet ved Wåsjo. Bilføreren var uskadd og det var bare mindre skader på bilen og litt på autovernet. Politiet var i nærheten og kom til unnsetning. **KV-Kragerø Blad Vestmar**

lestsidensist@dn.no

MED EGNE ORD



KALLE MOENE



HEGE SKJÆVE



VICTOR D. NORMAN



JENS STOLTENBERG



ERNA SOLBERG



E-post: debatt@dn.no Telefaks: 22 00 11 10
Hovedinnlegg/kronikk: Maks 4500 tegn
inklusive mellomrom **Underinnlegg/replikk:**
Maks 1500 tegn (ca 250 ord)
Legg ved portrettfoto

■ Alt stoff som leveres til Dagens Næringsliv, må produseres i henhold til Vær Varsom-plakaten.
■ Dagens Næringsliv betinger seg retten til å lagre og utgi alt

stoff i avisen i elektronisk form, også gjennom samarbeidspartnere.
■ Redaksjonen forbeholder seg retten til å forkorte innsendte manuskripter.

Debattinnlegg honoreres ikke.
Debattansvarlig:
Vidar Ivarsen,
tlf. 22 00 10 59 – 932 56 059
debatt@dn.no