

Er EU's CO₂ kvotehandelssystem (ETS) fair, eller har det brug for en reform?

I skal i dag deltage i en debat om spørgsmålet:

Er EU's CO₂ kvotesystem fair, eller har det brug for en reform?

Debatten vil bestå af tre runder på 10 minutter med fokus på disse spørgsmål:

1. Er det fair, at nogle virksomheder fortsat modtager gratis CO₂-kvoter – eller bør alle betale fuldt ud for deres udledninger?
2. Bør EU stramme ETS hurtigt for at nå klimamålene – eller skal ændringer ske gradvist for at beskytte økonomi og konkurrenceevne?
3. Skal flere sektorer og lande omfattes af ETS – eller risikerer EU at skubbe byrden over på forbrugere og udviklingslande?

Instruktioner:

- Læs introduktionen til debatemetoden nedenfor
- Vend siden og læs præsentationen af den aktør, du skal repræsentere i debatten
- Forbered gode argumenter, der kan bruges i debatten
 - Tænk særligt på de tre forskellige runder, I skal igennem i debatten
 - Overvej hvilke appellformer (etos, patos, logos), der vil passe godt til den aktør, du skal repræsentere, og hvordan du kan bruge dem i debatten

Introduktion til debatemetoden

Et af de vigtigste redskaber i EU's klimapolitik er EU's CO₂-kvotesystem, også kaldet Emissions Trading System (ETS). Systemet blev indført i 2005 og har til formål at reducere udledningen af drivhusgasser ved at sætte en pris på CO₂. I dag er ETS verdens største CO₂-marked og dækker omkring 40 procent af EU's samlede udledninger. Det omfatter blandt andet energisektoren, energiintensive industrier som stål- og cementproduktion samt luftfart. Siden 2024 er også skibsfarten blevet inkluderet, og fra 2027 planlægger EU at indføre et nyt system, ETS2, som skal omfatte vejtransport og opvarmning af bygninger.

Grundidéen i ETS er, at EU fastsætter et samlet loft for, hvor meget CO₂ virksomhederne må udlede. Virksomhederne skal købe CO₂-kvoter, som hver giver ret til at udlede ét ton CO₂. Antallet af kvoter reduceres gradvist år for år, hvilket betyder, at det med tiden bliver dyrere at forurene. Tanken er, at markeds kræfterne skal presse virksomhederne til at investere i grønnere teknologi, fordi det økonomisk bedre kan betale sig at reducere udledninger end at købe flere kvoter.

ETS spiller en central rolle i EU's ambition om at reducere drivhusgasudledningerne med mindst 55 procent i 2030 sammenlignet med 1990 og om at opnå klimaneutralitet i 2050. Systemet har også den fordel, at det skaffer store indtægter, som kan bruges til grønne investeringer og støtte til vedvarende energi.

Samtidig er ETS stærkt omdiskuteret. Flere østeuropæiske lande, herunder Polen, kritiserer systemet for at føre til højere energipriser og for at ramme lande, der stadig er stærkt afhængige af kul. De frygter, at en hurtig opstramning af ETS vil koste arbejdspladser og svække konkurrenceevnen. Omvendt mener lande som Danmark og flere vesteuropæiske medlemsstater, at systemet ikke er ambitiøst nok, og at CO₂-prisen i lange perioder har været for lav til reelt at fremme grøn omstilling.

Et særligt stridspunkt er de såkaldte gratis kvoter, som visse virksomheder stadig modtager. Ordningen skal forhindre, at virksomheder flytter produktionen ud af EU til lande med lavere klimakrav – et fænomen kendt som CO₂-lækage. Kritikere, herunder miljøorganisationer, mener dog, at gratis kvoter underminerer systemets effekt, fordi de gør forurening billigere for nogle af de største udledere. EU har derfor besluttet gradvist at udfase gratis kvoter frem mod 2034.

Der er også international kritik af ETS. Lande uden for EU, som for eksempel Indien, argumenterer for, at systemet i praksis kan komme til at pålægge udviklingslande en del af omkostningerne ved Europas grønne omstilling. Samtidig har sektorer som luftfarten rejst spørgsmål om, hvorvidt systemet rammer retfærdigt, eller om visse typer virksomheder og ruter bliver hårdere ramt end andre.

Debatten om ETS handler derfor ikke kun om klima, men også om retfærdighed, økonomi, konkurrenceevne og tempoet i den grønne omstilling. Spørgsmålet er, om ETS i sin nuværende form er et fair og effektivt redskab – eller om systemet har brug for en grundlæggende reform.

I repræsenterer i dag:

Danmark



Introduktion

Danmark positionerer sig som et klimaambitiøst EU-medlemsland og har i mange år været blandt de mest aktive fortalere for en stærk og effektiv EU-klimapolitik. Et centralt omdrejningspunkt for Danmark er EU's CO²-kvotesystem (ETS), som regeringen ser som et af de vigtigste fælles redskab til at reducere udledninger i industrien og energisektoren på en omkostningseffektiv og fair måde. Danmark fremhæver, at ETS skaber en fælles europæisk CO²-pris, der sikrer, at forurenere betaler for deres udledninger efter "forurenere betaler"-princippet, frem for at hvert land indfører egne, lokale regler. Samtidig har dansk klimapolitik haft et stærkt fokus på at undgå CO²-lækage, hvor nationale reduktioner blot flytter udledninger til andre lande. Dette hensyn er indarbejdet både i Klimaloven og i konkrete politiske aftaler, herunder grønne skattereformer og den grønne trepartsaftale. Danmark ser ETS som afgørende for at sikre lige konkurrencevilkår i EU og forhindre, at virksomheder flytter produktion til lande med svagere klimaregler.

