Konsument verket • KO



Rapport 2018:7

Konsumenters möjligheter att köpa hållbara paket- och charterresor

Analys av dagens marknad och förslag till åtgärder

2018:7 Konsumenters möjligheter att köpa hållbara paket- och charterresor
Konsumentverket 2018

Ansvarig handläggare: Katarina Jacobson

Förord

Konsumentverkets vision är ett samhälle med medvetna och säkra konsumenter. I detta arbete har vi till uppgift att integrera frågor om hållbar utveckling och att bidra till Sveriges miljömål. 2015 fick Konsumentverket i uppdrag att bevaka konsumenters möjligheter att agera på ett ur miljösynpunkt hållbart sätt. Utifrån uppdraget har vi utformat ett ramverk för att belysa möjligheter och hinder för konsumenter att agera miljömässigt hållbart inom avgränsade områden. Baserat på det ramverket har vi inlett ett arbete med att göra belysningar av olika konsumentmarknader.

Denna rapport beskriver konsumenternas möjligheter att göra ett miljömässigt hållbart val på marknaden paket- och charterresor. I Konsumentverkets årligt återkommande konsumentmarknadsundersökning tillhör den marknaden de med sämst förutsättningar i miljöperspektivet.

Arbetet har utförts av Jenny von Bahr, Åsa Nyblom, Jonatan Wranne och Åsa Hult vid IVL Svenska Miljöinstitutet. I rapporten beskrivs konsumenternas situation, faktorer som underlättar respektive begränsar dem från att göra miljömässigt hållbara val samt förslag till åtgärder.

De slutsatser som dras i rapporten samt förslagen som läggs är författarnas egna.

Vår förhoppning med rapporten är att du som läsare får tillgång till kunskap som gör det möjligt för dig och din organisation att verka för hållbara konsumtionsmönster.

Peter Vikström
Chef för Analysenheten

Sammanfattning

Syftet med denna rapport är att kartlägga svenska konsumenters möjligheter att göra miljömässigt hållbara val på marknaden för paket- och charterresor. Rapporten belyser vilka faktorer som gör att sådana val i dagsläget görs i begränsad omfattning samt diskuterar och ger förslag på åtgärder som har möjlighet att leda till förändrade resvanor och därmed minskad miljöpåverkan. Åtgärdsförslagen syftar till att skapa goda möjligheter för konsumenter att göra val som är mer miljömässigt hållbara. Detta inkluderar också val som inte sker aktivt – exempelvis genom att göra det lättare att välja med miljöhänsyn (nudging) eller genom att icke hållbara alternativ försvinner till följd av reglering eller görs ointressanta genom ekonomiska styrmedel.

Studien visar att utbudet av hållbara paket- och charterresor är bristfälligt idag. Varken miljömedvetna eller mer ”vanliga” resenärer hittar idag enkelt hållbara resor att boka, tillgänglig och entydig information om hållbara resalternativ och möjlighet att jämföra resors miljökonsekvenser. Utbudet av mer hållbara resor är högst begränsat och hittas idag generellt inte hos de traditionella och marknadsledande resebolagen. Information om hållbarare alternativ är svår att finna genom enkla sökningar på internet, och är ibland inte uppdaterad och konsekvent. Detta gör det naturligtvis svårt för alla typer av konsumenter att göra hållbara val på marknaden för paket- och charterresor.

För paket- och charterresor innebär utrikes flygresor de största miljöeffekterna – dessa står för 86-89 procent av resans klimatpåverkan vid charterresor utomlands enligt IVL:s livscykelanalysberäkningar. Då uppdraget var begränsat i omfång valde vi att fokusera åtgärdsdiskussionen på vad som kan göras för att minska just miljöpåverkan från resandet kopplat till paket- och charterresor med flyg. Dagens styrmedel för att minska miljöpåverkan från flygresande är otillräckliga för att nå miljömålen och för att stimulera marknaden till ett större utbud av hållbara paket- och charterresor. Urvalet av åtgärdsförslag bygger dels på diskussioner med branschrepresentanter och dels på en bedömning av vilka styrmedel som skulle vara tillräckligt styrande för att ge konsumenter lättillgängliga hållbara resealternativ på marknaden.

Förslag på åtgärder att utreda vidare:

- Möjligheten att införa privata utsläppskonton för utrikes flygresor. Överblivna utsläppsrätter får säljas till andra på en handelsplats. Antalet utsläppsrätter begränsar hur stora utsläppen kan bli från utrikes flygresor från Sverige.
- En höjning av den svenska flygskatten för att nå en betydligt större miljöeffekt än den flygskatt som införs den 1 april 2018.
- Inrättandet av ett nationellt besöksnäringsforum för hållbar turism. Detta centrum får ett särskilt uppdrag att stärka den svenska turismen som ett alternativ till utlandssemestrar.
- En branschgemensam uppförandekod och/eller lagstiftade minimikrav. Detta åtgärdsförslag syftar till att införa gemensamma minimiregler kring hur branschen kan underlätta konsumenternas möjligheter att göra hållbara val. Bland annat föreslås minikrav på miljöinformation vid bokningar av resor, tydlig information om alternativa färdsätt samt att konsumenterna erbjuds andra måltidsalternativ än kött vid destinationen.

Summary

The aim of this report is to map the possibilities for Swedish consumers to make sustainable choices on the market for package tours and charters. Sustainable choices for package holidays are seldom made today. This report highlights limiting factors for such choices and discusses and propose measures that could change travel choices and, as a consequence, limit the environmental effects of package tours. Proposed measures aim to create good opportunities for sustainable consumer choices. This also includes passive choices – for example by making it easier to choose sustainably (nudging) or by making non sustainable alternatives disappear as a consequence of regulation.

The study shows that the supply of sustainable package tours and charters are insufficient today. Neither environmentally aware, nor "normal" travelers can today easily find sustainable travel options, accessible and unambiguous information about sustainable alternatives and the opportunity to compare different travel options' environmental impact. The supply of more sustainable package tours and charters are highly limited and is generally not found at conventional and market leading travel agencies. Information on more sustainable alternatives is hard to find by simple searches on the internet, and are sometimes not up to date and consistent. This is making it complicated for all types of consumers to make sustainable choices on the market for package tours and charters.

International aviation is by far the main source of environmental impact for package tours and charters – this element accounts for 86-89 percent of the tour's climate impact according to IVL life cycle calculations. Due to the limited time span of this commission, we chose to focus the proposals and discussion towards opportunities for limiting environmental impacts from aviation associated with package tour travel. Current policy instruments for reducing environmental impact from aviation are insufficient for reaching national environmental goals and for stimulating the growth of sustainable alternatives on the market for package tours and charters. The selection of proposals for action builds partly on discussions with representatives from the travel industry, and partly on an estimate of what measures/policy instruments that would able to transform the market so far as to give consumers easily accessible sustainable package tour alternatives on the market. All proposals need further investigations.

Suggestions to investigate further:

- Study the possibility to implement private emission quotas for international air travel. Remaining emission rights can be sold to others on a market. The number of emission rights limits the size of emissions from international aviation in Sweden.
- A rise of the Swedish aviation tax for reaching considerably higher environmental effect than the aviation tax that was introduced 1st of April 2018.
- Establishing a national forum for sustainable tourism. This forum is given a special commission to strengthen Swedish tourism as an alternative to vacations abroad.
- A common code of conduct for the tourism industry and/or legislated minimum demands. This proposal aims for introducing common minimum regulations on how the industry should facilitate for consumers to make sustainable choices. Suggestions include minimum demands for environmental information when booking tours and travels, clear

information on alternative ways of travelling and alternative food choices to meet on the destination.

Innehållsförteckning

1 Inledning 9
1.1 Syfte 9
1.2 Avgränsningar 9
1.3 Metod 9
2 Bakgrund 11
2.1 Konsumtion av paket- och charterresor idag 11
2.1.1 Varför reser vi? 12
2.2 Paket- och charterresors miljökonsekvenser 12
2.2.1 Flygresor 12
2.2.2 Miljökonsekvenser från andra reseslag 12
2.3 Paket- och charterresors sociala konsekvenser 13
2.3.1 Typresa: Solresa till varmare land 13
2.3.2 Typresa: Kryssning 14
3 Utbud och efterfrågan av hållbara resor 15
3.1 Vilka hållbara alternativ hittar konsumenterna på marknaden? 15
3.1.1 Konventionella Kalle söker resa 15
3.1.2 Ekologiska Elsa söker resa 16
3.1.3 Lite eller svårnavigerad/motstridig information och få alternativ 18
4 Vad krävs för att charterresandet ska bli miljömässigt hållbart? 19
4.1 Stora minskningar av flygresandet behövs för att nå svenska klimatmål 19
5 Nuläges- och hinderanalys 21
5.1 Varför vi reser – sol och nya upplevelser 21
5.1.1 Flygresor till solen och till upplevelser efterfrågas 21
5.1.2 ”Hemester” täcker inte alla behov 21
5.2 Hur vi reser – geografi, tidsekonomi och marknadskrafter 21
5.2.1 Svårt att ta tåget till soliga öar 21
5.2.2 Flygresor för billiga idag – alternativen för dyra 21
5.2.3 Flygresor tar kortare tid än tåg- eller bussresor 22
5.2.4 För lågt tryck på konsumenter och producenter att hitta alternativ 22
5.3 Informationsbrister 22
5.3.1 Hållbara alternativ svåra att hitta 22
5.3.2 Information om resornas miljöpåverkan saknas vid bokning av resor 22
6 Styrmedel som finns idag – är de tillräckliga? 23

6.1 Informationsinsatser 23
6.2 Miljömärkning 23
6.3 EU:s handelssystem och klimatkompensation 23
6.4 Kvotplikt för introduktion av biobränsle 24
6.5 Skatt på flygningar eller på flygbränsle 24
6.6 Diskussion – kriterier för ytterligare styrmedel 24
7 Förslag att utreda vidare 25
7.1 Utred personliga utsläppskonton 25
7.1.1 Vad tyckte personer från branschen? 25
7.1.2 Juridisk och teknisk konstruktion 26
7.1.3 Liknande system 26
7.1.4 Systemet i förhållande till andra länder 26
7.1.5 Förväntade effekter av systemet 27
7.1.6 Förändrat beteende 27
7.2 Höjd flygskatt 28
7.2.1 Vad tyckte personer från branschen? 28
7.2.2 Juridisk och teknisk konstruktion 28
7.2.3 Systemet i förhållande till andra länder 28
7.2.4 Förväntade effekter av systemet 28
7.2.5 Förändrade beteendemönster 28
7.3 Inrätta ett nationellt besöksnäringsforum för hållbar turism 28
7.3.1 Vad tyckte personer från branschen? 29
7.3.2 Juridisk och teknisk konstruktion 29
7.3.3 Systemet i förhållande till andra länder 29
7.3.4 Förväntade effekter av åtgärden 29
7.3.5 Förändrade beteendemönster 30
7.4 Branschgemensam uppförandekod och/eller lagstiftade minimikrav 30
7.4.1 Vad tyckte personer från branschen? 31
7.4.2 Juridisk och teknisk konstruktion 31
7.4.3 Systemet i förhållande till andra initiativ 31
7.4.4 Förväntade effekter av systemet 31
7.4.5 Förändrade beteendemönster 31
8 Referenser 32
9 Bilaga 35

1 Inledning

1.1 Syfte

Syftet med studien är att kartlägga svenska konsumenters möjligheter att göra miljömässigt hållbara val på marknaden för paket- och charterresor. Fokus ligger på att belysa vilka faktorer som gör att sådana val i dagsläget görs i begränsad omfattning, samt att diskutera och ge förslag på åtgärder som skulle ha möjlighet att leda till förändrade resvanor och därmed minskad miljöpåverkan.

