

Oplæg til en kvalificeret diskussion af olieforsyningsproblemet

Klaus Illum, ECO Consult

November 2010

Indhold:

1. Olieforbrug og olieudvinding globalt.	2
2. Forbrugsfordelingen mellem verdens store befolkningsgrupper.	4
3. Følgeslutninger.	6
4. Ved toppunktet.	7
5. Halvering af olieforbruget i Danmark frem til 2030.	8
6. Den nødvendige markedsregulering: forbrugsafgifter til det fælles bedste. . .	11
7. Ikke sammenhæng i Klimakommissionens imperativer og anbefalinger. . . .	13

Der er opbrud i den globale økonomiske magtfordeling. Der er hurtig industriel vækst i Kina, Sydkorea og andre østasiatiske lande og i Indien og Brasilien, men stagnation i Europa og USA. Forestillingen om, at Europa og USA ville bevare deres økonomiske dominans som service-økonomier og leverandører af high-tech-produkter og 'grøn teknologi' er bristet i og med, at de nye opvoksede økonomier udvikler også disse ydelser og produkter hurtigere og billigere.

Alligevel antager Klimakommissionen som en ubetvivlelig præmis for dens økonomiske beregninger frem til 2050, at vi til den tid vil være dobbelt så rige som i dag, ligegyldigt om vi i de kommende år formindsker vores afhængighed af billige fossile brændsler eller ej.

Klimakommissionen siger i det første afsnit i dens rapport, at "den globale vækst i de kommende årtier [vil] kræve markant større mængder energi. Det vil give knaphed i adgangen til de fossile brændsler, som i dag dækker hovedparten af samfundets energibehov."

Den fremstiller imidlertid ikke en nøjere analyse af, hvorfor og hvornår der kan blive knaphed på olie, og

hvilke virkninger knapheden kan få for en samfundsøkonomi som vores, der i alle henseender er afhængig af tilstrækkelige tilførsler af billig olie. Og den beskæftiger sig ikke med, hvordan en vedvarende økonomisk krise udløst af de olieprisstigninger, der skal til for at nedbringe vores forbrug, kan imødegås. Den fremstiller kun en tvivlsom vision om, at problemet løses ved at benzin- og dieselbiler bliver udskiftet med el-biler og biobrændstof-drevne biler.

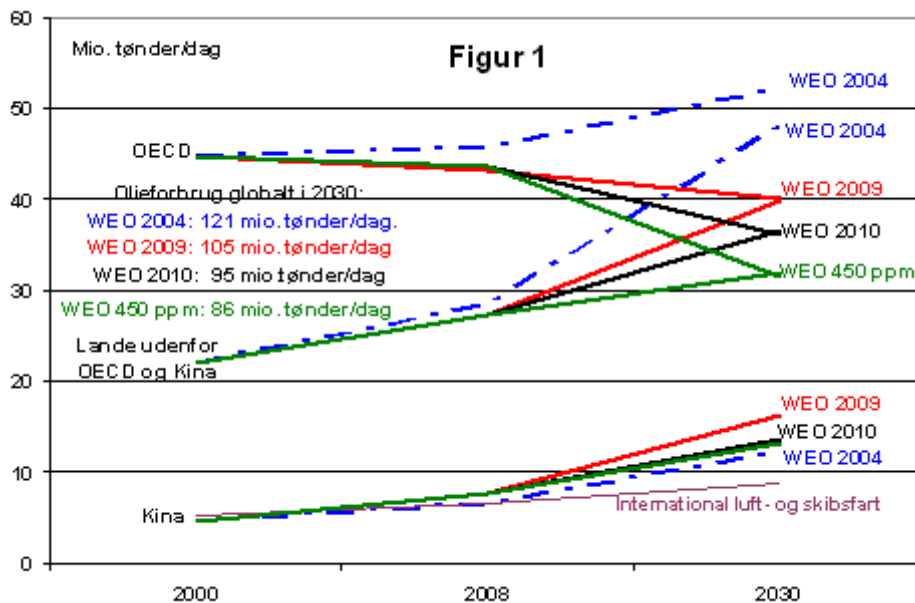
I fortsættelse af min *Diskussion af Klimakommissionens rapport* (Oktober 2010, www.klausillum.dk) søger jeg derfor med dette notat at give et oplæg til en kvalificeret diskussion af de ricisi, som forudsigelige begrænsninger af olietilførslerne til OECD-landene - deriblandt Danmark - udgør.

Energi- og transportpolitisk drejer det sig først og fremmest om, hvilke store infrastruktur-investeringer, der skal foretages i de kommende år. Skal der investeres i en motorvejsbro over Femernsund og i andre udbygninger af motor-vejsnettet, eller skal der investeres i hurtige, elektriske intercity-jernbaneforbindelser, elektriske lokalbaner, trolleybusser og sporvogne ?

1. Olieforbrug og olieudvinding globalt

Ingen kan præcist forudsige, hvordan olieforbruget og olieudvindingen og fordelingen mellem verdens lande vil udvikle sig i de kommende år. Af den stadige strøm af statistiske meddelelser, rapporter og bøger om udvinding og -forbrug fremgår det imidlertid tydeligt, at det tidspunkt, hvor udvindingskapaciteten er utilstrækkelig til at dække efterspørgslen, må forventes at indtræde indenfor det kommende årti - måske er det kun, fordi efterspørgslen er faldet under den økonomiske recession, at det ikke allerede er indtrådt.

Det under OECD henhørende Internationale Energiagenturs (IEA) fremskrivninger af det globale olieforbrug og dets fordeling mellem verdens lande har hidtil vist sig at være uholdbare. Det fremgår, når man over årene sammenligner de i organisationens årlige rapporter *World Energy Outlook* (WEO) viste fremskrivninger (Reference Scenarios). Således er der meget store forskelle mellem fremskrivningerne i WEO 2004 og WEO 2009, se figur 1.



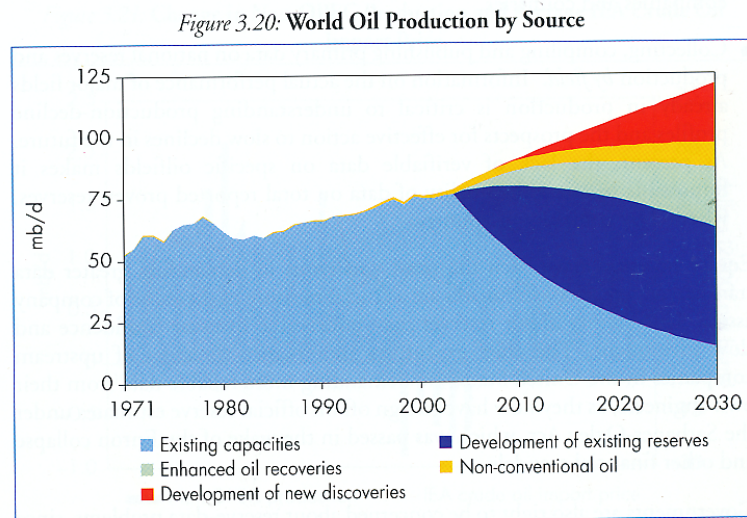
I 2004 forventedes en kraftig stigning i OECD-landenes forbrug. Nu skal der ske et fald, hvis det globale regnskab skal gå op. I 2009 havde IEA erkendt, at den årlige olieudvinding aldrig ville kunne dække en efterspørgsel på 121 mio. tønder/dag, og nedskrev derfor den i 2004 forventede efterspørgsel i 2030 fra 121 til 105 mio. tønder/dag. Da også dette tal sandsynligvis er for højt, antages det i WEO 2010-scenariet, at forbruget når op på 95 mio. tønder/dag i 2030 og 97 mio. tønder/dag i 2035. Hvis det skulle lykkes at dække et så stort forbrug i 2035, må det forventes, at den årlige udvinding derefter falder med 2 - 4% om året, så der i 2050 kun vil kunne dækkes et forbrug på 55 - 70 mio. tønder/dag.

