

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om ”Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén om en färdplan för ett konkurrenskraftigt utsläppsnålt samhälle 2050”

KOM(2011) 112 slutlig

(2011/C 376/20)

Föredragande: **Richard ADAMS**

Medföredragande: **Josef ZBOŘIL**

Den 8 mars 2011 beslutade Europeiska kommissionen att i enlighet med artikel 304 i Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

”Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – Färdplan för ett konkurrenskraftigt utsläppsnålt samhälle 2050”

KOM(2011) 112 slutlig.

Facksektionen för jordbruk, landsbygdsutveckling och miljö, som svarat för kommitténs beredning av arbetet, antog sitt yttrande den 6 september 2011.

Vid sin 474:e plenarsession den 21–22 september 2011 (sammanträdet den 22 september) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 119 röster för, 3 emot och 2 nedlagda röster:

1. Sammanfattning och slutsatser

1.1 Kommittén välkomnar kommissionens färdplan för ett utsläppsnålt samhälle 2050 som en vision för en framtida strategi och uppmanar alla EU-institutioner att beakta den i dess helhet som ett riktmärke för de åtgärder och den politiska utveckling som behövs för att uppnå 2050-målen. Kommittén vill i sammanhanget hänvisa till sitt arbete om flaggskeppsinitiativet om resurseffektivitet och till sina förslag till FN:s konferens om hållbar utveckling 2012 ⁽¹⁾.

1.2 Kommittén vill uppmana rådet, kommissionen och parlamentet att säkerställa ett fullskaligt genomförande av alla befintliga koldioxidrelaterade mål för 2020 och att på nytt överväga att strama upp växthusgasmålet för 2020 till en 25-procentig minskning – baserat på de framsteg som uppnåtts i COP 17-förhandlingarna och den förväntade ekonomiska utvecklingen inom EU – på vägen mot den överenskomna minskningen med 80–95 % senast 2050.

1.3 Kommittén uppmanar EU att anta vägledande mål för en minskning av växthusgaser på 40 % senast 2030 och 60 % senast 2040 och att följa upp med rättsligt bindande regler för att uppnå dessa minskningar. Sådana långsiktiga vägledande mål krävs som riktmärken för att ge förutsägbarhet och stabilitet för investerare och beslutsfattare.

1.4 Kommittén rekommenderar kommissionen att lägga fram ett omfattande nytt åtgärds paket för att ge incitament till de omfattande nyinvesteringar som krävs för att uppnå dessa nya mål. Paketet bör inkludera ett stärkande av EU:s system för

utsläppshandel som ett kostnadsoptimerande instrument för vägledning av investeringsbeslut samt andra åtgärder för att

- främja energieffektivitet inom alla sektorer,
- öka konsumenternas medvetenhet och förmåga att använda sin egen köpkraft till att gynna utsläppsnåla produkter och tjänster,
- stödja investeringar i den infrastruktur som kommer att behövas,
- främja utbildning och kapacitetsuppbyggnad inom nyckelsektorerna.

1.5 Kommittén framhåller behovet av en aktiv industripolitik och samordnad FoU för att stödja övergången till en koldioxidsnål ekonomi. Kommittén stöder förslaget om färdplaner som strategiska visioner som vägledning för övergångsprocessen, särskilt vad gäller energiframställning, transporter, byggnads- och bostadsbranschen, jordbruk och avfallshantering.

1.6 Det är avgörande att civilsamhället är fullt involverat genom en strukturerad och permanent dialog om de specifika strategiska planerna.

2. Färdplanen

2.1 Färdplanen 2050 föreslår åtgärder som kan möjliggöra för EU att minska utsläppen av växthusgaser med 80–95 % jämfört med 1990 års nivåer, vilket rådet i februari 2011 bekräftade som ett EU-mål.

⁽¹⁾ EESK:s yttranden om *Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: Ett resurseffektivt Europa – flaggskeppsinitiativ i Europa 2020-strategin och om Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén: Rio+20: mot en grön ekonomi och bättre styrning – Bidrag från det europeiska organiserade civila samhället* (se s. 102 i aktuella EUT).

