

PERSPEKTIV / INSPIRATION / HANDLING

MAGASINET

Grøn Omstilling

SOMMER 2021



FOKUS: GREENWASHING

HVORNÅR ER GRØNT, GRØNT NOK?

PANDEMIENS GRØNNE SPOR

Vi finder de grønne lyspunkter i en sort tid
Side 9

EN AKTIVIST SER TILBAGE

Hvad er der sket på klimaområdet de sidste 20 år?
Side 19

DEN FARLIGE HOCKEYSTAV

Regeringens hockeystav står i vejen for grøn omstilling
Side 22

Fifty shades of green



AF CLAUS EKMAN

DIREKTØR, RÅDET FOR GRØN
OMSTILLING

ORDET GRØNT BLIVER efterhånden klistret på hvad som helst, når forbrugere, vælgere og andre grupper skal aktiveres til enten det ene eller det andet. Grønne biler, grøn genstart, grøn strøm, grøn finanslov, grøn afgift, grønne fødevarer og så videre. Men er der hold i påstandene? Hvad skal der egentlig til for at man kan kalde noget grøn, og hvornår er der blot tale om greenwashing? Svarene på de spørgsmål er desværre ikke simple, for grønt kan gradbøjes, og der er få steder faste regler for, hvad man må kalde grønt. Derfor bliver ordet ofte misbrugt, og det kræver tid og viden at forstå hvorfor og hvordan. Og det er vigtigt, hvilke ord vi benytter, for en stor fare i den grønne omstilling er de falske fortællinger, der får os til at tro, at vi næsten er i mål, eller at vi kan fortsætte som hidtil, hvis vi blot vælger produktet med det lille grønne mærke. I Rådet for Grøn Omstilling har vi selvfølgelig fokus på emnet, og i denne udgave af magasinet dykker vi ned i et par eksempler.

Coronapandemien er stadig bagtæppet for alle andre dagsordener, herunder de grønne. Og selvom landet så småt åbnes igen, vil der stadig gå lang tid før, vi har forstået hvilken betydning Coronaen får for klimaet og miljøet. Klimapolitikken fylder også meget, ikke mindst på grund af den nølende indsats og den hockeystavsdoktrin, som regeringen stadig arbejder indenfor. I en tid hvor klimaforandringerne allerede viser tænder og giver os en forsmag på en utryg fremtid, kan det være helt uforståeligt, at der

ikke bliver sat ind med ambitiøse og gennemgribende grønne reformer. Hvorfor ikke sætte i værk med blandt andet en grøn grundlov, nye regnemetoder i finansministeriet og mere tryk på den europæiske udvikling af vindpotentialet i Nordsøen. Det og meget mere kan du læse om her i magasinet.

Du kan også dykke lidt ned i vores historie, som vi har valgt at bruge lidt spaltepads på i forbindelse med vores 30-års jubilæum. Rådet for Grøn Omstilling (eller Det Økologiske Råd og Selskab, som det hed dengang) blev oprettet af ildsjæle og miljøaktivister d. 4. maj 1991 og har siden været en vigtig institution på den danske miljøscene. Vi genbesøger her rådets vision fra 2001 og hører, hvordan en ung miljøaktivist for 20 år siden så et grønt 2021 for sig. Tingene har flyttet sig, men desværre ikke nok, så vi må kæmpe videre. Det er konklusionen og efterhånden et blivende mantra i vores arbejde.

God læselyst!

ET FARVEL

EN EPOKE SLUTTER

Vores landbrugsfaglige medarbejder, Leif Bach

Jørgensen, er gået på efterløn i maj. Leif har med sikker hånd trukket landbruget og den danske landbrugspolitik i en grønnere retning gennem mere end 14 år. Han har som landbrugsfaglig rådgiver talt for en holistisk tilgang til landbrugspolitik, hvor miljø, klima, land-by og den sociale balance går op i en højere enhed. Tak til Leif for den store indsats. Vi kommer til at savne dit gode selskab på kontoret. ■

POLITIK

GRØN AFGIFTSREFORM

Rådet for Grøn Omstilling er som den eneste miljøorganisation blevet inviteret med i regeringens følgegruppe til arbejdet med udvikling af en CO2-afgift. Arbejdet, der blev igangsat ved indgåelse af aftalen om grøn skattereform i december, ledes af økonomiprofessor Michael Svarre, og vi er glade for at kunne komme med vores input. ■

TRANSFORMATION

NYT PROJEKT I BYGGEBRANCHEN

'Smid ud og køb nyt' synes at være mottoet mange steder i vores samfund. Det gælder også i byggebranchen på trods af det store CO2-aftryk, som nedrivning og nybyg er forbundet med. I et nyt projekt stiller vi skarpt på udfordringen og undersøger nogle af de gode eksempler på, at man i stedet for at rive eksisterende bygninger ned kan transformere bygningerne omkring den CO2-tunge, bærende konstruktion.

Læs mere om projektet på rgo.dk ■

RÅDET FOR GRØN OMSTILLING

Vi er en uafhængig miljøorganisation, der arbejder for at fremme en grøn og bæredygtig omstilling af samfundet. Det gør vi ved at skabe og formidle viden om grønne løsninger og ved at påvirke politikere, virksomheder og borgere til at træffe bæredygtige valg.

Vi er en organisation, der har brug for vores medlemmer for at skubbe samfundet i en bæredygtig retning. Så tak for, at du støtter den grønne omstilling. **Det gør en verden til forskel.**



ABONNEMENT

Bliv medlem, eller tegn et abonnement her: www.rgo.dk

Kontingent: 395 kroner eller 195 kr. per år for studerende, ledige og pensionister.

UDGIVER

Rådet for Grøn Omstilling – din miljøorganisation, der arbejder for at skabe et bæredygtigt samfund.

Kompagnistræde 22, 3. sal
1208 København K

Tlf: 3315 0977
Mail: info@rgo.dk
Web: www.rgo.dk

ANSVARSHAVENDE

Claus Ekman

REDAKTØR

Sofie Hviid, redaktion@rgo.dk

GRUNDDSIGN OG LAYOUT

Birgitte Fjord / FJORD : Visuel kommunikation

KORREKTUR

Tone Grube Jørgensen/Læse-lampen

TRYKKERI

KLS PurePrint A/S er Cradle-to-Cradle-certificeret. Magasinet Grøn Omstilling er dermed bæredygtigt og indeholder ikke skadelige kemikalier eller tærer på jordens ressourcer. Når papiret bliver nedbrudt, indgår det i naturens eget kredsløb. Magasinet er trykt på 150/120g PurePrint® Uncoated.

DETTE NUMMER

Nr. 1, 2021. Årgang 28
Udgivet 28. maj 2021.

ISSN 2597-0208 (trykt)
ISSN 2597-0216 (online)

ANNONCESALG

info@rgo.dk /
Tlf. 3315 0977

LÆS MERE OM MAGASINET GRØN OMSTILLING

www.rgo.dk

FORSIDEILLUSTRATION

Mia Mottelson

Savner du flere nyheder om klima og miljø? Så følg os på Facebook og Twitter, og tilmeld dig vores nyhedsbrev på: www.rgo.dk



PurePrint® by KLS
Produced 100% Recycled Paper
at KLS PurePrint A/S



KLIMA-NEUTRAL
TRYKSAG



MIX
Papir fra
ansvarlige kilder
FSC® C022933



Indhold

sommer 2021

19

Aktivisten ser tilbage på 20 års udvikling

Rådet for Grøn Omstilling fylder 30 år i 2021. Derfor er vi dykket ned i de visioner, Rådets medlemmer skrev for tyve år siden for samfundet i dag.

Den yngste skribent Ditte Wegeberg må i dag erkende, at visionerne var mere utopiske, end hun havde håbet.

10

Nu kommer ellastbilerne buldrede

Udviklingen af de helt store elektriske lastbiler er gået hurtigere, end vi turde drømme om. Derfor står de nu klar til at erobre vejene og skabe grøn omstilling af den tunge transport. Men der mangler politisk opbakning.

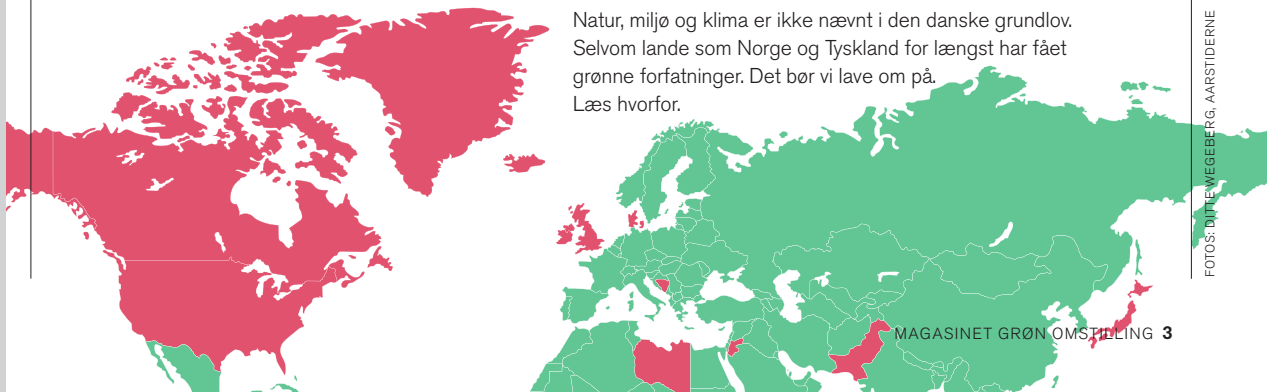


14

Danmark bør have en grøn grundlov

Natur, miljø og klima er ikke nævnt i den danske grundlov. Selvom lande som Norge og Tyskland for længst har fået grønne forfatninger. Det bør vi lave om på. Læs hvorfor.

- 4 FOKUS: For den rene er alting grønt
- 7 FOKUS: Elselskaber vildleder
- 9 Pandemiens små grønne spor
- 10 **El-lastbiler klar til vejene**
- 12 EU's green deal: en game changer?
- 13 Kulturnyt
- 14 **Danmark og en ny grøn grundlov**
- 16 Ny grøn regnemodel kan sætte skub i klimapolitik
- 18 Morten Helveg: Energi bliver noget, vi gør sammen
- 19 **En klimaaktivist ser 20 år tilbage**
- 22 Hockeystaven står i vejen for den grønne omstilling



FOR DEN RENE ER ALTING GRØNT



Forbrugerne vil have bæredygtighed, og virksomhederne vasker sig grønnere, end de er, i håb om flere markedsandele. Men det er ikke kun kyniske markedsføringskonsulenter, der er problemet. Reglerne på området er så komplekse, at selv virksomheder med gode intentioner gør sig skyldige i greenwashing

”

Der er enorm uvidenhed blandt virksomhederne om, hvad der reelt gør en forskel, og de skal virkelig sikre sig ualmindelig godt for ikke at lave fejl

AF **SOFIE HVIID**

I et industri kvarter i Viby i udkanten af Århus ligger hovedkontoret for Energiselskabet OK. Her fik produktchef for gasolie, Flemming Mæhlisen, sidste år en god ide, som han mente kunne hjælpe hans kunder og klimaet. I stedet for kun at blande diesel op med 7 procent biodiesel, som er lovpligtigt, kunne de gøre produktet lidt grønnere.

Flemming Mæhlisen og hans kolleger besluttede at skrue op for hanen med bio-brændstoffer, så de kunne tilbyde diesel med 25 procent biobrændstof. På den måde kunne den lille forretningsdrivende også gøre lidt ekstra for miljøet, uden at han skulle have alt for mange penge op af lommen.

De satte gang i produktionen og købte certificeret biodiesel, som de kunne blande i deres tanke. Navnet klimadiesel kom nærmest af sig selv, fordi det var diesel, der var lidt bedre for klimaet. De grønne bogstaver blev i august klistret på selskabets egne tankbiler, så de selv kunne gå forrest med det nye produkt. Så tænkte Flemming Mæhlisen ikke mere over hverken navn eller markedsføring. Indtil de første kritiske henvendelser om greenwashing tikkede ind, et par uger efter lanceringen.

Selskabet røg en tur i mediemøllen, og sagen landede også på Forbrugerombudsmandens bord. Men kritikken kom fuldstændig bag på alle, der var involveret i at udvikle og sælge klimadiesel, fortæller Flemming Mæhlisen.

“Greenwashing havde vi da hørt om, men vi havde ikke fået kritik for at ‘greenwashe’ tidligere. Måske fordi vi ofte underkommunikerer, når vi tager et samfundsmæssigt ansvar i forhold til grønne produkter. Den her gang var vi lidt for hurtige på aftrækkeren og måske lidt for frække. Set i bakspejlet skulle vi have rådført os bedre, inden vi lancerede produktet.”

FORVIRRING ER TOTAL

Hos Rådet for Grøn Omstilling så seniorrådgiver på transportområdet Jeppe Juul kampagnen og ringede straks til OK. Fra tidligere projekter kendte han til virksomheden og vidste, de normalt ikke førte sig frem med grønnere fjer, end de kunne bære. Han holdt et møde med Flemming Mæhlisen og forklarede ham og kollegerne problemet.

Selvom biodiesel af Energistyrelsen bliver fremhævet som et bedre alternativ for klimaet, er effekten i sidste ende forsvindende lille, forklarer Jeppe Juul. Derfor var navnet klimadiesel i hans øjne også misvisende om et produkt, der grundlæggende stadig er en stor belastning for klimaet.