1.2 Avgränsningar

Konsumentverket definierar ”paket- eller charterresa” som en resa inom eller utanför Sverige där både transport och boende/upplevelse ingår. Uppdraget gäller den miljömässiga delen i hållbarhetsbegreppet, men då även sociala hållbarhetsaspekter är högst relevanta för paket- och charterresemarknaden kommer dessa att kortfattat tas upp i studien. Studien belyser vidare privatpersoners inköp av paket- och charterresor inom- eller utanför Sverige[1] och i huvudsak endast sådana situationer där konsumenten anlitar någon form av tjänst för sin resa.

Uppdraget syftar inte i första hand till att handla om att ge konsumenter goda möjligheter att själva aktivt välja miljömässigt hållbara alternativ istället för alternativ med en icke hållbar miljöpåverkan. Det handlar istället särskilt om att skapa goda möjligheter för konsumenter att göra miljöanpassade val utan att detta sker aktivt – exempelvis genom att använda nudging-metoder eller genom att icke hållbara alternativ försvinner till följd av reglering eller görs ointressanta att producera eller köpa med ekonomiska styrmedel.

Åtgärdsdiskussionen handlar i första hand om hur olika åtgärder och styrmedel kan styra bort konsumenten från flygresor. Denna prioritering har gjorts då flygresor idag står för den största delen av utsläppen från paket- och charterresor, samt av resursskäl.

1.3 Metod

Studien har kombinerat olika metoder för att uppnå sitt syfte. En stor del av rapporten sammanfattar och analyserar tidigare publicerat kunskapsunderlag (forskningsartiklar, rapporter och utredningar med mera). Kunskap om området, samt fingervisningar om relevanta studier, har också förvärvats genom kortare expertintervjuer med forskare på området transporter, resande och turism.

IVL har också genomfört livscykelanalyser för olika typer av flygresor där bland annat flygresans andel av miljöeffekten från en charterresa har beräknats.

För att undersöka vad som möter olika typer av konsumenter när de söker resealternativ för en charter- eller paketresa gjordes en serie internet-sökningar genom vanlig sökmotor. Denna

[1] För att utgöra en paketresa i juridisk mening ställs fler krav, till exempel ska resans innehåll ha utarbetats innan avtalet sluts, resan ska pågå i minst 24 timmar eller inbegripa övernattning samt säljas för ett gemensamt pris, eller skilda priser som är knutna till varandra (1§ lag om paketresor).

delstudie syftade till att undersöka och dokumentera vad för slags alternativ och information som är tillgängliga för olika konsumentgrupper och vilka alternativ eller information som saknas.

För att stämma av vår bild av dagsläget, samt för att i dialog med resebranschen undersöka vilka åtgärder som skulle kunna vara effektiva och genomförbara anordnades en workshop dit företrädare för resebranschen bjöds in. Denna workshop genomfördes på IVL i Stockholm den 4 december 2017 med åtta deltagare från både konventionella resebolag, företrädare för ekoturism-arrangörer, miljömärkningsorganisationer och förmedling av tågresor. Denna workshop blev mycket kreativ och idéer och insikter från mötet blev en viktig utgångspunkt i arbetet med åtgärdsförslagen.

Rapporten gör av tidsskäl inte anspråk på fullständighet men utgör en orientering för fortsatt arbete med åtgärder som kan styra mot en mer hållbar paket- och charterresemarknad.

2 Bakgrund

Turism är en viktig global näring som är beroende av natur- och kulturmiljöer för att leverera sin produkt och skapa ekonomiskt och socialt värde men vars aktiviteter samtidigt kan skapa stora negativa miljö- och hållbarhetskonsekvenser. Turism är också en snabbt växande företeelse. Från att ha varit en angelägenhet för de riktigt välbärgade har turism sedan 60-talet och massturismens födelse blivit tillgängligt och en del av vardagen för hela världens växande medelklass. Följande avsnitt beskriver översiktligt dagens paket- och charterresande och dess hållbarhetskonsekvenser.

2.1 Konsumtion av paket- och charterresor idag

Under 2016 gjorde svenska turister drygt 14 miljoner semesterresor utomlands, med minst en övernattning. Denna siffra inkluderar dock okänd andel resor med reguljärflyg – vi har inte hittat lättillgänglig statistik för endast paket- och charterresor. Sedan andra världskriget har utlandsresandet i Sverige ökat konstant: 62 procent av svenskarna reste utomlands 2016.
93 procent av svenskarnas utlandssemesterresor går till ett resmål i Europa. Som Tabell 1 visar är Spanien det mest populära semesterlandet dit svenskar gör fler än två miljoner semesterresor per år. Tyskland är det näst vanligaste semesterlandet. (Vagabonds Resebarometer, 2016).

År 2016 gjorde svenskarna 46 miljoner övernattningar i Sverige (Tillväxtverket, 2017).

Tabell 1. Lista över svenskarnas vanligaste resmål utomlands 2016, placering 2015 inom parentes.

1. Spanien (1)
2. Tyskland (2)
3. Danmark (3)
4. Storbritannien (4)
5. Grekland (5)
6. Italien (6)
7. USA (7)
8. Norge (12)
9. Finland (11)
10. Frankrike (8)
11. Polen (15)
12. Thailand (10)

Flyg är idag det dominerande transportmedlet vid charterresor. Båtkryssningar utgör än så länge en liten del av charterturismsektorn men är den del som växer snabbast med hela 7,4 procent per år (Walnum 2011). I Stockholm har tillväxten för kryssningar varit 22 procent mellan år 2016 och 2017 (Visit Stockholm, 2017). Det finns även arrangörer av charterresor med buss, exempelvis Rosa Bussarna (Rosa Bussarna 2017). Under workshopen om paket- och charterresor (IVL 2017-12-04) framkom det även att det finns mindre arrangörer av tågcharterresor. Vi saknar data för

hur stora marknadsandelar dessa typer av resor har idag men utifrån diskussionen under workshopen framgick det att denna typ av resor står för en mycket liten del av marknaden.

2.1.1 Varför reser vi?

För att förstå hur ohållbara resmönster kan förändras är det viktigt att förstå varför vi reser. De viktigaste motiven till semesterresande är att vi vill fly vardagen, finna vila och äventyr, se och uppleva nya platser och kulturer, samt vårda våra relationer (Pearce et al. 2005). Detta är också motiv som lyfts upp i reklam och resemagasin och därigenom förankras och förstärks socialt och kulturellt. Forskning visar att dessa behov av nya intryck och vila från vardagen idag tillfredsställs i hög grad av ett stort utbud av snabba flygresor utomlands, långt bort till nya platser (Lundberg 2017-11-21). En paradoxal trend som noterats är att svenska turister i ökad grad reser för att besöka platser som är på väg att försvinna på grund av klimatförändringar eller skogsavverkning, s.k. ”Last-Chance-Tourism” (SB Insight 2017).

2.2 Paket- och charterresors miljökonsekvenser

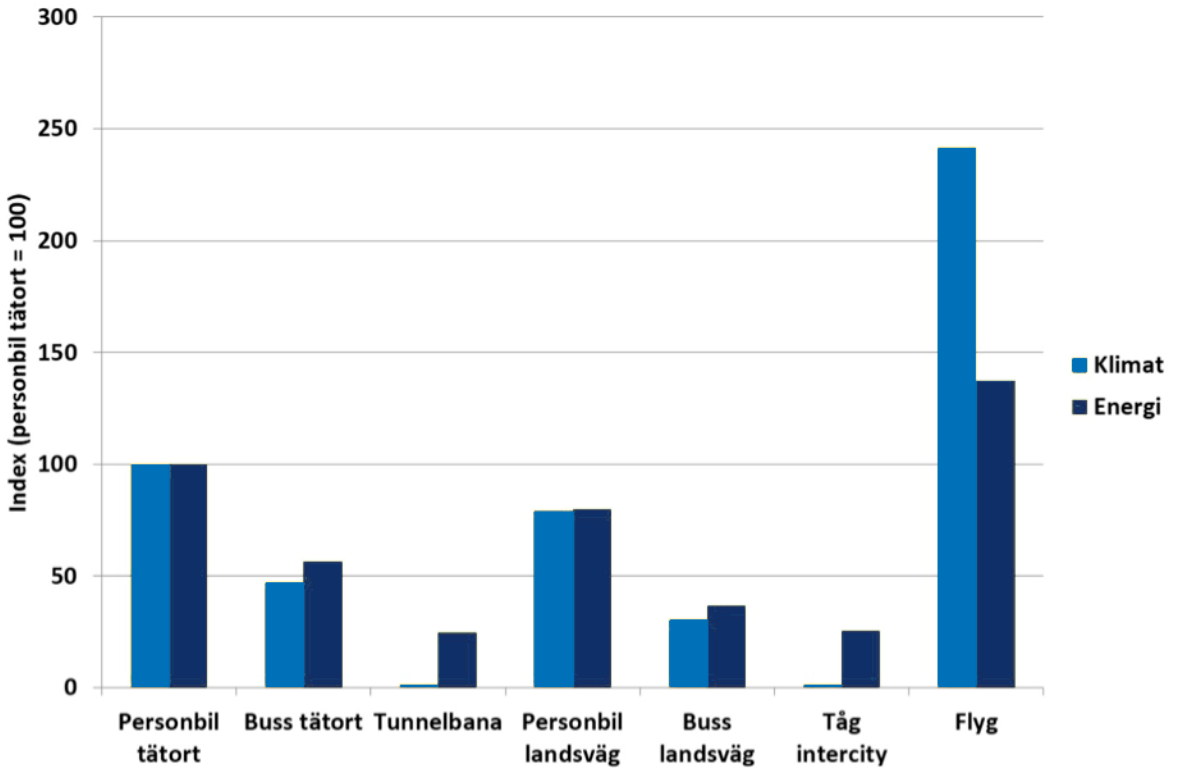
2.2.1 Flygresor

Turismens koppling till ökade flygresor och deras bidrag till klimatförändringen är en av de största negativa miljöfaktorerna för turistsektorn. Just flygresan står för 65-90 procent av klimatpåverkan för en semesterresa, även om variationen är stor mellan olika typer av resor och olika destinationer (Gössling et al. 2005). Även om flyget globalt inte står för mer än 4-5 procent av den totala energirelaterade klimatpåverkan (höghöjdseffekten inräknad) så ökar denna påverkansfaktor snabbt eftersom flygresandet ökar med i snitt 4 procent per år. Svenskars klimatpåverkan från internationella flygresor är idag lika stor som klimatpåverkan från all biltrafik i Sverige (Kamb et al. 2016). Dessutom ökar intresset för att flyga kraftigt. Ett starkt ökat resande (både internationellt och nationellt) syns bland annat i enkätundersökning av svenskars önskade framtida konsumtion av resor (SB Insight 2017).

