

GRØN OMSTILLING ER I RIVENDE UDVIKLING ... OG LANGT BAGUD

Ny lovgivning fra EU skal accelerere omstillingen til elektriske biler og vedvarende energi. Selv om udviklingen aldrig har haft mere fart på, viser et dybt dyk ned i Europas og Danmarks omstilling, at det stadig går for langsomt.

Tekst & foto: Mikkel Østrup-Jepsen

Denne sommer rundede EU en milepæl. Der står nu over en halv million offentligt tilgængelige ladere spredt over Unionen. Samtidig stiller EU flere krav til ladestationer langs Europas vigtigste forbindelseslinjer med ny lovgivning, der overgår EU's tidligere målsætninger. Lovgivningen skal accelerere omstillingen, men understreger også, at EU er kommet sent i gang, og at omstillingen går for langsomt.

Lovgivningen stammer fra Det Europæiske Råds række af forslag med navnet Fit-For-55, der toppe EU's store klimaaftale Green Deal fra 2020. De nye krav fordrer blandt andet, at der ikke må være længere end 60 km mellem stationer med 150 kW-ladere, og at kunder skal kunne betale uden abonnementer eller apps.

Selv om ladenetværket først skal leve op til kravene i senest 2026, er kravene tegn på, at EU har travlt. Det bekræfter EU-parlamentariker Morten Helveg Petersen (RV), der sidder som næstformand i Udvalget om Industri, Forskning og Energi og dagligt arbejder med omstillingen til vedvarende energi. Han er begejstret for den nye lovgivning, men han er også klar over, at der er langt igen. Selv om antallet af offentligt tilgængelige ladere er fordoblet på blot to år, er blot hver tiende af dem hurtigludere.

"Det er en kæmpe udfordring. Alting går for langsomt. En ting er laderne, men selvfølgelig også effekten af de ladere, vi stiller op, ligesom de transmissionsnetværk, der ligger nedenunder og skal fragte al den her grønne strøm rundt i Europa. Alting bider sig selv i halen og hænger sammen, og det er dét, der gør det så komplekst", fortæller Helveg Petersen og henviser til den bagvedliggende industri, der skal muliggøre, at der er strøm i kablerne.

Sidste år kom knapt 40 pct. af strømproduktionen i EU fra vedvarende energi, 21,4 pct. fra atomkraft og 38,7 pct. fra fossile brændsler. Derfor er det langt fra sikkert, at det er grøn og ikke sort energi, bilister lader deres elbiler med. I Danmark ser det ander-

Mens nye lade-standere og salg af elbiler slår rekord efter rekord, er blot 1,2 pct. af alle personbiler i EU fuldt elektriske. ▶



EU'S LADENETVÆRK SKAL UDVIDES

Ny lovgivning fra EU betyder, at der senest 31. december 2025 skal være ladere med mindst 150 kW for hver 60 km langs EU's "Transeuropæiske transportnetværk". Det vil sige, at de vigtigste handelsruter mellem EU's storbyer skal opgraderes gevaldigt.

