

Kanada és az e-mobilitás

Van, aki nem számol és van, aki számol. Trudeau kanadai miniszterelnök is azok közé tartozik, akik nem számolnak, hanem törvényt fabrikál. A zöld átmenet területén azonnal felvetődik a kérdés (világszerte is), hogy a fabrikált törvény vagy rendelet reális-e, az azokban foglaltak megvalósíthatók-e? Ezzel a kérdéssel szembesül a kanadai kormány, amiről **Kevin Hughes** cikke tájékoztat. A cikk címe:

Tanulmány: A Trudeau-féle elektromos járművekre vonatkozó szabályozás összeomlaszhatja Kanada elektromos hálózatát

Postázta: [Chris Frey](#) | 2024. április 12. | [Energia](#) | [1](#) |



Egy nagy akkumulátorhoz csatlakoztatott elektromos jármű 3D-s illusztrációja. „A töltés fogalma.” Kép: CFACT

[Kevin Hughes](#)

Justin Trudeau miniszterelnök javasolt szövetségi felhatalmazása csak az elektromos járművek értékesítését engedélyezné, amivel óriási káoszt okozna, és [Kanada elektromos hálózatainak összeomlásával](#) fenyegetne.

"Az, hogy Kanadában 11 éven belül minden új járműnek elektromos meghajtásúnak kell lennie, azt jelenti, hogy a tartományoknak jelentősen ki kell bővíteniük energiatermelő kapacitásukat. Ilyen rövid idő alatt 10 új vízerőművi megagátat vagy 13 új gáztüzelésű erőművet építeni nem reális és nem is megvalósítható" - mondta G. Cornelis van Kooten, a Fraser Institute vezető munkatársa és a "Failure to Charge: A Critical Look at Canada's EV

Policy" („*Kritikus pillantás Kanada elektromos járművekre vonatkozó politikájára.* ") című könyv szerzője.

„A kanadaiaknak pontosan tudniuk kell, hogy mennyi [további](#) áramra lesz szükségük az ottawai elektromos járművekre vonatkozó előírások teljesítéséhez, mert a tartományokra – és az adófizetőkre – gyakorolt hatás jelentős lesz.

Van Kootennek az elektromos járművek közelgő szabályozásáról szóló részletes elemzését március 14-én tették közzé.

Becslései szerint a nemzeti villamosenergia-termelésnek 11 éven belül 15,3 százalékkal kellene növekednie a 2035-ös cél eléréséhez. Van Kooten szerint ez azt jelentené, hogy nem kevesebb, mint 10 új vízerőművi megagátat, vagy legalább 13 új átlagos méretű gáztüzelésű erőművet kellene építeni országszerte.

Az úgynevezett „zöld” villamos energia hívei számára ez körülbelül 5000 új szélturbina építését jelentené, amelyek mindegyikét még földgáztüzelésű erőművekkel kellene támogatni, amelyek a hiányzó energiát biztosítják, ha éppen nem fúj a szél.

"A valós helyzet azonban nem olyan egyszerű, hogy a jelenlegi belső égésű motorokat elektromos autókra kell cserélni a kanadai személygépkocsi-flották villamosítása felé vezető úton. Számos akadályt kell még leküzdeni" - mondta van Kooten. "A hálózatba táplált villamos energia összetétele szintén fontos tényező az elektromos járművekre való átállásban, A tartományoknak energiatermelési kapacitásukat egyrészt olyan zöld energiaforrásokkal kell növelniük, amelyek képesek kielégíteni a növekvő terhelési igényeket, másrészt olyan rugalmasan bevethető erőművekre van szükség, amelyek alkalmasok az időjárásfüggő megújuló energiaforrások ingadozásainak kiegyenlítésére.

Van Kooten tanulmánya azt vizsgálja, hogy Kanada legnagyobb tartományaiban, Ontarióban, Brit Kolumbiában és Québecben mekkora mennyiségű további villamos energiára lesz szükség ahhoz, hogy 2035-ben teljesítsék az elektromos járművekre vonatkozó célokat.

