



EUROPA-PARLAMENTET

2009 - 2014

Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

14.9.2011

ARBEJDSDOKUMENT

om en køreplan for omstilling til en konkurrencedygtig lavemissionsøkonomi i 2050

Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

Ordfører for udtalelse: Chris Davies

Køreplan for omstilling til en konkurrencedygtig lavemissionsøkonomi i 2050

Forord

Behovet for at tøjle de emissioner, der bidrager til den globale opvarmning, er større end nogensinde, men den politiske vilje hos nogle svækkes af modviljen hos andre.

På trods af at EU's regeringer gentagne gange har anerkendt de videnskabelige beviser og har indset, at hvis der ikke træffes øjeblikkelige foranstaltninger til udviklingen af en lavemissionsøkonomi, vil konsekvenserne i bedste fald blive dyre og i værste fald katastrofale, og alligevel er der mange, der tøver med at gribe ind. Den økonomiske tilbagegang har svækket tilliden og afledt opmærksomheden. Udsigten til at sikre en ambitiøs international aftale om foranstaltninger til bekæmpelse af klimaændringerne har fortonet sig (selv om flere lande frivilligt indgår forpligtelser for at virkeliggøre en sådan). Europa-Kommissionens 2050-køreplan bakkedes endnu ikke op af Rådet.

Beslutningstagerne er omgivet af usikkerhed og tvivl. Den Europæiske Unions reduktion af emissioner kan ikke alene sikre verden mod truslen ved klimaændringerne, men vil en reduktion af vores emissioner virkelig få omfattende negative konsekvenser for den europæiske økonomi, eller vil sådanne konsekvenser være undseelige? Vil investeringer i udviklingen af lavemissionsøkonomi ikke være fordelagtige og skabe nye forretningsmuligheder? Vil de industrialiserede lande træffe strenge foranstaltninger til at begrænse deres emissioner, hvis der ikke indgås en bindende international aftale? Bør EU udvise lederskab frem for tøven?

Kan vi nå målene, hvis vi begrænser anvendelsen af bestemte teknologier? Skal vi udelukke nuklear fission eller CO₂-opsamling og -lagring? Skal vi indføre begrænsninger på skifergas eller import af biobrændstoffer? Har vi råd til at investere de nødvendige beløb i udviklingen af lavemissionsteknologier? Nogle medlemsstater vil have større vanskeligheder ved at nå målene for CO₂-reduktioner end andre, så er den gældende byrdefordeling passende? Skal vi yde supplerende bistand, og hvem skal i givet fald betale?

Manglen på forpligtelser skyldes til dels visse politikeres skepsis med hensyn til den globale opvarmning. Måske tager videnskabsfolkene fejl?

Og samtidig fortsætter de globale CO₂-emissioner med at stige. Mauna Loa-observatoriet på Hawaii målte i maj 2011 et årligt højdepunkt på 394,16 ppm, hvilket var en stigning fra de 373,78, der blev målt for ti år siden. Der står nu klart, at stigningen i de globale CO₂-emissioner ikke kan bremses inden 2015 eller mange år derefter.

De videnskabelige beviser og tendensen tyder på, at gennemsnitstemperaturen i verden vil stige med mere end 2 grader Celsius. Denne stigning kan endda ske inden for levetiden af flere af de nuværende medlemmer af Europa-Parlamentet. Opvarmningen vil fortsætte efter deres bortgang. Hadley-centeret i Det Forenede Kongerige vurderer, at den gennemsnitlige lufttemperatur ved jordoverfladen vil stige med 3-5 grader Celsius på verdensplan i perioden 2070-2100, medmindre der træffes øjeblikkelige foranstaltninger. En af konsekvenserne af temperaturstigninger af denne størrelsesorden vil bl.a. være en meget kraftig reduktion af landbrugsproduktionen i en verden, hvor der på daværende tidspunkt skal findes føde til yderligere to milliarder mennesker.

Vi møder ikke katastrofen i blinde, vi bevæger os fremad med øjnene vidt åbne, ved fuld bevidsthed, men distraherede.

Køreplanens mål

Den Europæiske Union har indgået en absolut og ensidig forpligtelse om alene at reducere CO₂-emissionerne med 20 % i forhold til 1990-niveauet inden 2020. Den har dog vedtaget en række politikker, som, hvis de gennemføres fuldt ud, vil begrænse emissionerne med 40 % inden 2050.

Rådet har erkendt utilstrækkeligheden af denne tilgang og i generelle vendinger anerkendt at emissionerne skal reduceres med 80-95 % inden 2050. Vedtagelsen af Kommissionens køreplan vil forpligte Den Europæiske Union til princippet om opfyldelse af dette mål og begrunde en række specifikke nye politikforslag. Køreplanens betydning skal ikke undervurderes.

