

DAKOFA

Miljøministeriet
Projekt- og Analyseenheden,
Højbro Plads 4
1200 København K.



Vesterbrogade 74, 3.sal
DK-1620 København V
Tel: 32 96 90 22
Fax: 32 96 90 19
www.dakofa.dk
Mail: dakofa@dakofa.dk

23. september 2007
HW/-

DAKOFAs hørings svar vedr. regeringens debatoplæg, 'Grønt ansvar, en strategi for bæredygtig udvikling'

Regeringen offentliggjorde den 14.06.07 debatoplægget 'Grønt ansvar, en strategi for bæredygtig udvikling', der fokuserer meget på energi og klima. Strategien skal angiveligt afløse den gældende fra 2002, og til forskel fra denne indeholder det nye oplæg et særligt afsnit om affald, som lægger op til fastholdelse af affaldsstrategiens genanvendelsesmål, styrket konkurrence på genanvendelsesområdet, reduktion af emballageaffaldet, skærpede krav til behandling af farligt affald på EU-niveau og bedre kontrol med eksport af affald til ikke-EU-lande samt nye regler for ophugning af skibe.

Derfor har DAKOFA fundet anledning til for det første at hilse oplægget velkomment, for det andet at kommentere det kort i bestræbelserne på at opretholde en dialog om også affaldssektorens rolle i en bæredygtig udviklingsstrategi.

Kommentarerne knytter sig dels til de fem indsatspunkter på affaldsområdet, som debatoplægget fremhæver, dels til spørgsmålet om indikatorer, herunder ikke mindst materialestrømsindikatorer:

Affald – fra miljøproblem til ressourceoptimering

Hovedoverskriften på affaldsafsnittet i Regeringens debatoplæg er 'Affald – fra miljøproblem til ressourceoptimering', og under overskriften 'Det gør regeringen' anføres fem bullets, som kort kommenteres (i kursiv):

Danmark som foregangsland, hvoraf det fremgår, at Danmark er blandt de lande, som er længst fremme med at udnytte ressourcerne i affaldet, idet det tilføjes, at 'de overordnede mål for genanvendelse, forbrænding og deponering, som er fastlagt i regeringens affaldsstrategi for 2005-2008, er i dag nået og er velbegrundede ud fra såvel et miljømæssigt som samfundsøkonomisk synspunkt'.

En væsentlig grund til, at Danmark er nået så langt, som tilfældet er, synes at være de præcise måldefineringer, skiftende regeringer siden 1980'erne har sat for nyttiggørelsen og kvaliteten i behandlingen, understøttet af økonomiske virkemidler (affaldsafgifter og tilskudsordninger).

Et led i en bæredygtighedsstrategi må således oplagt være fastholdelse af sådanne mål og instrumenter. Udmeldingen om, at målene i den gældende affaldsstrategi i dag er nået, at de er velbegrundede såvel miljømæssigt som samfundsøkonomisk, og at der ikke er intentioner om at

National
Ingeniørforeningen
i Danmark

skærpe målsætningerne yderligere, kunne opfattes i modsat retning. Det kan på sigt betyde en hæmsko for sektorens udvikling.

M.h.t. optimering af affaldshåndteringen i f.t. klima-effekter har DAKOFA netop etableret et netværk om 'Affald & Klima' samt en portal af samme navn på sin hjemmeside (www.dakofa.dk, under 'Notater & Guidelines'), og det er intentionen, at dette netværk kan bidrage aktivt til udviklingen af bæredygtighedsstrategien gennem løbende drøftelse og udvikling af klimaspørgsmålet i relation til affaldshåndteringen, herunder komme med faglige input til, hvornår eventuel materialeleganvendelse er at foretrække frem for energiudnyttelse.

Hertil kommer, at DAKOFA sammen med ISWA 26.-27. november 2009 arrangerer en international konference om samme emne som optakt til FNs klimakonferencen i København.

En moderniseret affaldssektor refererer til regeringsudspillet fra februar, og det anføres, at regeringen med udgangspunkt heri, vil fremlægge et lovforslag i 2008 om ændret organisering af affaldssektoren.

DAKOFA har af gode grunde ingen mening om regeringsudspillet og den efterfølgende politiske aftale om modernisering af affaldssektoren, men skal blot gentage ovenstående bemærkninger om, at sektorens generelle udvikling hidtil i høj grad har været drevet af politisk fastsatte målsætninger og reguleringer (lovgivningsmæssige som økonomiske), og appellerer til, at dette tages in mente i den videre udmøntning af moderniseringen under etablering af udvikling i en triple helix, hvor det politiske niveau formulerer krav og rammebetingelser, mens videninstitutioner og industrien bidrager med hhv. forskning og kapital/implementerings-knowhow.

En reduktion af emballageaffaldet, hvoraf det fremgår, at regeringen har indledt en dialog med virksomheder, detailhandel og borgere om i fællesskab at yde en indsats for at reducere emballageaffaldet.

DAKOFA har beklageligvis ikke været opmærksom på den indledte dialog, men skal hermed stille sit netværk af affaldskyndige, også på forebyggelses- og genanvendelsesområdet, til rådighed i den videre proces.

Skærpede krav til farligt affald, hvor det fremhæves, at regeringen vil arbejde for, at der i EU fastsættes krav til behandling af det farlige affald, som kræver specielle behandlingsteknologier, ligesom det anføres, at regeringen vil tage initiativ til, at der etableres et samarbejde mellem miljømyndighederne, kommunerne, politiet og andre relevante parter med henblik på at undersøge, hvilke initiativer, det er muligt at tage for at øge kontrollen med eksport af affald, herunder navnlig det farlige affald, til lande udenfor EU.

DAKOFA har taget to initiativer af relevans for dette område, nemlig dels nedsættelse af en netværksgruppe vedr. Forskning & Udvikling, som i foråret 2008 vil fokusere specielt på udviklingen af teknologier til behandling af kritiske affaldsfraktioner og i den forbindelse lægge vægt på rammebetingelser som fælles EU-regler m.v., dels nedsættelse af et uformelt dialogforum vedr. eksport af (farligt) affald til ikke-EU-lande (sidstnævnte initieret direkte af debatoplægget).

Dialogforummet har til formål at afdække, hvad det er, der 'går galt' når dansk affald havner ulovligt i ikke-EU-lande og i forlængelse heraf komme med oplæg til, hvordan eksporterne kan

bringes til ophør (øget kontrol, præcisering af regler, vejledning, information etc.). Emnet er desuden sat til debat under en hel session på DAKOFAs konference den 23. oktober 2007 om Transportforordningen.

DAKOFA ser frem til løbende at supplere arbejdet med en bæredygtighedsstrategi med input fra begge fora.

Regler for ophugning af skibe, hvor det anføres, at regeringen spiller en aktiv rolle i udarbejdelsen af nye, internationale regler for ophugning af skibe inden for IMO.

DAKOFA vil i denne sammenhæng gerne gøre opmærksom på de initiativer, der fra bl.a. medlemside har været taget m.h.p. 'system-eksport' af bæredygtig skibsskrotningsteknikker til de berørte lande, og skal opfordre til, at sådanne initiativer følges op og støttes officielt.

Indikatorerne nedtonet

I den gældende handlingsplan for bæredygtig udvikling lagdes op til udarbejdelse af et bredt register af indikatorer og en løbende overvågning af disse – bl.a. på materialestrømsområdet, idet det anførtes, at der hvert 4. år skulle udarbejdes en opgørelse over Danmarks 'Total Material Requirement' – altså det totale materialeforbrug, som den danske økonomi forudsætter på verdensplan, og som ville have medregnet også alle de såkaldte 'økologiske rygsække', som danskernes forbrug giver anledning til i alle mulige andre afkroge af verdenen, og som kunne have sat genanvendelse og reduktion i ressourcetrækket i perspektiv.

Det var en indikator, som DAKOFA var med til at pege på i f.m. udarbejdelse af et litteraturstudie for Miljøstyrelsen, som offentliggjordes i 2002¹, og som nu er fulgt op med offentliggørelse af endnu en rapport her i 2007 om mulige indikatorer på materialestrømme, ressourceforbrug og – effektivitet samt affaldsstrømme².

Men i de to opgørelser af nøgleindikatorer, der nåede at udkomme efter den første handlingsplan, (og som i øvrigt døde ud i 2004), gled indikatoren helt ud, og det eneste spor, der er tilbage, er på debatoplæggets næstsidste side, hvor det nævnes, at regeringen i den nærmeste fremtid vil overveje, 'om de måder, hvorpå vi i dag måler naturens og miljøets tilstand, kan forbedres yderligere, og om der findes nye metoder til at måle og følge indsatsen, f.eks. målinger af det såkaldt 'globale fodaftryk'. Og, som det fremgår af oplægget, så vil regeringen 'gerne invitere interesserede parter og organisationer til at deltage i overvejelserne.'

