



REMISSYTTRANDE

Dnr I2021/023

Per e-post:
i.remissvar@regeringskansliet.se
Infrastrukturdepartementet
ivian.paulino.lorenzo@regeringskansliet.se

2021-11-02

Yttrande över Remiss avseende promemorian ”Klimatdeklarationer” (I2021/023)

Svenska Resebyråföreningen (SRF) har bjudits in att lämna synpunkter på regeringens promemoria om klimatdeklarationer och vill härmed inkomma med nedanstående remissvar.

Inledningsvis vill vi påtala att vi i grunden ser positivt till promemorians intention som syftar till ökad konsumentupplysning avseende olika transportmedels klimatpåverkan. Att göra det enkelt och tydligt hur stor klimatpåverkan ett köp av resa ser vi som mycket angeläget. Det är dock några områden som vi vill belysa.

Sammanfattande ståndpunkter

SRF har noga analyserat och övervägt förslaget och kommit fram till följande slutsatser:

- Det är olyckligt att bara ett transportslag, flyg, ingår i förslaget.
- Det finns inte förutsättningar till att endast i Sverige ta fram en nationell modell för beräkning av klimatpåverkan.
- Efterlevandet av kravet på klimatdeklaration bland utländska aktörer kommer att vara låg.
- Kostnaderna för reseföretag blir omfattande vilket medför att konkurrensen snedvrids till svensk resenärings nackdel.
- Det pågår flera internationella initiativ inom området. Sverige bör aktivt delta i detta och avvakta tills i vart fall ett gemensamt europeiskt regelverk finns på plats.
- Med detta avvisar SRF förslaget i dess helhet.

Exkluderandet av samtliga transportmedel förutom flyg

Promemorian konstaterar att det enda trafikslaget som idag omfattas av krav på övervakning och rapportering av växthusutsläpp är flyget. Andra trafikslag saknar detta. Detta skall därför vara skäl nog att kravet på klimatdeklaration bara skall gälla resor med ”luftfartyg med en viss minsta vikt”.



Syftet med detta initiativ till klimatdeklarationer av långväga resor var till en början att konsumenten i samband med köp av resa skall kunna få en tydlig och överskådlig överblick av olika trafikslags klimatpåverkan. Om man då initialt bara har ett trafikslag som redovisar klimatdeklaration faller hela detta förslags intention. Vi ha svårt att se logiken i detta.

Samtidigt ställs det krav på att transportören i samband med klimatdeklarationen jämför de egna utsläppen tillsammans med referensvärden för ”alternativa resor eller andra sätt att resa”. Hur detta skall gå till när andra trafikslag idag inte har vedertagna metoder för att beräkna sina utsläpp framgår inte av promemorian. Trafikanalys var tydlig i sin rapport att det i deklARATIONERNA skulle finnas en jämförelse mellan olika trafikslag.

Vidare ser vi att begreppet ”återförsäljare” inte är klart definierat. Idag finns det en rad aktörer inom distributionen av flygbiljetter. I tillägg till flygbolagens direkta försäljning finns det globala distributionssystem, sökmotorer, jämförelsesajter, arrangörer, samt resebyråer med eller utan rättigheter att ställa ut flygbiljetter. Att enkelt tillse att alla dessa redovisat klimatpåverkan av flygresan ser vi som uteslutet.

Beräkning av flygresans klimatpåverkan

Promemorian pekar på att det i dag finns ett antal olika initiativ för att redovisa klimatpåverkan för enskilda flygresor. Vi ser detta som ett exempel på att flyg- och övriga resebranschen tar frågan om klimatförändringarna på allvar. Det är många som idag redogör för hur stora utsläppen blir i samband med resa. Eftersom det ännu inte finns några internationella regler för hur utsläppen skall beräknas eller redovisas blir resultatet i sig väldigt förvirrande för kunden. I bilaga 1 visar vi med all önskvärd tydlighet hur detta kan te sig i praktiken. Exemplet visar hur en och samma flygning redovisats med skillnader på nästan det dubbla i utsläpp per kilometer. Vi ställer oss mycket tveksamma till att just Sverige skulle lyckats ta fram en metod som blir internationell gångbar. Tyvärr ser vi en uppenbar risk för att konsumenter blir förvirrade och hela klimatredovisningen blir kontraproduktiv.

