**En tsunami af sorte lobbyister ville vælte EU’s afgørende klimabeslutninger. Det slog fejl**

Forud for de afgørende beslutninger om, hvordan Europa skal nå sine klimamål, har politikerne været udsat for en »tsunami af lobbyisme«. Alligevel vedtog EU-parlamentarikerne et stop for benzinbiler i 2035 og nægtede at udvande EU’s marked for klimakvoter. De sorte lobbyister taber – langsomt – gennemslagskraft i Bruxelles

Information 10.6.2022, skrevet af: [Tore KellerFølg skribent](https://www.information.dk/tore-keller)

Det er de helt tunge lobbykræfter, som har været rullet ud gennem de seneste måneder for at påvirke beslutningstagerne i Europa-Parlamentet til at udvande klimamålene i EU’s store Fit for 55-pakke. Det er meldingen fra en lang række europaparlamentarikere og nonprofitgrupper, som har kortlagt, hvordan sorte industrigrupper og virksomheder har forsøgt at få politikerne til at undtage netop deres sektor eller udskyde klimahandlingen generelt. Den massive påvirkningsindsats understøttes af en række breve fra lobbygrupper til europaparlamentarikerne, som Information er i besiddelse af.

Allerede forud for afstemningerne i denne uge meldte Pascal Canfin, liberalt medlem af Europa-Parlamentet i Renew-gruppen, om en »anti-klimaoffensiv« og en »tsunami af lobbyisme« rettet mod lovbehandlingen af forslagene, som skal udmønte det overordnede mål om 55 procent reduktion i udslippet af drivhusgasser i 2030 og klimaneutralitet i 2050 til lov.

Canfin, der er tidligere chef for WWF Verdensnaturfonden i Frankrig, har [i avisen Le Monde](https://www.lemonde.fr/idees/article/2022/06/02/pascal-canfin-a-entendre-certaines-grandes-entreprises-l-action-climatique-c-est-bien-mais-surtout-pour-les-autres_6128710_3232.html) direkte beskyldt bilfabrikanten BMW og den europæiske stållobby for at underminere klimamålene samt at kræve gratis klimakvoter og langsommere indfasning.

Mohammed Chahim, hollandsk medlem af EU-Parlamentet og ordfører på lovgivningen om klimatold, beklager den samme dobbeltmoral over for[EU-mediet TableEurope](https://table.media/europe/en/opinion/whats-cooking-in-brussels-8/):

»Vi ser topledere give tilsagn om at bekæmpe den globale opvarmning på hver eneste COP (FN’s klimatopmøder, red.), men samtidig klager de, lige så snart der rent faktisk skal ændres noget.«

Mange møder med sorte virksomheder

Optegnelser over mødeaktiviteten for de medlemmer af parlamentet, der beskæftiger sig med reformen af EU’s kvotemarked, viser, at der er blevet afholdt 52 møder med industrigrupper og enkelte virksomheder undervejs i processen. [Det skriver EU-mediet Euractiv.](https://www.euractiv.com/section/energy-environment/news/the-green-brief-eu-parliament-hit-by-tsunami-of-lobbying/) Den tyske stålproducent Thyssenkrupp, stålsammenslutningen Eurofer og den tyske industris paraplyforbund, BDI, var de grupper, der hyppigst blev budt indenfor.

Men lige meget har det hjulpet: En udvandet udgave af reformen af EU’s kvotemarked blev [spektakulært nedstemt i plenarsalen](https://www.information.dk/udland/2022/06/drama-strasbourg-haenger-eus-store-klimaplan-blafrer-luften), og den skal nu genforhandles i Europa-Parlamentets miljøudvalg, inden en ny afstemning ventes om et par uger. Dermed er muligheden for en mere ambitiøs position fra parlamentets side stadig i live forud for forhandlingerne med EU-landene i Rådet og EU-Kommissionen.

I forbindelse med lovgivningskampen om et stop for salg af benzinbiler havde særligt den tyske bilindustri sat en hær af lobbyister og advokater ind i. Men også dette fejlede: Afstemningen i parlamentet endte med, at alle nye benzin-, hybrid- og dieselbiler forbydes fra 2035. Politikerne vedtog ligeledes en tekst, der lukkede muligheden for brug af e-fuels, som kunne forlænge forbrændingsmotorens levetid. Et gedigent nederlag for de fossile lobbyister.

