

# Tale til Operation Klimahandling

Tak for invitationen til Fridays For Future og alle jer, der står bag Operation Klimahandling - og ikke mindst, tak for at I også sidste år stod her næsten hver uge og satte fokus på klimakrisen. Uden jeres indsats havde vi ikke fået en klimalov!

Klimalovens gode hensigter bliver prøvet efter, når politikerne her i foråret skal forhandle om Klimahandlingsplanen. Derfor er det et fremragende initiativ, at Operation Klimahandling fra januar til juni besøger samtlige ministerier for at understrege, at det er nødvendigt, at alle områder bidrager - hvis vi rent faktisk skal nå 70% målet, så Klimaloven ikke bare bliver til varm luft.

Bevar Jordforbindelsen opfordrer Transportministeren til for det første at sætte en stopper for udvidelse af alle danske lufthavne - og for det andet at indføre en afgift på flybrændstof, så man bliver nødt til at tænke sig om en ekstra gang, inden man sætter sig ind i et fly.

Flere flyselskaber er begyndt at tilbyde "klimakompensation" og taler om, at teknologiske fremskridt kommer og redder os. Jeg vil komme ind på, hvorfor den tilgang er helt på månen.

## Udvidelsen af Københavns Lufthavn er Danmarks mest klimaskadelige enkeltprojekt – men det flyver under radaren

Vi ved alle, at flyvning er den mest klimaskadelige form for transport der findes. Afbrændingen af flybrændstof har en række klimaskadelige sideeffekter, der tilsammen forårsager mere global opvarmning end selve CO<sub>2</sub>-udledningen. Det gør, at ingen anden aktivitet kommer i nærheden af at svine lige så meget som flyvning.<sup>1</sup>

Selv hvis der en gang om 10 år bliver blandet biobrændstof og brint fra vindmøllestrøm i flybrændstoffet, vil sideeffekterne stadig være de samme. Biobrændstof har desuden helt uacceptable miljøkonsekvenser som øget skovrydning, hvilket i sig selv øger den globale opvarmning.

Stik imod målet om at *reducere* Danmarks udledning af drivhusgasser med 70% i 2030, så planlægger Københavns Lufthavn en gigantisk udvidelse: I 2018 slog lufthavnen rekord med 30 millioner passagerer, men ledelsen vil udvide dens kapacitet til 40 millioner årligt, og senere fordoble antallet til 60 millioner.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> [bevarjordforbindelsen.dk/teknisk-baggrund-og-dokumentation/](http://bevarjordforbindelsen.dk/teknisk-baggrund-og-dokumentation/)

<sup>2</sup> Lufthavnens myndighedsrapport for "masterplanen", s.18-19: [cph.dk/om-cph/fremtidens-lufthavn/proces-for-inddragelse](http://cph.dk/om-cph/fremtidens-lufthavn/proces-for-inddragelse)

Udvidelsen fra 30 til 40 millioner om året vil være Danmarks mest klimaskadelige enkeltprojekt og vil i sig selv gøre, at Danmarks klimabelastning vil være næsten 10% højere i 2030 end uden udvidelsen.<sup>3</sup>

## Vi bliver nødt til at flyve mindre

FNs klimakompensations-ordning tilbage fra Kyoto-aftalen er idéen om at betale udviklingslande for at reducere deres klimaaftryk i stedet for selv at gøre det her i den rige del af Verden. Men selv hvis et vindmølle- eller træplantningsprojekt bliver verificeret og ført ud i livet, så er der absolut ingen garanti for, at det ikke var blevet udført alligevel uden ekstra bidrag.

EU accepterer heller ikke klimakompensation som et redskab til at opfylde 2030-målene efter de har foretaget en grundig undersøgelse af mere end 5.000 projekter verificeret under FNs klimakompensations-ordning. I kun 2% af projekterne havde "kompensationen" med høj sandsynlighed ført til ekstra reduktioner.<sup>4</sup>

Det er derfor manipulerende, når flybranchen påstår, at man roligt kan flyve alt det man vil, bare man køber klimakompensation.

Eller som Peter Birch Sørensen, tidligere formand for Klimarådet udtrykker det:

**»Vi står i en nødsituation, hvor vi har brug for at få nedbragt de globale udledninger med alle tilrådeværende midler. Og hvis der ikke sker en troværdig verificering af, at denne type projekter rent faktisk bidrager med ekstra reduktioner, så risikerer det i sidste ende at skade klimaet«<sup>5</sup>**

Elektriske fly er den mindst skadelige form for flyvning, men batterierne er alt for tunge. Det er med andre ord en humlebi, der ikke bør kunne flyve. Hvis flysektoren skal gå fra bare at tale om det - til rent faktisk at satse stort på forskning og udvikling af elektriske fly, så må politikerne vise dem, at det kan betale sig - ved at indføre høje afgifter på flybrændstof.