En flygnings beläggningsgrad är ju av stor betydelse vid beräkning av utsläpp per passagerare och kilometer. En charteroperatör ligger på 98% - 99% beläggning medan de som allmänt benämns som nätverksbolag uppnår i bästa fall en beläggning på drygt 80%. En annan aspekt är om flygplanet transporterar en blandning av passagerare och frakt. Dessa faktorer ser vi inte tas hänsyn till i detta förslag. Risker är därför att vissa bolag diskrimineras vid beräkning av utsläpp.

Affärsresebyråer ger idag en viss redovisning till sina kunder över deras utsläpp i samband med resa. Dessa bygger på schabloner som de globala distributionssystemen, GDS, tillhandahåller. Den GDS med högsta marknadsandelen i Norden är Amadeus. Denna GDS hämtar CO2 data från den internationella luftfartsorganisationen ICAO två gånger per vecka. Uppgifterna är baserade på flygbolagens rapporterade utsläpp som omvandlas till schabloner. Amadeus visar detta sedan i bokningsbekräftelsen. Vissa affärsresebyrå erbjuder kunder filtrering i förhållande till CO2 utsläpp samt jämförelse med hur mycket en resa med tåg schablonmässigt släpper ut. Om kunden vill kan resebyrån spärra bokning av flyg på vissa sträckor, t.ex. Stockholm – Göteborg. Sammantaget är det värt att notera att detta baseras sig på schabloner där de faktiska förhållandena som beskrivs ovan inte är kända vid bokningstillfället.



Om Naturvårdsverket tar fram ett regelverk som bara skall gälla i Sverige är det nödvändigt att inte bara Amadeus utan även övriga två GDS hanterar detta. Varje transportör skulle då rapportera sina utsläppsnivåer till GDS som sedan skall vidarebefordra dessa till återförsäljaren. Återförsäljarna skall då anpassa sina egna system. Många återförsäljare är internationella och har stora komplexa system. Sammantaget är detta förenat med betydande utvecklingskostnader. Det är även tveksamt om man skulle kunna hinna med att utveckla detta på den korta tid som erbjuds.

I bilaga 2 finns det exempel hur det kan se ut hos affärsresebyråns bokningssystem. Värt att förtydliga även här är att detta är byggt på schabloner som inte tar hänsyn till transportörens beläggning, vilken typ av flygplan det är, eventuell frakt på flyget eller i förekommande fall inblandning av biojetbränsle i tankarna.

Svårigheten att få utländska transportörer och återförsäljare att redovisa klimatpåverkan

Vi ställer oss ytterst tveksamma till möjligheterna för en svensk tillsynsmyndighets, i detta fall Naturvårdsverket, möjligheter till att tillse att samtliga föreslagna aktörer inom kategorin ”transportörer” och ”återförsäljare” redovisar en klimatdeklaration. Vi vet ju att redan idag har svenska Konsumentverket stora utmaningar i övervakningen av utländska flygbolags och övriga resebolags efterlevnad av regelverken. Att Naturvårdsverket skulle lyckas bättre finns det inte mycket som talar för. Tvärtom, då klimatdeklarationerna som föreslås i promemorian är kringgärdat med större utmaningar avseende bland annat tydlighet och efterlevnad än till exempel konsumentköplagen, paketreselagen och andra regelverk som Konsumentverket är tillsatt att övervaka.

Risk för snedvriden konkurrens till svenska aktörers nackdel

I samtal med våra medlemmar framkommer det mycket tydligt att om detta förslag går igenom som det beskrivs i promemorian kommer det innebära betydande ökande kostnader för svenska reseföretag. Då köpet av en resetjänst är förenat med stor komplexitet och för en klimatdeklaration många okända faktorer vid köpet av resan, kommer detta innebära att dedikerad personal måste allokeras till detta. Då reseindustrin i allra högsta grad är en lågmarginalbransch kommer detta att leda till en klar konkurrensnackdel för svenska reseföretag.

