

Fra: Knud Larsen <knudlars@outlook.com>

Dato: 17. september 2020 kl. 21.32.41 CEST

Til: JPErhverv <erhverv@jp.dk>, "steen.rosenbak@jp.dk" <steen.rosenbak@jp.dk>,

"morten.bundgaard@finans.dk" <morten.bundgaard@finans.dk>

Cc: Statsministeriet <stm@stm.dk>, "fm@fm.dk" <fm@fm.dk>, "skm@skm.dk" <skm@skm.dk>, "trm@trm.dk" <trm@trm.dk>, "KEFM - Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet" <kefm@kefm.dk>, Liza Christensen <Liza.Christensen@ft.dk>, Mette Hansen <Mette.Hansen@ft.dk>, Tina Grønlund <Tina.Gronlund@ft.dk>, Lea Lykke Andersen <lea.andersen@ft.dk>, Jan Rasmussen <Jan.Rasmussen@ft.dk>, Camilla Brask Lentz <Camilla.Lentz@ft.dk>, FDM <fdm@fdm.dk>, motorclassic <motorclassic@fdm.dk>, "trb@ing.dk" <trb@ing.dk>, "hm@ing.dk" <hm@ing.dk>, "sw@ing.dk" <sw@ing.dk>, "thd@ing.dk" <thd@ing.dk>

Kommentar til **JP Opinion \ Erhverv:**

(7257 tegn incl. mellemrum)

El-biler er en dyr blindgyde

Åbent brev til Regeringen, Folketinget, motorjournalister og ingeniører i Danmark:

Nu har vi fået delrapport 1 ”*Veje til en grøn bilbeskatning*” fra ”*Kommissionen for grøn omstilling af personbiler*”. Den blev straks omtalt som ”*Elbilkommissionen*” (formandens navn usagt). Kommissariatet (26/2 2019, VLAK-regeringen) lyder, i forkortet udgave:

1. Afdække ”markedet for lav- og nulmissionsbiler ... grøn omstilling”.
2. Afdække ”effekter ift. klima, luft- og støjforurening, mobilitet og trængsel, statens indtægter og andre eksterne omkostninger ... indfrielse af regeringens målsætninger.”
3. Afgifter, tilskud o.s.v., samt samfundsøkonomiske konsekvenser heraf.
4. Afgiftssystemet, ”alternative indtægtskilder, der gør det muligt at sikre statens indtægter ... road pricing, vejafgifter el.l. ... teknisk baserede bilafgifter”.
5. Analysere infrastrukturen, herunder ”ladeinfrastrukturen”.

Rapportens forord afviger en del derfra: ”*Kommissariatet for arbejdet indeholder overordnet set fem hensyn: at øge udbredelsen af nul- og lavmissionsbiler, opretholde et statslige afgiftsprovenu fra personbilområdet, samt hensyn til fordeling, samfundsøkonomi og generel reduktion af CO₂-udledning.*”

Finansministeriet præsenterede 7/9 2020 rapporten med en tredje version: Nu er den skrevet ”*ud fra følgende primære hensyn*”:

- Ønsket om en øget udbredelse af nul- og lavmissionsbiler
- Ønsket om en betydelig CO₂-reduktion
- Ønsket om beskedne statsfinansielle konsekvenser
- Ønsket om at begrænse de øvrige samfundsøkonomiske omkostninger ved omlægningen
- Ønsket om at fastholde den nuværende fordelingsprofil i beskatningen.

De fem punkter er helt åbenlyst ændret undervejs. Under alle omstændigheder er pkt. 2 (indfrielse af regeringens målsætninger) med S-regeringen, som tiltrådte fire måneder senere, nu underkastet det famøse ”forståelsespapir”. Dette er en håndfæstning af samme karakter som Magna Carta (England 1215) og Erik Klippings håndfæstning (1282): Enhedslisten, Socialistisk Folkeparti og

Radikale Venstre har hals- og håndsret over S-regeringens tiltag for at nå *Alternativets* utopiske mål om 70 % reduktion af CO₂-udledningen (i forhold til 1990) inden 2030.

Men er el-biler ”grønne”? Og hvor er *brint*bilerne? Brint nævnes slet ikke i kommissionens anbefalinger, og kun sporadisk i rapporten:

”Omvendt kan brintbilerne tankes på kort tid, næsten som konventionelle biler, og har omtrent samme rækkevidde, hvorfor bl.a. brintteknologien på længere sigt også kan udgøre et væsentligt bidrag til at fortrænge fossile brændstoffer og bidrage til CO₂-reduktioner på vej mod klimaneutralitet i 2050. Derfor er det vigtigt, at de fremtidige rammevilkår skaber lige konkurrencemuligheder for forskellige grønne teknologier.

.... Elektrolyse kan bruges til at producere brint og andre brændstoffer ved anvendelse af (grøn) strøm. Grøn brint og andre Power-to-X-brændstoffer er dog fortsat dyrere end deres fossile alternativer eftersom produktionen af grønne electrofuels på nuværende tidspunkt stadig er på et tidligt forsknings- og udviklingsstadium.”

