



En hurtig og retfærdig reduktion af luftfarten - et skifte mod en klimavenlig transport



Covid-19 har næsten holdt luftfarten på jorden. I lande med nedlukninger faldt flyvningen til under 10% i mange måneder¹. Luftfartsindustrien forventer selv at operere med en lavere kapacitet i de næste tre til fem år². Også den verdensomspændende turistsektor står over for en langvarig krise³. Arbejdere i luftfartsindustrien såvel som lokalsamfund, der er afhængige af turisme, har været blandt de hårdest ramte.

Ved at erkende den langvarige krise som følge af Covid-19 og andre uundgåelige ændringer i disse industrier pga. automatisering, digitalisering⁴ og selvfølgelig klimaopvarmning, er vi nødt til at være realistiske: **luftfart (med passager og gods) og turisme vil ændre sig - hvad enten det sker ved planlægning - eller ved katastrofe.**

Denne artikel diskuterer, hvordan langsigtet sikkerhed for arbejdstagere og berørte samfund kan garanteres uden at vende tilbage til business as usual som før Covid-19. At bruge denne anledning til en sådan reduktion er den bedste og eneste realistiske mulighed, der findes: alle industrier bliver nødt til at tilpasse sig de globale klimamål, der er fastlagt i Parisaftalen - og videnskaben fortæller os, at hvis dette ikke opnås i de næste år, er det for sent.

Hvis vi antager, at alle nationalstaternes forpligtelser om reduktion af klimaskadelige emissioner overholdes, er vi stadig på kurs mod en stigning i den globale gennemsnits-temperatur på 3,2° C i forhold til førindustrielle niveauer⁵. I mangel af politiske beslutninger er verden på kurs mod mindst 4° C⁶. Vi taler om temperaturer, hvor det næsten er uundgåeligt, at vi rammer "tipping points" - tærskler, som når de overskrides, kan føre klimaet ud i en helt ny tilstand⁷. Tipping points inkluderer kollapsende iskapper, permafrostens optøen, ændrede mønstre af de store vindsystemer og omfattende skovdød. Verden vil stå over for kriser, der rammer stadig hårdere, flere pandemier, ekstreme vejrhæn-

delser og millioner af fordrevne mennesker, alt sammen hvis ikke vi styrer mod en klimarigtig reduktion af udledningerne.

I 2018 var udledninger fra civil luftfart på verdensplan ansvarlig for omkring 6% af den globale opvarmning, udledningen er voksende⁸ og skabes af en minoritet af verdens befolkning. Uden realistiske teknologiske muligheder for grønne passagerfly i de næste årtier, er der behov for en hurtig reduktion til klimarigtig transport. En 'retfærdig reduktion', der ikke medfører ødelæggende virkninger for mennesker og samfund fanget i et system afhængig af fossilt brændstof. Vi må erkende og tage hensyn til den berettigede frygt for arbejdsløshed og tab af levebrød, det er den eneste måde at opbygge støtten til klimaindsatsen. Det er et vigtigt element i 'klimaretfærdighed'.

Kravet om en 'retfærdig reduktion' er udviklet af fagforeninger og bevægelsen for klimaretfærdighed. Kravet sigter mod at beskytte arbejdstagere og samfund, der i øjeblikket er afhængige af fossile brændstofindustrier. Men er også en bredere bevægelse for at beskytte fremtiden for arbejdere, samfund og planeten. Det er ikke et argument for at forsinke de nødvendige ændringer, snarere for at styre dem effektivt, retfærdigt og demokratisk. I en verden med truende klima sammenbrud og den nuværende masseudryddelse af arter kan en omstilling kun være fuldstændig retfærdig, hvis den hurtigt nok kan minimere disse konsekvenser.

En retfærdig reduktion bliver nødt til at finde løsninger til millioner af mennesker, der arbejder i luftfartsindustrien, såvel som andre, der arbejder i turisme og beslægtede sektorer. Samtidig med at man tager sig af milliarder af mennesker ramt af klima fremkaldte forandringer, der er vokset frem de sidste to årtier⁹ pga. af et økonomisk system baseret på fortsat afhængighed af fossilt brændstof.

Dette papir er resultatet af en kollektiv skriveproces af aktive i bevægelsen for klimaretfærdighed, arbejdere i luftfartssektoren, fagforeningsfolk og akademikere fra hele verden; støttet af det globale Stay Grounded-netværk. Papiret sigter mod at foreslå en vision, finde veje og kriterier for en klimaretfærdig reduktion for luftfartsindustrien og relaterede brancher. Det vil påpege modsætninger og stille

spørgsmål for at fremme debatten og sigter mod at være en af mange drivkræfter for en dybtgående, retfærdig reduktion af luftfartssektoren, samtidig med at den inspirerer til omstillingsprocesser i andre sektorer.

COVID-19 HAR REDUCERET LUFTFARTEN - SÅ HVORFOR SKAL LUFTFARTEN FORBLIVE REDUCERET?

Covid-19-pandemien har forårsaget en brat global økonomisk krise, som har haft en alvorlig påvirkning af luftfart og turisme. Mange virksomheder har forsøgt at reducere omkostningerne hurtigt og afskedige medarbejdere. Før Covid-19 hævdede den globale luftfartsindustri at beskæftige 10,2 millioner mennesker direkte i flyselskaber, lufthavne og flyproduktion¹⁰. Det er omtrent samme antal, som er beskæftiget i sektoren for vedvarende energi¹¹. Disse tal inkluderer ikke indirekte og afledte job, f.eks. indenfor turisme.