Hvad kæmper du for?

- I argumenterer for, at det grundlæggende er uretfærdigt, at nogle virksomheder fortsat modtager gratis CO²-kvoter, mens andre virksomheder og almindelige borgere indirekte betaler for konsekvenserne af klimaforandringerne. Danmark mener, at forurenere betaler-princippet bør være fundamentet for EU's klimapolitik. Når virksomheder ikke betaler den fulde pris for deres CO²-udledning, mindskes deres motivation for at investere i grønne løsninger og reducere deres udledninger. Samtidig skaber gratis kvoter ulige konkurrencevilkår mellem virksomheder og sektorer. I peger derfor på, at indtægterne fra salg af kvoter i stedet bør bruges til at støtte virksomheder i den grønne omstilling, fx gennem investeringer i ny teknologi, forskning og energi-effektivisering.
- I kæmper for, at EU bør stramme CO²-kvotesystemet hurtigere og mere markant, end det sker i dag. Hvis ændringerne sker for langsomt, risikerer EU ikke at nå sine klimamål, hvilket vil forværre klimakrisen. Samtidig skaber langsomme og uklare politiske beslutninger usikkerhed for virksomhederne, som har svært ved at planlægge langsigtede investeringer. Et mere ambitiøst ETS vil sende et klart signal om, at grøn omstilling er nødvendig nu, og det vil presse investeringer i grøn teknologi frem i tide. Danmark anerkender hensynet til økonomi og arbejdspladser, men argumenterer for, at manglende handling i dag vil føre til langt større omkostninger i fremtiden – både for samfundsøkonomien og for klimaet.
- I mener, at flere sektorer bør omfattes af ETS, så alle større udledningskilder bidrager til klimakampen. På den måde undgår man, at byrden lægges ensidigt på enkelte brancher, mens andre slipper billigere. Samtidig understreger Danmark, at udvidelsen skal gennemføres på en socialt og globalt ansvarlig måde. Forbrugere må ikke rammes urimeligt, og EU bør tage hensyn til udviklingslande, så klimapolitikken ikke blot flytter problemet andre steder hen. Derfor peger I på behovet for fælles EU-løsninger og en målrettet brug af indtægterne fra kvotehandelssystemet. Et bredere ETS, kombineret med støtteordninger og internationalt ansvar, vil gøre EU's klimapolitik både mere effektiv og mere retfærdig.

Kort oversigt over alle aktører i debatten

Polen: Et EU-medlemsland der er afhængigt af kul, der arbejder for gradvis ETS-omstilling, social retfærdighed og beskyttelse af energiforsyning og konkurrenceevne.

Ryan Air: Et europæisk lavprisselskab, der arbejder for fair ETS-regler i luftfarten, gradvise tilpasninger og international koordinering, så konkurrence og billetpriser ikke skævvrides.

CAN Europe: Et netværk af europæiske miljøorganisationer, der arbejder for ambitiøse ETS-mål, hurtige reduktioner og retfærdig fordeling af klimabyrden på tværs af sektorer og lande.

Indien: Et udviklingsland, der kritiserer EU's ETS for at lægge byrden på udviklingslande og prioriterer CO²-reduktion med fokus på lokal udvikling.

Er EU's CO2 kvotehandelssystem (ETS) fair, eller har det brug for en reform?

I skal i dag deltage i en debat om spørgsmålet:

Er EU's CO2 kvotesystem fair, eller har det brug for en reform?

Debatten vil bestå af tre runder på 10 minutter med fokus på disse spørgsmål:

1. Er det fair, at nogle virksomheder fortsat modtager gratis CO²-kvoter – eller bør alle betale fuldt ud for deres udledninger?
2. Bør EU stramme ETS hurtigt for at nå klimamålene – eller skal ændringer ske gradvist for at beskytte økonomi og konkurrenceevne?
3. Skal flere sektorer og lande omfattes af ETS – eller risikerer EU at skubbe byrden over på forbrugere og udviklingslande?

Instruktioner:

- Læs introduktionen til debatemetoden nedenfor
- Vend siden og læs præsentationen af den aktør, du skal repræsentere i debatten
- Forbered gode argumenter, der kan bruges i debatten
 - Tænk særligt på de tre forskellige runder, I skal igennem i debatten
 - Overvej hvilke appellformer (etos, patos, logos), der vil passe godt til den aktør, du skal repræsentere, og hvordan du kan bruge dem i debatten

Introduktion til debatemetoden

Et af de vigtigste redskaber i EU's klimapolitik er EU's CO²-kvotesystem, også kaldet Emissions Trading System (ETS). Systemet blev indført i 2005 og har til formål at reducere udledningen af drivhusgasser ved at sætte en pris på CO². I dag er ETS verdens største CO²-marked og dækker omkring 40 procent af EU's samlede udledninger. Det omfatter blandt andet energisektoren, energiintensive industrier som stål- og cementproduktion samt luftfart. Siden 2024 er også skibsfarten blevet inkluderet, og fra 2027 planlægger EU at indføre et nyt system, ETS2, som skal omfatte vejtransport og opvarmning af bygninger.

Grundidéen i ETS er, at EU fastsætter et samlet loft for, hvor meget CO² virksomhederne må udlede. Virksomhederne skal købe CO²-kvoter, som hver giver ret til at udlede ét ton CO². Antallet af kvoter reduceres gradvist år for år, hvilket betyder, at det med tiden bliver dyrere at forurene. Tanken er, at markeds kræfterne skal presse virksomhederne til at investere i grønnere teknologi, fordi det økonomisk bedre kan betale sig at reducere udledninger end at købe flere kvoter.