I WEO 2010 (november 2010) vises ikke et 'Reference Scenario', men et 'New Policies Scenario', hvori det forudsættes, at de tiltag til nedbringelse af energiforbrug og CO₂-udslip, de forskellige landes regeringer har udmeldt, bliver gennemført. I dette scenarie forøges CO₂-koncentrationen i atmosfæren så meget, at den globale temperaturstigning forventes at blive meget større end de 2 grader, der er nævnt i *The Copenhagen Accord* fra COP15.

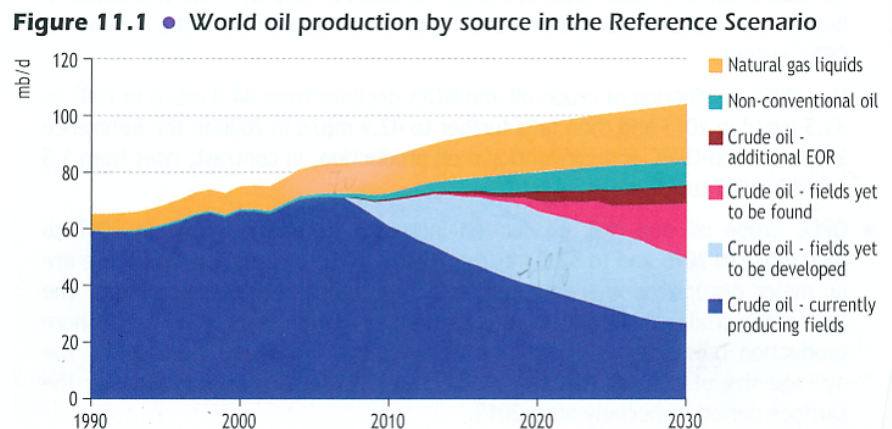
Ifølge IEAs vurdering må koncentrationen af drivhusgasser i atmosfæren ikke blive større end 450 ppm CO₂-ækvivalenter, hvis temperaturstigningen med en rimelig sandsynlighed skal kunne begrænses til 2 grader. For at opfylde dette kriterie samtidigt med fortsat befolkningstilvækst og vækst i de gennemsnitlige energiforbrug per indbygger i alle verdens lande, skal der foretages meget store investeringer i energibesparende foranstaltninger og ikke-fossile energikilder. I WEO 2010 beskrives disse investeringsindsatser og de forventede resultater i et scenarie med betegnelsen *WEO 450 ppm*.

I 2004 og 2008 fremskrev IEA væksten i olieforbruget som en følge af den økonomiske vækst og tilpassede derefter prognosen for den fremtidige olieudvinding fra de forskellige kilder til forbrugsvæksten (se figur 2 og 3). I WEO 2009 og WEO 2010 er det derimod begrænsninger i den forventede årlige olieudvinding, der lægger loft over forbruget, og i WEO 450 ppm-scenariet lægger CO₂-kriteriet et endnu lavere loft over forbruget.¹

Figur 2. WEO 2004:



Figur 3. WEO 2008:

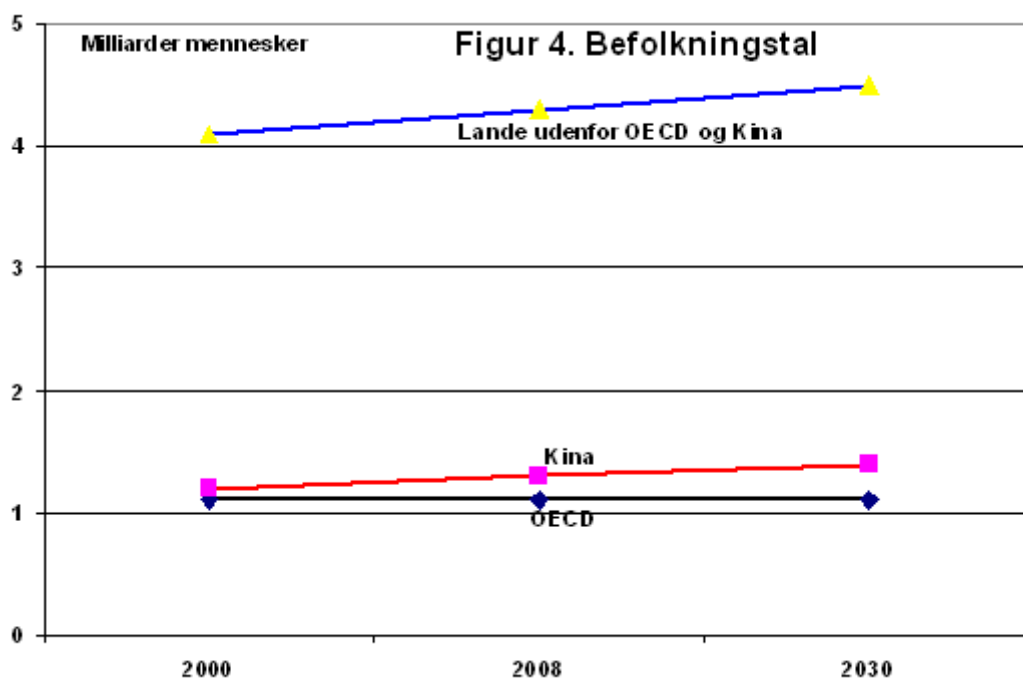


¹ Det skal bemærkes, at ca. 13% af olieudvindingen (production) i 2008 og ca. 18% af den forventede udvinding i 2030 udgøres af de såkaldte 'Natural Gas Liquids' (propan, butan, pentaner), som fremkommer ved raffinering af naturgas, og som hovedsageligt bruges i den kemiske industri.

Faldet i OECD-landenes forbrug fra 2008 til 2030 i henholdsvis WEO 2009-scenariet og WEO 2010-scenariet forventes opnået ved udskiftning af olieforbrug med andre opvarmningsformer, mindre olieforbrug i kraftværker og industrier (herunder forbrug til fremstilling af oliebaseerede produkter), og en kraftig formindskelse af bilernes specifikke brændstofforbrug (liter/km). For at opnå disse formindskelser, skal forbrugerpriserne på olieprodukter stige betydeligt i kommende år - enten ved afgiftsforøgelser på brændstof eller kraftigt stigende råoliepriser - især fordi biler har en levetid på omkring 15 år, så markedsindtrængningen af biler med et mindre specifikt brændstofforbrug (liter/km), skal begynde i de nærmeste år.