For Jeppe Juul er sagen et godt eksempel på, at klima og miljø er så svært at navigere i, at mange virksomheder farer vild i junglen og træder forkert, selvom intentionen reelt er at gøre noget positivt for klimaet.

“Hvor skal de dog vide alt det her fra? De laver bare forretning. De har gjort alt i den bedste mening. Når man kan læse på officielle hjemmesider, at biobrændstof er godt for klimaet, selvom det ikke er rigtigt, så er det virkelig svært for virksomhederne at finde vej,” forklarer han.

FLERE VIRKSOMHEDER TRÆDER FORKERT


I takt med at danskerne generelt er blevet mere bekymrede over klimaet de sidste par år, fylder bæredygtighed også mere i virksomhedernes markedsføring. Hvis man går ned i sit lokale supermarked og ser på fødevareemballage, er det tydeligt, at producenterne gerne vil promovere sig selv som klimavenlige. Nogle med større succes end andre.

Store virksomheder som Arla og Danish Crown er i landsdækkende medier blevet beskyldt for at vildlede forbrugerne med kampagner om klimasvin og CO₂-neutral mælk. For der er også meget varm luft i markedsføringen, når virksomheder eksempelvis puster små CO₂-reduktioner op til at lyde større, end de er. Jeppe Juul, der tidligere har arbejdet med forbrugerrettigheder på fødevarerområdet, kan nemt gennemskue, at det ikke er alle, der har lige gode intentioner, men for den almindelige forbruger kan det være ualmindeligt svært at finde ud af, hvilke virksomheder der gør en konkret forskel.

Taberne i det store grønne bankospil om kundernes gunst er forbrugerne, der står forvirrede tilbage. Men det rammer også de virksomheder, som rent faktisk gør det godt. De virksomheder, der bevidst gør sig grønne, end de er, snyder sig til at komme foran i konkurrencen, mener Jeppe Juul.

“Hvis man tager to producenter af de samme pitabrød. Den ene bruger en dyr, miljøvenlig emballage. Den anden markedsfører sit produkt som grønt og bæredygtigt uden at være det. I det tilfælde snyder den ene virksomhed sig til at få den samme værdi over for kunderne. Den ambitiøse virksomhed og i sidste ende kloden står tilbage som taberne.”

Han ser gerne, at de store brancheforeninger sætter fokus på problemet og lægger et moralsk niveau for, hvad der er i orden – og hvad der ikke er. Samtidig skal reglerne være fuldstændig klare, så ingen kan misforstå dem.

I dag kan sager om vildledende markedsføring meldes til Forbrugerombudsmanden. Der er allerede skrappe regler for, hvad man skal have styr på, hvis man bruger ord som klimaneutral, miljøvenlig eller bæredygtig. 

Man skal eksempelvis kunne fremvise en livscyklusanalyse (en analyse, der beregner miljøpåvirkninger og ressourceforbrug fra produktion til forbruger) for sit produkt, hvis man vil kalde det bæredygtigt eller klimavenligt.

Sidste år landede 48 klager hos Forbrugerombudsmanden, og det er en fordobling i forhold til året før. Men der er begrænsede ressourcer til at tage sagerne op, og mange virksomheder aner heller ikke, at reglerne findes.

“Vi har brug for effektiv lovgivning, så der bliver slået hårdt ned på forsøg på greenwashing. Der skal ikke være for mange virksomheder med et økonomisk incitament til at fifle med budskaberne. Det vigtigste er, at reglerne om markedsføring bliver overholdt – og ellers sanktioneret, straffet og offentliggjort,” forklarer Jeppe Juul.

NYE REGLER FRA EU ER (MÅSKE) ET SKRIDT PÅ VEJEN

Greenwashing er at finde i alle brancher, og problemet er også på agendaen hos EU. I marts trådte nye regler i kraft, der skal rydde op i den finansielle sektors arbejde med bæredygtighed.

De nye regler stiller krav til, hvor grønne investeringsprodukter skal være for at kunne markedsføres som bæredygtige. Samtidig betyder reglerne, at eksempelvis pensionskasser skal rapportere mere specifikt om, hvordan de forholder sig til bæredygtighed hos de virksomheder, de investerer i.

Hos Finanstilsynet har de oprettet et særligt team, der skal holde øje med, om virksomhederne lever op til det, de lover. Et slags greenwashing-team. Og her kan Theodor Joachim Christensen, der er ansvarlig for det team, allerede se, at de nye regler har en effekt.

“Vi ser meget forskellige ambitionsniveauer for, hvor meget virksomhederne reelt ved om bæredygtighed i de produkter, de investerer i. Hidtil har man kunnet bruge bæredygtighed og Verdensmålene som marketing, uden at sikre så mange resultater.”

Det særlige team er det første af sin art, hvor en offentlig myndighed skal holde øje med, om virksomheder begår greenwashing. Og det giver god mening at starte med finanssektoren, fordi det har en afsmittende effekt på resten af økonomien, forklarer Theodor Joachim Christensen. Hvis virksomheder ønsker investeringer udefra, vil de med de nye regler være nødt til at have dokumentation på deres arbejde med bæredygtighed.

Alle små skridt mod højere ambitioner på klimaområdet er positive, men der er også en fare ved, at man gennem et regelsæt blåstempler virksomheder, forklarer Jeppe Juul. Han kender ikke de nye regler indgående, men har før set eksempler på, at EU eller andre instanser ikke sætter barren højt nok.

“Hvis reglerne ikke er ambitiøse nok, giver man virksomheder mulighed for at brande sig som bæredygtige med et officielt stempel. I mange tilfælde er de offentlige ambitioner og regelsæt – også fra EU – ikke så høje, som de i mine øjne burde være.”

ORD ER TAKNEMMELIGE

Tilbage i Viby synes Flemming stadig, at klimadiesel var et godt navn. I hans optik er klima ikke et hverken negativt eller positivt ord. I dag har de stadig produktet under navnet B25+ Diesel. Og belært af erfaringen har de rådført sig med Rådet For Grøn Omstilling, inden de lancerede det nye navn. De er blevet mere forsigtige med, hvordan de kommunikerer, og arbejder videre med at finde ud af, hvordan de skal fortælle omverdenen om deres produkter.

“Jeg undrer mig stadig over, hvordan klima og diesel tilsammen bliver et ord, som man opfatter som godt for klimaet. Vi skrev ingen steder, at det var klimavenligt, eller at det reducerede CO2. Med de reaktioner, der kom, var det underforstået, at produktet var godt for klimaet, men det sagde vi ikke noget om,” siger han og fortsætter.



Der er mange virksomheder, som virkelig vil gøre en forskel. Men det afgørende er, om de reelt sætter handling bag deres ord, for ord er taknemmelige

“Vi lancerede ikke klimadiesel for at brande OK. Vi gjorde det, fordi vi mente, produktet var en trædesten mod mere klimavenlige produkter.”

Hvis man som virksomhed skal sikre sig mod greenwashing, skal man have styr på markedsføringsreglerne. Men det vigtigste er intentionen bag budskaberne, forklarer Jeppe Juul.

“Der er enorm uvidenhed blandt virksomhederne om, hvad der reelt gør en forskel, og de skal virkelig sikre sig ualmindelig godt for ikke at lave fejl,” siger han og fortsætter.

“Der er mange virksomheder, som virkelig vil gøre en forskel. Men det afgørende er, om de reelt sætter handling bag deres ord, for ord er taknemmelige. Virksomheder skal have en ordentlig handlingsplan med konkrete virkemidler og mål, hvis deres grønne budskaber skal tages alvorligt.”

Han så gerne, at virksomheder skruede kraftigt ned for alle de grønne anprisninger. Han har svært ved at se, at løfter om grønne produkter gør en forskel for klimaet.

“Det er meget svært at lave anprisninger på produktniveau, da mange faktorer ændrer sig hele tiden. Det er fint med klimavenlige produkter, men det handler jo om, hvad virksomheder gør bagved.” ■

Elselskaber er gået langt over stregen i kampen om de klimabevidste kunder



Løfter om 100 procent grøn strøm i stikkontakten har fået mange forbrugere til at skifte elselskab i håbet om at bidrage til mere vedvarende energi. Men selvom der nu er kommet nye retningslinjer for markedsføring af strøm, kan man godt blive taget ved næsen

AF **SOFIE HVIID**

Med flotte billeder af store vindmøller har elselskaber i årevis givet forbrugerne løfter om grønne elprodukter, der kan give god samvittighed, når man tænder for tørretumbleren. Men problemet er bare, at der ikke findes et produkt, som kan levere udelukkende grøn strøm. Strømmen er fuldstændig den samme, uanset hvilket elselskab der sender regningen.

Man kan forestille sig vores samlede strøm som et fyldt badekar, hvor der er strømhaner fra kul, vindenergi, sol, biobrændsler, atomkraft og vandkraft. Når badekaret er fyldt, kan man ikke vælge kun at bruge den grønne strøm, for det hele er blandet sammen. Alligevel har elselskaberne i årevis forsøgt at sælge deres produkter som mere grønne end de andre.

Der er skarp konkurrence på energiområdet, og hvis man kan give forbrugeren det indtryk, at de støtter grøn omstilling gennem deres elregning, åbner det dørene til alle de klimabevidste forbrugere. Men ud over at man vildleder forbrugeren, så kan de påståede grønne produkter gøre mere skade for den grønne omstilling end gavn, mener direktør for Rådet for Grøn Omstilling, Claus Ekman.

“Jeg mener, at der er nogle elselskaber, der er gået langt over stregen og direkte har vildledt forbrugeren. Det har den konsekvens, at folk tror, de kan bruge strøm med god samvittighed i stedet for at have en indbygget refleks med at holde igen med forbruget. Forbrugeren får en følelse af at gøre en masse for grøn omstilling, uden at man behøver ændre forbrugsvaner. Og det er et kæmpe problem.”

CERTIFICERINGS CIRKUS

En af de helt store knaster i markedsføring af elprodukter er spørgsmålet om certifikater. De er nemlig blevet elselskabernes valuta, når de sælger grøn strøm. Under det europæiske system for grønne certifikater får producenter af vedvarende energi et certifikat, som de kan sælge videre til forbrugere eller elselskaber. Systemet bruges til at matche et forbrug med en tilsvarende produktion fra vedvarende energikilder. En grundlæggende udfordring er, at forbruget og produktionen hverken matches tidsmæssigt eller geografisk. Man kan få matchet sit forbrug i Danmark mandag aften med en produktion af energi i Spanien fredag eftermiddag. Ens forbrug bliver altså ikke grønnere af, at der bliver købt certifikater, men man



Jeg mener, at der er nogle elselskaber, der er gået langt over stregen og direkte har vildledt forbrugeren. Det har den konsekvens, at folk tror, de kan bruge strøm med god samvittighed i stedet for at have en indbygget refleks med at holde igen med forbruget

DET KAN DU SELV GØRE**1. Spar på strømmen:**

Man kan ikke producere strøm og sende det ud til kunderne, uden at det på en eller anden måde påvirker klimaet eller miljøet negativt. Derfor er det at spare på strømmen altid en god idé, hvis du vil bidrage til den grønne omstilling.

2. Flyt dit strømforbrug:

Klima- og miljøbelastningen af dit strømforbrug kan blive mindre, hvis du aktivt bidrager til at bruge strøm, når den kommer fra vedvarende energi. Det er ikke let, men der er flere og flere løsninger, der kan hjælpe. Hold f.eks. øje med electricitymap.

3. Stil krav til dit el-produkt:

Vær kritisk over for grøn markedsføring. Mærkningen med de to grønne blade bliver desværre fortolket lidt for løst af visse virksomheder, og nogle af produkterne giver bedre mening end andre. Det er derfor vigtigt, at du forholder dig kritisk, når du køber 'grøn' strøm.

**CO2-UDLEDNING I EN TYPISK HUSSTAND**

Årlig CO2-udledning fra strømforbruget hos en typisk husstand:

$(4400 \text{ kWh} \times 306 \text{ g CO}_2\text{eq/kWh}) / 1.000.000 = 1,3 \text{ ton CO}_2$

Der er forskellige opgørelser for CO2-udledning fra strøm, bl.a. fordi udledning fra biomasse ikke tælles med i grønne regnskaber. Vi vælger at tælle udledningen fra biomasse med.

sender penge i retning af dem, der producerer vedvarende energi. Indtægterne fra certifikater vil dermed spille en rolle for økonomien i et vedvarende energiprojekt og være med til at gøre business casen for vedvarende energi bedre. Men man kan diskutere, hvor stor en effekt det har i et land som Danmark, hvor der er ambitiøse politiske målsætninger for udbygningen af vedvarende energi. Fra politisk side er der vedtaget en klimamålsætning om at reducere vores udledninger med 70 procent. Politikerne har altså allerede forpligtet sig til at sørge for, at vedvarende energi bliver udbygget, uanset hvor mange der køber certificeringer til vindmøller. Og chancen for, at vi kommer over det mål, er lille og vokser ikke af, at der bliver købt flere grønne certifikater, forklarer Claus Ekman.

“Mit ekstra bidrag til certificeringer betyder ikke, at vi kommer over målet på 70 procent. Ved at købe certifikater vælger du altså at betale via din elregning i stedet for at betale over skatten. Producenten af havvindmølleparker kan regne dine penge ind i sin business case, og omkostningen for staten ved udbygning med vedvarende energi bliver så det mindre. Men der kommer ikke mere vedvarende energi ud af det.”

I et land som Tyskland har man vedtaget, at certifikater kun kan udstedes, hvis virksomheden ikke samtidig får statsstøtte, og så giver det lidt mere mening, mener Claus Ekman.

