

Hvorfor en fælles indsats for reduktion af flyrejser

Vi ser i disse år en markant forandring, hvor klima og natur er blevet et helt centralt tema ikke blot for forskere, progressive politikere og miljøorganisationer, men for en stor del af verdens befolkning. Ikke mindst på grund af et bredt folkeligt pres internationalt og nationalt.

Det sætter store krav til os som civilsamfundsorganisationer. Det danske mål om 70 procent reduktion inden 2030 gør det nødvendigt, at omstillingen skal gå fire gange så hurtigt som hidtil.

Flere store danske virksomheder har været meget hurtige til denne omstilling og har sat sektorspecifikke reduktionsmål og omlagt produktionen.

Som organisationer der repræsenterer et bredt udvalg af det danske civilsamfund og dermed over 1 million danskere, som er støtter eller medlemmer af vores foreninger og organisationer, har vi en forpligtelse til at bidrage til vores del af den nødvendige reduktion af CO₂. Vi skal praktisere det vi er fortalere for, og dermed skal vores interne klimapolitik afspejle vores eksterne klima politiske synspunkter og krav. Dette er afgørende for at bevare en troværdighed i forhold til vores krav, men også for at skabe og/eller bevare en tillid fra vores medlemsbase og den generelle danske befolkning.

Denne reduktion gælder ikke blot vores programmer i syd, men også i den måde vi agerer her i Danmark. Flyrejser står for langt størstedelen af vores CO₂ aftryk. Derfor vil vi gerne med dette papir komme med en række overvejelser om hvordan man som organisation kan sætte sig mål eller principper for, hvordan man forvalter blandt andet flyrejser.

Da coronakrisen ramte i 2020, viste danske organisationer en imponerende omstillingsparathed og udviklede på kort tid alternative måder at blive ved med at mødes med deres partnere i udlandet – nu virtuelt. Det er derfor afgørende at bygge videre på dette momentum/nytænkning af hvad der er muligt, frem for automatisk at vende tilbage til vante rejsmønstre.

Flyrejser: Et voksende klimaproblem, samt utilstrækkelig international regulering

I løbet af det seneste årti er antallet af flypassagerer fra danske lufthavne steget med næsten 50 %. Der er ingen udsigter til, at denne vækst i rejseaktivitet af sig selv aftager - tværtimod. Flyvning vurderes til at stå for 22% af de samlede udledninger i 2050.

Energiafgifts- og momsfrigørelsen gør flybilletter kunstigt billige ift. alternativer.

Flybranchen har ikke selv en emissionsstrategi, der sikrer at den overholder Parisaftalen. Der er heller ikke noget der tyder på, at vi vil kunne flyve "grønt" indenfor det næste årti, derfor må vi omlægge vores vaner på dette område.

Global ulighed og klimaretfærdighed: under 3% af verdens befolkning tager regelmæssigt flyet. Og de befolkningsgrupper som flyver (og generelt udleder) mindst, rammes først og hårdest af klimaforandringer.

Reduktion

Flyrejser som transportform har en negativ indflydelse på klimaet. Siden flere danske civilsamfundsorganisationers arbejde indebærer at bringe folk sammen internationalt og være til stede i katastrofesituationer verden over, kræver det, at vi har et kritisk blik på, hvordan vi undgår unødvendige CO2 udslip til trods.

Det simple overordnede mål er, at rejse så lidt som muligt. Det kan f.eks. gøres ved at sætte årlige CO2 reduktionsmål i sin organisation. Derved kan organisationer sætte sig konkrete mål for emissioner, for derved at opfordre til den mindst forurenende transportform. Derfor skal transport udslip integreres i planlægningen af organisationens arbejde. Er det f.eks. muligt at tage toget? Er det nødvendigt at deltage i dette møde, eller kan deltagelsen ske via online platforme som go-to meeting, zoom, Skype etc.?

Prioriteter:

- Første prioritet: Reducér behovet for at rejse
- Dernæst: Reducer afstandene og udledningerne for de rejser der er nødvendige.
- Overvej mulige "kompensationer".

Vi anbefaler følgende måder, hvorpå man kan reducere sine flyrejser:

- Medarbejdere bør begrunde behovet for at tage på en rejse, samt valget af transportform.
- På distancer under (800-1000 km.), bør der være tungtvejende grunde til at vælge fly, frem for mindre udledende alternativer. Ansøgninger eller planlagte rejseudgifter skal ledsages af en beregning af rejse aktiviteternes CO2-aftryk¹.
- Ikke at flyve hvis rejsen kan gennemføres på 8 timer eller mindre (en arbejdsdag), og i stedet tage andre former for transport.http://ecopassenger.hafas.de/bin/query.exe/en?L=vs_uic&
- Ikke at tage indenrigsfly i Danmark
- Ikke at tage fly til møder eller aktiviteter der varer mindre end 2 dage. Her kan man enten gøre rejsen mere eller mindre vigtig ved f.eks. at sammenlægge møder, således at man reducerer antallet af gange man skal flyve.

