

Folketingets Europaudvalg



Miljøbevægelsen NOAH
Nørrebrogade 39
2200 København N
35361212
noah@noah.dk
www.noah.dk

28. maj 2012

Forordning om transeuropæisk infrastruktur

Kære medlem af Europaudvalget

Da Klima-, Energi- og Bygningsministeriet inden for det nærmeste forventes at anmode Folketinget om mandat i de videre forhandlinger vedr. forordningen om transeuropæisk infrastruktur KOM (2011) 658, fremsender vi vores kommentarer til forslaget. Forslaget indeholder en række elementer, som det efter NOAHs mening hverken vil være i Danmarks eller EU's interesse at bruge fælles støttemidler på.

Med venlig hilsen

Kim Ejlertsen
Klimakoordinator
NOAH Energi og Klima

Klima-, Energi- og Bygningsministeriet
Energistyrelsen, Energiforsyning
Amaliegade 44
1256 København K

Att: Fuldmægtig Lise Weiss



Miljøbevægelsen NOAH
Nørrebrogade 39
2200 København N
35361212
noah@noah.dk
www.noah.dk

4. november 2011

**Høringsvar vedrørende
Europa-Parlamentets og Rådets forslag til forordning om
retningslinjer for den transeuropæiske energiinfrastruktur
(KOM (2011) 658 endelig, dateret 19.10.2011)**

Sammenfatning

NOAH-Friends of the Earth Denmark¹ mener, at den danske regering skal arbejde for, at følgende områder fjernes fra forordningens Bilag I omhandlende prioriterede energiinfrastrukturkorridorer og –områder: Prioriterede oliekorridorer (område 3) og Elmotorveje (område 4. 2)) og Grænseoverskridende kuldioxidnet (område 4. 3)).

Tilsvarende i Bilag II over energiinfrastruktur kategorier mener vi, at regeringen skal arbejde for, at følgende prioriterede energiinfrastrukturer fjernes:

- 1) b) om elmotorveje
- 3) a), b), c) om olie
- 4) a), b), c) om kuldioxid

I det følgende vil vi kort begrunde, hvorfor vi ønsker de nævnte punkter i Bilag I og II fjernet.

Indledende bemærkninger

I den danske tradition for udarbejdelse af energiscenarier (TeknologiNævnet, NOAH, GP, IDA, flere politiske partier, Klimakommissionen m.fl.) har der været en national/regional afgrænsning, hvor Danmark gradvist gøres selvforsynende med vedvarende energi. Der er med årene kommet stor vished for, at det er teknisk muligt og samfundsøkonomisk fornuftigt, at etablere et fleksibelt dansk energisystem, med lavt energiforbrug, med høj fjernvarmeandel og udbredt brug af varmepumper, en energiforsyning udelukkende baseret på vind og andre vedvarende energikilder og med mulighed for lagring af el og varme og konvertering mellem el og varme. Med en elektrificering af vej- og banetransporten kan transportsektoren også integreres. En sådan tilgang forhindrer ikke udveksling af el mellem nabolande, men har ikke udveksling og fjerntransport af el som en forudsætning for en velfungerende energiforsyning.

¹ Friends of the Earth (FoE) er verdens største sammenslutning af miljøorganisationer med 77 medlemslande. Kun én organisation fra hvert land kan være medlem. I Danmark er det Miljøbevægelsen NOAH.

En hurtig og målrettet realisering af et dansk vedvarende energisystem over de næste 20 år kan ske gennem vedtagelse af en dansk klimalov med 3-årige drivhusgasbudgetter og tilhørende årlig rapportering, der forpligter regeringen og de relevante ministerier til at holde omstillingsprocessen på sporet gennem vedtagelse og implementering af de nødvendige politikker i de forskellige dele af samfundet.

At kunne demonstrere, hvordan et velfærdssamfund kan udvikles og samtidig omstille energiforsyningen til at være 100 % vedvarende og baseret på bæredygtige hjemlige ressourcer, vil være det fornemste bidrag et lille land som Danmark kan yde til løsningen af den aktuelle klimakrise. Eksemplets magt vil betyde langt mere end de konkrete drivhusgasreduktioner, omstillingen vil medføre.

Klimaloven med dens drivhusgasbudgetter, vil give erhvervslivet vished om udviklingsretningen, og dermed mod til at udvikle de nødvendige teknologier og den viden, der kan optimere et 100 % vedvarende energisystem. De erhvervede erfaringer og teknologier vil blive efterspurgt vare globalt.

Europa-Parlamentets og Rådets forslag til forordning om retningslinjer for den transeuropæiske energiinfrastruktur peger derimod på flere områder i en helt anden retning. Ambitionen i forslaget og den tilhørende meddelelse om energiinfrastrukturprioriteter for 2020 og frem (KOM(2010) 677) handler ikke om en hurtig lokal/national omstilling i EU's medlemslande med udgangspunkt i de lokale vedvarende energiressourcer, men er derimod en vision om et Europa som ét sammenhængende energisystem, hvor billig transport af energi over landegrænser og nord-syd via nye elmotorveje skal balancere en asymmetrisk udvikling i VE og mindske behovet for national/regional kapacitet for lagring og konvertering af el og varme.

Et grundlæggende problem ved forslaget til forordning er, at der forudsættes en meget langsom omstilling, der er helt ude af proportion med det globale 2-grades drivhusgasbudget på i størrelsesordenen 830 Gt CO₂e fra nu og frem til 2050. Set i det lys, er der behov for lande, der går foran og skaber dynamik og eksempler til hurtig efterfølgelse. Hvis målet samtidig er øget grad af forsyningssikkerhed er en europæisk skala heller ikke den rette – tænk f.eks. på den aktuelle økonomiske krise med tilhørende ustabilitet og usikkerhed. At lægge dansk energiforsyningssikkerhed og klimapolitik i hænderne på en forventet udvikling af et fremtidigt EU-energisystem, vil være uklogt.