2.2.2 Miljökonsekvenser från andra reseslag

Även om flyg idag är dominerande inom charterturism finns även andra transportslag med miljökonsekvenser. Kryssningsturism är den mest energiintensiva formen räknat per turist och orsakar utsläpp till luft och vatten i form av koldioxid, kväveoxider, partiklar och avfall (Walnum 2011). Buss- och tågresor, men även bilresor, har en betydligt lägre miljöpåverkan per personkilometer än flygresor har, se Figur 1.

Figur 1. Indexerade klimatutsläpp per personkilometer respektive energiåtgång för olika sorters resor där index 100=resa med personbil i tätort (Trafikverket, 2017).



Källa: Trafikverket (2017)

2.3 Paket- och charterresors sociala konsekvenser

Turism som global och växande näringsgren påverkar inte bara miljömässig hållbarhet, utan har också konsekvenser för ekonomisk och social hållbarhet världen över. När det gäller ekonomisk och social hållbarhet så finns det inom turismindustrin allvarliga problem med bland annat ekonomiska läckage (att lokal ekonomi inte får ens en bråkdel av pengarna från turismen som sker på platsen), bortträngning av lokalbefolkning, prostitution och orimliga arbetsförhållanden (Mowforth and Munt 2015, Lundberg 2017- 11-21). Det finns även positiva effekter av turism, exempelvis kan ekoturism innebära ökat intresse för att skydda den biologiska mångfalden. Det finns även positiva ekonomiska effekter som exempelvis ökat antal arbetstillfällen på turistorterna.

2.3.1 Typresa: Solresa till varmare land

En resa söderut till solen leder ibland till ekonomiska och sociala problem. *Ekonomiska läckage* (direkta och indirekta) är vanligt förekommande hållbarhetsproblem vid charterturism till solen. Detta då hotellanläggningar ofta ägs av internationellt baserade ägare vilket gör att vinsterna från hotell och turismverksamheten delvis inte kommer lokalbefolkningen tillgodo. I vissa fall förekommer att lokalbefolkning tvångsförflyttas för byggandet av turistanläggningar. ”Enklavturism” av vilken många charterresealternativ och så kallat ”all-inclusive-resor” är en del, ger oftast lite pengar till destinationen i fråga och det lokala näringslivet på platsen. (Wineaster 2013, Lundberg 2017- 11-21)

Sociala hållbarhetsproblem inkluderar också *bristfälliga arbetsförhållanden*. I turistbranschen förekommer ibland anställningar utan kontrakt, låga löner, långa arbetstider och gästarbetare utan medborgerliga rättigheter med mera. Researrangörerna som paketerar resan äger ofta inte hotellen och kontrollen är ofta bristfällig. (Lundberg 2017-11-21). Det finns även positiva effekter som exempelvis arbetstillfällen på hotellen samt möjligheter för lokala företag att sälja varor och tjänster till turisterna.

2.3.2 Typresa: Kryssning

Vid en kryssning är båten destinationen, snarare än hamnarna man besöker. Konsumtionen sker främst ombord och i väldigt liten grad i land vilket innebär att kryssningsturism bidrar väldigt lite till ekonomisk utveckling av de lokala destinationer man besöker (Larsen et al. 2013). Kryssningspassagerare som under kort tid ”invaderar” städer och lokala destinationer har också framhållits som ett socialt hållbarhetsproblem. Detta problem blir större ju mindre den besökta destinationen är. Speciellt utsatta är små destinationer i Arktis, Norge och Karibien (Lundberg 2017-11-21). Det finns även positiva effekter. För exempelvis Åland bidrar kryssningstrafiken till att upprätthålla antalet avgångar till Sverige och Finland.

3 Utbud och efterfrågan av hållbara resor

Hållbar turism och *ekoturism* har sedan 80-talet föreslagits som lösningar på turismsektorns hållbarhetsutmaningar. Dessvärre har hållbar turism ännu inte blivit en del av massturismindustrin och ekoturism förblivit en nisch för småskaliga reseförmedlare (Reje and Dreger 2014, Fairweather et al. 2005). En vanlig observation är att turister ”tar ledigt från sina gröna värderingar” när de köper semesterresa, då köpbeslut inte speglar de miljövänliga värderingar man uppgivit (Becken 2007, Hedlund 2013). Miljömärkningar av resor finns i viss utsträckning idag men den stora mängden olika märkningar som används inom turistsektorn i Europa idag skapar enligt litteraturen förvirring och osäkerhet hos konsumenter. Miljömärkningar och har idag en mycket liten betydelse för konsumenters köpbeslut (Reje and Dreger 2014).

3.1 Vilka hållbara alternativ hittar konsumenterna på marknaden?

För att undersöka vilka hållbara alternativ som finns på marknaden och vilken typ av information och reseerbjudanden som når olika typer av konsumenter gjordes en nätbaserad delstudie som försökte efterlikna efterforskning av charter- eller paketresa för två typer av konsumenter.

3.1.1 Konventionella Kalle söker resa

Vad möter den konsument som ”är som folk är mest” och söker sin resa genom vanliga ”konventionella” kanaler? För att undersöka detta gjordes sökningar på två dominerande reseförmedlares hemsidor. Resultatet av sökningen presenteras i Tabell 2 nedan.
Först tittade Kalle på startsidornas utbud. Sökmotorn på startsidorna var båda inställda på alternativet flyg, men kryssning fanns också synligt och lättvalt på båda sidorna. Inga andra transportalternativ är synliga när Kalle tittar omkring på olika resalternativ på dessa båda sidors sökmotor. Söker Kalle på en resa till Köpenhamn eller Tyskland får han i båda fallen upp flyg som enda alternativ. Vi kallar i fortsättningen dessa stora resebolag för A och B.

Om Kalle – mot förmodan – skulle få för sig att söka på tåg eller buss på dessa sidor är han hänvisad att göra det i den allmänna sökrutan på första sidan, då detta inte finns som alternativ i reseplanerarens sökfält. När Kalle söker på tåg på A:s hemsida kommer han till en sida med titeln ”A:s historia”. På B:s hemsida leder sökningen till information om tågresor på olika semesterorter. Liknande träffmönster möter en likartad sökning på ”buss”. Värt att notera är också att Kalle inte möter någonting om hållbarhet på första sidan hos A. På B:s hemsida finns länken ”hållbart resande” med under ”Om B”. Denna länk leder till en miljöstrategi för företaget och information om B:s arbete med hållbarhetsfrågor.

Tabell 2. Vad Konventionella Kalle hittade för resealternativ och information om hållbart resande vid sin sökning av resa.

Kalle söker på/tittar efter	Resebolag	
	A	B
Vilka transportalternativ erbjuds i sökmotorn på första sidan?	Flyg	Flyg
Vilka transportalternativ är synliga/erbjuds på första sidan?	Flyg och kryssning	Flyg och kryssning
Vilka resealternativ får Kalle upp om han söker på en resa till Köpenhamn/Tyskland?	Flyg	Flyg
Om Kalle söker på tåg?	Till en sida som heter ”A:s historia”	Information om tågresor på olika semesterorter
Information om miljö/hållbarhet på första sidan?	Ingenting	En länk som heter ”hållbart resande” som leder vidare till en miljöpolicy

3.1.2 Ekologiska Elsa söker resa

Vad möter den konsument som försöker göra hållbara val för sin paket- eller charterresa? Elsa försöker hitta hållbarare alternativ för sin semesterresa och söker därför på internet på sökorden: ”hållbar charter”, ”miljövänlig charter”, ”hållbar turism”. Genom dessa sökningars första träffsida, och genom att följa länkkedjor vidare, fann Ekologiska Elsa:

1. Tipslistor och artiklar om hur man turistar hållbart (ca 10 år gamla) från kvällspress.
2. Sidor om hållbart resande riktat till medvetna konsumenter.
3. Länkar till vad de etablerade researrangörerna skriver om hållbarhet på sina hemsidor.
4. Länkar till artiklar om att det är svårt att hitta och boka hållbara charterhotell.

Källorna för punkterna 1, 2 och 4 finns samlade i bilagan. Värt att notera är att de tipslistor och artiklar om hur man turistar hållbart som finns samlade i kategori 1 samtliga är ca 10 år gamla. Därför är några av dessa tips inaktuella – exempelvis finns inte längre tågcharter i de större researrangörernas utbud[2].

Tipslistor och artiklar i kategori 1 adresserar främst miljömässig hållbarhet, medan de sidor om hållbart resande som finns i kategori 2 också tar upp social hållbarhet. Främst rör tipsen val av: resmål, resefrekvens, reselängd, resesätt, boende, aktiviteter, resande och shopping vid resmålet samt slutligen sätt att klimatkompensera sitt resande. Det huvudsakliga innehållet i den

[2] Vid IVL:s workshop med resebranschen bekräftades att tågcharter inte längre erbjuds av de större researrangörerna men det framkom att ett litet bolag just nu erbjuder en resa med tågcharter som i dagsläget är slutsåld.

information (kategori 1-2) som Ekologiska Elsa fann i sin sökning efter hållbara paket- och charterresor presenteras i Tabell 3 nedan.

Tabell 3. Översikt över informationen om hållbar turism som Ekologiska Elsa fann i sin jakt på hållbara paket- och charterresor (Kategori 1-2). Källor finns presenterade i bilagan.