Elselskaberne bruger ofte som argument, at certifikater øger efterspørgslen på grøn energi. Men i dag er det



Elselskaberne har et ansvar, som jeg ikke mener, de har taget alvorligt. De har et samfundsansvar for at fortælle forbrugeren, hvordan tingene hænger sammen. Det er ikke alle selskaber, der har levet op til det ansvar

ikke længere efterspørgslen, der driver udbygning af den vedvarende energi i Danmark. Vindmøller og solceller er blevet så god en forretning, at udbygningen primært er drevet af økonomiske interesser – og selvfølgelig de politiske målsætninger.

Derfor håber Claus Ekman også, at certificeringer snart hører fortiden til. Det er kun med til at forvirre forbrugeren forståelse af grøn omstilling, mener han.

“Jeg er bekymret for, hvor meget effekt certifikater har, specielt når vi kigger i en fremtid, hvor vedvarende energi bliver standard. Inden for få år har certificeringer udspillet deres rolle, og så skal vi have et system, som baserer sig på andre tiltag, der giver bedre mening.”

ET SKRIDT I DEN RIGTIGE RETNING

I 2020 kom der nye retningslinjer for markedsføring af elprodukter for at dæmme op for problemet med greenwashing i elbranchen. Claus Ekman var en del af den forhandlingsgruppe, der udarbejdede retningslinjerne. Sammen med andre organisationer og brancheorganisationer blev de enige om, hvilke krav der skal være opfyldt, før man kan kalde et elprodukt klimavenligt eller sælge det som grøn strøm.

Retningslinjerne indeholder en mærkningsordning, hvor selskaberne kan markedsføre deres produkter med **ét** eller **to grønne blade**. For at opnå det første blad skal el-produkterne som minimum være baseret på vedvarende energikilder via det europæiske certificeringssystem. For at opnå det andet blad skal der gennemføres yderligere tiltag, hvor man kan dokumentere en klimaeffekt, der en til en modsvarer det, ens elforbrug giver anledning til. Og selvom reglerne langtfra løser alle problemer, er de ifølge Claus Ekman et godt skridt på vejen.

“Elselskaberne har et ansvar, som jeg ikke mener, de har taget alvorligt. De har et samfundsansvar for at fortælle forbrugeren, hvordan tingene hænger sammen. Det er ikke alle selskaber, der har levet op til det ansvar. Derfor synes jeg, det er positivt med retningslinjer, selv om de absolut ikke er perfekte.”

Allerede i august 2020, altså kort før retningslinjerne officielt trådte i kraft, tog Rådet for Grøn Omstilling et hurtigt kig på, hvordan elselskaberne rettede ind efter de nye regler. Her fandt de flere virksomheder, der markedsførte produkter, som stadig ikke levede op til reglerne. Selskaber markedsførte eksempelvis produkter med to blade ved at støtte projekter om skovrejsning i Danmark. Men skovrejsning i Danmark lever ifølge Claus Ekman ikke op til dokumentationskravet om en positiv klimaeffekt.

“Dansk skovrejsning kan have mange positive effekter for natur og biodiversitet, og jeg synes, det er fint, at

folk vil støtte det. Men på den korte bane er det svært at dokumentere, at der er en direkte positiv klimaeffekt. Og dansk skovrejsning vil i hvert fald ikke kunne opnå certificering inden for de internationale standarder, der findes på området,” siger han og fortsætter:

“Dokumentationskravet blev ikke specificeret i retningslinjerne. Det har branchen så valgt at fortolke på en meget anderledes måde, end jeg havde håbet. Jeg mener, at for at man kan tale om dokumentation, skal man kunne fremlægge data og beregninger, der viser hvor meget CO2 man har sparet og helst læne sig op ad nogle af de internationale standarder, der er omkring CO2-kompensation.”

Personligt har Claus Ekman ikke selv valgt et elprodukt med to blade – han tror ikke, det er den rette måde at skubbe til udviklingen.

“Jeg bruger de kræfter, jeg kan, på grøn omstilling og støtter klimaprojekter, når jeg får dårlig samvittighed over mit forbrug. Jeg kan ikke se, hvorfor jeg skal betale et selskab for at gøre det. Og så sparer jeg naturligvis på strømmen og tager diskussionerne derhjemme, når jeg synes, familien tænder for meget for tørretumbleren.” ■

Pandemien har sat små grønne spor

Mere plads til naturen, politisk handlekraft og nye bæredygtige forbrugsvaner. Vi ser på, hvordan pandemien har givet medvind til den grønne omstilling

AF THERESE HOLTER

Coronapandemien har dystre følger for mange mennesker på hele kloden. Alligevel har du måske set en sprække af lys, da nedlukningerne af vores samfund så ud til at give naturen et pustur. Eller du har måske følt et spirende håb for, at nye bæredygtige vaner som færre rejser og mindre transport til arbejdspladsen hænger ved, når samfundet åbner igen. Vi har fundet en række lyspunkter for den grønne omstilling.

BEDRE PLADS TIL NATUR

Da verden lukkede ned for at hindre covid-smitte, flød både traditionelle og sociale medier med opslag om dyr, der blev set usædvanlige steder. En prærievul strejfede om i downtown Chicago midt på de nu mennesketomme gader. Sjakaler fouragerede i en park i Tel Aviv, og vandet i Venedigs kanaler blev så klart, at man kunne se fisk i vandet. Og vilde geder spiste af hække og haver midt i en walisisk by. Da vi mennesker blev hjemme, fik naturen ganske enkelt mere plads – og brugte den.

Forskerne har døbt perioden, da de menneskelige forstyrrelser var mindst, for 'antropausen'. Pausen gav forskerne en unik mulighed for at undersøge og dokumentere, hvilke effekter den ellers konstante og vidt udbredte menneskelige tilstedeværelse har for naturen.

Ikke alle effekter var så oplagte, som at vilde dyr bevægede sig ind i byerne. Andre effekter var komplekse og uventede, som da lomvigerne på Stora Karlsö reagerede med uro, da turistene forsvandt. Stora Karlsö i Sverige er – næst efter Yellowstone nationalpark i USA – det ældste naturbeskyttede område i verden. Øens rige fugleliv tiltrækker tusinder af turister. Da færre mennesker besøgte området, blev det mere almindeligt, at havørne kredsede over lomvigernes ynglepladser. Havørnene skræmte lomvigerne væk fra ynglepladserne, og konsekvensen blev, at 26 procent færre æg end normalt blev udklækket.

Lomvigerne på Stora Karlsö viser os, hvordan mennesket påvirker naturen på mange og komplekse måder – også når vi tilstræber så lidt påvirkning som muligt.

MENNESKETS NYE VANER

Vi har ikke kunnet flyve på ferie, og mange har arbejdet hjemmefra. Vores ændrede transportvaner sænkede CO₂-udledningerne og luftforureningen. En dansk undersøgelse peger på, at vi også har fået andre nye vaner under nedlukningerne, og at nogle af dem faktisk kan få længerevarende, positive effekter for natur og miljø.

Aktiviteter som løb, cykling, gåture og naturudflugter er blandt topscorene, når folk nævner, hvilke nye vaner og aktiviteter de har taget op under nedlukningerne. Og svarene tyder på, at den øgede brug af naturen også har givet en større glæde ved og omsorg for naturen, som kan række længere end til den næste genåbning af samfundet.

Andre vaner, der er blevet rykket ved, er vores madlavnings- og indkøbsvaner. Flere fik tid til at lave maden fra bunden og til at lave madplaner og bruge resterne til frokost på hjemmekontoret. Onlineindkøb blev mere udbredt, og det kan betyde, at vi handler mere struktureret. Samlet kan det få os i retning af mindre madspild.

I en undersøgelse af europæernes adfærd under coronakrisen angiver en ud af tre, at de lægger mere vægt på at købe lokale råvarer, og en ud af fire svarer, at de går mere op i miljøvenlig emballage. Deltagerne i den danske undersøgelse ønsker at holde fast i vaner som begrænsning af flytrafik og mindre overforbrug af eksempelvis tøj, elektronik m.m. Hjemmearbejde vil vi også fortsat se mere af, og flere virksomheder tilbyder nu deres medarbejdere frit valg mellem hjemmekontor eller firmakontor. Så selvom en pause med flyrejserne eller et midlertidigt fald i produktionen ikke gavner klimaet i det lange løb, så kan der være nye vaner og en ny bevidsthed, som hjælper os i den grønne omstilling.

POLITISK HANDLEKRAFT ER FORSTÆRKET

Økonomiske kriser fra den spanske syge i 1918 til krisen i 1930'erne og til Anden Verdenskrig har alle ført til midlertidige fald i udledningen af drivhusgasser. Men da kriserne var overvundet, og økonomien tog fart igen, steg

udledningerne voldsomt hver gang. På samme måde er erfaringen, at ved økonomiske kriser reagerer politikere globalt med hjælpepakker, der skal sætte gang i økonomien igen. Og når der lægges stort fokus på jobskabelse og økonomisk vækst, er der fare for, at genopretningspakkerne nedprioriterer grøn omstilling.

Man kan finde mange eksempler i de aftaler, der landes både i Danmark og internationalt for tiden. Det gælder bl.a. debatten om landbrugets bidrag til 70 procent-målsætningen, hvor regeringens tøven begrundes med fald i beskæftigelsen. Det kan også komme til at gælde for EU's genopretningspakke til svimlende 5.600 milliarder kroner. Selvom 57 procent af genopretningspakkens tilskud er afsat til grønne eller digitale projekter, kan vi endnu ikke vide, hvor grønt pengene ender med at blive brugt. I bedste fald kan genopretningspakken betyde et gigantisk boost til den grønne omstilling i Europa.

Coronakrisen skærper presset på politikerne for at håndtere både sundhedskrise, økonomisk krise og klimakrise på den rigtige måde. Den viser, at politisk handlekraft og befolkningens aktive opbakning kan forandre verden, men også at der fortsat er brug for at minde vores politikere om, at vi forventer tilsvarende handlekraft i den grønne omstilling. ■

Therese Holter er konsulent hos Rådet for Grøn Omstilling.

Under nedlukningen i april og maj 2020 faldt antallet af trafikdræbte dyr med 58 procent.

Fra marts til august 2020 faldt flytrafikken fra danske lufthavne med **86,3 procent** i forhold til året før. Den europæiske flytrafik faldt med **54 procent** i 2020 sammenlignet med 2019.

I 2020 faldt den globale CO₂-udledning med **7 procent**. Menneskeheden skal reducere de globale udledninger med yderligere **7 procent** hvert år de næste 10 år for at overholde Paris-aftalens mål om max 2 gr. temperaturstigning.

El-lastbiler er klar til at indtage vejene, men mangler politisk medvind

2020 har været et vildt år for el-lastbiler, og det kommer kun til at gå hurtigere fra nu af. Inden længe skubber el-lastbiler de andre teknologier af vejen. Men der mangler politisk vilje til at satse på den bedste teknologi



AARSTIDERNE, DER LEVERER måltidskasser i hele landet, var en af de første danske virksomheder, der fik en el-lastbil. Siden de første el-lastbiler dukkede op på vejene i 2019, er udviklingen gået hurtigt. Nu er også de store lastbiler klar til at udskifte landets tunge transport.

AF **DARIA RIVIN**

Forestil dig en helt almindelig distributions-lastbil, der leverer varer til dit lokale supermarked. Normalt kan man både høre dem og lugte dem, når de kommer kørende. Forbrændingsmotoren larmer og oser, og afbrændingen af diesel lugter og forurenar i byområderne. Ud over den luftforurening, som vi kan mærke i næsen, står lastbilers CO₂-udledning, store som små, for 2,4 millioner tons CO₂ i Danmark. Det svarer til alt dansk flyvning eller 30 gange mere CO₂ end dansk indenrigsflyvning.

Men udviklingen af elektriske lastbiler har taget et kvantespring det sidste år, og de tunge dieselhakkere kan snart blive fortid. Udviklingen går faktisk langt hurtigere, end vi havde turdet drømme om. Sidste år meldte Mercedes

ud, at det i 2024 er muligt at købe en 40 tons elektrisk lastbil med en rækkevidde på 500 km. I Danmark er det næsten umuligt at køre mere end 500 km, og med lastbilchaufførernes køre- og hviletidsbestemmelser, er vi så godt som dækket ind med den rækkevidde.

Men vi behøver ikke vente helt til 2024 på, at el-lastbilerne kommer. For der findes allerede flere elektriske lastbiler på markedet i dag. Og i Danmark er flere vognmænd, supermarkeder osv. så småt i gang med at sørge for, at der kommer elektriske distributions-lastbiler ud på vejene. På trods af de mange fordele ved elektriske lastbiler, er der fortsat nogle udfordringer, som kan holde de store køretøjer tilbage.

KØBSPRIS DOBBELT SÅ HØJ

El-lastbiler er en relativt ny teknologi, der har taget tid for lastbilproducenterne at udvikle, og som stadig er under udvikling. Det betyder, at der i dag er nogle usikkerheder forbundet med køb og salg af el-lastbiler, både fra købernes side, men særligt også fra producenterens side. Man skulle tro, at el-lastbiler ville være langt billigere at købe end diesel-lastbiler.

El-lastbiler har en væsentligt simplere konstruktion, fordi der hverken er forbrændingsmotor, brændstoftank, gearkasse, katalysator eller udstødningsrør. Det betyder, at en el-lastbil er langt nemmere at vedligeholde, for der er ikke særlig mange dele, der kræver løbende reparation og vedligeholdelse. Desuden er driftsomkostningerne langt billigere for en el-lastbil, samtidig med at vejafgifterne vil være billigere, fordi det er et reelt grønt køretøj.