DAKOFA vil hermed gerne melde sig som en interesseret organisation!

Med venlig hilsen

Henrik Wejdling
DAKOFA

¹ Arbejdsrapport fra Miljøstyrelsen (2002) 'Økologiske rygsække - ressourceeffektivitet, materialestrømme og globalisering'

² Miljøprojekt (2007): 'Udvikling af indikatorsystem for materialestrømme, ressourceforbrug og -effektivitet samt affaldsstrømme'.

Danmarks Naturfredningsforening

Danmarks Naturfredningsforenings høringsvar til:

GRØNT ANSVAR - Regeringens debatoplæg om strategi for bæredygtig udvikling.

Miljøministeren bebuder handling - det forpligter!

Danmarks Naturfredningsforening (DN) har set frem til, at Miljøministerens meldinger om en forbedret natur- og miljøindsats skal udmønte sig i nye konkrete målsætninger. Der er alt for mange eksempler på, at natur og miljø fortsat lider under den nuværende udvikling i Danmark. Der er mere end nogensinde behov for konkrete bud på en miljømæssig bæredygtig udvikling såvel på kort som på lang sigt.

Miljøministeren skriver i forordet, at "det haster med at handle" og opfordrer i forordet til "debat om et samlet bud på den politik og de helt konkrete tiltag som fremadrettet skal bidrage til et miljømæssigt bæredygtigt samfund". Det kunne DN ikke være mere enig i.

En strategi skal sætte rammer og indeholde klare mål og angive vejen til opfyldelsen deraf. Debatoplægget indeholder nogle mål og ganske udmærkede problembeskrivelser, men desværre modsvares disse ikke af initiativer, der bare tilnærmelsesvis kan opfylde målene. Det gør sig markant gældende for fx transportafsnittet og naturafsnittet. Debatoplægget repeterer i vidt omfang status for nogle udvalgte områder og kommer netop ikke med de konkrete, fremadrettede tiltag, som der er tvungen- de behov for.

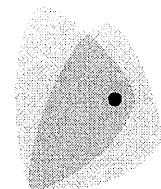
DN vil gerne bidrage med fremadrettede ideer og kommer derfor i det følgende med en række helt konkrete mål og tiltag, som fremadrettet skal bidrage til et miljømæssigt bæredygtigt samfund.

DN ser frem til, at regeringen på baggrund af Miljøministerens invitation til debat fremlægger en revideret bæredygtighedsstrategi i efteråret med konkrete målsætninger for alle områder. Målsætninger, som kan følges op af præcis ansvarsplacering og indikatorer, så regeringen og alle andre i det danske samfund kan følge, om udviklingen går den rigtige vej - og handle hvis den ikke gør.

Endelig finder DN det vigtigt, at regeringen lever op til målsætningen om, at alle skal tage et ansvar, ved at der opnås bred, politisk enighed om strategiens målsætninger. Det er vigtigt, at der for en lang årrække fremover sikres en stabil, politisk ramme om den langsigtede indsats for bæredygtig udvikling i Danmark. Derfor bør Folketinget inddrages aktivt i debatten om bæredygtig udvikling og strategien.

DN minder om, at det ikke kun er Miljøministerens, men hele regeringens ansvar at gennemføre strategien for bæredygtig udvikling. Derfor bør statsministeren fortsat stå i spidsen for arbejdet med bæredygtig udvikling, og konkret skrive forord til den reviderede strategi.

Da strategien for bæredygtig udvikling har afløst den natur- og miljøpolitiske redegørelse som det centrale, politiske dokument, der beskriver målsætninger på miljøområdet (jf. Planloven), forventer DN, at den reviderede strategi naturligvis lever op til dette krav, hvilket debatoplægget ikke gør på nuværende tidspunkt.



Forslag til debatoplæggets afsnit

DN synes, at der er behov for langt flere konkrete målsætninger og indsatser og derfor opstilles nedenfor en række konkrete forslag til debatoplæggets afsnit. DN finder, at nogle emner er dækket af de eksisterende overskrifter, men det kan undre at fx landbrugs- og ressourcespørgsmålene ikke har fået en mere fremtrædende indplacering hverken i de eksisterende eller i selvstændige afsnit.

Klima

DN er enig i, at *"De globale klimaforandringer udgør en af de mest markante miljøpolitiske udfordringer i nyere tid"* (side 10). Danmark er blandt de 10 lande, der udleder mest CO₂ pr. indbygger i verden, hvilket giver et særligt ansvar for at gå foran, når det drejer sig om at reducere CO₂-udledning. Og det bør være udgangspunktet for Danmarks indsats på klimaområdet. Der er god økonomi i at være på forkant med omstillingen til et CO₂-neutralt samfund, og derfor bør Danmark hente størstedelen af sine reduktioner gennem indenlandske reduktioner. Danmark vil forsat støtte andre lande med CO₂-projekter, men disse bør ikke godskrives det danske CO₂-regnskab.

DN opfordrer regering/Folketing til at:

- opstille langsigtede, kvantitative mål for klimareduktioner i det danske samfund, så de danske drivhusgasudledninger reduceres med minimum 50% i 2030 og 80% i 2050 i forhold til 1990.
- sikre, at vedvarende energi udgør mindst 50% af det samlede energiforbrug i 2025. Der er udarbejdet undersøgelser, der viser, at dette kan lade sig gøre omkostningseffektivt.
- opstille konkrete, sektorvise reduktionsmål med milepæle undervejs, så det altid er muligt at vurdere udviklingen i udvalgte sektorer fx transport, energi og landbrug og justere indsatsen, hvis det går i den forkerte retning. Rapporteringen gøres tilgængelig for offentligheden på nettet.
- udarbejde en dansk udgave af "Stern-rapporten", der, område for område, viser omkostningerne ved ikke at handle i forhold til at reducere klimagasudledninger på længere sigt.
- opstille et langsigtet klimaprogram (fx 5 år), som skal sikre tilpasningen til et ændret klima og kendskab og handling rundt om i samfundet. Målet er at tilvejebringe erhvervsliv, forskningsverdenen og borgerne omfattende og handlingsorienteret viden om klima og planlægning, blandt andet igennem konkrete projekter.
- indføre, at klimaforandringer indgår kvalificeret som en obligatorisk miljøfaktor på linie med andre miljøfaktorer i den danske miljøforvaltning fra 2008. Dette sker ved at tilføje planlægning for klimaforandringer – klimatilpasning – som en statslig interesse i den kommunale planlægning og ved at indføre planlægning for klimaforandringerne i "Vejledning til kommuneplan".
- offentliggøre et interaktivt Danmarkskort over de forventede havstigninger inden udgangen af 2007.

DN er enig i regeringens problembe-
skrivelse omkring at *"transportsek-
toren bidrager...til miljø og sundheds-
skadelig luftforurening med udslip af
kvælstofoxider, kulbrinter og sund-
hedsskadelige partikler"*, jvf side 15.
Transporten må bidrage med betyde-
lige reduktioner af disse udledninger
i de kommende år.

DN opfordrer regering/Folketing til at:

- gøre pejlemærket om at reducere CO₂ -udslippet fra transportsektoren med 25% i 2030 sammenlignet med 1988 til et bindende mål.
- opstille en handlingsplan for transportsektorens nedbringelse af CO₂, der konkret beskriver initiativer, der leder til opfyldelse af regeringens pejlemærke. Som et led i planen opstilles delmål/milepæle frem mod år 2030, da der er stort behov for at igangsætte arbejdet nu.
- indføre et stop for bygning og udbygning af motorveje indtil det danske skinnenet er moderniseret.
- opstille en konkret plan for modernisering af det danske skinnenet inden 2010, så der kan køres med de høje hastigheder, som togmateriellet rent faktisk kan køre.
- opstille en samlet transportplan, der kan sikre, at stigninger i efterspørgslen på persontransport kan imødekommes gennem forbedrede, attraktive og nye kollektive transportformer og kombinationsformer af transportmidler.
- gennemføre en reform af tilskud til kollektiv transport, så det sikres, at prisstrukturen er konkurrencedygtig i forhold til personbiltransport og der lægges et loft over prisstigningstaksten for kollektiv transport. Kørselsfradraget for biltransport aftrappes over 5 år og gives herefter kun til benyttelse af kollektiv transport og cykel.
- igangsætte udvikling af et system for generel kørselsafgift (roadpricing), der indføres senest i 2010.
- gennemføre en yderligere differentiering af bilafgifterne, så transportsektorens CO₂-udledning reduceres. CO₂-reduktionerne, som følge af at den seneste omlægning svarer knapt til den årlige stigning i transportsektorens udledninger og er altså ikke med til sikre en reduktion af CO₂ og gennemførelse af regeringens pejlemærker og målsætninger.
- beslutte, at ny infrastruktur kun må etableres, hvor det ikke fører til øget arealbeslaglæggelse og fragmentering af naturområder dvs. primært i relation til nuværende linieføringer.