2.2 För att uppnå detta föreslår färdplanen att man planerar för en minskning av inhemska växthusgasutsläpp på 80 % senast 2050, vilket pekar på att det högre målet om 95 % skulle nås genom kompensationsuppköp på den globala koldioxidmarknaden. En minskning av inhemska utsläpp på mellan 40 och 60 % under 1990 års nivåer skulle vara den mest kostnadseffektiva vägen för 2030 och 2040, och i detta sammanhang betraktas minskningar på 25 % senast 2020 som en bit på vägen.

2.3 Inom energisektorn bör koldioxidsnål teknik enligt färdplanen stå för nästan 100 % av elförsörjningen senast 2050. Detta kommer att kräva stora investeringar i förnybara energikällor och utveckling av nya smarta nät över hela Europa, vilket i huvudsak skulle åstadkommas genom ett stärkt system för handel med utsläppsrätter.

2.4 För transporter planeras för en 60-procentig minskning av växthusgasutsläppen senast 2050. I färdplanen anges att biobränslen kommer att behöva utvecklas ytterligare, särskilt för flyg och tunga fordon. Men färdplanen noterar att livsmedelstrygghet och miljöproblem har kopplats till biobränslenas utveckling och understryker vikten av att utveckla mer hållbara andra och tredje generationens biobränslen.

2.5 När det gäller byggnader betonar färdplanen vikten av snabbt genomförande av normer för utsläpp nära nollnivåer för nya byggnader samt utmaningen att uppgradera energiprestandan hos nuvarande byggnader.

2.6 För industrin föreskrivs ökad energieffektivitet och en övergång till mindre energiintensiva tillverkningsprocesser. Det kommer att krävas industrispecifika lösningar och ytterligare sektorspecifika färdplaner. Det är viktigt att se till att åtgärder för koldioxidminskning inte bara driver energiintensiva industrier att omlokalisera till delar av världen med mindre reglering ("koldioxidläckage").

2.7 För jordbruks- och skogsbrukssektorn krävs ökad energieffektivitet och rutiner som ökar den förvaltade markens kapacitet att binda och hålla kvar kol. Biomassa som en potentiellt hållbar energikälla uppmärksammas också, förutsatt att alla dess effekter bedöms korrekt. I allmänhet kan man lösa problemen med att kombinera den stigande efterfrågan på livsmedel respektive biomassa och de klimatpolitiska målen.

2.8 Att uppnå alla dessa mål kommer att kräva ytterligare offentliga och privata investeringar på omkring 270 miljarder euro årligen under de kommande 40 åren. Detta utgör 1,5 % av EU:s BNP eller 8 % av de aktuella investeringsnivåerna – avsevärt lägre än de nivåer som redan uppnåtts i vissa tillväxtekonomier som på allvar eftersträvar en koldioxidsnål ekonomi.

2.9 Ytterligare offentliga resurser för att finansiera denna investering skulle kunna hämtas från intäkterna från nästa omgång av auktionering av utsläppsrätter inom EU:s system för utsläppshandel. Alla offentliga investeringsprogram bör också användas mer systematiskt för att få fram ytterligare medel från privata sektorn.

2.10 Andra fördelar med övergången till en koldioxidsnål ekonomi inkluderar minskat beroende av importerade fossila bränslen, förbättrad energitrygghet, skapande av nya arbetstillfällen och förbättrad luftkvalitet och hälsa.

2.11 I meddelandet föreslås inte några specifika nya regler och åtgärder. Det indikerar ett antal områden där nya strategier eller politiska initiativ kommer att krävas på EU-nivå och nationell nivå för den övergång som behövs under de kommande 40 åren. Färdplanen för 2050 uppvisar en viktig förändring från nya bindande mål till åtgärder. Den är inledningen till en debatt med medlemsstaterna om huruvida vi ska fastställa nya mål eller ej. Framför oss ligger ett viktigt politiskt beslut: toppstyrda mål eller en nedifrån-och-upp-strategi när det gäller teknisk innovation.