ETS spiller en central rolle i EU's ambition om at reducere drivhusgasudledningerne med mindst 55 procent i 2030 sammenlignet med 1990 og om at opnå klimaneutralitet i 2050. Systemet har også den fordel, at det skaffer store indtægter, som kan bruges til grønne investeringer og støtte til vedvarende energi.

Samtidig er ETS stærkt omdiskuteret. Flere østeuropæiske lande, herunder Polen, kritiserer systemet for at føre til højere energipriser og for at ramme lande, der stadig er stærkt afhængige af kul. De frygter, at en hurtig opstramning af ETS vil koste arbejdspladser og svække konkurrenceevnen. Omvendt mener lande som Danmark og flere vesteuropæiske medlemsstater, at systemet ikke er ambitiøst nok, og at CO²-prisen i lange perioder har været for lav til reelt at fremme grøn omstilling.

Et særligt stridspunkt er de såkaldte gratis kvoter, som visse virksomheder stadig modtager. Ordningen skal forhindre, at virksomheder flytter produktionen ud af EU til lande med lavere klimakrav – et fænomen kendt som CO²-lækage. Kritikere, herunder miljøorganisationer, mener dog, at gratis kvoter underminerer systemets effekt, fordi de gør forurening billigere for nogle af de største udledere. EU har derfor besluttet gradvist at udfase gratis kvoter frem mod 2034.

Der er også international kritik af ETS. Lande uden for EU, som for eksempel Indien, argumenterer for, at systemet i praksis kan komme til at pålægge udviklingslande en del af omkostningerne ved Europas grønne omstilling. Samtidig har sektorer som luftfarten rejst spørgsmål om, hvorvidt systemet rammer retfærdigt, eller om visse typer virksomheder og ruter bliver hårdere ramt end andre.

Debatten om ETS handler derfor ikke kun om klima, men også om retfærdighed, økonomi, konkurrenceevne og tempoet i den grønne omstilling. Spørgsmålet er, om ETS i sin nuværende form er et fair og effektivt redskab – eller om systemet har brug for en grundlæggende reform.

I repræsenterer i dag:

Polen



Introduktion

Polen er et EU-medlemsland, der anerkender behovet for grøn omstilling, men som samtidig står over for særlige økonomiske og strukturelle udfordringer i EU's CO²-kvotehandelsystem (ETS). Polens energisystem er historisk meget afhængigt af kul, hvilket gør omstillingen mere kompleks og omkostningstung end i mange andre EU-lande. Regeringen mener, at ETS i sin nuværende form risikerer at ramme polske husholdninger, arbejdspladser og energisikkerhed uforholdsmæssigt hårdt – især i perioder med energikrise. Polen ser derfor behov for reformer, der tager højde for medlemslandenes forskellige udgangspunkter og sikrer, at klimamål nås på en social og økonomisk fair måde.

Hvad kæmper du for?

- Polen argumenterer for, at det ikke er fair, hvis alle virksomheder skal betale fuld pris for deres CO²-udledninger med det samme. EU-landene har meget forskellige udgangspunkter: Nogle lande har i årtier investeret i atomkraft, vind og vandkraft, mens Polen historisk har været afhængig af kul for at sikre billig og stabil energi. Derfor rammer høje CO²-priser Polen langt hårdere end lande med mere grøn energi. Gratis kvoter er et godt overgangsværktøj, der giver polske virksomheder tid og økonomisk råderum til at investere i grøn teknologi uden at miste konkurrenceevne. Uden gratis kvoter risikeres det at virksomheder der bruger meget energi lukker eller flytter produktionen ud af EU, hvilket kan føre til CO²-lækage, hvor udledningerne blot flyttes til lande med lavere miljøkrav. Polen fremhæver, at det hverken gavner klimaet eller arbejderne, hvis job forsvinder, mens de globale udledninger forbliver de samme.
- Polen anerkender behovet for ambitiøs klimapolitik, men mener, at for hurtige stramninger af ETS har store sociale og økonomiske konsekvenser. Under energikrisen i 2021 steg priserne på CO²-kvoter markant, hvilket bidrog til højere el- og varmepriser – især i lande med kulbaseret energiproduktion. Det ramte almindelige husholdninger direkte på elregningen. Polen argumenterer for, at en gradvis reform af ETS skaber forudsigelighed for både virksomheder og borgere. Hvis reglerne ændres for hurtigt, risikerer EU at svække sin konkurrenceevne og gøre sig mere afhængig af importeret energi, fx gas. Polen frygter, at hurtige stramninger kan underminere energisikkerheden og potentielt skabe politisk modstand mod den grønne omstilling.
- Polen er skeptisk over for at udvide ETS til flere sektorer som transport og opvarmning uden stærke beskyttelsesmekanismer. Når CO²-prisen stiger, ender regningen ofte hos forbrugerne, som oplever højere priser på brændstof, varme og dagligvarer. Det rammer især lavindkomstgrupper hårdt og kan øge den sociale ulighed i EU. Derudover advarer Polen mod, at EU's klimapolitik indirekte kan skubbe byrden over på udviklingslande, som har bidraget mindst til klimaforandringerne, men risikerer at betale prisen gennem dyrere eksport og handelshindringer. Polen mener derfor, at ETS bør ledsages af fleksible nationale løsninger, sociale støtteordninger og internationalt ansvar, så systemet ikke bliver uretfærdigt.