Forbrugsstigningerne i Kina og andre lande udenfor OECD skyldes især kraftige forbrugsstigninger til transport. Hvis ikke stigningerne skal blive større end IEA regner med i WEO 2010 New Policies scenariet, skal markedsindtrængningen af biler med et lavt specifikt brændstofforbrug også ske hurtigt i disse lande, hvilket også dér forudsætter kraftige stigninger af forbrugerpriserne på brændstof.

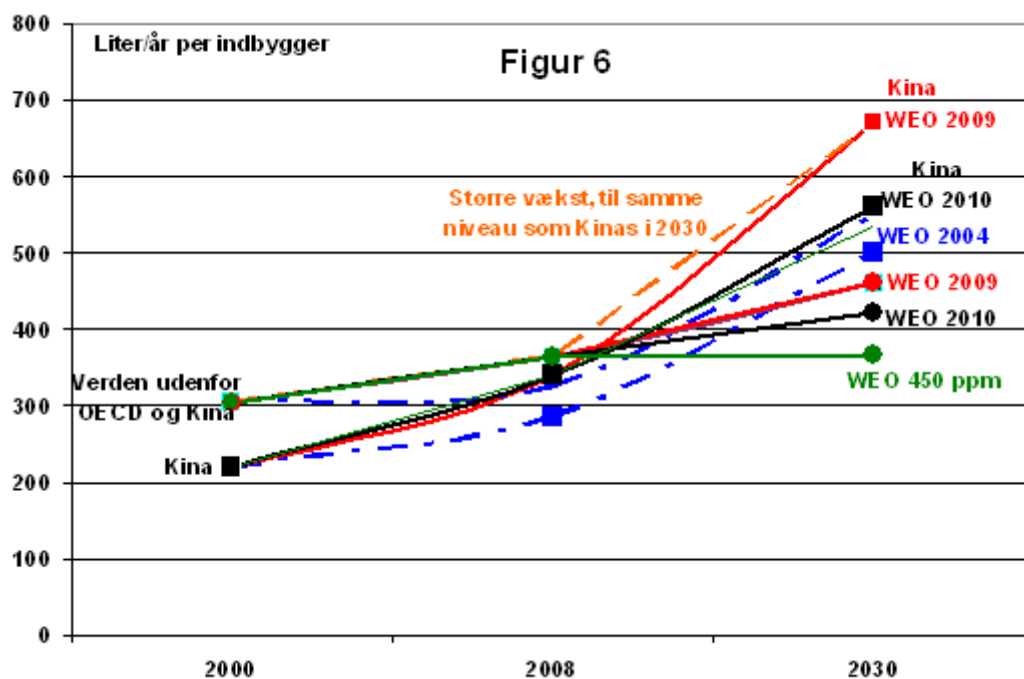
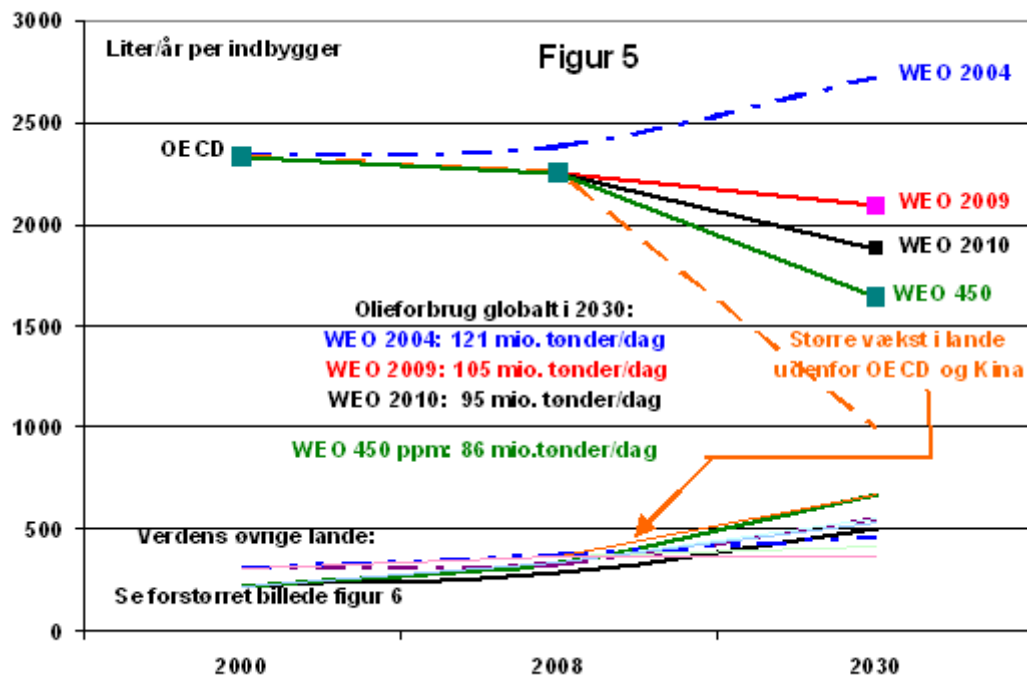
2. Forbrugsfordelingen mellem verdens store befolkningsgrupper

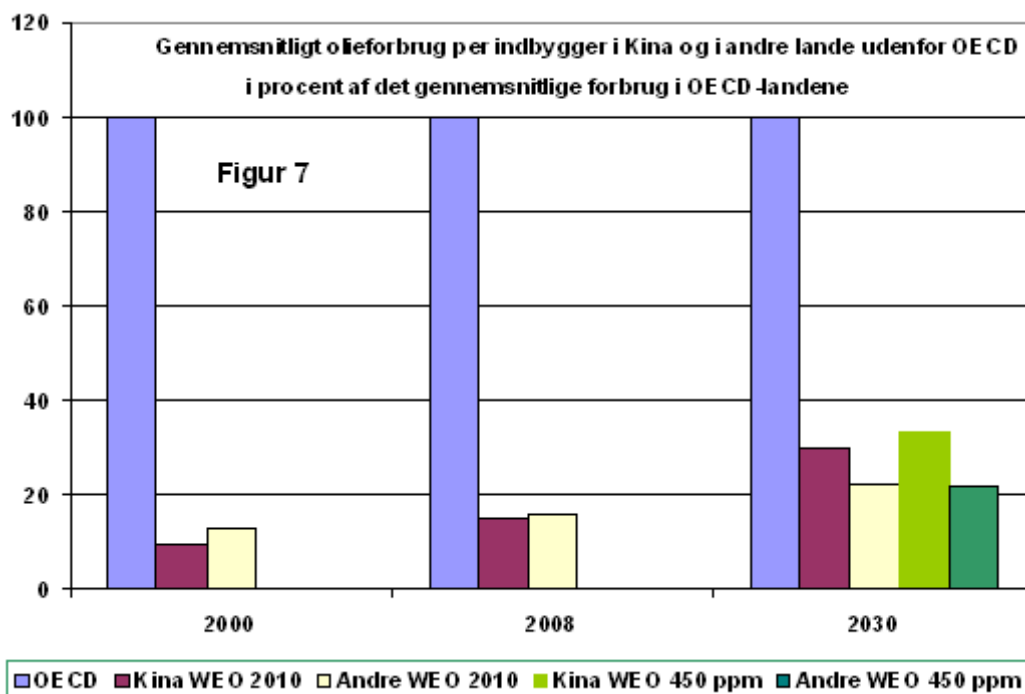


Da loftet over det globale olieforbrug i 2030 må antages at ligge under 100 mio. tønder/dag, vil verdensmarkedsprisen på råolie stige så meget, at forbruget i OECD-landene tvinges ned til den mængde, der bliver OECD-landene til del, efter at

- de olieeksporterende lande i Mellemøsten, Centralasien, Afrika og Sydamerika, som med stigende indtægter fra deres olieeksport vil forøge deres forbrug, har taget deres andel, og
- Kina, der fortsat sikrer sig langtids-leverancekontrakter med de olieeksporterende lande, har taget sin andel.