3. Allmänna kommentarer

3.1 Färdplanen grundas på särskilda ekonomiska modeller som visar de mest kostnadseffektiva sätten att nå de mål för minskning av växthusgaserna som satts upp för 2050. För att uppnå fullt förtroende för denna metodologi behöver mer information finnas tillgänglig om skapandet av modellerna, de data som används i dessa samt de känslighetsanalyser som genomförs. Inte desto mindre verkar metodologin redan vara tillräckligt robust för att stödja den huvudsakliga slutsatsen att investeringsnivåerna behöver ökas avsevärt för att uppnå en koldioxidsnål ekonomi senast 2050.

3.2 Särskilt stöder kommittén bestämt färdplanens slutsats att tidiga framsteg är mycket viktiga för kostnadseffektiviteten. Tidiga framsteg kan påskynda införandet av ny teknik, sänka priserna på denna, undvika dyra och slösaktiga nya investeringar i kortlivade koldioxidintensiva anläggningar och ge ekonomisk drivkraft för de förändringar som behövs.

3.3 En färdplan är användbar endast så länge som den är vägledande för åtgärderna. Nyckeltestet för denna färdplan är i vilken utsträckning den kan göras till en integrerad del av den politiska utvecklingen och i de viktigaste inblandade europeiska aktörernas beslutsfattande – inom regeringar, inom energisektorn och inom andra viktiga industrisektorer samt vid konsumenternas val i enskilda fall.

3.4 Framtida politiska, ekonomiska och tekniska förändringar kommer att kräva en viss flexibilitet gällande just vilken väg man väljer, men detta bör inte ses som en ursäkt för o beslutsamhet och dröjsmål. Färdplanen bör skapa samförstånd bland alla viktiga aktörer när det gäller karaktären och takten på de framsteg som behövs samt den utvidgning som krävs i fråga om investeringsnivåerna. Särskild prioritering bör ges åt investeringar som kan trygga Europas energiförsörjning, givet osäkerheten beträffande många av Europas befintliga energikällor under kommande år.

3.5 Färdplanen bör också bidra till att öka medvetenheten bland den breda allmänheten och konsumenterna om behovet av att övergå till en koldioxidneutral ekonomi och om den roll som alla kommer att behöva spela. Det är av största vikt att detta blir en "rättvis övergång" som är rättvis för alla och hjälper alla att anpassa sig till de förändringar som kommer att behövas.

3.6 Ett antal andra länder (bland annat Kina, USA och Sydkorea) satsar hårt på utveckling och utbyggnad av koldioxidneutral teknik för att uppnå teknisk ledning och konkurrensfördelar inom denna nya industriella tillväxtsektor. Om EU inte ska släpa efter i den mycket hårda kapplöpningen om ledarskap på området grön teknik med låga koldioxidutsläpp är det avgörande att EU matchar denna insats.

3.7 De befintliga 20-20-20-målen för spridning av förnybar energi och energieffektivitet och minskning av koldioxidutsläpp som ska uppnås senast 2020 innebär redan ett mål för EU för detta år och det är mycket viktigt att alla dessa mål uppnås. Kommittén uppmanar på nytt rådet, parlamentet och kommissionen att intensivt övervaka frågan om att strama upp 2020-målet åtminstone till en 25-procentig minskning av växthusgaserna senast 2020 – baserat på de framsteg som uppnåtts i COP 17-förhandlingarna och den förväntade ekonomiska utvecklingen inom EU – på vägen mot den 80-procentiga minskning som fastställts för 2050.

3.8 Naturligtvis skulle det vara välkommet om ett sådant steg kunde göras i kombination med framsteg mot allmän enighet om en ny uppsättning mål i den internationella förhandlingsprocessen om klimatförändringar. Men avsaknaden av en sådan allmän enighet bör inte tas som en förevändning för att senarelägga framtida åtgärder om vad EU å sin sida behöver göra för att uppnå sina egna långsiktiga 2020-mål, öka sin egen energiförsörjningstrygghet och bibehålla sin egen konkurrensfördelar i kapplöpningen om grön teknik.