Flyselskaberne søgte straks statsstøtte og understregede deres betydning for beskæftigelsen (2,7 millioner job globalt)¹². **Fra august 2020 havde regeringer eller regeringsstøttede organisationer fra 57 lande forpligtet sig til 137 mia. euro i skatteyderfinansieret finansiel støtte til luftfartsselskaber** (38% af det forventede indtjeningstab for luftfartsselskaber i 2020). Mens kun omkring halvdelen heraf er lån, der skal tilbagebetales, er resten subsidier (f.eks. til lønninger), kapitalfinansiering, tilskud, udsættelse og/eller fritagelse for skatter og afgifter, nationalisering og kapitalfonde¹³. Alene i Europa gav regeringerne 37 mia. euro i redningspakker til luftfartsselskaberne indtil november 2020¹⁴.

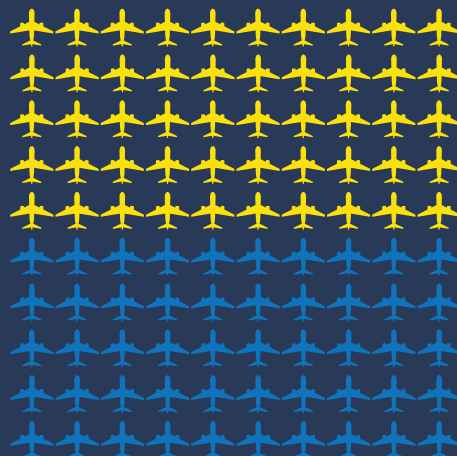
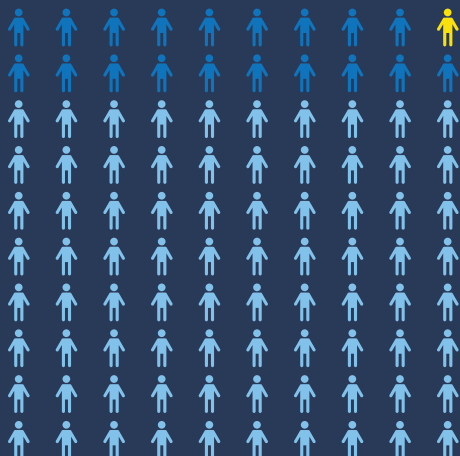
Pengene er blevet tildelt uden effektive sociale eller miljømæssige betingelser og det uanset globale protester, der støtter en 'grøn genopbygning' fra Covid-19 og Stay Grounded-kampagnen #SavePeopleNotPlanes, der er

bakket op af omkring 350 organisationer og over 100.000 enkeltpersoner¹⁵. Også ledende økonomer fra hele verden fandt, at redningspakker uden krav til flyselskaberne, har den laveste økonomiske virkning¹⁶.

Pga. de få sociale krav, der er knyttet til redningspakkerne, afskediger flyselskaberne en stor del af deres medarbejdere¹⁷. Mindst 400.000 arbejdstagere er allerede, eller er i fare for at blive fyret, og mange der fortsat er beskæftiget, står over for permanente lønnedgange og ændrede kontrakter med dårligere betingelser, da nogle luftfartsselskaber klart udnytter krisen til at indføre vilkår og betingelser, som yderligere forringer arbejdstagernes vilkår¹⁸.

Med hensyn til redningspakkernes klimakrav, i de sjældne tilfælde de er annonceret som i Frankrig og Østrig - tyder en detaljeret analyse på, at de 'grønne krav' faktisk ikke er til at gennemføre og således er helt uden virkninger¹⁹.

Luftfart er den mest klimaskadelige transportform, og før pandemien var den også den hurtigst voksende kilde til drivhusgasser. Udledninger fra civil luftfart, både CO₂ og ikke-CO₂-effekter²⁰, tegnede sig for 5,9% af hele den menneskeskabte globale opvarmning i 2018²¹. Halvdelen af denne påvirkning skyldes passagerer, der flyver meget ofte og kun repræsenterer 1% af verdens befolkning²². Mens mere end 80% af jordens befolkning aldrig har været ombord på et fly²³.



Med en luftfart, der har nået det laveste niveau i årtier, og vender sig mod regeringerne for at få hjælp, giver denne krise mulighed for at sætte branchen på en kurs, der arbejder for mennesker og planeten.

Et stort problem, som luftfartsindustrien står over for, er, at der endnu ikke findes nogen teknologiske løsninger til grønnere luftfart - luftfartens elektrificering er ikke en sandsynlig mulighed i de kommende årtier²⁴ og erstatninger af fossilt jetbrændstof med biobrændstoffer og e-brændstoffer vil have skadelige konsekvenser, hvis de produceres i de

enorme mængder, der kræves. Det ville sandsynligvis føre til mere skadelige megaprojekter, ødelæggelse af regnskov og krænkelse af jordrettigheder²⁵. **Dette er grunden til, at reduktion af udledningerne fra luftfart kræver et markant fald i flyvninger i forhold til niveauet før Covid-19. En mulig fremtidig teknologi bør ikke være en undskyldning for ikke at handle nu.** Så spørgsmålet er: Hvordan kan en reduktion til klimavenlig transport planlægges på en hurtig og retfærdig måde?

