

Øget energieffektivitet i EU - Dansk Energis positionspapir for et energieffektivt Europa

Energieffektivitet er et område, hvor EU regulering på den ene side er afgørende for en effektiv indsats, men hvor der samtidig også er områder, hvor nogle typer tiltag ikke giver mening at gennemføre i fællesskabsregi.

Ser man på områder, hvor det giver god mening, at EU spiller en aktiv rolle, så er de økonomiske rammebetingelser i form af afgifter eller tilskud med til at skabe incitamentet til at energieffektivisere der, hvor det er økonomisk effektivt.

Økonomiske virkemidler i form af afgifter eller tilskud er i dag et nationalt anliggende, hvis man ser bort fra EU's kvotesystem (ETS) samt Energibeskatningsdirektivet. Det er imidlertid vigtigt med en europæisk harmonisering af afgifter, som har til formål at reducere energiforbrugt, og at det som minimum sikres, at afgifterne ikke skaber konkurrenceforvridning medlemslandene i mellem eller stiller virksomheder udsat for konkurrence udenfor EU dårligere.

Andre tiltag, hvor fælleseuropæiske tiltag er oplagte, vedrører energimærkning, normer og standarder. Sammen med skabelsen af det indre marked for energi er det områder, hvor kun fælleseuropæiske initiativer giver mening. Det er eksempelvis ECO-design direktivet og Energimærkningsdirektivet.

På andre områder er det mindre oplagt at EU spiller en rolle. Det gælder særligt i forhold til information og rådgivningsindsatsen, som er tiltag, der i høj grad skal tilpasses de enkelte medlemslandes lokale kontekst, historik, traditioner mm.,

Skal det lykkes EU at nå målet om 20 pct. forbedret energieffektivitet inden år 2020, så skal rammebetingelserne for en omkostningseffektiv omstilling være til stede. Det er de ikke endnu.

Derfor har Dansk Energi formuleret en række forskellige initiativer, som kan være med til at realisere de europæiske målsætninger. Det gælder både tværgående initiativer samt initiativer inden for områder som for eksempel produkter, bygninger samt transportområdet.

De tre væsentligste forslag er:

- Forslag om, at energiselskaber eller andre aktører i alle medlemslande skal forpligtiges til at sikre gennemførelse af energibesparelser i forbindelse med revision af Energitjenestereguleringen.

- Der skal være et EU mål for effekten af EU's ECO-design og energimærkningsordninger. Ordningerne bør samtidig udvides til at omfatte flere produkter, og kriterierne skal gøres dynamiske, så krav til produkter automatisk øges i takt med teknologiudviklingen.
- EU bør vedtage en handlingsplan for udbredelse af elbiler, så EU fra starten får fælles overordnede regulatoriske rammer, standarder mv. samt sikre, at den offentlige sektor går foran i efterspørgslen.

Tværgående initiativer

- *Energiselskaber eller andre aktører i alle EU lande skal forpligtiges til at sikre gennemførelse af energibesparelser i forbindelse med revision af Energitjeneste direktivet.*

Erfaringer med markedsbaserede systemer viser, at de som oftest tilvejebringer de mest omkostningseffektive initiativer. Det gælder også indenfor energieffektivisering og energibesparelser, og bekræftes af erfaringerne fra en række forskellige EU medlemslande. I Danmark viser Energistyrelsens evaluering af den samlede danske energieffektivitetsindsats fra år 2009, at det danske system med energispareforpligtigelser på energiselskaberne, dels har skabt et marked og efterspørgsel for energibesparelser og energieffektivitet, dels øger innovationen i måder at fremme energieffektiviseringer på, og dermed reducerer omkostningerne. Energiselskabernes forpligtigelse er dermed det mest omkostningseffektive virkemiddel i Danmark. Lignende energisparessystemer med en forpligtigelse på energiselskaber findes i dag i England, Frankrig, Italien samt dele af Belgien, og er under udvikling i Polen.

- *Der skal indføres en harmoniseret minimumsafgift på CO₂ i de ikke-kvoteomfattede sektorer, svarende til kvoteprisen i forbindelse med revision af Energibeskatningsdirektivet.*

EU har fastsat minimumsafgifter på brændsler. Afgifter øger i sagens natur incitamentet for at gennemføre energibesparelser. Der bør sikres et mere ensartet incitament til gennemførelse af energieffektiviseringer mellem ETS og ikke-ETS. Derfor bør minimumsafgifterne for ikke-ETS være koblet til CO₂-prisen indenfor ETS og samtidig følge denne.