1. Tipslistor och artiklar om hur man turistar hållbart (ca 10 år gamla) från framförallt kvällspress

- Flyg är en utsläppsbov – men reseaktörerna satsar nu på stort på tågcharter. (Uppgiften är daterad – tågcharter finns inte längre i de stora aktörernas utbud).
- Information om klimatkompensering och miljömärkning
- Välj charterflyg istället för reguljärflyg då dessa har lägre utsläpp per resenär då högre andel stolar oftast är fyllda och mellanlandningar undviks. Välj avgång med hög beläggning och moderna flygplan
- Boka papperslöst
- Åk kollektivt till flyget och stanna borta länge
- Åk helst tåg i Sverige – i Europa kan buss vara bättre (beroende på hur tåget drivs).
- Välj rätt hotell (miljömärkt) och låt inte luftkonditioneringen stå på.
- Använd lokal kollektivtrafik/cykel på resmålet
- Köp inte tax-free
- Köp utsläppsrätter och klimatkompensera

2. Sidor om hållbart resande riktat till medvetna konsumenter

- Våga fråga och ställ krav på din researrangör angående miljö- och hållbarhetsmärkning och anställningsvillkor. Läs på och var kritisk till arrangörer som säger sig vara miljövänliga och erbjuder ekoturism. ”Greenwashing” förekommer.
- Anpassa resandet: Turista gärna nära; Flyg mer sällan – stanna längre på resmålet när du väl reser långt. Res direktflyg. Miljöanpassa resandet på resmålet (gå/cykla/lokal kollektivtrafik). Åk gärna buss i Polen, Tjeckien, Ungern och Tyskland då stor andel av elen som försörjer tågen där kommer från kolkraft. Undvik inrikesflyg.
- Testa din klimatpåverkan på klimatkontot.se
- Välj ett boende som är miljömärkt eller har ett genomtänkt miljöarbete.
- Ladda ner biljetten digitalt och spara in på onödigt papper.
- Kolla om du kan låna en resväska istället för att köpa en ny.
- Handla lokalt och ge dricks. Ät på lokalägda restauranger och bo på lokalägda hotell. Undvik ”all inclusive” eftersom de oftast ägs av utländska ägare och lite av inkomsterna går till landet.
- Undvik att handla produkter som är piratkopierade eller är tillverkade av djurdelar/kan vara produkt från tjuvjakt eller liknande.
- Undvik att köpa utflykter som innebär utnyttjande av djur som till exempel elefantridning då djuren oftast behandlas väldigt illa.
- Spara på el och vatten på resmålet. Undvik att åka på golfsemester till ett land med vattenbrist.
- Visa respekt för lokal kultur och värderingar och tänk på hur ditt beteende påverkar lokalbefolkningen. Stöd inte lokala drogmarknader etcetera.
- Agera mot eventuellt sexturism. Anmäl.

Det Ekologiska Elsa ***inte*** fann i sin sökning var:

1. Researrangörer inriktade på hållbart resande
2. Aktuella konkreta bokningsbara resealternativ i någon högre utsträckning

   I något fall hittades en länk till ”barnvänligt och miljövänligt charteralternativ” på konventionell reseförmedlares hemsida, men när detta undersöktes framgick inte vad miljövänligheten bestod av).

   Undantaget var sidan där kvalitetsmärkningen för ekoturism ”Natures’s best” listar utvalda naturresearrangörer och upplevelser i Sverige. Dessa är lätt sökbara och innehåller allt från forsränning och hundspann till övernattningar i fyrbostäder, matupplevelser och natur- och kulturguidningar (Natures best 2017a). Det går inte att boka direkt från sidan, men pris framgår, och man kan klicka sig vidare till arrangören av aktuell resa/upplevelse. Det som inte enkelt framgår är hållbarhetsaspekter på dessa resor – de har dock klarat organisationens bedömning av 6 grundläggande principer som ska säkerställa naturskydd, miljöanpassning och lokal förankring (Natures best 2017b).

3.1.3 Lite eller svårnavigerad/motstridig information och få alternativ

Sammantaget kan man konstatera att för Konventionella Kalle – en person som är som ”folk är mest” och söker sin resa genom konventionella aktörer – är informationen om hållbart resande och utbudet av hållbarare resealternativ i princip obefintligt. Inte ens om han skulle söka aktivt efter mer hållbara alternativ får Kalle upp träffar, eller valbara alternativ av större värde.

När det gäller Ekologiska Elsa så hittade hon en hel del information och tips om hur man reser mer hållbart men informationen var högst blandad. Den tog dels upp faktorer med stor påverkan på miljöbelastningen av en resa: hon blev tipsad om att resa långt mer sällan och tips om hur hon kan välja flyg med något mindre utsläpp genom att om möjligt åka direkt, utan mellanlandningar, och med charterflyg (då dessa fyller sina plan bättre). Däremot tycker hon nog att det är lite svårt att veta hur man bokar ett modernt flygplan. Hon fick också tips om att resa med tåg – vilket är svårt för den som söker charter- eller paketresa då det i princip inte finns några aktuella chartererbjudanden. Dessutom fick hon tips om att välja ett miljömärkt hotell – men också läsa om hur svårt det är att hitta dessa, och att så kallad ”greenwashing” förekommer. Elsa fick dessutom information om klimatkompensering och utsläppsrätter – men hittade också artiklar om att klimatkompensering i princip är verkningslöst och att det finns oseriösa aktörer. Andra tips Elsa hittade rör miljöaspekter mer på marginalen – hur man reser runt på resmålet, att inte låta luftkonditioneringen stå på och låna istället för att köpa resväska.

Under IVL:s workshop (2017-12-04) stämdes denna bild av utbudet av med deltagande branschföreträdare. De kände igen och delade denna bild. Dock framkom det att det finns några småskaliga initiativ: exempelvis en nysatsning på tågcharter som mött mycket stor efterfrågan, som vi inte hittat i vår sökning. Dessa småskaliga initiativ hittas inte lätt vid sökningar i vanliga sökmotorer som Google, då sökalgoritmen bygger på volym.

4 Vad krävs för att charterresandet ska bli miljömässigt hållbart?

Charterresandet med flyg är inte hållbart idag. Långt ifrån. En resa till och från Bangkok leder exempelvis till 3,6 ton koldioxidutsläpp per passagerare enligt IVL:s livscykelanalysberäkningsverktyg. Detta kan jämföras med att det genomsnittliga inhemska koldioxidutsläppet per svensk ligger på 3,7 ton per capita år 2015 (Naturvårdsverket, 2017a). Den svenska konsumtionen utomlands, inklusive utrikes flygresor, motsvarar 7,0 ton koldioxidutsläpp per år (Naturvårdsverket, 2017a). I Tabell 4 nedan visas hur stor klimatpåverkan resor till olika semestermål har med hänsyn taget till både utsläppen från resan och hotellvistelsen. Tabellen visar tydligt att den största delen av utsläppen, 86-89 procent, vid en resa med flyg kommer från själva flygresan. När resan sker med tåg minskas andelen av utsläppen som kommer från resan till endast 22 procent eftersom utsläppen från resan minskar dramatiskt.

Tabell 4. Ton CO2 per semesterresa för olika resmål samt andel av utsläpp från resan

Resmål:	Utsläpp kg CO_2 per resenär, flyg/tåg + hotell	Varav andel CO_2 från resan
Stockholm – Turkiet, 7 dagar	1,2 ton CO_2 per passagerare	86 %
Stockholm – Barcelona, 7 dagar	1,0 ton CO_2 per passagerare	89 %
Stockholm – Thailand, 14 dagar	3,6 ton CO_2 per passagerare	89 %
Stockholm – Barcelona, 7 dagar, med tåg	0,15 ton CO2 per passagerare	22 %

Källa: IVL:s egna beräkningar, 2017

4.1 Stora minskningar av flygresandet behövs för att nå svenska klimatmål

Sveriges nationella klimatmål ”begränsad klimatpåverkan” lyder:

> ”Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras. Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att det globala målet kan uppnås” (Naturvårdsverket, 2017b).
>
> För att klimatet ska stabiliseras på en ofarlig nivå krävs att utsläppen av klimatgaser minskar kraftigt. Sverige har antagit ett nytt klimatpolitiskt ramverk (Regeringen 2017a):

> ”Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Negativa utsläpp innebär att utsläppen av växthusgaser från verksamheter i Sverige är mindre än till exempel den mängd koldioxid som tas upp av naturen som en del av kretsloppet, eller mindre än de utsläpp Sverige bidrar till att minska utomlands genom att investera i olika klimatprojekt. De kvarvarande utsläppen från verksamheter inom svenskt territorium ska dock vara minst 85 procent lägre än utsläppen år 1990.
>
> Utsläppen i Sverige i de sektorer som kommer att omfattas av EU:s ansvarsfördelningsförordning, bör senast år 2030 vara minst 63 procent lägre än utsläppen 1990, och minst 75 procent lägre år 2040. Utsläppen som omfattas är främst från transporter, arbetsmaskiner, mindre industri- och energianläggningar, bostäder och jordbruk. Dessa utsläpp ingår inte i EU:s system för handel med utsläppsrätter, som omfattar det mesta av utsläppen från industrin, el- och fjärrvärmeproduktion samt flygningar med start- och landning inom det europeiska ekonomiska samarbetsområdet EES. På motsvarande sätt som för det långsiktiga målet finns även möjlighet att nå delar av målen till år 2030 och 2040 genom kompletterande åtgärder, såsom ökat upptag av koldioxid i skog eller genom att investera i olika klimatprojekt utomlands. Sådana åtgärder får användas för att klara högst 8 respektive 2 procentenheter av utsläppsminskningsmålen år 2030 och 2040.
>
> Utsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Anledningen till att inrikes flyg inte ingår i målet är att inrikes flyg ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter. ”
>
> (Regeringen 2017a)

Detta mål, som bland annat bygger på vad Sverige har åtagit sig i internationella förhandlingar och på IPCC:s bedömningar av vad som krävs för att begränsa klimatpåverkan, är ganska komplicerat. Den som läser igenom texten noga upptäcker dock att endast vissa utsläpp från flygresor omfattas. Bland annat omfattas inte höghöjdsutsläpp inom EU samt inte heller utsläpp från flygresor utanför EU. För att Sverige ska vara med och uppnå målet ”begränsad klimatpåverkan” måste även utsläppen från flygets höghöjdsutsläpp samt utsläpp utanför EU sjunka kraftigt. Detta kan uppnås genom att flygresorna blir färre, kortare och medför mindre koldioxidutsläpp per personkilometer. Genom att jämföra med övriga procentmål ovan bedömer IVL att flygets höghöjdsutsläpp samt utsläpp utanför EU behöver minska i samma storleksordning som de nationella utsläppen; det vill säga med 85 procent till år 2045 jämfört med år 1990.

5 Nuläges- och hinderanalys

Här analyseras vilka hinder som finns i nuläget för att konsumenterna skulle kunna välja miljövänliga alternativ till charterresor och paketresor.

