



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

---

*Utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet*

---

14.9.2011

## **ARBETSDOKUMENT**

om en färdplan för ett konkurrenskraftigt utsläppsnålt samhälle 2050

Utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

Föredragande: Chris Davies

DT\877351SV.doc

PE472.224v01-00

**SV**

*Förenade i mångfalden*

**SV**

## Färdplan för ett konkurrenskraftigt utsläppsnålt samhälle 2050

### Inledning

Behovet av att minska utsläpp som leder till global uppvärmning är större än någonsin, men den politiska vilja som finns hos en del undermineras av andras motvillighet.

Trots att EU:s regeringar upprepade gånger har ställt sig bakom den vetenskapliga bevisningen och uttalat att om vi inte omedelbart vidtar åtgärder för att skapa ett utsläppsnålt samhälle så kommer detta i bästa fall att stå oss dyrt och i värsta fall att leda till en katastrof, är det alltför många som är ovilliga att agera kraftfullt. Den ekonomiska nedgången har rubbat tilliten och avlett uppmärksamheten. Utsikterna att komma fram till en ambitiös internationell överenskommelse om åtgärder för att bekämpa klimatförändringar har minskat (även om många länder gör frivilliga åtaganden i detta syfte). Kommissionens färdplan fram till 2050 har ännu inte fått rådets stöd.

Beslutsfattarna anfäktas av osäkerhet och tvivel. Att EU ensamt minskar sina utsläpp räcker inte för att skydda världen mot farliga klimatförändringar, men frågan är om sådana åtgärder skulle få betydande negativa konsekvenser för den europeiska ekonomin eller om effekterna skulle bli marginella. Kan investeringar i utvecklingen av ett utsläppsnålt samhälle rentav vara någonting positivt, som skapar nya kommersiella möjligheter? Kommer industriländerna att vidta kraftfulla åtgärder för att minska sina utsläpp om det inte finns något bindande internationellt avtal? Bör EU visa prov på ledarskap i stället för att tveka?

Kan vi nå målen genom att begränsa användningen av viss teknik? Ska vi förbjuda kärnklyvning eller avskiljning och lagring av koldioxidutsläpp? Ska vi införa restriktioner för skiffergas eller import av biobränslen? Har vi råd att investera de belopp som krävs för att utveckla koldioxidsnål teknik? Är dagens fördelning av bördorna riktig, med tanke på att det är svårare för en del medlemsstater att minska koldioxidutsläppen än för andra? Måste vi ge mer stöd, och vem ska i så fall betala?

Bristen på engagemang beror delvis på att en del politiker är skeptiska till den globala uppvärmningen. Vetenskapsmännen kanske har fel?

Men de globala koldioxidutsläppen fortsätter att öka. Vid Mauna Loa Observatory på Hawaii registrerade man ett högstavärde för året på 394,16 ppm i maj 2011, en ökning från 373,78 ppm för tio år sedan. Det står nu klart att ökningen av de globala koldioxidutsläppen inte kommer att avmattas till 2015, eller under många år därefter.

Enligt vad vetenskapen och trenderna säger kommer genomsnittstemperaturen i världen att stiga med mer än 2 °C, och denna ökning kan inträffa under många av parlamentsledamöternas livstid. Uppvärmningen kommer att fortsätta efter deras bortgång. Hadley Centre i Storbritannien uppskattar att den genomsnittliga ytluftstemperaturen på jorden kommer att öka med 3–5 °C under perioden fram till 2070–2100 om ingenting görs snabbt. En av konsekvenserna av sådana temperaturhöjningar kan bli att jordbruksproduktionen i en värld som då ska föda ytterligare 2 miljarder människor blir betydligt mindre än i dag.

Vi går inte som sömngångare mot katastrofen, vi går framåt med vidöppna ögon, vid fullt medvetande men distraherade.

## **Målen i färdplanen**

EU har gjort ett absolut och ensidigt åtagande att till 2020 bara minska koldioxidutsläppen med 20 procent i förhållande till 1990 års nivå. Unionen har dock vidtagit ett antal politiska åtgärder som om de genomförs till fullo kommer att minska utsläppen med 40 procent till 2050.

Rådet är medvetet om den bristande konsekvensen i detta och har i allmänna termer accepterat att utsläppen måste minska med 80–95 procent till 2050. Om kommissionens färdplan antas förbinder sig EU att sträva efter detta mål och det blir motiverat att lägga fram en rad specifika nya politiska förslag. Dess betydelse bör inte underskattas.