Som det fremgår af det følgende, er den mængde, der således bliver OECD-landene - heriblandt Danmark - til del, stærkt afhængig af især forbrugsstigningen i landene udenfor OECD og Kina - deriblandt alle de olieeksporterende lande - som i 2030 vil tegne sig for 2/3 af verdens befolkning, se figur 4. Den økonomiske og teknologiske udvikling i de forskellige lande er bestemmende for de gennemsnitlige årlige olieforbrug per indbygger og dermed fordelingen af det globale olieforbrug, se figur 5, 6 og 7.





Det er en grundlæggende forudsætning for IEA's scenarier, at OECD-landenes indbyggere (ialt 1,1 mia.) fortsat vil kunne forbruge meget mere olie end indbyggerne i andre lande (ialt 6,4 mia. i 2030), se figur 7. Det bliver imidlertid mere og mere tvivlsomt, om OECD-landene i de kommende årtier vil kunne opretholde den økonomiske dominans, som gør denne fordeling mulig. Og da befolkningstallene i de andre lande er meget større, giver relativt små ændringer i forbrugene per indbygger store ændringer i det globale forbrug. En forøgelse af det gennemsnitlige forbrug per indbygger i 2030 på 210 liter/år i landene udenfor OECD og Kina - svarende til 10% af det gennemsnitlige forbrug i OECD-landene (se den stiplede linie 2008-2030 i figur 6) - medfører således, at den mængde, der under et globalt loft på 100 mio. tønder/dag kan blive OECD-landene til del i 2030, falder til under det halve, se den stiplede linie 2008-2030 i figur 5.

Det vil sige, at hvis ikke IEA i WEO 2009 og WEO 2010 havde nedskrevet forbruget i 2030 i landene udenfor OECD og Kina i f.t. *WEO 2004* (se figur 6), havde de måttet foretage en meget større nedskrivning af forbruget i OECD-landene.

3. Følgeslutninger

Det, man kan udlede af IEAs WEO 2009 og WEO 2010 rapporter, er således:

- at givet at loftet over det globale olieforbrug frem til 2030 er mindre end 100 mio. tønder/dag,
- er betingelsen for, at råolieprisen ikke stiger så meget, at den fremtvinger en meget stor nedgang i OECD-landenes forbrug,
 - (1) at det lykkes at nedbringe olieforbruget i OECD-landene så meget som IEA forudsætter (se figur 1 og 5).
 - (2) at forbruget i Kina ikke stiger væsentligt mere, end IEA regner med (se figur 1 og 6).
 - (3) at forbruget i landene udenfor OECD og Kina, deriblandt de olie-eksporterende lande, ikke stiger mere end IEA regner med. (se figur 6).

Der er grund til at forvente, at (3) ikke holder stik, og det er usandsynligt, at (1) lykkes før råolieprisen stiger kraftigt, med mindre der uafhængigt af råolieprisen hurtigt iværksættes investeringer, der formindsker olieforbruget.

Hvis det skulle lykkes at øge den årlige olieudvinding, så den i 2030 kan dække et forbrug på 100 mio. tønder/dag - dvs. at verdensøkonomien til den tid vil være blevet endnu mere afhængig af olie end i dag - bliver de økonomiske kriser endnu værre, når den årlige olieudvinding derefter begynder at falde. Et fald på 4% om året, svarende til det nuværende fald i udvindingen fra de eksisterende oliefelter, vil på 20 år fra 2030 til 2050 mere end halvere det globale olieforbrug og formindske den andel, der bliver OECD-landene til del, endnu mere.

Det vil sige, at hvis det skulle lykkes at opretholde væksten i den oliebaseerede bil-, lastbil- og flytransport frem til 2030, ville der til den tid være foretaget endnu større fejlinvesteringer i disse transportmidler med tilhørende vej- og broanlæg og lufthavne - investeringer der skal afskrives meget hurtigt i takt med nedgangen i olieforsyningen, samtidigt med store investeringer i nye el-baserede transportinfrastrukturer.

4. Ved toppunktet

I de scenarier for det fremtidige olieforbrug, der beskrives i de tidligere WEO-rapporter, stiger forbruget i takt med den forventede økonomiske vækst, se f.eks. figur 1: WEO 2004. I WEO 2009- og WEO 2010-scenarierne sker der derimod et fald i OECD-landenes forbrug, som er bestemt af hypotetiske antagelser om, at der i disse lande foretages omfattende investeringer, som på en konstruktiv måde formindsker forbruget så meget, at det vil kunne dækkes af den oliemængde, der udbydes på det internationale marked, og/eller så meget, at 450 ppm-klimakriteriet kan opfyldes.

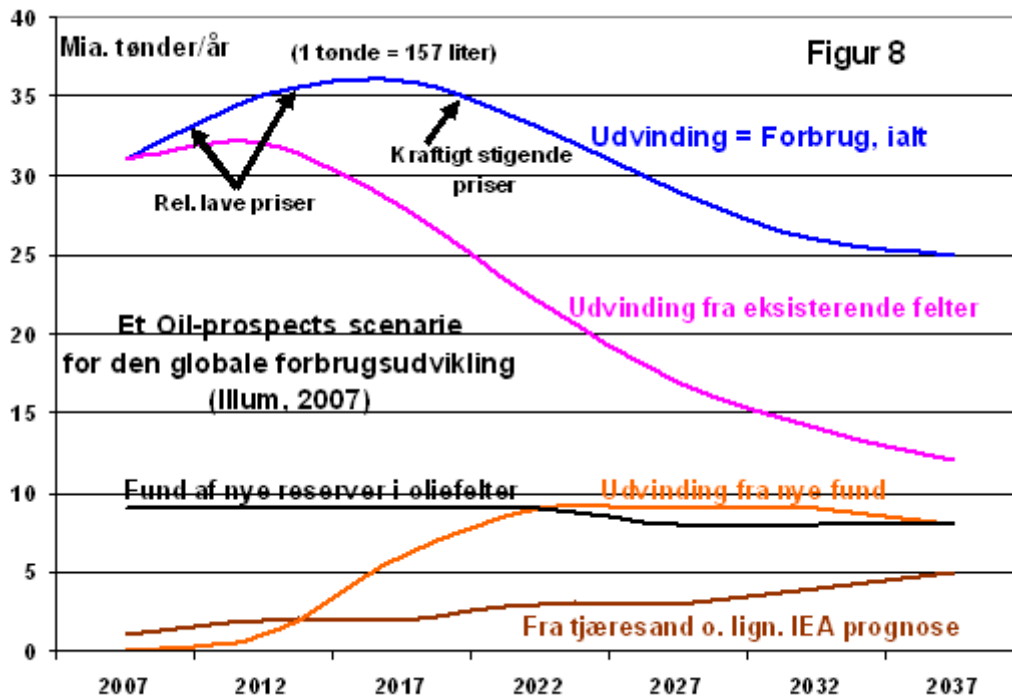
Hvis der ikke investeres tilstrækkeligt i foranstaltninger, der nedbringer forbruget, vil olieprisen på det internationale marked blive bestemmende for forbrugene i de olieimporterende lande. Det vil sige, at hvis de mængder, der udbydes på markedet, ikke er tilstrækkelige til at dække efterspørgslen i de olieimporterende lande, vil prisen på importeret olie stige så meget, at efterspørgslen tvinges ned til de mængder, der udbydes på markedet - mængder der ikke kun er bestemt af den globale udvindingskapacitet, men også af stigende forbrug i de olieeksporterende lande og af de langtids-leveringskontrakter, som især Kina har indgået og stadig indgår med olieeksporterende lande.

