

Stockholm den 4 november 2021

## Remissvar från Ving Sverige på Remiss om Klimatdeklarationer, dnr I2021/02312

### Sammanfattning och rekommendation

Ving Sverige ("Ving") ställer sig i huvudsak positivt till införande av ett system med klimatdeklarationer. Vi delar Regeringens ambition att ge resenärer möjlighet att fatta välgrundade köpbeslut och göra medvetna val genom att på ett transparent sätt redovisa resors påverkan på klimatet.

Vår uppfattning är emellertid att varken konsumenter eller bransch kan förhålla sig till detta endast delvis färdiga förslag. För att klimatdeklarationer ska uppfylla sitt syfte ska den relativa skillnaden mellan olika bolag inom samma transportsätt kunna påvisas och om klimatdeklarationen verkligen ska hjälpa resenären att göra medvetna val, måste den gälla på lika villkor för samtliga företag som arrangerar flygresor från svenska flygplatser. Vi menar att förslaget inte säkerställer detta tillräckligt och ser en stor risk att förslaget därmed inte fyller sitt syfte och riskerar dessutom att snedvrider konkurrensen på marknaden. Eftersom en rättvis jämförelse mellan flygbolag bygger på många olika faktorer (typ av flyg, antal säten i flyget, typ av bränsle, hur fullbokat det är m.m.), uppgifter som inte alltid är tillgängliga när resan säljs, många gånger flera månader innan avresa, måste alla dessa olika faktorer tas med i en beräkning för klimatdeklarationer. I annat fall blir det ingen korrekt uppgift som ligger till grund för att synliggöra flygets klimatpåverkan och det premierar inte heller de företag som vill ta ett större klimatansvar, något som måste vara ett av huvudsyftena med klimatdeklarationer. En klimatdeklaration som är en uppskattning, eller bygger på en schablon vore förödande då det riskerar att vilseleda konsumenten, snedvrider konkurrensen och försena den nödvändiga omställningen. Lagstiftaren måste hjälpa till att säkerställa att uppgifterna som visas är så exakta som möjligt och att dessa baseras på jämförbara och kontrollerbara fakta som revideras löpande av myndigheter och revisorer. Detta lever inte förslaget upp till som det presenterats.

Vi ifrågasätter också starkt att Sverige inför en nationell särreglering på en så tydligt globaliserad marknad, och menar att frågan istället bör drivas på EU-nivå. För att kunder ska kunna göra korrekta jämförelser mellan olika resealternativ krävs gemensamma beräkningsmodeller och redovisningsprinciper med bred internationell implementering. Detta kan inte uppnås genom ett ensidigt svenskt krav på klimatdeklaration som det är utformat i förslaget.

Vi anser att förslaget kräver ytterligare bearbetning rörande bland annat beräkningsmodell, tillsyn och konsekvensanalys och bifogar även exempel på olika beräkningsmodeller som finns på marknaden redan idag och som ger helt olika resultat och som visar hur utomordentligt viktigt det är att en enhetlig och internationellt accepterad modell används.

På följande sidor redovisar vi grunderna för vår inställning mer djupgående. Vi står också gärna till förfogande om Regeringen önskar att vi utvecklar våra resonemang ytterligare.

Med vänlig hälsning

Magnus Wikner  
VD Ving SVE AB  
Koncern-VD, Nordic Leisure Travel Group

## Bakgrund och allmänna synpunkter

Ving är en del av Nordic Leisure Travel Group, som är Nordens ledande semesterreseföretag och genomför resor till hela världen. Majoriteten av dessa resor företas med flyg. Vi är övertygade om resandet som en positiv kraft för global utveckling och berikande av människors liv, både i Sverige och runt om i världen. Samtidigt är vi väl medvetna om den negativa miljöpåverkan som orsakas av långa transporter. Det är vår uppfattning att samtliga seriösa aktörer idag tar denna fråga på allvar. Vi är också övertygade om att det kommer att vara viktigt för reseföretags konkurrenskraft att kunna visa ett seriöst klimat- och miljöarbete för kunderna.

Vi bedriver sedan lång tid ett aktivt arbete för att minska de negativa effekterna av våra flygresor, och har för de resor som genomförs med vårt eget flygbolag Sunclass Airlines redan idag ett av de lägsta utsläppen per passagerarkilometer i branschen då vår affärsmodell gör att vi kan optimera och påverka hela kundresan och fylla våra flyg. Vi arbetar ständigt för att förbättra effektiviteten i vår flygflotta och arbetar för att minska den negativa miljöpåverkan i alla steg av de resor som genomförs av Nordic Leisure Travel Group, både under resan och på resmålet. Vår ambition är att vara det mest hållbara reseföretaget på den nordiska marknaden, och vi har en ambitiös målsättning att minska vår totala klimatpåverkan genom att sätta upp tuffa mål för oss själva som innebär att vi ska minska våra koldioxidutsläpp från vårt eget flyg med ytterligare 25% fram till 2030 och att vårt flyg ska vara klimatneutralt 2050.

