

Till:
Pressombudsmannen
Pressens opinionsnämnd
Journalistförbundets yrkesetiska nämnd
Dagens Nyhets chefredaktör
Naturskyddsföreningens ordförande

Från:

Peter Larsson VD Svenska regionala flygplatser	Fredrik Kämpfe Branschchef, Svenska Flygbranschen, Transportföretagen	Henrik Littorin Tf Generalsekreterare, Föreningen Svenskt Flyg
---	--	--

Öppet brev och Anmälan av artikel i Dagens Nyheter 2018-05-05

I Dagens Nyheter den 5 maj 2018 finns på sidan 58, en stor artikel med rubriken "Dyrare att flyga – för klimatets skull". Artikeln är utformad som en faktaruta och uppdelad i nio punkter.

Vi kan konstatera att alla punkterna är missvisande och fem punkterna är direkt felaktiga. Felen är också grava och i något fall direkt stötande. Dagens Nyheter har endast låtit Naturskyddsföreningen svara på frågorna och ingen annan oberoende part har getts möjlighet att kommentera. Med tanke på Dagens Nyheter ställning med stor spridning och med många läsare, med tanke på artikelns storlek och det faktum att artikeln genomgående innehåller brister och direkta och grava faktafel, menar vi att Dagens Nyheter har brutit mot de pressetiska reglerna och kravet på opartiskhet, saklighet och god publicistisk sed. Därför känner vi oss också tyvärr tvungna att anmäla artikeln.

Vi sänder denna anmälan också till Dagens Nyheter chefredaktör och till Naturskyddsföreningens ordförande. Vi vill i detta sammanhang också vädja till er om en mer objektiv rapportering och en mer balanserad ton i klimatdebatten om flyget. För Dagens Nyheter skulle vi vilja uppmana tidningen att försöka ta till sig en bredare kunskap, ge utrymme för fler aktörer och infallsvinklar i sin rapportering. Ni liksom andra medier kan bli bättre här.

Till Naturskyddsföreningen som också är en stor och viktig aktör i debatten om flygets inverkan på klimatet, manar vi också till eftertanke. Den här anmälda artikeln är tyvärr talande för många andra arenor där Naturskyddsföreningen agerat med samma eller liknande resonemang. Många av argumenten är starkt vinklade och i vissa fall direkt felaktiga.

Vi hoppas ni delar vår uppfattning att vi alla ska försöka vara sakliga, korrekta och ge medborgarna så bra information och fakta som möjligt.

Det görs mycket inom flyget när det gäller omställning till ett miljövänligt och faktiskt helt fossilfritt flyg. Nu senast när Flygbranschen lämnade över sin Färdplan för fossilfritt flyg till regeringen inom ramen för Fossilfritt Sverige.

Ni är mycket välkomna till någon av våra flygplatser för att ta del av vårt miljöarbete, hur vi bidrar till tillgänglighet för medborgare i hela Sverige, eller hur vi säkerställer att ambulansflyg, brandflyg eller att allt annat stöd till samhället ständigt upprätthålls.

Ni får gärna också besöka de svenska flygbolagen för att ta del av deras miljöomställning, hur de minskar utsläppen eller hur de idag erbjuder passagerare att köpa flygbiljetter med biobränslen. Ni är också

välkomna att ta del av hur svensk flygindustri utvecklar utsläppsreducerande komponenter till de flesta flygplanstillverkare och flygmotortillverkare i världen. Den svenska flygnäringen är världsledande på många områden inom miljöområdet.

Slutligen vill vi berätta om det intensiva miljöarbete som just nu sker på global nivå inom ICAO som är FN's organ för internationell civil luftfart och där världens alla stater – inklusive EU och Sverige – för en tid sedan enades hur man kommer att tackla flygets klimatpåverkan i framtiden i det s.k. CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) programmet. Just nu håller man på att förbereda implementeringen. Vi står också till förfogande för att informera om att allt intra-EU flyg redan ingår i EU's ETS-system. Flyget är alltså första branschen ut med ett globalt styrsystem för att ta hand om sin klimatpåverkan – det borde ni rapportera om.

Kritik mot artikeln "Dyrare att flyga – för klimatets skull" i Dagens Nyheter 2018-05-05

I Dagens Nyheter den 5 maj 2018 finns på sidan 58 en stor artikel med rubriken "Dyrare att flyga – för klimatets skull". Artikeln dominerar sidan med en stor bild och är formulerad som en faktaruta. Ingressen lyder: En ny skatt gör det dyrare än tidigare att flyga. Vi förklarar hur flyget påverkar miljön."