3.9 Kommittén uppmanar också EU att snabbt anta vägledande mål för en minskning av växthusgasutsläppen på 40 % senast 2030 och 60 % senast 2040, så att man ger förutsägbara riktlinjer för dem som fattar investeringsbeslut inom energisektorn och andra nyckelområden.

3.10 De 270 miljarder euro per år som krävs för nyinvesteringar utgör ett högt belopp, men det är ändå näbart eftersom det endast motsvarar 1,5 % av EU:s BNP – förutsatt att skattemässiga och andra övergripande signaler är varaktigt positiva. Kommittén vill framhäva behovet av stabilitet och förutsebarhet inom ramverket för att ge tillräcklig säkerhet för den typ av investeringar som kommer att behövas.

3.11 Färdplanens mål kommer att kräva både efterfrågan (till exempel en konkurrenskraftig integrerad EU-marknad för energi, nödvändig nätinfrastruktur och koldioxidprissättning) och teknisk utveckling (dvs. stöd till FoU, demonstration och tidig utveckling enligt SET-planen⁽²⁾). Stöd för tidig och utbredd spridning av ny, banbrytande koldioxidneutral teknik är särskilt viktigt för att accelerera inlärningskurvan och utnyttjandegraden. Tidigare budgetåtaganden på detta område måste upprätthållas.

3.12 Överbryggande finansiering är av särskild vikt för att se till att teknik med högt europeiskt mervärde och hög ekonomisk avkastning på lång sikt inte dör ut i ett tidigt utvecklingskede. EU bör

— ge finansiellt stöd till teknik som omfattas av SET-planen genom skräddarsydda kombinationer av bidrag och lån,

— se till att upphandlingsreglerna överensstämmer med målen i SET-planen,

— se till att Sammanhållningsfonden och strukturfonderna konsekvent verkar för att stödja mål om koldioxidminskning inom infrastruktur och andra projekt.

3.13 Färdplanen lägger stor vikt vid det europeiska systemet för utsläppshandel som ett sätt att uppbåda de förändringar och de investeringar som krävs. Systemet för utsläppshandel var avsett att bli en global trendsättare och ingå i ett internationellt "handelssystem med tak" som skulle fastställa ett stadigt minskande tak för globala koldioxidutsläpp i linje med 2 °C-målet. Syftet var att inrätta ett globalt pris för handel med koldioxidutsläpp på en global marknad, som när det väl blivit etablerat i sin tur kan vara ett viktigt instrument för att uppnå nödvändiga förändringar vad gäller investeringar i riktning mot framtidens koldioxidneutrala teknik. På egen hand lyckas dock det aktuella europeiska handelssystemet inte ens inom Europa tillhandahålla nödvändig stimulans för en massiv expansion av nya gröna investeringar.

3.14 Kommittén föreslår därför att kommissionen nu överväger att lägga fram ett omfattande nytt åtgärdepaket för att åstadkomma den snabba förändring av investeringsprioriteringarna som krävs. Paketet bör tveklöst inkludera en reform och ett stärkande av systemet för utsläppshandel (som nu ska uppfattas som en europeisk åtgärd snarare än som en global föregångare) och ha som ett särskilt mål att inbringa betydande medel för att stödja FoU, utveckling av ny teknik och stöd för infrastruktur. Men det bör också inkludera en uppsättning andra skattemässiga, regleringsmässiga och konsumentorienterade åtgärder.

⁽²⁾ Strategisk energiteknisk plan. Se http://ec.europa.eu/energy/technology/set_plan/set_plan_en.htm.

3.15 Ett omfattande paket

a) Ett stärkt europeiskt system för utsläppshandel

Kommittén rekommenderar att en bred översyn av systemet för utsläppshandel görs. Fyra områden är särskilt viktiga:

- Man behöver hitta sätt att öka systemets förmåga att stödja innovation och användning av ny koldioxidsnål teknik enligt SET-planen, genom användning av intäkter från auktionering av utsläppsrätter för att stödja FoU, demonstration och tidigt införande.
- Det potentiella problemet med koldioxidläckage, dvs. omlokalisering av industrier (särskild koldioxidintensiva industrier) till länder utanför EU måste hanteras. I och med misslyckandet med att upprätta en global marknad för utsläppsrätter kan uppvägande justeringar av gränshandelspriser nu vara berättigade. Fram till dess att man lyckas bygga upp en global koldioxidmarknad bör kommissionen ta ytterligare steg för att säkra konkurrenskraften för företag som är reellt utsatta för koldioxidläckage.
- Sektortäckningen bör ses över. (Kommittén har i tidigare yttranden välkomnat utvidgningen av systemet för utsläppshandel till luftfartssektorn och uppmanat till ytterligare utvidgning till sjöfartssektorn.)
- Internationella kompensationsmekanismer för att främja kostnadseffektiva utsläppsminskningar i utvecklingsländer bör stramas åt och utvidgas (utan att det ger någon ursäkt för att minska ansträngningarna för att uppnå inhemska utsläppsmål).

b) Lagstiftningsåtgärder. Energieffektivitet

En del sektorer, såsom sektorn för energieffektivitet, är inte särskilt känsliga för prissignaler. Hårdare europeiska åtgärder behövs för att införa och genomdriva högre normer för energieffektivitet för bostäder och andra byggnader, bilar och andra fordon samt olika sorters konsumentprodukter. Vi efterlyser en kraftfull uppföljning av energieffektivitetsdirektivet (KOM(2011) 109 slutlig) efter en grundlig konsekvensbedömning.

c) En ökad roll för konsumenterna

Konsumenterna måste vara motiverade att på ett proaktivt sätt bidra till skapandet av ett koldioxidsnålt samhälle genom att införskaffa miljövänliga varor och tjänster, särskilt genom att

- öka trovärdigheten för gröna märkningsinitiativ och harmonisera normerna för dessa,
- uppmuntra tillgången till effektiva och hållbara konsumentprodukter,
- förbättra den EU-omfattande interna energimarknaden.

Konsumenterna måste vara övertygade om sin roll i en mer koldioxidsnål framtid, och samarbetspartnerskap med offentliga sektorn bör uppmuntras.

d) Infrastruktur

Infrastruktur för att stödja ny utsläppssnål teknik och för att säkra driftskompatibilitet såsom nya smarta energiförsörjningsnät kommer att kräva stora investeringar på europeisk nivå för att garantera enhetliga tekniska specifikationer och optimal energidelning. Vi rekommenderar att kommissionen gör en uppföljande undersökning av utvecklingsvägar för europeisk infrastruktur som stöd för övergången till en koldioxidsnål ekonomi, samt relaterade investeringar och institutionella strukturer.

e) Kapacitetsuppbyggnad och konsekvenser för sysselsättningen

Det är oerhört viktigt att den sociala effekten av utvidgningar eller sammandragning av olika sektorer som påverkas av övergången mot mindre koldioxidanvändning analyseras och utvärderas på förhand samt att omfattande sektoriella verktyg och åtgärder inrättas för att skapa nödvändig förmåga och kapacitet och för att erbjuda omskolning eller annat stöd till personer som kommer från den äldre koldioxidekonomin, och därmed möjliggöra en socialt rättvis omstrukturering.

f) Skattemässiga åtgärder

Neutrala skattereformer för ökad beskattning av koldioxidbränslen (och andra naturresurser) i kombination med sysselsättningsfrämjande åtgärder och bättre social trygghet spelar en nyckelroll för att vägleda övergången till en koldioxidsnål ekonomi. Det politiska klimatet är troligen ännu inte moget för att återuppliva det tidigare förslaget om en EU-omfattande koldioxidskatt, men alla ansträngningar bör göras för att uppmuntra sådana reformer på nationell nivå. Kommittén välkomnar också det förslag som nyligen lades fram om en skatt på finansiella transaktioner och yrkar på att intäkter ska användas för att uppmuntra investeringar i den koldioxidsnåla ekonomin.