Kort oversigt over alle aktører i debatten

Danmark: Et EU-medlemsland, der arbejder for ambitiøs klimahandling gennem EU's CO²-kvotesystem (ETS), retfærdig omstilling og "forureneren betaler"-princippet.

Ryan Air: Et europæisk lavprisselskab, der arbejder for fair ETS-regler i luftfarten, gradvise tilpasninger og international koordinering, så konkurrence og billetpriser ikke skævvrides.

CAN Europe: Et netværk af europæiske miljøorganisationer, der arbejder for ambitiøse ETS-mål, hurtige reduktioner og retfærdig fordeling af klimabyrden på tværs af sektorer og lande.

Indien: Et udviklingsland, der kritiserer EU's ETS for at lægge byrden på udviklingslande og prioriterer CO²-reduktion med fokus på lokal udvikling.

Er EU's CO₂ kvotehandelssystem (ETS) fair, eller har det brug for en reform?

I skal i dag deltage i en debat om spørgsmålet:

Er EU's CO₂ kvotesystem fair, eller har det brug for en reform?

Debatten vil bestå af tre runder på 10 minutter med fokus på disse spørgsmål:

1. Er det fair, at nogle virksomheder fortsat modtager gratis CO₂-kvoter – eller bør alle betale fuldt ud for deres udledninger?
2. Bør EU stramme ETS hurtigt for at nå klimamålene – eller skal ændringer ske gradvist for at beskytte økonomi og konkurrenceevne?
3. Skal flere sektorer og lande omfattes af ETS – eller risikerer EU at skubbe byrden over på forbrugere og udviklingslande?

Instruktioner:

- Læs introduktionen til debatemetoden nedenfor
- Vend siden og læs præsentationen af den aktør, du skal repræsentere i debatten
- Forbered gode argumenter, der kan bruges i debatten
 - Tænk særligt på de tre forskellige runder, I skal igennem i debatten
 - Overvej hvilke appellformer (etos, patos, logos), der vil passe godt til den aktør, du skal repræsentere, og hvordan du kan bruge dem i debatten

Introduktion til debatemetoden

Et af de vigtigste redskaber i EU's klimapolitik er EU's CO₂-kvotesystem, også kaldet Emissions Trading System (ETS). Systemet blev indført i 2005 og har til formål at reducere udledningen af drivhusgasser ved at sætte en pris på CO₂. I dag er ETS verdens største CO₂-marked og dækker omkring 40 procent af EU's samlede udledninger. Det omfatter blandt andet energisektoren, energiintensive industrier som stål- og cementproduktion samt luftfart. Siden 2024 er også skibsfarten blevet inkluderet, og fra 2027 planlægger EU at indføre et nyt system, ETS2, som skal omfatte vejtransport og opvarmning af bygninger.

Grundidéen i ETS er, at EU fastsætter et samlet loft for, hvor meget CO₂ virksomhederne må udlede. Virksomhederne skal købe CO₂-kvoter, som hver giver ret til at udlede ét ton CO₂. Antallet af kvoter reduceres gradvist år for år, hvilket betyder, at det med tiden bliver dyrere for forurene. Tanken er, at markeds kræfterne skal presse virksomhederne til at investere i grønnere teknologi, fordi det økonomisk bedre kan betale sig at reducere udledninger end at købe flere kvoter.

ETS spiller en central rolle i EU's ambition om at reducere drivhusgasudledningerne med mindst 55 procent i 2030 sammenlignet med 1990 og om at opnå klimaneutralitet i 2050. Systemet har også den fordel, at det skaffer store indtægter, som kan bruges til grønne investeringer og støtte til vedvarende energi.

Samtidig er ETS stærkt omdiskuteret. Flere østeuropæiske lande, herunder Polen, kritiserer systemet for at føre til højere energipriser og for at ramme lande, der stadig er stærkt afhængige af kul. De frygter, at en hurtig opstramning af ETS vil koste arbejdspladser og svække konkurrenceevnen. Omvendt mener lande som Danmark og flere vesteuropæiske medlemsstater, at systemet ikke er ambitiøst nok, og at CO₂-prisen i lange perioder har været for lav til reelt at fremme grøn omstilling.

Et særligt stridspunkt er de såkaldte gratis kvoter, som visse virksomheder stadig modtager. Ordningen skal forhindre, at virksomheder flytter produktionen ud af EU til lande med lavere klimakrav – et fænomen kendt som CO₂-lækage. Kritikere, herunder miljøorganisationer, mener dog, at gratis kvoter underminerer systemets effekt, fordi de gør forurening billigere for nogle af de største udledere. EU har derfor besluttet gradvist at udfase gratis kvoter frem mod 2034.

Der er også international kritik af ETS. Lande uden for EU, som for eksempel Indien, argumenterer for, at systemet i praksis kan komme til at pålægge udviklingslande en del af omkostningerne ved Europas grønne omstilling. Samtidig har sektorer som luftfarten rejst spørgsmål om, hvorvidt systemet rammer retfærdigt, eller om visse typer virksomheder og ruter bliver hårdere ramt end andre.

Debatten om ETS handler derfor ikke kun om klima, men også om retfærdighed, økonomi, konkurrenceevne og tempoet i den grønne omstilling. Spørgsmålet er, om ETS i sin nuværende form er et fair og effektivt redskab – eller om systemet har brug for en grundlæggende reform.