De havde ellers gjort deres arbejde med at skaffe møder med politikerne helt efter bogen. Ifølge data indsamlet af ngo’en InfluenceMap afholdt bilsektoren mellem september og marts 32 møder med medlemmer af EU-Parlamentet, der har arbejdet på EU’s CO₂-lovgivning for biler. Heraf blev 22 møder afholdt med brancheorganisationer eller virksomheder, der er imod EU’s klimaplaner, mens seks møder blev afholdt med støtter og fire møder med blandede stemmer.

Anderledes lobbyindsats end tidligere

Lobbykampen har afsløret store spænd mellem virksomheder, som støtter EU’s klimamål, og den indsats, som bestemte virsomhedsfinansierede erhvervsorganisationer repræsenterer i Bruxelles. Det gælder især de store erhvervssammenslutninger som BusinessEurope, som ofte anklages for at vælge den laveste fællesnævner i klimapolitikken.

Det står bare ofte i modstrid med de udmeldinger, som deres store medlemmer kommer med om behovet for hurtig, grøn omstilling. Et eksempel er Volkswagen, som offentligt siger, at de helst vil stoppe salget af biler med forbrændingsmotor i Europa i 2035. Det gælder også Volvo og Ford, som i midten af maj [offentliggjorde et brev til politikerne](https://www.theclimategroup.org/call-european-parliament-and-eu-governments-support-european-commissions-proposed-phase-out-new), som krævede, at de lukkede helt for nye benzinbiler fra 2035.

Men dokumenter, som Reuters har set, viser, at sammenslutningen af europæiske bilproducenter i ADAC, herunder særligt det tyske bilforbund VDA, har lobbyet lovgiverne for at forkaste målet for 2035, fordi det ifølge dem straffer alternative brændstoffer, de såkaldte e-fuels, og fordi 2035 er for tidligt at forpligte sig til i lyset af den usikre udbygning af opladningsinfrastrukturen for elbiler.

[De tyske billobbyister var efterfølgende rasende over, at deres indsats ikke bar frugt](https://www.arte.tv/de/afp/neuigkeiten/vda-kritisiert-eu-votum-zum-verbrenner-als-entscheidung-gegen-buerger-und-markt). Formanden for VDA, Hildegaard Müller, kaldte resultatet for en »beslutning imod borgerne, imod markedet, imod innovation og imod moderne teknologier«. Gruppen vil nu rette sin lobbyindsats mod regeringerne i EU’s medlemslande, herunder særligt Tyskland, for at forsøge at opnå indrømmelser.

Der finder således lobbyisme sted både fra de aktører, som ønsker stærkere klimamål, fordi de vurderer, at de er bedre i stand til at håndtere dem end konkurrenterne, og fra de virksomheder, som forsøger at fastholde de nuværende markedsbetingelser af frygt for, hvad den grønne omstilling vil betyde for deres fossilbaserede model.

Erhvervslivets parlamenter

Det vurderes, at der alene i Bruxelles bor op mod 48.000 mennesker, som har det som job at øve indflydelse på EU-lovgivningen. Det dækker en meget bred gruppe af aktører. Det indeholder også for eksempel Eurelectric, energiproducenternes organisation, og Wind Europe, som begge har advokeret for høje klimamål.

Erhvervslobbyisterne er organiseret i nationale og internationale forbund, som fungerer med undergrupper, der næsten kan minde om en slags erhvervslivets parlamenter og udvalg. Her forsøger de nationale erhvervsgrupper at få indflydelse på holdningen hos den europæiske erhvervslobby for på den måde at give mere vægt til egne synspunkter.

De senere år har ført til en større specialisering i lobbyindsatsen, fordi de store organisationer har svært ved både at rumme sorte og grønne medlemmer. Det viser, at de grønne selskaber ikke længere stiller sig tilfreds med de kompromiser, man kan nå internt i erhvervsorganisationerne, men i langt højere grad selv forsøger at påvirke de rammevilkår, som er afgørende for deres forretning.

Resultaterne af ugens klimaafstemninger i Europa-Parlamentet taler sit eget tydelige sprog: Den tyske bilindustri og de gamle sorte lobbygrupper har ikke længere den samme gennemslagskraft som for bare få år siden – selv når de sætter massivt ind. Den grønne modstandskraft – og den grønne lobbyisme – har vokset sig stærkere.