- *ETS-målet skal øges til 30 pct. i 2020, og der skal indføres en bundpris på CO₂.*

Kvotesystemet virker som alternativ til en afgift. Både afgift og en kvotepris vil således være dobbeltbeskatning. En forøgelse af CO₂ målet i 2020 til 30 pct. vil ikke bare sikre et nødvendigt forøget incitament til omstilling af energiproduktionen i en mere klimavenlig retning. Det vil samtidig forøge incitamentet til energieffektiviseringer. En bundpris vil sikre, at ETS, som det bl.a. kendes fra afgifter, giver en sikrere incitamentsstruktur.

- *Energieffektivitet skal tænkes systematisk ind i forbindelse med tildelingen af regionalfondsmidler, landdistriktsudviklingsmidler og landbrugsstøtte, bl.a. i forbindelse med de Nye Finansielle Perspektiver.*

Erfaringen viser, at usikkerhed om finansieringer samt manglende finansieringsmuligheder er barriere for at fremme og udbrede energibesparelser.

EU's regional- og landbrugsfonde kan være en løftestang til at få energieffektiviteten hævet i yderområderne. Der er allerede visse energikrav inden for nogle ordninger, ligesom der med det aktuelle ændringsforslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 663/2009 om et program til støtte for den økonomiske genopretning i form af fællesskabsstøtte til projekter på energiområdet, er sat yderligere fokus på energieffektivitet. Men EU kan gøre mere, for systematisk, at indtænke energieffektivisering i forbindelse med uddeling af EU-midler. Man kan bl.a. fastsætte krav om, at tildeling af støtten er betinget af, at der indgår elementer af krav om energieffektivitet, bl.a. i form af energirigtig projektering m.m.

- *EU's midler til forskning, udvikling og demonstration indenfor energi og klimaområdet skal fordobles og målrettes EU's overordnede mål, bl.a. ressourceeffektivitet som er det syvende flagskibsinitiativ i 2020 planen samt EU's klima- og energimål for 2020 og 2050.*

Udvikling af nye produkter og løsninger skal ske via en markedstransformation ved hjælp af push-pull strategier, hvor EU og andre på den ene side er med til at sætte rammerne og skabe efterspørgsel, og på den anden side er med til at bidrage konkret til at sikre forsknings- og udviklingsindsatsen. Kommissionen har beregnet, at der over de næste 10 år er behov for, at EU-landene investerer yderligere 50 milliarder euro i udvikling af energiteknologier med lavt CO₂-udslip. Forskningsmidlerne skal øges og samtidig målrettes øget energieffektivitet.

Produkter og apparater

- *ECO-design direktivet bør udvides til flere produkter, også indenfor industrielt udstyr. Direktivet bør samtidig revideres, så fastsættelsen af ECO-design kriterierne til produkterne gøres dynamisk, således at kravene løbende strammes i takt med den teknologiske udvikling.*

Normer og standarder for energiforbrugende produkter er et omkostningseffektivt virkemiddel til at sikre, at produkters energimæssige ydeevne sker så effektivt som muligt.

Det fulde potentiale ved de mest omkostningseffektive tiltag som mærkning, normer og standarder kan ikke realiseres af medlemsstaterne enkeltvis. Det kan kun ske ved fælles EU initiativer. Derfor bør EU arbejde for at dette gøres til et særskilt strategisk indsatsområde. Tilbageholdenhed med at fremme standarder vil betyde øgede omkostninger i alle EU medlemslande og i sidste ende unødigt højere energiregninger til borgerne og virksomheder med tab af konkurrenceevne og arbejdspladser til følge.

ECO-design er et godt eksempel på at fælles normer og standarder nytter. Som følge af ECO-design direktivet er glødepærer under udfasning til fordel for de mere energieffektive energisparepærer. Udfasningsstrategien er et glimrende eksempel på samarbejde mellem Kommissionen og producenter af glødepære, som viser, at når der findes substitutionsmuligheder, kan det lade sig gøre at udfase mindre energieffektive teknologier, med dertil stor energibesparelsesgevinst for EU.

- *Energimærkningsdirektivet skal udvides til at dække flere produkter, der bør indføres dynamisk mærkning af produkter og indføres yderligere oplysninger om levetidsomkost-*

ninger på produktet. Og der findes en løsning, der sikrer en hurtigere proces omkring godkendelse af produkter.

Mærkning af energiforbrugende produkter er en forudsætning for at EU's borgere kan vælge energieffektive produkter og løsninger. EU's mærkning har stor succes og bør udbredes til flest mulige produkter. En ny strategi for energimærkning, normer og standarder bør have fokus på realisering af det potentiale disse virkemidler har, og der bør sættes konkrete mål for indsatsen.