Alle taler og skriver efterhånden om el-biler, som om de simpelthen er guds gave til menneskeheden. Men alene batterierne kræver så mange sjældne grundstoffer og så meget miljøforurening (børne)arbejde i miner i U-lande, at det allerede nu er totalt uacceptabelt.

Rapporten nævner ikke med et eneste ord, at produktionen af de nødvendige batterier er et voldsomt problem, både for miljøet og arbejdsmiljøet: Der kræves store mængder af sjældne grundstoffer, som næsten kun findes i Kina, Afrika og Sydamerika. Kina har selvsagt kontrol over egne ressourcer, men i stadig større omfang også over Afrikas og Sydamerikas, hvor udvindingen ofte sker under horrible forhold. Mindst 2/3 af batterierne produceres derpå i Kina, og andelen er voksende.

Netop nu har alle europæiske bilproducenter udskudt deres produktion af elbiler p.g.a. mangel på Cobolt. Batteriet indeholder ca. 10 kg. Cobolt, hvoraf over 60 % udvindes i DDR-Congo (forventes at stige til 75 %). Batteriet indeholder desuden ca. 60 kg. Lithium fra begrænsede kilder (den nuværende produktion kan kun forsyne ¾ mio. elbiler). Dertil kommer ”sjældne jordarter”, hvor Kina idag sidder på ca. 85 %. Elbilen indeholder i sig selv ca. 100 kg. kobber (Cu), 4 gange mere end en benzinbil.

Det er da udmærket, at el-biler lige her og nu, i lokalområdet, ikke direkte udleder CO₂ eller skadelige stoffer. Men selve bilens produktion (karrosseri, el-system, hydraulik, bremses, gummi, plastic, lak, glas o.s.v. koster præcis det samme som i alle de ”sorte fossil-biler”. Dertil kommer batterierne. Klimarådet skrev allerede i september 2018:

”Elbiler udleder ganske vist ikke CO₂ direkte under kørslen, men der udledes mere CO₂ ved produktionen af en elbil end det er tilfældet ved produktion af benzin- og dieselmotorer. Dette skyldes ifølge nogle nye livscyklusstudier, at der udledes relativt meget CO₂ ved produktion af bilbatterier. Dertil kommer, at der udledes CO₂ fra den andel af elektriciteten, der benyttes til at oplade elbilerne, der produceres ved fossile brændsler, ligesom der også udledes CO₂ ved frembringelsen af brændsler som kul og naturgas, der anvendes i elproduktionen.”

Oveni kommer, at der skal etableres så utroligt mange nye opladningsstationer ud over det ganske danske land, at allerede omkostningerne derved vil underminere projektet. Ydermere er det bestående el-net slet ikke dimensioneret til den store belastning, uanset om det sker om natten, og uanset diverse ”intelligente” systemer. Hverken ved ½ mio. elbiler (regeringens mål), 1 mio. (den forrige regeringens mål) eller ¾ mio., som elbil-kommissionen foreslår.

Det ved beslutningstagerne godt, men det nævnes overhovedet ikke. Hvorfor?

Hvorfor hører vi ikke mere om brintbilerne? Brint kan lagres, hvilket el ikke kan i rimeligt omfang, og ikke synes at ville kunne komme til det i en lang, (u)overskuelig fremtid. Dertil kan brint indgå i nye brændstoffer, som også kan bruges i de bestående forbrændingsmotorer.

Om få år vil hele den "gamle" bilpark kunne køre videre med de samme motorer, bruge de samme tankstationer, trække lige så meget på "krogen" som nu. OK, til lidt højere priser, i hvert fald i begyndelsen. Til gengæld spares de astronomiske omkostninger til opbygning af et lands- (og verdens-) dækkende net af opladestationer, som tillige kræver lang tid til opladning. Miljøet og arbejdsmiljøet spares for alt det skrækkelige (børne)arbejde i afrikanske miner.

Er alle politikere og motorjournalister da blevet bestukket af elbil-producenterne? Selvfølgelig går Autobranchen Danmark ind for, at der skal ophugges flere ældre biler og sælges flere nye biler. Men "skrotpræmier" bevirker også, at store kulturskatte går tabt, når veteranbiler hugges op. Ja, de kører færre km. pr. liter, men de kører ganske få km. årligt, og de har for længst optjent deres miljømæssige produktionsomkostninger. Hvorfor skal også de nu lægges for had?

Vi fortjener en klog transportpolitik, som ikke hopper med på den første, den bedste pop-bølge, men tænker langsigtet. Og som tager hensyn til den lille borger, der ikke har råd til at udskifte bilen, hver gang moden skifter. Hvor er alle ingeniørerne henne? Hvornår får vi en brintbilkommission?

Knud Larsen
lic. agro.

Venlig hilsen
Knud Larsen, lic. agro.
Brostykkevej 83 B
2650 Hvidovre