Det vil således især være OECD-landene og fattige lande, som ikke har nationale olieudvingselskaber med tilstrækkelig kapacitet til at dække deres forbrug, der vil blive ramt af prisstigninger, hvis de ikke på en konstruktiv måde nedbringer deres forbrug.

Vi er således i en situation, hvor forbruget af en relativt billig ressource², som er helt nødvendig for, at samfundet kan fungere, og derfor er meget pris-uelastisk,

² I OECD-landene andrager forbrugerudgifterne til olieforsyning kun få procent af BNP. I 2008, hvor råolieprisen steg til over \$140/tønde androg OECD-landenes udgifter til olieforsyning kun ca. 4% af deres BNP.

nærmer sig sit toppunkt - et toppunkt der ligger tidligere i OECD-landene end i de olieeksporterende lande og Kina.



Så længe den mængde olie, der udbydes på det internationale marked, er tilstrækkelig til at dække efterspørgslen, er prisen relativt lav (se figur 8). Der er derfor ikke noget økonomisk incitament til at investere i infrastrukturer og teknologier, der formindsker olieforbruget. Tværtimod stiger antallet af biler med et unødigt stort specifikt brændstofforbrug (liter/km), vejnettet udbygges til at skabe plads til flere biler og lastbiler, og flytrafikken vokser. På vej op mod toppunktet bliver samfundsøkonomien således stadig mere afhængig af voksende olietilførsler.

Når toppunktet er passeret, kan den mængde olie, der udbydes på det internationale marked, ikke længere dække behovene i OECD-landene og andre olieimporterende lande. Derfor stiger olieprisen så meget, at efterspørgslen tvinges ned til den mængde, der kan leveres.

Da samfundsøkonomien i alle henseender er afhængig af tilstrækkelige olietilførsler, og det tager mange år at omgøre de kortsigtede fejlinvesteringer, der har medført en stadig større olieafhængighed, skal der store prisstigninger på råolie til for at tvinge forbruget ned. De store prisstigninger vil ligesom under oliekriserne i 1973-80 medføre økonomisk recession, som yderligere vil formindske forbruget og dermed sænke råolieprisen. Der vil således indtræde en økonomisk krisesituation med kraftigt svingende råoliepriser. I den situation vil det være meget vanskeligt at iværksætte de store investeringer, der skal til for at formindske samfundsøkonomiens olieafhængighed på en konstruktiv måde. Samfundet bliver fattiggjort.

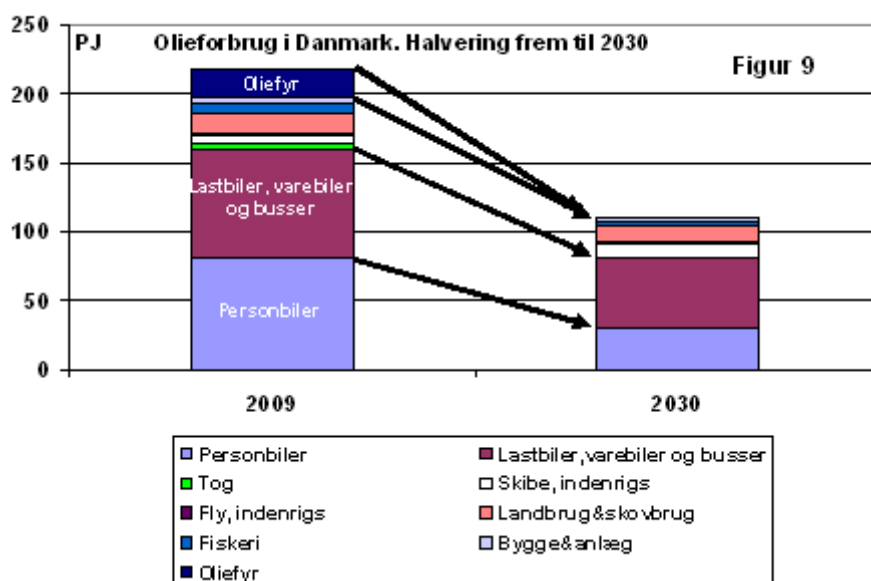
5. Halvering af olieforbruget i Danmark frem til 2030

Selv hvis den årlige globale olieudvinding skulle nå op på 95 mio. tønder/dag i 2030 - hvilket er usandsynligt - vil en relativt lille stigning i olieforbruget per indbygger i landene udenfor OECD og Kina medføre en stor formindskelse af

forbruget i OECD-landene, se figur 5 og 6. Det er derfor et overordentligt relevant spørgsmål, hvordan det kan lade sig gøre at formindske olieforbruget i Danmark frem til 2030 på en konstruktiv måde, dvs. på en sådan måde at forbrugsnedgangen ikke sker som en følge af fattiggørelse på grund af høje oliepriser, men som et resultat af investeringer i nye transportinfrastrukturer, nye transportmidler, udskiftning af oliefyr med mere energiøkonomiske opvarmningsformer, m.m.

Også Klimakommissionens vision om helt at eliminere forbruget af olie, naturgas og kul i Danmark frem til 2050 tilsiger en så hurtig nedtrapning af olieforbruget, at stigende udgifter til køb af råolie og olieprodukter ikke gør det økonomisk umuligt at gennemføre de omfattende investeringer, der skal til for at virkeliggøre visionen.

Figur 9 skitserer, hvordan en halvering af forbruget frem til 2030 kunne ske ved forbrugsformindskelser på de forskellige forbrugsområder - og en forøgelse af forbruget til indenlandsk skibstransport, der kan erstatte godstransport med lastbiler.