EN VISION FOR EN RETFÆRDIG REDUKTION AF LUFTFART OG RELATEREDE SEKTORER

En markant reduktion af luftfart og dens negative virkninger, især i lande i det globale nord, der er ansvarlige for de fleste fly emissioner (både i øjeblikket og historisk), kan opnås ved at implementere en kombination af politiske og økonomiske værktøjer.

De inkluderer: En reduktion i antallet af lufthavne og et stop for udvidelser; grænser for lufthavnens benyttelse; et forbud mod reklamer for industrien og begrænsninger for luftfartens lobbyvirksomhed; strengere støjregler; at indføre foranstaltninger for at afbøde de ikke-CO₂ relaterede virkninger ved flyvning, såsom at undgå flystriber; fjernelse af urimelige subsidier; skat på flybrændstof, afgift på fløj antal kilometre, og en afgift for de, der flyver meget tit. De fleste af disse tiltag er beskrevet mere detaljeret i Stay Grounded-rapporten "*Degrowth of Aviation*"²⁶.

Sådan en politik for luftfarten kan kun accepteres og træde i kraft, hvis den indeholder en retfærdig omstilling også af tilhørende industrier. Det er afgørende, at reduktionen gennemføres på en måde, der tager hensyn til arbejdstagere, lokalsamfund, der allerede oplever konsekvenser af klimakrisen, samt regioner, der er afhængige af turisme.

HVORDAN KUNNE EN KLIMARIGTIG TRANSPORT SE UD?

Luftfarten skal operere inden for rammerne af planetens og landenes emissionsbudgetter. Flyvninger skal prioriteres for dem, der virkelig har brug for det, for eksempel til humanitære nødsituationer, eller hvor der virkelig ikke findes nogen alternativ transportform.

Brugen af online konferencer som vi så under lockdowns kan fortsat erstatte mange forretningsrejser. I en undersøgelse blandt administrerende direktører fra de 500 største amerikanske virksomheder sagde 91%, at forretningsrejser vil blive mindre hyppige, og erstattes af videokonferencer²⁷. Ændret livsstil og nye arbejdstids ordninger, som mere fleksibel og reduceret arbejdstid med chancer



for at tage sabbat-perioder, giver fremover folk mulighed for at tage sig tid til at rejse, opleve rejsen og få kontakt med lokalbefolkningen. Reduktion af arbejdstiden kan også være en mulighed for at understøtte en retfærdig nedskalering af industrier; i stedet for at fyre en del af de ansatte, kunne arbejdstiden omfordes og fastholde en indkomst (i det mindste for sektorer med lav indkomst).

Afhængigt af regionen og lokale forhold skal en række komfortable og overkommelige klimavenlige transportmidler introduceres, især nattoget, busser og moderne sejl- og soldrevne skibe. Børnepasning kunne tilbydes ombord på tog og på jernbanestationer med bekvemme venteværelser og legepladser. En integreret transport også på tværs af grænser med bedre køreplaner er vejen frem. Der vil fortsat være behov for global langdistance transport, - men regionale, cirkulære økonomier giver mulighed for både en mangfoldighed af lokale job og forbrug af flere lokale varer, hvilket reducerer "*food miles*" og afhængighed af luftfragt²⁸. Ved at reducere den samlede størrelse af turismen, vil der opstå en anden type turisme og rejser.

EN DEL AF EN SAMLET OMLÆGNING

Luftfart er en central del af globaliseret hypermobil kapitalisme, herunder forretningsflyvninger og transport af varer

rundt i verden, masseturisme som korte pauser fra en travl livsstil²⁹ og militær luftfart³⁰. **Ændringer i luftfarten skal derfor være en del af en samlet samfundsmæssig omlægning, der involverer nye måder at leve, arbejde, producere og forbruge.** Spørgsmål om, hvordan vi forbruger, handler og rejser; af hvem der har magt, og hvem der ejer og har adgang til produktionsmidler, finansiering og teknologi, er alle vigtige.

Det vil være umuligt at opnå et retfærdigt transportsystem med de nuværende og stigende indkomstforskelle. I stedet for at gøre flybilletter kontinuerligt billigere for at "demokratisere flyvning" (hvilket er branchens argument) vil det være nødvendigt at begrænse velstand og eliminere fattigdom gennem foranstaltninger som f.eks. en ubetinget basisindkomst. En basisindkomst kunne også lette den krævede omlægning af jobs fra fossilt drevne sektorer til sektorer, der fokuserer på pleje af mennesker og miljø.

Omfanget af en sådan hurtig, progressiv og bevidst omlægning drevet af miljømæssige og sociale imperativer har ingen dokumenteret præcedens på globalt niveau³¹ - men er nødvendigt og muligt med en koordineret indsats. Vi kan hverken stole på markedet for at løse problemet eller på

håbet om nye og billigere teknologier, og vi kan heller ikke give mulighed for topdown-interventioner, der suspenderer demokratisk beslutningstagning. I stedet skal reduktionen baseres på inkluderende offentlige debatter, der især tager højde for marginaliserede dele af samfundet.