I køreplanen foreslås følgende milepæle: 40 % reduktion af husholdningernes emissioner inden 2030 og 60 % inden 2040. I dette scenarie regnes der med, at en reduktion på 25 % vil blive opnået i 2020, og Kommissionen påpeger, at EU vil kunne nå et sådant mål, hvis de politikker, som allerede er vedtaget, gennemføres fuldt ud. Eftersom medlemsstaterne er overladt til sig selv med hensyn til energieffektivitetsmål, er der sandsynligvis behov for, at Rådet og Parlamentet støtter op gennem supplerende korrigerende foranstaltninger.

I køreplanen lægges hovedvægten på den sidste del af perioden. Det forventes, at den hastighed, hvormed emissionerne reduceres, vil øge som årene går og teknologien udvikles. Alt for mange af de foreslåede store forandringer ligger flere år ude i fremtiden. I perioden 1990-2020 vil den samlede nødvendige reduktion af CO₂ kun være 25 %, mens det i de følgende 30 år vil være nødvendigt med en reduktion på yderligere 55 %.

Forandring tager tid, men Kommissionens forslag kan kritiseres for at være for tilbagelænedede og snæversynede, selv om de sikkert også afspejler vanskelighederne ved at opnå politisk enighed om en mere radikal tilgang. Med antagelsen om, at alt går godt, så længe 2050-målet opfyldes, ses der bort fra det forhold, at hver enkelt ton CO₂, som slippes ud, kan blive i atmosfæren i mere end 100 år. Mængden af CO₂ stiger hver eneste dag og bidrager til den globale opvarmning. Der er behov for en betydelig reduktion af emissionerne med det samme og ikke blot i løbet af de næste 30-40 år.

Betydningen for den europæiske økonomi

Udfordringen ligger i at reducere CO₂-emissionerne drastisk, samtidig med at der opretholdes og udbygges en konkurrencedygtig økonomi. Disse to mål skal opfyldes samlet. Udviklingen går så hurtigt i andre dele af verden, at Europa risikerer at sakke agterud, hvis man hænger fast i gamle dages adfærd og værdier, som erstattes af nye andre steder i verden. Vi skal bevæge os fremad og gøre brug af nye tænkemåder og udnytte nye muligheder.

I Kommissionens konsekvensanalyse fastslås det, at opfyldelsen af køreplanens mål vil medføre en ændring i beskæftigelsesmønstrene, men det er en ændring, som samlet set vil være neutral eller negativ. De eventuelle økonomiske fordele vil være størst, hvis medlemsstaterne gør effektivt brug af auktionsindtægterne, og EU på vellykket vis udnytter

sin first mover-fordel.

Gennemførelsen af dette optimistiske scenarie risikerer at blive ødelagt af visse industrilobbyisters pessimisme og kortsigtede udsyn. Alt for ofte har de sået tvivl om konsekvenserne af en politisk ændring.

Regeringer og medlemmer af Europa-Parlamentet fik f.eks. i 2007-8 at vide af bilfabrikanterne, at foranstaltninger til reduktion af CO₂-emissioner fra nye køretøjer ville øge deres salgspriser og bringe industriens fremtid i fare. I virkeligheden er priserne på nye biler siden faldet, samtidig med at EU-bestemmelsernes krav om højere brændselvirkningsgrad har medført en vis lettelse for bilførerne, som har oplevet stigende brændstofpriser. Forbedrede miljøstandarder har ikke svækket konkurrencestillingen for EU's bilfabrikanter.

Bekymringerne angående truslen fra CO₂-udflytninger i visse energiintensive sektorer er berettigede, men har vist sig alt for overdrevne. De pågældende industrigrene råder over overskydende gratis tildelte CO₂-kvoter, som beskytter dem mod virkningerne af kulstofpriser flere år fremover. Problemerne i den europæiske økonomi skyldes ikke CO₂-udflytninger.

Hvis Kina fastholder det seneste års vækstrate, vil CO₂-emissionerne fra Kina inden 2030 nå op på det aktuelle niveau for resten af verden. For at undgå dette skal Kina hurtigt udvide sin kulstoffattige elektricitetsfremstilling og indføre CO₂-opsamling og -lagring i stort omfang. Hvis EU er for langsom til at udbrede anvendelsen af lavemissionsteknologier, vil vi blive nødt til at importere udstyret i stedet for selv at fremstille det. Hvis vi tøver, vil de fjernøstlige virksomheders dominerende stilling inden for solenergiteknologier fastholdes år efter år. EU risikerer at måtte opgive enhver påstand om teknologisk førerskab samt de økonomiske muligheder, som følger hermed.