Kanada 2035-ig meg akarja tiltani a benzinüzemű autók értékesítését

Kanada 2035-ig tervezi betiltani az új benzinüzemű autók értékesítését, miközben az Európai Unió (EU) is ugyanerre a határidőre érvényes rendeletet fogadott el az elektromos járművekre vonatkozóan.

Steven Guilbeault kanadai környezetvédelmi miniszter közvetlenül karácsony előtt jelentette be az elektromos járművek vásárlására vonatkozó rendeletét, amely előírja, hogy 2035-ig minden új személyautónak és teherautónak elektromosnak kell lennie. (Lásd ezt a kapcsolódó [bejegyzést](#)). Ez a terv gyakorlatilag megakadályozná az új benzin- vagy dízelmotoros járművek értékesítését már a jövő évtől kezdődően.

Az a tény, hogy az elektromos autók gyártása és vásárlása több ezer euróval többbe kerül, továbbá Kanada hideg éghajlatára alkalmatlanok, rövid a hatótávolságuk és hosszú a töltési idejük (különösen hideg időben), akkumulátoraik előállításához óriási erőforrásokat igényel, és nehéz azokat újrahasznosítani. Ezen kívül több kanadai hatóság már most is [problémákkal](#) küszködik a villamosenergia-igényekkel, azok kielégítésével kapcsolatban.

Például a közelmúltban a tartományi kormány figyelmeztette Alberta polgárait, hogy csökkentsék áramfogyasztásukat, hogy elkerüljék az esetleges áramkimaradásokat, mivel a tartományban a rendkívüli hideg miatt soha nem látott áramigény lépett fel. Ezenkívül British Columbia és Manitoba a közelmúltban arra kényszerült, hogy más tartományokból áramot importáljon a villamosenergia-igény kielégítésére a nyugat-kanadai súlyos szárazság miatt.

Az észak-amerikai elektromos hálózat megbízhatóságáról szóló legfrissebb [jelentés megállapítja, hogy Ontarióban „megnőtt” az áramkimaradások kockázata.](#)

A quebeci energiaügyi miniszter, Pierre Fitzgibbon nemrégiben azt mondta, a tartománynak nincs elegendő villamos energiája ahhoz, hogy kielégítse a vállalatok összes megvalósítandó ipari projektjéhez szükséges igényeket.

Az elektromos járművek közelebbi „támadása” az energiatermelési kapacitás megfelelő növelése nélkül súlyosbítja a hálózat megbízhatóságával kapcsolatos problémákat.

Bonyolítja a helyzetet a szövetségi kormány közelmúltbeli *tiszta elektromosságról* [szóló rendelete](#), amely arra kényszeríti a tartományokat, hogy lemondjanak a fosszilis tüzelőanyagokról, például a földgázzal és az olajjal az elektromos áram előállításához.

Ezek a szabályozások arra kényszerítik az olyan tartományokat, mint Ontario és Alberta, amelyek nem támaszkodnak nagymértékben a vízenergiára, hogy megújuló energiaforrásokra támaszkodjanak a növekvő villamosenergia-igény kielégítése érdekében. A megújuló energiák, például a szél- és a napenergia azonban időszakos időjárásfüggő energiaforrások. Ez azt jelenti, hogy nem mindig állnak rendelkezésre, és ezért tartalékkapacitást igényelnek, ami növeli a villamosenergia-termelés költségeit.

További hírek az elektromos járművekről itt, [a RoboCars.news oldalon.](#)

Link: <https://climate.news/2024-04-01-trudeau-ev-mandate-could-collapse-canada-power-grid.html>

Fordította Christian Freuer az EIKE számára - azzal az aggodalommal, hogy ez így is lesz.

