

## Folketingets Energipolitiske Udvalg og Europaudvalget



Europa-Kommissionen,  
Energikommissær,  
Hr. Andris Piebalgs,  
B-1049, Bruxelles,  
Belgien.

22. september 2006  
Ref. 05-001323-89

### **Høringssvar vedr. Kommissionens grøn bog om en europæisk energistrategi – KOM (2006) 105**

Kære Andris Piebalgs,

Folketingets Energipolitiske udvalg og Europaudvalget fremsender hermed en fælles udtalelse vedrørende Kommissionens grøn bog om en europæisk energistrategi.

Udtalelsen, som blev vedtaget den 22. september 2006, er optrykt i det følgende.

#### **Udtalelse:**

Indledningsvis vil vi gerne takke Kommissionen for grønbogen om en europæisk energistrategi. Det er efter vores mening særdeles vigtigt, at der arbejdes med udformningen af en helhedsorienteret, ambitiøs og velfunderet fælles energipolitik baseret på en grundig analyse og en åben diskussion af, hvordan vi både på fællesskabsniveau og på nationalt plan håndterer de store udfordringer, vi står overfor i de kommende årtier: Større uafhængighed af importerede brændsler, nedbringelse af udledningen af drivhusgasser og understøttelse af innovation, jobskabelse og økonomisk vækst. Disse tre nøglebegreber har Danmark adskillige års erfaring med som styrende for den nationale energipolitik, og vores kommentarer skal således ses i lyset af disse erfaringer.

Folketingets Energipolitiske Udvalg har i 1½ år arbejdet med det danske Teknologiråd om opstilling af en række scenarier for 2025 for at belyse mulighederne for at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen med 50 pct. og olieforbruget ligeledes med 50 pct. inden 2025. Arbejdet har været drøftet indgående i en arbejdsgruppe med repræsentanter for et bredt udsnit af den danske energisektor og drøftet i fire åbne 1-dags arrangementer i Folketinget. Mest interessant er et kombinationsscenario, der

viser, at vi ved at satse kraftigt på især energibesparelser, vindkraft og biomasse kan nå målet om 50 pct. reduktion, uden at det koster mere end "business as usual". I beregningerne er gevinsterne i form af nye job og øget eksport af energiteknologier ikke medregnet.

Vi er klar over, at Kommissionen har haft meget kort tid til at udforme grønbogen, og det er derfor forståeligt, at den hverken er baseret på en mere tilbundsående analyse eller på de nyeste oplysninger om f. eks. den globale opvarmning. Vi går imidlertid ud fra – og ser frem til – at der vil blive udarbejdet end grundig analyse som grundlag for det videre arbejde med at diskutere og beslutte, hvilke mål, virkemidler og politikker der bedst tjener en energistrategi baseret på de tre forbundne hensyn om forsyningssikkerhed, nedbringelse af udledningen af drivhusgasser og sikring af innovation, jobskabelse og økonomisk vækst.

Vi har koncentreret vores høringssvar om følgende emner, som vi finder særligt vigtige – vel vidende at vi dermed ikke dækker alt det, vi kunne kommentere i grønbogen:

1. Energieffektivitet. Den billigste energi er den, vi slet ikke bruger i vores bygninger og boliger, samt den vi ikke taber i energiproduktion og transmission. Bedømt ud fra de danske erfaringer er målet om en 20 pct. reduktion inden 2020 beskedent i forhold til potentialerne. Trods en kraftig indsats i Danmark, der har ført til væsentlige besparelser og til, at vi i dag har en af Europas højeste energieffektiviteter, vurderer vi (regeringens tal), at der er et besparelspotentiale på 42 pct. i boliger og bygninger over de kommende 10 år. Der er i 2005 vedtaget en dansk målsætning om at spare 1,70 pct. af energiforbruget (slutforbruget ekskl. transport) hvert år frem til 2013 og en række konkrete virkemidler til realisering af dette mål. Det er aftalt, at virkemidlerne kan ændres undervejs, hvis målene ikke nås fuldt ud. Vi ser frem til, at Kommissionen kommer med et forslag til en handlingsplan med konkrete tidsfrister og handlinger. De skærpede krav til nybyggeri vil få en vis effekt, og vi ser frem til, at der holdes fast ved, at kravene til nybyggeri skærpes igen i 2010 og 2015. Vi vil dog samtidig gøre opmærksom på, at den helt store potentielle gevinst ligger i den eksisterende boligmasse, som direktivet kun gør meget lidt ud af. Der mangler en langt kraftigere indsats på dette område, og vi vil opfordre Kommissionen til at komme med forslag hertil. Vi finder det endvidere vigtigt, at der udarbejdes en forpligtende plan med klare tidsfrister for udmøntningen af ECO-design-direktivet, hvor kravene om maksimalt energiforbrug til at opfylde specificerede energitjenester og maksimalt tilladeligt stand-by-forbrug fastlægges for f.eks. 5 år ad gangen, hvorefter kravene øges. Der bør desuden foretages en klar og gennemskelig mærkning og et forbud mod markedsføring af den ringeste fjerdedel af standarderne ved hver revision.