I färdplanen föreslår man inhemska utsläppsminskningar på 40 procent jämfört med 1990 som en milstolpe för 2030, och 60 procent för 2040. Det förutsätter att utsläppen kan minskas med 25 procent till 2020, och kommissionen påpekar att EU kommer att kunna nå det målet om den redan beslutade politiken genomförs till fullo. Medlemsstaterna kommer troligen inte att nå målen för energieffektivitet utan att rådets och parlamentets stöd för nya korrigeringsåtgärder.

Färdplanen är baktung. Man utgår från att takten i utsläppsminskningarna kommer att öka vartefter som åren går och tekniken utvecklas. Alltför många av de stora förändringar som föreslås ligger många år fram i tiden. Under perioden 1990–2020 ska de totala minskningarna av koldioxidutsläppen bara behöva vara 25 procent, medan en minskning med ytterligare 55 procent ska uppnås under de följande 30 åren.

Förändring tar tid, men kommissionens förslag kan kritiserars för att vara självbelåtna och isolerade – även om de kan återspegla svårigheterna med att uppnå politisk enighet om en mer radikal strategi. Den som tror att allt är väl om målet för 2050 nås bortser från det faktum att varje ton koldioxid som släpps ut kan stanna kvar i atmosfären i över 100 år. Koldioxidvolymerna ackumuleras för varje dag som går och bidrar till den globala uppvärmningen. Utsläppen måste snarast minskas kraftigt, det räcker inte att säga att de ska minska under de kommande 30–40 åren.

## **Konsekvenser för EU:s ekonomi**

Utmaningen är att minska koldioxidutsläppen dramatiskt samtidigt som man upprätthåller och bygger en konkurrenskraftig ekonomi. Dessa två mål måste gå hand i hand. Utvecklingen går så snabbt i andra delar av världen att EU riskerar att hamna på efterkälken om vi försöker hålla kvar vid gamla metoder och gamla tillgångar som byts ut på andra håll. Vi måste gå framåt, tänka nytt och utforska nya möjligheter.

Kommissionens konsekvensbedömning visar att ett uppnående av målen i färdplanen kommer

att leda till att sysselsättningsmönstren förändras, men på ett överlag neutralt eller positivt sätt. De potentiella ekonomiska fördelarna blir störst om medlemsstaterna använder intäkterna från auktioneringen på ett effektivt sätt och om EU lyckas utnyttja sitt försprång.

Detta positiva scenario riskerar att inte bli verklighet på grund av den pessimism och kortsiktiga inställning som en del av industrins lobbyister visar prov på. De har alltför ofta lyckats skapa oro för vilka konsekvenser en förändrad politik kan få.

Biltillverkarna sade till exempel 2007–2008 till regeringarna och Europaparlamentsledamöterna att åtgärder för att minska koldioxidutsläppen från nya fordon skulle leda till högre försäljningspriser, vilket skulle vara ett hot mot branschens framtid. Faktum är att nybilspriserna sedan dess har sjunkit i reella termer, och EU-lagstiftning med krav på större bränseleffektivitet har inneburit en viss lättnad för bilägarna, med tanke på de kraftigt höjda bränslepriserna. Skärpta miljönormer har inte gjort EU:s biltillverkare mindre konkurrenskraftiga.

Det stämmer att koldioxidläckage kan vara ett hot mot vissa energiintensiva sektorer, men risken har överdrivits betydligt. De berörda branscherna har ett överskott av fria utsläppsrätter som skyddar dem mot konsekvenserna av höjda koldioxidpriser under många år framöver. Det är inte koldioxidläckaget som är grunden till de ekonomiska problemen i EU.

Om Kinas tillväxt ligger kvar på samma nivå som förra året kommer dess koldioxidutsläpp 2030 att vara lika stora som övriga världens utsläpp i dag. För att undvika detta måste Kina snabbt öka sin användning av koldioxidsnål el och tillämpa CCS-teknik i verkligt stor skala. Om EU dröjer med att börja använda koldioxidsnål teknik i stor utsträckning kommer resultatet att bli att vi får importera utrustning i stället för att tillverka den själva. Om vi dröjer kommer de asiatiska företagens dominans inom solkraftstekniken att bli mångdubbelt större än i dag. EU riskerar att få ge upp alla anspråk på tekniskt ledarskap och de ekonomiska möjligheter detta medför.