¹ Benyt eventuelt <https://www.atmosfair.de/en/offset/flight/> til at kalkulere emissioner fra flyrejser

- Planlægge internationale møder eller aktiviteter steder hvor de samlet set skaber mindst udslip fra rejser.
- Gå efter et minimum af deltagere for møder og aktiviteter (mens man samtidig sikrer at møderne er repræsentative). F.eks. ved koordinering på tværs af organisation (repræsentere flere kollegers faglige funktioner på rejser). Dette gælder også eventuelle deltagere fra andre organisationer (tværgående interessevaretagelse).
- Invester i viden og teknologi der gør det muligt at facilitere samarbejde, dialog og møder online.
- Bestræbe sig på at engagere lokale eksperter og konsulenter fra regionen i stedet for at flyve internationale konsulenter ind.
- Tage udslip med i overvejelserne når man bestemmer placering af internationale stillinger.
- Tage disse anbefalinger til overvejelse i programarbejdet. Herunder særligt, hvordan man kan re-designe transport tunge projekter.

Hvis du flyver: planlægning af rejsen og flytyper

- At **allokere CO2 kvoter til afdelinger eller teams i sin organisation**. Herunder udarbejdelse af et CO2 budget baseret på fair share for civilsamfundet/servicesektoren. Organisationer kan arbejde med målsætninger om øgede reduktionsmål for de næste 1-2-5 år. Et kvotebudget for rejser kan også indgå i et klimamål på tværs af jeres organisation.
- **Rejs direkte**. Det er især ved takeoff og landing at fly udgiver emissioner. Undgå derfor mellemlandinger. Ved at booke så tidligt som muligt, optimerer man chancen for direkte billetter.
- **Rejs med et flyselskab, som udleder så lidt CO2 som muligt**. Organisationen Atmosfair.com tilstræber at CO2 -effektivitet gøres til et konkurrenceparameter blandt flyselskaber. De rangerer flyselskaber på baggrund af indsamlet data om fly- og motortyper, vingefang, sædekapacitet, passagerbelægning, flyrute optimering, mv.².

² Se blandt andet: https://www.atmosfair.de/wp-content/uploads/aai2018-englischfarbe_final_mn.pdf

0-800 km

Airline	Efficiency points	Efficiency class
KLM	64.8	Klasse D
Lufthansa	58.1	Klasse D
SAS	50.2	Klasse E
Brussels Airline	48.8	Klasse E
Austrian Airlines	43.3	Klasse E
Emirates	36.4	Klasse E
Norwegian*	NA	NA

800-3800 km

Airline	Efficiency points	Efficiency class
KLM	71.6	Klasse C
Lufthansa	67.4	Klasse C
Turkish Airlines	58.6	Klasse D
Austrian Airlines	53.2	Klasse D
Qatar Airways	51.7	Klasse D
SAS	59.3	Klasse D
Emirates	46.7	Klasse E

Data er baseret på opgørelse af flyselskabers effektivitet af atmosfair.de.

*Norwegian er her inkluderet, da det er det lavprisyflyselskab der er udleder mindst, ifølge opgørelse af atmosfair.de. Andre lavpris-selskaber er ikke medtaget grundet overvejelser omkring arbejdsmiljø.

- **Det er vigtigt ikke at vente på at flybranchen selv bliver bæredygtig.** Flybranchen har meldt ud at eldrevne fly ikke får større betydning på denne side af 2040. Man kan i øjeblikket, via nogle flyselskaber, tilkøbe iblanding af biobrændsler. Man skal dog være opmærksom på at opskaleringen af denne model møder kritik (især ift. landgrabbing).

Imødekomme udfordringer ved færre fysiske møder:

- Noget arbejde kan være afhængig af tætte relationer. Kan det, at der holdes hyppigere virtuelle møder, afhjælpe at man mødes sjældnere fysisk ?
- Online-kommunikations platformene forbedres konstant, ift. stabilitet, fleksibilitet, sikkerhed, mv.. Afsæt, om nødvendigt, penge i projektbudget til opgradering af software, computere, internetadgang mv. i partnerorganisationer.
- Forbehold: sikre at rejsepolitikken ikke stiller folk med mobilitetsudfordringer, familieforhold (f.eks. enlige forældre), mv. ringere (dispensationer eller lign.)
- Skal en vurdering af overarbejde medtages i beslutningen om godkendelse af flyrejse? Kan timer i tog betragtes som arbejdstid?
- Kan man købe 1. classes/stillekupéer og opnå bedre arbejdsforhold under en længere togrejse?