2. Vedvarende energi. Vi støtter forslaget om en køreplan for vedvarende energi (VE) med konkrete, ambitiøse mål for VE generelt og politikker, der kan sikre, at tempoet i udbygningen øges markant. Sammen med energibesparelser er udbygning med VE de sikreste metoder til at nedbringe såvel udledningen af drivhusgasser som den stigende importafhængighed. De danske erfaringer viser, at ambitiøse politikker, der bliver fulgt løbende op, er en nødvendig forudsætning for at drive teknologiudviklingen frem og høste gevinsten i form af faldende priser på den enkelte VE-teknologi. Det er desuden vigtigt med langsigtede mål og politikker for at mindske usikkerheden – og risikopræmien – blandt investorerne, så de tør og vil satse kraftigere på VE. For Nordeuropa – men også for andre dele af Europa – er der meget store perspektiver i en kraftig udbygning med havvindmøller i Nordsøen og Østersøen. Vi opfordrer Kommissionen til at få udarbejdet en egentlig handlingsplan for udbygning med store havvindmølleparker.
  
3. Transport. Der er et stort behov for at mindske energiforbruget i transportsektoren, der er næsten 100 pct. afhængig af olie og står for en stærkt stigende udledning af drivhusgasser. Vi er enige i, at der skal sættes på udvikling og anvendelse af især 2. generations biobrændstoffer – og introduktion af andre drivmidler. Dette var noget mere ambitiøst beskrevet i Grønbogen fra 2000. Alternative drivmidler kan dog på ingen måde stå alene. Det er helt afgørende, at der samtidig fastlægges forpligtende standarder for nye bilers energieffektivitet (hvor langt på literen) baseret på bedste tilgængelige teknologi med hensyn til energieffektivitet og immission af andre stoffer, og at der fremlægges forslag til, hvordan skatte- og afgiftsinstrumentet kan anvendes til at nedbringe transportsektorens stigende udledning af drivhusgasser. Der har fra bilindustrien været enkelte tiltag til at udnytte eksisterende teknologier til at producere biler, der kører langt længere på literen end dagens standard, f.eks. VW's Lupo (3L). Det er efter vores mening vigtigt, at Kommissionen fremlægger forslag, der betyder en kraftig motivation til, at bilindustrien udnytter de bedste tilgængelige teknologier og sætter på at videreudvikle disse. Den nuværende frivillige aftale med bilindustrien har vist sig ikke at være et tilstrækkeligt virkemiddel. Der bør desuden fastsættes minimumskrav til køretøjers dæk af hensyn til at mindske køretøjernes energiforbrug og til, at dækkende ikke må indeholde andre skadelige stoffer.
  
4. Olie. Det er bekymrende, at grønbogen ikke konkret nok forholder sig til EU's stigende afhængighed af importeret olie, men stort set kun fokuserer på gas, til trods for at olie og gas kun i beskedent omfang substituerer hinanden som brændsler. I realiteten er der tale om to energimarkeder og ikke kun et: Et for el, varme og afkøling, hvor der er mulighed for at substituere med VE,

energibesparelser og skift mellem forskellige former for brændsler – og et andet for transportsektoren, der er stort set 100 pct. afhængig af olie. Udledningen af drivhusgasser fra olieprodukter vokser kraftigt og eliminerer i dag de reduktioner, der gennemføres på andre områder. Olie er den ressource, vi efter alt at dømme løber tør for først, og det brændsel, der har den mest direkte – negative – effekt på økonomierne i EU. Det er derfor vigtigt, at der foretages en grundig analyse af EU's stigende afhængighed af olie, samt at der udarbejdes en ambitiøs strategi for, hvordan vi bevæger os ud af olieafhængigheden. Vi vil desuden pege på behovet for en afkobling af gaspriserne fra oliepriserne. Den nuværende tætte kobling har ført til kraftigt stigende gaspriser og en dermed forbundet tendens til at fremme kul på bekostning af VE og gas, der er mindre belastende – men også er en ressource med begrænset levetid.