DN finder det positivt, at *"bæredygtige byer er en vigtig prioritet for regeringen"*, jvf. side 14. Byer har store potentialer for at skabe bedre miljø på en lang række områder: Trivsel, transport og energiforbrug er blandt de vigtigste.

DN opfordrer regering/Folketing til at:

- opstille minimumsmål for trafikfordelingen i de større byer, der skal være opfyldt inden 2015 fx maks. 10% privatbiltransport.
- indføre kørselsafgift (roadpricing)/bompenge i 2009 i de større byer for at begrænse biltrafikken i lyset af de dokumenterbare positive erfaringer fra fx London og Stockholm.
- styrke den kollektive trafik i byerne, fx gennem medfinansiering af eldrevne løsninger som letbaner.
- understøtte kommunerne i at styrke gang- og cykeltrafikken i byerne med en markant udbygning af cykelstier på veje og stisystemer. Byboliger udstyres med gode, gratis cykelfaciliteter samt afgift for parkeringspladser til biler. Byboliger udstyres med informationssystemer om den kollektive trafik (køreplaner, forsinkelser, ændringer). Stationer indrettes med smidig cykelparkering osv.
- indføre støjgrænser for alle former for køretøjer for at begrænse trafikstøjen.
- stationsnærhedsprincippet håndhæves konsekvent over for kommunerne (jf. Planloven)
- understøtte, at grønne områder rundt om byerne bliver en del af et sammenhængende naturnetværk, og at disse friholdes fra ny infrastruktur og byspredning. De grønne områder i og omkring byerne udvikles og forøges, så det sikres, at ingen har mere end 300 meter til et grønt område.
- byspredning/udlæg af ny by kun kan tillades, hvis kommunen kan dokumentere, at der ikke er eksisterende byområder, der kan omdannes til formålet.
- der strammes i forhold til respektere de generelle beskyttelsesbestemmelser i Naturbeskyttelsesloven ved byudvidelse og andet byggeri
- beslutte, at der ved byudvikling i grænseområderne til det åbne land kun inddrages landbrugsarealer, og at der skabes nye beboelsesområder med høj grøn faktor, grønne fællesarealer med varieret natur og samspil til beboelsen. Nye byområder bygges som passivhuse eller som minimum efter lavenergiklasse I, med høj grad af vedvarende energiforsyning i form af sol- og jordvarme og med vandkredsløb og miljøvenlige materialer (bygningsmaterialer, som i sidste ende skal deponeres, bør ikke benyttes til byggeri og renovering). Herved spares udgifter til energiforsyningsudvikling, vandforsyning og -afledning samt til deponering af byggeaffald.
- fremskynde revisionen af bygningsreglementet, så lavenergiklasse I bliver standard i 2010 i stedet for som planlagt i 2015.
- gennemføre, at alle offentlige bygninger opføres efter lavenergiklasse I og Svanens kriterier fra 2009 og så vidt muligt renoveres efter lavenergiklasse II fra 2009.



DN finder det positivt, at regeringen vil understøtte *"de danske forbrugeres muligheder for at kunne vælge fødevarer, der er dyrket økologisk eller produceret under særlige bæredygtige vilkår"*, og at regeringen ønsker at *"forhindre unødige barrierer for økologien og at understøtte økologiens troværdighed"*, jvf. side 21. Og at *"sikre at vores livskvalitet i stigende grad påvirkes mindre af forurening fra produkter, luftforurening, støj og kemikalier"*, jvf. side 21.

DN opfordrer regering/Folketing til at:

- opstille kvantitative målsætninger for det offentliges forbrug af økologiske varer fx på 50% i 2009, 75% 2012 og 100% i 2015.
- undersøge, hvad der skal til for at vende udvikling i tilsagn til økologisk arealomlægning, og fastsætte, at økologisk dyrkning vokser årligt med 10% af det dyrkede areal i Danmark. Visionen er 100% økologisk dyrket areal i Danmark.
- sikre det danske grundvand gennem flere sprøjtefri zoner og udfase brugen af pesticider i Danmark inden 2015.
- forbyde privat brug af pesticider fra 2009.
- styrke effektiv kontrol med gyllebeholdere og herunder sikre, at de er lovformeligt overdækkede.
- alle hormonforstyrrende stoffer konsekvent udfases og forbydes inden 2010 og sikre, at Danmark ligger i front mht. beskyttelsesniveauet mod farlige kemikalier.
- forsigtighedsprincippet anvendes konsekvent og at produkter, der indeholder miljø- og sundhedsfarlige stoffer, forbydes.
- pålægge, at der skal være partikelfilter på alle nye dieslbiler og lastbiler gældende fra 2008 for at begrænse partikelforureningen i byerne.
- udledningen af kvælstofoxider (NOx) reduceres markant og mere end EU's gældende regler på området (127.00 tons i 2010).

En række yderligere forslag til at forbedre vandmiljøet præsenteres under naturafsnittet, og støj er medtaget under byafsnittet.



DN er meget enig i regeringens problembeskrivelse for den danske natur. Herunder specielt at:

"...generelt er biodiversiteten under pres".

"Det moderne samfund har brug for mere natur".

"...mest åbenbart er der behov for at sikre naturens mangfoldighed ved at fremme at naturområderne hænger bedre sammen og dermed skaber grønne netværk, hvor dyr og planter kan sprede sig."

"...landskabstyper med værdifulde naturkvaliteter er blevet for små og for opsplittede

"...naturen lider generelt under den intensive arealanvendelse og påvirkning af for mange næringsstoffer og miljøskadelige stoffer".

"Tilgroning er et problem for mange naturtyper".

"...den omfattende udtørring og ændring i den naturlige hydrologi...er en vedvarende trussel mod bl.a. enge og moser".

"...klimaforandringerne påvirker også naturen". (side 24)

Denne beskrivelse stiller krav om øjeblikkelig konkret handling med kvantitative mål og klare tidsfrister.

DN opfordrer regering/Folketing til at:

- vedtage én national naturplan som afløser for statens handlingsplan for hhv. biologisk mangfoldighed og skov for at sikre og genoprette naturarealet og skov i Danmark, så Danmarks areal inden år 2030 består af 1/3 udyrket natur (dvs. urørt eller ekstensivt udnyttet til skov- og landbrug), hvor der hverken gødes, sprøjtes eller drænes.
- indføre et stop for tilladelser til udvidelse af svineproduktionen, indtil der er et nationalt overblik over den indsats, som vil være påkrævet, for at få genoprettet det danske vandmiljø til god økologisk tilstand.
- afsætte ca. 1,5 mia. kr. til mere og bedre natur pr. år, hvilket svarer til knap 300 kr. pr. dansker. Dette lægges oven i de afsatte 558 mio. kr. over tre år (2007-2009), der kun svarer til 33 kr. pr. dansker pr. år. De knap 300 kr. pr. dansker kan findes ved tilsvarende at reducere den traditionelle landbrugsstøtte, som hver dansker årligt betaler ca. 2.000 kr. til. Midlerne til naturbeskyttelse skal gå dels til naturpleje og tilsyn (kommunerne) og dels til opkøb og naturgenopretning (staten).
- udvide og målrette landbrugspolitikens miljøindhold, så støtte gøres afhængig af det naturfremmende indhold i landbrugets arealforvaltning. Natur- og miljøpolitikken integreres fuldt i landbrugspolitikken, skovbrugspolitikken, fiskeripolitikken og alle andre politikområder, der har væsentlig indflydelse på Danmarks natur.
- udarbejde mål for og indføre obligatorisk plejepligt for alle naturområder (ikke kun for den tredjedel af naturarealet, der er udpeget som Natura 2000 områder). Plejepligten betyder, at kulturbetingede naturarealer skal plejes, og at der bliver pligt til at bekæmpe de mest problematiske indførte plante- og dyrearter, som fortrænger værdifuld natur.
- udlægge mindst 10% af havet omkring Danmark til uforstyrrede områder med biologisk mangfoldighed og gode forhold for fiskeopvækst, samt indføre forbud mod fiskeri med redskaber, der ødelægger havbundens miljø.
- indføre et totalt forbud mod skrabende fiskeredskaber i alle Natura 2000 områder fra 2008.
- indarbejde naturbeskyttelse i regeringens klimatilpasningsstrategi, når der planlægges for og udlægges nye naturområder ved kysterne, og hvor der tages højde for at havet stiger og kan fortrænge strandenge og anden beskyttet natur.
- revidere skovpolitikken så der hvert år i gennemsnit udlægges omkring 2.000 ha urørt skov indtil 10 % af Danmarks skove i omkring år 2030 er udlagt til urørt skov (dvs. uden skovdrift). Al offentlig ejet skov fra og med år 2010 drives efter naturnære principper uden brug af gødning, sprøjtemidler eller dræning.
- gennemføre en generel beskyttelse af alle gamle naturskovarealer i både offentlig og privat skov senest i 2010 (i medfør af naturbeskyttelseslovens §3)



DN er enig i, at klimaforandringer påvirker naturen, og at det varmere og vådere klima giver øget risiko for udvaskning af kvælstof og andre næringsstoffer, hvilket vil påvirke den økologiske kvalitet i søer, vandløb og fjorde, jvf. side 24.