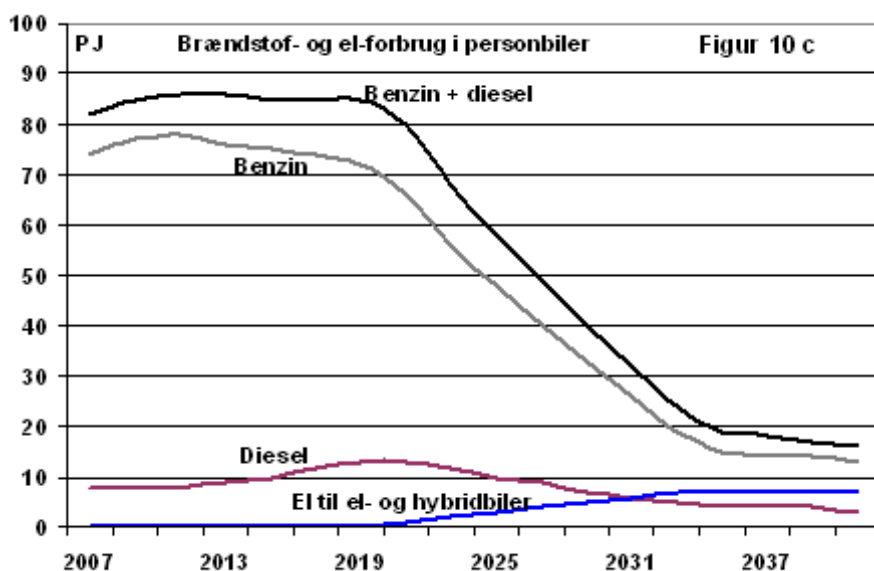
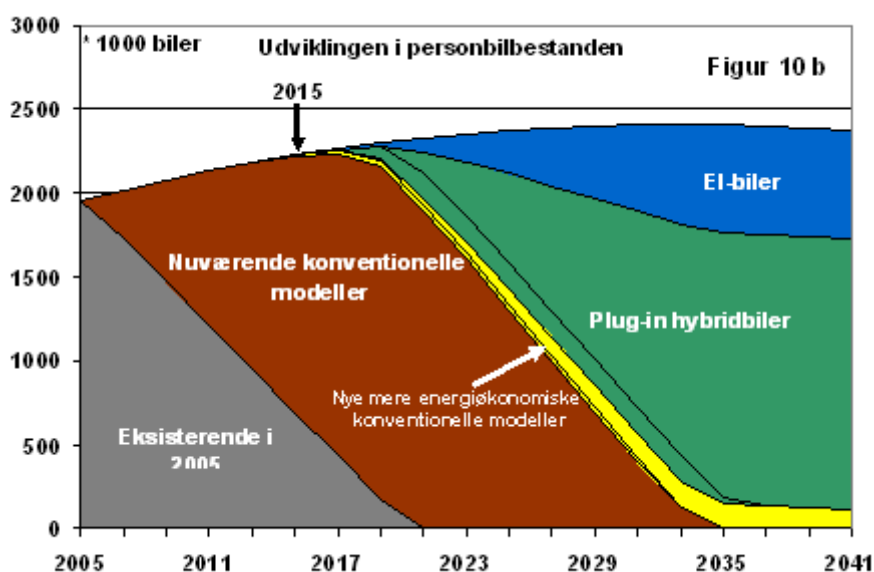
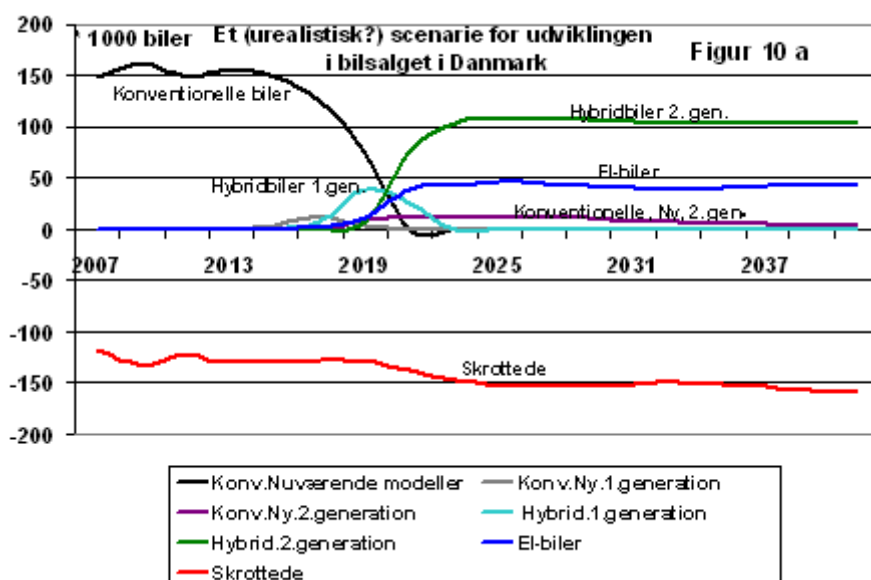


Formindskelsen af olieforbruget i lastbiler kan ske ved at overføre en stor del af vare- og godstransporten til jernbaner og skibe. Forbruget i varebiler kan formindskes ved overgang til plug-in hybrid-varebiler. I byområder kan dieselforbruget i busser elimineres ved at udskifte dem med elektriske trolleybusser, sporvogne og nærbaner. Endvidere kan en del af dieselforbruget i lastbiler, busser i landområder og skibe erstattes med brint³. Den mængde bio-brændstoffer, der bliver til rådighed, vil kun kunne erstatte en del af landbrugets dieselforbrug.

Formindskelsen af forbruget i personbiler kunne tænkes at ske ved udskiftning af benzin- og dieseldrevne biler med plug-in hybrid-biler og el-biler sådan som vist i figur 10 a-c. Selvom antallet af biler vokser i det viste scenarie, vokser kørselsforbruget ikke, da der køres færre kilometer per år i el-biler end i hybridbiler.

³ Denne mulighed er diskuteret i Greenpeace-rapporten *Klima& Energi. Ombygningen af energisystemet - Problemstilling og fremgangsmåde*, afsnit 3.9: Omsætning af elektrisk kraft til transport-brændstof. (Greenpeace, juni 2010. www.klausillum.dk)

Figur 10. Et næppe realistisk scenarie for udviklingen af den danske bestand af personbiler.



En sådan udvikling forudsætter imidlertid:

- (a) at der flere år før verdensmarkedsprisen på råolie stiger så meget, at sker en kraftig formindskelse af forbrugernes købekraft, indføres ændringer af bilafgifterne, sådan at det bliver økonomisk fordelagtigt at købe hybrid- og el-biler.
- (b) at bilfabrikkerne kan dække den stigende efterspørgsel efter hybrid-biler og el-biler.

Hvad angår (a), har der ikke hidtil være politisk interesse for gennemgribende, formålsbestemte ændringer af afgiftssystemet. Hvad angår (b), kan bilfabrikkerne ikke omlægge deres produktion af konventionelle benzin- og dieselmotorer til hybrid-biler og el-biler, før der er et tilskrækkeligt stort marked for disse biler. Og det vil der ikke være før benzin- og dieselpriserne er steget så meget, at det bliver økonomisk fordelagtigt at købe hybrid- og el-biler, eller nye bilafgifter gør det fordelagtigt.

I dag regner bilfabrikanterne med, at der i 2020 vil blive produceret ca. 70 mio. biler, hvoraf 7-10 procent eller 5-7 mio. biler vil være hybrid- eller el-biler⁴. Mange af disse vil blive solgt på det kinesiske marked, hvor de sælges med store statstilskud. Produktionen af hybrid- og el-biler kan blive begrænset af en utilstrækkelig produktion af lithium og de såkaldte 'rare earth metals', som bruges i batterier og el-motorer og -generatorer. Derfor er det ikke sikkert, at der i Danmark vil kunne købes så mange hybrid- og el-biler, som antaget i det i figur 10 a-c viste scenarie.