4. Kommentarer om specifika sektorer

4.1 Energisektorn. Kostnaden för förnybara energikällor har präglats av en stadig nedgång under de senaste åren. Investeringarna behöver nu trappas upp för att sänka kostnaderna till konkurrenskraftiga och överkomliga nivåer. Samtidigt behöver man upprätthålla en tillräcklig basbelastning eller utveckla system för lagring och distribution för att undkomma problemen med avbrott i energileveranserna från vindkraft och solcellsbase-rad produktion.

4.2 En utveckling av smarta nät på europeisk nivå är också viktig för att möjliggöra en mer omfattande integrering av förnybara bränslen. Det europeiska elnätets nuvarande kapacitet att ta upp intermittenta energikällor är begränsad och systemet måste upprätthålla en tillräcklig basnivå från icke-förnybara energikällor (inklusive kärnkraft). Det kommer att krävas en omfattande utveckling av smarta integrerade nätverk (inklusive hantering av efterfrågan från industri och hushåll) och storskalig kapacitet för lagring av lättillgängliga energiresurser (batterier, vattenlagring, etc.). Om kärnbränsle och fossila bränslen

med avskiljning och lagring av koldioxid ska vara en del av lösningen behöver detta tas upp på ett öppet sätt och lösas, troligen från fall till fall eller från land till land. Vi hoppas att den kommande energifärdplanen för 2050 ska gå in mer i detalj på dessa val och föregripa en större samordning av energiproduktion och energiöverföring inom Europa.

4.3 Investeringar i koldioxidsnål teknik kan innebära att ökningen av investeringar skenar bortom vad marknaden anser vara lönsamt. Detta kommer att kräva allmänna medel, särskilt för demonstration och tidigt införande. Ytterligare utveckling av SET-planen är av grundläggande betydelse för en koldioxidsnål ekonomi.

4.4 **Transportsektorn.** Kommittén stöder meddelandets synsätt när det gäller den övergång som behövs inom transportsektorn. Koldioxidprestandan behöver optimeras för all befintlig teknik. Ny teknik såsom elektrifiering av vägtransporter behöver främjas liksom tredje generationens biobränsle som minskar utsläppen från befintliga nyttofordon och gör de tunga transporterna helt fossilfria. Trafikomställningen mot effektiva offentliga transporter och icke-motoriserade transporter behöver uppmuntras. EU och medlemsstaterna behöver använda offentliga utgifter, skattepolitik och regleringsåtgärder för att främja dessa förändringar. EU behöver spela en stark samordnande och stimulerande roll och sätta upp mål och tidsplaner för några av de specifika förändringar som behövs.

4.5 När det gäller bilar och andra vägfordon har utsläppsnormerna varit mycket effektiva för att sänka utsläppen. Rättsligt bindande utsläppsnormer ger bilindustrin och dess leverantörer största möjliga visshet. I tidigare yttranden har kommittén kommenterat de gradvis höjda normerna för vägfordons bränseeffektivitet och uppmanat till snabbare framsteg på området⁽³⁾. Vi upprepar dessa rekommendationer.

4.6 Vi noterar att det finns fysiska begränsningar för hur långt förbränningsmotorn kan effektiviseras och föreslår att kommissionen nu bör tillämpa det långsiktiga perspektivet i färdplanen för ett utsläppsnålt samhälle. Kommittén framhåller den absoluta nödvändigheten av att minska utsläppen från vägfordonssektorn för att gå i spetsen för en snabbare utveckling och introduktion av fordon utan koldioxidutsläpp som använder hållbart producerat väte eller elektricitet som framställts på renare sätt.

4.7 Kommittén har fortsatta reservationer rörande i vilken utsträckning vi kan eller bör vara beroende av biobränslenas expansion. Vi anser att meddelandet med rätta ser användningen av biobränslen som begränsad till nischer inom transportsektorn som är svåra att elektrifiera samt som ett instrument för att minska utsläppen från den befintliga flottan. Detta innebär att det också krävs ansträngningar för att utveckla mer koldioxideffektiva andra och tredje generationens biobränslen.