Ving och övriga Nordic Leisure Travel Group välkomnar därför Regeringens ambition att öka transparensen i flygbranschen och underlätta för resenärer att välja ett så miljövänligt alternativ som möjligt. Tanken med att införa ett system som låter resenären själv bedöma vilka konsekvenser, i form av skadliga utsläpp, som genereras av olika resealternativ är i grunden god. Ett sådant system har förutsättningar att styra kunderna mot de företag som kan redovisa lägst utsläpp per resa. Redovisning av utsläppen per passagerarkilometer respektive totalt per passagerare förefaller också väl avvägt. Det är begripligt för resenärerna och lätt att jämföra mellan olika aktörer.

Samtidigt vill vi dock betona att det är av yttersta vikt att de åtgärder som införs verkligen leder till ökad transparens och har förutsättningar att ge resenärerna ett korrekt och rättvisande beslutsunderlag. Vår största invändning mot det liggande förslaget är att vi ifrågasätter huruvida det överhuvudtaget är möjligt att utforma ett system som både är praktiskt genomförbart och som ger konsumenterna en rättvisande bild av de olika resealternativens klimatpåverkan. Av de skäl som anges nedan i punkt 1 och i bilaga 1 är det vår omedelbara bedömning att detta inte är möjligt för närvarande.

Om lagstiftaren ändå bedömer att det är möjligt att utforma en beräkningsmodell som med tillräcklig säkerhet kan identifiera den transportör och den resa inom ett visst trafikslag som för en enskild resa ger lägst klimatpåverkan, är det också avgörande att systemet inte snedvrider konkurrensen på marknaden till skada för konsumenterna och samhället. Ska Sverige införa krav på klimatdeklaration i enlighet med Regeringens förslag måste hänsyn tas till effekten av att införa ett sådant system ensidigt i ett land som trafikeras av internationella företag och där grannländerna inte har motsvarande system. Vidare bör det säkerställas att tillsynsmyndigheten har nödvändiga resurser och befogenheter för att bedriva en effektiv tillsyn och hindra att aktörer medvetet eller omedvetet lämnar oriktiga uppgifter.

Om resenärer verkligen ska kunna jämföra alternativ från olika transportörer på dagens resemeknad krävs en omfattande internationell samordning av de principer som används vid beräkning av klimatutsläpp och av hur utsläppen ska redovisas för kunderna. Vi anser att en global överenskommelse inom ICAO vore mest fördelaktig ur detta perspektiv. Ett EU-gemensamt system för

klimatdeklarationer skulle dock vara ett gott första steg. Ving förordar därför att Sverige kraftfullt driver denna fråga på EU-nivå istället för att införa ett nationellt svenskt system. Ett sätt att utforma systemet är en klimatdeklaration som bygger på det som transportörerna redan redovisar inom ramen för EU ETS.

## 1. Det är oerhört svårt att konstruera en rättvisande beräkningsmodell

I promemorian betonas att det är viktigt att klimatdeklarationen i hög grad återspeglar den specifika resans verkliga klimatpåverkan så att inte resenärer förleds att välja alternativ som i verkligheten är sämre. Av den anledningen ska, enligt promemorian, verksamhetsspecifika uppgifter användas i så hög utsträckning som möjligt. Vi instämmer i detta, och vill ytterligare betona att det är viktigt att systemet inte missgynnar aktörer som de facto bedriver ett noggrant och seriöst miljöarbete. De osäkerheter som finns i systemet får inte medföra att transportörer kan gynnas av att inte följa upp sina utsläpp och istället använda schabloner.

Resor, särskilt semesterresor, planeras ofta långt i förväg. När en resa först erbjuds till försäljning vet man inte hur många passagerare som kommer att befinna sig på det aktuella flygplanet vid avgång, även om man kan göra en prognos. Det förekommer att flygplansmodeller byts ut och att resor ställs in och resenärer ombokas till andra dagar, transportörer eller resmål. Flygrutter kan ändras på grund av väderförhållanden eller omvärldshändelser. Den siffra som anges vid försäljningstillfället kommer därför att behöva baseras på antaganden eller historiska genomsnitt både vad gäller bränsleförbrukning och passagerarbeläggning.