6. Den nødvendige markedsregulering: forbrugsafgifter til det fælles bedste

For så vidt muligt at undgå en økonomisk krise på grund af oliemangel, der kommer til udtryk i voldsomt stigende oliepriser, skal der derfor hurtigst muligt iværksættes investeringer i moderne elektriske transportmidler: hurtige elektriske intercity-togforbindelser, elektriske lokalbaner og elektriske trolleybusser og sporvogne i byerne, i stedet for at investere i motorveje og motorvejsbroer - og afbrændingen af olie i oliedrev skal naturligvis standses..

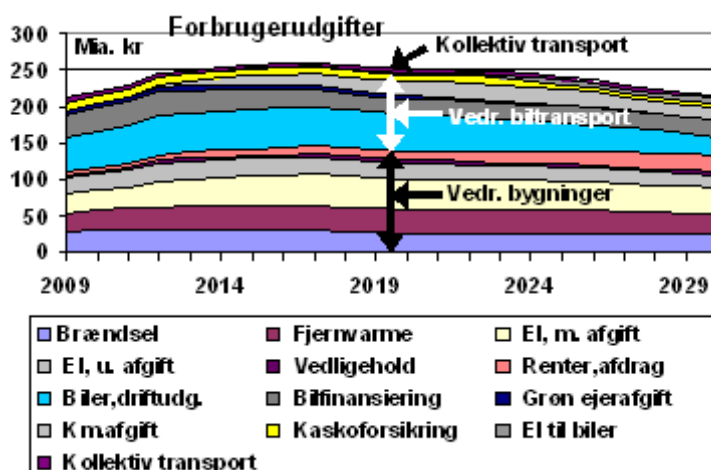
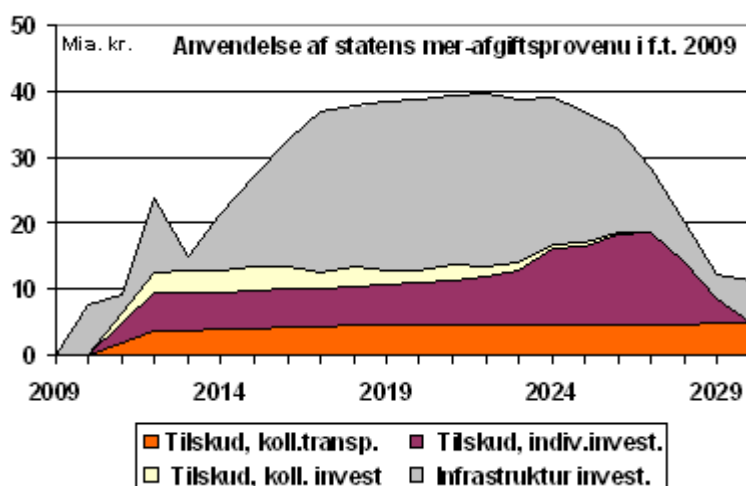
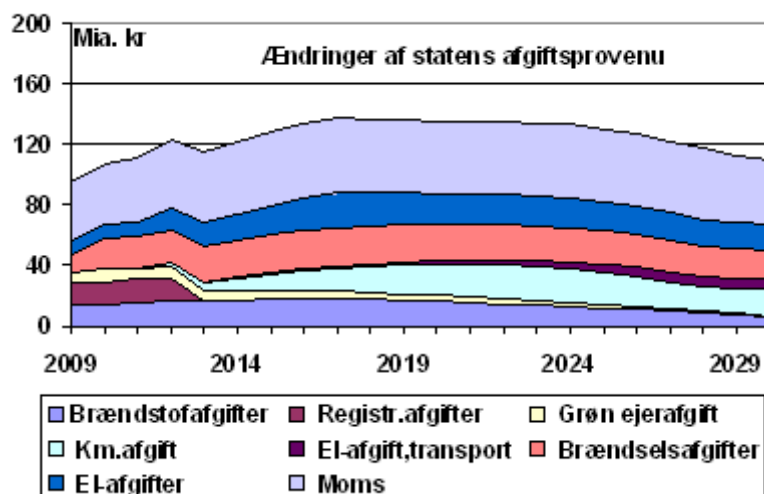
Prisdannelsen på det internationale oliemarked giver - som beskrevet ovenfor - ikke økonomiske incitament til at iværksætte sådanne investeringer, før det er for sent - dvs. før toppunktet på forsyningskurven (figur 8) er passeret. Derfor er det nødvendigt at indføre et sæt af energiforbrugsafgifter, der giver de rette økonomiske incitament til at foretage de rette investeringer.

I Greenpeace-udredningen *En grøn energiøkonomi. Virkemidler: Incitament til at gøre det nødvendige* (Illum, 2009. www.klausillum.dk) beskrives en række mulige ændringer af de nuværende afgifter, som kan tjene til det fælles bedste, og deres virkninger på forbrugernes samlede udgifter til el, varme og transport analyseres - under den forudsætning at statens afgiftsprovener anvendes til at fremme de rette investeringer i såvel privat som offentligt regi, se figur 11. Med et hensigtsmæssigt sæt af afgifter, investeringstilskud og tilskud til kollektiv transport kan der således også tilvejebringes et finansieringsgrundlag for de nødvendige offentlige investeringer i nye transportinfrastrukturer.

⁴ *Plenty of Hype and Questions About Electric Cars*. New York Times, 31. October 2010.

Angående personbiltransport er den vigtigste ændring, at registreringsafgiften og den grønne ejerafgift erstattes med en kilometerafgift (kørselsafgift, kr/km), der fastsættes, sådan at de samlede forbrugerudgifter til bilkørsel (inkl. mindre kaskoforsikringspræmie) bliver mindre ved et mindre brændstof- og kørselsforbrug.

Figur 11. Eksempel: Forbrugerudgifter til el, varme og transport og anvendelse af statens mer-afgiftsprovenu med et nyt sæt af afgifter og tilskud.



Ligesom når en virksomhed investerer i ny teknologi, der nedbringer dens årlige omkostninger, er der tale om at gennemføre et kollektivt projekt, der i tiden efter dets fuldførelse formindsker forbrugernes årlige omkostninger. Som vist i figur 11 finansierer forbrugerne således med de nye afgifter den ombygning af energi- og transportsystemet, der skal til for at nedbringe deres årlige omkostninger til el, varme og transport. Efterhånden som projektet gennemføres og resultaterne viser sig, falder forbrugernes årlige udgifter, og statens mer-afgiftsprovener fra de forbrugsbestemte afgifter forsvinder efterhånden som forbrugene bliver mindre.

Slutresultatet er årlige forbrugerudgifter til el, varme og transport, der er meget mindre, end de ville have været, hvis projektet ikke var blevet gennemført. Med andre ord: en høj forrentning af den investerede kapital.