* * *

A fabrikált törvények szerint a szokásos forgatókönyv: a klímavédelem prioritást élvez az energiaellátás biztonságával szemben, cél a globális felmelegedés megakadályozása a széndioxid kibocsátásának csökkentésével, az energiatermelés dekarbonizálása és párhuzamosan a megújuló energiaforrásokra való átállás, döntően a szél- és naperőművek erőltetett létesítése útján. Végső cél a „karbonmentes” energiatermelés, vagy a „Nettó Zéró” állapot elérése. És itt, a tervezésnek ezen a ponton kellene a megvalósítás kezdete előtt megállni és számolni. A döntéshozók viszont nem tudnak számolni, de nincsen is rá szükségük, Hiszen ők távvezéreltek. Vakon belevágtak a zöld átállás forgatókönyvének a megvalósításába. És szükségszerűen hova jutnak, pontosabban országaik tényszerűen hova is jutottak mára, amiből a cikk csupán kis ízelítőt mutat be?

E honlap olvasói talán felfigyeltek arra, hogy az utóbbi cikkek egy sorozatot alkotnak. A címek a megjelenés sorrendjében: Örültség, Németország a lejtőn, A német számvevőszék,

Angliában is, Amerikában is, Áramkimaradásoké a jövő, Megérett az idő a változásra, A svéd szélipar, A hidrogén csodafegyver, és a mostani cím: Kanada és az e-mobilitás.

Mindegyik cikkben arról van szó, hogy nem megy és hogy miért nem megy. A zöld átállás egyik országban sem halad a tervek szerint, pedig nagyon közelednek a megcélzott határidők, 2030, ill. 2035. Addigra nem építhetők meg a szükséges megújuló erőművi kapacitások, miközben e kapacitások növekedésével egyre romlik az energiaellátás biztonsága, mert nem elegendő a rugalmas helyettesítő erőművek száma, a hálózati fejlesztések teljes mértékben elmaradnak, az energiátárolás gyakorlatilag sehol sincsen, Igazi nagy energiátároló még nem is épült. Számos terv született, hogy a megújuló termelést és a hidrogéngyártást Afrikába telepítik, de hát a befektetők és a bankok óvatosabbá váltak az energetikai beruházásokkal kapcsolatban, ugyanis a projektek egyre sűrűbben a csőd felé tartanak, amint a hivatkozott cikkekben is olvasható. Bajok vannak Németországban és Angliában, bajok vannak Svédországban és Dániában, és bajok vannak az USA-ban és Kanadában, Az egyes országokban annál nagyobbak a bajok, minél előbbre tartanak a zöld átállásban. Több országban már megjelennek a helyi áramkimaradások, mivel a hálózati fejlesztések lemaradnak. Mindezek együttesen azt igazolják, hogy a klímavédelmi politika a bukás peremére jutott, ezért több országban már lazítanak a klímavédelmi előírásokon, kénytelenek engedményeket tenni a szigorú és átgondolatlan szabályozásokból. És nem csak az energetika területén. Gondoljunk csak az összehangolt gazdatüntetésekre. Kormány szintű hivatalos beismerésről egyelőre nem tudunk. „Tévedtünk, vissza kell fordulnunk” – várnák a szakemberek a beismerést, hiszen már évtizedek óta figyelmeztették a döntéshozókat, hogy vakvágányra kényszerítik az energiapolitikát. Gúzsba kötötték a klímavédelem megvalósíthatatlan célkitűzéseinek acélköteleivel. Még kitűnő állapotban levő atomerőműveket és szénerőműveket kényszerítenek végleges leállításra, még akkor is, ha ez energiakrízishez vezet.

Örültség? Úgy gondolom, hogy a minősítés nem túlzás, a helyénvaló. Gondoljunk csak az egyre súlyosbodó következményekre.

Az elszámoltatás még hátravan!

És mi van nálunk? Röviden azt mondhatjuk, hogy teljes mellszélességgel teljesítjük az EU elvárásait, áramtermelésünket atomenergiára és megújulókra kívánjuk építeni úgy, hogy 2030-ra elérjük a „karbonsemleges” energiatermelést. Ma mintegy 6000 MW naperőművi kapacitással rendelkezünk, de 12 000 MW-ra szándékozunk növelni (mármint ÓK). Újabban a szélerőművek is újra támogatást élveznek („Zöld út a szélerőművek előtt”). A címkézett EU-s pénzekből jut a támogatásokra. Egy új e-autó vásárló akár 3 millió forint támogatáshoz is juthat. Ezért egy új kisebb személygépkocsi kapható. Valószínűsíthetően kik vesznek E-autót? Magas árak alapján a jobb módú állampolgárok és vállalkozók. Ez vajon nem a keresztfinanszírozásnak nem éppen szimpatikus módja? Nem is érdemes tovább részletezni, elég az energiaügyi miniszter egy mondatát idézni: „Minél több zöldenergiát tudunk megtermelni és tárolni, Magyarország annál élhetőbb és fenntarthatóbb lesz.” De miért támogatjuk az e-autók vásárlását, ha az üzemeltetésükhöz importáljuk a villamos energiát?