Men de mange fordele ændrer ikke på, at købsprisen for en el-lastbil er omtrent dobbelt så meget som en diesel-lastbil. Det skyldes primært, at udviklingsomkostningerne for lastbilproducenterne skal dækkes, og at el-lastbilerne produceres i få eksemplarer, specialbygget til købere. Men udviklingen har fart på, og batteripriserne styrtdykker, mens kapaciteten i forhold til vægten bliver lettere, og rækkevidden bliver længere.

I 2022 starter samtlige europæiske lastbilproducenter salg af serieproducerede elektriske distributions-lastbiler på op til 44 tons totalvægt med rækkevidde på op til 300 km på batteriet. Priserne vil formentlig blive markant lavere og gøre, at totalomkostningerne vil se væsentlig mere positive ud, end de gør i dag, allerede fra 2022.

ALT ER IKKE GRØNT

Regeringen bestræber sig på at være teknologineutral, når det kommer til den grønne omstilling af tung transport. Det betyder, at de ikke vil satse på specifikke teknologier,

men at de holder alle muligheder åbne. Derfor refererer politikere ofte til 'grønne lastbiler', og samme sprogbrug gør sig gældende i den offentlige debat.

Grønne lastbiler dækker over et sammen- surium af drivmidler, hvor selv fossile brænd- stoffer som gas og iblanding af biobrændstof- fer er med. Betegnelsen grønne lastbiler er derfor ikke nødvendigvis reelt grønne lastbiler. Når det kommer til den grønne omstilling af lastbiler, er det problematisk, at der ikke skelnes mellem fossile brændstoffer og al- ternativer som el. Det er reelt set vildledende markedsføring og fejlinformation at kalde noget, der er fossilt, for grønt.

I dag findes der flere forskellige alternativer til el-lastbiler. Nogle af de alternativer, der diskuteres, er f.eks. biogas, brint og iblanding af Power2X (P2X). Ligesom ved brug af fossilt gas er der store problemer med brug af biogas til tung transport.

Flere undersøgelser af gaslastbiler har vist, at NOx udledninger kan være fem gange højere end fra de mindst forurenende diesel-lastbiler, mens partikelforureningen er den samme som fra diesel-lastbiler, uanset om man bruger fos- silt gas eller biogas. I korte træk kan man sige, at en lastbil, der kører på biogas, på mange måder stadig opfører sig som et fossilt køretøj, og dermed både forurener, larmer og er inef- fektivt, sammenlignet med f.eks. el-lastbiler. Samtidig har flere lastbilproducenter meldt ud, at de stopper udvikling af deres gaslast- biler og i stedet vil fokusere på udviklingen af såkaldte nulemissions-lastbiler, som el- og brintlastbiler.

Brint er også et omdiskuteret alternativ, særligt når det kommer til de helt tunge last- biler, der kører meget lange strækninger, samt specialkøretøjer, der f.eks. skal transportere vindmøller. Grøn brint produceres af vand, der spaltes af strøm fra f.eks. sol eller vind. Det betyder, at en brint-lastbil, modsat en (bio) gas-lastbil, er et såkaldt nulemissions-kø- retøj, der ligesom el-lastbilen ikke har nogen lokal forurening. Men brint-lastbiler er ret ineffektive, og der tabes også en del energi ved produktion af brint. Hvor en el-lastbil i dag har en samlet energieffektivitet på 77 procent alt inklusive, vil en brint-lastbil have en samlet energieffektivitet på 33 procent, når produkti- onen af brint regnes med.

Når lastbiler bruger brint som drivmiddel, vil det eksempelvis være nødvendigt at opstille dobbelt så mange vindmøller til produktio- nen, fordi betydelige mængder energi går tabt undervejs i processen. Brint er altså både meget ressourcekrævende, pladskrævende og dermed også langt dyrere at producere og bruge sam- menlignet med el.

Man kan også bruge strøm til at producere syntetisk olie, hvilket er det, der betegnes

SÅDAN KAN TEKNOLOGIERNE BRUGES

BATTERI- ELEKTRISK	Alt landtransport: personbiler, varebiler, lastbiler, motorcykler og busser Færger, der sejler korte distancer
BRINT	Særtransport, som skal trække meget, hvor et batteri ikke vil være tilstrækkeligt Fjernbusser med to chauffører, der ikke skal overholde køre- og hviletidsbestemmelserne Produktion af P2X
P2X	Fly – skal kun bruges der, hvor der ikke er andre alternativer (e-Kerosen) Restfraktionen kan bruges som iblanding til tung transport

som P2X. P2X kan laves på mange måder. Det kan laves af fossile råvarer, biologisk baserede materialer eller sol og vind. Den ideelle måde at producere P2X på er, kort sagt, at tage grøn brint og kombinere det med CO₂, man tager fra luften. Så får man et syntetisk olieprodukt, der kan raffineres til grøn e-Diesel, e-Benzin og e-Kerosen, som så kan erstatte fossilt olie en- til-en. Det betyder, at man kan bruge P2X som brændstof i en konventionel diesel-lastbil med udstødningsrør, med den forskel, at e-Diesel er et renere produkt end fossilt diesel.

Ved produktion af P2X, er den samlede energieffektivitet helt nede på 21 procent. Det er altså et meget ineffektivt alternativ, der vil kræve opstilling af mere end tre gange så mange vindmøller sammenlignet med el og brint. Samtidig er brug af P2X ikke en nulemis- sions-løsning, fordi det bliver brændt af i en forbrændingsmotor.

Når et drivmiddel som brint og P2X har en lav energieffektivitet, er det dyrt at producere og bruge. Det er, som tidligere nævnt, fordi der skal opsættes et større antal vindmøller eller solceller, som dermed kræver større land eller vandarealer til at producere drivmidlerne. Der er derfor ingen tvivl om, at det er langt mere effektivt at bruge el direkte som drivmiddel via et batteri. Derfor vil el-lastbiler formentligt naturligt skubbe de andre teknologier af vejen.

KUN STØTTE TIL GAS

En af de største udfordringer for el-lastbilerne er politisk. Mange vognmænd er nemlig i tvivl om, hvad de skal satse på, fordi politikerne ikke vil satse på én teknologi. Men selvom de ikke vælger teknologi, er det reelt gas, der får mest politisk medvind. Hidtil har politikerne nemlig primært støttet køb af gaslastbiler, der kører på biogas, og tankanlæg.

Sidste år blev der lavet en støttepulje til grøn omstilling af tung transport, som i ord- lyden var teknologineutral, men som i virke- ligheden kun gav støtte til køb af gaslastbiler, fordi støttesummen kun dækkede meromkost- ningerne for en gas-lastbil. Derfor har vi i dag langt flere gas-lastbiler, end vi har el-lastbiler.

Realiteten er, at omstillingen til el-lastbiler i dag endnu ikke er blevet støttet. Danmark er på nuværende tidspunkt et af de få lande i Nordeuropa, der ikke hjælper udviklingen af el-lastbiler på vej.

I april 2021 har den europæiske branche- organisation for bilindustrien ACEA meldt ud, at der i Danmark, som minimum, bør opstilles 250 lynladere til el-lastbiler inden 2025 for at dække det fremtidige behov for ladning. Når ACEA kommer med sådan en udmelding, er det strengt nødvendigt og noget, der skal påbegyndes hurtigst muligt. ACEA's udmelding siger også meget om, hvor mange el-lastbiler de forestiller sig, der kommer til at køre på vejene i Danmark. Men det kommer kun til at ske, hvis de danske politikere for alvor sætter gang i udviklingen.

De fleste lastbiler i Danmark har en såkaldt levetid på omtrent 5-8 år. En betydelig andel lastbiler vil i princippet derfor allerede kunne omstilles inden 2030. Men det kræver noget politisk medvind på vejene for at nå dertil. ■

Daria Rivin er klima- og transportrådgiver hos Rådet For Grøn Omstilling.



RÅDET FOR GRØN OMSTILLING
DET MENER VI

Der er en risiko for både producenter og købere ved at satse på en relativt ny teknologi. Fra politisk side bør der derfor oprettes en støttepulje på 40 procent af meromkostninger ved køb af el-lastbiler frem til 2024.

Hvis ikke der er støttemuligheder, risikerer man, at vognmænd ender med at lave dyre fejlinvesteringer i nogle af de andre alternativer, der ellers er på markedet. Samtidig skal der hurtigst muligt opsættes offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur specifikt til el-lastbiler i form af lynladere.

Bliver EU's Green Deal en game changer?

Den nye grønne pagt fra EU kan få stor betydning for klimaet og betyder både nye muligheder og flere forpligtelser for Danmark

AF CHRISTIAN EGE

I december 2019 fremlagde EU-kommissionen sit Green Deal initiativ – på dansk kaldet den grønne pagt. Det omfatter realisering af EU's mål på både klima- og miljø- og naturområdet. Navnet er inspireret af forslaget om Green New Deal fra Demokraterne i USA – som igen var inspireret af præsident Roosevelts New Deal fra 30'erne, som handlede om at løse den store depression ved hjælp af offentlige projekter, herunder infrastruktur.

Green Deal-initiativet blev annonceret at skulle koste 1.000 mia. euro, eller 7.500 mia. kr. over 10 år – et gigantisk beløb. Men så er der også talt alt med. Som en meget stor post tæller, at 20 procent af landbrugsstøtten skal medvirke til at nå klima- og miljømålene. Men dette er blot den eksisterende landbrugsstøtte – ikke nye penge.

HVORFOR KOMMER PAGTEN NU?

Når forslaget blev fremsat i EU i 2019, hang det sammen med ønsket om at forene bekæmpelse af kriser og arbejdsløshed med løsning af særligt klimakrisen – og undgå fiaskoen fra Finanskrisen i 2008, hvor EU var præget af (tysk) sparepolitik, hvilket betød, at EU var langsommere til at rejse sig efter finanskrisen end f.eks. USA, som i højere grad investerede sig ud af krisen. Særligt Sydeuropa blev ved med at hænge fast i krise og arbejdsløshed. Samtidig så vi en vækst i det yderste hjørne i de fleste EU-lande.

Dette fik de øvrige partier til i højere grad at søge samarbejde, herunder med de grønne, som klart pegede på grøn omstilling som middel til at investere sig ud af krisen. Disse muligheder blev så forstærket i 2020 med Corona-krisen, hvor EU for første gang kunne enes om en ekspansiv politik med store lånefinansierede investeringer. Der er helt klart behov for dette omfattende initiativ.

Indtil nu er der intet, der peger i retning af, at verdens lande kommer til opfyldte Paris-aftalen. Nogen skal gå i spidsen, både i form af foregangslande – som bl.a. kan være Danmark – og ved, at en potentielt magtfuld spiller som EU, med verdens største indre marked, prøver at trække den globale proces op i tempo.

KLIMA ER DEN STØRSTE SATSNING

EU's miljøpolitik har tabt fart siden år 2000. I stedet har der været mest fokus på vækst og meget begrænset hensyn til bæredygtighed. Men både klima- og biodiversitetskrisen er blevet stadig mere tydelig, og samtidig er der et kæmpe behov for genstart efter Corona-krisen. Dette har øget presset på EU's institutioner for at forene de to hensyn – i en grøn genstart. I december 2020 blev man i EU enige om en historisk stor genstartspakke på 750 mia. euro, og 37 procent heraf skal være grønt og dermed indgå i Green Deal-initiativet.

Kommissionen foreslog, at EU's klimamål blev skærpet fra de hidtidige 40 procent til mindst 55 procent i 2030 – på vej mod klimaneutralitet i 2050. Det mål er dog ikke tilstrækkeligt til at leve op til Paris-aftalen og til at være en lineær vej til klimaneutralitet. Så skulle målet være skærpet til 65 procent, som foreslået af de grønne i EU-parlamentet. Men det kunne der ikke skabes opbakning til. I december 2020 tilsluttede EU's ministerråd sig de "mindst 55 %", mens EU-parlamentet ønskede 60 procent. Kommissionen arbejder på en handlingsplan kaldet "Fit for 55", som fremlægges i juni 2021. Her skal opfyldelse af klimamålet konkretiseres i form af krav til de enkelte medlemslande.

HANDLER OGSÅ OM KEMIKALIER

Green Deal omfatter f.eks. også EU's kemikaliepolitik. Her blev den omfattende REACH-reform vedtaget i 2006. Den var førende på globalt plan, men indebar også svagheder. Således løste den ikke problemerne med hormonforstyrrende stoffer eller de såkaldte cock-tailleffekter, dvs. betydningen af, at vi udsættes for påvirkning fra mange forskellige stoffer på én gang, mens EU generelt kun ser på ét stof ad gangen. Dette betyder både, at man undervurderer truslen mod miljø og sundhed, og at det tager alt for mange år, før EU kan regulere de mange tusinder af problematiske stoffer, som findes i de produkter, vi omgiver os med.

Siden REACH-reformen trådte i kraft i 2007, har vi været i en implementeringsfase, og der har ikke været politisk vilje til at skærpe selve

lovkomplekset for at løse de tilbageværende problemer. Men med Green Deal-initiativet tilkendegiver Kommissionen for første gang vilje til at skærpe reglerne. Det er yderst positivt – hvis det altså følges op med handling. I Kommissionens udspil åbnes op for indgreb over for grupper af nærtbeslægtede kemikalier – særligt peges på den store gruppe af fluor-forbindelser, som både er sværtnedbrydelige og giftige i miljøet. Stofferne er bl.a. kendt fra tefal-belægninger samt behandling af outdoor-udstyr, f.eks. Goretex.