Der er således ikke tale om at belaste forbrugerne med yderligere omkostninger. Der er derimod tale om at give de enkelte forbrugere mulighed for at indhøste den samfundsøkonomiske gevinst, der kan opnås ved en hurtig nedtrapning af forbruget af fossile brændsler og dermed af CO₂-udslippet:

Et formålstjenligt sæt af forbrugsafgifter og investeringstilskud giver en økonomisk fordel til den familie eller virksomhed, der gør det nødvendige for at nedbringe sit forbrug, og derved bidrager til at undgå fremtidige olie- og naturgasforsyningsproblemer.

7. Ikke sammenhæng i Klimakommissionens imperativer og anbefalinger

Ombygningen af de danske energi- og transportsystemer er det største kollektive projekt i Danmarks historie. Hvis vi vil bevare vores økonomiske selvstændighed skal projektet finansieres af danske familier og virksomheder. Og for at imødegå risikoen for økonomisk krise på grund af kraftigt stigende oliepriser og bidrage til begrænsningen af klimaændringer skal Folketinget snarest - ikke om fem eller ti år - vedtage et nyt, formålstjenligt sæt af afgifter, der skaber det nødvendige finansieringsgrundlag for projektets iværksættelse og gennemførelse.

Klimakommissionen skriver, at "Omlægningen skal starte nu", men den sandsynliggør ikke, at dens 40 anbefalinger om politiske tiltag vil frembringe tilstrækkelige økonomiske incitamenter til, at omlægningen kommer i gang i de kommende år, dvs. gøre det økonomisk fordelagtigt for danske familier og virksomheder at finansiere omlægningen.

"Højere priser på energi og behovet for at reducere udledningen af drivhusgasser betyder, at Danmarks energisystem i de kommende år under alle omstændigheder vil skulle tilpasse sig."

skriver Klimakommissionen. Dette tør siges at være en eufemisme, når omfanget af de investeringer, 'tilpasningen' indebærer, hvis den skal ske på en konstruktiv måde, tages i betragtning. 'Tilpasning' gennemtvunget af kraftigt stigende brændselspriser vil have katastrofale konsekvenser for vores samfundsøkonomi. Men Klimakommissionen regner ikke med kraftigt stigende brændselspriser.

"Klimakommissionen lægger vægt på, at de forskellige politikker og incitamenter udformes, så der er plads til alle teknologier, således at markeds kræfterne kan få lov

til at sammensætte den samfundsøkonomisk bedste blanding af teknologier i Danmarks fremtidige energisystem”,

men fremhæver lige derefter, at

“Investeringer i den nødvendige omlægning af energisystem og infrastruktur skal tænkes langsigtet. Mange af de nødvendige løsninger har en lang levetid og omstillingerne gennemføres billigst i forbindelse med en naturlig udskiftning af den eksisterende infrastruktur. Sikkerhed i form af faste stabile og langsigtede rammer for energipolitikken er desuden afgørende for borgere og erhvervslivets investeringer i omlægningen og i udviklingen af ny teknologi.”

På den ene side skal markedet have frit spillerum til at sammensætte ‘den samfundsøkonomisk bedste blanding af teknologier’, uanset at markedet med dets mange forskellige indbyrdes konkurrerende virksomheder ikke er en institution, der kan fremme konstruktionen af et energisystem, som med kommissionens ord “skal ses som et sammenhængende system: ...I forbindelse med overgangen til et nyt energisystem er det vigtigt, at have hele systemet for øje.”

På den anden side skal borgerne og erhvervslivet have sikkerhed for deres investeringer ‘i form af faste stabile og langsigtede rammer for energipolitikken’. Det vil sige, at der skal fastlægges en langsigtet energipolitisk strategi for ombygningen af energisystemet og gennemføres gennemgribende ændringer af de nuværende afgifter og tilskud, sådan at borgere og erhvervsliv får de rette incitamenter til at foretage investeringer i overensstemmelse med den langsigtede strategi. Det er altså ikke markedet, der skal finde de rette løsninger!

Det hænger ikke sammen. Og det hænger ikke sammen med, at Klimakommissionen som det “bærende virkemiddel” anbefaler

“At der indføres en ny afgift på fossilt brændselsforbrug, der som udgangspunkt omfatter al brug af fossilt brændsel med samme afgiftssats for alle anvendelser. Afgiften udgør det bærende virkemiddel til fremme af energieffektiviseringer og omlægning til vedvarende energi i både erhvervsliv og husholdninger.”

og

“At afgiften indføres gradvist fra et relativt lavt niveau, fx 5 kr/GJ i 2011, stigende til 20 kr/GJ i 2020 og i størrelsesordenen 50 kr/GJ i 2035 (i faste priser).”

Denne afgift vil - alt andet lige - sammen med PSO-forbrugerafgiften i 2020 forøge forbrugerpriserne på fyringsolie, naturgas og benzin med lidt under 1 kr per liter (m³ for naturgas) og el-prisen med 6 øre per kWh. Afgiftsprovenuet vil i de første år andrage ca. 3 milliarder kr, stigende til 8-9 milliarder kr i 2020, hvis en så lille afgift skulle få nogen som helst indflydelse på forbruget. Ellers bliver afgiftsprovenuet i 2020 større.

Med en så lille afgift som ‘det bærende virkemiddel’ skabes der ikke den “Sikkerhed i form af faste stabile og langsigtede rammer for energipolitikken [der] er ... afgørende for borgere og erhvervslivets investeringer i omlægningen og i udviklingen af ny teknologi.”, jfr. citatet ovenfor.

Klimakommissionen skriver, at

“Ved udformning af Kommissionens anbefalinger har det været afgørende, at de skal fremme robuste initiativer, det vil sige:

.....

Initiativer der ikke er afhængige af én fremtidig udvikling, men relevante ved forskellige fremtidige teknologier og udviklingsveje; således, at det danske energisystem ikke bliver låst fast i ét forløb.”

‘Initiativer’ skal nok forstås som ‘projekter’ eller ‘investeringer’.

Hvad angår transport, anser kommissionen imidlertid ikke, at en fortsat kraftig vækst i personbil- og lastbiltransporten med tilhørende meget store investeringer i vej- og broanlæg ‘låser transportinfrastrukturen fast i ét forløb’. Kommissionen beskæftiger sig ikke med den ovenfor beskrevne risiko for en samfundsøkonomisk krise, når høje oliepriser formindsker olieforbruget. Imødegåelsen af denne risiko ved investeringer i en omfattende udbygning af moderne elektriske intercity-jernbaneforbindelser og elektriske nærbaner, sporvogne og trolleybusser, sådan at transporten bliver mindre afhængig af olie, afvises med ordene:

“Overgang fra bil til kollektiv transport, cykling og gang kan kun i begrænset omfang bidrage til at reducere det samlede energiforbrug.”

Med denne præmis og forudsætningen om en kraftig vækst i landevejstransporten, bliver ‘udviklingsvejen låst fast’ til kommissionens vision om, at el-biler vil afløse benzin- og dieslbiler, så hurtigt, at stigende oliepriser - og dermed stigende priser på bio-brændstoffer - ikke kommer til at tvinge transportmængderne ned og skabe økonomisk krise.

Om denne ‘udviklingsvej’, støbt i beton, fører til en bæredygtig transportinfrastruktur, vil vise sig før udgangen af dette årti.