Hogy nyugodtan aludhassunk, javaslom, hogy sürgősen építsünk 2-3 korszerű lignittüzelésű blokkot és ugyancsak 2-3 korszerű kombináltciklusú gázerőművi blokkot. Az igazi függetlenség: hazai kenyér, hazai energia (szén). És tanuljunk mások kárából.

(Petz Ernő, 2014. 04. 19.)



[Bejegyzés mentése PDF-ként](#)



[Nyomtassa ki a bejegyzést](#)

Studie: Trudeaus EV-Vorschriften könnte Kanadas Stromnetz kollabieren lassen

Gepostet von [Chris Frey](#) | Apr 12, 2024 | [Energie](#) | [1](#) |



3D-Illustration eines mit einer großen Batterie verbundenen Elektrofahrzeuges. Konzept der Aufladung. Bild: CFACT

[Kevin Hughes](#)

Die von Premierminister Justin Trudeau auf Bundesebene vorgeschlagene Vorschrift, nur noch den Verkauf von Elektrofahrzeugen zuzulassen, würde zu einem immensen Chaos führen und droht, die kanadischen Stromnetze [zusammenbrechen](#) zu lassen.

„Die Forderung, dass in nur 11 Jahren alle neuen Fahrzeuge in Kanada elektrisch betrieben werden müssen bedeutet, dass die Provinzen ihre Kapazitäten zur Stromerzeugung erheblich ausbauen müssen. Der Bau von 10 neuen Megastaudämmen oder 13 neuen Gaskraftwerken in einem so kurzen Zeitraum ist weder realistisch noch machbar“, sagte G. Cornelis van Kooten, Senior Fellow des Fraser Institute und Autor von *„Failure to Charge: A Critical Look at Canada’s EV Policy“*.

„Die Kanadier müssen genau wissen, wie viel [zusätzlicher](#) Strom benötigt wird, um Ottawas Vorschriften für Elektrofahrzeuge zu erfüllen, denn die Auswirkungen auf die Provinzen – und die Steuer- und Gebührenzahler – werden erheblich sein.

Van Kootens detaillierte Analyse der bevorstehenden Vorschrift für Elektrofahrzeuge wurde am 14. März veröffentlicht.

Er schätzt, dass die nationale Stromerzeugung innerhalb von 11 Jahren um 15,3 Prozent steigen müsste, um das Ziel für 2035 zu erreichen. Laut van Kooten würde dies bedeuten, dass landesweit nicht weniger als 10 neue Mega-Staudämme gebaut werden müssten oder mindestens 13 neue Gaskraftwerke durchschnittlicher Größe.

Für die Befürworter des so genannten „grünen“ Stroms würde das bedeuten, dass etwa 5.000 neue Windturbinen gebaut werden müssten, die alle noch durch Erdgas-Peak-Kraftwerke unterstützt werden müssten, da diese unzuverlässig sind, wenn der Wind nicht weht.

„Die reale Situation ist nicht so einfach, wie wenn man einfach nur die aktuellen Verbrennungsmotoren durch Elektroautos ersetzen würde, und es gibt viele Hindernisse auf dem Weg zur Elektrifizierung der privaten Fahrzeugflotten in Kanada zu überwinden“, sagte van Kooten. „Die Art des in das Netz eingespeisten Stromes ist ebenfalls ein wichtiger Faktor bei der Umstellung auf E-Fahrzeuge, da die Provinzen ihre Stromerzeugungskapazitäten mit grünen Energiequellen erhöhen müssen, die den zusätzlichen stündlichen Lastbedarf decken und schnell eingesetzt werden können, um die intermittierenden erneuerbaren Energiequellen auszugleichen“.