DN opfordrer regering/Folketing til at:

- begrænse tab af næringsstoffer og pesticider fra landbrugsarealer ved bl.a. at indføre skrappe regler for håndtering af både organisk og uorganisk gødning samt ved at fremskynde omlægning til økologisk jordbrug (se økologiforslag under "Et sundt og sikkert miljø").



DN er enig med regeringen i at: *"Vi står over for en betydelig udfordring, hvis vi skal sikre en fortsat miljømæssig forsvarlig håndtering af affaldet" (side 28)... og i, at vi skal "fortsat fokusere på ressourceeffektive produkter med lang levetid, et nedsat ressourcetab ved håndtering af affald, affaldsforebyggelse og øget genanvendelse", jvf. side 28.*

Ressourceforbrug og -anvendelse nævnes desværre ikke i debatoplægget. Dette opfatter DN som en forglemmelse, da regeringen har et mål på området, som naturligvis må forventes opfyldt.

DN opfordrer regering/Folketing til at:

- fremskynde en ny affaldsstrategi for 2009-2012 og fremlægge den medio 2008. Den nye affaldsstrategi skal tage sit overordnede udgangspunkt i affaldshierarkiet. Det overordnede mål i Affaldsstrategi 2005-2008 om at nedbringe affaldsmængderne gennem affaldsforebyggelse fastholdes.
- udarbejde og iværksætte en selvstændig Strategi for Affaldsforebyggelse, som bygger videre på resultaterne fra miljøministeriets konference om affaldsforebyggelse i november 2000, de konkrete initiativer, der er listet i Affaldsstrategi 2005-2008 samt nye erfaringer gjort på området.
- gennemføre en Spar på Affaldet-Kampagne i 2008 og 2009, der rettes mod borgere, virksomheder og andre aktører på affaldsområdet i lighed med klimakampagnen "1 ton mindre".
- fastsætte mål om at øge genanvendelsen af affald med 2 procentpoint årligt i den kommende 4-årige periode (2009-2012), begyndende ved det nuværende på 65%, dvs. i 2009 67% osv.
- inden udgangen af 2007 at gennemføre en evaluering af de konkrete initiativer, kommunerne har iværksat, samt kommunernes mål for opfyldelse af genanvendelse af emballageaffald som følge af kravene i EU's emballagedirektiv.
- sikre, at der senest ved udgangen af 2008 foreligger et konkret værktøj, der beskriver og anviser behandling af den organiske affaldsfraktion med særlig vægt på høj energieffektivitet, til brug for kommunerne og andre relevante aktører.

DN opfordrer regering/Folketing til at:

- med udgangspunkt i regeringens mål om faktor 4 i 2002-strategien for bæredygtig udvikling, at udarbejde en konkret plan for hvordan og inden for hvilke ressourceområder denne ressourceeffektivisering skal finde sted.
- udarbejde en handlingsplan for bæredygtig produktion og forbrug i lighed med andre europæiske lande (fx Storbritannien, Sverige og Finland). 4/5 af vores miljøbelastning kommer fra den måde vi bor på, det vi spiser og den måde vi transporterer os på, og der er behov for at nedbringe denne belastning af natur og miljø.



DN er enig i, at regering og den offentlige sektor bør gå forrest som gode eksempler, både gennem regulering og gennem rigtig adfærd (side 35). Debatoplægget peger (under løsninger og målsætninger) på, at "offentlige organisationer og virksomheder kan blandt andet efterspørger produkter og tjenesteydelser, der mindsker miljøbelastningen, og som så vidt muligt stammer fra bæredygtig produktion. Den offentlige sektor i Danmark køber varer og tjenesteydelser for ca. 140 milliarder kroner om året".

Hvis der skal være fornuft i "den lille miljøpolitik", så skal der være mange flere miljøvenlige valgmuligheder, dvs. langt flere miljømærkede og økologiske varer, lavenergiprodukter og løsninger på markedet. Derfor er det helt centralt, at alt offentligt indkøb bliver en reel løftestang for dette marked.

Hvad kan DN tilbyde?

DN opfordrer regering/Folketing til at:

- tage det næste naturlige skridt i indkøbspolitikken og udbygge miljøkrav i statslige indkøb til, at de statslige indkøb skal opfylde kravene i Svanen, Blomsten eller Økologimærket, hvor der findes kriterier.
 - opstille kvantitative målsætninger med krav om årlige forbedringer for alle statslige indkøb i miljøvenlig retning fx at de skal vokse med 10% af det samlede årlige forbrug.
 - omlægge afgiftssystemet således, at miljømærkede produkter fritages for afgifter og de grå produkter pålægges afgifter. Dette kan ske via momsdifferentiering eller konkrete afgiftsændringer. Forureneren-betaler-princippet bør også gælde for produkter.
 - tilføre ressourcer til en hurtigere udvikling af miljømærkerne Svanen og Blomsten mhp. at inddrage flere varegrupper og fremme såvel udbuddet som efterspørgslen efter miljømærkede produkter.
 - tilføre ressourcer til den igangværende udvikling af en dansk ordning for miljøvaredeklarerationer (MVD.dk) over de første 5 år af driften således, at ordningen får mulighed for at blive en solid ordning på linie med Miljømærkning Danmark. Offentlige institutioner forpligtes til at efterspørge MVD ved indkøb og dokumentere en forbedring år for år i den samlede miljøprofil i indkøb via disse deklarerationer. Virksomheder skal belønnes økonomisk for at gå ind i arbejdet med at starte en ny produktgruppe op i MVD-ordningen.
 - arbejde på det europæiske niveau for, at der indføres en fælles europæisk MVD-ordning inden for 5 år.
 - præmiere kommuner, som stiller seriøse miljøkrav ved indkøb.
 - gennemføre en undersøgelse, som kan synliggøre, at miljøvenlige indkøb totaløkonomisk ikke koster mere.
-
- DN deltager aktivt i den lokale debat, når kommunerne inden udgangen af 2007 redegør for deres anden-generations Lokal Agenda 21-strategier
 - DN deltager i de nye kommuners grønne råd og foreslår, at rådene indarbejder Agenda-21-tankegang i planlægning og sagsbehandling
 - DN arrangerer en konference om kommunerne og klimaet og følger op med samarbejde i kommunerne om forebyggelse af klimaforandringer frem mod 2009
 - DN tager initiativer inden for miljøvenligt byggeri og renovering, bl.a. hjælper vi vore aktive landet over til at presse på lokalt for at kommunerne tager grønne indkøb alvorligt f.eks. ved at bygge og renovere miljøvenligt.

En kasse med bæredygtighedsredskaber

En styrket miljøforvaltning

DN er enig i, at vi skal skabe en styrket miljøforvaltning. Desværre har kommunalreformen ikke skabt en bedre og mere klar miljøforvaltning med et højt kvalitetsniveau på miljøområdet, som regeringen skriver.

Opfølgning og overvågning

DN opfordrer regering/Folketing til at:

- analysere kommunalreformens konsekvenser for natur- og miljøforvaltningen i 2008 og på baggrund af analysen gennemføre justeringer, der kan kompensere for negative konsekvenser for natur og miljø som følge af reformen i 2009.

DN opfordrer regering/Folketing til at:

- indføre et overvågningssystem for naturens og miljøets tilstand med inspiration i det svenske miljømålssystem, der klart angiver ansvar for mål, indsats og overvågning for alle administrative niveauer – herunder kommuner og regioner.

Anvendelse af bæredygtighedsstrategien

Der skal sikres en bred politisk ramme om bæredygtighedsstrategien. For at sikre, at regeringens bæredygtighedsstrategi indgår i de nye kommuners planlægning og sagsbehandling, skal regeringen leve op til et moderne samfunds brug af kommunikationsmidler.

