

Ungeklimarådets anbefalinger



Ungeklimarådet

Ungeklimarådets EU-udspil

Hvorfor er det vigtigt for EU at tackle klimaforandringerne? Kommissionen har regnet på det¹ og konkluderet, at det allerdyreste, vi kan gøre, er at gøre ingenting. Hvis vi ikke reducerer udledningerne, kommer klimaforandringerne til at koste os 2 % af EU's sammenlagte bruttonationalprodukter. Alene oversvømmelser kommer til at koste en trillion euro inden for dette århundrede. Antallet af europæere, der er berørt af vejrrelaterede katastrofer, vil stige fra hver tyvende til to tredjedele af befolkningen, og antallet af dødsfald grundet ekstremt vejr vil stige til over 150.000 mennesker om året. De økonomiske og menneskelige fordele ved en hurtig grøn omstilling er klare. Hvert land kan gøre noget, men mange af udfordringerne kræver fælles løsninger. I dette udspil præsenterer Ungeklimarådet vores bud på, hvad der skal gøres for klimaet på EU-niveau.

EU's strategi skal sætte mål om klimaneutralitet i 2045 med ambitiøse bindende delmål

At opnå det nødvendige ambitionsniveau om at holde den globale temperaturstigning under 1.5 grader kræver ifølge IPCC, at hele verden bliver klimaneutral i 2050. Dette betyder, at regioner som EU, der har de nødvendige midler og den nødvendige innovationskraft, bliver nødt til at omstille sig hurtigere end gennemsnittet for at inspirere og hjælpe andre lande med omstillingen. Derfor anbefaler vi, at EU sætter sig et politisk mål om at blive klimaneutralt i 2045. Dette bør suppleres af bindende reduktionsmål for 2030, 2035 og 2040, som sætter den grønne omstilling tidligt i gang, frem for at håbe, at omstillingen vil kunne accelerere i senere år.

Integrationsprincippet: Indtænk klima i al lovgivning

Det ville være utænkeligt at foretage en politisk beslutning i EU uden at vurdere de økonomiske konsekvenser. Grundet klimakrisens alvorlige menneskelige og økonomiske konsekvenser er det lige så uansvarligt at træffe politiske beslutninger uden at vurdere konsekvenserne for klimaet. Ungeklimarådet foreslår, at der indføres et integrationsprincip, hvor klimabelastningen tænkes ind som et tungtvejende hensyn på tværs af al lovgivning.

¹ https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/docs/pages/com_2018_733_analysis_in_support_en_0.pdf

Inddrag unge i al klimapolitik: Nationalt, europæisk og globalt

Det er unge, der skal leve med konsekvenserne af nutidens klimapolitik. Unge er en drivkraft i at kræve ansvarlig handling på klimaområdet og i at skabe folkelig opbakning til grøn omstilling. Vi foreslår derfor, at der oprettes ungeklimaråd i alle EU-lande, at alle lande tager ungdomsdelegater med i deres delegationer til de internationale klimaforhandlinger, og at der indføres unge-reviews af klimapolitikken både på EU-niveau og i landenes egne bidrag til at opnå EU's forpligtelser under Paris-aftalen. Danmark har allerede taget vigtige skridt i denne retning, og vi kan bruge EU til at dele good practice for ungeinddragelse i klimapolitikken på tværs af lande.

Gør drivhusgasudledninger dyre nok til at modsvare de negative eksternaliteter og indfør klima-told

EU har allerede en pris på udledning af CO₂ i nogle sektorer gennem CO₂-kvotesystemet. Men prisen på at udlede drivhusgasser er ikke beregnet efter de negative samfundsøkonomiske konsekvenser. Derfor anbefaler vi, at CO₂-kvotesystemet udvides til at dække alle typer drivhusgasudledninger i alle sektorer, og at prisen på udledningerne sættes op til at modsvare de negative eksternaliteter efter princippet "polluters pay". Dette vil føre til en prisstigning på at producere varer, der er mere klimabelastende end andre. Da virksomhederne sandsynligvis kommer til at overføre noget af denne prisstigning til kunderne, anbefaler vi, at indkomsten fra afgifterne tilbageføres til befolkningen gennem en grøn check, hvorved tiltaget undgår at få social slagside. Til inspiration kan man se på det Canadiske eksempel². For at mindske risikoen for, at de varer, der bliver dyrere af denne afgift, bliver erstattet af billigere, mindre klimavenlige varer fra udlandet, bør EU indføre en klima-told. Dette kan også give et incitament til, at virksomheder uden for EU's grænser sparer mere på drivhusgasserne i deres produktionsmetoder, da EU er en stor importør af klimabelastende varer globalt set³.

EU's ansvar på det globale niveau: Implementer Paris-aftalen uden double counting

EU er part i Paris-aftalen på vegne af alle medlemslande og repræsenterer en region med et højt klimaaftryk pr person. Det giver et ansvar for at sikre en fair og effektiv implementering af aftalen. Særligt skal EU tage ansvar for at undgå, at drivhusgasreduktioner kan tælles dobbelt i landes regnskaber - hvis Sverige betaler for at få plantet skov i Brasilien, må det ikke både tælles som Sveriges og Brasiliens reduktion af klimabelastningen.