EU måste prioritera att vägleda och upplysa industrin, i synnerhet elsektorn. De investeringsbeslut som fattas nu påverkar koldioxidutsläppen 2050. Kraftverk som projekteras i dag kan tas i drift före 2020 och kan fortfarande vara i bruk tre decennier senare. Det är viktigt att vi slår fast en långsiktig politik, så att industrin kan investera med tillit och utan fruktan att bli stående med obsoleta tillgångar. Färdplanen kommer att bidra till att skapa den klarhet som investerarna kräver.

Det blir förändringar, men det finns ingenting att frukta utom fruktan själv.

### **Konsekvenserna av omröstningen i parlamentet**

Detta är inte en lagstiftningsfråga, men parlamentets beslut kan få en enorm inverkan på den framtida politiken. Föredraganden anser att kommissionens färdplan är svag i fråga om de minskningar av de inhemska utsläppen som krävs omedelbart, men rekommenderar att parlamentet stöder den – och de milstolpar för koldioxidutsläppen som sätts upp för 2030, 2040 och 2050.

Ett sådant stöd innebär att parlamentsledamöterna inser att EU bör vara berett att visa ledarskap i frågan om global uppvärmning. Det betyder också att parlamentet, trots att det inte finns något bindande internationellt fördrag av det slag som vi vill ha, accepterar att EU gör det första draget och vidtar de åtgärder som behövs för att bygga ett koldioxidsnålt samhälle till 2050. Det signalerar att parlamentsledamöterna vill att EU ska ta till sig ny teknik och nya sätt att nå våra ekonomiska mål.

Ett stöd för färdplanen visar att parlamentet inser att industrin måste få så tydliga indikationer om den långsiktiga politiken som möjligt. Det visar att parlamentsledamöterna inser att lämpliga politiska instrument måste skapas som vägledning för investeringsbeslut, och att man antingen måste stödja åtgärder för att strama åt systemet för handel med utsläppsrätter och öka koldioxidpriset eller stödja alternativa åtgärder för att stimulera koldioxidsnåla investeringar.

Vi ska ha klart för oss vad följderna blir om vi inte stöder färdplanen. Det finns ingen plan B. Om vi tillbakavisar de milstolpar som föreslås i enlighet med rekommendationerna från FN:s mellanstatliga klimatpanel tyder det på att parlamentet antingen inte tror att de kan nås, eller anser att kostnaderna för att nå dem blir för höga (oavsett konsekvenserna för våra efterkommande), eller vägrar att acceptera att det är nödvändigt att nå dem.

Ett sådant beslut skulle vara ett förödande slag mot alla dem som inser vilket hot den globala uppvärmningen utgör för miljarderna människor på vår jord. Det skulle allvarligt försvaga kommissionen och dem i rådet som vill se till att EU antar den politik som behövs för att motverka klimatförändringar och behålla sin konkurrenskraft i världen. Det politiska budskap som det skulle skicka ut skulle riskera att omintetgöra hoppet om framsteg i de internationella förhandlingarna.

## **Vår chans**

I krigstid får man saker och ting gjorda snabbt. Man hittar pengar, man struntar i byråkrati och man vidtar åtgärder.

Den globala uppvärmningen är inte lika omedelbar som ett krig, men den är en katastrof som långsamt närmar sig och som kommer att få precis lika långtgående konsekvenser. Världens reaktion är lika långsam. Den här frågan prioriteras inte så högt som den borde.

Parlamentstexter av det här slaget har kort politisk livslängd. Det är ingen större mening med att parlamentsledamöterna kommer med allmänna och ytliga kommentarer. I stället bör vi utnyttja det här tillfället till att föreslå specifika åtgärder som kommissionen bör vidta för att 2050-målet ska kunna nås. Vi bör insistera på att de nödvändiga förslagen läggs fram under den här mandatperioden. Vi bör använda det här betänkandet för att utöva påtryckningar på ett positivt sätt.

## **Anm.:**

Ansvar för den här frågan delas med utskottet för industrifrågor, forskning och energi, som

har hela ansvaret för förnybar energi, energieffektivitet, energisäkerhet, byggnaders energiprestanda, energimärkning, bedömningar av konsekvenser för energisektorn, smarta nät, smarta mätare, forskning och innovation. Föredragandens betänkande återspeglar denna uppdelning.