Die Studie von Van Kooten untersucht, wie viel zusätzlicher Strom in den größten kanadischen Provinzen Ontario, British Columbia und Quebec benötigt wird, um die Vorschrift für E-Fahrzeuge im Jahr 2035 zu erfüllen.

Kanada will Verkauf von benzinbetriebenen Autos bis 2035 verbieten

Kanada plant, den Verkauf neuer benzinbetriebener Autos bis 2035 zu verbieten, während die Europäische Union (EU) für das gleiche Jahr ebenfalls eine Vorschrift für Elektrofahrzeuge erlassen hat.

Der kanadische Umweltminister Steven Guilbeault verkündete kurz vor Weihnachten den „Electric Vehicle Availability Standard“, der vorschreibt, dass alle neuen Autos und Lastwagen bis 2035 elektrisch sein müssen. (Siehe diesen damit im Zusammenhang stehenden [Beitrag](#)). Dieser Plan würde den Verkauf neuer benzin- oder dieselpetriebener Fahrzeuge nach diesem Jahr faktisch verhindern.

Tatsache ist, dass Elektroautos in der Herstellung und in der Anschaffung Tausende von Euro mehr kosten, für das kalte Klima Kanadas ungeeignet sind, eine geringe Reichweite und lange Ladezeiten (insbesondere bei kaltem Wetter) haben, deren Batterien in der Herstellung enorme Ressourcen benötigen und schwer zu recyceln sind. Außerdem haben viele kanadische Behörden schon jetzt mit [Problemen](#) bei der Stromnachfrage zu kämpfen.

So wurden beispielsweise die Einwohner von Alberta kürzlich von der Provinzregierung gewarnt, ihren Stromverbrauch zu reduzieren, um mögliche Stromausfälle zu vermeiden, da die Provinz aufgrund der extremen Kälte eine beispiellose Stromnachfrage verzeichnete. Außerdem waren Britisch-Kolumbien und Manitoba vor kurzem gezwungen, Strom aus anderen Provinzen zu importieren, um den Strombedarf aufgrund einer schweren Dürre im Westen Kanadas zu decken.

Der jüngste [Bericht](#) über die Zuverlässigkeit des nordamerikanischen Stromnetzes stellt fest, dass in Ontario ein „erhöhtes Risiko“ für Stromausfälle besteht.

Der Energieminister von Québec, Pierre Fitzgibbon, erklärte kürzlich, die Provinz verfüge nicht über genügend Strom, um alle Unternehmen zufrieden zu stellen, die Industrieprojekte durchführen wollen.

Der bevorstehende Elektroauto-Ansturm ohne angemessene Erhöhung der Stromerzeugungskapazitäten wird die Probleme der Netzzuverlässigkeit noch verschärfen.

Erschwerend kommen die jüngsten *Clean Electricity Regulations* der Bundesregierung hinzu, welche die Provinzen zwingen, bei der Stromerzeugung auf fossile Brennstoffe wie Erdgas und Öl zu verzichten.

Diese Vorschriften zwingen Provinzen wie Ontario und Alberta, die nicht stark von der Wasserkraft abhängig sind, auf erneuerbare Energiequellen zurückzugreifen, um den steigenden Strombedarf zu decken. Erneuerbare Energien wie Wind und Sonne sind jedoch unregelmäßige Energiequellen. Das heißt, sie sind nicht immer verfügbar und benötigen Reservekapazitäten, was die Kosten der Stromerzeugung in die Höhe treibt.

Hier bei [RoboCars.news](#) gibt es weitere Berichte über Elektrofahrzeuge.

Link: <https://climate.news/2024-04-01-trudeau-ev-mandate-could-collapse-canada-power-grid.html>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE – mit der Sorge, dass Selbiges auch bei uns der Fall sein wird.



[Beitrag als PDF speichern](#)



[Beitrag drucken](#)