EKSEMPLER PÅ OMLÆGNING AF JOBS

Mindre eksempler på reduktion fra fossilt brændstof afhængige industrier kan ses ved nedlæggelsen af kulmine-drift i den hollandske Limburg-provins, som inden for et årti afskaffede 75.000 jobs i minerne, der påvirkede mere end 200.000 mennesker. Regeringen styrede reduktionen ved at gennemføre modforanstaltninger såsom at yde tilskud til nye virksomheder, at flytte industrier fra hovedstaden til de regioner, der var hårdest ramt, og gennemførte omskolin-programmer³². Lignende programmer er sket i andre regioner - som i Somerset, Massachusetts³³ eller i det sydlige Spanien, hvor en 'retfærdig reduktions'-plan for lukning af alle kulminer inkluderer ordninger for førtidspensionering for minearbejdere over 48 år, natur genrejsning i minesamfund og omskoling af yngre minearbejdere i innovative grønne industrier³⁴.

PRINCIPPER FOR EN RETFÆRDIG REDUKTION AF LUFTFART OG RELATEREDE SEKTORER

Strengt planer for nedskalering af lufthavne, luftfartsselskaber, luftfartsindustri og masseturiststeder (der forhindrer genvækst efter Covid-19-krisen) er nødvendige for at holde sig på linje med en 1,5 °C målet. Som sådan har vi brug for en velplanlagt, klart angivet demokratisk reduktion, hvor social dialog med arbejdstagere og samfund er grundlæggende på alle stadier og på alle niveauer og bør omfatte:

- Tilvejebringelse af social beskyttelse, adgang til sundhedspleje og indkomstsikkerhed, der giver arbejdstagere og deres familier mulighed for at imødegå grundlæggende behov, uddannelse eller uddannelse, og i perioder med arbejdsløshed få sikret sit levebrød. Den sociale sikkerhed skal højde for de øgede risici, som klima sammenbrud kan medføre for arbejdstagere (herunder dem i den uformelle økonomi), samt virkningerne af ulighed mellem køn, race og indkomst.
- Fremme af skabelsen af alternativ beskæftigelse, især i de mest berørte regioner. Disse nye job skal komme i kølvandet af CO₂-reduktioner og forbedring af modstandsdygtigheden over for klimaforandringerne, samtidig med at der sikres anstændige arbejdspladser med fulde rettigheder for arbejdstagere og deres fagforeninger til fremme af rettigheder på arbejdspladsen, herunder sundhed og sikkerhed og retten til kollektive forhandlinger med demokratisk kontrol eller faktisk ejerskab.

- Investering i kompetenceudvikling og genuddannelse efter behov.
- Et stop af ny oplæring og beskæftigelse i luftfartssektoren og sørge for, at folk, der går på pension eller tager et andet job, ikke genbesættes. Økonomisk støtte til medarbejdere i uddannelsesforløb, der allerede har akkumuleret høj gæld og ikke har udsigt til at starte eller fortsætte deres karriere.
- Sikring af, at eventuelle genopretningspakker styrer og understøtter en retfærdig reduktion i stedet for at redde branchen for at gå tilbage til business as usual. Dette inkluderer betydelig økonomisk støtte til lande i det globale syd fra historiske udledere (de højindkomstlande og virksomheder, der har draget fordel af udvinding og anvendelse af fossile brændstoffer, og som derfor er ansvarlige for betydelige emissioner) for at muliggøre og støtte en selvbestemt retfærdig omstilling.

En reduktion kan kun virkelig være "retfærdig", hvis den også er hurtig nok til at minimere klimaændringer og masseudryddelse af arter. At fremme de ovennævnte principper er baseret på den viden, at jo længere en reduktion fra fossilt baserede industrier tager, jo mere uretfærdig og vanskelig vil den i sidste ende være.

Disse eksempler på reduktioner af kulindustrien viser, at det er vigtigt at fokusere på jobskabelse på bestemte steder, f.eks. omkring lufthavne eller tidligere hotspots for turisme³⁵. Et eksempel er Stillehavsøerne, hvor pandemien førte til et kraftigt fald i turismen. Næsten 85% af ansatte indenfor turisterhvervene mistede ca. 75% af deres sædvanlige indkomst. Det, der delvist absorberede det massive økonomiske slag, var at vende tilbage til traditionel praksis med landbrug og fiskeri. Folk havde adgang til traditionel jord, hvor de kunne drive landbrug, samt til sædvanlige systemer, hvilket betyder, at naboer, klanmedlemmer og medlemmer af kirkesamfund hjalp med at forsørge dem, der var mere sårbare³⁶. Naturligvis vil reduktionsprocesser variere meget mellem forskellige regioner i verden og i kraft af lokale forhold.

Inden for flydesign, fremstilling og montage er der præcedens for at bruge arbejdstageres færdigheder til at omstille produktionen. Tilbage i 1976 skabte arbejderne på Lucas Aerospace en omfattende plan for at skifte til at fremstille mere socialt nyttige produkter, omend den aldrig blev vedtaget³⁷. I begyndelsen af Covid-19-pandemien var Airbus' fabrik i Broughton, UK, ombygget til at producere livreddende respiratorer³⁸. Midt i truslen om massive nedskæringer hos producenterne er der i øjeblikket initiativer blandt almindelige arbejdere for at udvikle omstillingsplaner.