Derudover skal EU arbejde for, at der indføres sanktioner imod de lande, der ikke lever op til deres forpligtelser i Paris-aftalen. Erfaringerne fra Montreal protokollen om udfasning af gasser, der er

² https://unfccc.int/climate-action/momentum-for-change/financing-for-climate-friendly/revenue-neutral-carbon-tax?fbclid=IwAR0LUGw4wq_A4whaLiEPP_4XJugXBHCSO-7KoOB8-HqPHFmtuPBK4w1BRj0

³ <https://www.carbonbrief.org/mapped-worlds-largest-co2-importers-exporters>

skadelige for ozonlaget, viser nemlig, at trusler om sanktioner mod lande, der ikke lever op til aftalen, var et væsentligt element i at opnå aftalens mål.⁴

Land- og skovbrug: Stop støtten til de mest klimabelastende landbrug og plant mere skov

Landbrugsstøtten er en kerneydelse af EU, der skulle sørge for at sikre en prisstøtte til landbruget. Der er allerede i dag nogle miljøkrav for at kunne modtage noget af støtten, disse krav skal være strengere. Ungeklumarådet anbefaler derfor, at den såkaldte "grøn pulje" over tid bliver en langt større del af den samlede støtte, med større krav. Der anbefales også, at produktionen af mad- og drikkevarer, hvor drivhusgasudledning og vandbehovet er uansvarligt, ikke bliver støttet fra 2035. På nuværende tidspunkt indregnes forbruget af importeret soja ikke i opgørelserne af landbrugets CO₂-aftryk. Dette er problematisk, da sojaproduktion har en høj belastning af klima og miljø og medfører skovrydning. Derfor bør forbruget af importeret soja og andre importerede varer indregnes i landbrugets CO₂-aftryk for at give incitament til at finde mere bæredygtige løsninger.

Beplantning af skov er en af de mest effektive måder at fjerne CO₂ fra atmosfæren⁵. Effektivitet af denne beplantning varierer dog markant, og der er derfor behov for at optimere, således at de mest oplagte områder kan blive udnyttet på tværs af EU. Vi anbefaler derfor, at alle EU-lande aktivt går ind og samarbejder i beplantningen af træer på tværs af grænser. Et internationalt eksempel på det er Canadas *National Greening Program*.

Miljø: Stil skærpede krav for luft og støj, til gavn for klimaet og folkesundheden

Af sundhedsmæssige årsager, anbefaler Ungeklumarådet, at EU sætter skærpede krav til, hvor meget luftforurening og støj befolkningen må udsættes for. Det gælder især i de større byer, hvor der allerede kan ses en socioøkonomisk gevinst ved at forbyde adgang for personbiler⁶. Af samme årsag foreslår vi, at salg af brændeovne forbydes fra 2030 grundet deres store luftforurening⁷

Samlet transportplan for EU: Elektrificer bilerne, forbedr tognettet og beskat flyene

Transport er en af de områder, hvor EU-lovgivning har størst betydning. Det er også et område, hvor der på nuværende tidspunkt ikke findes nogen klar plan for grøn omstilling - i hvert fald når det handler om tung transport, skibs- og luftfart. Af denne årsag er det væsentligt, at EU arbejder for at gøre transportsektoren så klimavenlig som muligt.

⁴ https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/docs/montreal_prot_en.pdf

⁵ <https://e360.yale.edu/digest/planting-1-2-trillion-trees-could-cancel-out-a-decade-of-co2-emissions-scientists-find>

⁶ http://dce.au.dk/fileadmin/dce.au.dk/Udgivelser/Notater_2019/Miljoeoekonomiske_beregningspriser_for_emissioner.pdf og http://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/streets_people.pdf

⁷ <https://www.clean-heat.eu/en/actions/info-material/download/background-paper-residential-wood-burning-3.html>

Elektrificeringen af let og kort distance transport er af stor betydning, da det udgør den væsentligste del af udledningerne. For at hjælpe dette på vej anbefaler vi, at biler, der kører på fossilt brændstof, ikke sælges længere efter 2030. Et nødvendigt skridt for dette er en udbygning af infrastruktur til at oplade elbiler, således at manglende ladestandere ikke afskrækker forbrugerne fra at overgå til dette alternativ så hurtigt som muligt. Udviklingen i elbil-teknologi går så hurtigt, at nogle regner med, at de vil være konkurrencedygtige med fossil brændstofs-biler inden 2025, uden subsidier⁸. For at fremskynde alternativer til fossilt brændstof inden for den tunge transport anbefaler vi, at der sættes strenge og stigende krav til godstransport målt på udledning af drivhusgasser pr transporteret ton.

