

Kære medlemmer af EPU

Vedrørende L181: Energiforsynings sikkerhed; og supplement til ministerens svar til EPU spørgsmål 1

I sit svar til spørgsmål 1, om hvorvidt den CO2 reduktion (gange 2½) der er resultat af anvendelse af VE-el på el-biler bør kunne købes af de olieselskaber der ikke kan eller vil opfylde forpligtelsen ved at sælge brændstof baseret på fødevarer, svarer Connie Hedegaard overraskende, at lovforslagets formål er "at fremme anvendelsen af bæredygtige biobrændstoffer".

Greenpeace opfordrer modsat EPU til at betragte lovforslagets formål at reducere CO2 udslippet fra transportsektoren og øge transportsektorens energiforsynings sikkerhed. Greenpeace opfordrer derfor endvidere til at biobrændstoffer og indpasning af el-biler bør sammentænkes. Biobrændstoffer kræver at benzinselskaberne investerer i tankanlæg etc for ca 200 mio kroner. Af hensyn til disse private investeringsbeslutninger er det rimeligt at det allerede nu fremgår, at benzinselskaberne alternativt vil kunne opfylde deres forpligtelse ved købe den store CO2 og energieffektivitets gevinst som el-biler vil kunne levere.

EU kommissionens forskningscenter JRC fastslår i deres rapport fra 2008, s22, at indførelse af 10% biobrændsler i EU ikke vil resultere i væsentlig forbedring af EU's security of supply (energiforsynings sikkerhed/ energi uafhængighed).

Derimod fremgår det af vedlagte notat fra danske repræsentation "NON-PAPER CONCERNING PROPOSAL FOR RES-DIRECTIVE, ARTICLE 3(3): ELECTRIC VEHICLE", at man mht energiforsynings sikkerhed og uafhængighed kan komme meget langt ved at udnytte VE-direktivets mulighed for at satse på VE-el-biler i transportsektoren .

"The security of supply of renewable electricity production is expected to be very high, as almost all of this production will take place within the EU. Annual production of renewable electricity varies, but for the EU as a whole such variations tend to be small. In general, security of supply of all electricity production in the EU is deemed higher than for oil-supply, as the sources of primary energy used for this production are more diversified than for oil-imports". Fra det vedlagte danske notat (29 juli 2008) NON-PAPER CONCERNING PROPOSAL FOR RES-DIRECTIVE, ARTICLE 3(3): ELECTRIC VEHICLES, s4.

De forsyningsmæssige fordele der redegøres for i notatet er:

- en transportsektor baseret på el-motorer vil kun kræve en fjerdedel af den energimængde der skal bruges af den nuværende forbrændingsmotor-baserede transportsektor. Denne store effektivitets forbedring vil i sig selv mindske transportsektorens afhængighed af importerede fossile brændsler med 75%
- el-biler der oplader om natten vil udjævne døgnkurven i elforbruget og således gøre et muligt med en langt højere andel vedvarende energi i elforsyningen. Som nævnt i notatet er stort set alt vedvarende energi der anvendes i EU produceret i EU.

Så alt i alt vil en udnyttelse af VE-direktivets mulighed for at satse på VE-el-biler i transportsektoren reducere transportsektorens energiafhængighed. Hvis det fleksible energiforbrug, som el-biler muliggør,

betyder 50% vedvarende energi i el-produktionen, vil transportsektorens energifafhængighed således reduceres til ca 12,5 % af det nuværende niveau.

Ifølge det danske notat er der altså endog meget store klima og energiuafhængigheds gevinster ved at satse på el-biler. På den baggrund er det naturligvis forstemmende at regeringen satser i modsat retning. Biobrændstofloven med 5,75 % påfører ifølge klima- og energiministeriet samfundet ekstra transport omkostninger på ½ mia om året. Det må således antages at hvis der i 2020 bruges 10% biobrændstof vil det koste samfundet mindst 1 mia om året.

Det er store ekstraomkostning at pålægge samfundet. Greenpeace mener at Klima- og energiministeren bør fremlægge en beregning af hvad samfundet alternativt kunne have fået, klima og energimæssigt, for de samme ½-1 mia om året hvis man i stedet havde brugt tilsvarende beløb på at fremme VE el-biler.

En sådan alternativ beregning af de klima og energimæssige fordele ved at satse på el og ikke på biobrændsler kan i høj grad baseres på argumentationen i det vedlagte danske notat, men bør suppleres med en vurdering af om ½-1 mia årlig støtte vil kunne resultere i at VE-el dækker mindst 4% af transportsektorens energiforbrug i 2020 (4% fordi VE-el tæller 2½ gang i forhold til 10% målet).

Med venlig hilsen

Dan Belusa

Greenpeace

dan@nordic.greenpeace.org

mobil: 51327911