## Flyafgifter er retfærdige – det kan kun gå for langsomt

Regeringens argument for ikke at indføre flyafgifter er, at det vil ramme socialt skævt og udløse en modreaktion fra Udkantsdanmark som De Gule Veste i Frankrig. Men selvom De Gule Veste startede som en protest imod højere afgifter på benzin og diesel, så er det en misforståelse at tro, at de er imod grønne tiltag. Tværtimod ønsker de, at afgifterne er socialt retfærdige og kræver derfor, at flybrændstof beskattes på lige fod med benzin og diesel.<sup>6</sup>

---

<sup>3</sup> Se beregningerne i baggrundspapiret:

[bevarjordforbindelsen.dk/den-danske-stat-skal-stoppe-det-lovforberedende-arbejde-for-at-faa-udvidet-kastrup-lufthavn/](https://bevarjordforbindelsen.dk/den-danske-stat-skal-stoppe-det-lovforberedende-arbejde-for-at-faa-udvidet-kastrup-lufthavn/)

<sup>4</sup> [transportenvironment.org/news/85-offsets-failed-reduce-emissions-says-eu-study](https://transportenvironment.org/news/85-offsets-failed-reduce-emissions-says-eu-study)

<sup>5</sup> [politiken.dk/indland/art7580752/Danske-virksomheder-blev-snydt-af-falsk-klimakompensation](https://politiken.dk/indland/art7580752/Danske-virksomheder-blev-snydt-af-falsk-klimakompensation)

<sup>6</sup> [wri.org/blog/2018/12/yellow-vests-movement-isn-t-anti-climate-action-it-s-pro-social-justice](https://wri.org/blog/2018/12/yellow-vests-movement-isn-t-anti-climate-action-it-s-pro-social-justice)

Som Peter Mølgaard, den nuværende formand for Klimarådet, forklarer:

**“Det er de mest velhavende, der flyver mest. Så i modsætning til næsten alle andre afgifter, man kan overveje, så vil det her være en social retfærdig afgift.”**<sup>7</sup>

Det skal vi have frem i lyset.

For lige nu er Danmark kun ét ud af fire lande i EU, hvor der absolut INGEN afgifter er på flyvning. De andre lande er østaterne Cypern, Irland og Malta. I Danmark er den politiske favorisering af flysektoren så ekstrem, at flybilletter endda er fritaget for moms.<sup>8</sup>

Dét, der i virkeligheden rammer socialt skævt er konsekvenserne af klimaforandringerne. De går nemlig allerhårdest ud over de ca. 90% af Verdens befolkningen, der ikke kommer til at flyve i løbet af i år.<sup>9</sup>

## Afslutning

Transportministeren kan ikke være her i dag, men har inviteret Bevar Jordforbindelsen til et møde d. 11. marts, hvor vi vil forlange, at regeringen sætter en stopper for alle lufthavnsudvidelser og beskatter flybrændstof på lige fod med benzin og diesel.

Hvis I vil være med til at kæmpe imod udvidelsen af Københavns Lufthavn, der er Danmarks mest klimaskadelige enkeltprojekt lige nu: Så vil vi invitere jer til at være med i vores kommende kampagne!

Kom over og snak med os eller følg med i aktioner og andre aktiviteter på Facebooksiden og hjemmesiden for Bevar Jordforbindelsen.

Mange tak for ordet!

---

<sup>7</sup> [dr.dk/nyheder/indland/klimaraadet-skyder-argument-mod-flyafgift-ned](http://dr.dk/nyheder/indland/klimaraadet-skyder-argument-mod-flyafgift-ned)

<sup>8</sup> [ing.dk/artikel/danmark-kun-fire-eu-lande-med-nul-flyafgifter-226063](http://ing.dk/artikel/danmark-kun-fire-eu-lande-med-nul-flyafgifter-226063)

<sup>9</sup> [dw.com/en/to-fly-or-not-to-fly-the-environmental-cost-of-air-travel/a-42090155](http://dw.com/en/to-fly-or-not-to-fly-the-environmental-cost-of-air-travel/a-42090155)