HVAD BETYDER DET FOR DANMARK?

Green Deal og de nye mål giver en stor chance for Danmark til at afsætte klima- og miljøvenlig teknologi. Der bliver behov for både utrolig mange havvindmøller og for teknologier til energieffektivisering, hvoraf Danmark står stærkt på flere, f.eks. pumper, vinduer og termostater. Men der kommer også forpligtelser til Danmark.

Mange tror, at Danmark er så langt foran, at vi blot automatisk opfylder krav fra EU – men det er langt fra tilfældet. F.eks. har EU-kommissionen som led i Green Deal-pakken i efteråret 2020 udsendt en meddelelse, "Renovation wave", som henstiller til medlemslandene om at fordoble hastigheden i energirenovering af bygninger. Dette er endnu ikke bindende, men når det bliver omsat i nye direktiver, kan det tvinge Danmark til at speede kraftigt op i vores renoveringstakt. Og dermed kan det få direkte betydning for danskernes hverdag. På samme måde vil både EU's krav til affaldssortering og genanvendelse og til vandkvalitet, særligt ift. udledning af næringsstoffer fra landbruget, kræve en stor indsats i Danmark. ■

Christian Ege er seniorkonsulent hos Rådet for Grøn Omstilling.



FRONTERNE FOR OG BAG KLIMALOVEN

FILM I dokumentarfilmen **'70/30'** får vi et kig ind bag facaden på udarbejdelsen af regeringens klimalov fra 2019. Filmen, der er instrueret af **Phie Ambo**, følger de to politikere **Ida Auken** og klimaminister **Dan Jørgensen** og deres arbejde inden for Christiansborgs mure. Uden for murene følger filmen de to unge klimaaktivister **Esther Kjhldahl** og den kun 14-årige **Selma de Montgomery**, der utrætteligt forsøger at råbe politikerne op fra gader og medier. Den klimaengagerede instruktør fortæller selv, at arbejdet har været en øjenåbner, i forhold til hvor meget samarbejde og velvilje politikernes hverdag består af. Filmen kan streames på **Politikens** hjemmeside (hvis man er abonnent) og bliver vist til særlige events.

politiken.dk

HVAD KAN MAN LÆRE AF EN BLÆKSPRUTTE?



FILM Hovedrollen i **'Hvad jeg lærte af en blæksprutte'** spilles af en ottearmet blæksprutte, der viser en udbrændt filminstruk-

tør, hvordan livet skal leves. Instruktøren vender tilbage til det hav, han er vokset op ved, og møder en ottearmet blæksprutte under vandet. Fascinationen er så stor, at han begynder at besøge blæksprutten hver dag. Den får tillid til ham, og filmen rummer nogle virkelig rørende scener, hvor blæksprutten lægger armene omkring det menneske, der hver dag filmer den. Der er ikke et ord om klima, men man sidder tilbage med en følelse af, at havet (og sprutterne!) er så fantastisk, at det må og skal beskyttes. Filmen har vundet årets Oscar for bedste dokumentarfilm og kan ses på **Netflix**.

netflix.com

CORONA ER REN KARMA



BOG Naturen skal have bedre plads, hvis ikke pandemier skal fortsætte med at dukke op. Sådan lyder budskabet fra **Tor Nørretranders** i bogen **Karma Corona**. Han betragter ikke pandemien som en overraskelse, men en naturlig konsekvens af vores rovdrift på klodens økosystemer. I bogen rejser vi 10.000 år tilbage og ser, hvordan coronakrisen ifølge Nørretranders er resultatet af en lang udviklingshistorie. Budskabet i bogen er, at pandemien er en advarsel om et ansvar, men også en mulighed for at skabe en bedre og grønnere tilværelse.

Anmeldelserne har ikke været storslåede, men bogen er et interessant indspark i debatten om natur og menneske.

peoplespress.dk

EN KLIMAPODCAST FOR BØRN



BØRNEKIMAKLUB

PODCAST

Hugo Hugorm er en skøn fyr på ni år. Han har startet en klimaklub for børn fordi

han synes, børn skal gøre mere for at passe på naturen. Og så spiller han hovedrollen i en podcast, som er værd at lytte til for både børn og voksne. Hugo tager os med ud i naturen, som han selv er meget fascineret af. Han taler med fagfolk om udfordringer med mad til bierne, plastik i havene og forklarer, hvordan træerne spiser varmen. Podcasten er en del af **projekt Naturkraft**. Og kan findes, hvor du lytter til podcast.

naturkraft.dk

TØJ SKAL FREM I LYSET



BOG Tøjaktivisten **Tina Werborg** elsker tøj. Men for et par år siden gik det op for hende, at der var noget helt galt med tøjindustrien. Derfor vil hun have vores tøjskabe – og tøjforbrug – frem i lyset. I bogen **Garderobemani-festet** får hun hjælp fra

en række eksperter, der fortæller, hvad der er galt med tøjindustrien, og hvorfor den er en af verdens mest forurenende. Men bogen er også en håndbog, der hjælper med at skabe en mere bæredygtig garderobe fuld af stil. Forfatteren ser blandt andet på, hvordan du får dit tøj til at holde længere, syer knapper ordentligt fast, men også hvordan du kommer ud af vanen med at købe nyt hele tiden.

peoplespress.dk

DANMARK TILHØRER ET MINDRETAL AF LANDE UDEN GRØN GRUNDLOV

Ud af 193 FN-lande har 149 lande en grøn grundlov. Kun 44 lande, inklusiv Danmark, har endnu ikke en grøn grundlov.

- Lande med grøn grundlov
- Lande uden grøn grundlov



Med lov skal klima beskyttes

Skal man ændre grundloven for at sikre fremtidige generationers ret til at overtage en sund planet?

Ja, det skal vi. I hvert fald hvis det står til en række virksomheder og organisationer, der står bag initiativet Grøn Grundlov.

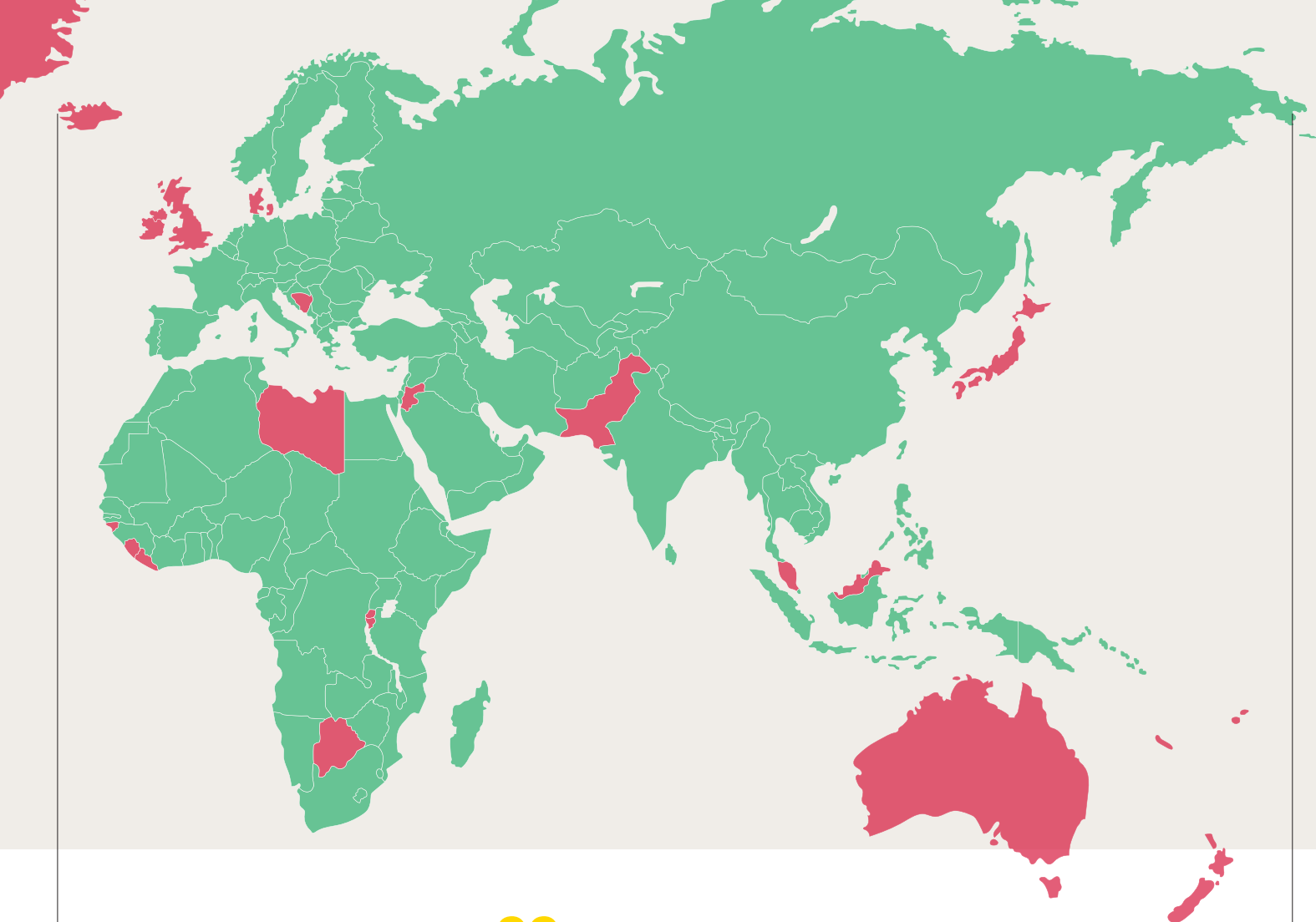
AF **SOFIE HVIID**

Hvis man skal tro vores grundlov, så står retten til at eje sit hus over fremtidige generationers ret til gode levevilkår. I grundloven har vi 15 bestemmelser om borgerrettigheder. Blandt dem tæller ejendomsretten, retten til frihed og retten til arbejde eller forsørgelse. Men ikke én eneste omhandler natur eller miljø. Og det er, på trods af at natur, miljø og klima er en forudsætning for, at vi overhovedet kan leve og eksistere som samfund og som mennesker. Måske det er på tide, at vi får sikret vores børns fremtid i grundloven?

Der er ikke noget banebrydende eller nyt ved idéen om en grøn grundlov. Faktisk har omkring 150 af verdens lande allerede grønne bestemmelser i deres forfatninger. Lovpunkterne varierer, men fælles for dem er, at de handler om at sikre borgernes ret til et sundt og bæredygtigt klima på lige vilkår med andre basale menneskerettigheder.

Lande som Sverige, Norge og Tyskland har for længe fået indskrevet miljø- og klimarelaterede punkter i deres forfatninger. Men i Danmark halter vi bagud i forhold til vores naboer. Det skal der laves om på, mener koalitionen bag Grøn Grundlov, der ud over Rådet for Grøn Omstilling tæller organisationer og virksomheder som Danmarks Naturfredningsforening, Folkekirkens Nødhjælp, Boston Consulting Group og Grundfos.

Koalitionen foreslår fem grundlæggende principper, som kan være med til at konkretisere den grønne grundlov. De lyder: **retten til ren luft, rent drikkevand, ren mad, mangfoldig natur og et bæredygtigt klima.**



FRA VALGLØFTER TIL REEL FORANDRING

Under Folketingsvalget i 2019 endte klimadebatten med at fylde mere end noget andet. Det var tydeligt, at vælgerne og dermed også politikerne havde stort fokus på vores klima og miljø. Der blev givet store løfter om guld og grønne skove. Men det har vist sig at være svært at få omsat de grønne valgløfter til reel handling. Her viser erfaringen fra andre lande, at en grundlovsændring kan have mere end bare symbolsk betydning. Studier viser nemlig, at lande med klima- og miljøbestemmelser i deres forfatninger generelt scorer højere i internationale sammenligninger af præstationer på klima- og miljøområdet. I flere lande er der også efterfølgende indført nye love og indgået søgsmål med udgangspunkt i de grønne lovpunkter.

EN GRØNNERE FREMTID

I Rådet for Grøn Omstilling har vi dedikeret os til at arbejde for grøn omstilling og implementering af bæredygtige løsninger både nationalt og internationalt. Der er sket meget på området i de 30 år, vi har eksisteret. Men ændringer på området kræver også politisk såvel som folkelig vilje. Og den grønne omstilling går simpelthen for langsomt. Vi er som befolkning



Ved at sikre miljø-, natur- og klimahensyn i grundloven kan vi sørge for et vedholdende fokus på det grønne gennem skiftende regeringer og folketing

nødt til at gøre en alvorlig indsats for at skubbe udviklingen i en grøn og bæredygtig retning.

Ved at støtte op om en grøn grundlov kan vi hjælpe den grønne omstilling på vej. Vi skal levere kloden videre til fremtidige generationer med god samvittighed. Ved at sikre miljø-, natur- og klimahensyn i grundloven kan vi sørge for et vedholdende fokus på det grønne gennem skiftende regeringer og folketing. Det, der står i grundloven, skal respekteres og efterleves af nuværende såvel som kommende regeringer. Derfor kan en grøn grundlov skabe retning og tryghed, som kan hjælpe os med at træffe beslutninger og vælge de bæredygtige løsninger.