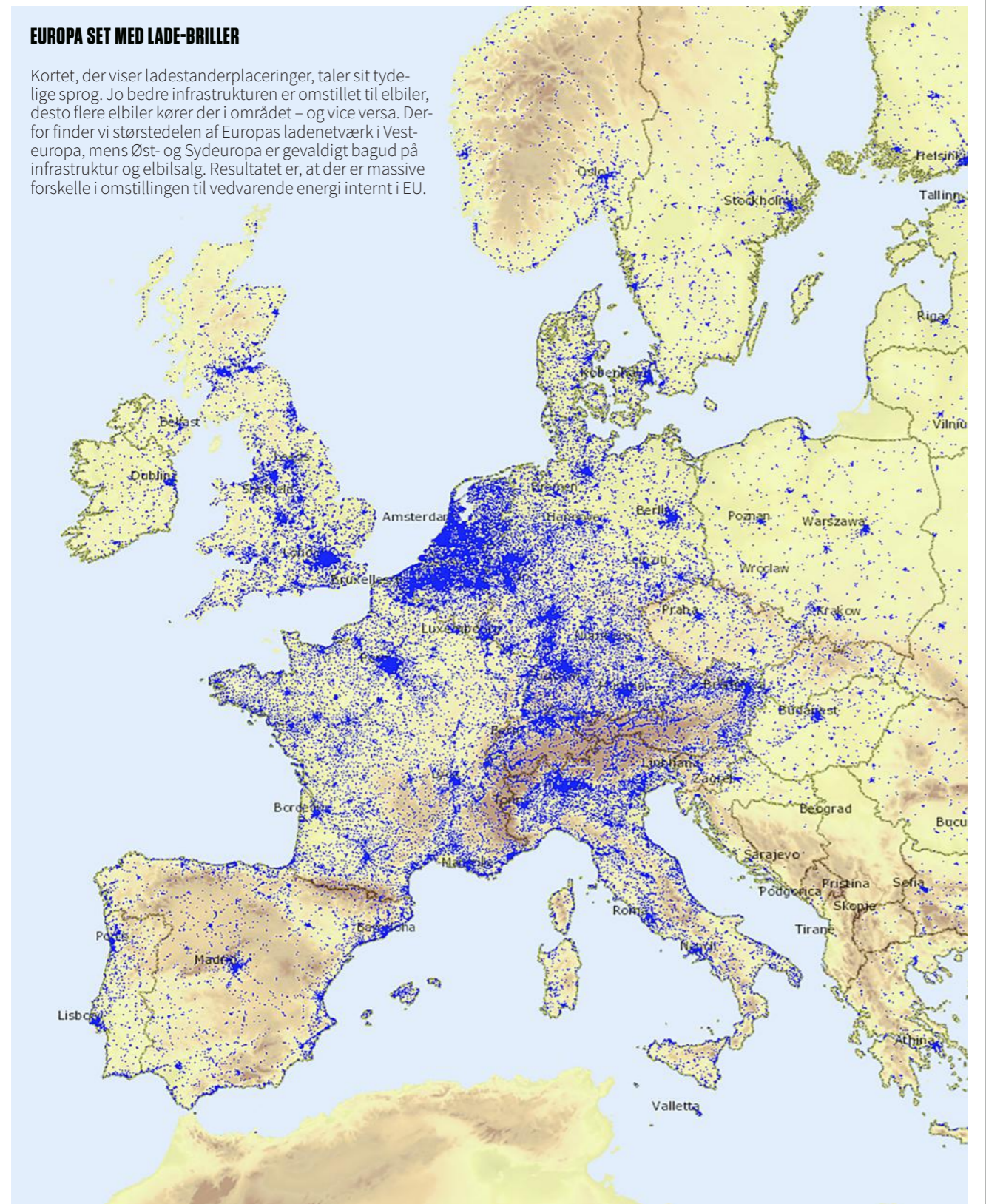
Ladestationerne skal være i stand til at levere 400 kW i alt, hvoraf én af laderne er på mindst 150 kW. I 2027 skal hver station samlet kunne levere 600 kW. De nye krav, lovgivningen stiller, understreger vigtigheden af et ladenetværk, der kan håndtere mange elbiler. På nuværende tidspunkt reklamerer mange stationer med 150 kW-ladere, men få stationer kan levere sit maksimale output til flere elbiler på samme tid.



GRØN OMSTILLING ER I RIVENDE UDVIKLING

EUROPA SET MED LADE-BRILLER

Kortet, der viser ladestanderplaceringer, taler sit tydelige sprog. Jo bedre infrastrukturen er omstillet til elbiler, desto flere elbiler kører der i området – og vice versa. Derfor finder vi størstedelen af Europas ladenetværk i Vesteuropa, mens Øst- og Sydeuropa er gevaldigt bagud på infrastruktur og elbilsalg. Resultatet er, at der er massive forskelle i omstillingen til vedvarende energi internt i EU.



ledes ud, for her er andelen af strøm fra vedvarende energi dobbelt så høj som det samlede EU.