Artikeln är uppdelad i nio punkter med frågor som besvaras. Vi kan konstatera att alla nio punkterna med frågor och svar utgår från ett tvivelaktigt, eller i vart fall väldigt ensidigt resonemang. Fem av punkterna är direkt felaktiga. Felen är också grava och i något fall direkt stötande. Dagens Nyheter har endast låtit Naturskyddsföreningen svara på frågorna och ingen annat oberoende part har getts möjlighet att kommentera. Artikeln är riktad till en yngre publik men det motiverar inget av bristerna eller felaktigheterna. Med tanke på Dagens Nyheter's ställning som tidning med stor spridning och med många läsare, med tanke artikelns storlek och det faktum att innehållet är ytterst tveksamt med flera allvarliga brister, menar vi att Dagens Nyheter har brustit mot de pressetiska reglerna och kravet på opartiskhet, saktighet och god publicistisk sed. Därför känner vi oss också tyvärr tvungna att anmäla artikeln.

Vi koncentrerar oss här till att anmärka på de punkter där det förekommer direkta felaktigheter.

Första punkten i artikeln

... "Sedan länge finns koldioxidskatt för bilar och fabriker. Men flygtrafiken har inte varit lika mycket beskattad. Pengarna från skatten går till staten, som kan starta nya klimatprojekt."

Kommentar

Skatt på flyget har inte funnits då flyget är undantaget från skatter i en internationell överenskommelse (Chicagokonventionen). Istället har staten valt att flyget, till skillnad från andra trafikslag, självt betalar för merparten av sin infrastruktur. Vidare måste vi klargöra att pengarna som flygbolagen betalar in som flygskatt är inte på något sätt öronmärkta för någon klimatomställning, utan de går direkt in i statskassan. Om dessa två realiteter har det debatterats mycket och får anses som vedertagen fakta. Påståendena som görs i första punkten är således missvisande och felaktiga.

Fjärde punkten i artikeln

"I Sverige släpper flyget ut ungefär lika mycket som vägtrafiken"...

Kommentar

In- och utrikesflyget står för ca 5% av de svenska utsläppen. Vägtrafiken står för ca 30% och är efter industrin den i särklass största utsläppskällan. Källa Naturvårdsverket, m fl. Påståendet i artikeln är direkt felaktigt och väldigt missvisande för hela resonemanget i artikeln.

Femte punkten i artikeln

"Många pratar om att man borde använda biobränsle (bränsle gjort på växter) i stället för bensin. Men då skulle det behövas så mycket biobränsle att all skog skulle gå åt."...

Kommentar

Det skogsavfall som behövs för att ställa om det svenska flygandet motsvarar ca 10% av det utrymme som finns för att utöka avverkningsen. Källa: Pål Börjesson, professor i Miljö- och energisystem, Lunds Universitet. Endast en del av dagens sågspånsspill skulle räcka för att producera biobränsle till hela svenska inrikesflyget. Källa: Energimyndigheten. Ökad skogsavverkning är inte heller något problem vilket är ett

vedertaget faktum inom skogsnäringen. Frågan är dessutom så komplex att den typen av svar som ges i artikeln är helt irrelevant och grovt missvisande.

Sjätte punkten

"Vid resor inom landet och i Europa är tåg absolut bäst. Det går faktiskt ofta fortare än flyget vid resor under 60 mil." ...

Kommentar

Det stämmer inte på de flesta svenska inrikesdestinationerna under 60 mil. Från Stockholm går det snabbare dörr till dörr än tåget att flyga till bl.a. Ängelholm, Kristianstad, Halmstad, Växjö, Kalmar, Jönköping, Trollhättan, Karlstad, Torsby, Hagfors, Sveg, Sundsvall, Höga Kusten och Örnsköldsvik. Källa: Nextjet, SAS, BRA, Direktflyg, SJ, Resrobot. Uppgiften i punkt 6 är således felaktig.

Sjunde punkten i artikeln

"Varför får små flygplatser ofta pengar av kommunen, om vi borde flyga mindre?"

"Kommuner tycker att det är coolt att ha egen flygplats, och de tjänar pengar på turister."