4.8 **Byggnadsmiljön.** Framstegen med att främja utsläppsnåla hem och andra byggnader har varit alltför långsamma. Ersättningstakten inom bostadssektorn är alltid mycket långsam, så den viktigaste utmaningen inom denna sektor är att identifiera och genomföra storskaliga program för att förbättra

nuvarande byggnaders energiprestanda. Kommittén rekommenderar att kommissionen agerar snarast möjligt för att

- så snart det är genomförbart föreskriva nollnivåer för utsläpp för alla nya offentliga och privata byggnader, både för bostadshus och andra byggnader, med en differentiering utifrån klimatvariationer,
- sätta upp kvantifierade mål och program för att uppgradera energiprestandan för alla typer av befintliga byggnader så långt det är genomförbart.

4.9 **Industrin.** Här måste färdplanen vara tydlig angående vilka politiska konsekvenser den föreslagna vägen kommer att ha för europeisk industri, med tanke på de potentiella konsekvenserna för konkurrenskraften och sysselsättningen. De aktuella målen bör vara föremål för en fullständig bedömning som fokuserar på varje industrisektor för sig. Inom vissa industriprocesser (ståltillverkning, cementtillverkning etc.) är koldioxidutsläpp en inneboende del av de kemiska processerna i fråga så det kan finnas grundläggande begränsningar för hur mycket växthusgasutsläppen kan minskas inom dessa sektorer om inte ett storskaligt utbyte med nya produkter eller nya metoder för koldioxidavskiljning är genomförbart. De olika industrisektorerna kommer alltså att behöva analyseras var för sig och ges egna färdplaner för hur de kan minska sina utsläpp av växthusgaser ytterligare.

4.10 Kommittén begär upplysningar av kommissionen om huruvida färdplanen anses inbegripa en planerad analys och minskning av inneboende koldioxid eller utlokaliserad koldioxid. De globala utsläppen från framställning av exporterade varor ökade från 4,3 Gt (gigaton) koldioxid 1990 (20 % av de totala utsläppen) till 7,8 Gt koldioxid 2008 (26 %). Skenbara utsläppsminskningar i medlemsstaterna kan göras betydelselösa om varor som tidigare tillverkats inom EU importerats. All effektiv kontroll på detta område skulle involvera en kombination av gränsskatter eller gränskontroller samt en förändring av interna konsumtionsmönster – båda mycket känsliga områden.

4.11 **Jordbruk och skogsbruk.** Kommittén håller med om att energieffektiv och utsläppsnål jordbrukspraxis bör främjas vid nästa översyn av den gemensamma jordbrukspolitikens, som en fortsättning på den 20-procentiga minskning som uppnåtts (1990–2006). Man bör också ge incitament till mark- och skogsförvaltningen att maximera avskiljning och lagring av koldioxid. Jordbrukare som deltar i korta, lokalt baserade leveranskedjor bör få stöd. Denna sektor har stark potential för minskade koldioxidutsläpp från fossila bränslen och icke-förnybara material. Inom jordbrukssektorn råder det emellertid en uppenbar konflikt mellan målen, dvs. å ena sidan en nödvändig ökning av produktionen och å andra sidan kravet på att i större utsträckning binda kol i marken och biomassan. Det ges inget svar på hur denna konflikt ska lösas. En global ökning av efterfrågan på koldioxidintensiva livsmedel och ökad användning av biomassa står enligt kommitténs åsikt helt i strid med idéerna om bl.a. minskad användning av gödningsmedel, ökad kolbindning och undvikande av plogning av gräsmark. De föreslagna åtgärderna löser inte denna motsättning.

⁽³⁾ EUT C 44, 16.2.2008, s. 53–56.

4.12 **Avfall.** Den europeiska strategin för avfallshantering fortsätter att prioritera minskning av avfall, uppmuntran av återanvändning eller återvinning och minimering av föroreningar och markförstörelse. Vi föreslår att kommissionen, utöver att bedöma olika metoder för bortskaffande av avfall, även fokuserar på det bidrag hantering och bearbetning av avfall kan ge för en mer hållbar och koldioxidsnål ekonomi. Särskilt bör man utforska användningen av avfall som förnybart bränsle och återvinning av deponigas (metan) för energiproduktion.

Bryssel den 22 september 2011

*Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande*

Staffan NILSSON