EU's krav til ladestationer er fokuseret på de store vejnet, der snor sig tæt i særligt det nordlige Frankrig, Tyskland, Holland og videre over det centrale Europa mod øst. Gode nyheder for elbilister fra Norden, der gerne kører et par tusinde kilometer sydpå om sommeren. Men jo tættere man kommer på EU's ydre grænser, desto længere bliver der mellem laderne.

Det er handelsruterne, korridorerne gennem Unionen, som prioriteres. "Det er en kæmpe udfordring, for når du kommer ud på landet i eksempelvis Rumænien og Bulgarien, så er der altså langt mellem snapsene. Der er en kæmpe forskel, og det vil der også være i en årrække frem", svarer Morten Helveg Petersen til den uproportionale fordeling af ladere.

Forskellene er til at få øje på. Sidste år stod halvdelen af alle offentligt tilgængelige ladere i blot to lande – Holland og Frankrig – og mens lande som Danmark, Frankrig, Belgien og Sverige alle havde mindst 150 ladere pr. 100.000 indbygger, havde halvdelen af EU's medlemslande under 50 ladere.

Disse lande er ikke overraskende placeret hovedsageligt i den

“Jo tættere man kommer på EU's ydre grænser, desto længere bliver der mellem laderne.”

Beregninger fra tænketanken Concito viser, at private køretøjer udgør 7,5 pct. af den gennemsnitlige danskernes CO₂-udledning – 10,5 pct. hvis man lægger udledninger fra køb af nyt køretøj oveni.



Økonomiske besparelser er hovedårsagen til, at danskerne køber elbil. Og skepsis over lademuligheder er den største årsag til, at vi lader være.

GRØN OMSTILLING ER I RIVENDE UDVIKLING

østlige del af EU, som er markant længere bagud i omstillingen. Selv om EU kun ser sig overgået af Kina i e-mobility (altså, hvor mulig transport i elbil er), kan forskellene fra land til land ikke underkendes.

Der kører nu over en kvart million el- eller plugin-hybridbiler rundt på de danske veje, og beregninger fra Transportministeriet viser, at elbilsalget rykker markant hurtigere end opsætningen af ladestander. I august stod der 14.335 offentligt tilgængelige ladere i Danmark, og selv om det er mere end en fordobling på et år, er der i dag langt flere elbiler om laderne. Der er nu over 11 elbiler pr. lader mod blot 6,5 i 2020, og det betyder, at opsætningen af nye ladepunkter halser efter.

På bilforhandlernes bonede gulve er danskerne da også blandt de mest el-begejstrede i Europa, og derfor er der nu næsten seks elbiler for hver 100 personbiler i Danmark, mens tallet blot er 1,2 i hele EU.

Skyldes det mon, at danskerne er mere villige til at handle for klimaet? Ikke specielt, for danskerne køber ikke elbil ud af klimabekymring. I stedet er den største motivation økonomisk funderet. En undersøgelse fra

Syddansk Universitet i Esbjerg viser, at næsten halvdelen af de 1.000 adspurgte forbrugere udelukkende vil overveje en elbil, hvis de får økonomisk støtte. Ligeledes svarer 78,6 pct., at elbiler er for dyre.

Idealisme og fælles målsætninger er tilsyneladende ikke nok, og økonomisk incitament er en nødvendighed. Det er til trods for, at Danmark er et kollektivistisk folkefærd, som Oliver Schnitka, en af forskerne bag undersøgelsen, pointerer. Mens afgiftsrabatterne giver grund til køb, er to tredjedele af de adspurgte uden elbil bekymrede for adgang til ladestationer. Mere bemærkelsesværdigt er det, at 45 pct. af de adspurgte, som faktisk ejer en elbil, deler bekymringen. Om end ladenetværket var tilstrækkeligt, er tiltroen til det ikke.

