

Stakeholder Conference on the Roadmap for moving to a low carbon economy in 2050

Bakgrunden till konferensen är det meddelande som europeiska kommissionen presenterade den 9 mars i år. Meddelandet innehåller en plan för hur EU ska omvandlas till ett konkurrenskraftigt och koldioxidsnålt samhälle fram till 2050 samt hur det skall genomföras på ett kostnadseffektivt sätt. Konferensen syftade alltså till att samlar olika aktörer och intressenter för att diskutera olika aspekter med planen.

Connie Hedegaard, kommissionär med ansvar för Climate action öppnade konferensen med att tala om vikten av att det redan nu fastställs en långsiktig plan för hur vi ska hantera koldioxidutsläppen fram till 2050 med indikation för vart ambitionsnivån bör ligga. Hedegaard framhöll att många medlemsländer önskar att nedprioritera klimatfrågor med argumenten att de måste fokusera på effekterna av och återhämtningen från finanskrisen. Detta är enligt kommissionären inte långsiktigt hållbart eftersom **klimatförändringarna inte tar hänsyn till finanskrisen och att många samhällsutmaningar är kopplade till klimatförändringar**, exempelvis höjda matpriser. Hedegaard påpekade att de ökande oljepriserna också bör vara ett gott incitament för att **börja planera långsiktigt för andra typer av drivmedel**. Det är dessutom möjligt att minska utsläppen även om det är en tillfällig ekonomisk nedgång med utgångspunkt i **redan tillgänglig teknik** underströk Hedegaard.

I nuläget gör vi stora investeringar i länder utanför Europa, exempelvis Kina, ekonomier som själva klarar av att bidra till en stark tillväxt. Det skulle alltså vara lönsamt för Europa att **öka de inhemska investeringarna vilket ger ökat mervärde för tillverkningsindustrin inom EU**. Connie Hedegaard framhöll att detta kommer att kräva stora investeringar inom alla sektorer men att detta i längden kommer att återgäldas genom:

- Ökade investeringar som görs inom Europa kommer att ge ett **mervärde för ett brett spektrum av tillverkningsindustrier**.
- **Minskade bränslekostnader**.
- Halverad import och **kostnadsbesparingar** kopplat till detta fram till 2050.
- **Ökad sysselsättning** med minimum 1,5 miljoner nya arbetsplatser till 2050.
- **Förbättrad luftkvalitet och minskade hälsoutgifter**.

En långsiktig plan visar målen för EU och då undviks att det görs kortsiktiga investeringar. För att vi ska klara av att nå målen krävs ett förbättrat **samarbete mellan offentlig- och privat sektor**.

Peter Olojas, biträdande statssekreterare för politik om klimat och låga koldioxidutsläpp i Ungern: Färdplanen för ett koldioxidsnålt Europa fram till 2050 ger:

- **Utvecklandet av naturkapitalet**, d.v.s. land, luft, vatten etc., gynnar mindre utvecklade regioner samt **förbättrad folkhälsa**.
- Minskar beroendet av tredjeländer och ger en mer **stabil tillgång på resurser**.
- Detta skall göras genom att vi bland annat investerar i **hållbar infrastruktur, grön teknologi och miljövänlig energi**.

Representant från Europaparlamentet:

Representanten förklarade att Europaparlamentet inte officiellt har antagit en ståndpunkt men har under flera år förespråkade ökade **klimatåtgärningar**. Hon var också skeptisk till att färdplanen handlar om **utsläpp i procent och inte i antal ton**. "Har vi inte tillräckligt ambitiösa mål kan kostnaderna i framtiden bli enorma – se på fallet med Japan."

Jos Delbeke, Generaldirektör för Climate action:

- Europeiska kommissionen uppmanar enskilda aktörer att **utforma sina egna färdplaner**.

- Färdplanen ska inte sätta upp nya mål utan **ger förslag på åtgärder** för att nå det slutliga målet att minska koldioxidutsläppen.
- **Infrastrukturen behöver ses över tillsammans med energi-, transport-, jordbruks- och byggnadssektorn.** Vi kan använda och utveckla redan existerande teknik som komplement till ny **miljöteknik** som vi kommer ha behov av i framtiden.
- **Lägga undan en del av utsläppsrätterna** – kommissionen har uppmärksammat i färdplanen att för att uppnå energibesparingsmålet på 20 % kan det bli nödvändigt att hålla inne en del av den kvot utsläppsrätter som från 2013 kommer att auktioneras ut av medlemsstaterna genom EU:s system för handel med utsläppsrätter. Man kommer att öka antalet utsläppsrätter som hålls inne och de utsläppsrätter som företagen redan tilldelats kommer inte att påverkas. Genom att hålla inne en del utsläppsrätter kommer kunna bidra till nettoenergiebesparingar och utsläppsminskningar. → Detta förslag har bidragit till stor diskussion och Delbeke påpekade att man inte tar bort några rättigheter som finns inom andra sektorer.

