

København, den 26. februar 2007

Til Danmarks repræsentant i COREPER

Lars Nielsen
Rue d'Arlon 73
B-1040 Bruxelles

EU – Energipolitik

I anledning af mødet i Det Europæiske Råd 8.-9. marts 2007

Kære Lars Nielsen

NOAH opfordrer til, at du som Danmarks repræsentant arbejder for følgende som de allervigtigste punkter i forbindelse med EU-topmødet:

Klimamål

EU skal forpligte sig på **en 30% reduktion i udledningen af drivhusgasser ift. 1990-niveauet uanset andre landes forpligtelser** og helst mere, da det er tvivlsomt om 30% i tilstrækkelig grad understøtter 2 graders målsætningen.

- **EU skal tage sit historiske ansvar på sig.¹**
- **Klimamålet skal være styrende for energipolitikken.²**

Energibesparelser og -effektiviseringer

Der er miljømæssigt behov for en **absolut reduktion** af energiforbruget frem for en korrektion af den forventede vækst. Målet om en stigning i energieffektiviteten på 20% i 2020 skal derfor ikke ses i forhold til det forventede forbrug i år 2020³, men i forhold til fx 2005-forbruget. Og **målet skal være bindende.**

1 Achim Steiner, direktør i UNEP, udtaler til Bild am Sonntag (18.2.2007): ”...Wir haben eine historische Verantwortung. Die Klimaproblematik heute ist nicht von China verursacht, sondern vor allem von den westlichen Industrieländern. Also muss auch der erste Schritt von uns kommen. ...”

2 Prioriteringen i energipakken var 1. Miljømæssig bæredygtighed 2. Forsyningsikkerhed 3. Konkurrenceanne Det er vigtigt at fastholde dette. Det ændrer perspektivet, alt efter hvilken parameter, man sætter øverst i hierarkiet.

3 Council Conclusions (Energy) 6453/07 (15.2.2007) II. 6 (p. 3): ” - urges Member States to achieve the EU's energy consumption saving potential of 20% compared to *projections* for 2020” (vores kursivering)

De kommende nationale handlingsplaner om Energieffektivitet skal indeholde bindende mål for de enkelte sektorer. Herunder ikke mindst **transportsektoren**⁴, inkl. international luftfart og søfart.

- **Efterspørgselssiden er den vigtigste: hovedredskaberne i EU's energipolitik skal være reelle energibesparelser og en drastisk stigning i energieffektiviteten.**

Vedvarende energi

Der er brug for et **bindende mål på 25% VE i 2020**. Det hænger i vores optik sammen med, at kul skal udfases så hurtigt som muligt og ikke tildeles livsforlængende behandling via CCS. Potentialet for vedvarende energi er meget stort, men bremses af modvilje fra de stadig større internationale energiselskaber og kortsynede europæiske politikere.

Kommissionen anerkender, at det er en forudsætning for den teknologiske udvikling og den kommercielle udnyttelse af VE samt for en kosteffektiv reduktion af klimapåvirkningerne.⁵

- **Målet skal udmøntes i bindende mål for de enkelte sektorer - dog ikke for biobrændstof.** (Men fx 35% for elproduktion og 25% for energiforbrug i bygninger)

Med venlig hilsen

NOAH's Energigruppe v.

Kim Ejlertsen
Henning Bo Madsen
Palle Bendsen

Bilag:

- Biobrændsler
- Emissionshandel
- Det indre marked
- Atomkraft
- CCS

4 "Mellem 1990 og 2003 steg passagertransporten i EEA-landene med 20%. Lufttransporten tegnede sig for den største stigning i denne periode med hele 96%. Mens emissionerne fra de fleste andre sektorer (energiforsyning, industri, landbrug og affaldshåndtering) faldt i perioden 1990–2004, steg emissionerne fra transportsektoren betydeligt, hvilket skyldtes den omtalte efterspørgselsstigning. Transporten er ansvarlig for 21% af de samlede drivhusgasemissioner i EU-15 (ekskl. international luftfart og søtransport). Vejtransporten bidrager med 93% af de samlede emissioner fra transporten. Emissionerne fra international luftfart tegner sig imidlertid for den hurtigste stigning, nemlig på 86% mellem 1990 og 2004." (Pressemeddelelse fra EEA 26.2.2007)

5 The EC notes: "... a single broad target is too unfocused and would fail to provide sufficient guidance and certainty to businesses operating in a specific sector of the market." (SEC [2006] 1719; Renewable Roadmap - Impact Assessment)

ØVRIGE VIGTIGE PUNKTER:

Biobrændsler

- **Biomasse udnyttes mest effektivt i kraftvarmeværker, så denne anvendelse bør gå forud for biobrændstof til biler.**

Produktionen af biobrændsler fører til alvorlige miljømæssige og sociale problemer i flere producentlande. **Som udgangspunkt bør import af biomasse til EU til biobrændstofformål forbydes.** Det er uacceptabelt og uetisk at anvende fødevarer til at mætte de riges transportbehov frem for at mætte fattige mennesker.