Energimærkningen skal tage udgangspunkt i forbrugernes behov for simpel, enkel og troværdig information, hvorfor den nuværende A+++ mærkningssituation bør afskaffes til fordel for en dynamisk A-G mærkning, således at A altid er det mest effektive produkt. Et sådant dynamisk element vil samtidig være med til at speede udviklingen af energieffektive teknologier op.

Endvidere bør det overvejes, om der på mærket ikke skal angives produktets levetidsomkostning, således at kunderne kan vurdere hvilket køb, der bedst kan betale sig.

Bygninger

- *Kommissionen skal lave en europæisk strategi for øget anvendelse af fjernvarme, kraftvarme og varmepumper. Formålet med strategien skal være at sikre effektiv varmeforsyning både i tæt bebyggede områder (kraftvarme), og i tyndt befolkede områder, hvor varmepumpen er den mest energieffektive varmeforsyningskilde.*

EU's afhængighed af importerede fossile energiresourcer er en af de største udfordringer EU står overfor. Udfasning af olie til individuel opvarmning af bygninger er et centralt initiativ i forhold til denne.

Der findes et stort potentiale for at substituere anvendelse af fossile brændsler til opvarmning af boliger og erhvervssektoren. Der findes en række alternativer og mere energieffektive løsninger til opvarmning af bygninger, varmepumper og geotermi. Strategien bør som min. omfatte 1) Analyse af potentialer for geotermi og varmepumper, 2) Analyse af omkostningerne og CO2 reduktioner ved udfasning af olie til individuel opvarmning af boliger, herunder potentialerne for anvendelse af varmepumper i fjernvarmesystemet og varmepumper, 3) Fokus på forsyningssikkerhed og de slutforbrugsteknologier, der kan fremme forsyningssikkerhed, 4) Øget fokus på fjernkøling, geotermi, varmepumper og sol.

Anvendelse af primærenergi faktor 2.5 på elforbrug/besparelser

- *Faktorer der indgår som beregningsforudsætninger i EU bygningsreglement, ECO-design direktivet og i Energiservice direktivet m.fl. bør som konsekvens af indførelse af ETS ikke opgøres som marginal elproduktion fra et kulfyret kondenserende kraftværk og alle energiarter bør derfor anvende samme faktor.*

Med et energisystem under stærk forandring mod CO2-neutralitet og med stigende fokus på sikkerhed i energiforsyningen – særligt afhængighed af olieimport, og som kon-

sekvens af EU's CO2-kvotestystem og øget indpasning af store mængder vind, så vil EU bevæge sig mod en øget elektrificering. En elomregningsfaktor på 2.5 vil modvirke dette og vil fremme brugen af gas eller oliekedler på bekostning af elopvarmning, og modarbejder EU's mål om øget forsyningssikkerhed.

Transmission og distribution

- *Medlemslandene skal forpligtiges til at lave nationale smart grid handlingsplaner, der sikrer et tilstrækkeligt økonomisk fundament for de nødvendige investeringer i blandt andet energieffektive løsninger.*

Realiseringen af energibesparelser i elsektoren skal ses i sammenhæng med en generel styrkelse af forsyningssikkerheden gennem fortrængning af fossile brændsler - særligt til opvarmning og transport. Stadigt stigende volatilitet i råvarepriser på fossile brændsler i kombination med voksende mængder VE i elproduktionen gør elektricitet til en mere geopolitisk stabil og miljømæssigt mere effektiv energibærer end fossile brændsler. Den øgede elektrificering sammen med forventeligt op til 50 pct. VE i elproduktionen inden for de kommende 10-15 år medfører et behov for optimering og udvikling af både transmissions- og distributionskapaciteten for at fastholde en høj leveringssikkerhed til kunderne.

Smart Grids er løsningen på balanceringsudfordringen mellem stigende mængder fluktuerende produktion og både absolut og relativt voksende elforbrug. Smart Grids indebærer en effektiv markedsudnyttelse af prisfleksibiliteten i nyt elforbrug til transport og varme - til gevinst for kunder og elsystem.

Blandt andet i USA, England og Tyskland leverer selvstændige energy management selskaber en samlet pakke til kunden, som inkluderer 1) En gennemgribende analyse af bygninger og proces med henblik på at identificere energibesparelser, 2) Optimal dimensionering ved renovering og ny-installation og 3) Identifikation af forbrug og processer, der periodevis kan reduceres eller øges uden tab af komfort eller produktionsværdi. Vi har set samme udvikling i Danmark ved markedsgørelse af energiselskabernes energispareforpligtigelse, og der er i dag et spirende marked for energi tjenester, som er i kraftig vækst.