Gå med i kampen for at få en grøn grundlov, og vis din støtte og opbakning ved at følge med på @grongrundlov på Instagram og Twitter. ■

Du kan læse mere på www.grongrundlov.dk

HVORDAN FÅR MAN SKREVET DEN GRØNNE OMSTILLING IND I VORES FORFATNING?

Ændringer i grundloven kræver, at der bliver fremsat et lovforslag i Folketinget. Det lovforslag skal vedtages af det siddende folketing. Efter et folketingsvalg skal samme lovforslag igen vedtages af det nye Folketing. Vedtages lovforslaget igen uden ændringer, skal der indstilles til folkeafstemning, hvor flertallet af befolkningen skal stemme for. Først derefter kan grundloven ændres.

Ny regnemodel kan sætte skub i den grønne omstilling



Økonom og tidligere formand for Klimarådet Peter Birch Sørensen har fået idéen til den nye grønne regnemodel. Det fortæller han om på en video-forbindelse i sikker corona-afstand.

”

Det er min overbevisning, at vi godt kan lave denne omstilling, uden at det koster kassen. Men det er klart, at man kan konstruere scenarier, hvor det ender med at blive meget dyrt, fordi man ikke går omkostningseffektivt til værks

AF EVA FRISDAHL STAAL

Når politikerne gennem tiden har præsenteret en ny økonomisk plan for offentligheden, har klima- og miljøhensyn ikke fyldt meget i beregningerne. Det har nemlig været svært at udpege de konkrete effekter, som økonomiske tiltag kan have på vores klima og miljø.

Men det skal der laves om på. Nu får Danmark et nyt analyseredskab ved navn GrønREFORM-modellen. Den skal gøre det nemmere at vurdere, hvorvidt den økonomiske politik er forenelig med de mål, vi har på klima- og miljøområdet, forklarer økonom og tidligere formand for Klimarådet Peter Birch Sørensen på en zoom-forbindelse.

Vil man eksempelvis indføre en CO₂-afgift, så kan modellen vise, hvordan det vil påvirke udledningen af drivhusgasser og andre forurenende stoffer i de forskellige dele af økonomien. Samtidig kan modellen belyse effekten af denne afgift på eksempelvis produktionen og beskæftigelsen i de forskellige erhverv. Med hjælp fra regnemodellen kan man altså tilpasse sit tiltag, indtil det får den ønskede effekt for både klima og miljø, såvel som for samfundsøkonomien.

MERE MOD I KLIMAPOLITIK

Peter Birch Sørensen er idémanden bag projektet, som nu gennemføres i et samarbejde mellem modeludviklingsgruppen DREAM og forskere fra Københavns Universitets økonomiske institut. Forskere fra Aarhus Universitet har også bidraget. Modellen skal være færdig inden udgangen af 2021. Og den er længe ventet, hvis man spørger Peter Birch Sørensen selv:

“Vi har brug for GrønREFORM for at sikre os, at de vigtigste klima- og miljøhensyn bliver inddraget fra start i tilrettelæggelsen af den økonomiske politik. Så man kan se, hvad miljø- og klimateffekterne af den økonomiske udvikling og de politiske tiltag, man planlægger, er.”

Næste gang Finansministeriet præsenterer en langsigtet plan for udviklingen af dansk økonomi, kan modellen vise, hvorvidt denne udvikling er forenelig med de eksisterende klima- og miljømål. Hvis ikke, kan

Grøn omstilling behøver ikke koste kassen, hvis man gør det rigtigt, mener den garvede økonom Peter Birch Sørensen. Han er med i udviklingen af en ny regnemodel, der skal hjælpe politikerne med at gennemføre den grønne omstilling

modellen også bruges til at vise, hvilke tiltag og ændringer der er nødvendige, før den økonomiske udvikling stemmer overens med klima- og miljømål.

Samtidig kan modellen bruges til at bedømme de samfunds- og erhvervsøkonomiske effekter af tiltag inden for miljø-, energi- og klimapolitik. En form for sikkerhedsline eller forsikring, som kan vise sig nyttig, når der skal træffes beslutninger på klimaets vegne.

Og Peter Birch Sørensen håber, at det kan få politikerne til at finde modet frem, når de skal lave klimatiltag:

“Når politikerne får bedre overblik over konsekvenserne af det, de overvejer, så kan det mindske den usikkerhed, der undertiden får dem til at tøve med at handle. Det er i hvert fald håbet. Det burde hjælpe os til at føre en mere rationel og effektiv politik.“

OMSTILLING BEHØVER IKKE KOSTE KASSEN

Hvis vi skal nå klimalovens mål om 70 procents reduktion af drivhusgasudledningerne inden 2030, har vi travlt. Det er uenligt et mål, der kræver, at vi øger tempoet for vores omstilling af samfundet. Men spørger man Peter Birch Sørensen, hvorvidt vi kan nå klimamålene, er han ikke i tvivl om, at det er muligt:

“Det er min overbevisning, at vi godt kan lave denne omstilling, uden at det koster kassen. Men det er klart, at man kan konstruere scenarier, hvor det ender med at blive meget dyrt, fordi man ikke går omkostningseffektivt til værks.“

Den nye model kan hjælpe med at sænke omkostningerne ved den grønne omstilling. Ved at lede beslutningstagerne i den retning, der er mest hensigtsmæssig for både økonomien og klimaet, bliver mange tiltag billigere.

Modellen skal samtidig muliggøre det at tænke klima- og miljøhensyn ind i politiske handleplaner fra starten. Så man sikrer, at der ikke føres politik, der er direkte i strid med klimamålene. En sikkerhed, der måske kan sætte skub i tempoet for den grønne omstilling, mener Peer Birch Sørensen.

“Det burde jo hjælpe politikerne til at få mere mod på at gå til stålet, da de vil kunne se, hvor de skal sætte effektivt ind.“

MODEL MED STORT POTENTIALE

Modellen er udviklet med støtte fra eksterne fonde og Finansministeriet, men tanken er, at alle ministerier kan bruge den. Peter Birch Sørensen har også forhåbninger om, at Klimarådet og Det Økonomiske Råd vil få glæde af den.

Selvom der er tale om en avanceret økonomisk model, så mener han også, at den kan være nyttig uden for ministerierne og forskerverdenen:

“Jeg håber, at mange vil have en interesse i at bruge GrønREFORM til at lave klima- og miljøøkonomiske beregninger af specifikke tiltag, som har særlig interesse for en bestemt organisation.“

Da modellen er bygget på og tilpasset efter danske data, kræver det en del tilpasninger at tage den i brug i udlandet. Men forhåbentlig kan modellen hjælpe os med at gå foran og vise et godt eksempel, håber Peter Birch Sørensen.

“Det er svært at sige noget om, i hvilket omfang det vil inspirere andre lande til at følge efter, hvis vi for eksempel når vores klimamål i 2030. Jeg tror, at det kan have en effekt, fordi vores tiltag kan være med til at fremme teknologiudviklingen, som kan gøre det billigere for andre lande at følge efter. Men at sige præcis, hvor stor den effekt er, det prøver vi ikke på.“ ■

Eva Frisdahl Staal er praktikant hos Rådet For Grøn Omstilling.

”

Det burde jo hjælpe politikerne til at få mere mod på at gå til stålet, da de vil kunne se, hvor de skal sætte effektivt ind

Energi bliver noget, vi gør sammen

Potentialet for havvind er enormt, men vi kan ikke gøre, som vi plejer. Grænserne for energiforsyning skal brydes ned mellem landene, mener Morten Helveg Petersen (R), der skal få det til at ske

AF **SOFIE HVIID**

Vejen til grøn omstilling er belagt med oceaner af havvind. EU's produktionskapacitet af elektricitet og grøn energi fra havvindmøller skal ifølge Kommissionen gøres hele femogtyve gange større i løbet af de næste 30 år.

Morten Helveg Petersen, medlem af EU-parlamentet for Radikale Venstre, er blevet valgt som chefforhandler på strategien, der skal få det til at ske. De næste seks måneder skal han sidde for bordenden, når strategien skal forhandles på plads. Op imod 170 gigawatt af den kommende europæiske havvind skal nemlig etableres i Nordsøen. Han tror på, at Danmark med en energiø og store investeringer i havvindmøller kan skabe et nyt Nordsøeventyr, hvor olieindtægter bliver udskiftet med eksport af grøn energi fra havvind.

"Vi har nogle forudsætninger, som andre lande misunder os. Vi har nogle utrolige ressourcer i Nordsøen, og spiller vi vores kort rigtigt, kan vi blive vindsheiker i Norden."

GRÆNSER SKAL BRYDES NED

En af forudsætninger for, at EU's satsning på havvind skal lykkes, er, at vi ikke gør, som vi plejer. Kommissionen lægger i udspillet op til mere samarbejde mellem landene med en tværnational infrastruktur og fælles europæiske markeder for havvind. Kommissionen vil gøre det nemmere at lave hybride vindmølleparker, der kan lede energi ind til to eller tre EU-lande.

Energi skal altså ikke længere være et rent nationalt anliggende, for så kan vi slet ikke komme op i den skala, der er nødvendig. For at udnytte energiressourcerne optimalt skal energiforsyningen i højere grad betragtes som et fælles europæisk anliggende, forklarer Morten Helveg Petersen.

"Vi skal tænke på tværs af grænser og forestille os en fremtid, hvor vi har havvindmøller drevet af flere lande. Vi forlader den gamle verden, hvor hvert land sad med hver deres energiforsyning. De tider er forbi, hvis vi skal i mål med den grønne omstilling. Vi skal tænke anderledes, og det udforder alle systemer."

Energiforsyning er et sensitivt område for alle nationer. Der skal være sikkerhed for, at

forsyningen er på plads, så lyset tænder, når vi trykker på kontakten. Der ligger derfor en stor kommunikationsopgave i at få sikret opbakning i hele Europa til at træde nye veje i energiforsyningen. Langtfra alle medlemslande ser havvind som en afgørende brik i den grønne omstilling. Hvis man bor i Tjekkiet og har langt til havet, er det ikke den oplagte energiresource. Derfor skal der også skabes forståelse for potentialet i havvind, samtidig med at det bliver klart for alle, at vi er nødt til at tænke energi på en ny måde, forklarer Morten Helveg Petersen.

"Vi skal skabe forståelse for, at det giver mere grøn omstilling og stabilitet, hvis du deler energi med andre lande. Vi bliver stærkere sammen, og vi kan sætte tempoet op, hvis vi gør det sammen. Vi kommer ikke i mål med at bekæmpe klimaforandringer, hvis vi ikke gør det i fællesskab."

OPGØR MED BUREAUKRATIET

Udfordringerne er mange, og potentialet enormt. De næste seks måneder skal Morten Helveg Petersen blandt andet være med til at finde svar på, hvordan vi får lavet kabelføring på tværs af landegrænser, så man kan sikre sikkerhed og stabilitet i energiforsyningen. Han skal også finde ud af, hvordan man får sikret, at investorer har sikkerhed til, at de tør binde an med de her milliardprojekter. Og så er der hensyn til alle dem, som bruger havet – livet under vandet, biodiversitet, fiskeri og søværnet. Alle de knaster skal strategien forsøge at give nogle klare bud på.

Hvis EU vil gøre sig håb om at blive klimaneutral i 2050, skal der virkelig sættes strøm til tempoet. Som det er i dag, er bare godkendelsesprocessen en langsommelig proces, der kan tage modet fra de fleste. Og det er et klart mål for Morten Helveg Petersen at gøre den proces mere enkel.

"Vi skal sørge for, at der kun én myndighed til alle tilladelser, hvor folk skal henvende sig. Der skal indføres en bagstopper for, hvor lang tid der må gå, for at undgå, at udviklerne løber spidsrod mellem 27 forskellige myndigheder. Hvis ikke vi gør noget i den retning, så når vi det ikke."



Hvis udbygningen af havvind lykkes, som Morten Helveg Petersen håber, vil det blive en af de vigtigste brikker til at nå målet om klimaneutralitet i 2050. Men allerede i 2040 vil stort set hele Europas energiforsyning være fra vedvarende kilder, spår han:

"I 2040 bliver havvind opfattet som ryggraden i hele den grønne omstilling. Den tunge transport kører på brint, og fragtskibe sejler på ammoniak. Hele transportsektoren vil være et helt andet sted. Vi vil have elektrificeret opvarmning af boliger i hele Europa, og adgang til billig vedvarende energi vil blive anset som uundværlig."

Strategien skal ligge klar til efteråret 2021. ■

HAVVIND I EU

I strategien fastsættes en politisk ambition på 300 GW havvindskapacitet i 2050 og mindst 60 GW i 2030. Op mod EU's nuværende kapacitet på 12 GW betyder det en 25-dobling i 2050.

I EU er der i dag ét eksempel på en såkaldt hybrid havvindmøllepark, der er forbundet til to lande, som deler ledningsinfrastruktur. Det er Krieger Flak imellem Tyskland og Danmark, der i dag opererer under to sæt nationale regler, fordi der mangler fælles EU-lovgivning på området.

EU er i dag førende inden for havvind og har 42 procent af den globale kapacitet. I 2018 stod Kina for næsten halvdelen af de globale investeringer i havvind.

En klimaaktivist ser 20 år tilbage

For 20 år siden udkom Rådet for Grøn Omstillings visioner for samfundet i dag. Sammen med en af de unge aktivister og skribenter tager vi et smut tilbage i tiden og ser på, hvad hun mener, der er sket på klimaområdet de seneste tyve år



AF **SOFIE HVIID**

Vi skruer lige tiden tilbage til år 2000. Året, hvor Fly on the Wings of Love med Brødrene Olsen vandt det internationale Melodi Grand Prix, Øresundsbroen blev indviet, og danskerne stemte nej til euroen. Svend Auken var klima- og miljøminister og havde i de foregående år haft stor succes med at profilere miljøområdet.