Også infrastruktur kan genbruges - i centrum af Berlin fungerer den tidligere Tempelhof lufthavn nu som en kæmpe rekreativ park med lange skøjtebaner, nyttehaver, kunstrum og nye fugle- og insekthabitater³⁹. Lufthavne kunne også konverteres til forskningscentre, hospitaler eller andre nyttige formål.

Medarbejdere i luftfartsselskaberne kunne omskoles direkte til jobs hos jernbaner, som i mange lande har brug for medarbejdere⁴⁰, og hvor der er behov for endnu flere jobs, når flyvningerne flyttes til tog. Germanwings rådede for eksempel sine stewardesser til at blive togpersonale⁴¹. Det er måske ikke deres oprindelige drømmejob, men under hensyntagen til alvoren af klimakrisen, er det vanskeligt at bruge dette argument som en grund til at forsinke nødvendige reduktioner. Faktisk er der masser af arbejdere inden for luftfartssektoren, der har overførbare færdigheder, herunder folk, der arbejder inden for salg, marketing, ledelse, kundeservice, logistik, dataanalyse, teknik, fremskilling, rengøring eller folk, der arbejder i lufthavnsbutikker. Nogle der er højt specialiserede i deres nuværende job, betragtes som ufaglærte på et andet arbejdsmarked. Det er derfor vigtigt at tage sig af disse arbejdstagere, tilbyde tilstrækkelig omskoling og sikre, at nye job er gode, godt betalt og med fagforeningsrepræsentation.

De kommende udfordringer vil have brug for en kollektiv indsats og arbejdsstyrke. Der vil være mange muligheder for jobskabelse, herunder: opskalering af klimasikker offentlig transport; genbrug af materialer og infrastruktur; udvidelse

af vedvarende energi; agro-økologisk fødevarerproduktion; regionaliseret produktion for at reducere fragt; skovrejsning, sundhedspleje og sociale ydelser; og sætte pleje i centrum af vores økonomi i stedet for fortjeneste. Pengene til at finansiere alt dette eksisterer, som det fremgår af de høje subsidier, som luftfarten modtager, skattefritagelserne og de massive redningspakker⁴² - lad os investere dem i at give givende, nyttig og meget tiltrængt beskæftigelse, der ikke kun skifter direkte fra luftfartssektoren, men også fra de relaterede turist- og handelssektorer.

HVEM PLANLÆGGER OG STYRER REDUKTIONEN?

En kritisk dialog og den fælles planlægning af en retfærdig reduktion skal finde sted blandt fagforeninger, arbejdstagere, forskere, klimarettighedsforkæmpere, turistafhængige samfund samt stater og regionale råd.

Med baggrund i dette meningsfulde engagement fra interessenter kunne lokale, nationale og tværnationale retfærdige reduktionsfonde håndtere luftfarts- og andre fossile brændselsaktiver og skatteindkomster; koordinere og finansiere investeringer i offentlig infrastruktur og samfund i retning af en ny modstandsdygtig økonomi; - betale for uddannelses- og genoptræningsprogrammer og garantere levebrød for ansatte i de berørte sektorer.

Ved at anerkende deres historiske arv fra udvinding og tvungen overførsel af enorme mængder rigdom og ressourcer gennem århundreder af kolonialisme og nykoloniale regelsæt, er lande fra det globale nord samt olieindustrien nødt til at standse disse udnyttende mønstre og forpligte sig til at finansiere reduktionen i det globale syd. Dette skulle gøre det muligt for samfund, der voksede sig afhængige af masseturisme og relaterede tjenester, at diversificere deres økonomier på en selvbestemt måde inden for et 1,5 ° C-scenarie. Inden for dette scenarie skal oprindelige folks selvbestemmelse respekteres, hvilket inkluderer selvledelse, autonomi og 'forsvar af liv og territorium'.



TRINVIS OMLÆGNING AF INDUSTRIEN

Hvis denne vision om reduceret luftfart og en hurtig og retfærdig omstilling skal tage form, skal der tages skridt nu, midt i Covid-19-krisen. Så hvad er de praktiske skridt, der skal tages med det samme? Da de første redningspakker, der blev givet til branchen i første halvdel af 2020, ikke er tilstrækkelige til den langvarige krise, forsøger flyselskaber, lufthavne og producenter fortsat at få fat i skatteydernes penge⁴³. Dette afsnit argumenterer for at stoppe med at støtte en industri, der i sidste ende vil blive tvunget til at blive beskåret.

AT GIVE FLERE REDNINGSPAKKER ER IKKE VEJEN

At knytte sociale og miljømæssige betingelser til redningspakker vil ikke løse problemet: det er urealistisk at stille og gennemføre stærke sociale betingelser for at bevare job i branchen, at betale flyselskaber og lufthavne for at opretholde en overbemandet arbejdsstyrke i årevis giver ikke mening. Samtidig fører iværksættelse af miljøbetingelser til 'greenwash', som vi så med den første runde af redningspakkerne i foråret 2020. De grønne krav bygger gerne på nogle antagelser af grøn vækst: at det er muligt at afkoble voksende luftfart fra dets ressourceforbrug og udledninger, hvilken videnskaben fortæller os vil være en illusion i de kommende årtier⁴⁴.