Vår främsta oro är därför att det inte går att utforma ett system som både är praktiskt användbart och ger konsumenterna ett korrekt beslutsunderlag för att välja resealternativet med minst klimatpåverkan. Detta kan illustreras av exemplet i bilaga 1 där vi tittar på tre system som redan används av jämförelsetjänsterna Google Flights, Momondo respektive Flygresor. I det konkreta exemplet har vi sökt fram samma flyg från Stockholm till Palma de Mallorca för en dag där både SAS och Norwegian flyger direkt. De tre systemen ger som synes väldigt olika resultat när man tittar på utsläppen från de två flygbolagen. Det som dock är mest problematiskt i detta sammanhang är att systemen inte heller rangordnar de två flygalternativen i samma ordning. Så om du som konsument vill välja det flygbolag som har lägst klimatpåverkan måste du själv lista ut vilket av de tre systemen som ger rätt eller fel resultat. Det är praktiskt taget omöjligt för en vanlig konsument, och häri ligger det grundläggande problemet: det finns inte någon konsensus kring hur ett system ska vara beskaffat för att beräkna en framtida resas utsläpp med sådan noggrannhet att resultatet kan användas för att välja det som i realiteten ger minst klimatpåverkan. Utan en enhetlig modell kan man således inte jämföra olika flygningars miljöpåverkan och konsumenten kan i realiteten inte välja vilket alternativ som är bäst ur miljöperspektiv.

## 2. Svagheten med ett nationellt system för klimatdeklarationer

Dagens resenärer agerar på en global marknad där internationella företag konkurrerar direkt med varandra och där majoriteten av resorna saluförs och köps på internet – som är en marknadsplats i princip utan nationella gränser. Inom EU gör också principen om fri rörlighet att det är otillåtet att begränsa kunder från olika EU-länder från att handla från webbsidor i andra länder. Det finns därför stora praktiska svårigheter med att övervaka att alla marknadsförda resor som ska avgå från en svensk flygplats faktiskt också innehåller en klimatdeklaration.

Det är för en konsument idag fullt möjligt att t.ex. köpa en flygbiljett från Stockholm Arlanda till Doha, Qatar, på Qatar Airways engelskspråkiga internationella webbplats. Konsumenten kan genomföra beställningen från Sverige, men lika lätt från t.ex Frankrike, eller Japan. Enligt förslagets ordalydelse ska i så fall denna resa omfattas av skyldigheten till klimatdeklaration och svenska Naturvårdsverket ska se till att skyldigheten efterlevs – även om ingen svensk konsument, transportör, återförsäljare eller webbplats är inblandade i försäljningen. Det är uppenbart att det kommer att vara ett mycket svårt uppdrag för Naturvårdsverket. Särskilt som Regeringen enligt promemorian inte avser tillföra ytterligare anslag för uppgiften. Om skyldigheten att lämna klimatdeklaration inte uppfylls av internationella transportörer och återförsäljare riskerar det att snedvrیدا konkurrensen mellan aktörer. Om vi antar att den föreslagna klimatdeklarationen faktiskt skulle ge en korrekt bild av vilket alternativ som är bäst ur klimatsynpunkt, så ges resenärerna ändå inte förutsättningar att välja det alternativ som rent objektivt är bäst för miljön om inte samtliga relevanta transportörer också faktiskt tillhandahåller en klimatdeklaration.

Gentemot vissa kundgrupper kan det faktum att ett företag klimatdeklarerar i sig vara ett försäljningsargument, vilket skulle motsäga risken för snedvrیدen konkurrens till nackdel för de företag som följer reglerna. Kvarstår dock det faktum att införandet av klimatdeklarationer enligt förslaget kräver investeringar och utveckling hos företagen, och därmed ger upphov till kostnader, för att dels kunna mäta de värden som krävs enligt lagen, dels för att kunna redovisa dessa på ett användarvänligt sätt för kunderna. Dessutom finns det naturligtvis en risk att vissa kunder blir avskräckta från att alls boka en resa om de i stunden får se en konkret bild av de beräknade utsläppen – och att de försäljningskanaler som saknar denna information inte drabbas på samma sätt. I värsta fall kan följden bli att kunden istället bokar en resa som ger upphov till mer utsläpp i realiteten, men där de slipper konfronteras med den informationen.

När det gäller kriteriet att resan ska avgå från Sverige innebär det bl.a. att samtliga resor som avgår från Kastrups flygplats i Köpenhamn faller utanför kravet på klimatdeklaration. Det innebär att ett mycket stort antal resor som genomförs av resenärer från södra och sydöstra Sverige inte kommer att omfattas, eftersom Kastrup är den närmaste stora internationella flygplatsen för dessa resenärer. Detsamma gäller för resenärer i Västsverige som väljer att resa ut från Oslo. Avgränsningen innebär också att internationella flygbolag som inte vill omfattas av det lokala svenska kravet kan komma att välja att inte längre trafikera svenska flygplatser, utan koncentrera sina nordiska flygningar till Oslo, Köpenhamn och Helsingfors. Framför allt för resenärer boende i norra Sverige skulle det väsentligt försämra tillgången till internationella resor om Arlanda blir en mindre attraktiv flygplats för internationella flygbolag. Redan idag har dessa resenärer långt till sin närmaste internationella flygplats. Turismen i norra Sverige skulle drabbas på motsvarande sätt av lägre tillgång till internationella besökare.