5.1 Varför vi reser – sol och nya upplevelser

5.1.1 Flygresor till solen och till upplevelser efterfrågas

Under vår workshop om paket- och charterresor framkom det att en av flera saker som resekonsumenterna efterfrågar är resor till länder med många soltimmar för att kompensera för det svenska klimatet. Detta bedömde deltagarna var en viktig faktor bakom de långväga, utrikes flygresorna. Dock framgår av tabell 1 att resande sker till en rad andra destinationer som exempelvis Tyskland och Danmark som erbjuder andra värden än soltimmar. En annan viktig faktor var möjligheten att uppleva andra länder och kulturer på plats. Båda dessa behov såg deltagarna som delvis svåra att ersätta med resor eller upplevelser i Sverige. Att vi reser för att i första hand komma bort från vardagen och få nya intryck, är väl belagt i forskningen (se 2.1.1).

5.1.2 ”Hemester” täcker inte alla behov

Ett alternativ till paket- eller charterresa som framförts är ”hemester”, det vill säga att med hemmet som bas uppleva och utforska närområdet. En hemester kan innebära att man går och badar, går till biblioteket, besöker hemortens museum, närliggande naturområden, det regionala leklandet och så vidare. Problemet med en ”hemester” är att den i någon mån beskriver något som ofta utgör en av delarna i längre och kortare ledigheter för många vanliga familjer och privatpersoner. Många som åker på en charterresa idag har troligen redan har haft ”hemester” i någon utsträckning under en eller flera av sina semesterveckor eller lediga helgdagar. Den längre resan blir då ett komplement till upplevelserna hemomkring och ofta upplevs nog den längre resan ha högre socialt och ”upplevelsevärde” – att resa utomlands ger bland annat ökade sol- och badchanser och är ännu idag kopplat till social status. (Workshop IVL 2017-12-04 samt nätstudie presenterad i kapitel 5). Däremot menade många deltagare på workshopen att resor och upplevelser i Sverige i högre grad än idag skulle kunna lanseras som ett alternativ till utlandsresor.

5.2 Hur vi reser – geografi, tidsekonomi och marknadskrafter

5.2.1 Svårt att ta tåget till soliga öar

Ett hinder, som visserligen inte är oöverstigligt, är att många soliga semestermål ligger på öar. Kanarieöarna eller grekiska övärlden utgör här två exempel på vanliga resmål för resor till sol och bad som det är omöjligt att nå med enbart tåg eller buss.

5.2.2 Flygresor för billiga idag – alternativen för dyra

Vi har haft svårt att jämföra kostnaden mellan en flygcharterresa och en buss- eller tågcharterresa, bland annat eftersom priserna varierar väldigt mycket beroende på när en resa bokas. Dock framkom det under vår workshop att tågcharter knappast är billigare än flygcharter. Under workshopen beskrev branschdeltagarna att resebranschen har små ekonomiska marginaler som bygger på stordriftsfördelar. Konsumenterna beskrevs som mycket

prismedvetna, även om några såg en ökad efterfrågan på hållbara alternativ från den yngre generationen. Dessa förhållanden gjorde det svårt att sälja hållbara resor som var dyrare eftersom de inte efterfrågades av tillräckligt många kunder för att stordriftsfördelarna skulle kunna uppnås.

5.2.3 Flygresor tar kortare tid än tåg- eller bussresor

Vi har haft svårt att jämföra restiden för en flygcharterresa och en buss- eller tågcharterresa, bland annat eftersom restiden varierar mycket mellan olika resmål. Dock framkom det under vår workshop att det kan ta mer än två dygn att komma fram till sitt resmål med tågcharter. Även bussresor tar betydligt längre tid och då har resan en lägre komfort än en tågresa. Resans längd kan, när resor ska passa in på semesterveckor och skollov och koordineras mellan olika personers scheman, vara en mycket viktig faktor i ett resebeslut. Under workshopen framkom att dagens resenärer i hög grad ser själva resan till destinationen som en transportsträcka. Några röster från branschen menade att detta också är grundat i hur resor idag kommuniceras mot kunder i marknadsföring.

5.2.4 För lågt tryck på konsumenter och producenter att hitta alternativ

Idag finns det inget direkt tryck på varken producenter eller konsumenter av charterresor att förändra charterresandet i en hållbar riktning. Det finns en allmän medvetenhet om att ”det inte är bra för miljön att flyga” men samtidigt framställs resande i alla typer av medier som något väldigt attraktivt, njutbart – och något som ”alla gör”. I vissa kretsar finns det ett socialt tryck att resa långt bort för att uppnå social status. Det finns inga styrmedel som sätter ett tak för hur stora utsläppen får vara utan i takt med att efterfrågan på flygresor har ökat har också flygresandet ökat.

5.3 Informationsbrister

5.3.1 Hållbara alternativ svåra att hitta

Vår nätstudie (se kapitel 3), visade att varken den konventionelle eller den miljömedvetna resekonsumenten har lätt att hitta några hållbara alternativ till paket- eller charterresor med flyg idag. Även om sådana alternativ finns i någon utsträckning, producerade av små nischaktörer, så var de svåra att hitta för konsumenten.

5.3.2 Information om resornas miljöpåverkan saknas vid bokning av resor

Även information till stöd för hållbart resande är svår att hitta. Idag saknas lättillgänglig och otvetydig information till konsumenterna om hur stor miljöpåverkan olika resalternativ har och om vad man själv kan tänka på. Vår nätstudie visade att miljöinformation inte framgår när man söker alternativ och bokar en resa via vanliga reseaktörer på internet. Att denna information saknas kan bero på flera olika saker: researrangörer saknar incitament att ge sådan information eftersom konsumenter inte efterfrågar den, informationen är dyr och komplicerad att ta fram eller så ser reseföretagen nackdelar med att gå ut med denna information. Oavsett orsak så är det idag mycket svårt som konsument att jämföra olika resors miljöpåverkan. Vår nätstudie visade också att information om hållbara paket- och charterresor var väldigt svår att hitta även för den konsument som försöker.

6 Styrmedel som finns idag – är de tillräckliga?

IVL Svenska Miljöinstitutet har valt att i denna rapport fokusera åtgärdsdiskussionen på vad som kan göras för att minska just miljöpåverkan från resandet kopplat till paket- och charterresor. Denna avgränsning har gjorts av två skäl. Dels gör uppdragets begränsade omfång en avgränsning nödvändig, dels utgör flygresorna idag en övervägande och ökande del av paket- och charterresors miljö- och klimatpåverkan. För att beskriva nuläget och sätta de åtgärdsförslag som presenteras i kapitel 7 i ett sammanhang görs här en kort överblick över en del av de styrmedel som redan finns idag eller som håller på att införas och som påverkar charterresandet och chartermarknaden i dagsläget. Forskningen bedömer att dessa åtgärder är otillräckliga för att nå klimatmålen (Åkerman et al 2016).

6.1 Informationsinsatser

En rad informationsinsatser har gjorts för att informera konsumenter om flygresandets miljöeffekter. Exempelvis finns det en rad olika beräkningsverktyg på nätet där man kan beräkna miljöeffekten av sin resa. (Transportstyrelsen 2017) (Utsläppsrätt.se 2017). Enligt deltagarna på workshopen är dock resekonsumenterna i regel ointresserade av miljöeffekterna av sin resa.

6.2 Miljömärkning

Av de etablerade miljömärkningarna, (Svanen, Bra Miljöval eller EU-blomman) är det bara Bra Miljöval som har en märkning för persontransporter och inga flygresor lever upp till de krav som ställs. (Naturskyddsföreningen, 2017). Däremot finns det ett stort antal hotell och restauranger som har uppnått kraven för någon av de flera olika miljömärkningar som finns för hotell och restauranger. Exempelvis har Svanen en miljömärkning för hotell (Svanen, 2017).

6.3 EU:s handelssystem och klimatkompensation

Flyget är i dag med i EUs handelssystem för utsläppsrätter som alla fabriker och kraftverk är kopplade till. Det innebär att flyget inom EU måste köpa utsläppsrätter för sina koldioxidutsläpp. Detta gäller dock inte utsläppen från flygningar till och från destinationer utanför EU och klimatpåverkan från flygplanen på hög höjd från andra gaser än koldioxid är inte inkluderade. Sammantaget innebär detta att enbart 1/3 av klimatpåverkan från den svenska befolkningens flygresande omfattas av handelssystemet. (Åkerman et al 2016)

FN:s organ för flygfrågor, ICAO, beslutade i oktober 2016 att från 2020 introducera ett globalt system för klimatkompensation av ökningen av flygets utsläpp efter år 2020. Klimatkompensation innebär att utsläpp kan göras men måste kompenseras genom klimatåtgärder någon annanstans i världen. Klimatkompensation ger osäkra effekter på lång sikt eftersom klimatkompensationsprojekten inte alltid leder till de faktiska utsläppsminskningar som har utlovats. Även om klimatkompensering antas fungera till 100 procent blir effekten måttlig eftersom utsläpp på hög höjd inte ingår i systemet. Sammantaget innebär systemet att flygets globala utsläpp av växthusgaser efter 2020 kan fortsätta att öka, om än i hälften så snabb takt. Denna ambitionsnivå kan jämföras med att målet för inrikes transporter är en minskning av utsläppen med 70 procent till 2030. (Åkerman et al 2016)

6.4 Kvotplikt för introduktion av biobränsle

Ett annat styrmedel som har förts fram i debatten är en kvotplikt för introduktion av biobränsle i inrikesflyget. Värt att komma ihåg här är att koldioxidutsläpp från inrikes flyg enbart står för cirka 6 procent av den totala klimatpåverkan från svenskars flygresande och andelen minskar. (Åkerman et al 2016)

6.5 Skatt på flygningar eller på flygbränsle

Den svenska flygskatt som gäller från och med den 1 april 2018, ska betalas för kommersiella flygresor. Olika skattenivåer kommer att gälla beroende på vilken slutdestination flygresan har. De olika skattenivåerna är 60 kr, 250 kr och 450 kr per passagerare. Om skatten införs antas den få en marginell påverkan på svenskars flygresande (Regeringen 2017b).

En flygskatt som tas ut per passagerare dämpar ökningen av flygresor men styr inte mot mer bränslesnåla flygplan eller mot ökad användning av biobränsle. Ett alternativt styrmedel som har diskuterats är en skatt differentierad efter flygplanstyp som skulle premiera bränslesnåla flygplan. Problemet är dock att en sådan avgift liknar en bränsleskatt för mycket vilket inte är tillåtet enligt internationella regelverk. Storbritannien fick 2011 avslag på att övergå[3] till en skatt differentierad efter flygplanstyp då den stred mot de internationella regelverken. Generellt gäller att beskattning av flygbränsle inte är tillåtet för internationella flygningar. (Åkerman et al 2016).