I repræsenterer i dag:

Ryan Air



Introduktion

Ryan Air repræsenterer et stort europæisk lavprisselskab, der er stærkt kritisk over for, hvordan EU's CO²-kvote-handelssystem (ETS) og nationale flyafgifter påvirker luftfarten. Selskabet anerkender behovet for at reducere udledninger, men mener, at den nuværende klimapolitik rammer skævt og svækker Europas konkurrenceevne. Ifølge Ryan Air pålægges korte europæiske flyvninger høje afgifter og ETS-omkostninger, mens langdistance-flyvninger – ofte opereret af ikke-europæiske selskaber og med langt højere CO²-udledninger – slipper alt for billigt. Resultatet er ifølge selskabet dyrere billetter, færre ruter og risiko for, at flytrafik og investeringer flyttes ud af EU.

Hvad kæmper du for?

- Ryan Air mener, at den måde, EU's CO²-kvotesystem (ETS) behandler luftfarten på, er uretfærdig. Flyselskabet kritiserer, at korte flyvninger inden for EU bliver hårdere ramt af ETS end lange internationale flyvninger, selvom de lange flyvninger ofte udleder langt mere CO². Mange internationale flyvninger er nemlig ikke fuldt omfattet af ETS. For Ryan Air, som primært lever af korte EU-flyvninger, betyder det højere omkostninger og stigende billetpriser. Samtidig slipper flyvninger uden for EU for de samme afgifter, hvilket giver dem en konkurrencefordel. Derfor mener Ryan Air, at hvis luftfarten skal være en del af ETS, skal alle fly, der flyver fra EU, betale for den CO², de udleder, i et åbent og retfærdigt system.
- Ryan Air argumenterer for, at ændringer i ETS ikke bør ske for hurtigt, og at der skal tages hensyn til både konkurrence og økonomi. Ifølge flyselskabet har stigende omkostninger fra ETS og andre miljøafgifter allerede ført til, at Ryan Air har skåret ned på ruter og vækst i lande med høje afgifter. Det gør selskabet mindre konkurrencedygtigt sammenlignet med flyselskaber uden for EU. Ryan Air mener, at høje klimaskatter vil føre til dyrere billetter, færre ruter og mindre adgang til billige flyrejser for almindelige borgere. Derudover kan hurtige stramninger gøre det sværere for nye flyselskaber at komme ind på markedet, hvilket kan føre til mindre konkurrence og højere priser. Derfor mener Ryan Air, at ETS bør strammes gradvist, så luftfarten får tid til at investere i grøn teknologi og mere bæredygtigt brændstof.
- Ryan Air mener desuden, at ETS bør udformes på en måde, der ikke giver en konkurrencefordel til flyselskaber uden for EU. Ifølge selskabet kræver en reel udvidelse af ETS international koordinering. Hvis ETS kun gælder for flyvninger, der opereres inden for EU, risikerer man, at både flytrafik og CO²-udledninger flyttes uden for EU's grænser, fordi ikke-EU-flyvninger slipper for de samme omkostninger. Det kan føre til, at CO²-udledningen ikke falder globalt, selvom den ser ud til at falde i EU's statistikker. Samtidig vil europæiske forbrugere opleve højere priser på flyrejser. Ryan Air mener derfor, at luftfarten først bør omfattes bredere af ETS, hvis der indgås internationale aftaler, hvor også ikke-EU-flyselskaber bidrager til en fælles global pris på CO². På den måde undgår man skæv konkurrence, og man sikrer, at byrden ikke blot flyttes over på passagerer, EU-forbrugere eller udviklingslande uden tilsvarende ansvar.

Kort oversigt over alle aktører i debatten

Danmark: Et EU-medlemsland, der arbejder for ambitiøs klimahandling gennem EU's CO²-kvotesystem (ETS), retfærdig omstilling og "forureneren betaler"-princippet.

Polen: Et EU-medlemsland der er afhængigt af kul, der arbejder for gradvis ETS-omstilling, social retfærdighed og beskyttelse af energiforsyning og konkurrenceevne.

CAN Europe: Et netværk af europæiske miljøorganisationer, der arbejder for ambitiøse ETS-mål, hurtige reduktioner og retfærdig fordeling af klimabyrden på tværs af sektorer og lande.

Indien: Et udviklingsland, der kritiserer EU's ETS for at lægge byrden på udviklingslande og prioriterer CO²-reduktion med fokus på lokal udvikling.

Er EU's CO₂ kvotehandelssystem (ETS) fair, eller har det brug for en reform?

I skal i dag deltage i en debat om spørgsmålet:

Er EU's CO₂ kvotesystem fair, eller har det brug for en reform?

Debatten vil bestå af tre runder på 10 minutter med fokus på disse spørgsmål:

1. Er det fair, at nogle virksomheder fortsat modtager gratis CO₂-kvoter – eller bør alle betale fuldt ud for deres udledninger?
2. Bør EU stramme ETS hurtigt for at nå klimamålene – eller skal ændringer ske gradvist for at beskytte økonomi og konkurrenceevne?
3. Skal flere sektorer og lande omfattes af ETS – eller risikerer EU at skubbe byrden over på forbrugere og udviklingslande?