Vi bedömer att branschen är medveten och aktiv i frågan om klimatutsläpp, och att mycket av det Regeringen vill åstadkomma redan har börjat tillgodose av branschegna initiativ. Det förekommer till exempel på marknaden redan idag att transportörer och återförsäljare redovisar en utsläppsberäkning för resor som erbjuds till försäljning. Flera jämförelsesajter erbjuder möjligheten att sortera sökresultat efter utsläppsmängd. Dock saknas det, vilket tydliggörs av exemplet i bilaga 1, en samordning av krav och modeller som gör att den nuvarande ordningen kan vara förvirrande för konsumenter och att jämförelserna riskerar att bli missvisande när olika beräkningsmodeller används för olika resor eller av olika återförsäljare.

Tyvärr riskerar ett ensidigt svenskt införande av krav på klimatdeklarationer att bidra till denna förvirring. Det finns en uppenbar risk att olika beräkningsmodeller kommer att användas för resor som

omfattas av den svenska lagen om klimatdeklaration och för resor som inte omfattas. Det skulle kunna gälla t.ex. en kund som jämför en resa som avgår från Köpenhamn med en som avgår från Göteborg eller Stockholm. Det skulle också kunna gälla bl.a. om jämförelsesajten är internationell och inte känner till eller bryr sig om de svenska reglerna eller inte får relevant utsläppsdata från sin bokningsförmedlare. Eftersom resor säljs på en internationell marknad är det i det närmaste garanterat att det kommer att förekomma att resor som omfattas av det svenska kravet på klimatdeklarationer kommer att säljas på samma webbplatser och i nära anslutning till resor som inte omfattas. Det skulle direkt motverka syftet att åstadkomma ökad transparens om införandet av ett nationellt system i Sverige gör att det blir svårare att jämföra data mellan olika transportörer än idag.

Det finns en stor risk att olika beräkningssystem använder olika avgränsningar för vilka utsläpp som ska inkluderas. Om en beräkning t.ex. räknar in utsläpp i produktionskedjan och den andra inte gör det kommer en jämförelse dem emellan inte att vara rättvisande, samtidigt som skillnaden kanske inte är större än att den framstår som realistisk för kunden och därför leder till ett felaktigt beslut.

Sammantaget bedömer Ving att ett EU-övergripande system med klimatdeklarationer skulle vara att föredra framför ett nationellt svenskt system. Det skulle inte helt lösa de ovan beskrivna problemen, eftersom EU både trafikeras av utomeuropeiska flygbolag och biljetter till och från EU-länder kan köpas på webbsidor som inte är explicit riktade till europeiska konsumenter. Dock skulle det minska problemen på väsentliga sätt. Dels har EU:s institutioner större möjligheter att påverka utomeuropeiska aktörer genom sitt större politiska inflytande, dels skulle systemet omfatta en betydligt större del av de aktörer som agerar inom EU, och dels skulle det väsentligen minska problemen med gränsnära flygplatser. Det skulle också bli mer ekonomiskt försvarbart för internationella aktörer att införa system som gäller för en större grupp kunder och på så vis även kunna bidra till en harmonisering av beräkningsmodeller på den internationella marknaden. Slutligen finns det en konkret möjlighet att EU kommer att införa ett system med klimatdeklarationer inom några år. Att invänta detta system skulle minska risken att aktörer som är aktiva från Sverige först måste genomföra investeringar för att uppfylla de svenska kraven, för att sedan drabbas av att EU inför andra krav som inte fungerar med det svenska systemet.

### 3. Antagandet att relevant data redan är tillgänglig för flygbolagen

Att kravet på klimatdeklaration föreslås införas endast för flygresor i nuläget beror på att Regeringen bedömer att för flygbolagen finns informationen om klimatutsläpp redan tillgänglig, på grund av flygbolagens rapporteringsskyldigheter inom andra system. Detta är dock en sanning med modifikation.

Inom EU ETS och Corsia rapporteras utsläpp årligen och aggregerat. Även om flygbolaget mäter bränsleförbrukning kontinuerligt är det alltså inte säkert att flygbolaget har ett IT-system som kan leverera brukbara utdata på den detaljnivå som förslaget kräver. Det är viktigt att implementeringen av den föreslagna lagen tar hänsyn till den tid som behövs för omställning och utveckling hos transportörerna för att klimatdeklarationerna i så stor utsträckning som möjligt ska kunna baseras på aktuell och relevant information, och inte enbart på schabloner och genomsnitt.