Luffart er en industri, som med høj sandsynlighed ikke kan blive helt klimaneutral inden 2050. Det betyder, at der skal sættes på at mindske antal flyrejser så meget som muligt ved at give alternativer, som fx en udbygning af højhastighedstognet, ligesom man har set i Kina. Det betyder også, at der skal stilles krav om, at fly skal bruge klimaneutralt brændstof i så højt omfang som muligt, og at der skal kompenseres, for de udledninger, der er tilbage. Dette kan allerede gøres i dag, uden at påvirke jobs eller væksten negativt.⁹ På nuværende tidspunkt tæller international transport ikke med i nogle landes CO₂-beregninger. For at give et incitament til at nedbringe emissionerne fra international transport, bør alle afgang fra EUs lufthavne tælles med i opgørelserne. Derudover kan der indføres fælles afgifter på kerosin og flybilletter på tværs af EU samt stilles krav om, at flybrændstof iblandes en vis procentdel CO₂-neutralt brændstof.

EU skal incentivere en reduktion af udledninger fra shipping sektoren

På globalt plan udgør rederiernes udslip 2,5% af den samlede udledning af drivhusgasser. EU kommissionen forventer, at det vil stige til 5% i 2050 pga. en voksende verdensøkonomi og større international samhandel.¹⁰ Denne stigning sker på trods af, at der allerede findes teknologier, der kan reducere CO₂-udslippet fra skibe med 75%. EU er i en unik situation til at bidrage til udviklingen inden for fremtidens grønne rederier, idet 4 af de største rederier, med en samlet markedsandel på 42 % har hovedsæde inden for Europas grænser. EU skal skabe de økonomiske og lovmæssige rammer, der tillader/tvinger rederivirksomhederne til at omstrukturere og investere i grønne løsninger. Danmark har et nationalt ansvar i at lede denne indsats, idet verdens største rederi inden for shipping er Mærsk. Derfor skal Danmark støtte det arbejde, der allerede er undervejs i EU, samt skubbe på for en reel og handlekraftig lovgivning.

⁸ <https://www.bloomberg.com/opinion/articles/2019-04-12/electric-vehicle-battery-shrinks-and-so-does-the-total-cost>

⁹ https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/EC_report_Taxes_in_field_of_aviation_and_their_impact_web.pdf

¹⁰ https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/shipping/docs/com_2013_479_en.pdf

Fælles energi-strategi og fælles energi-net, så vi kan dele den grønne energi

Der er på det europæiske kontinent store muligheder for differentieret vedvarende energiproduktion. Når de fossile kraftværker udfases, skal den vedvarende energi kunne levere en stabil energiforsyning. Et middel til at sikre dette er gennem samhandel. For at fremme dette skal EU finansiel støtte udbygningen et trans-europæisk højspændingsnetværk, der kan facilitere køb og salg af strøm over landegrænserne. Samtidig skal den digitale infrastruktur til køb og salg af strømmen udbredes. En kilde til inspiration er det nordiske NordPool, der styrer handlen med el i Nordeuropa. For at dette kan fungere, skal de sydeuropæiske forsyningsnetværk forbedres i takt med, at de udvides. Et fælles europæisk forsyningsystem vil øge værdien af fremtidige investeringer i nationale regioner, fordi overskydende strøm sælges til de europæiske naboer.

Stop fossil energiproduktion i 2035

I dag er det kun lidt over 15% af energiforbruget, der kommer fra vedvarende kilder. Om nogle få år vil sol- og vindenergi være gennemsnitlig billigere alternativer end eksisterende fossil brændstof kraftværker¹¹. På grund af de åbenlyse klima- og økonomiske gevinster, vil enhver investering i fossil brændstof være uansvarligt. Derfor anbefaler Ungeklumarådet, at man ikke producerer energi fra fossilt brændstof fra 2035. Denne målsætning bør holdes for øje i beslutninger om infrastruktur allerede fra i dag.

Forskning og teknisk udvikling

Redskaberne til klimaneutralitet findes allerede, men nye og bedre redskaber vil stadig være velkomne til at øge effektiviteten og reducere omkostningerne. Af denne årsag, og fordi EU-midler spiller så stor en rolle i forskning, er det vigtigt, at der kommer endnu mere fokus på forskning i den grønne omstilling og klimavenlige teknologier, og at samarbejdet mellem landene bliver styrket. Elektrificering af samfundet betyder, at der vil skulle investeres mere i lagringsteknologier samt produktion af klimaneutralt brændstof såsom electrofuels. Carbon-Capture-and-Storage teknologier skal også udforskes, da disse bliver nødvendige for at være klimaneutral i 2050. De forventede konsekvenser af vores udledninger indtil 2050 er store, og der skal derfor også forskes i de redskaber, samfundet skal bruge for at tilpasse sig til de nye realiteter.

Udviklingsbistand

Fordi EU har et bedre udgangspunkt end udviklingslande for at nå Paris-aftalens mål, er det vigtigt, at vores udviklingsbistand også støtter den grønne omstilling. Derfor anbefaler Ungeklumarådet, at investeringer i projekter, der har med fossil brændstof at gøre, forbydes, samt at konsekvenserne for klimaet beregnes, når EU støtter projekter i udlandet.

¹¹ <https://orsted.com/da/Explore/Green-is-cheaper-than-black>