Instruktioner:

- Læs introduktionen til debatemetoden nedenfor
- Vend siden og læs præsentationen af den aktør, du skal repræsentere i debatten
- Forbered gode argumenter, der kan bruges i debatten
 - Tænk særligt på de tre forskellige runder, I skal igennem i debatten
 - Overvej hvilke appellformer (etos, patos, logos), der vil passe godt til den aktør, du skal repræsentere, og hvordan du kan bruge dem i debatten

Introduktion til debatemetoden

Et af de vigtigste redskaber i EU's klimapolitik er EU's CO₂-kvotesystem, også kaldet Emissions Trading System (ETS). Systemet blev indført i 2005 og har til formål at reducere udledningen af drivhusgasser ved at sætte en pris på CO₂. I dag er ETS verdens største CO₂-marked og dækker omkring 40 procent af EU's samlede udledninger. Det omfatter blandt andet energisektoren, energiintensive industrier som stål- og cementproduktion samt luftfart. Siden 2024 er også skibsfarten blevet inkluderet, og fra 2027 planlægger EU at indføre et nyt system, ETS2, som skal omfatte vejtransport og opvarmning af bygninger.

Grundidéen i ETS er, at EU fastsætter et samlet loft for, hvor meget CO₂ virksomhederne må udlede. Virksomhederne skal købe CO₂-kvoter, som hver giver ret til at udlede ét ton CO₂. Antallet af kvoter reduceres gradvist år for år, hvilket betyder, at det med tiden bliver dyrere at forurene. Tanken er, at markeds kræfterne skal presse virksomhederne til at investere i grønnere teknologi, fordi det økonomisk bedre kan betale sig at reducere udledninger end at købe flere kvoter.

ETS spiller en central rolle i EU's ambition om at reducere drivhusgasudledningerne med mindst 55 procent i 2030 sammenlignet med 1990 og om at opnå klimaneutralitet i 2050. Systemet har også den fordel, at det skaffer store indtægter, som kan bruges til grønne investeringer og støtte til vedvarende energi.

Samtidig er ETS stærkt omdiskuteret. Flere østeuropæiske lande, herunder Polen, kritiserer systemet for at føre til højere energipriser og for at ramme lande, der stadig er stærkt afhængige af kul. De frygter, at en hurtig opstramning af ETS vil koste arbejdspladser og svække konkurrenceevnen. Omvendt mener lande som Danmark og flere vesteuropæiske medlemsstater, at systemet ikke er ambitiøst nok, og at CO₂-prisen i lange perioder har været for lav til reelt at fremme grøn omstilling.

Et særligt stridspunkt er de såkaldte gratis kvoter, som visse virksomheder stadig modtager. Ordningen skal forhindre, at virksomheder flytter produktionen ud af EU til lande med lavere klimakrav – et fænomen kendt som CO₂-lækage. Kritikere, herunder miljøorganisationer, mener dog, at gratis kvoter underminerer systemets effekt, fordi de gør forurening billigere for nogle af de største udledere. EU har derfor besluttet gradvist at udfase gratis kvoter frem mod 2034.

Der er også international kritik af ETS. Lande uden for EU, som for eksempel Indien, argumenterer for, at systemet i praksis kan komme til at pålægge udviklingslande en del af omkostningerne ved Europas grønne omstilling. Samtidig har sektorer som luftfarten rejst spørgsmål om, hvorvidt systemet rammer retfærdigt, eller om visse typer virksomheder og ruter bliver hårdere ramt end andre.

Debatten om ETS handler derfor ikke kun om klima, men også om retfærdighed, økonomi, konkurrenceevne og tempoet i den grønne omstilling. Spørgsmålet er, om ETS i sin nuværende form er et fair og effektivt redskab – eller om systemet har brug for en grundlæggende reform.

I repræsenterer i dag:

CAN Europe



Introduktion

CAN Europe (Climate Action Network Europe) er en civilsamfundsorganisation, der arbejder for en mere ambitiøs og grøn klimapolitik i hele Europa. Organisationen er et netværk af mange miljøorganisationer, som samarbejder om at lægge pres på EU's beslutningstagere, så de fører en mere aktiv og målrettet klimapolitik. CAN Europe deltager blandt andet i debatten om EU's klimapolitik og kritiserer ofte Europa-Kommissionen for ikke at gøre nok i forhold til, hvor hurtigt klimakrisen udvikler sig. Organisationen peger især på, at Europa-Kommissionens forslag til klimamål for 2040 ikke er ambitiøse nok. Ifølge CAN Europe tager målene ikke tilstrækkeligt højde for, hvor store og hurtige reduktioner i udledningen af drivhusgasser der er nødvendige. Organisationen henviser til forskning, som viser, at udledningerne bør reduceres med omkring 90–95 procent for at begrænse de mest alvorlige konsekvenser af klimaforandringerne.

Hvad kæmper du for?