Forskning og udvikling af fremtidige teknologier er vigtig, men indtil de er på plads, kan en øjeblikkelig klimainsats ikke udsættes. For eksempel, hvis alle flyvninger i 2017 var blevet udført med e-fuels (brændstoffer fremstillet af elektricitet), ville de have haft brug for mere end den eksisterende vedvarende elektricitet i hele verden⁴⁵. En reduktion af efterspørgslen er derfor vigtig. Hvis luftfartsselskaberne ønsker at overleve, ville de fleste af dem har brug for at skifte deres forretningsmodel: så fx. flyproducenter begynder at lave solpaneler, eller luftfartsselskaber fusionerer med jernbaneselskaberne og bliver til integrerede transportudbydere.

Det bør ikke være rigtigt længere at bruge skatteydernes penge til at redde forurenende luftfartsselskaber, lufthavne og relaterede virksomheder. I stedet skal genopretningspakker bruges direkte til at finansiere en retfærdig reduktion: til en løn til at leve af og social beskyttelse for arbejdstagere, der forlader branchen, omskolingsprogrammer, jobskabelse i klimasikre sektorer og til at fremme alternativer til fly og masseturisme. Offentlige penge skal bruges til at hjælpe mennesker, ikke fly.

Hvis der ikke gives flere offentlige redningspakker til luftfarten, kan det betyde, at nogle virksomheder går konkurs, mens nogle har penge på kistebunden. Andre virksomheder kan måske få lån eller skaffe penge fra deres aktionærer.

At afslutte offentlige tilskud vil føre til en nødvendig nedskalering af antallet af flyselskaber og lufthavne. Dette ville være vigtigt for at håndtere klimaudfordringen. Både flyselskaber og lufthavne er fanget i et meget konkurrencepræget system med stort pres for lave priser, dårlige arbejdsforhold og stigende fly- og passagertal for at forblive økonomisk levedygtige. Før Covid-19, førte dette i mange regioner til et meget mættet marked, der som Lufthansa sagde "vedvarende overkapacitet forårsaget af luftfartsselskaber, der er villige til at acceptere betydelige tab for at udvide deres markedsandel"⁴⁶.

Et stop for offentlig redningspakker skal følges ad med foranstaltninger, der sikrer, at overlevende flyselskaber ikke vokser på de andres omkostninger og overtager aktiver og adgang til lufthavne fra konkursboet. Dette kan komme til at betyde ændringer i konkurslovgivningen. At omdirigere de offentlige udgifter til en retfærdig reduktion bør ledsages af foranstaltninger som brændstofafgifter, begrænsninger på kortdistance flyvninger og en frequent flyer afgift. Fra nu af skal luftfartsindustrien tilpasse sig 1,5 ° C-målet.

SPØRGSMÅLET OM EJERSKAB

Nogle argumenterer for at tilbagekalde privatiseringer af flyselskaber eller nationalisere luftfartsselskaber i stedet for at redde dem eller skulle håndtere konsekvenserne af konkurser. Offentligt ejerskab kunne have flere fordele: For private virksomheder lægges der vægt på overskud og aktionærudbytte i stedet for at placere folks behov i centrum for deres drift. Øget outsourcing af tjenester, usikre kontrakter, vikararbejde og bekymringer omkring arbejdstageres sundhed, sikkerhed og velfærd har ført til flere strejker i de seneste år⁴⁷. Offentligt ejerskab kunne give mulighed for ordnede forhold og demokratisk beslutningstagning.

Den britiske fagforening PCS opfordrer til, at sektoren nationaliseres, og at luftfart skal være en del af et nyt integreret offentlig transportsystem⁴⁸. Nogle hævder, at med nationaliserede luftfartsselskaber kan en reduktionsproces fusionere flyselskaber og jernbanevirksomheder eller endda skabe nationale mobilitet firmaer, der kunne gøre det lettere at beholde og skifte job⁴⁹. Andre taler om sammenlægning af flyselskaber, for eksempel i et EU-luftfartsselskab⁵⁰. Dette kan bidrage til at afvikle den egenskab ved konkurrencen, der har været til skade for arbejdstagerne og miljøet. Et centralt luftfartsselskab kunne tilbyde alle de nødvendige flyvninger, men på et sikkert grundlag, med beskattet brændstof og fagforeningsrepræsentation.

Det er dog på ingen måde givet, at nationaliserede virksomheder automatisk garanterer flere arbejdstagerrettigheder, langsigtet sikkerhed og en retfærdig reduktion, især hvis der hersker en autoritær regering og landene er indlejret i

kapitalistiske konkurrence strukturer. Indtil nu har offentligt ejede flyselskaber eller lufthavne ikke vist sig at være bedre i denne forstand end private. For eksempel er mange regionale tabsgivende lufthavne allerede nationalt eller kommunalt ejet⁵¹. Der kunne og burde en proces med planlagt nedskalering allerede være startet.

Der er også modeller for offentligt ejerskab uden for statsligt og kommunalt ejerskab. Kooperativer fungerer for eksempel normalt ikke med det formål at opnå vækst og øget overskud. Selvom de ikke automatisk abonnerer på en vækstmodel, er de heller ikke nødvendigvis bæredygtige.

