

EUROPAS POTENTIALE FOR BATTERIPRODUKTION OG SELVFORSYNING

Europa har en af verdens mest ambitiøse klimapolitikker med et netto-nul mål i 2050. Men efter vedtagelsen af USA's nye industri-lovgivning, Inflation Reduction Act (IRA), tilbage august 2022, risikerer Europa nu at potentialet for den grønne omstilling svækkes og dermed mister den grønne førertrøje. IRA har ændret spillereglerne for industripolitik, noget som hidtil er blevet nedprioriteret i Europa. Derfor er Europa sat under massivt pres, når det kommer til at tiltrække og bibeholde grønne virksomheder, såsom battericelleproducenter og elbilproducenter, der ellers er væsentlige komponenter til at sikre grøn omstilling i Europa. Over halvdelen af alle litium-ion-batterier på EU-markedet i 2022 var produceret i Europa. Derfor har forventningen været, at EU bliver verdens næststørste battericelleproducent ved udgangen af årtiet - noget der nu er stor usikkerhed omkring.

På få måneder er investeringer i batterifabrikker, nye miner og elektriske køretøjer vokset i Nordamerika på grund af IRA. For at fremme den grønne omstilling i USA bliver der med IRA blandt andet stillet krav om, at 40 % af batterimetallerne skal komme fra USA eller en af deres frihandelspartnere, og at halvdelen af alle batterikomponenter skal fremstilles i Nordamerika fra 2024 for at få fuldt skattefradrag for elbiler. Batteriforsyningskæden for en elbil vil modtage op til 50 USD i tilskud pr. kWh batteri eller over en tredjedel af de samlede batteriomkostninger i dag.

I praksis betyder IRA, at udenlandske virksomheder kan vælge at flytte deres produktion og salg fra EU til USA, fordi statsstøttereglerne i USA er mere fordelagtige end i EU. Det kan potentielt sætte en kæp i hjulet på den grønne omstilling i Europa. Derfor er EU nødt til lave et politisk modsvar til IRA, så EU ikke står til at miste store investeringer i forsyningskæden til f.eks. batterier.



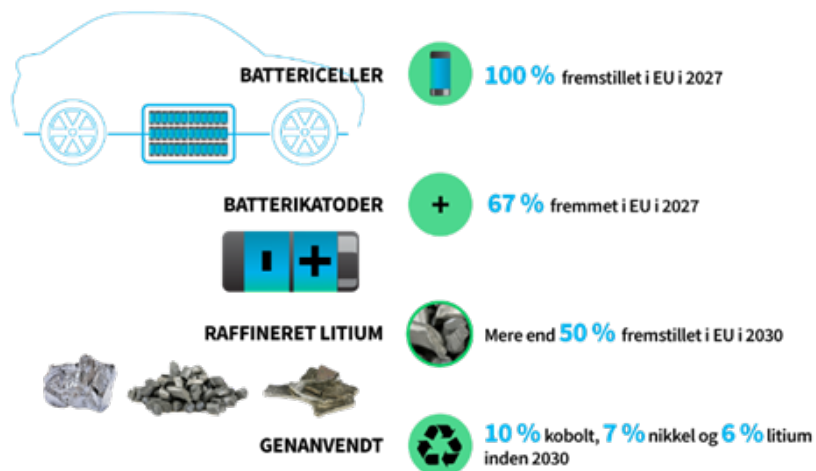
Hvad bør Europas reaktion være på USA's Inflation Reduction Act?

Det er nødvendigt at strømline statsstøttereglerne i henholdsvis Europa og USA, med fokus på produktionsstøtte til elbiler, vedvarende energi og råvarevirksomheder, som er direkte ramt af IRA. Europa bør indføre en grøn forenkling af reglerne, så det går hurtigere at producere grønne teknologier, såsom batterianlæg, frem for fx et kulkraftværk, som i dag tager lige lang tid. Derfor er der behov for at fremskynde udviklingen af ægte europæisk grøn industripolitik; en såkaldt Europæisk Suverænitetsfond (ESF) på minimum 350 milliarder euro bør etableres som modsvar til IRA via fælles gældsudstedelse i EU. ESF bør fokusere på at opskalere ekspertise inden for vedvarende energi (ikke fossile brændstoffer!), elektromobilitet og grønne batteriforsyningskæder, dvs. målrettede de sektorer, der er direkte berørt af statsstøttereglerne i USA.

Europæisk potentiale med batterier og kritiske råvarer

Der er et stort potentiale for at Europa kan blive delvis uafhængig og selvforsynende af blandt andet batterier og kritiske råvarer til brug i el-køretøjer og energilagring. Men det kræver en stærk og fremadskuende industripolitik, der tager hånd om de fremtidige udfordringer Europa står overfor.

Fremstillet i Europa: kæmpe potentiale for EU's batteriindustri – med de rette incitament



Perspektiver

1. **Europa står til at producere 6,7 millioner elbiler inden 2030** eller lidt over halvdelen af alle de producerede biler. Dette er i tråd med det for nyligt aftalte -55 % CO₂-mål for bilproducenter i 2030, der forventes at resultere i en andel på 50-60 % af elbilssalget. Det viser, at bilproducenter følger lovgivningen og planlægger indenlandske investeringer i overensstemmelse hermed. Hvis vi accelererer salget af elbiler før 2030; særligt ved at fastsætte et EU-flådemandat for virksomheds elbiler pr. 2026/7, kan et marked for elbiler blive meget større i 2027, hvilket skaber en bedre business case for batteriets værdikæde.