- CAN Europe mener, at det er uretfærdigt, at nogle virksomheder stadig får gratis CO²-kvoter, fordi det mindsker deres motivation for at reducere deres udledninger. Når virksomheder modtager kvoter gratis, kan de fortsætte med at forurene uden at betale for de skader, deres udledning påfører samfundet gennem klimaforandringer. Det skaber ifølge organisationen en situation, hvor virksomheder kan tjene penge på at forurene, mens det er borgere og miljøet, der betaler prisen. CAN Europe argumenterer derfor for, at alle virksomheder bør betale den fulde pris for deres CO²-udledning, så markedet bedre afspejler de reelle omkostninger ved klimaforandringer. En sådan løsning vil samtidig gøre det mere attraktivt at investere i renere teknologi og bæredygtige løsninger, fordi grønne virksomheder får bedre konkurrencevilkår.
- CAN Europe fremhæver, at EU bør stramme Kvotehandelsystemet (ETS) hurtigt frem for langsomt. Hvis ændringerne sker for gradvist, risikerer man at udskyde nødvendige CO²-reduktioner og sende et uklart signal til virksomheder om deres klimaansvar. Hurtige stramninger vil derimod presse virksomheder til at investere i grøn teknologi og energieffektivisering allerede nu i stedet for at vente. Organisationen mener, at økonomien godt kan håndtere hurtige ændringer, hvis omstillingen planlægges ordentligt og understøttes af innovation. Hvis EU venter for længe, vil de samlede omkostninger for samfundet ifølge CAN Europe blive endnu større på længere sigt. Samtidig sender en tidlig og ambitiøs stramning et klart signal om, at EU tager klimakrisen alvorligt – både internt og internationalt.
- CAN Europe argumenterer for, at flere sektorer og lande bør omfattes af ETS for at sikre, at CO²-udledningerne reelt falder, og at ansvaret for klimaforandringerne bliver mere retfærdigt fordelt. Organisationen anerkender, at der er en risiko for, at omkostningerne kan blive sendt videre til forbrugere eller udviklingslande – et problem, der kaldes CO²-lækage. Ved at inkludere flere sektorer kan EU skabe stærkere økonomiske incitamenter til at investere i klimavenlige teknologier og samtidig sikre, at alle store udledere bidrager til løsningen. CAN Europe understreger, at klare regler, internationale aftaler og støtte til udviklingslande kan mindske de negative konsekvenser og samtidig styrke EU's rolle som global leder i klimakampen.

Kort oversigt over alle aktører i debatten

Danmark: Et EU-medlemsland, der arbejder for ambitiøs klimahandling gennem EU's CO²-kvotesystem (ETS), retfærdig omstilling og "forurenere betaler"-princippet.

Polen: Et EU-medlemsland der er afhængigt af kul, der arbejder for gradvis ETS-omstilling, social retfærdighed og beskyttelse af energiforsyning og konkurrenceevne.

Ryan Air: Et europæisk lavprisselskab, der arbejder for fair ETS-regler i luftfarten, gradvise tilpasninger og international koordinering, så konkurrence og billetpriser ikke skævvrides.

Indien: Et udviklingsland, der kritiserer EU's ETS for at lægge byrden på udviklingslande og prioriterer CO²-reduktion med fokus på lokal udvikling.

Er EU's CO₂ kvotehandelssystem (ETS) fair, eller har det brug for en reform?

I skal i dag deltage i en debat om spørgsmålet:

Er EU's CO₂ kvotesystem fair, eller har det brug for en reform?

Debatten vil bestå af tre runder på 10 minutter med fokus på disse spørgsmål:

1. Er det fair, at nogle virksomheder fortsat modtager gratis CO₂-kvoter – eller bør alle betale fuldt ud for deres udledninger?
2. Bør EU stramme ETS hurtigt for at nå klimamålene – eller skal ændringer ske gradvist for at beskytte økonomi og konkurrenceevne?
3. Skal flere sektorer og lande omfattes af ETS – eller risikerer EU at skubbe byrden over på forbrugere og udviklingslande?

Instruktioner:

- Læs introduktionen til debatemet nedenfor
- Vend siden og læs præsentationen af den aktør, du skal repræsentere i debatten
- Forbered gode argumenter, der kan bruges i debatten
 - Tænk særligt på de tre forskellige runder, I skal igennem i debatten
 - Overvej hvilke appellformer (etos, patos, logos), der vil passe godt til den aktør, du skal repræsentere, og hvordan du kan bruge dem i debatten

Introduktion til debatemet

Et af de vigtigste redskaber i EU's klimapolitik er EU's CO₂-kvotesystem, også kaldet Emissions Trading System (ETS). Systemet blev indført i 2005 og har til formål at reducere udledningen af drivhusgasser ved at sætte en pris på CO₂. I dag er ETS verdens største CO₂-marked og dækker omkring 40 procent af EU's samlede udledninger. Det omfatter blandt andet energisektoren, energiintensive industrier som stål- og cementproduktion samt luftfart. Siden 2024 er også skibsfarten blevet inkluderet, og fra 2027 planlægger EU at indføre et nyt system, ETS2, som skal omfatte vejtransport og opvarmning af bygninger.

Grundidéen i ETS er, at EU fastsætter et samlet loft for, hvor meget CO₂ virksomhederne må udlede. Virksomhederne skal købe CO₂-kvoter, som hver giver ret til at udlede ét ton CO₂. Antallet af kvoter reduceres gradvist år for år, hvilket betyder, at det med tiden bliver dyrere at forurene. Tanken er, at markeds kræfterne skal presse virksomhederne til at investere i grønnere teknologi, fordi det økonomisk bedre kan betale sig at reducere udledninger end at købe flere kvoter.

ETS spiller en central rolle i EU's ambition om at reducere drivhusgasudledningerne med mindst 55 procent i 2030 sammenlignet med 1990 og om at opnå klimaneutralitet i 2050. Systemet har også den fordel, at det skaffer store indtægter, som kan bruges til grønne investeringer og støtte til vedvarende energi.

Samtidig er ETS stærkt omdiskuteret. Flere østeuropæiske lande, herunder Polen, kritiserer systemet for at føre til højere energipriser og for at ramme lande, der stadig er stærkt afhængige af kul. De frygter, at en hurtig opstramning af ETS vil koste arbejdspladser og svække konkurrenceevnen. Omvendt mener lande som Danmark og flere vesteuropæiske medlemsstater, at systemet ikke er ambitiøst nok, og at CO₂-prisen i lange perioder har været for lav til reelt at fremme grøn omstilling.

