

24. marts 2023

Bestanden af fossilbiler stiger

Hver gang der importeres en ny elbil, importeres der mange flere nye fossilbiler, således at den samlede CO2 udledning fra personbilerne vil vedblive med at stige. Hvis vi fortsætter som hidtil med at importere nye fossilbiler hvert år med en middellevetid på 16 år, vil der være flere fossilbiler i 2030, end der er i dag.

Den glædelige nyhed er, at bestanden af elbiler i husholdningerne er steget markant i løbet af de sidste seks år: fra 5.500 til 87.900. Men den samlede bestand af personbiler er i samme tidsrum steget med 200.000; fra 2,28 millioner personbiler til 2,50 millioner. Elbilerne udgør i dag tre-fire procent.

Personbilerne vil derfor også i fremtiden stå for langt den overvejende del af hele transportsektorens CO2 forurening.

Dette blev helt tydeligt under Coronanedlukningen, der betød et stort fald i CO2 fra husholdningerne. Det store fald var en direkte konsekvens af reduceret forbrug af benzin og diesel til transport som følge af øget hjemmearbejde, skriver Danmarks Statistik.

I Danmark har vi, i stedet for at løse problemet, valgt at vedblive med at importere nye personbiler med en forældet teknologi, der er energi-ineffektiv, og som ødelægger klimaet. Når vi, mod bedre vidende, fortsætter med at importere fossilbiler skyldes dette, at misinformation, vildledning og lobbyisme er gået hånd i hånd med vores egen ønsketænkning.

På samme måde, som når vi forbyder plantegifte, der er kræftfremkaldende og ødelægger vores drikkevand, bør vi forbyde importen af nye fossilbiler. Fossilbilerne er en af de største klimasyndere. Vi kan ikke forsvare at overlevere en bilpark med et stadig stigende CO2 udslip, når løsninger ligger lige foran os.

Klimarådet skriver:

Hvorvidt et decideret forbud i Danmark mod salg af nye benzin- og dieselbiler vil være i strid med EU-rettens regler om fri konkurrence, kræver en nærmere juridisk afklaring. Hvis dette viser sig at være tilfældet, kan en pragmatisk løsning være at indrette afgiftssystemet med så markante fossilafgifter, at kun bilkøbere med meget høj betalingsvillighed for benzin- eller dieselbiler køber en sådan.

Løsningen ligger lige for.

Infrastrukturen kan nemt udbygges i takt med et stigende antal elbiler. Vi kan sagtens undvære fossilbilens forældede teknologi. Nyere opgørelser viser, at 95 pct. af pendlerne kører dagligt mindre end 100 km til og fra arbejde. Og de ville kunne klare deres kørselsbehov med en elbil, der oplades om natten på eller ved bopælen.

I Danmark giver nogle energiselskaber særlige rabatter til elbilers opladning i det tidsrum, hvor forbruget på det almindelige net er reduceret. Elbilernes batterier vil på denne måde komme til at udgøre en buffer, som vil være nyttig for hele samfundet. Overskydende vindenergi oplagres på denne måde, og vi slipper for en meget væsentlig del af vores CO2 problem. Men det kræver, at fossilbilerne udskiftes med elbiler hurtigst muligt.

Der er flere grunde til, at det haster.

For det første er CO2 den primære drivkraft i den opvarmning, der vil ske over lange stræk. For det andet vil en reduktion af CO2-udledningen kun gøre stigningen i opvarmningsfasen langsommere, indtil vi kommer ned på netto-nuludledninger. For det tredje er CO2 akkumulerende. Hvis vi venter og udskyder reduktionen, således som det foreslås, så indbygger man fremtidig opvarmning. Og endelig ved vi ikke, om vi nærmer os – eller allerede har passeret nogle klimatiske tipping points.

https://ens.dk/sites/ens.dk/files/Basisfremskrivning/4a_kf21_sekternotat_-_transport.pdf

https://klimaraadet.dk/sites/default/files/imorted-file/elbilanalyse_final_0.pdf

Mogens Christoffersen