Danskerne er skeptiske – altså indtil det rette tilbud kommer på bordet. Det er Tesla Model Y bevis på. Den topper salgslisterne måned efter måned i både Danmark og EU, og som EU's observatorium for alternative drivstoffer beskriver den: Model Y er torpederet gennem markedets naturlige begrænsninger. Denne sommer blev der for første gang solgt flere elbiler end dieselmotorer i Unionen, og helt eller delvist elektriske biler udgjorde 45 pct. af bilsalget i første halvår af 2023.

Selv om benzinbilerne fortsat har majoriteten, er udviklingen tydelig – elbilerne overtager markedet. Danskerne købte 34.450 elbiler i årets første otte måneder, svarende til 31,5 pct. af alt bilsalg. Men spørgsmålet er, om tempoet rækker til Danmarks politiske mål om én mio. nul- eller lavemissionsbiler i 2030.

Det er langt fra sikkert, siger Mads Rørvig, direktør i De Danske Bilimportører. Han ser på målet med stor skepsis – særligt på grund af indfasningen af afgifter på elbiler, der for alvor træder i kraft over de næste år.

Manglen på elbiler i prisklassen under 250.000 kr. gør, at afgiftstigningerne vil tage al momentum ud af elbilsalget, siger Mads Rørvig. Samme advarsel har vi tidligere hørt fra FDM og Dansk Industri, som også pointerer, at branchen har brug for at vide i god tid, hvordan vilkårene ser ud i Danmark.

Som branchedirektør Thomas Møller Sørensen i Dansk Industri før har forklaret det: "Bilindustrien er en supertanker og ikke en speedbåd." Ligesom forbrugerne er skeptiske over ladenetværket, vil bilindustrien være sikker på, at de omstiller til et marked og infrastruktur, der er klar til elbilerne.

Industrien er beordret til udelukkende at producere nulemissionsbiler i senest 2035 af EU, og få lande i Europa ser ud til at være klar til den snarlige omstilling. Laveste fællesnævner i EU sætter dog ikke tempoet, for den nye lovgivning sætter større krav til alle medlemslande.

Danmark er blandt toppen af EU målt på elbiler og ladere pr. indbygger, men selv her er det usikkert, at klimaløfterne bliver overholdt. ☒

“En undersøgelse fra Syddansk Universitet i Esbjerg viser, at næsten halvdelen af de 1.000 adspurgte forbrugere udelukkende vil overveje en elbil, hvis de får økonomisk støtte.”

Betaler du 465.649 kr. for en BMW X1 med benzinmotor, består afgiften af 217.850 kr. Til sammenligning er afgiften på el-varianten blot 11.634 kr. ▶



45 pct. af adspurgte elbil-ejere bekymrer sig om adgang til ladenetværket, viser en dansk undersøgelse.



EU OG DANMARKS KLIMAMÅL

EU har et mål om klimaneutralitet i 2050. Hvis det skal lade sig gøre, forventer de, at der mindst skal være 30 millioner nulemissionsbiler i 2030. Konsulentselskabet McKinsey vurderede i slutningen af 2022, at hvis EU skal nå sit mål, vil det som absolut minimum kræve 3,4 millioner offentligt tilgængelige ladere i 2030.

Det er i snit 6.000 ladere om ugen, der skal stilles op. Hjemme i Danmark har vi et politisk mål om 1 million lav- eller nulemissionsbiler i 2030, som blev en fjerdedel opfyldt i sommer. I Danmarks bilaftale fra 2020 blev der sat penge af til de første 775.000 biler, heraf 10 pct. plugin-hybrider – sidstnævnte blev indfriet allerede sidste år. Med indfasningen af afgifter er salget af plugin-hybrider reduceret markant, og derfor vil det være salg af elbiler, som skal få Danmark helt i mål.