Enligt förslaget ska utsläpp under produktionskedjan för bränsle tas med i beräkningen av utsläpp för klimatdeklarationerna. I dagens system används den årliga bränsleförbrukningen multiplicerad med en emissionsfaktor. Det finns således inget krav på att transportörerna samlar in utsläppsdata från sina leverantörer av bränsle. Om faktisk sådan data ska användas bör hänsyn i regelverket tas till att det tar tid att bygga upp system för sådan rapportering, att omförhandla avtal och att förmå leverantörerna

att redovisa denna data. Ett EU-gemensamt system skulle underlätta avsevärt när det gäller att ställa informationskrav på underleverantörer, eftersom dessa krav då skulle kunna standardiseras inom branschen.

Om istället schablonvärden skulle användas ifrågasätter vi värdet av att räkna med källa-till-tank-utsläppen. Om samma schablonvärde används av samtliga transportörer påverkas inte de inbördes förhållandena mellan transportörerna. Om olika värden används riskerar detta att snedvrider de totala utsläppssiffrorna så att dessa inte korrekt återger verkligheten. Eftersom källa-till-tank-utsläppen enligt promemorian kan variera mellan 10% och 30 % av de totala utsläppen kan det göra att en resa felaktigt anges ha lägre utsläpp än en annan om olika schabloner tillämpas utan grund i de faktiska produktionsutsläppen.

#### 4. Användning av historiska data och referensvärden

Som nämnt ovan instämmer vi med promemorian i att det är avgörande att klimatdeklarationen i hög grad återspeglar den specifika resans verkliga klimatpåverkan, men också att den siffra som anges vid försäljningstillfället av nödvändighet alltid kommer att behöva baseras på antaganden eller historiska genomsnitt.

För historiska uppgifter bör det vara tillåtet att använda en period relativt långt tillbaka i tiden eftersom många resmål trafikeras främst under vissa delar av året och relevant data därför inte finns tillgänglig för alla månader. Det kan antas att transportörer kommer att förbättra sin utsläppseffektivitet över tid. Det kommer därför i allmänhet att ligga i transportörens eget intresse att använda så färsk uppgifter som möjligt. Genomsnitt bör också beräknas på en representativ tidsperiod för att undvika att transportören kan välja ut en ovanligt fördelaktig period (med ovanligt hög beläggning t.ex.) som grund för beräkningen om inte den aktuella resan kan antas ha motsvarande beläggning.

Det framgår inte av promemorian huruvida angivandet av klimatdeklarationen ska vara dynamisk – dvs uppdateras löpande när transportören eller återförsäljaren får bättre information – eller statisk och fastslås vid det första tillfälle då den aktuella resan erbjuds till försäljning. Det framgår inte heller hur eventuella ombokningar eller ändringar av resan ska hanteras. Olika kunder på samma flight kan boka sin resa vid mycket olika tidpunkter eftersom många resor ligger ute till försäljning under lång tid innan avgång.

Vi vill betona att det är av yttersta vikt att dessa frågor besvaras innan förslaget implementeras för att branschen ska kunna tillämpa reglerna enhetligt. Utan enhetlig tillämpning kan syftet att synliggöra resornas verkliga klimatpåverkan och därigenom låta resenärerna fatta välgrundade köpbeslut inte uppfyllas.

I förslaget anges att för varje resa ska dels resans aktuella utsläpp anges, och dels ett referensvärde som ”gör det möjligt att bedöma omfattningen av en resas klimatpåverkan och att jämföra sådana utsläpp för olika resor”. Vad detta referensvärde ska vara framgår inte av förslaget, utan ska närmare anges av Naturvårdsverket. Ett förslag som nämns i promemorian är utsläppseffektiviteten för det mest utsläppseffektiva resesättet. Därtill nämns att det kan behövas ett andra referensvärde som sätter utsläppsmängden i relation till t.ex. Sveriges nettonollmål. Skulle båda dessa införas skulle det bli fem (5) olika värden som ska anges vid varje resa. Om höghöjdseffekten också ska redovisas för den aktuella resan blir det sex (6) olika värden. Även om ambitionen att göra det tydligt för resenären vad man väljer mellan är lovvärd riskerar det att bli rörigt och svårt att göra överskådligt. Vi förordar därför att om något referensvärde ska anges ska Naturvårdsverket nöja sig med att föreskriva ett.