2. Halvdelen af de litium-ion-battericeller, der anvendes i el-køretøjer og energilagringssystemer i EU blev allerede i 2022 fremstillet i Europa; særligt i Polen, Ungarn og i mindre grad i Tyskland og Sverige. Transport & Environment (T&E) har lavet en analyse der viser, at **Europa kan være selvforsynende af battericeller fra 2027**, dvs. producere 100 % af vores Li-ion battericelleefterspørgsel.

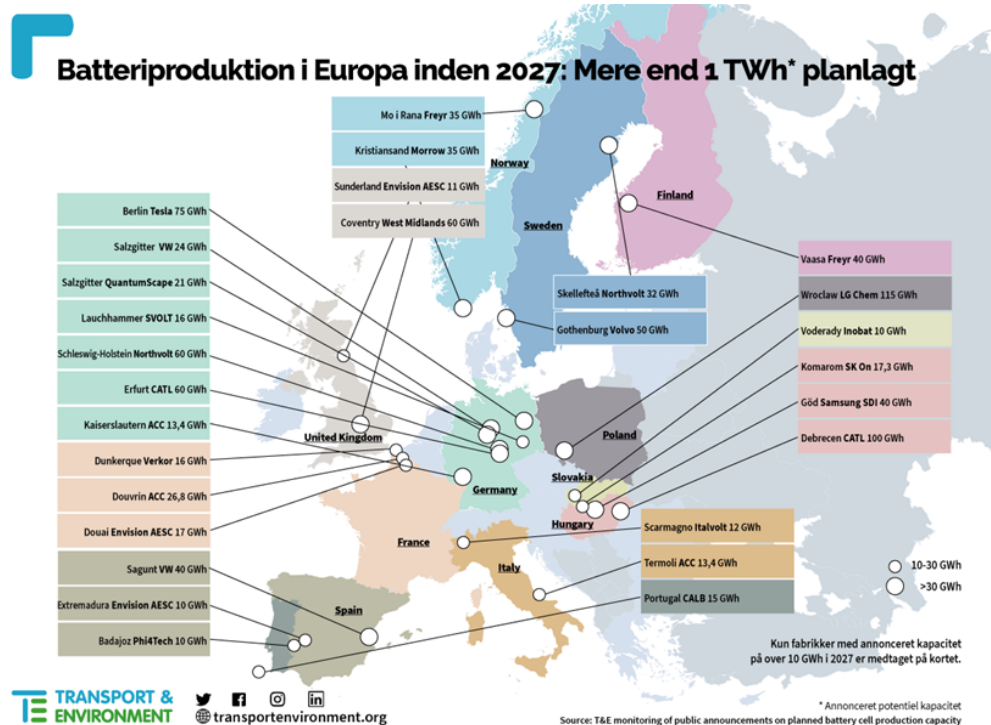
3. Ser vi nærmere på batterikomponenter, kan **to tredjedele af alt det katode-aktive materiale** (den mest værdifulde del af batteriet, der indeholder metaller som kobolt og nikkel) **fremstilles i Europa allerede inden 2027**, særligt i Tyskland, Polen og Sverige.

4. Der foretages også investeringer i raffinering og forarbejdning af batterimetaller på europæisk plan, hvor Kina dominerer i dag. T&E har lavet en analyse af potentialet for at raffinere litium, der viser, at **over 50 % af Europas efterspørgsel på raffineret litium kan komme fra europæiske projekter i 2030**. Litium til dette behov kan komme fra globale miner eller europæiske projekter; forudsat at disse opfylder høje standarder.

5. Der er også et betydeligt **genanvendelsespotentiale**: de materialer, der er tilgængelige til genanvendelse fra udtjente batterier eller skrot (fra europæiske batterifabrikker) **vil kunne opfylde mindst 8-12 % af de kritiske metal-behov i 2030**, herunder en tiendedel af al kobolt, 7 % nikkel og 6 % litium. Selv om procenterne ikke er enorme, kan de ikke desto mindre hjælpe europæiske virksomheder med råvaremangel eller høje priser på spotmarkedet.

Et vigtigt skridt: Critical Raw Materials Act

En vigtig komponent i forhold til at komme i mål, er udfaldet af Critical Raw Materials Act. Her bør der sættes et højt forsyningsmål inden 2030, understøttet af en liste over "strategiske projekter" (i overensstemmelse med høje sociale- og miljøstandarder). Der skal være særligt fokus på raffinering og forarbejdning, samt på skalering af den europæiske genanvendelseskapacitet og udvinding af metaller fra eksisterende mineaffaldspladser i hele Europa. Strategiske partnerskaber, især med asiatiske og afrikanske nationer, bør understøtte den globale dimension og hjælpe med at bringe højere ESG-standarder og ekspertise til det globale syd.



Ovenstående tekst er baseret på Transport & Environments rapport "A European Response to US IRA - How Europe can use its soft and financial powers to build a successful electric vehicle value chain". Dette er Rådet for Grøn Omstillings oversatte og komprimerede version af resumeet.

Den fulde rapport kan læses [her](#).

Kontakt:

Daria Rivin, rådgiver Klima & Transport
daria@rgo.dk

www.rgo.dk

Januar 2023