5. Transmissionssystemer. Grønbogen har et klart fokus på gastransmission og kun en ret kort vurdering af eltransmission. Udbygningen af transmissionssystemerne bør ikke kun vurderes i forhold til naturgas, og udbygningen bør baseres på en analyse af, hvor store mængder VE, der stiles efter i de kommende år. Det vil f.eks. være afgørende for udbygningen med havvindmøller, at der findes en sådan plan som grundlag for en stillingtagen til, hvor der især bør satses på udbygning af eltransmissionssystemerne. Det samme gælder mulighederne i energibesparelser og i intelligent energistyring, som vil kunne aflaste EU's net. En sådan analyse vil desuden kunne forbedre mulighederne for et velfungerende fælles systemansvar i EU og for at indpasse stigende mængder af vedvarende energi.
6. Liberaliseringen. I Norden er man nået langt med el- og gasliberaliseringen. Danmark har gennemført el- og gasdirektiverne fuldt ud og er sammen med Sverige (og Norge) gået videre med ejermæssig adskillelse af net og produktion. Samtidig med gennemførelsen af direktiverne er elpriserne imidlertid steget på det nordeuropæiske marked. Vi kan med den viden, vi har pt., ikke vide, om priserne kunne være steget yderligere i en situation uden liberalisering. Vi finder imidlertid, at man bør være forsigtig med at antage, at den fulde gennemførelse af liberaliseringen vil føre til faldende priser. De hidtidige erfaringer tyder på, at markedet indretter sig efter marginalprisen på den dyreste elproduktion. Vi mener derfor, at der er et stort behov for en grundig og "non-biased" analyse af elmarkedets særtræk samt en grundig diskussion af, hvordan elmarkedet fungerer, så vi ikke kommer til at tilrettelægge en langsigtet EU-strategi på basis formodninger, men tværtimod på grundige analyser af elmarkedernes (produktion og transmission) reaktionsmønstre.

7. Kvotedirektivet og kvotemarkedet. EU's CO<sub>2</sub>-kvotehandelsystem og de nationale allokeringssplaner (NAP) er tænkt som et af de centrale, markedsbaserede instrumenter til opnåelse af omkostningseffektive reduktioner af drivhusgasser i EU. Allokeringssplanerne har i prøveperioden 2005-07 været præget af, at der blev udstedt for rigelige kvoter, og vi er bekymrede over, at dette også kan blive tilfældet i allokeringssplanerne for 2008-12. Trods de for rigelige kvoter har kvotepriiserne været relativt høje. Det har imidlertid ikke ført til nogen betydelig investering i VE eller energibesparelser, og der er, så vidt vi kan se, slet ikke sket en omlægning fra kul til naturgas, men nærmere den modsatte bevægelse, ligesom der har været tale om betydelige windfall profiler hos produktionsselskaberne. Der er behov for væsentligt længere sigtelinjer end de nuværende korte aftaleperioder, der ikke harmonerer med energisektorens langsigtede investeringer og behovet for kraftigere reduktioner i udledningen af drivhusgasser, jf. EU's tilslutning til målsætningen om at undgå en temperaturstigning på mere end 2°C i dette århundrede. Vi vil anbefale, at NAP (2008-12) strammes kraftigt op, at den målrettes mod, at der bliver tale om yderligere stramninger efter 2012, samt at kvotedirektivet justeres med henblik på at give en større miljøeffekt. Der bør desuden foretages en vurdering af de eventuelle gevinster, der er ved at gennemføre en obligatorisk auktion af en større del af kvoterne fra 2012 og frem. Vi mener desuden, at EU-reglerne for nyinvesteringer bør forhindre, at der ydes tilskud i form af gratis kvoter til fossile kraftværker.

Med venlig hilsen

Eyvind Vesselbo, formand for  
Folketingets Energipolitiske Udvalg.

Elisabeth Arnold, formand for  
Folketingets Europaudvalg.