6.6 Diskussion – kriterier för ytterligare styrmedel

Att dagens styrmedel inte är tillräckliga är uppenbart med tanke på att utsläppen från flyget fortfarande ökar. Sverige och andra länder behöver driva på för att etablera starka internationella styrmedel. Detta kommer dock att ta många år, om inte decennier. Med tanke på den snabba ökningen av utsläpp från flyget krävs därför också temporära styrmedel om Parismålen ska kunna nås (Åkerman, 2017). Följande krav ställer Åkerman (2017) upp på ett temporärt styrmedel:

- Styrmedlet måste vara juridiskt tillåtet enligt gällande internationella och nationella regelverk.
- Det ska påverka utrikes flyg, som står för över 90 procent av klimateffekten av svenskars flygresande.
- Det ska snabbt kunna införas och ge en reell klimateffekt i förhållande till ett referensscenario.

I följande kapitel lägger vi fram förslag till åtgärder som, så långt vi kan bedöma utan djupare utredning, har potential att leva upp till dessa kriterier.

[3] Storbritannien har sedan 1994 en flygskatt av samma typ som Sverige har beslutet om.

7 Förslag att utreda vidare

Den tidigare analysen visar på att utsläppen från flygresor måste minska drastiskt om inte dessa ska motsvara en orimligt stor del av Sveriges klimatpåverkan. Vidare visar analysen att konsumentefterfrågan inte ensamt kommer att lösa problemet. De strukturer som har skapat de marknadskrafter och den efterfrågan som finns idag behöver ändras för att nya alternativ och nya beteendemönster ska kunna växa fram. Även befintliga styrmedel både på nationell och internationell nivå bedöms av forskningen och IVL Svenska Miljöinstitutet vara otillräckliga för att nå fram till målen. IVL har därför fokuserat på åtgärdsförslag som inte främst bygger på att konsumenternas egen efterfrågan på hållbara resor ska lösa problemet utan på styrmedel som förmår att ändra marknadsförutsättningarna och därigenom styr om beteendet hos både konsumenter och aktörer i resebranschen. De förslag vi har valt ut att ta upp är dels de två förslag vi bedömer har störst möjlighet att påverka utsläppen från paket- och charterresor samt de två förslag på åtgärder som deltagarna på workshopen om paket- och flygresor visade störst intresse för. Samtliga förslag behöver utredas vidare.

7.1 Utred personliga utsläppskonton

Tanken med denna åtgärd är att utreda möjligheten att skapa ett tak för hur stora de årliga svenska utsläppen från utrikes flygresor får vara. Dessa utsläpp delas sedan upp i två delar: en del för privata utrikes flygresor som fördelas ut per person bosatt i Sverige och en del för företag, offentliga aktörer och organisationer (det vill säga juridiska personer) som fördelas ut efter exempelvis antalet helårsanställda i Sverige[4]. Varje person bosatt i Sverige får därmed ett konto med utsläppsrätter tilldelat till sig. Dessa utsläppsrätter kan vara indelade i dels en personlig del som inte får överlåtas och dels en del som ska gå att sälja till andra personer på en handelsplats. Detsamma gäller de kvoter som tilldelas juridiska personer: om de inte använder sina utsläppsrätter kan de sälja dessa överblivna utsläppsrätter vidare. Detta förslag har ganska långtgående effekter, både negativa och positiva, och det finns många aspekter som behöver utredas vidare. En rad juridiska frågetecken behöver utredas samt även vilken eller vilka myndigheter som skulle få ansvar för att organisera systemet med utsläppskonton. Tänkbara myndigheter är Transportstyrelsen, Naturvårdsverket och/eller Konsumentverket.

7.1.1 Vad tyckte personer från branschen?

Vi testade denna idé under vår workshop med representanter från branschen. Vårt intryck är att de närvarande företrädarna hade en hög grad av förståelse för behovet av ett system med utsläppskonton. Ett sådant system, menade röster under workshopen, skulle medföra ett behov av nytänkande inom branschen som skulle drabba alla aktörer lika. I förlängningen skulle förslaget kunna innebära välbehövlig utveckling i en riktning som gynnar reseindustrins fortlevnad, vilken faktiskt hotas i grunden av miljö- och klimatförstöring. Exempelvis skulle efterfrågan på charter- och paketresor till resmål som inte ligger så långt bort öka på bekostnad av mer långväga resmål. Hållbarare resor och resmål inom Sverige eller till våra närmaste grannländer skulle bli mer attraktiva att marknadsföra. Med en högre efterfrågan skulle det vara lättare för branschen att ta fram hållbara alternativ och få dem fulltecknade. Samtidigt uttrycktes farhågor gällande svårigheter att få till ett införande och en global spridning av personliga

[4] Andra principer för fördelning är också tänkbara och bör utredas.

utsläppskonton. En spontan kommentar var att systemet skulle missgynna personer som inte har råd att köpa extra utsläppsrätter för att göra flygresor.

7.1.2 Juridisk och teknisk konstruktion

Rent juridiskt så skulle personliga utsläppskonton behöva utredas grundligt. Dels skulle en lagstiftning behöva införas som krävde att flygbolag som säljer utrikes flygresor (som avgår från en svensk flygplats) till personer som är bosatta eller arbetar i Sverige förutom att ta betalt för resan i pengar även måste ta betalt i en viss mängd utsläppsrätter som är kopplad till hur stora koldioxidutsläpp som resan orsakar. Dels behövs ett system för att tilldela alla personer och juridiska personer dessa rättigheter och ett system för att sälja och köpa utsläppsrätter. Systemet måste vara användarvänligt, samtidigt som det måste vara säkert och inte orsaka problem för den personliga integriteten.

Det kan mycket väl vara så att ett system med personliga utsläppskonton inte är förenligt med EU:s konkurrensregler. EU:s konkurrensregler innebär att ett medlemsland inte får agera på ett sätt som hindrar den fria rörligheten inom EU för varor, tjänster och kapital. Kommissionen kan förbjuda statliga stödåtgärder som snedvrider konkurrensen mellan medlemsländerna (Konkurrensverket 2017). Systemet med utsläppskonton innebär ett tekniskt handelshinder men om ett handelshinder kan tillåtas beror på en rad olika bedömningar. Det som talar för att klimatkonton skulle kunna godkännas är att styrmedlet tydligt är kopplat till att nå klimatmålen som är prioriterade av EU samt att systemet drabbar svenska och utländska företag lika. En närmare juridisk analys behöver göras för att bedöma frågan.

7.1.3 Liknande system

Ett system med privata utsläppskonton är ett till stor del ett oprövat styrmedel och skulle innebära ett stort innovativt steg för en hållbar utveckling. Liknande system finns dock inom andra områden. Exempelvis får inte konsumenter idag köpa hur mycket receptbelagda mediciner de vill. Först behöver konsumenten få ett recept från en läkare och sedan reglerar receptet hur mycket medicin som får köpas. Även inköp av och användning av vapen regleras. Först krävs ett tillstånd för att få inneha vapen. Tillståndet begränsar även hur många vapen som får innehas och hur dessa ska förvaras. Medicin och vapen är varor. Det finns även exempel på tjänster som är reglerade. Exempelvis får varje familj med barn i småbarnsåldern köpa en subventionerad förskoleplats. För barn som har ett syskon hemma får familjen i regel endast köpa 15 till 30 timmar på förskolan för detta barn medan föräldrar till barn som har rätt att gå heltid på förskolan kan betala för kanske upp till 50-55 timmar per vecka. De föräldrar som vill betala för fler timmar än så får vända sig till privata utförare. Liknande system gäller för en rad subventionerade offentliga tjänster.

7.1.4 Systemet i förhållande till andra länder

Om Sverige skulle införa detta system skulle det vara bra att redan initialt få med sig fler länder, särskilt våra grannländer. Om detta inte lyckas initialt kommer det uppstå en del problem i form av att personer kan åka flyg till exempelvis Köpenhamn för att sedan flyga vidare utan att behöva lösa in några utsläppsrätter. Desto fler länder som ansluter till systemet desto mindre omfattande blir detta problem. En anledning till att fler länder skulle ansluta är att de står inför samma utmaning att minska sina utsläpp från flygresor som Sverige gör.

7.1.5 Förväntade effekter av systemet

Att bygga upp ett system för personliga utsläppsrätter skulle initialt kosta mycket pengar i form av att bygga upp ett robust IT-system. Kostnaden för sådana system sjunker dock för varje år de är i drift. Vidare skulle samtliga bolag som säljer resor också behöva uppgradera sina IT-system vilket i sin tur skulle innebära kostnader för företagen.

Givet att antalet utsläppsrätter per person blir tydligt mindre än vad som efterfrågas i genomsnitt idag skulle systemet få ett antal effekter. Personer som inte, eller mycket sällan, reser utomlands skulle kunna sälja sina utsläppsrätter och på så sätt få ökade inkomster. De skulle inte behöva förändra sitt beteende. Personer som reser utomlands i en, med dagens mått mätt, ”normal” omfattning skulle tvingas att antingen dra ner på antalet flygkilometer eller köpa in fler utsläppsrätter. Dessa ”normalresenärer” skulle därmed styras mot att hitta nya resmål i eller närmare Sverige, resa mer sällan eller betala mer för sitt resande genom att köpa in utsläppsrätter. Dessa personer skulle med andra ord behöva förändra sitt resande. Men i och med att alla andra boende i Sverige skulle påverkas likadant, samt att åtgärden har ett tydligt syfte i att minska klimatpåverkan, skulle en viss acceptans finnas för systemet, även om det skulle upplevas som orättvist att personer med höga intäkter skulle kunna köpa extra utsläppsrätter. Personer med ett mycket omfattande utrikes flygresande skulle drabbas hårdast. De skulle antingen få göra stora förändringar av sitt beteende och/eller lägga ner stora summor på att köpa utsläppsrätter för att kunna fortsätta med sitt resande. Personer med mycket låga inkomster kommer istället att tjäna på systemet eftersom de kan sälja utsläppsrätter som de ändå inte har användning för medan andra låginkomsttagare som tidigare genomfört billiga flygresor kommer tvingas ställa om sitt resande. Blir priset på utsläppsrätter högt kommer med all sannolikhet en del låginkomsttagare sälja sina rättigheter för att öka sina inkomster.