Kommentar

Redan frågeställningen varför kommuner får pengar, är väldigt missvisande. Kommuner och landsting driver flygplatser liksom de driver all övrig kollektivtrafik. Detta i högsta grad en vedertagen och känd ordning och måste anses som något Dagens Nyheter bör känna till. Därför är också själva frågeställningen ytterst anmärkningsvärd. Men än mer felaktigt och direkt stötande är Naturskyddsföreningens svar. Kommuner har ett vitalt uppdrag, där flygplatserna utgör ett viktigt bidrag till regionens tillgänglighet och utveckling, inte minst för företag men också för medborgarna. Att Naturskyddsföreningen beskriver kommunernas verksamhet, på detta raljanta sätt är ytterst anmärkningsvärt. Likaså formuleringen att kommunerna skulle tjäna pengar på turister, ger ett nedlåtande intryck som leder tankarna till att kommuner försöker utnyttja resenärer mot bättre vetande. Att Naturskyddsföreningen ger detta som sitt officiella svar på frågan och att Dagens Nyheter helt okritiskt väljer att publicera det finner vi högst anmärkningsvärt.

Nyheter.



Flyget har blivit renare, men eftersom vi flyger mer har utsläppen ändå ökat.

Foto: TT

Dyrare att flyga – för klimatets skull

En ny skatt gör det lite dyrare än tidigare att flyga. Vi förklarar hur flyget påverkar miljön.

? **Vad är flygskatten?**
Varje flygbiljett blir nu 60 kronor dyrare att köpa om man reser inom Sverige och EU. Längre resor blir upp till 400 kronor dyrare. Sedan länge finns koldioxidskatt för bilar och fabriker. Men flygtrafiken har inte varit lika mycket beskattad. Pengarna från skatten går till staten, som kan starta nya klimatprojekt.

? **Varför ska vi ha flygskatt?**
För att flyg bidrar till klimatförändringarna. Världens länder har kommit överens om att jordens medeltemperatur får öka med högst 2 grader och helst inte mer än 1,5 grad. Då måste utsläppen av koldioxid minska.

? **Kommer skatten verkligen att minska flygandet?**
En höjning på 60 kronor kommer inte att påverka jättemycket. Men det är ett viktigt steg. Fler länder kan följa efter. Men många experter tror att flygskatten borde vara högre för att ge effekt.

? **Hur mycket släpper flyg ut, jämfört med bilar?**

I Sverige släpper flyget ut ungefär lika mycket som vägtrafiken. Men då måste man tänka på att vi åker mycket mer bil än vad vi flyger. Dessutom är det sämre för miljön att släppa ut koldioxid långt uppe i luften än på marken.

? **Kommer det inte miljövänliga flygplan snart?**

Många pratar om att man borde använda biobränsle (bränsle gjort på växter) i stället för bensin. Men då skulle det behövas så mycket biobränsle att all skog skulle gå åt. Och det kommer att gå lång tid innan man byggt bra flygplan som går på el. Flyget har blivit renare, men eftersom vi flyger mer har utsläppen ändå ökat. Det är alltså nödvändigt att alla flyger mindre.

? **Vad borde vi göra mer?**

Vid resor inom landet och i Europa är tåg absolut bäst. Det går faktiskt ofta fortare än flyget vid resor under 60 mil. Vi borde också äta mindre kött och ta bilen mer sällan. Sverige är bättre på det här än många andra länder,

ändå minskar våra utsläpp väldigt långsamt. Och per person är Sveriges utsläpp bland de högsta i världen.

? **Vad betyder det att klimatkompensera?**

Det är när man till exempel köper träd som planteras. Träden hjälper sedan till att binda koldioxid. Allt som minskar påverkan på miljön är bra. Men koldioxiden som ett flygplan släpper ut hamnar ändå i atmosfären.

? **Varför får små flygplatser ofta pengar av kommunen, om vi borde flyga mindre?**

Kommuner tycker att det är coolt att ha egen flygplats, och de tjänar pengar på turister.

? **Ska man ha dåligt samvete om ens familj flyger?**

Nej. Det är ju de vuxna som köpt flygresan. Och ett förbud mot att flyga föreslår ingen. Men om det är möjligt att ta tåget istället, så föreslår det för dina föräldrar.

Arvid Adrell

Källa: David Kihlberg,
Naturskyddsföreningen