- **EU skal ikke sætte et mål for andelen af biobrændsler nu.**

Så længe der er et så ekstravagant overforbrug af fossile brændsler i transportsektoren, er anvendelse af biobrændstof den helt forkerte vej at gå. EU's frivillige aftale med bilindustrien om at nå 140 g CO₂ pr. km har vist sig at være en fiasko - i dag udleder de europæiske biler i snit 163 g CO₂ pr. km.

Der er brug for

- **bindende krav om max. 120 g CO₂ pr. km inden 2012 faldende til 100 g CO₂ pr. km i perioden derefter**
- **høj beskatning af de mest brændstofforbrugende køretøjer**
- **foranstaltninger, der fremmer et skift i transport fra bil til skinnebåren transport og udnyttelsen af den ledige kapacitet i de køretøjer, der p.t. fylder op på veje og i byer.**⁶

Det skal dokumenteres, at der er overskud af biomasse og areal til brug for økologisk dyrkede flerårige energiafgrøder som f.eks. skov, før der er miljømæssig mening i at udvikle bæredygtighedskriterier og certificeringsordninger for biomasse til transportformål.

Emissionshandel

I forslaget til rådskonklusioner (energi) tildeles emissionshandel en central rolle i EU's langsigtede mål for reduktion af drivhusgasserne. Men ETS har indtil nu ikke været i stand til at levere reelle reduktioner pga. huller i systemet og overallokering i medlemslandene. Fremover må det som minimum sikres, at udledningstilladelseerne tildeles gennem **auktionering** i stedet for, at de bliver uddelt gratis. (Luftfart!) De udstrakte muligheder for køb af udledningskreditter uden for EU modvirker udledernes motivation til realisering af de store potentielle energibesparelser og bidrager ikke til at øge EU's forsyningssikkerhed. Det må ikke mindst kræves af de nationale allokeringsplaner, at de indeholder **konkrete mål for de enkelte sektorer.**

Det indre marked

Yderligere regulering skal først og fremmest tjene til at indpasse VE i energisystemerne og fjerne de forvriddninger af markederne, som p.t. favoriserer store centraliserede kul- og atomkraftværker. Desuden skal de **eksterne omkostninger inkluderes i energipriserne.** Dvs. miljøødelæggelse ved udvinding af råstoffer (kul og uran) og sygdomme forårsaget af luftforurening (kul) og deponering af affald (kul- og atomkraft). A-kraftværker skal være fuldt forsikrede i tilfælde af havari, og A-kraftværkernes dekommissioneringsfonde adskilles fra andre aktiviteter.

⁶ "Vi kan ikke løse problemerne med stigende drivhusgasemissioner, støjforurening og fragmentering af landskaber forårsaget af transport uden samtidig at se på trafikstigningen på tværs af hele spektret - på vores veje og jernbaner, i luften og på havet. Tekniske fremskridt såsom renere og mere brændstoffeffektive motorer er meget vigtige, men vi kan ikke forny os ud af transportemissionsproblemerne." Professor Jacqueline McGlade, EEA's administrerende direktør. (www.eea.europa.eu 26.2. 2007)

Atomkraft

Kommissionen er positiv over for en fortsat udvikling af atomkraften (G IV), mens Energiministrenes Råd og Det Europæiske Råd lader det være op til medlemslandene at beslutte om atomkraft skal være en del af deres energiforsyning. Men det giver ikke mening al den stund, at de risici, der er forbundet med A-kraften er grænseoverskridende. NOAH mener, at atomkraft er en beskidt og farlig energiform, som skal udfases i og uden for EU. **Så længe atomkraften fortsat findes, må den som før nævnt pålægges alle de udgifter, som er forbundet med hele driften - også den fulde omkostning ved dekommissionering.**

I FP7 (EC energi + Euratom) tildeles atomkraften langt den største del af energiforskningsmidlerne på trods af, at en lang række lande - som Danmark - enten ikke har atomkraft eller har besluttet at udfase den. (550 mio. € pr. år mod andre energiformers 336 mio. € pr. år.)

CO2-lagring (CCS)

Vi ønsker, at CCS forbliver på tegnebrættet. **Vi anser det for en miljømæssigt ikke-bæredygtig teknologi, der har en del træk til fælles med atomkraften. Den er afhængig af store centrale værker, den er meget kostbar og den kan ikke nå at levere de løsninger, vi akut har brug for.**

Satsning på CCS vil forhindre en stor satsning på effektivisering og VE-teknologier; både dem der allerede er leveringsdygtige som vindkraft, men også fx bølgekraft, der har behov for meget forskning og udvikling, før den kan levere energi i store mængder.

CCS vil binde os til en **fortsat afhængighed af det beskidte kul**, der forårsager en lang række miljøskader. CCS medfører et større forbrug af kul for at få det samme output af el og varme, da processerne kræver store mængder energi. CCS, der er dyr i sig selv, bl.a. fordi den nedsætter effektiviteten på kraftværkerne, vil ikke være konkurrencedygtig, hvis den tvinges til at påtage sig (forsikringsmæssigt) ansvar for evt. langsigtede skader.

Det er også uklart, hvordan de 12 CCS-forsøgsanlæg til en pris af ca. 60 mia. kr. (8 mia. €) svarende til ca. 3½ gang det samlede energiforskningsbudget for perioden 2007-2013, skal finansieres. Det er svært at se, hvordan det er i Danmarks interesse at støtte dette.