7.1.6 Förändrat beteende

Även om åtgärden personliga utsläppskonton är mer tvingande än det som brukar kategoriseras som ”nudging” (Mont et al. 2014) så är ytterligare en förväntad effekt av systemet att valsituationen inför ett köp av paket- och charterresa struktureras om.[5] Konsumenter av resor kommer att få en tydlig signal när deras utsläppsrätter är slut, vilket signalerar att de nu nått gränsen för vad som är ”deras miljömässigt försvarbara andel resande”. Detta är i viss mån en normativ signal som högst troligt kommer förändra de sociala normerna kring resande. En del miljömedvetna konsumenter kommer vid den signalen, av miljöskäl, självmant bestämma sig för att inte resa med flyg mer det året. Idag finns ingen sådan signal eller markering. Införandet av personliga utsläppskonton kommer också förmodligen öka intresset hos svenska konsumenter för tips på hur man kan ”hushålla” med sina utsläppsrätter genom till exempel ”hemester”, upplevelsesemestrar i Sverige eller skidåkning i svenska fjällen istället för i Alperna och så vidare. Systemet kan även leda till oönskade effekter såsom att personer bokar en resa till Köpenhamn för att därifrån fortsätta till exempelvis Thailand.

Effekterna på miljön bestäms av hur många utsläppsrätter som delas ut. Desto färre utsläppsrätter som delas ut desto kraftigare beteendeförändringar kommer att tvingas fram.

---

[5] Just omstrukturering av valsituationer för att göra det lättare för människor att fatta beslut som i förlängningen gynnar de själva eller samhället är en av grunderna till det som kallas ”nudging”.

7.2 Höjd flygskatt

En annan tänkbar åtgärd är kraftigt höjd flygskatt jämfört med den flygskatt som kommer att införas den 1 april 2018 (Regeringen 2017b). Enligt förslagets konsekvensanalys kommer skatten att minska flygresandet med några procent: 3,6–4,8 procent för inrikesflyget, 1,4–1,9 procent för flyg inom Europa och 1,5–2,1 procent för flyg utom Europa (SOU 2016:83). För att ge större effekt skulle flygskattenivån behöva höjas kraftigt. Idealt hade varit en internationell skatt på flygbränsle men en sådan är inte tillåten enligt internationella regelverk, se avsnitt 6.5.

7.2.1 Vad tyckte personer från branschen?

Under IVL:s workshop presenterade vi idén att höja flygskatten. Det visade sig att branschen inte var negativ till en flygskatt om intäkterna från skatten gick tillbaka till branschen. En sådan konstruktion brukar inte kallas skatt utan miljöavgift. En miljöavgift där pengarna går tillbaka till forskning och utveckling av biobränslen för flyg var ett av de mest populära förslagen hos branschen bland de förslag som diskuterades. Däremot var en renodlad flygskatt, där pengarna går in direkt i statskassan, inte så populärt bland branschrepresentanterna.

7.2.2 Juridisk och teknisk konstruktion

Då det redan finns en juridisk och teknisk konstruktion för flygskatten handlar det istället om att höja skattenivåerna för att få en större effekt på resandet.

7.2.3 Systemet i förhållande till andra länder

Det finns flera länder som har eller har haft liknande flygskatter.

7.2.4 Förväntade effekter av systemet

En kraftigt höjd flygskatt behöver inte innebära så stora administrativa kostnader eftersom systemet redan finns på plats. Detta gäller både för myndigheter och för företag. Däremot skulle skatteintäkterna öka kraftigt. En kraftigt höjd flygskatt innebär att flygresor blir betydligt dyrare än idag. Det kommer att leda till att alla som reser med flyg måste betala mer. För resenärer som sällan eller aldrig reser med flyg uppstår inga eller små effekter. Resenärer som flyger i en med dagens mått ”normal” omfattning kommer att drabbas av kännbart högre kostnader. De förväntas därför i genomsnitt både behöva betala mer flygskatt samt resa i en mindre utsträckning än idag. De resenärer som idag reser i en hög omfattning kommer att behöva betala mycket mer flygskatt och samtidigt resa i en mindre omfattning än idag. En högre flygskatt kommer att slå hårdare på grupper med låga inkomster än på höginkomsttagare. Medel- och höginkomsttagare som ofta reser långväga kommer därmed få betydligt högre reskostnader.

7.2.5 Förändrade beteendemönster

Eftersom en flygskatt är relativt osynlig för resenärerna kommer de inte få någon tydlig signal om hur stor miljöpåverkan de har orsakat. Därför kommer förändringen av beteende främst bero på priseffekten: att flygresorna blir dyrare.

7.3 Inrätta ett nationellt besöksnäringsforum för hållbar turism

Idag är samordningen av svensk turism splittrad. Det behövs en kraftsamling för att stärka den svenska turismen inte minst som ett alternativ till utlandssemestrar. Även semester inom Sverige

skulle kunna ge nya exotiska intryck och paus från vardagen vilket är den huvudsakliga orsaken till viljan att resa enligt forskningen (se avsnitt 2.1.1). En nyligen publicerad statlig utredning (SOU 2017:95) föreslår att regeringen inrättar ett nationellt besöksnäringsforum som bjuder in besöksnäringen, statliga myndigheter, regioner och kommuner till utveckling och koordinering av en nationell strategi för hållbar turism och växande besöksnäring. Detta centrum bör få ett särskilt uppdrag att vända sig till svenskar som vill turista i Sverige. Utredningen föreslår att Näringsdepartementet ska vara huvudman för forumet.

7.3.1 Vad tyckte personer från branschen?

Under IVL:s workshop framkom att många i branschen anser att svenska turistmål borde marknadsföras också gentemot svenska resenärer, inte bara gentemot utländska resenärer som sker idag via Visit Sweden. Vidare kom det upp flera förslag på att samla information om hållbara resor och att marknadsföra dessa till en bredare publik. Exempelvis genom att tredjepartsgranskade hållbara resealternativ skulle redovisas på Konsumentverkets hemsida. Detta eftersom de många hållbarhetsmärkningar som finns idag snarare förvirrar konsumenterna än vägleder dem. Branschen såg även positivt på satsningar som skulle stärka tåg-, buss- och cykelresandet. Alla dessa åtgärder är något som ett nationellt besöksnäringsforum skulle kunna genomföra eller samordna.

7.3.2 Juridisk och teknisk konstruktion

I den statliga utredningen ” Ett land att besöka - En samlad politik för hållbar turism och växande besöksnäring ” föreslås att ett nationellt besöksnäringsforum inrättas som får uppdraget att ta fram den nationella strategin för hållbar turism och växande besöksnäring samt därefter samordna genomförandet av strategin. Detta ska ske under en tidsperiod på 5–8 år under tiden strategin utvecklas och implementeras. Forumet, som inrättas av regeringen, bjuder in representanter för Tillväxtverket, Visit Sweden, några regioner och kommuner och företag/organisationer inom besöksnäringen, civilsamhället (till exempel idrottsrörelsen eller kulturförbund) samt forskare till en styrgrupp med ansvar för utveckling och koordinering av den nationella strategin för hållbar turism och växande besöksnäring. För att stärka besöksnäringsforumets inriktning på hållbart resande och miljöinformation till konsumenter föreslår IVL att även Konsumentverket bjuds in till styrgruppen samt att särskilt öronmärkta medel för arbete med hållbar turism avsätts.

7.3.3 Systemet i förhållande till andra länder

Liknade satsningar finns i andra länder exempelvis Danmark och Island (SOU 2017:95).

7.3.4 Förväntade effekter av åtgärden

Miljöeffekterna av denna satsning skulle bli störst i kombination med en kraftigt höjd flygskatt, eller med att ett system för utsläppskonton införs. Om trycket på konsumenter att undvika flygresor ökar på grund av ökade kostnader eller på grund av personliga utsläppskonton kommer konsumenternas efterfrågan på långväga solsemestrar minska. Detta skulle i sin tur förmodligen innebära att efterfrågan på hållbara utlandsresor (med tåg och buss exempelvis) och resor inom Sverige ökar. Om denna åtgärd däremot vidtas ensam kan miljöeffekten bli relativt marginell eftersom denna typ av myndighetsprojekt har en begränsad påverkan på människors beteende.

7.3.5 Förändrade beteendemönster

Ett ökat fokus på svenska resmål, förbättrad koordination mellan aktörer, ökad marknadsföring samt utveckling av resmål och paketresor i Sverige kommer troligen göra dessa mer attraktiva för svenska konsumenter. Det som syns och är lätt tillgängligt blir också lätt att välja. Det är viktigt att vara medveten om att motsvarande satsningar för att locka till sig svenska turister med stor sannolikhet kommer att genomföras i andra länder. En satsning på att göra svenska resmål mer attraktiva kommer även att locka till sig fler utländska turister vilket kommer att ge den, i miljösammanhang, oönskade effekten att dessa turisters utsläpp ökar.

7.4 Branschgemensam uppförandekod och/eller lagstiftade minimikrav

Idag finns det många frivilliga överenskommelser liksom lagar och regler som reglerar researrangörer men det finns få regler kring hur miljöarbetet ska utformas. Detta åtgärdsförslag syftar till att införa gemensamma regler kring hur branschen kan stärka arbetet för ett hållbart resande. Förslaget består av två delförslag:

- Att branschen själv utvecklar en branschgemensam uppförandekod.
- Att det genomförs en statlig utredning om hur vissa minimilagkrav på resebranschens hållbarhetsarbete kan införas. Uppdraget bör omfatta förslag på ny lagstiftning samt vilken myndighet som ska ha tillsynsansvaret för tillsynen av den nya lagen. Ett alternativ som bör övervägas är Konsumentverket eftersom den nya lagstiftningen handlar om utökad information riktad till konsumenter.

Fördelen med att branschen tar fram en egen uppförandekod är att branschen själv kan sin verksamhet bäst och därför kan utveckla en kod som är väl anpassad till dess förutsättningar. Fördelen med en bindande lagstiftning är att även utländska aktörer på den svenska resemarknaden eller mindre seriösa aktörer kommer att omfattas av reglerna.

Det är i första hand följande krav som IVL Svenska Miljöinstitutet och/eller branschrepresentanterna på workshopen bedömt som viktiga att ta med i en uppförandekod eller minimilagstiftning:

- Vid försäljning av en resa till en viss destination ska researrangören i tillämpliga fall ge resenären information om eventuella hållbara färdsätt såsom exempelvis tåg, buss eller båt. Denna information ska vara lätt tillgänglig på researrangörens hemsidor och sökmotorer. Researrangörer som i första hand erbjuder logi och upplevelser ska även de informera sina kunder om eventuella hållbara resesätt såsom exempelvis tåg, buss eller båt.
- Vid försäljning av resor ska miljöpåverkan i form av koldioxidekvivalenter alltid redovisas på ett tydligt sätt till konsumenten.
- Hotell och restauranger ska erbjuda köttfria måltidsalternativ till sina kunder.
- Andra hållbarhetskrav gällande anständiga arbetsvillkor och löner samt koppling till lokalsamhället.