Et særligt stridspunkt er de såkaldte gratis kvoter, som visse virksomheder stadig modtager. Ordningen skal forhindre, at virksomheder flytter produktionen ud af EU til lande med lavere klimakrav – et fænomen kendt som CO₂-lækage. Kritikere, herunder miljøorganisationer, mener dog, at gratis kvoter underminerer systemets effekt, fordi de gør forurening billigere for nogle af de største udledere. EU har derfor besluttet gradvist at udfase gratis kvoter frem mod 2034.

Der er også international kritik af ETS. Lande uden for EU, som for eksempel Indien, argumenterer for, at systemet i praksis kan komme til at pålægge udviklingslande en del af omkostningerne ved Europas grønne omstilling. Samtidig har sektorer som luftfarten rejst spørgsmål om, hvorvidt systemet rammer retfærdigt, eller om visse typer virksomheder og ruter bliver hårdere ramt end andre.

Debatten om ETS handler derfor ikke kun om klima, men også om retfærdighed, økonomi, konkurrenceevne og tempoet i den grønne omstilling. Spørgsmålet er, om ETS i sin nuværende form er et fair og effektivt redskab – eller om systemet har brug for en grundlæggende reform.

I repræsenterer i dag:

Indien



Introduktion

Indien argumenterer, at EU's kvotehandelssystem (ETS) er uretfærdigt, fordi det pålægger udviklingslande at betale for Europas klimamål. Når europæiske virksomheder køber kulstofkreditter fra projekter i Indien, føler Indien sig som en billig kilde til CO²-reduktion for rige lande, fremfor at få støtte til egen grøn udvikling. Indien ser dette som en form for moderne "kulstofkolonialisme". Derudover tager EU's ETS ikke højde for historisk ansvar: EU har været industrialiseret i århundreder og står for en stor del af de globale emissioner, mens udviklingslande som Indien har bidraget relativt lidt. Endelig kan ETS påvirke Indiens økonomi negativt, fordi udviklingslande som Indien forventes at levere kulstofkreditter – certifikater, der dokumenterer, at én ton CO² er blevet reduceret eller fjernet gennem projekter i deres land – for at hjælpe EU med at nå sine klimamål. Det kan få indiske virksomheder til at prioritere sådanne projekter fremfor lokale behov som energi, hospitaler og skoler.

Hvad kæmper du for?

- Fra Indiens perspektiv er det dybt uretfærdigt, at nogle europæiske virksomheder stadig får gratis CO²-kvoter. Det sender et signal om, at rige lande kan fortsætte med at udlede store mængder, mens udviklingslande som Indien forventes at levere kulstofkreditter for at hjælpe EU med at nå sine klimamål. Indien ser dette som et eksempel på, hvordan historisk ansvar ikke tages alvorligt. Europas industrialisering har stået for en stor del af de samlede globale emissioner, men udviklingslande presses til at reducere eller tilbyde klimakreditter, selvom de har bidraget langt mindre. Indien fremhæver sin egen implementering af EU's CO² kvotehandelssystem, i form af CCTS (Indiens Carbon Credit Trading Scheme), hvor emissioner håndteres internt og med fokus på lokal udvikling. Her støttes projekter, der skaber energi, job og miljøfordele for indiske borgere, ikke bare for at hjælpe europæiske virksomheder. Indien mener derfor at gratis kvoter i EU fastholder et ulige system, hvor rige lande og deres virksomheder ikke tager tilstrækkeligt ansvar, hvilket betyder at udviklingslande kommer til at bære byrden.
- Indien mener, at klimamål skal nås, men at indføre ETS-stramningerne for hurtigt kan have konsekvenser for udviklingslande. Hvis EU pludseligt øger kravene, vil det kunne presse lande som Indien til at fokusere på projekter, der primært reducerer europæiske emissioner, fremfor at prioritere lokale behov som skoler, hospitaler eller pålidelig energiforsyning. En mere gradvis tilgang, vil skabe en mere retfærdig model. Det giver tid til at tilpasse sig, uden at hæmme økonomisk udvikling.
- Fra Indiens perspektiv risikerer udvidelse af ETS til flere sektorer og lande at skubbe byrden over på udviklingslande. Hvis flere sektorer omfattes, kan det føre til, at indiske virksomheder prioriterer projekter for europæiske virksomheder fremfor de mest presserende behov for deres egne borgere. Dette kan også medføre højere omkostninger for forbrugere i udviklingslande, som ender med at betale for europæiske klimamål. Indien peger på sit CCTS-system som et eksempel på, hvordan man kan tage ansvar på egne betingelser. Her dækkes ni sektorer med bindende mål, men projekter og reduktioner planlægges internt, så de både støtter klimamål og lokal udvikling.

Kort oversigt over alle aktører i debatten

Danmark: Et EU-medlemsland, der arbejder for ambitiøs klimahandling gennem EU's CO²-kvotesystem (ETS), retfærdig omstilling og "forurenere betaler"-princippet.

Polen: Et EU-medlemsland der er afhængigt af kul, der arbejder for gradvis ETS-omstilling, social retfærdighed og beskyttelse af energiforsyning og konkurrenceevne.

Ryan Air: Et europæisk lavprisselskab, der arbejder for fair ETS-regler i luftfarten, gradvise tilpasninger og international koordinering, så konkurrence og billetpriser ikke skævvrides.

CAN Europe: Et netværk af europæiske miljøorganisationer, der arbejder for ambitiøse ETS-mål, hurtige reduktioner og retfærdig fordeling af klimabyrden på tværs af sektorer og lande.