Om det referensvärde som väljs ska ange utsläppseffektiviteten för det mest utsläppseffektiva resesättet är det viktigt att det värde som väljs är relevant i sammanhanget. Även om tåg, t.ex., är ett mer utsläppseffektivt färdmedel än flyg är det knappast relevant för en resa till Kanarieöarna. Det är också så att en resa med tåg tar avsevärt längre tid än en resa med flyg på långa distanser, och därför sällan är ett reellt alternativ för längre resor. Att bedöma vad som är ett realistiskt och relevant alternativt resesätt för varje enskild resa som säljs riskerar att bli väldigt komplext och kräva omfattande manuell hantering. Det är därför att föredra att ett sådant referensvärde istället avser det mest utsläppseffektiva alternativet inom samma trafikslag.

## 5. Användarupplevelse och hur klimatdeklarationen ska se ut

Enligt förslaget ska klimatdeklarationen innehålla dels en uppgift om beräknat utsläpp av gram koldioxidequivaler per passagerarkilometer, dels gram koldioxidequivaler per passagerare för resan som helhet, och dels ett jämförelsevärde, samt huruvida resan bedöms ha någon s.k. höghöjdseffekt. Det är alltså minst tre (3) olika parametrar som ska redovisas för varje resa. Ska man också ta med referensvärden och höghöjdseffekt blir det, som anført ovan, upp till sex olika värden per resa. Det är av största vikt för de aktörer som säljer resor till konsument *hur* dessa siffror ska redovisas för konsumenten. Särskilt betydelsefullt är detta för aktörer som omfattas av paketreselagen, som redan innehåller en stor mängd obligatorisk information som ska lämnas till kund innan kunden bokar en resa.

Det är inte till gagn för varken reseföretagen, deras kunder eller miljön om den information som ska lämnas innan ett köp genomförs blir så omfattande och komplex att ingen orkar ta den till sig. Eventuella krav på utformningen och placeringen av klimatdeklarationen måste därför ta hänsyn till aktörernas möjlighet att redovisa informationen på ett kundvänligt sätt.

Vi förordar därför att Regeringen och Naturvårdsverket avstår från att detaljreglera hur och var informationen ska presenteras och överläter åt varje transportör respektive återförsäljare att avgöra hur denna information bäst delges kunden, så länge informationen är tydlig och lättillgänglig.

## 6. Särskilda utmaningar med dynamiskt paketerade resor och försäljning av endast flygbiljetter

En "klassisk" paketresa är det som i folkmun ofta kallas "charter". Det är en resa där paketresearrangören i förväg har bestämt resmål, avgångsort, reslängd och hotell och i allmänhet satt upp en serie resor som ska genomföras enligt ett schema under en säsong. För dessa resor avtalar arrangören med ett flygbolag om att genomföra samtliga flygningar i serien och har tillgång till en bestämd kapacitet i flygplanen som arrangören sedan strävar efter att fylla genom att sälja resorna. På Ving.se säljer Ving klassiska paketresor som genomförs både med det egna flygbolaget Sunclass Airlines och med andra flygbolag. För dessa resor har vi möjligheter att inhämta information och beräkna utsläpp för resan.

Men vi säljer också s.k. "dynamiskt paketerade" resor som genomförs med en stor mängd andra flygbolag. Resorna säljs och paketeras ad hoc på begäran från en kund, och den exakta resans utformning eller resplan är inte känd innan kunden gör sin förfrågan. Förfrågan görs genom att kunden gör en sökning på sina önskade alternativ på vår webb, och sker således *helt och hållet automatiskt*. För dessa resor hämtar vi uppgifter om bl.a. pris, restider och tillgänglighet via tekniska lösningar som automatiskt hämtar informationen från ett resebokningssystem, som fungerar som mellanhand mellan flygbolag och återförsäljare. Detta är inte unikt för Ving utan gäller för samtliga liknande



verksamheter med försäljning på internet – aggregatorer, prisjämförelsesajter, online-resebyråer och paketresearrangörer.

För Vings del använder vi oss av leverantören Amadeus, som är ett av de ledande företagen på marknaden. Amadeus har kunder i över 190 länder och tillhandahåller bokningsinformation från mer än 450 olika flygbolag runt om i världen. Amadeus är en koncern med säte i Spanien, men även andra liknande mellanhänder är internationella företag som tillhandahåller samma information till en mängd olika återförsäljare runt om i världen. Amadeus tillhandahåller idag en möjlighet att få beräknade CO<sub>2</sub>-utsläpp för en resa. Dock är den informationen, av nödvändighet, inte baserad på de beräkningsmetoder som kommer att föreskrivas av Naturvårdsverket om förslaget till Klimatdeklarationer införs. Naturvårdsverket har ju inte ännu meddelat hur modellen ska se ut. Även andra aktörer redovisar redan idag beräknade CO<sub>2</sub>-utsläpp för resor, men en snabb jämförelse mellan olika aktörer visar att de använder olika beräkningsmodeller och att siffrorna inte nödvändigtvis är jämförbara mellan olika återförsäljare. Vi frågar oss hur detta ska fungera i praktiken om det svenska kravet på Klimatdeklarationer införs. Hur ska en återförsäljare agera om det visar sig att den leverantör av flyginformation och biljettbokningar som man använder sig av inte beräknar klimatutsläpp på det sätt som Naturvårdsverket föreskriver, och inte heller avser justera sin beräkningsmodell för att passa det svenska systemet? Eller om bokningsförmedlaren inte alls levererar utsläppsdata för hela eller delar av sitt sortiment?