CO₂-transportnet

Forordningens forslag om prioritering af udviklingen af CCS (Carbon Capture and Storage = CO₂-fangst og lagring i undergrunden) med et tilhørende CO₂-transportnet på størrelse med det nuværende naturgasnet, er efter NOAHs mening en helt forkert udvikling, der sender et signal om, at man fortsat vil satse på fossil energi frem for EE og VE. Prioritering af og investering i CO₂-transportnet fjerner fokus og midler fra de reelle løsninger på klimaudfordringen: Hurtig implementering af energibesparelser og energieffektivisering af el- og varmekonsumet, hurtig udbygning med vedvarende energi samt etablering af et fleksibelt energisystem, der er i stand til at lagre og konvertere el til varme og omvendt.

Det forslåede net af CO₂-pipelines for flydende CO₂ er blot et element i CCS-kæden af ikke-bæredygtige elementer, som vil forlænge perioden med anvendelse af fossile brændsler – først og

fremmest kul. Hvis de påtænkte investeringer på 18,6 mia. kr. frem til 2020 til undersøgelser og anlægsarbejder på CO₂-transportnet skal give mening, skal man være sikker på, at de andre elementer i CCS-kæden også er funktionsklare til tiden. Det skal være muligt at foretage CO₂-opsamling fra kraftværker og industri (fuldskalaforsøg er kun lige begyndt) samt have vished for, at det er muligt at lagre de enorme mængder CO₂ i undergrunden på sikker vis – af hensyn til de berørte befolkninger eller miljøet til lands og til vands.

For alle CCS-elementer gælder, at der hersker stor usikkerhed vedr. den tekniske gennemførelse og ikke mindst vedr. den sociale accept blandt de berørte befolkninger. (Hvem vil bo oven på en kæmpe CO₂-losseplads? Og hvordan kan vi være sikre på, at den lagrede superkritiske CO₂ bliver, hvor vi forventer det?). Se i øvrigt www.ccs-info.dk.

Det er slående, at der i forslagets Bilag IV, der omhandler ”regler og indikatorer vedrørende kriterier for projekter af fælles interesse”, slet intet står om CO₂-net. Der gælder tilsyneladende ingen kriterier for at prioritere netop CO₂-net, og det er en god supplerende formel grund til at kræve CO₂-net fjernet fra forslaget.

Tilsvarende i Bilag V vedr. ”cost-benefit-analyse for energisystemet som helhed” står der heller ingen krav til eller rammebetingelser for gennemførelse af en cost-benefitanalyse for et CO₂-nets og CCS’ betydning for energisystemet som helhed. Det ville sikkert heller ikke se godt ud, hvis man forsøgte beregningerne, idet de nuværende prospekter for CO₂-reduktion via CCS på markedsvilkår rækker frem til senere end 2030 (McKensie 2008) eller endnu senere, såfremt den nuværende lave CO₂-kvotepris på ca. 10 Euro som ventet forbliver lav i mange år frem.

Selv med de enorme investeringer som CCS inkl. CO₂-transportnet vil kræve, forventer Kommissionen i KOM(2010) 677, at kun 36 Mt CO₂ vil blive opsamlet og transporteret i 2020 og med et CO₂-transportnet på 2000 km. I 2030 forventes 272 Mt opsamlet og transporteret. Disse størrelsesordener skal sammenholdes med de aktuelle udslip af drivhusgasser i EU-27. I 2010 var disse ifølge EU’s Miljøagentur på 4724 Mt CO₂e <http://www.eea.europa.eu/publications/ghg-trends-and-projections-2011> s. 80, svarende til drivhusgasreduktioner på kun 0,8 % og 5,7 % i hhv. 2020 og 2030. CO₂-transportnetværket forventes i 2050 at nå op på 8800 km længde – dvs. samme omfang som det nuværende naturgassystem.

NOAH mener, at dette er en syg vision, der slet ikke giver mening, når Europa af hensyn til det globale drivhusgasbudget allerede i perioden 2030-2050 helt skal have udfaset de fossile brændsler.

Elmotorveje

Elmotorveje er ligesom CCS ikke en hyldevare, der kan tages i brug her og nu. NOAH er imod visionen om EU som et samlet energisystem, hvor de enkelte lande ikke bliver selvforsynende med vedvarende energi og hvor elmotorveje udveksler a-kraft-el, CCS-kulkraft-el, solcelle-el fra syd og vind-el fra nord i et ikke-bæredygtigt europæisk energi-mix. Vi er ikke imod regional udveksling af el over landegrænser, når spidssituationer kræver dette, men landene skal som udgangspunkt netto være selvforsynende og med 100 % vedvarende bæredygtig energi.

NOAH mener derfor, at den danske regering skal arbejde for, at europæiske elmotorveje fjernes fra forslagets bilag I og II.

Oliepipelines/oliekorridorer

Olie er snart fortid og pipelines for råolie fortjener efter vores mening ikke særlig EU-støtte. De stigende oliepriser overflødiggør behovet for støtte og derfor ser vi ingen grund til, at olierørledninger, pumpestationer, lagerfaciliteter og andet udstyr og anlæg skal subsidieres yderligere. Det er en helt forkert anvendelse af de begrænsede midler, og vi mener derfor, at den danske regering skal kræve olieforsyningsforbindelser fjernet fra Bilag I og II.

Med venlig hilsen

Kim Ejlertsen
Klimakoordinator
NOAH Energi og Klima