- *EU udarbejder fælles europæiske standarder for Smart Grid løsninger.*

Smart Grid kræver investeringer i hardware, it mm. Det er væsentligt, at der dels skabes systemer, der kan kommunikere på tværs af landegrænser og aktører dels, at der skabes et transparent og homogent marked for disse løsninger. Opstilling af fælles europæiske tekniske standarder for netkomponenter og gateways/interfaces mellem kunder og markedsaktører vil bidrage til at sikre dette og være med til at øge energieffektiviteten.

- *EU udarbejder fælles europæiske standarder for smart meters.*

Smart meters, der registrerer forbrug på time-/kvarterbasis, og som kan fjernaflæses, giver forbrugeren viden om detaljerne i deres forbrugsprofiler. Erfaringer fra flere europæiske lande viser, at denne bevidsthed hos forbrugeren betyder at forbruget reduceres. Flere europæiske lande er allerede i fuld gang med udrulningen af smart meters.

Det er væsentligt, at der dels skabes et transparent og homogent marked for disse løsninger. Opstilling af fælles europæiske standarder vil bidrage til at sikre dette.

Transport

- *Besparelser i transportsektoren skal inddrages i øget omfang – bl.a. i forhold til de energispareforpligtigelser, som pålægges energiselskaberne rundt om i Europa.*

Effektiviseringsindsatsen skal vurderes i en bredere sammenhæng og transportområdet er centralt. Transportsektoren står for næsten 20 pct. af EU's samlede energiforbrug og for ca. 26 pct. af CO₂ udledningerne i EU. Transporten er den sektor, der er mest afhængig af fossile brændsler. Transportsektoren bør derfor inddrages i energiselskabernes energispareforpligtigelser.

- *EU bør vedtage en handlingsplan for udbredelse af elbiler, således at EU fra starten får fælles overordnede regulatoriske rammer, standarder, incitamenter til den offentlige sektor om at gå foran mv.*

Det er vigtigt at sætte fokus på standarder for elbilers intelligente indpasning i systemet, så elbiler primært oplades, når der er overskud af elektricitet i systemet – altså et mere energieffektivt system.

Der er allerede mål for mængden af vedvarende energi i transportsektoren i EU. Det fremmer udviklingen af alternative bio-brændstoffer samt el og plug-in hybridbiler. Men der kan gøres mere for at fremme alternative transportmidler. Eksempelvis via standarder og ved etablering af ny infrastruktur.

Som led i handlingsplanen bør EU Kommissionen fastlægge krav til de offentlige myndigheder om indkøb af energieffektive biler, svarende til at 75 pct. af indkøbet af nye køretøjer, herunder personbiler og lettere lastbiler i 2020 skal være køretøjer med en energieffektivitet på minimum 50 km/l.

Offentlige myndigheder, herunder kommuner, har relativt let ved det at fremme udviklingen af low carbon transportløsninger fx elbiler. Offentlige myndigheder har en stor bilpark med biler, som har et kørselsmønster, der passer godt til elbiler. Bilerne har et velkendt kørselsmønster med korte afstande og faste parkeringspladser, der hvor der bor mange mennesker. Støj fra transporten er en voldsom gene, som er mest udbredt i tæt beboede områder, hvor kommunalt leasede eller ejede biler oftest kører. Her er støjsvage elbiler en oplagt løsning.

- *EU fremskynder forskning og udvikling af batteriteknologier. Netop effektive batteriteknologier er en vigtig forudsætning for, at elbiler kan blive effektive over længere afstande og på tværs af landegrænser.*

Batteriet er den mest omkostningstunge komponent i elbilen, og endnu er rækkevidden forholdsvis begrænset. Forskning og udvikling bør rettes mod at øge energitætheden i batteriet, udvikle nye teknologier, som kan øge rækkevidden, forbedre batteriets evne til hurtige opladninger og batteriets levetid.

- *EU bør fokusere på at få gjort de langsigtede mål for personbiler og lette køretøjer bindende. Der bør fastsættes samme mål for tunge køretøjer.*

Krav til energieffektivitet eksisterer allerede for personbiler. Målet er et gennemsnit på maks. 130 g CO₂/km i år 2012. Bilindustrien bliver pålagt bøder, hvis gennemsnittet af solgte biler er højere. Målsætningen er 95 g CO₂/km i 2020, men den er endnu ikke vedtaget. Der bør gælde samme mål for lette lastbiler i 2020.