DN opfordrer regering/Folketing til at:

- sikre en stabil politisk ramme om den langsigtede indsats for bæredygtig udvikling i Danmark. Folketinget skal inddrages aktivt i debatten om bæredygtig udvikling og strategien.
- enes om at antal miljøkvalitetsmål, som kan findes på internettet sammen med oplysninger om, hvem der er ansvarlig for opfyldelse, delmål og indikatorer, samt løbende vurderinger af, om udviklingen går den rigtige vej.
- oprette en uafhængig enhed, der vurderer fremdriften med strategiens mål og som fremlægger en årlig rapport til Folketingets åbning. Det sker i form af oprettelse af en bæredygtighedsrevision i lighed med rigsrevisionen og fx med inspiration fra den canadiske bæredygtighedsauditørordning.
- kommunerne inddrages aktivt i opfyldelsen af målene i strategien.

Danmark Rederiforening



DANMARKS REDERIFORENING

(DANISH SHIPOWNERS' ASSOCIATION)

Lisbeth Kjersgård
Projekt og Analyseenheden
Miljøministeriet
Højbro Plads 4
1200 København K

12. september 2007

/kc

Bidrag til høring om regeringens debatoplæg om en strategi for bæredygtig udvikling

Hermed fremsendes Danmarks Rederiforenings bidrag til ovenstående. Indledningsvis vil vi gerne anmode om fremover, at blive høringspart i denne forbindelse.

Oplægget rummer en del om transport, men skibsfarten nævnes stort set ikke. I relation til debatten om transportsektorens miljøpåvirkning, er det vigtigt at slå fast, at skibsfarten er den absolut mest energieffektive transportform. Det skyldes, at skibe bruger langt mindre brændstof til transport af gods end lastbiler, tog og fly. Skibsfartens CO₂ udslip skønnes således blot at udgøre få procent af verdens samlede udledning af drivhusgasser, hvilket er yderst begrænset, når man tænker på, at 90 procent af verdenshandelen transporteres til søs. Uagtet dette bør skibsfart være en del af løsningen af miljøproblemer fremover. Det er da også med tilfredshed, at vi bemærker, at regeringen konstaterer, at transport er nødvendig, men skal gøres på den mest miljøvenlige måde, hvilket vi er enige i. Afkobling mellem økonomisk vækst og væksten i transport vil være umådelig vanskelig. Det skyldes primært, at transport eller handel generelt vokser ca. dobbelt så meget som BNP, men transporten som helhed kan selvfølgelig forbedre sin miljøpåvirkning, hvilket vi aktivt vil støtte.

Dansk skibsfart transporterer ca. ti procent af verdenshandelen. Den danske handelsflåde er verdens yngste med meget energieffektive skibe. På trods af den moderne flåde kan det ikke undgås, at en aktivitet i denne størrelse fører til en miljøpåvirkning, f.eks. udledning af CO₂. I forhold til Danmarks størrelse kan denne miljøpåvirkning virke stor, men den er ikke en isoleret dansk miljøpåvirkning, men afspejler primært transport for afskibere og modtagere over hele verden. Vi vil derfor opfordre til, at regeringens strategi fastholder et internationalt fokus mht. fremtidig regulering af et internationalt erhverv som skibsfarten.

I debatoplægget foreslås, at regeringens energisparemål sættes op til 1,25 procent per år fra de nuværende 1,15 procent. Det er efter vor opfattelse nødvendigt at forudsætte, at ambitionen om en energisparemålsætning på både de nuværende 1,15 procent per år og eventuel de mere ambitiøse 1,25 procent per år må forstås således, at der ikke er tale om et absolut mål for en sektor, men et energisparemål per transportenhed, per ton/km eller lignende. Vi forstår, at der også i Miljøministeriet er forståelse for, at en sådan ambition udformes som et relativt mål, så det sikres, at den moderne og dermed miljøvenlige danske skibsfart fortsat kan udvikle sig og også

tage markedsandele fra andre og måske mindre energioptimale konkurrenter. Dette gør det selvsagt nødvendigt at arbejde med et relativt energisparemål.

Miljømålsætninger, som f.eks. energisparemål og forbedring af luftkvaliteten via mindre svovludledning fra skibe, skal fremmes på den mest effektive måde. Det sker via løsninger, som fremmer innovation og giver virksomhederne muligheder for fleksible løsninger, hvorved vi får mest miljø for pengene. Der bør med andre ord bygges en vis metodefrihed ind i fremtidig miljøregulering, hvorved der stilles mål op f.eks. med hensyn til udledningen fra et skib, hvorefter den enkelte virksomhed overholder disse krav på den måde, som vurderes mest effektiv. Det kunne derfor være et mål i regeringens miljøstrategi at søge miljøløsninger i lovgivningsarbejdet nationalt og internationalt, som fremmer innovation og medvirker til mest miljø for pengene via brug af metodefrihed til opnåelse af målene.

Vi støtter på linie med regeringen det internationale arbejde om en aftale om ophugning af skibe.

Olietransporter til søs beskrives i debatoplægget som usikre, hvilket er et billede, som vi ikke kan genkende og slet ikke for den moderne danske handelsflådes tankskibe. Der har historisk set været et stort fald i antallet af ulykker med olieudslip. Alle ulykker bør selvfølgelig undgås, men de efterhånden relativ få ulykker gør, at det ikke virker rimeligt generelt at angive transport til søs med olie som usikre, ikke mindst set i lyset af den kraftige internationale regulering, som har fundet sted i forbindelse med etablering af kravene om dobbeltskrogede tankskibe.

Der er allerede et internationalt arbejde i gang med at forbedre skibsfartens miljøpåvirkning. Det gælder f.eks. svovludledning, hvor FNs søfartsorganisation IMO netop nu drøfter, hvordan svovlet i skibes brændstof skal reduceres yderligere i de kommende år, hvilket forventes at falde på plads i 2008. Der er i IMO sat et omfattende arbejde i gang om drivhusgasser, hvor de første resultater forventes i 2009. Dansk skibsfart støtter disse initiativer, og vi vil opfordre regeringen til også at arbejde for et bedre miljø på globalt plan, hvor det giver de største miljøforbedringer og sikrer lige konkurrence for alle rederier i hele verden.

Vi ser frem til den videre debat om regeringens strategi til et bæredygtigt samfund.

Med venlig hilsen
DANMARKS REDERIFORENING

Jan Fritz Hansen

Dansk Byggeri

Miljøministeriet
Projekt- og Analyseenheden
Højbro Plads 4
1200 København K

Email: ls@mim.dk

Sagsnr.: 239549

Høring af regeringens debatoplæg om en strategi for bæredygtig udvikling

Dansk Byggeri takker for det tilsendte debatoplæg vedr. bæredygtig udvikling.

Vi tilslutter os de grundlæggende principper i debatoplægget og regeringens ambition om at skabe en mere bæredygtig udvikling. Endvidere er det værdifuldt og nyttigt, at regeringen fremlægger en samlet liste over de mange forskellige initiativer og indsatsområder. Det viser, at bæredygtighed skabes af et samspil af mange forskellige faktorer.

Byggeriet har stor betydning for samfundets bæredygtighed. For bygninger skabes af naturens ressourcer, og opvarmning og benyttelse af bygninger står for ca. 40 pct. af det samlede energiforbrug i Danmark. Derfor er det positivt, at 97 pct. af byggeaffaldet genanvendes, og at der er stigende opmærksomhed om potentialet ved energieffektivisering af bygninger.

Det undrer os, at implementeringen af den brede politiske aftale fra juni 2005 om den fremtidige energispareindsats samt EU-direktiverne om hhv. energieffektive bygninger og energitjenester ikke har en mere fremtrædende plads i debatoplægget, når man tager i betragtning, hvor stor betydning energiforbruget har for klimaforandringerne.

Det fremgår af debatoplægget, at et af de fundamentale principper, der skal sikre en moderne bæredygtighedsstrategi, er sektorintegration. Dansk Byggeri vil gerne opfordre Miljøministeriet til øget sektorintegration med Energistyrelsen og Erhvervs- og Byggestyrelsen med henblik på at give energispareindsatsen på bygningsområdet en mere fremtrædende plads i regeringens strategi for bæredygtig udvikling.

Med venlig hilsen
Dansk Byggeri

Lars Høier
Erhvervspolitisk Sekretariat

Dansk Cyklist forbund

Miljøministeriet
Højbro Plads 4
1200 København K
Att: Projekt- og Analyseenheden

København, den 11. september 2007
/lbp

Høringssvar til høring om "Grønt ansvar: regeringens debatoplæg om en strategi for bæredygtig udvikling"

Miljøministeriet har med brev af 20. juni fremsendt regeringens debatoplæg om en strategi for bæredygtig udvikling. Dansk Cyklist Forbund har gennemgået det fremsendte oplæg og hilser regeringens debat om et bæredygtigt samfund velkommen. Som en sund og CO2-neutral transportform bør cyklisme naturligvis være et vigtigt element i en sådan strategi.