En profilering, som Det Økologiske Råd nød godt af efter nogle økonomisk vanskelige etableringsår. Med en millionbevilling fra Den Grønne Fond kunne Rådet i 1995 for første gang ansætte tre personer og havde nu et reelt sekretariat. På sin tiårsfødselsdag i 2000 besluttede rådet at bruge anledningen til at forestille sig, hvordan verden ville se ud 20 år fremme i tiden.

De tyve år er nu gået, og vi har fundet visionerne frem fra gemmerne. I år er det nemlig 30 år siden, at Det Økologiske Råd blev etableret ved en stiftende generalforsamling på Kunstakademiet i København. Derfor er det på sin plads med lidt eftertanke og tilbageblik. Vi genbesøger de tyve år gamle visioner, udgivet under navnet Den Grønne Hat, for at se, om visionerne er indfriet. Til at tage os med tilbage har vi talt med visionernes yngste skribent, der nok havde håbet, at verden så lidt anderledes ud i dag. Men som også finder håb i udviklingen.

DE UNGE STEMME

Ditte Wegeberg var i år 2000 en ung gymnasieelev og dybt engageret miljøaktivist. Et engagement, hun havde fået ind med de økologiske havregryn i barndomshjemmet i Roskilde. Hun havde samfundspolitiske diskussioner med sine forældre hen over middagsbordet, ligesom hun tidligt lærte at spare på ressourcerne ved at slukke for det lys og vand, hun ikke havde brug for.

Hendes far, daværende direktør for Det Økologiske Råd, Christian Ege, var en del af den gruppe, der skulle skrive visionerne i jubilæumsskriftet. Da nogle fra gruppen foreslog at få to unge mennesker til at skrive deres visioner, faldt valget straks på Ditte Wegeberg. Hun sad i miljøudvalget på gymnasiet, hvor de blandt andet arbejdede for at få mere økologisk mad i kantinen og bedre affaldssortering. I sin fritid var hun med til at arrangere lokale arrangementer for at sætte fokus på miljøet.


Ditte ville ikke skrive visionerne alene og hev derfor en af sine miljøaktivistiske venner med. Hun valgte en fyr, som hun ofte havde højlydt diskussioner med, så de kunne få flere perspektiver i visionerne. Sammen satte de sig for at komme med den unge generations indspark til det ideelle samfund anno 2020. Et indspark, der på flere punkter var endnu mere ambitiøst end 'de voksnes visioner.'

DE UNGES VISION

I år 2020 kører alle biler på solceller, der er ikke noget, der hedder økomælk, fordi alt er økologisk, al energi produceres af vedvarende energi, og samtidig er alle el-apparater lavenergi, og man skal ikke længere håbe, at de unge engang bliver så miljøbevidste, at de vælger den bæredygtige mobiltelefon – for de er alle bæredygtige.

VI MÅ TÆNKE ANDERLEDES!

Man siger, at hver generation har sit oprør. Men har man været ung omkring årtusindskiftet ved man, at det ikke var de store oprørsbevægelser, der dominerede ungdomsgenerationen i år 2000. Da Ditte Wegeberg skrev visionen, var hun en miljøaktivistisk minoritet. Selvom hun gik på et gymnasium med tradition for at være politisk engageret, var bevidstheden om miljø- og klimaspørgsmål et emne for de få.

Unge mennesker havde fået mange penge på lommen, og forbruget var fulgt med. Ditte kunne konstatere, at der var mange kommercielle kræfter, der hev i de unge. Og de kræfter var stærkere end de miljøpolitiske oplysningskampagner. Men i stedet for at sætte sin lid til, at unge kunne ændre vaner, måtte man ganske enkelt vende op og ned på samfundet. 



“Vi må tænke anderledes,” skrev de i deres vision.

De forestillede sig derfor en verden, hvor alle produkter var bæredygtige. Når de skulle købe en mobiltelefon, skulle det slet ikke være muligt at træffe et valg, der ikke var bæredygtigt. Jordens ressourcer skulle være tænkt ind i hver eneste led af produktionen og være et gennemgående princip i alle politiske beslutninger. Der var behov for en total omlægning af produktion og forbrug ”fra vugge til grav.”

Da de skrev visionen om at gøre det bæredygtige valg til det eneste valg, var de helt bevidste om, at der ville gå meget lang tid, før der ville ske de store nødvendige samfundsforandringer. De mente ikke, at bevidsthed om miljøets tilstand var nok til at få hverken unge eller knap så unge mennesker til at ændre livsstil. Derfor var man nødt til at få reguleringer og afgifter fra politisk side frem for at lægge ansvaret over på forbrugeren eller vente på, at virksomheder selv omlagde deres produktion.

Som en tydelig genklang af den debat, vi har i dag, oplevede Ditte, at der fra politisk side var en stor berøringsangst over for virksomhederne. Politikerne ville satse på oplysning frem for at tage konfrontationen med producenterne. Men for Ditte var det et alt for stort ansvar at lægge på forbrugeren. De ville gøre det nemmere at leve grønt, så den grønne livsstil blev den naturlige livsstil, forklarer hun.

“Med den måde, vi har indrettet vores samfund på, er det umuligt for de fleste mennesker at handle bæredygtigt korrekt. Både fordi det ofte er dyrere, men også fordi det er umuligt for almindelige mennesker at sætte sig ind i varedeklamationer. De ting ville vi vende på hovedet ved at lade klimabelastning afspejle sig i prisen.”

POLITISK TILLID ER FALMET

Ditte Wegeberg var politisk aktiv i gymnasietiden og var en del af landsledelsen i SF's Ungdom (SFU). Visionen er derfor skrevet med en tro på, at politisk engagement gør en forskel. Men den er også skrevet året inden, at de politiske vinde skiftede i Danmark.

I 2001 blev Anders Fogh Rasmussen (V) statsminister. Inspireret af Bjørn Lomborgs tanker fik Danmark nu en statsminister, der senere har indrømmet, at han reelt tvivlede på menneskets rolle i klimaforandringerne. Energi og klima blev gemt væk i et stort erhvervsministerium under Bendt Bendtsen (K).

Når Ditte Wegeberg kigger tilbage på visionen i dag, ser hun også en langt større tillid til, at politikerne skulle rykke på miljødagsordenen, end hvad der reelt blev indfriet. For hende var miljø- og klimaspørgsmålet presserende og vigtigt i 2000, men det er først for ganske nylig, at dagsordenen har fået det politiske fokus, som den skulle have haft de sidste 20 år – og det er ikke politikerne, der har drevet den dagsorden frem, mener hun.

“Hele vores udgangspunkt dengang for tyve år siden var, at politikere var nødt til at gå forrest med initiativer til at skabe forandringer. Det ville ikke komme af sig selv,” siger hun og fortsætter.

“Men som jeg ser det, var det først, da der opstod sociale bevægelser i befolkningen og større bevidsthed blandt vælgerne, at politikere er vågnet op og er begyndt at tage klima alvorligt og gøre noget konkret ved det.”

Efter klimaloven blev vedtaget, var Ditte Wegeberg begejstret. Endelig var der politisk vilje og et ordentligt grundlag for, at visionerne om et bæredygtigt samfund kunne indfries. Visioner, som hun havde skrevet ned tyve år tidligere. Men begejstringen faldede, i takt

Da snakken om hockeystaven begyndte, blev jeg træt. For det er de samme argumenter, der har været i de sidste 20 år

med at ambitionerne blev slået ned med en omvendt hockeystav, forklarer hun.

“Da snakken om den omvendte hockeystav begyndte, og vi hørte de samme argumenter om at sætte sin lid til, at den teknologiske udvikling skulle sikre en stor del af CO2 reduktionen, blev jeg træt. For det er de samme argumenter, der har været i de sidste 20 år. Man må handle nu, for de her år er helt afgørende.”

Netop diskussionen om teknologi var fuldstændig den samme, som hun havde med sin unge medskribent, da de skrev visionen i den grønne hat. Han havde nemlig større tillid til, at teknologi og energieffektive produkter ville skabe de nødvendige forandringer. Men hvor Ditte selv ikke troede på, at det ville være nok for at skabe et bæredygtigt samfund.

“Det er både frustrerende, at vi står samme sted, men også utroligt, når man tænker på, hvor meget der er sket de sidste 20 år i forhold til teknologisk udvikling. Alligevel har vi ikke formået at knække kurven for at sikre, at forbrug er bæredygtigt i forhold til vores klimaaftryk. Når man kan se, at det ikke er sket af sig selv de sidste 20 år, hvorfor tror man så, at det sker nu?”

RÅDETS HISTORIE Gennem 30 ÅR



1991

Det Økologiske Råd blev etableret d. 4. maj 1991 ved en stiftende generalforsamling på Kunstakademiet i København

1995

Rådet fik sit første logo. Den lille beslutsomme fugl, der søger at balancere kloden på spidsen af sit kraftige næb. Bag logoet stod grafikerne Eng Agger



2001

Rådet fejrede sit 10-års jubilæum med udgivelsen af Den Grønne Hat



1990

Cap Horn i København dannede rammen om det første officielle møde om dannelsen af Rådet

1994

I april 1994 lanceredes tidsskriftet Global Økologi



1998

Rådet gik i rette med Bjørn Lomborg der beskyldte miljøorganisationer for at være klynkere

2004

Rådet fik sit første slogan:

Fremtidens miljø skabes i dag



SKUFFET MEN OPTIMISTISK

I dag er Ditte Wegeberg 38 år, har to små børn og bor på Nørrebro. Når hun kigger sig omkring, ser hun nogle fremskridt, hun ikke havde kunnet forudse i 2000. Især i forhold til bevidstheden omkring bæredygtighed. Sidste jul blev hun eksempelvis overrasket over, at hendes veninder havde en diskussion om, hvorvidt det var miljømæssigt forsvarligt at købe et juletræ, hvis man ikke selv skulle stå for juleaften. Den slags gør hende optimistisk, ligesom de unges høje ambitioner giver hende håb for fremtiden.

“Vi ser et imponerende og vedholdende pres fra den nye generation af unge, der også i højere grad selv omlægger deres liv i frustration og bekymring over, at der ikke sker nok fra politisk hold.”

Efter gymnasiet blev Ditte meget optaget af den internationale dagsorden og især forholdene i udviklingslandene. Hun skruede lidt ned for miljøaktivismen, og livet med to små børn har også sat sine naturlige grænser for det politiske engagement. Men i takt med at klimaforandringerne har fået større og større betydning for verdens fattigste, har engagementet for klimaet igen indhentet hende. I dag arbejder hun i en nødhjælpsorganisation, hvor klimaet er kommet øverst på

dagsordenen. Klimaflytning og ekstremt vejr var ikke så aktuelt, da de skrev deres visioner. Men da klimaet år for år blot er blevet varmere, er konsekvenser for det globale syd blevet mere konkrete. Konsekvenser, hun som ung aktivist havde håbet aldrig ville være kommet så vidt.

Hvis hun havde fået et kig i krystalkuglen, da de skrev visionen, var hun blevet skuffet, mener hun. Selvom de godt vidste, at deres visioner om bæredygtigt forbrug var mere utopi frem for en realistisk vision, havde hun alligevel håbet på større fremskridt.

“Der er så mange initiativer, man kunne have gjort de sidste tyve år for at imødegå

en klimakrise. Vi bryster os af at være foregangsland. Den ide har vi holdt fast i, men den holder bare ikke mere. Jeg tror, at mange af de visioner, vi havde dengang, ville være de samme, netop fordi fremskridtet er gået alt for langsomt.”

Hun håber, at den store bevidsthed blandt befolkningen og særligt det stigende pres fra de unge og klimabevægelsen endelig vil få politikerne til at handle nu. Så vi ikke sidder med samme diskussioner om teknologi, hockeystave og vækst om tyve år.

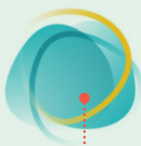
“Nu handler det for alvor om, at politikerne begynder at tage ansvaret alvorligt. I takt med at det er blevet mere vigtigt for vælgerne, at politikerne handler på klimadagsorden, desto mere fylder det blandt politikere. Men jeg mangler stadig at se, at man virkelig tager ansvar og tager nogle af de upopulære valg.” ■

HVORDAN ER DET GÅET MED DE UNGES VISIONER?

VISION 2000	STATUS 2021
Alle biler kører på solceller	Nej, elbiler udgør få procent, men er dog anerkendt som fremtidens bil. Deres batterier lades ikke af solceller, selvom de fylder mere og mere i elproduktionen. Ser ud til først at blive den dominerende bil på vejene i løbet af 2030'erne, måske først i 2040
Al mælk økologisk	Nej, men dog 20-30 procent – betydeligt mere i de store byer
Al energi er fra vedvarende energikilder	Nej, men i kraftvarme-sektoren sker det forhåbentlig omkring 2030, eller senest i 2035. Men hvad vi ikke forudså i år 2000, var, at biomasseafbrænding viste sig at være en ikke-bæredygtig form for VE, så den skal vi også have udfaset. Og den er den største VE-kilde i dag – større end vind
Alle apparater er lavenergi	Lavenergi er et relativt begreb. Set med år 2000-øjne er de måske. Men der er stadig meget at gøre ift. energieffektivisering, også i apparater
Alle produkter er bæredygtigt produceret (eks. mobiltelefoner)	Nej. For mobiltelefoner er problemet med sjældne jordarter og bæredygtig udvinding heraf langtfra løst. Det samme gælder for batterierne.