7.4.1 Vad tyckte personer från branschen?

Förslaget om en branschgemensam uppförandekod kom från en branschrepresentant under workshopen om paket- och flygresor. Även de övriga branschdeltagarna var mycket positiva till denna åtgärd. De menade att många åtgärder skulle vara lättare att motivera internt om alla konkurrenter gjorde likadant. Förslaget om en minimilagstiftning diskuterades inte närmare under workshopen.

7.4.2 Juridisk och teknisk konstruktion

Exakt vilka lagkrav som Sverige har möjlighet att ställa på researrangörer är oklart och behöver utredas. Eventuellt måste Sverige få med sig andra EU-länder för att kunna ställa denna typ av krav. Vanliga problem som uppstår vid införande av nya krav på svenska företag är att de nya kraven inte omfattar utländska aktörer som annonserar från utländska webbplatser. Därför vore det önskvärt att kraven kunde kopplas till att resan påbörjas i Sverige.

7.4.3 Systemet i förhållande till andra initiativ

Det finns redan idag en rad olika märkningar, certifieringar och frivilliga initiativ med inriktning på ekologisk eller social hållbarhet för paket- och charterresor. Problemet med dessa är, enligt workshopdeltagarna, att de är okända samt saknar tyngd hos konsumenterna. Det stora antalet märkningar bidrar till att göra det svårt för konsumenterna. Det vore en god idé att gå igenom dessa märkningar och initiativ för att utreda om de ställer krav som vore lämpliga att lägga in i en branschgemensam överenskommelse eller i en minimilagstiftning.

7.4.4 Förväntade effekter av systemet

Effekterna av dessa åtgärder beror naturligtvis helt på vilka krav som slutligen läggs på företagen som anordnar paket- och charterresor. Men givet att de skulle omfatta grundkraven ovan så skulle åtgärderna ha en viss effekt. Det skulle bli enklare för konsumenterna att hitta hållbara alternativ och miljöpåverkan på grund av köttkonsumtion skulle minska. IVL:s bedömning är dock att effekten om den infördes ensam skulle bli begränsad. Om man gör ett räkneexempel där 10 procent av de mest miljömedvetna konsumenterna styr om sin konsumtion av resor så att utsläppen minskar med 20 procent så skulle det innebära att miljöpåverkan minskade med 2 procent. Däremot skulle effekten bli större om den kombinerades med framförallt personliga utsläppskonton.

7.4.5 Förändrade beteendemönster

Denna åtgärd skulle underlätta för konsumenter som vill resa på ett hållbart sätt genom att göra informationen om miljöeffekter tydlig och jämförbar. Det är dock osäkert om- och hur mycket konsumentgruppen ”Konventionella Kalle” skulle påverkas av denna åtgärd ensamt. Däremot skulle effekten bli betydligt större om den kombinerades med införandet av personliga utsläppskonton. Då blir informationen om miljöeffekter och utsläpp mer relevant för större grupper konsumenter och de sociala normerna kring resande kommer möjligen förändras så att denna typ av information blir viktig att förhålla sig till.

8 Referenser

Anderson, W. (2013). Leakages in the tourism systems: case of Zanzibar. Tourism Review, 68(1), 62-76. doi:10.1108/16605371311310084

Becken, S., (2007) Tourists' perception of international air travel's impact on the global climate and potential climate change policies, Journal of Sustainable Tourism, 15(4):

Fairweather, J. R., Maslin, C. and Simmons, D. G. 2005. Environmental values and response to ecolabels among international visitors to New Zealand. Journal of Sustainable Tourism, 13(1): 82–98.

Gotham, K. F. (2002). Marketing Mardi Gras: Commodification, Spectacle and the Political Economy of Tourism in New Orleans. Urban Studies, 39(10), 1735-1756

Gössling, S., Peeters, P., Ceron, J-P., Dubois, G., Patterson, T., Richardson, R.B., (2005). The eco-efficiency of tourism, Ecological Economics, 54(4), 417-434.

Hedlund, T. (2013). Tourists' vacation choice structure : Influence of values and implications for green tourism (PhD dissertation). Umeå University

SB Insight (2017). Framtidens hållbara resande - En rapport om och förutsättningarna för hållbarhet, miljö- och socialt ansvar i resebranschen.

Kamb, A., Larsson, J., Nässén, J. och Åkerman, J. (2016). Klimatpåverkan från svenska befolkningens internationella flygresor. Metodutveckling och resultat för 1990 – 2014. Chalmers, FRT-rapport 2016:02. Göteborg: Chalmers University of Technology

Konkurrensverket (2017). http://www.konkurrensverket.se/konkurrens/om-konkurrensreglerna/--ovrigt--/eus-konkurrensregler/ [besökt 2017-12-19].

Larsen, S., Wolff, K., Marnburg, E., & Øgaard, T. (2013). Belly full, purse closed: Cruise line passengers' expenditures. Tourism Management Perspectives, 6(0), 142-148.

Mowforth, M., & Munt, I. (2015). Tourism and sustainability: Development, globalization and new tourism in the third world: Routledge

Natures best (2017a). https://naturesbestsweden.com/sv/start/ [besökt 2017-12-03].

Natures best (2017b). https://naturesbestsweden.com/sv/om-natures-best/ [besökt 2017-12-03].

Naturskyddsföreningen (2017). https://www.naturskyddsforeningen.se/bra-miljoval/persontransporter#conversion-1151775744 [besökt 2017-12-14].

Naturvårdsverket (2017a). http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Klimat-vaxthusgasutslapp-fran-svensk-konsumtion-per-person/ [besökt 2017-12-07].

Naturvårdsverket (2017b). http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Sveriges-miljomal/Miljokvalitetsmalen/Begransad-klimatpaverkan/ [besökt 2017-12-14].

Pearce, P. L., & Lee, U.-I. (2005). Developing the travel career approach to tourist motivation. Journal of Travel Research, 43(3), 226-237.

Regeringen (2017a) http://www.regeringen.se/artiklar/2017/06/det-klimatpolitiska-ramverket/[besökt 2017-12-28].

Regeringen (2017b) http://www.regeringen.se/rattsdokument/proposition/2017/09/prop.-2017181/[besökt 2017-12-03].

Reje, A., & Dreger, E. (2014). Marketing Sustainability in Charter Tourism: The Influence of Brands, Eco-Labels and their Combination on the Swedish Charter Tourist´s Decision Making (Dissertation). Retrieved from http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:umu:diva-91035

Rosa Bussarna 2017 (www.rosabussarna.se) [besökt 2017-12-14].

Statens offentliga utredningar (SOU 2016:83) En svensk flygskatt .

Statens offentliga utredningar (SOU 2017:95.). Ett land att besöka. En samlad politik för hållbar turism och växande besöksnäring: Betänkande från Utredningen om Sveriges besöksnäring

Svanen (2017). http://www.svanen.se/Hitta-produkter/Produktsok/?q=hotell [besökt 2017-12-14].

Ticket (2017). https://www.ticket.se/charter/mexiko/ [besökt 2017-12-03]

Tillväxtverket (2017). https://tillvaxtverket.se/statistik/vara-undersokningar/resultat-fran-turismundersokningar/2017-02-08-dampad-okning-av-turismen-2016.html [besökt 2017-12-07].

Trafikverket (2017). https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/energi-och-klimat/Jamfor-trafikslag/ [besökt 2017-12-07].

Transportstyrelsen (u.å). https://www.transportstyrelsen.se/sv/Luftfart/Miljo-och-halsa/Berakna-resans-utslapp/ [besökt 2017-12-14].

Utsläppsrätt.se (2017). http://www.utslappsratt.se/berakna-utslapp/berakning-av-utslapp-fran-flyg/ [besökt 2017-12-14]

Vagabonds Resebarometer (2016). http://www.vagabond.se/artiklar/artiklar/20160920/resebarometern-2016-svenska-folkets-resvanor-avslojade [besökt 2017-12-07].

Visit Stockholm (2017). http://blogg.visitstockholm.com/category/statistik-och-undersokningar/
[besökt 2017-12-07].

Walnum, H.J. (2011). Energy use and CO2 emissions from cruise ships – A discussion of methodological issues. Sogndal: Vestlandsforsking.

Wineaster, A. (2013). Leakages in the tourism systems: case of Zanzibar. Tourism Review, 68(1), 62-76. doi:10.1108/16605371311310084

Åkerman, et al (2016). Svenska handlingsalternativ för att minska flygets klimatpåverkan Jonas Åkerman, Jörgen Larsson & Anna Elofsson. KTH & Chalmers

Åkerman (2017) https://www.dagenssamhalle.se/debatt/forskare-sa-ser-vi-pa-alternativen-till-en-flygskatt-31857 [besökt 2017-12-14].

Intervjuer

Telefonintervju med Erik Lundberg, forskare vid Centrum för turism och marknadsföring vid Handelshögskolan vid Göteborgs universitet. (2017- 11-21) Genomförd av Åsa Hult

Telefonintervju med Jonas Åkerman, forskare vid avdelningen för Strategiska hållbarhetsstudier, KTH, Kungliga tekniska högskolan, Stockholm. (2017-12-12) Genomförd av Jenny von Bahr

Workshop

Workshop om hållbara charter- och paketresor med inbjudna aktörer från branschen. (2017-12-04) IVL, Stockholm. Genomförd av Jenny von Bahr och Åsa Nyblom. Deltagarna kom från: Resia, Visita, Big Travel, SJ Resebutik, Miljömärkning Sverige, Frans Chartas handelslinje, Ekoturismföreningen och Reform Travel. Fler var inbjudna men kunde inte närvara.

9 Bilaga

Tabell 5. Översikt över vad som möter den konsument som eftersöker hållbara paket- och charterresor, med källor.

Typ av information	Källa
Tipslistor och artiklar om hur man turistar hållbart (ca 10 år gamla) från framförallt kvällspress	https://www.aftonbladet.se/temamiljo/article11428555.ab (9 mars 2011) http://wwwc.aftonbladet.se/download/resor/resguider/miljoguide-es.pdf (juni 2008) https://www.svd.se/mer-charter-pa-rals-i-sommar (10 okt 2007)
Sidor om hållbart resande riktat till medvetna konsumenter	http://www.medvetenkonsumtion.se/rad-och-tips/hallbart-resande/ http://www.schystresande.se/ https://www.naturskyddsforeningen.se/vad-du-kan-gora/gron-guide/4-satt-att-fardas-smartare http://www.ekoturism.org/naturensbasta/resMed/index.asp
Länkar till artiklar om att det är svårt att hitta och boka hållbara charterhotell	http://www.testfakta.se/sv/sport-fritid/article/charterbolagen-daliga-pa-hallbart-resande, http://www.hallbarturism.com/2014/01/svart-att-boka-hallbara-charterhotell.html

Konsumentverket, Box 48, 651 02 Karlstad
Telefon: 0771-42 33 00. **konsumentverket.se**