I regeringens debatoplæg er fremme af cykeltransport dog ikke inddraget som et centralt virkemiddel for at opnå et bæredygtigt samfund. Regeringens nationale cykelstrategi beskrives kort som et af regeringens initiativer. Men da den nationale cykelstrategi ikke i sig selv vil fremme brugen af cykel væsentligt, ej heller reducere brugen af andre forurenende transportformer, er der behov for yderligere tiltag på dette område, hvis en bæredygtig udvikling skal sikres.

Fordele ved cykeltransport

Cyklisme er en forureningsneutral transportform, der øger det fysiske aktivitetsniveau i befolkningen. Internationale undersøgelser og danske erfaringer har vist, at jo mere der investeres i at forbedre forholdene for cyklister samt aktiviteter, der øger interessen for cykeltransport, desto mere cykles der.

Mange andre europæiske lande herunder Tyskland, Schweiz, Holland og Norge samt EU-kommissionen (i en kommende grøn bog) ser øget cykeltransport som en billig og nem måde at reducere trængsel på vejene, nedbringe CO2 udslippet og øge sundhedstilstanden blandt borgerne. Dansk Cyklist Forbund anbefaler at Miljøministeriet følger disse eksempler.

Biltrafikken

Et væsentligt indsatsområde i debatoplægget er begrænsning af transportsektorens luftforurening jf. side 15. I afsnittet "Mere transport – mindre belastning" skriver Miljøministeriet at "udfordringen for regeringen er ikke at reducere befolkningens muligheder for at kunne transportere sig med både

individuel og kollektiv transport, men at reducerer transportens ressourceforbrug og miljøbelastning." Dansk Cyklist Forbund finder debatoplæggets fokus på mulighederne for at reducere forureningen fra biltransport fornuftigt.

Samtidig er det dog meget uambitiøst, at regeringen ikke ønsker at tage udfordringen med begrænsning af biltrafikken op. Biltrafikken stiger og transportsektoren er i dag ansvarlig for 30 % af Danmarks samlede CO2 udslip. Da der i fremtiden forventes en fortsat vækst i biltrafikken, vil denne andel næppe blive reduceret. Derfor vil vi de kommende år opleve yderligere trængsel på vejene og stigende luftforurening. De samfundsøkonomiske fordele ved at reducere biltrafikken mod øget brug af kollektiv trafik og cykel er store. Det samme gør sig gældende for potentialet i at skifte bilture ud med cykelture. Bilen bruges til 52 % af de korte ture med en længde mellem 300 meter og 5 km. Med få virkemidler kan mange af disse ture udskiftes med en cykeltur.

Dansk Cyklist Forbund foreslår derfor, at der i debatoplægget indskrives yderligere en målsætning der fokuserer på at forøge cykeltrafikken i byerne. En massiv fokusering på at forøge cykeltrafikken i byerne, vil give positive effekter på en lang række områder. Først og fremmest bliver der mere plads i trafikken for hver eneste gang en bilist vælger cyklen. Det giver større mobilitet for alle trafikanter. En større cykelandel giver samtidig mere motion, en bedre sundhedstilstand og et bedre miljø.

Dansk Cyklist Forbund anbefaler desuden:

- At cyklisme inddrages i de miljø- og samfundsmæssige beregninger, der danner grundlag for infrastrukturinvesteringer og politiske prioriteringer.
- At der opstilles konkrete målsætninger for cykeltransportens udvikling de næste 10 år.
- At der afsættes en pulje til initiativer i cyklismefremmende aktiviteter og anlægsinvesteringer som blandt andet kan søges af kommunerne.

Med venlig hilsen

Jens Loft Rasmussen
Direktør
Dansk Cyklist Forbund

Dansk Energi



danskenergi

Rosenørns Allé 9
DK 1970 Frederiksberg C
Tlf: 35 300 400
Fax: 35 300 401
e-mail: de@danskenergi.dk
www.danskenergi.dk

Dok. ansvarlig: CRO
Sekretær: cro
Sagsnr: 07/259
Doknr: 3

14-09-2007

Høringssvar til debatoplægget om ny bæredygtighedsstrategi "Grønt ansvar"

Dansk Energi takker for muligheden for at kommentere regeringens nye oplæg til bæredygtighedsstrategi på miljøområdet.

Oplægget opremser en meget lang række udmærkede initiativer, men er i mindre grad præget af overordnede visioner for bæredygtighed, og hvornår og hvordan vi når derhen. – Det er således kun på klimaområdet, at der er et tæt samspil mellem den langsigtede miljømæssige kvalitet vi vil opnå, og de foreslåede initiativer.

Et område, hvor dette kan være særlig gavnligt er en egentlig bæredygtig vision for transportsektoren, - De nævnte initiativer sikrer vel langt fra bæredygtighed??

Desuden vil det være spændende med en samlet prioritering af, hvad vi vil med vores landarealer, når der kommer en øget efterspørgsel efter fx biomasse, som kommer via klimamålene og mål for vedvarende energi.

– Og hvordan spiller mål og visioner for ressourceeffektivitet i forbrug og produktion, bl.a. for energi- og materialebesparelser, sammen med udfordringerne ovenfor. Dvs. et fokus på de fremtidige udfordringer, og samspillet mellem de vigtigste, kan gøre en kommende strategi til endnu mere spændende læsning.

I den endelige strategi ser Dansk Energi også gerne endnu større fokus på den internationale dagsorden, og Danmarks rolle i denne.

Dansk Energi finder, at oplægget indeholder mange gode enkeltinitiativer, bl.a. de nye offentlig-private partnerskaber på energiområdet og EUDP-programmet. Der er en vigtig statslig rolle i, at omdanne de sure pligter og ansvar til fælles udfordringer med tydelige mål, og potentielle gevinster.

Med venlig hilsen
Dansk Energi
Camilla Rosenhagen

Dansk Erhverv

19. september 2007

JTS/

Miljøministeriet
Projekt- og Analyseenheden
Højbro Plads 4
1200 København K
E-mail: is@mim.dk

Høring af Grønt ansvar: Regeringens debatoplæg om en strategi for bæredygtig udvikling

Dansk Erhverv har modtaget ovennævnte forslag til høring i e-mail af 20. juni 2007. Forslaget giver anledning til følgende kommentarer.

Generelle bemærkninger

Det er positivt, at regeringen har taget initiativ til et samlet debatoplæg om en strategi for bæredygtig udvikling. Oplægget indeholder mange gode tanker og initiativer, der vil være med til at styrke den danske miljøindsats både lokalt og globalt. Dansk Erhverv er enig i, at myndigheder, erhvervsliv og befolkning har et fælles ansvar for at sikre, at de ressourcer og den natur som findes omkring os, trives og kan gives videre til de kommende generationer.

Innovation i servicebranchen, centreret om nye og mere bæredygtige løsninger, er i fuld gang, og det er vigtigt at indtænke rådgivningsområdet i strategierne for en bæredygtig udvikling på miljøområdet. De visioner som skabes i serviceerhvervene har deres naturlige plads i en samlet strategi for et fælles grønt ansvar.

Indsatsen skal også rettes mod at se Danmark som "Greentech Valley" – et globalt kraft- og videnscenter for produktion af bæredygtige løsninger på klodens miljøudfordringer og dermed som en attraktiv investeringbase for udvikling og placering af forsknings- og produktionsenheder samt tiltrækning af kompetent arbejdskraft.

Særlige bemærkninger

Dansk Erhverv støtter principperne i regeringens arbejde med CSR, nemlig at CSR skal være en frivillig indsats, og at en strategisk CSR-indsats kan styrke danske virksomheders konkurrenceevne. Regeringens nye tiltag i form af CSR-Kompasset og Overskud med Omtanke rummer interessante muligheder og Dansk Erhverv deltager fortsat gerne i dette arbejde. Dansk Erhverv ser frem til de nye initiativer, som skal igangsættes i forbindelse med regeringens tværministerielle handlingsplan.

Dansk Erhverv deler regeringens opbakning til brugen af miljømærker. Miljømærkerne bliver stadig mere synlige i både detailhandelen og offentlige indkøbs-sammenhænge. Miljømærker er et enkelt og letforståeligt redskab, til at støtte valg af miljøtilpassede produkter. Det er dog væsentligt at samle anvendelsen af ressourcerne til udbredelse af miljømærker om så få mærker som muligt. Helst kun om EU's blomst mærke. Det også vigtigt at understrege, at mærkningsordninger skal være frivillige for virksomhederne at anvende, samt at mærkerne skal have et klart og troværdigt budskab.

Affald er en overset ressource. Dansk Erhverv støtter målsætningen om, at der skal mere fokus på eksport af affald. Oparbejdning og genanvendelse af specialfraktioner af affald kræver specielle oparbejdningsanlæg. Danmark er for nogle specialfraktioners vedkommende ikke stort nok til at levere tilstrækkelige mængder affald, til at drive et specielt oparbejdningsanlæg. En effektiv udnyttelse af ressourcerne i vores affald vil derfor kræve en større udveksling af affaldsfraktioner globalt. Et forbedret samarbejde mellem miljømyndigheder, virksomhederne og andre relevante parter er nødvendigt for at få en hurtigere og mere smidig sagsbehandling.