Deres demokratiske, mere egalitære og mindre profitstyrede model gør dog en social og økologisk retning lettere. Forskellige former for arbejderkontrol er allerede blevet foreslået eller realiseret, lige fra ovennævnte Lucas Aerospace-model til store kooperativer i Venezuela⁵², Argentina⁵³ eller Sydkorea⁵⁴ med flade hierarkier. Yderligere muligheder er også mulige inden for statsejermodellen, hvilket giver arbejdstagerne større grad af kontrol over fremtidig produktion, beslutningstagning og mulighed for at skifte arbejde.



KONKLUSION

Denne artikel hævder, at offentlige redningspakker for luftfartsindustrien ikke længere giver mening af sociale, økonomiske og økologiske grunde. Mange flere skattekroner, der bliver givet til luftfartsindustrien, vil ende i hænderne på allerede velhavende aktionærer og ledere. Uanset hvad, vil industrien fortsætte med at afskedige arbejdere på grund af en langvarig Covid-19-krise, automatisering og digitalisering - uden sociale foranstaltninger, muligheder for omskoling eller nye job, der kan tilbydes i bæredygtige sektorer. Efter nogle år kan luftfarten muligvis vende tilbage til sin tidligere vækstvej, bygget på endnu dårligere arbejdsforhold og ødelæggelse af klimaet. Hvis reduktioner af udledninger forsinkes yderligere, kan der forventes en endnu større krise, der virkelig ændrer alt. Fortsat at ignorere den truende klimakatastrofe er også den mest usikre økonomiske vej at gå. Redning af luftfartssektoren for at vende tilbage til tidligere forretningsmodeller og deres planlagte vækstveje kan for nogle synes ønskeligt på kort sigt, men det vil betyde, at man lægger op til et endnu større nedbrud, når det bliver mere indlysende, at der ikke er plads til fly i det planetariske regnskab.

I stedet for at vente på ændringer, når katastrofen er åbenbar, skal en retfærdig og tilrettelagt reduktion starte nu. En styret nedskalering af lufthavne, flyselskaber og produktionskapacitet skal følge med stærk social beskyttelse, opbygning af klimarigtige transportformer og bæredygtige jobs. Ovenstående skitserede principper for en retfærdig reduktion skal altid være kernen i denne proces. Det, der stadig er åbent for diskussion, er spørgsmålet om ejerskab i branchen og dertil hørende regionale og nationale forskelle. De præcise skridt, der skal tages, kan være forskellige.

Da luftfart er tæt knyttet til andre sektorer som turisme, forretningsrejser, fragt og militære operationer, skal denne **reduktion være en del af en samlet klimarettet omlægning af vores samfund og økonomier: hvordan vi arbejder, producerer, forbruger og lever.** Den vision, vi ønsker at forfølge, er en verden, hvor omsorg for mennesker og natur sættes i centrum, ikke fortjeneste.

Trin mod en retfærdig reduktion har endnu ikke fundet sted, fordi de nuværende magtforhold indtil videre har været uændrede. Men Covid-19 har ført til revner i disse dominerende strukturer. Revner, der kunne udvides, hvilket giver plads til de løsninger, der er foreslået i dette papir.

For at opnå en retfærdig reduktion af luftfart er det derfor afgørende for civilsamfundet at:

- drøfte bredere visioner for andre former for mobilitet og rejser for at skabe et kulturelt skift;
- begrænse virksomhedernes magt over regeringsbeslutninger;
- opmuntre til kritiske debatter inden for fagforeninger og blandt arbejdere; og
- opbygge politisk pres fra arbejdspladserne, udfordre de tilbageholdende politikere, skabe store protester, udøve fortalervirksomhed mv.

Hvis disse skridt tages, og der tages hensyn til ovenstående principper, kan vi muligvis stadig opnå en retfærdig og klimasikker genopretning fra den nuværende krise - en med indbygget modstandskraft over for fremtidige kriser.



PCS – Public and Commercial Services Union
160 Falcon Road
London SW11 2LN, Great Britain
www.pcs.org.uk
tahir@pcs.org.uk



STAY GROUNDED
Neustiftgasse 36,
1070 Wien, Österreich
www.stay-grounded.org
info@stay-grounded.org
For donationer, besøg:
stay-grounded.org/donation/