Kulturændring:

- Det er vigtigt og nødvendigt at rykke på alle fronter, men en reduktion af flyrejser udgør signifikant det største aftryk for de fleste organisationer, **derfor må dette prioriteres**. Det er derfor vigtigt at ledelse bakker op, og at der – hvor nødvendigt - afsættes ressourcer til implementering og vaneændringer.
- **Snak åbent om behovet for at flyve mindre, også i dialogen med partnere og donorer.**
- **En række andre institutioner har udarbejdet progressive rejsepolitikker, som omfatter en omlægning af deres arbejdsgange og vaner**, heriblandt forskere og universitetsansatte (som også er kendetegnet ved høj rejseaktivitet). Som følge af krav fra Sida, har mange svenske civilsamfundsorganisationer også udviklet klimabevidste rejsepolitikker.
- **Rejsearrangører vil begynde at tilbyde rejser, der belaster miljøet mindre**; men de skal vide at kunderne vil undgå at flyve. Skab vidensdeling om, hvordan medarbejdere kan booke togbilletter på den bedste måde.
- Samtlige sektorer skal til at omtænke deres vaner. Også os. Og vi skal ikke bare følge efter; **vi bør være med til at lede vejen**. Vi skal blive ved med at mødes, men i fremtiden på en langt mere klimavenlig måde.

Kan man klimakompensere?

Energiafgifts- og momsfrigørelse gør flybilletter kunstigt billige ift. alternativer, såsom tog og busrejser. Desuden har flybranchen hidtil været fritaget for "forureneren betaler"-princippet. Ingen står til regnskab for de enorme og kraftigt voksende mængder CO₂, som flyrejser hvert år udleder. Flybranchen selv har ingen konkrete planer for, hvordan de vil mindske CO₂ udslippet i henhold med Parisaftalen. Der er imidlertid sket en eksplosiv stigning i diverse såkaldte kompensationsordninger, som flytter ansvaret over på forbrugeren.

Idéen bag er, at man som flyrejsende kan give et bidrag til projekter, der begrænser CO₂-udledning i et omfang, der svarer til, eller overgår, den udledning, som ens flyrejse forårsager. Flyrejsen udleder altså stadig CO₂, men man har bidraget til en pengestrøm, som finansierer projekter, der tilsigter at begrænse CO₂-udledningen og evt. fremmer andre bæredygtighedsmål.

Desværre er der en lang række udfordringer ved idéen om, at man kan klimakompensere for sin flyrejse. Heriblandt:

- **Effekt:** Klimarådet³ har kritiseret, at der er ringe dokumentation for, at klimakompensations-projekter har den ønskede effekt. Dette blandt andet ”på grund af revisionsudfordringer, manglende sikkerhed for vedvarende virkning, og fordi det er uklart, hvilke tiltag der var blevet udført under alle omstændigheder”.⁴ Hvis man som organisation investerer i sådanne projekter, er det vigtigt at insistere på gennemsigtighed og detaljeret dokumentation (bl.a. for at projekterne fører til reelle, additionelle, permanente og dokumenterede reduktioner af drivhusgasser).
- **Røgslør:** En række grønne organisationer henviser til, at der i klimakampen ikke er tid eller plads til idéen om compensation⁵. Et ofte stillet modsvar til kritikken af compensation, er spørgsmålet om, hvorvidt klimakompensation ikke er bedre end at gøre ingenting. Svaret er tvetydigt, for, som de seneste mange år afspejler, risikerer compensation at blive en sovepude, der sænker tempoet på de nødvendige strukturelle forandringer. Derved vil tempoet hvormed flyselskaber formindsker deres udslip som minimum reduceres. Der skal derfor lægges politisk pres på, at flybranchen udvikler metoder for at mindske sine emissioner, samt en forbedring af konkurrencevilkår for bl.a. togrejser⁶.

Det understreges derfor, at en eventuel kompensationsstrategi bør ses som en sidste udvej, efter at **andre muligheder for at reducere eller undgå udledninger er blevet grundigt undersøgt og udnyttet**. Hvis man herefter yder et bidrag til et klimaprojekt, bør man stadig overveje at lade være med at kalde det for compensation, da det kan være misvisende.

³ Klimarådet, 2019: [“Regulering af Flysektoren”](#)

⁴ Evt. note om, at nogle organisationer (såsom Care) udvikler og støtter deres egne klimakompensationsprojekter, og derfor opnår nær fuld gennemsigtighed. Men, for de fleste, er dette næppe en mulighed...

⁵ ”At få naturen til at hjælpe os i mål ved at optage mere CO₂ er med andre ord allerede regnet ind i vores meget stramme klima-budget. Prøver vi at bruge den til også at kompensere for at vi fortsætter med unødvendige udledninger, har vi allerede overskredet det. Situationen taget i betragtning skal vi både holde op med at flyve og bevare skoven, hvis vi skal holde os under 1,5 graders opvarmning. Kompensation og aflad er derfor ikke begreber, der er plads til i klimakampen.” (Gry, Verdens Skove, 2019)

⁶ Mange kompensationsordninger reklamerer i øvrigt med at de overkompensere, hvilket i værste fald kan tilskynde til flere flyrejser.

GLOBALT FOKUS

- Folkelige organisationers udviklingssamarbejde

NB: *dynamisk politik*. Behov for jævnlig revurdering (passagerafgifter, iblandingskrav, forbedringer af det europæiske toget, kulturændringer mv.). Vi vil meget gerne høre om jeres gode idéer.