Specielt om transportområdet

Dansk Erhverv er tilfreds med, at transport får et særskilt afsnit.

Dansk Erhverv er af Transport- og Energiministeriet inviteret til løbende drøftelser om udarbejdelsen af regeringens vejgodsstrategi. Det er vigtigt, at de to strategier koordineres, idet der ikke på alle områder er overensstemmelse med de foreliggende udkast til godsstrategien og debatoplægget om grønt ansvar.

Det anføres, at regeringen støtter EU's målsætning om at afkoble økonomisk vækst og stigning i transport. Dette er ikke ganske korrekt. I Kommissionens Hvidbog om transport fra 2000 søger Kommissionen at indføre denne afkobling som politisk mål. I midtvejsevalueringen fra 2005 konstaterer Kommissionen, at dette ikke har vist sig muligt. Hverken Hvidbogen eller midtvejsevalueringen er i øvrigt godkendt af Rådet eller Parlamentet.

Det nævnes, at luftforureningen er nedbragt eksempelvis ved, at der ikke længere er tilsat bly i brændstoffet. Men en nyere og ligeledes meget positiv udvikling er EURO-normen 4 og 5, der reducerer partikelforureningen med hele 80 % i forhold til EURO 3-normen.

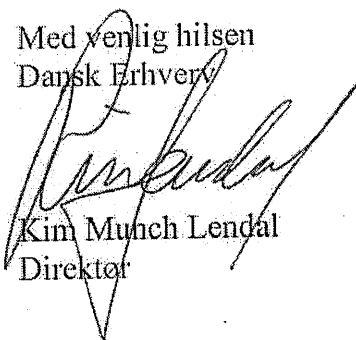
I afsnittet "Økonomisk vækst og globalisering vil indebære en stadig..." påpeges, at udfordringen ikke er at reducere befolkningens muligheder for at kunne transportere sig. Der skal specifikt stå, at det også gælder erhvervslivet. Erhvervet har på samme vis brug for mobilitet.

Det nævnes i afsnittet "Løsninger og målsætninger", at Regeringen er parat til at fastsætte delmål tidligere end 2020. Dette er allerede sket. I 2010 er målet en re-

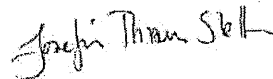
duktion på 5¾ %. I afsnittet mangler en beskrivelse af, at folketinget har besluttet at iværksætte et forsøg med kørsel med modulvogntog. En nyere tysk undersøgelse viser, at der ved transport af volumengods på modulvogntog sker en reduktion på 33-35 % i partikelforureningen.

Dansk Erhverv er overbevist om, at et egentlig gennembrud på miljøområdet først vil komme, når der findes bæredygtige alternativer til fossile brændstoffer til transport, hvorfor forskning og udvikling inden for dette område bør ligge højt på regeringens prioriteringsliste.

Med venlig hilsen
Dansk Erhverv



Kim Munch Lendal
Direktør



Josefine Thrane Sletten
Juridisk konsulent

Dansk Industri



DANSK INDUSTRI
H.C. Andersens Boulevard 18
1787 København V
Tlf. 3377 3377 · Fax 3377 3300
di@di.dk · www.di.dk

NCH/2007-09-14

DI's holdning til regeringens debatoplæg "Grønt ansvar"

Regeringens debatoplæg til en bæredygtighedsstrategi "Grønt ansvar" lægger op til en bred folkelig debat om bæredygtig udvikling i Danmark. DI hilser oplægget velkomment og fremlægger her sine hovedsynspunkter. DI ser frem til at deltage i debatten og udbygge synspunkterne.

Regeringens oplæg - DI's holdning

Debatoplægget skal i sin endelige form afløse den eksisterende strategi fra 2002, der indeholdt otte mål og principper. Regeringen foreslår i stedet, at der fremover fokuseres på fire fundamentale principper for bæredygtig udvikling:

- Afkobling - ikke afvikling
- Et globalt ansvar
- Samarbejde på alle niveauer
- Sektorintegration

DI kan overordnet støtte de fire principper

DI kan overordnet betragtet støtte de fire principper, som dog alle er af meget generel karakter. Det er således først, når de omsættes til handling, at effekt og dermed det konkrete indhold kan diskuteres nærmere.

DI noterer sig med tilfredshed, at det første princip giver et ambitiøst men balanceret bud på et overordnet pejlemærke for bæredygtig udvikling. Ikke desto mindre skal også afkoblings-pejlemærket konkretiseres og udspecificeres, før en nærmere diskussion er mulig.

Desuden skal det bemærkes, at det tredje og fjerde princip forekommer at være relativt nært beslægtede, idet sektorintegration i sin essens drejer sig om at samarbejde.

DI finder iøvrigt, at der i debatoplægget savnes en uddybende analyse af, hvorfor regeringen har valgt at forlade de otte mål og principper i strategien fra 2002.

Regeringens fokus i debatoplægget er stort set udelukkende på den miljømæssige dimension. DI mener, at det går imod selve rygraden i bæredygtighedsbegrebet, som netop er en balance mellem økonomiske, sociale og miljømæssige hensyn.

Bæredygtighed er ikke kun miljø

Der gives ikke nogen begrundelse for at fokusere på den ene af de tre dimensioner andet end en kort passus om, at oplægget komplementerer regeringens politikker for økonomisk og social bæredygtighed. DI savner i den forbindelse en uddybende beskrivelse af, hvordan relationen er mellem dette debatoplæg og andre af regeringens satsninger herunder globaliseringsstrategi etc. Regeringens bæredygtighedsstrategi burde være en ramme for, hvordan de tre dimensioner kan spille sammen i et langsigtet perspektiv.

Debatoplægget redegør for en lang række af de tiltag og initiativer, som regeringen allerede har fremlagt. Debatoplægget er dermed også en status over regeringens arbejde med bæredygtig udvikling siden 2002. Det indebærer, at de fleste målsætninger og tiltag allerede er kendte.

Den danske strategi mangler at blive koblet til EU's bæredygtighedsstrategi

Debatoplæggets internationale dimension er blevet styrket i forhold til den eksisterende strategi. DI mener dog, at den danske strategi fortsat mangler at blive koblet til EU's bæredygtighedsstrategi og ikke mindst til Lissabonstrategien idet bæredygtig udvikling i sin essens er et EU- og i høj grad globalt anliggende. EU's strategi blev tiltrådt ved EU-topmødet i juni 2006. Samtidig mangler regeringen også at koble debatoplægget og den danske indsats til det arbejde, der pågår i FN-regi herunder opfølgning af Verdenstopmødet om bæredygtig udvikling i Johannesburg i 2002.

Anvendelsen af økonomiske analyser på miljøområdet bliver oplistet som et af de tiltag, regeringen har opprioriteret. DI støtter styrkelsen af Det Økonomiske Råd i forhold til at gennemføre miljøøkonomiske analyser.

Behov for mere viden om økonomiske konsekvenser af miljøtiltag

DI mener, at der generelt er behov for bedre belysning af de økonomiske konsekvenser af forskellige miljøpolitiske tiltag, herunder via ex-ante og ex-post analyser. I den forbindelse skal det bemærkes, at den danske regering med fordel kunne bruge flere ressourcer på at gå ind i EU-Kommissionens brug af konsekvensanalyser (Impact Assessments) og oversætte disse til danske forhold. Især på miljøområdet, hvor langt størstedelen af lovgivningen stammer fra EU, vil dette være en vigtig fremadrettet prioritet.

Ovennævnte analyser vil også i højere grad end hidtil kunne belyse de krydseffekter, der i stigende grad opstår mellem forskellige policy-tiltag i takt med, at miljøudfordringerne bliver mere komplekse.

Det vil også fremover være vigtigt i højere grad at benchmarke og peer-reviewe bæredygtighedsindsatsen i forskellige lande. Både for at sikre bedre konkurrencevilkår og spredning af best-practice.

DI's holdning til bæredygtig udvikling

Sund økonomi er forudsætning

Udgangspunktet for DI's holdning til bæredygtig udvikling er, at en sund økonomi er en afgørende forudsætning for bæredygtig udvikling.

DI mener, at en dansk bæredygtighedsstrategi bør fokusere på det langsigtede perspektiv samt tage udgangspunkt i en fælleseuropæisk og gerne global indsats. Bæredygtig udvikling bør således ses i tæt

Lissabon-strategien som udgangspunkt

sammenhæng med Lissabon-strategiens mål om at gøre EU til verdens mest konkurrencedygtige og dynamiske vækstregion.