Internationella initiativ inom området

Som framgår i remissvaren från Transportföretagen, IATA och många andra finns det en rad internationella initiativ till att redovisa transporters och resors klimatpåverkan. Framförallt inom EU finns det planer på att inom kort föreslå en gemensam metod för detta. Det vore därför önskvärt om Sverige aktivt bidrar till detta arbete istället för att skapa ett nationellt system med alla de brister vi och andra påvisar i våra remissvar.

Det finns ju en rad olika direktiv och lagar i EU som berör reseindustrin. De två mest framträdande är Paketresedirektivet och Passagerarförordningen 261. Båda dessa är till för att skydda konsumenten. Skulle någon av dess vara nationell och bara gälla i t.ex. Sverige hade det varit förödande för svensk turist- och besöksnäringens möjligheter att konkurrera i en öppen marknad. Liknande effekter ser vi skulle inträffa med förslaget som förs fram i denna promemoria.



Slutsats

Resebranschen har ännu inte hämtat sig från den värsta krisen någonsin. Av denna anledning bör man vara ytterst varsam med att införa nya regelverk eller pålagor som tynger reseföretag i Sverige och därmed påverkar svensk resenäringens konkurrenskraft negativt.

Vi ser också att genomförandet av ett regelverk som bara gäller i Sverige medför en överhängande risk för negativa konsekvenser för svensk besöksnäring. Utländska flygbolag kan i högre utsträckning välja andra destinationer i Norden vilket gör Sverige mindre tillgängligt till nackdel för svensk besöksnäring.

I tillägg kommer alla de brister vi och andra remissinstanser pekar på att erodera konsumenternas tilltro till klimatdeklarationer. Förslaget som det ligger skulle således vara kontraproduktiv och potentiellt långsiktigt skadligt för allmänhetens tilltro till olika klimatdeklarationer framöver. Som förslaget ser ut har vi svårt att se de miljömässiga vinsterna i det.

Med anledning av dessa omständigheter måste vi tyvärr avvisa förslaget i sin helhet. Vi uppmanar istället regeringen att aktivt delta i den process som pågår inom EU och andra internationella organ för att skapa ett system som är gångbart internationellt.

Stockholm som ovan

Didrik von Seth
Generalsekreterare Svenska Resebyrå- och arrangörsföreningen

Svenska resebyrå- och arrangörsföreningen (SRF) bildades 1937 och företräder idag merparten av landets resebyråer och researrangörer (drygt 80 % räknat i omsättning). SRF har nära 300 medlemsföretag med fler än 400 försäljningsställen. Våra medlemmar är både stora och små resebyråer och researrangörer, svenska och internationella resebyråkedjor samt renodlade internetresebyråer. Medlemsföretagen sysselsätter runt 7 000 anställda och hade en affärsvolym på ca 60 miljarder SEK år 2019.

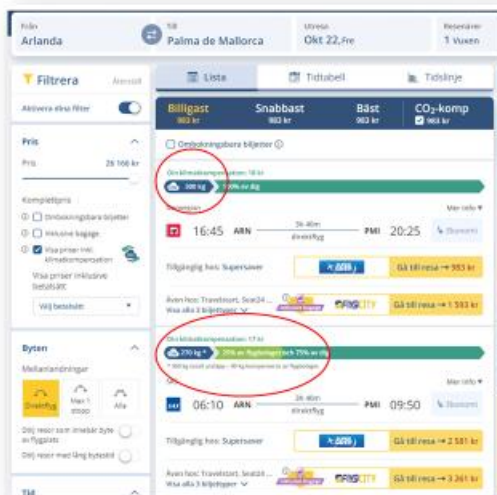
Bilaga 1

Fire eksempler på eksisterende CO₂ beregnere:

Alle eksempler er baseret på en enkeltrejse ARN-PMI fredag den 22. oktober 2021

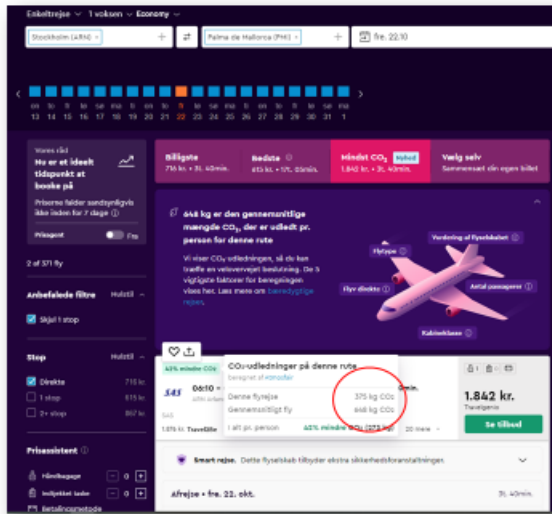
- **SAS** har ifølge tre af hjemmesiderne et udslip på mellem 245-375 kg.
- **Norwegian** har ifølge tre af hjemmesiderne et udslip på mellem 268-430 kg.
- Det sidste eksempel angiver udslippet for ruten til 378,87 kg CO₂ uden angivelse af flyselskab.
- Om man skal vælge SAS eller Norwegian, hvis man ønsker et så lavt udslip som muligt, synes hjemmesiderne ikke at være enige om:
 - Momondo og Google Flights peger på SAS, mens Flygresor angiver det laveste udslip for Norwegian.

Flygresor*

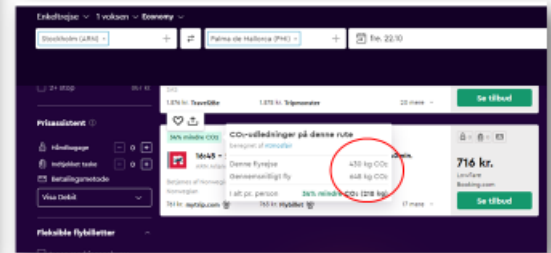


* Anvender [Go Climate](#) til at klimakompensere. Deres beregninger for fly er beskrevet [her](#).

Momondo*

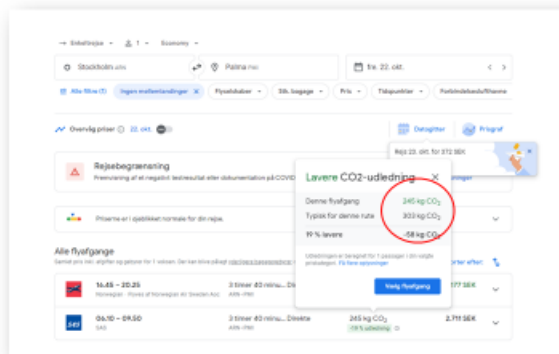


Gennemsnit på denne rute: 648 kg CO₂
 SAS: 42% mindre – 375 kg CO₂
 Norwegian: 34% mindre – 430 kg CO₂

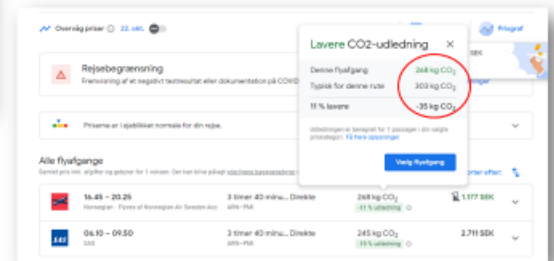


* Anvender [atmosfair](#) til at foretage beregninger

Google Flights*



Typisk for denne rute: 303 kg CO₂
 SAS: 19% mindre – 245 kg CO₂
 Norwegian: 11% mindre – 268 kg CO₂



* Anvender [estimer fra Det Europæiske Miljøagentur \(EMA\)](#)

Goodwings*

The screenshot shows the Goodwings website interface. A callout box on the right contains the text: "Udslip for denne flyvning: 378,87 kg CO₂". A circular callout points to a small box on the website that says "378,87 kg CO₂". A larger circular callout points to a summary box on the website with the following data:

Flying economy 2,477 km	378,87 kg
Round trip	x2
Subtotal	757,73 kg

* Anvender en "CO₂-beregner" der også inkluderer tilbringetransport og hotelophold



Bilaga 2

Exempel på bekräftelse:

```
> MD
-----
DEPARTURE: STOCKHOLM, SE (ARLANDA), TERMINAL 5          24 OCT 16:30
ARRIVAL:   GÖTEBORG, SE (LANDVETTER)                    24 OCT 17:25
FLIGHT BOOKING REF: SK [REDACTED]                      LAST CHECK IN TIME: 16:00
RESERVATION CONFIRMED, ECONOMY (M)                     DURATION: 00:55
-----
BAGGAGE ALLOWANCE: 30K
MEAL:              FOOD AND BEVERAGES FOR PURCHASE
-----
NON STOP STOCKHOLM TO GÖTEBORG
EQUIPMENT:         CANADAIR REGIONAL JET 900
-----
FLIGHT(S) CALCULATED AVERAGE CO2 EMISSIONS IS 353.74 KG/PERSON
SOURCE: ICAO CARBON EMISSIONS CALCULATOR
http://www.icao.int/environmental-protection/CarbonOffset/Pages/default.aspx
-----
FLIGHT TICKET(S)
TICKET: EK/ETHT [REDACTED]
-----
```

Exempel på sökresultat inklusive tågresa:

	11:14 00 16 min Stockholm Centralstation	>	16:00 00 16 min Göteborg Centralstation	4t 46m Non-stop	2 Class Non-refundable 2 Class (T) Ändra utbud	666kr Totalt pris	<input type="button" value="Välj"/>
	18:40 (ARN) 00 16 min	>	19:45 (GOT) 00 16 min	1t 5m Non-stop	Value Ekonomiklass (T) Ändra utbud	998kr Totalt pris	<input type="button" value="Välj"/>
	08:10 (ARN) 00 16 min	>	09:10 (GOT) 00 16 min	1t Non-stop	Go Smart Ekonomiklass (T) Ändra utbud Visa detaljer	1 266kr Totalt pris	<input type="button" value="Välj"/>
	08:50 (BMA) 00 16 min	>	09:55 (GOT) 00 16 min	1t 5m Non-stop	Bra Fast Ekonomiklass (T) Ändra utbud	1 994kr Totalt pris	<input type="button" value="Välj"/>
	07:55 (BMA)	>	09:00 (GOT)	1t 5m	Bra Fast	1 994kr	<input type="button" value="Välj"/>



Sökresultat

Aktuell sökning: Stockholm - Alla flygplatser och järnvägar, till 18 nov. - Göteborg - Alla flygplatser och järnvägar, ons 17 nov. [Ny sökning](#)

Antal stopp - Leverantör - Pris - Flygplats/Station - Byten - **CO₂-utsläpp** - Endast enligt resopolicy

Välj utresa

COVID-19 Allt du behöver veta för att

Bekräftad
MTRX, 424 kr

CO₂-utsläpp (kg/pers.)
0 kg - 149 kg

Snabbast
Scandinavian Airlines, 3t

Billigast
MTRX, 424 kr

Remär

MTRX	10:47 04:16 min	14:05 03:18 min	3t 18m Non-stop	Fix Non-refundable 2 Klass (1) Anbudsclass	424* Totalt pris	Välj
	Tåg 2029 - 5kg CO ₂				ENLIGT POLICY	Visa fler detaljer
	09:26 04:16 min	12:35 04:16 min	3t 9m Non-stop	2 Class Non-refundable 2 Klass (1) Anbudsclass	455* Totalt pris	Välj
	Tåg 407 - 5kg CO ₂				ENLIGT POLICY	Visa fler detaljer
	08:30 04:16 min	11:35 04:16 min	3t 5m Non-stop	2 Class Non-refundable 2 Klass (1) Anbudsclass	455* Totalt pris	Välj
	Tåg 421 - 5kg CO ₂				ENLIGT POLICY	Visa fler detaljer