EU skal prioritere vejledning og tydeliggørelse for industrien, navnlig for energisektoren. Investeringsafgørelser, der træffes nu, vil få konsekvenser for CO₂-emissionerne i 2050. Kraftværker, som er på tegnebrættet i dag, kan være operationelle inden 2020 og stadig være i brug tre årtier senere. Det er afgørende, at vi fastlægger en langsigtet politik, så industrien sikkert og uden frygt for at sidde tilbage med strandede aktiver kan investere. Vedtagelse af køreplanen vil bidrage til at give investorerne den påkrævede klarhed.

Der vil komme til at ske ændringer, men der er intet at frygte, ud over frygten selv.

Følgerne af Parlamentets afstemning

Dette er en ikke-lovgivningsmæssig sag, men Parlamentets svar kan få omfattende konsekvenser for den fremtidige politik. Selv om ordføreren mener, at Kommissionens køreplan er for svag med hensyn til den øjeblikkelige reduktion af husholdningernes emissioner, anbefaler han, at Parlamentet godkender den sammen med de milepæle for CO₂, som er fastsat heri for 2030, 2040 og 2050.

En godkendelse vil vise, at medlemmerne af Europa-Parlamentet erkender, at Den Europæiske Union skal være klar til at udvise lederskab i forbindelse med spørgsmålet om global opvarmning. Det vil betyde, at selv om der ikke opnås en bindende international aftale, som ønsket, vil Parlamentet godkende, at EU indtager rollen som first mover og træffer de nødvendige foranstaltninger til etablering af en lavemissionsøkonomi inden 2050. Det vil

sende et signal om, at medlemmerne af Europa-Parlamentet ønsker, at EU omfavner nye teknologier og nye veje til nå vores økonomiske målsætninger.

En godkendelse vil vise, at Parlamentet forstår industriens behov for at få den klareste mulige antydning af politikken på lang sigt. Det vil vidne om, at medlemmerne af Europa-Parlamentet anser det for nødvendigt at iværksætte passende politiske instrumenter til vejledning af investeringsafgørelser, og tvinge dem til at acceptere, at de enten skal støtte foranstaltninger til stramninger af emissionshandelssystemet og forhøje CO₂-prisen eller støtte alternative foranstaltninger, der kan stimulere lignende lavemissionsinvesteringer.

Vi må være klar over, hvad en manglende godkendelse af køreplanen indebærer. Der er ingen plan B. Ved at forkaste de milepæle, der er foreslået i overensstemmelse med henstillingerne fra FN's Mellemsstatslige Panel for Klimaændringer, ville Parlamentet vise, at det enten ikke mener, at henstillingerne kan realiseres, eller at de omkostninger, som er forbundet med gennemførelsen heraf, er for store (uanset konsekvenserne for vores efterkommere), eller at Parlamentet benægter behovet for at realisere dem.

En sådan afgørelse ville være et dødsstød for alle dem, der har indset, at den globale opvarmning udgør en trussel for milliarder af mennesker og for vores planet. Det ville i høj grad svække Kommissionens beslutsomhed og dem i Rådet, som arbejder for at sikre, at EU vedtager politikker, der er afgørende for at tøjle klimaændringerne og fastholde EU's konkurrencestilling i verden. Et sådant politisk signal ville risikere at udslukke ethvert håb om fremskridt i de internationale forhandlinger.

Vores chance

I krigstider bliver der truffet hurtige afgørelser. Der findes penge, bureaukratiet skæres ned, ting bliver gjort.

Den globale opvarmning har ikke samme umiddelbare karakter som krig, men er en langsom katastrofe, der får konsekvenser så langt øjet rækker. Verdens reaktion er tilsvarende langsommelig. Problemet ydes ikke den påkrævede opmærksomhed.

Parlamentariske tekster som denne har en kort politisk holdbarhed. Generelle eller overfladiske kommentarer fra medlemmer af Europa-Parlamentet vil være af ringe værdi. I stedet bør vi udnytte denne chance til at foreslå specifikke foranstaltninger, som Kommissionen skal indføre for at opfylde 2050-målet. Vi bør insistere på, at de nødvendige forslag bliver fremsat inden for denne valgperiode. Vi bør bruge denne betænkning til at udøve positivt pres.

Bemærkning

Kompetencen på dette område deles med Udvalget om Industri, Forskning og Energi, som har enekompetence på områderne for vedvarende energi, energieffektivitet, energisikkerhed, bygningers energimæssige ydeevne, energimærkning, konsekvensvurderinger af energisektoren, intelligente net, intelligente målere, forskning og innovation. Ordførerens betænkning vil afspejle denne arbejdsdeling.