Lissabon-strategien indeholder både vækst-, social- og miljømål og dækker således alle tre ben i bæredygtighedstankegangen. Det samme gør EU's strategi for bæredygtig udvikling. Den danske indsats bør ligge i forlængelse af målsætninger og indsatser i disse to strategier.

Erhvervslivet har et medansvar for, at der opnås en udvikling, hvor der er plads til både miljø og vækst. Udfordringen er at nedbringe forureningen og presset på naturens ressourcer og sikre gode sociale standarder uden at begrænse vores velstand og forbrugsmuligheder. Samtidig kan der også være konkurrencefordele at hente for virksomheder, som via corporate social responsibility aktiviteter kan spare på ressourcerne samt opnå et positivt image.

Målet om en sund økonomi betyder derfor ikke, at miljøhensyn skal tages af dagsordenen. Langt fra. Vækst er en forudsætning for at løse miljøproblemer via innovation og teknologi.

Miljøteknologi er et afgørende indsats- område

Der skal i de kommende år sættes endnu mere fokus på koblingen mellem vækst og miljø. Det kræver realistiske mål, det kræver høj kvalitet i lovgivningen, det kræver regler som er til at administrere, og det kræver en politik, som er i harmoni med udviklingen uden for EU og Danmark. Og det betyder også, at Danmark og EU skal fortsætte det positive arbejde med handlingsplaner for miljøeffektiv teknologi.

Det betyder tillige, at øget åbenhed og tidlig inddragelse af erhvervslivet og andre interessenter i lovgivningsprocessen er afgørende for succes af de initiativer, der evt. lanceres i forbindelse med regeringens bæredygtighedsstrategi.

Dansk Landbrug

MILJØMINISTERIET
Departementet

Dansk Landbrug
Vesterbrogade 4A, 4.sal
1620 København V

den - 7 SEP. 2007

J.nr. DEP-309-00003

Akt nr. 24 Bilag

Landbrugsraadet
Axeltorv 3, 1. sal
1609 København V

Miljøministeriet
Projekt- og Analyseenheden
Højbro Plads 4
1200 København K

Modtaget i departementet

7 SEP. 2007

København, den 6. september 2007

Grønt ansvar. Regeringens debatoplæg om en strategi for en bæredygtig udvikling

Høringssvar

Dansk Landbrug og Landbrugsraadet har med interesse læst regeringen debatoplæg og finder, at det er et oplæg til en strategi, som samler op på og giver overblik over de initiativer, som regeringen har taget gennem de sidste par år.

Det er positivt, at de internationale strenge og EU strengen anslås så tydeligt. Det er vigtigt, at der ikke bliver tale om en dansk enegang, men at Danmark følger og påvirker den internationale dagsorden og EU dagsordnen. Dette er vigtigt for dansk erhvervslivs konkurrence evne, muligheder på verdensmarkedet og for fremme af den teknologiske udvikling.

På klimaområdet henvises til Landbrugsraadets tidligere høringssvar til klimaplanen. Til eksempel er udnyttelse af biogas og biobrændstof gode bidrag, hvortil skal nævnes at afgiftsfritagelse for biobrændstof vil fremme anvendelsen.

I forhold til transport bemærkes, at regeringen har reguleret afgifterne på personbiler. På samme vis kan man fremme udskiftning af lastbilflåden til moderne, mindre miljøbelastende lastbiler gennem en regulering af lastbilafgifterne. I øvrigt henvises til Landbrugsraadets høringssvar til regeringens vejgodsstrategi.

Bæredygtighed kræver, at tingene ses i sammenhæng og det gælder ikke mindst på natur- og miljøområdet. De enkelte indsatser vil få en større effekt, hvis de ses sammenhæng. I de kommende år er arbejdet med vand og naturplaner en stor, selvstændig og væsentlig indsats, som landbruget gerne deltager i. Landbruget vil være med til sikre, at vi værner om den danske natur, men det er vigtigt at fokusere miljø- og naturindsatsen i de områder, hvor der er størst behov. Ligesom det er afgørende - eksempel for ibrugtagen af ny miljøvenlig teknologi - at rammerne er i orden for en fortsat dynamisk udvikling af landbrugserhvervet.

I øvrigt henvises til Dansk Landbrugs høringssvar til udkast til lov om nationalparker.

Natur og miljø kan også tænkes sammen med energi, idet der er et potentiale i at anvende en del af naturarealerne til dyrkning af energiafgrøder med lav udvaskning af næringsstoffer og med lavt pesticidforbrug. Endvidere er en meget stor andel af naturarealerne plejekrævende, hvor man kan anvende slet fra disse arealer til energiproduktion.

På **affalds**området nævner regering emballage som et nyt indsatsfelt. Her har der gennem en længere år række hos virksomhederne og brancheorganisationer været gennemført rationaliseringstiltag, m.v. som har reduceret affaldsmængderne betydeligt. Landbrugets forarbejdningsvirksomheder deltager således allerede i den dialog, som er sat i gang.

Regeringen peger på en række midler til udvikling og gennemførelse af strategien, og herunder teknologisk udvikling. Sektoren er tilfreds med at der er sat fokus på en teknologisk udvikling indenfor en række af landbrugssektorens miljømæssige fokuspunkter.

Landbrugssektoren ser frem til regeringens handlingsplan for en styrket CSR-indsats. Landbrugsraadet har således også iværksat et projekt om virksomhedernes samfundsmæssige hensyn.

Med venlig hilsen



Karen Munch Mortensen
Dansk Landbrug



Morten Løber
Landbrugsraadet

Dansk Metal

Bucurica, Cristina

Fra: Arne Jensen Forbundshus [Arne@danskmetal.dk]
Sendt: 16. juli 2007 10:45
Til: MIM - LS (Kontor postkasse)
Emne: høringssvar - bæredygtighedsstrategi

Jeg skal hermed fremsende Dansk Metals kommentarer i forbindelse med debatoplægget om en strategi for bæredygtig udvikling.

Som en generel kommentar skal vi anføre, at det vil klæde debatoplægget hvis det blev rensset for de mest selvpromoverende formuleringer - ord som "foregangsland", "verdensklasse", "førerposition", "ambitiøs" forekommer med søvndyssende hyppighed. Når man f.eks. skriver at Danmark fortsat er "blandt de største bistandsdonorer" er det en formulering, der ikke styrker troværdigheden. Påstanden er ikke forkert - den er bare ikke hele sandheden og skjuler behændigt den væsentligste del af sandheden, nemlig at vi har skåret ned i bistanden.

Den største udfordring for dette debatoplæg er derfor, at oplægget ikke lægger op til at blive taget alvorligt.

Når man ser bort fra dette forekommer strategien at være fornuftig og gennearbejdet - nok fordi der i virkeligheden kun er et forholdsvis begrænset antal overordnede strategier, der kan medvirke til en mere bæredygtig udvikling. Samtidig er der dog tale om en meget bred vifte af mulige handlinger, løsninger og teknologier, der kan understøtte en bæredygtighedsstrategi.

Det er dog en svaghed ved debatoplægget, at det ikke er foretaget de økonomiske vurderinger, der gør det troværdigt. Læsere efterlades med indtrykket af, at der er tale om velmente og fornuftige ønsker, som dog ikke skal konkretiseres med økonomiske midler indenfor en overskuelig fremtid.

Dansk Metal efterlyser således en mere konkret, bindende handlingsplan. En sådan plan skal være langsigtet, finansieret og byggende på en bred politisk enighed. Den skal integrere de mange hensyn (som debatoplægget ganske rigtigt lægger vægt på) men med et klar prioritering af energi- og transportmæssige problemstillinger, og med øget vægt på den internationale dimension.

Når der skal lægges så megen vægt på energi og transport skyldes det først og fremmest at bæredygtig økonomisk vækst er forudsætningen for realiseringen af de øvrige hensyn.

En sådan handlingsplan kan ikke gennemføres uden at være baseret på en øget forståelse og viden hos befolkningen som helhed. Det er derfor vigtigt at informations- og demonstrationsaktiviteter indgår som et væsentligt virkemiddel. I en række tilfælde skal disse aktiviteter være af decentral (lokal, regional, tematisk, branchemæssigt, målgruppemæssig eller på anden vis) natur.

Handlingsplanen skal give mulighed for at fremme en bred vifte af muligheder for bæredygtige løsninger. Det er næppe nogen optimal strategi på forhånd at låse sig fast på et begrænset antal løsninger. Selvom nødvendigheden af "fokusering" ofte fremhæves er det næppe særligt hensigtsmæssigt når det gælder løsninger indenfor dette brede og sammenhængende problemfelt. Der er fortsat behov for at udvikle nye ideer og koncepter indenfor for energiteknologier, transportløsninger, affaldsminimering og -håndtering, by- og boligudvikling osv.

På Metals vegne

Arne Jensen