Nick Campbell – Business Europe:

- Färdplanen är ett dokument som är till för diskussion men hur planerar man att ta det vidare? Vi behöver se mer av uppgifterna och siffrorna som ligger bakom färdplanens utformning och **ökad transparens.**
- Hur ser **synergien mellan de olika generaldirektoraten** och deras respektive färdplaner ut, hur väl stämmer de överens? – Hur ser generaldirektoratet för energis färdplan ut till exempel? (*För information: Vitbok om transport presenterades 28 mars 2011 och en färdplan från generaldirektoratet för energi förväntas komma i slutet av 2011*)
- Vi måste se vad de olika sektorerna har för förutsättningar för att utföra och implementera färdplanen.
- Campbell var **inte övertygad om att undanlagda utsläppsrätter skulle fylla sitt syfte** – kan det bidra till att hålla kostnadsnivåerna höga?
- Investeringar och innovationer – det **krävs marknadsbaserade incitament.**

Matthias Duwe, Climate Action Network Europe:

- Långsiktiga mål är ett måste för att undvika katastrofer och ta välgrundade beslut.
 - Hela det reglerande ramverket måste inriktas mot låga utsläpp av koldioxid och skapa **incitament för investeringar** i Europa.
 - Ge signaler om koldioxidpriser – stärka ETS och skatteåtgärder, **standardisering grundat på utsläpp** – fordon, fabriker etc., säkra att målen om förnybar energi nås, effektiva medel måste stärkas och kompletteras av **ytterligare instrument, utvärdering** av åtaganden av industrin.

Judith Kirton Darling, European Trade Union Confederation:

- Permanent instrument för **socioekonomiska åtgärder** måste formas. **Stark sysselsättningsaspekt** → Undvika kunskapsbortfall och skapa ett **bättre system för kunskapsöverföring** → Om inte, då kan samhället och sysselsättningen vara i fara. Ökat fokus på *Green Skills* i medlemsländerna och inom industrisektorn.
- Europa måste **bibehålla en stark industrisektor med fokus på energieffektivitet och resurseffektivitet.** Detta kan hjälpa till att behålla arbetsplatserna i Europa.
- Kirton Darling önskar att kommissionen ska vara mer ambitiösa i sina utsläppsmål och menar att det är **en fragmentering** i formningen av riktlinjer och politik. Hon menar vidare att vi inte tagit tag i någon av de chanserna vi fått i fråga om att få **bindande mål.**
- Kirton Darling vill se en **koldioxidskatt** och menar också **att lånen från Europeiska investeringsbanken bör innebära en ökad miljöaspekt.**

- **Standardisering** är nödvändigt tillsammans med konkreta förslag och åtgärder.

Prof. Christian Egenhofer – Centre for European Policy Studies:

- Hur kan vi **mobilisera investeringarna och skapa innovativa lösningar** – inte endast finansiellt entreprenörskap? Färdplanen innebär att vi tar initiativ som näringslivet själv aldrig skulle gjort annars eftersom det inte är ekonomiskt fördelaktigt.
- Teknologisk plan → forskning och utveckling för att få **teknologi ut på marknaden**.
- **Strukturfonderna** är essentiella för att utvecklingen ska gå i rätt riktning. Kommissionen måste utveckla indikatorer och kriterier för att kunna **mäta utveckling**.
- **Är en stabil prisnivå eller vetskapen om en långsiktig trygghet främsta incitamentet för ökade investeringar och nya innovationer?**
- **Medborgare och konsumenter måste involveras** och motiveras att bidra.
- **Borgmästaravtalet** är ett otroligt bra initiativ för städer.
→ **Måste nu utveckla lokala strategier och bestämmelser.**

Övriga punkter som lyftes:

Luc Bas från Climate group ställde frågan om **vilken roll sub-nationella myndigheter har?** De saknar ofta både verktygen och finansieringen men det är där det ska implementeras. Hur kan implementeringen på lokal och regional nivå stödjas?

SVAR: Det ligger på nationell nivå att stödja sina lokala och regionala aktörer och inget som kommissionen direkt kan ta ställning till nu. Medlemsländerna uppmanas att införa sina egna färdplaner liknande den som nu presenterats.

- Inlägg från kemiindustrin – En studie från UK visar att anledning till att Europa har kunnat uppmäta minskade utsläpp är på grund av att ökad import av varor från länder med höga utsläpp. → Helhetsperspektiv.
- Det efterfrågas inte fler modeller utan transparens kring vilken data som ligger bakom och understödjer modellerna. Transparens genom hela processer är nödvändigt för att få legitimitet.
- Stödjer vi inte länder utanför Europa undergräver vi vår egen idé om en global koldioxidmarknad. Från 2012 ska det endast tecknas bilaterala avtal om det inte finns några internationella avtal.
- Råmaterial är nödvändigt för innovation – bland annat biomassa- bör ha fokus på riktlinjer kring infrastruktur och transporter samt integrera frågor kring jordbruket ytterligare. **SVAR: På lång sikt kommer användandet av biomassa och biobränslen att skapa problem.**
- Är forskningsinitiativen(ex FP8) kopplade till färdplanerna? **SVAR:** Viktigt att fokusera på små och medelstora företag – forskning och innovation är en sak men viktigt att också se aspekten med att få produkterna och tjänsterna ut på marknaden. Viktigt är också Patent och ägarskap av kunskap och kompetens.

Ju längre utfasningen mot ett samhälle med lågt koldioxidutsläpp tar ju större skada blir det på klimatet och därmed blir kostnaderna högre. Övergången till en fossilbränslesnål ekonomi kommer att kräva höga investeringar men som kommer att betalas tillbaka på lång sikt genom bland annat ett minskat användande av olja och gas. Detta medför också att EU får ett minskat behov av energiimport som gör risken för exempelvis prischocker lägre.

För att läsa mer om *Färdplan för att skapa ett konkurrenskraftigt koldioxidsnålt Europa fram till 2050:*
<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/272&format=HTML&aged=0&language=SW&guiLanguage=fr>