2009

Rådet modtog miljøprisen fra Åse og Ejnar Danielsens fond på 250.000 kr. Pengene gik til forbedring af de fysiske rammer og efteruddannelse i sekretariatet



2012

Med en bevilling fra European Climate Foundation var Rådet med til at gøde grunden for det danske EU-formandskab i 2012



2018

Efter 21 år på posten gik direktør for Rådet Christian Ege på pension. Claus Ekman overtog rollen. Christian Ege er fortsat en del af Rådet som specialkonsulent



2019

På en ekstraordinær generalforsamling skifter Det Økologiske Råd navn til Rådet for Grøn Omstilling og får nyt logo



RÅDET FOR
GRØN OMSTILLING

AF LARS KØHLER

I 1999 fremlagde et forskerhold, under den amerikanske klimaforsker Michael E. Mann, en graf, der viste den globale temperaturudvikling gennem de sidste 1000 år. Tendensen var både indiskutabel og dybt foruroligende.

Efter i 800 år at have været stødt faldende, slog den globale temperaturkurve et knæk i slutningen af det 19. århundrede og begyndte en voldsom, nærmest eksplosiv, stigning op gennem det 20. århundrede. Grafen var så illustrativ, at alle pludselig kunne se, hvad der ellers var usynligt for det almindelige øje – nemlig konsekvenserne af menneskets afbrænding af fossile brændsler.

Grafen lignede umiskendeligt en hockeystav.

Temperaturudviklingen er kun blev værre siden. De menneskelige udledninger af drivhusgasser er kun blevet forøget. Og de afledte temperaturstigninger er fortsat opad i et tempo, der ikke er set i mindst 10 millioner år. Altså lang tid før menneskets forfædre forlod havene og klatrede op i træerne.

For nylig konkluderede WMO (World Meteorological Organization), at vi nu har passeret 1,2 graders temperaturstigning, og at vi hastigt nærmer os Parisaftalens første grænse ved 1,5 grad. Derved risikerer menneskeheden, inden for en nær årrække, at gå ind i et faretruende felt, hvor videnskaben frygter, at vi ikke selv kan være sikre på at kunne kontrollere udfaldet længere.

VI ER VED AT LØBE TØR FOR TID

I Danmark har vi dog noget at glædes over. Debatten om, hvorvidt klimakrisen er virkelig, og om den er menneskeskabt, er nemlig forstummet. Og derfor er vi begyndt at tale om, hvad vi gør ved det. Det er fremskridt. Vi har fået en klimalov. Den er ikke bindende, men det er fremskridt. Vi har sat en slutdato for olien i Nordsøen. Det er for sent, men det er fremskridt. Der sker ting og sager, men alt er ikke en dans på grønne roser.

Vores regering har nemlig lagt en overordnet klimastrategi, der baserer sig på et håb om, at den teknologiske udvikling på et tidspunkt løser problemerne for os. De kalder ironisk selv strategien for den omvendte hockeystav, hvor vi reducerer emissioner en smule de første mange år – for derefter at reducere langt mere

Regeringens hockeystav handler om frygt for forandring

i årene tættere på 2030. De har altså valgt et navn, der refererer direkte til den hockeystav, Michael E. Mann opdagede i 1999. Men de har blot vendt den om, så den passer til deres strategi. På det tidspunkt forventer de nemlig at have en masse teknologi, der kan klare de kedelige reduktioner for os, så vi ikke selv behøver ændre adfærd.

I regeringens 'Klimahandlingsplan 2020' har de eksempelvis stor tillid til CCS (Carbon Capture & Storage – fangst og lagring af CO₂ i undergrunden). Det er en

Når regeringen sammenligner klimaindsatsen med en omvendt hockeystav, er det blot endnu et forsøg på at udskyde de nødvendige og svære beslutninger

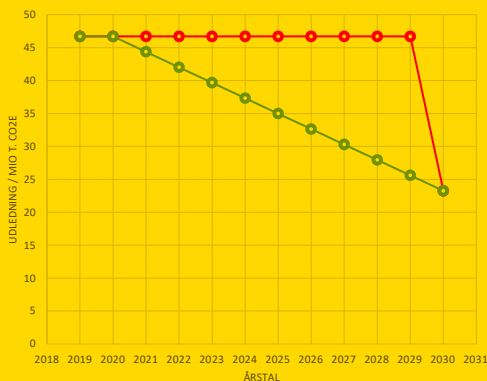
oprøvet og usikker teknologi, vi endnu ikke ved om kan løse problemerne i den nødvendige skala og til den nødvendige pris. Alligevel står teknologien for et sted mellem 25 og 45 procent af de samlede reduktioner i regeringens plan.

I regeringens nye klimaudspil for landbruget udgør ny teknologi også hele 70 procent af udspillet samlede reduktioner. Altså en klar strategi om få reduktioner i starten og måske og muligvis tilstrækkeligt med reduktioner "hen ad vejen", når teknologien er blevet billig og moden nok.

HOCKEYSTAVEN FÅR OS IKKE I MÅL

Problemet er bare, at denne strategi strider mod både klimaloven og Parisaftalen. Regeringen har nemlig valgt at overse, at vores 70 procent reduktionsmål ikke bare handler om at nå de 70 procent i 2030, men også handler om, hvordan vi når dertil. Beregningen af vores 70 procent klimamål er nemlig baseret på et CO₂-budget, dvs. en samlet mængde CO₂, vi frem mod 2030 kan udlede for at holde os under 1,5 grad, og en lineær reduktionssti mod de 70 procent.

Lad mig illustrere problemet med denne graf:



Med den lineære reduktionssti (den grønne linje på grafen), som er den udregning, der ligger bag vores 70 procent klimamål, vil vi samlet udlede ca. 385 mio. ton CO₂ frem til 2030. Hvis vi, for eksemplets skyld, indsætter den mest ekstreme variant af regeringens hockeystav (den røde linje på grafen), hvor vi ikke gør noget indtil 2029, og så tager hele reduktionen til de 70 procent det sidste år, så vil vi samlet udlede ca. 490 mio. ton CO₂ frem til 2030.

Altså næsten 25 procent mere CO₂, end vores budget kan klare. Vi når altså med begge tilgange den samme 70 procent reduktion i 2030, men vi gør det med to radikalt forskellige konsekvenser for klimaet.

Det viser med al tydelighed, hvorfor enhver strategi, der satser på at reducere mindre i starten og mere i slutningen, er et kæmpe problem, der risikerer at grave hullet, vi står i, endnu dybere.

Regeringens manglende vilje til at tage fat på reelle reduktioner her og nu udspringer af en politisk frygt for de folkelige reaktioner. Hvis forandringen kan mærkes, og vi skal begynde at gøre ting anderledes, påvirker det vælgernes liv. Både Mette Frederiksen og flere forskellige ministre har det seneste år højlydt givet udtryk for denne frygt og ønske om ikke at belemre os med den grønne omstilling. Forandring er frygtet, fordi det som udgangspunkt ikke er populært blandt vælgerne. Og det er bare utroligt ærgerligt.

For ser vi på, hvad omstillingen vil medføre – altså hvad det er for et samfund, vi vil stå med, hvis vi i tide lykkes med den grønne omstilling – så ved vi, at det vil være både sundere, rigere, roligere, grønnere, mere mangfoldigt og lykkeligere. Hvor vi kan leve vores liv og udleve vores drømme med god samvittighed, fordi vores samfundsstrukturer, vores forbrug, vaner og lyster ikke slider på kloden og naturen, men er i balance med den.

Desuden kan vi se, at de nødvendige personlige forandringer, der skal til på vejen, f.eks. mindre forbrug, mindre kød, mindre madspild, mindre flyvning, mindre bil osv., faktisk alle kan være vejen til et bedre liv. Et liv med større nærvær, mere tid, mere balance, økonomisk overskud, sundere vaner og større livskvalitet.

Men desværre fortaber dette enorme grønne potentiale sig i håb om teknologiske mirakelløsninger og frygt for forandring.

Vi har brug for et paradigmeskifte. En modig politisk vision om, hvor vi skal hen, og hvor givtig rejsen dertil bliver. En positiv fortælling, der fokuserer på, at en hurtig grøn omstilling ikke er farlig, men faktisk er vejen til et grønnere samfund og bedre liv. Kun derved kan vi få alle med, hvilket igen vil anspre vore politikeres mod til handling. Og så er der en reel chance for, at vi kan nå op i det tempo, vi har brug for, vende hockeystaven på hovedet og skabe hurtige konkrete reduktioner i dag og lægge planer for endnu flere på den lange bane. Og ikke mindst agere som et reelt "grønt foregangsland" og inspirere resten af verden til at imødekomme den grønne omstilling med tro på fremtiden og mod til forandring på vejen.

Det ville være en hockeystav, der faktisk kan bruges til noget. ■

Lars Køhler er byggeri-, energi & klimarådgiver hos Rådet for Grøn Omstilling.

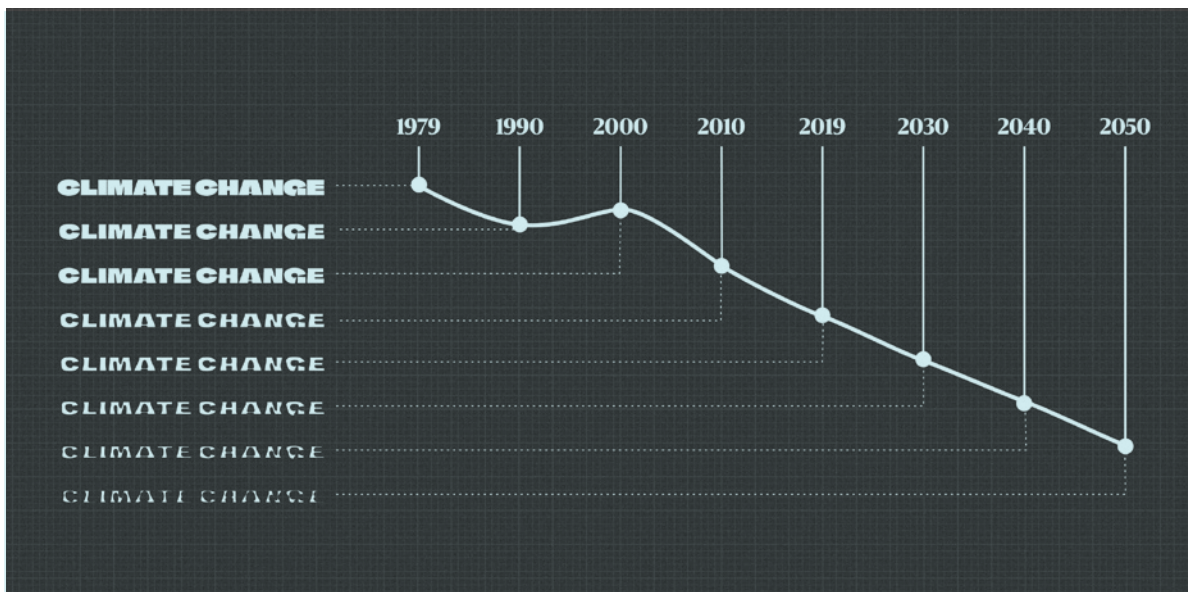


ILLUSTRATION: HELSINGIN SANOMAT, MIA WOTTELSON

Sådan ser klimakrisen ud i bogstavform

Vi mennesker baserer ikke vores handlinger på fakta, men på følelser. Hvordan kan man så formidle noget så faktatungt som klimakrisen på en måde, så vi rent faktisk handler?

AF **SOFIE HVIID**

Mennesker er ikke skabt til at reagere på trusler, der ligger langt ude i fremtiden. Vi er heller ikke rationelle væsner, der blot får serveret fakta til morgenmaden og dermed reagerer på det inden frokost. Hvis det var tilfældet, ville klimakrisen være løst for mange år siden. Men hvordan skaber man forståelse for, at noget så abstrakt som klimaet er i akut fare og skal hjælpes her og nu? Hvordan skaber man den samme handlekraft over for klimakrisen, som vi har set over for pandemien? De spørgsmål smed de for nylig op i luften hos Nordens største avis, finske Helsingin Sanomat. Deres bud på et svar er en ny font, som alle frit må bruge.

De har skabt en font, der skal illustrere, hvor akut klimakrisen er. Frem for at fortælle med ord og fakta illustrerer den nye font klimakrisens udvikling visuelt. Fontens vægt – tykkelsen på bogstaverne – viser udviklingen af den arktiske is fra 1979 til 2019 og frem mod 2050. Alt efter hvilket år man vælger, ændrer tyngden af bogstaverne sig. Man starter med nogle gode tykke bogstaver, men i takt med at isen smelter, bliver bogstaverne tyndere og tyndere. Til sidst – i 2050 – er den forsvindende tynd, nogle steder næsten helt usynlig. De har bygget fonten på data fra NSIDC (National Snow and Ice Data Center) og forudsigelser fra IPCC.

Vi får nok ikke løst klimakrisen med en ny font, men den er et velkomment indspark i klimadebatten, der alt for længe har haft ensidigt fokus på data og fakta. Vi har brug for at se, mærke og føle, at krisen er akut – så vi forstår, at det er nu, vi skal handle. ■

Sofie Hviid, vikarierende redaktør for Magasinet Grøn Omstilling

Rubrikken er sat med 3 vægte af Climate Crisis; 1979, 2010 og 2040. Hent fonten her: typetoact.com