För att det ska fungera att lämna klimatdeklarationer för dessa resor måste återförsäljaren kunna använda den information som lämnas av mellanhanden, utan att behöva bearbeta informationen manuellt. Sannolikheten för att Amadeus och andra mellanhänder skulle anpassa sin information till ett klimatdeklarationssystem skulle stiga väsentligt om systemet var gemensamt på EU-nivå.

## 7. Klassiska paketresor kontra dynamiskt paketerade resor

Som beskrivits ovan är det betydligt lättare för oss som paketresearrangör att inhämta och kontrollera uppgifter hänförliga till en klassisk paketresa än till en dynamiskt paketerad resa. Svårigheterna för Naturvårdsverket att bedriva tillsyn över internationella, och i synnerhet utomeuropeiska, aktörer och osäkerheten om hur genomförbart det är att få bokningsförmedlarna att anpassa sig till de svenska kraven gör att det finns en betydande risk att återförsäljare av dynamiskt paketerade resor, eller endast flygbiljetter, inte har tillgång till rättvisande utsläppsdata för dessa resor. Klimatdeklarationer för sådana resor kan därför i högre utsträckning komma att baseras på schabloner eller på andra beräkningssystem än det som föreskrivs i den svenska Lagen om Klimatdeklarationer.

Dynamiskt paketerade resor genomförs i allmänhet med användning av reguljärflyg. Reguljärflyget har i genomsnitt en lägre beläggning, och således högre utsläpp per passagerare, än charterflyget. Som arrangör av klassiska paketresor har NLTG en i resebranschen relativt unik position i och med att vi kontrollerar hela reseförloppet för en stor del av våra kunder – nämligen alla de kunder som bokar på någon av våra webbplatser, flyger med Sunclass Airlines och bor på ett av våra koncepthotell. Vi arbetar aktivt med att optimera beläggningen på dessa resor och lyckas i mycket stor utsträckning.

Om det svenska kravet på Klimatdeklarationer skulle leda till att charterflyget missgynnas i förhållande till reguljärflyget – beroende t.ex. på bristfälliga uppgifter, låg följsamhet och schabloniserade uträkningar – vore det mycket olyckligt ur klimatsynpunkt.

## Avslutning

Som vi anförde inledningsvis är vi i grunden positiva till idén med klimatdeklarationer för resor. Vi tycker dock att ett sådant system måste utformas och införas på ett sätt som kan ge verklig kundnytta och klimatnytta. Vi vill därför starkt förordas att Sverige istället för att genomföra det liggande förslaget driver på för att det så snart som möjligt utvecklas ett gemensamt system för klimatdeklaration på EU-nivå. Detta skulle få ett bättre genomslag i förhållande till målsättningarna, leda till en större regelefterlevnad och inte minst ha bättre förutsättningar att säkerställa att resenären får korrekt information och kan fatta reellt välgrundade beslut.

Det förslag som är föremål för denna remiss är otillräckligt utrett och är långt ifrån kapabelt att säkerställa att resenären får den transparenta och rättvisande jämförelse vi eftersträvar. Det är lovvärt att Sverige vill gå i bräschen för miljöarbetet inom resebranschen, men vi tror att utvecklingen drivs snabbast och bäst åt rätt håll med ett gemensamt europeiskt regelverk på plats.

I förlängningen måste alla olika typer av transporter redovisa sin klimatpåverkan och över tid är allas vårt mål att vi ska komma ned till nollutsläpp. Som vi vet kommer det att ta olika lång tid för olika transportsätt, men politiskt och lagstiftningsmässigt vore det önskvärt med ett förslag som i verkligheten synliggör klimatpåverkan och både ger resenärer en rättvisande bild och som skapar incitament för samtliga reseföretag – nationella som internationella - att investera för att minska sin klimatpåverkan. Detta lever inte det svenska lagförslaget upp till och det riskerar istället att förlänga den nödvändiga omställningen.

Bilaga 1 följer nedan med exempel.

## Bilaga 1

Exemplen visar tre olika beräkningsmodeller avseende

- en enkel resa med direktflyg Arlanda - Berlin
- samma avresedatum, fredagen den 3 december 2021
- samma flygavgångar

och illustrerar det inneboende problemet med uppskattning och användning av schablonberäkningar.

Enligt de tre olika beräkningsmodellerna har SAS utsläpp på mellan 136-210 kg CO<sub>2</sub>.