SLUTNOTER & LITTERATUR

- ¹ OAG (2020): <http://bit.ly/CovidAirS>
- ² Timperley, J. (2020): <http://bit.ly/bailcon>
- ³ Word Bank (2020): <http://bit.ly/WBCompet>
- ⁴ CBDD (2018): <http://bit.ly/DigiAero>
- Pallini, T. (2020): <http://bit.ly/AutoTakeoff>
- ⁵ UNEP (2020): <http://bit.ly/EmisGap>
- ⁶ Climate Action Tracker (September 2020): <http://bit.ly/Tracktmp>
- ⁷ Carbon Brief (2020): <http://bit.ly/TiggerCC>
- ⁸ Stay Grounded (2020): <http://bit.ly/FSheet>
- ⁹ UNDRR (2020): <http://bit.ly/DisRaises>
- ¹⁰ ATAG (2020): <http://bit.ly/GrowthEemp>
- In October 2020, ATAG changed the number to 11.4 million jobs:
<http://bit.ly/GSupEmp>
- ¹¹ IRENA (2019): <http://bit.ly/RnwJobs>
- ¹² See footnote number 8
- ¹³ Abate, M. et al. (2020): <http://bit.ly/Afrtm>
- ¹⁴ T&E (2020): <http://bit.ly/BailTck>
- ¹⁵ Stay Grounded (2020): <http://bit.ly/SavePlnt>
- ¹⁶ Hepburn, C. et al. (2020): <http://bit.ly/2YdoLxe>;
The Conversation (2020): <http://bit.ly/UnpopEc>
- ¹⁷ Qantas (2020): <http://bit.ly/OutsAus>
American Airlines: <http://bit.ly/CutCo25m>
United Airlines: <http://bit.ly/UAIJobC>
European airlines: <http://bit.ly/AirLJobCuts>
- ¹⁸ Kotoky, A. et al. (2020): <http://bit.ly/AirCov>
British Airways: <http://bit.ly/RedPl> and <http://bit.ly/GovCondem>
- ¹⁹ T&E (2020): <http://bit.ly/BailExp>
RAC (2020): <http://bit.ly/ClimatAer>
Harvey-Scholes, C. (2020): <http://bit.ly/BailGreen>
- ²⁰ In November 2020, it was recognised by the European Commission that "aviation emissions are currently warming the climate at approximately three times the rate of that associated with CO₂ emissions alone", see: <http://bit.ly/AVCo2>
- ²¹ Stay Grounded (2020): <http://bit.ly/FSclimatel>
- ²² Gössling, S. et al. (2020): <http://bit.ly/DistG>
- ²³ IEEP (2019): <http://bit.ly/ClimJust>
- ²⁴ De Blas, I. et al. (2020): <http://bit.ly/DecabLim>
- ²⁵ Stay Grounded (2017): <http://bit.ly/GreenFlyR>
Stay Grounded (2020): <http://bit.ly/AltFAV>
Allwood, J. et al. (2019): <http://bit.ly/0Ab0>
- ²⁶ Stay Grounded (2019): <http://bit.ly/DegAvR>
- ²⁷ Horswill, I. (2020): <http://bit.ly/ceovcon>
- ²⁸ GreenhouseThinkTank (2020): <http://bit.ly/Invest0C>
- ²⁹ Responsible Travel (no date): <http://bit.ly/OvrTourism>
- ³⁰ There is no clear data on military aviation, but its emissions are likely significant and virtually ignored. Scientists for Global Responsibility estimate "that the carbon emissions of the world's armed forces and the industries that provide their equipment are in the region of 5% of the global total": <http://bit.ly/MilitaryFootPrint>. See Stay Grounded's submission to the UNFCCC Talanoa Dialogue requesting the inclusion of military aviation emissions in the reporting systems (2018): <http://bit.ly/TanDialog>
- ³¹ Newell, P. et al. (2020): <http://bit.ly/NewellP>
- ³² Sovacool, B. K. (2016): <http://bit.ly/SovakoolBK>
- ³³ Siegner, K. (2019): <http://bit.ly/CommunityResp>
- ³⁴ Keeley, G. (2020): <http://bit.ly/RiotFossil>
- ³⁵ See e.g. proposals for a different development and job creation beyond dependency on mass tourism in the Canary Islands, <https://bit.ly/2McuAIE>
- ³⁶ Schweyvens R./ Movono A. (2020): <http://bit.ly/3nZe770>
- ³⁷ <http://bit.ly/3o1kt6J>
- ³⁸ Deeside (2020): <http://bit.ly/3c1D9Rs>
- ³⁹ Welcome to Berlin (2020): <https://bit.ly/39UwAxc>
- ⁴⁰ See e.g. ElPlural (2020): <http://bit.ly/39UwEwW>, Airliners (2020): <http://bit.ly/3sNnyef>, Wüpper, T. (2020): <https://bit.ly/36178F3>; Zeit (2020): <http://bit.ly/3ixromZ>
- ⁴¹ Travelbook (2020): <http://bit.ly/3bx99WM>
- ⁴² A recent study estimates that eliminating public subsidies to the fossil fuel industry and implementing a tax on the cost of pollution could raise \$3.2 trillion a year, which is slightly more than what is required to decarbonise the global economy and fight climate break-down (\$ 1-3 trillion/year): <https://bit.ly/2XYBF20>, p. 15, 22
- ⁴³ Reuters (2020): <http://reut.rs/3p5TmlX>
- ⁴⁴ Blas, E. et al. (2020): <http://bit.ly/3sOxVhY>
Peeters, P. et al. (2017): <http://bit.ly/2LWqILQ>
- ⁴⁵ Stay Grounded (2020): <https://bit.ly/394CjkU>
- ⁴⁶ Bugault, O. (2019): <http://on.mktw.net/3paENUs>
- ⁴⁷ For example <http://bit.ly/2NI0GSR>
- ⁴⁸ PCS (2020): <https://bit.ly/391qA6B>
- ⁴⁹ The left party in Germany suggests creating a publicly owned railway and Lufthansa firm as a means to better carry out the transition in the transport sector: <https://bit.ly/2M9A5HW>
- ⁵⁰ Morgan, S. (2020): <http://bit.ly/3ixlgev>
- ⁵¹ See e.g. the German Friends of the Earth BUND study (2020): <http://bit.ly/363JLLj>
- ⁵² Soetens, A. (2015): <http://bit.ly/39WeECE>
- ⁵³ Vieta, M. (2013): <http://bit.ly/361hZyY>
- ⁵⁴ Han, S. et al. (2013): <https://bit.ly/3iAnpGe>