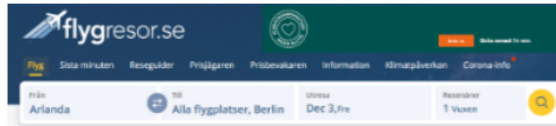
Enligt samma tre modeller har Norwegian ett utsläpp på mellan 118-219 kg CO<sub>2</sub>.

Två av de tre olika modellerna anger utsläppet från EasyJet till mellan 163-165 kg CO<sub>2</sub> medan den tredje modellen inte ger någon information alls för EasyJet.

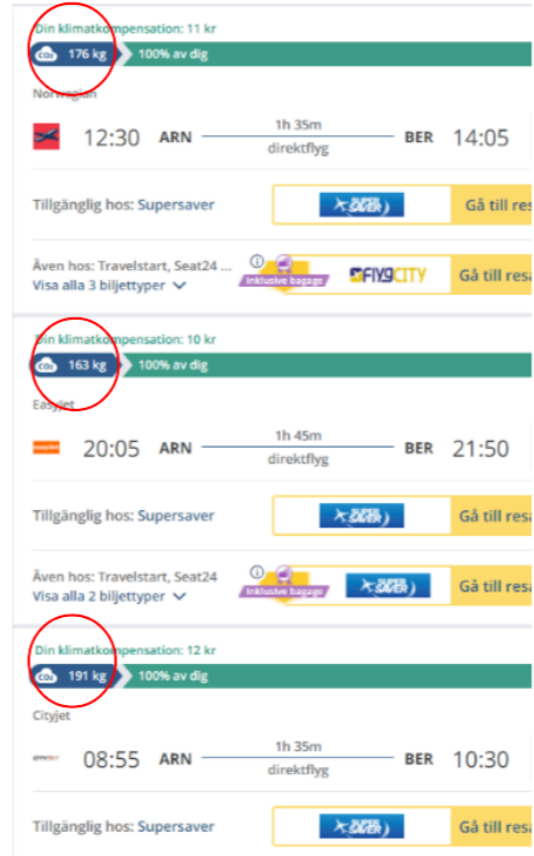
Om man som konsument vill välja mellan de olika flygbolagen utifrån förväntad klimatpåverkan ger de tre beräkningarna inte så mycket stöd och pekar på helt olika utsläpp. Det klart bästa alternativet miljömässigt är enligt Google Flights Norwegian med sina 118 kg CO<sub>2</sub> medan exakt samma flygning är sämst av de tre alternativen på 219 kg CO<sub>2</sub> enligt Momondo.

Flygresor använder en modellberäkning som utarbetats av Go Climate<sup>1</sup>.

# Flygresor\*



EasyJet: 163 kg CO<sub>2</sub>  
 Norwegian: 176 kg CO<sub>2</sub>  
 SAS (Cityjet): 191 kg CO<sub>2</sub>



<sup>1</sup> Modellen beskrivs här: <https://www.goclimateneutral.org/blog/wp-content/uploads/2019/04/Calculations-in-GoClimateNeutral-Flight-Footprint-API.pdf>

Google Flights använder en algoritm från European Environmental Agency (EEA)<sup>2</sup>.

# Google Flights\*

→ Enkelresa 1 Economy

Stockholm → Berlin ARN fre. 3. dec.

Norwegian: 118 kg CO<sub>2</sub>

SAS (Cityjet): 136 kg CO<sub>2</sub>

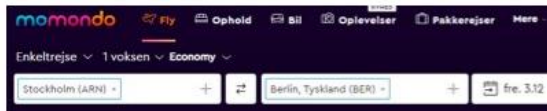
EasyJet: N/A kg CO<sub>2</sub>

	20.05 – 21.50 easyJet	1 time 45 minutt... Direkte ARN-BER	
	12.30 – 14.05 Norwegian	1 time 35 minutt... Direkte ARN-BER	118 kg CO <sub>2</sub> -23 % utledning
	08.55 – 10.30 SAS · Flyves af Cityjet	1 time 35 minutt... Direkte ARN-BER	136 kg CO <sub>2</sub> -11 % utledning

<sup>2</sup> <https://support.google.com/travel/answer/9671620?hl=en>

Momondo använder en modellberäkning som utarbetats av Atmosfair<sup>3</sup>.

# Momondo\*



EasyJet: 165 kg CO<sub>2</sub>

SAS (Cityjet): 210 kg CO<sub>2</sub>

Norwegian: 219 kg CO<sub>2</sub>



<sup>3</sup> [https://www.atmosfair.de/en/standards/emissions\\_calculation/emissions\\_calculator/](https://www.atmosfair.de/en/standards/emissions_calculation/emissions_calculator/)