



Handelshögskolan  
VID GÖTEBORGS UNIVERSITET

# Hur redovisas miljöansvar i flygbranschen?

– En studie av de sex största aktörerna i Europa

Kandidatuppsats i företagsekonomi  
Inriktning externredovisning  
Höstterminen 2007

Handledare: Gunnar Rimmel

Författare: Charlotte Lundström 830117  
Karolin Ragnarsson 840307

# SAMMANFATTNING

**Kandidatuppsats i företagsekonomi, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet,  
Externredovisning, HT 2007**

**Författare:** Charlotte Lundström och Karolin Ragnarsson

**Handledare:** Gunnar Rimmel

**Titel: Hur redovisas miljöansvar i flygbranschen? – En studie av de sex största aktörerna i Europa**

**Bakgrund och problem:** Begreppet Corporate Social Responsibility kan delas upp i ekonomiska, sociala och miljömässiga aspekter. I takt med det växande klimathotet ökar trycket på företag att redovisa för de miljömässiga aspekterna. Då CSR-redovisningen är frivillig finns inga gällande lagar utan istället har principer och riktlinjer ifrån olika organisationer tagits fram. Flygbranschen har på senare tid hamnat i fokus för miljödiskussionen dels genom ett ökat resande och dels genom EU:s förslag om att flygtrafiken ska ingå i handeln med utsläppsrätter. Det här leder fram till problemformuleringen i uppsatsen; Vad redovisar företag i flygbranschen gällande miljöåtaganden och andra miljöaspekter?

**Syfte:** Syftet med undersökningen är att kartlägga och analysera hur flygbranschen i Europa redovisar miljöaspekter och miljöåtaganden. Vidare är syftet att se hur väl deras rapportering stämmer överens med en framtagen checklista utifrån vad GRI har för direktiv samt miljöprinciperna enligt Global Compact.

**Avgränsningar:** I den här uppsatsen kommer endast den europeiska flygbranschen att granskas. Vidare undersöks bara den information som externa intressenter får ta del av såsom årsredovisningar, hållbarhetsrapporter samt företagets webbsidor. Slutligen, inom området för CSR ska undersökningen enbart fokusera på den del som rör miljöansvar.

**Metod:** Uppsatsen bygger på en kvalitativ undersökning av företagets års- och hållbarhetsredovisningar. I studien analyseras de sex största flygbolagen i Europa utifrån en framtagen checklista som bygger till stor del på riktlinjer framtagna av GRI och FN:s organ Global Compact. Därefter har resultatet sammanställts företagsvis i empirin vilket sedan ställts mot de valda teorierna intressent- och legitimitetsteorin i analysen.

**Resultat och slutsatser:** Slutsatsen i den här uppsatsen är att det finns skillnader mellan flygbolagen i vad de redovisar. De traditionella bolagen redovisade betydligt mer än lågprisbolagen. Skillnaderna kan förklaras genom att de traditionella bolagen anses vända sig mot en annan marknad samt ha andra intressenter med andra krav än lågprisbolagen. Vidare kan skillnader uppstå genom att informationen som lämnas är frivillig. Till sist har företagen olika behov att skapa legitimitet eftersom de strävar efter att ha likasinnade värderingar som sina intressenter.

**Förslag till fortsatt forskning:** Göra om studien om några år för att se om miljöredovisningen har ändrats alternativt utöka studiens urval och på så sätt genomföra en mer kvantitativ undersökning av flygbranschens miljöredovisning.

## **Förkortningar och begreppsförklaringar**

<b>AEA</b>	Association and European Airlines
<b>CERES</b>	Coalition for Environmentally Responsibly Economies
<b>ELFAA</b>	European Low Fares Airlines Association
<b>ETS</b>	European Trading Scheme
<b>GRI</b>	Global Reporting Initiative, se 3.3.1
<b>IATA</b>	International Air Transport Association
<b>ILO</b>	International Labour Organization
<b>IPPC</b>	Integrated Pollution Prevention and Control
<b>ISO</b>	International Organization for Standardization
<b>OECD</b>	Organisation for Economic Cooperation & Development
<b>UNEP</b>	United Nations Environment Programme

**Agenda 21** är en plan på problem relaterade till hållbar utveckling som var framtaget efter toppmötet i Rio de Janeiro 1992. Denna förklarar att befolkningen, konsumtionen samt teknologin är de främsta krafterna för miljöförändringar (Global Compact, About the GC).

**Brundtlandrapporten** framtofs 1987 av World Commission on Environment and Development och denna rapport lade grunden för miljöprinciperna hos Global Compact. Vidare betonades att människor behövde ändra beteende och synen på miljön (Global Compact, About the GC).

**FN: s Global Compact** – se 3.3.2

**Riodeklarationen** består av 27 principer där medlemsländer har ett gemensamt avtal på hur de ska klara av miljö- och utvecklingsproblem. Denna är en påbyggnad på den tidigare deklARATION som infördes efter den första globala miljökonferensen i Stockholm 1972 (Global Compact, About the GC).

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

---

<b>1 INLEDNING</b> .....	<b>1</b>
1.1 Bakgrund .....	1
1.2 Problemdiskussion .....	2
1.3 Problemformulering .....	3
1.4 Syfte .....	3
1.5 Avgränsningar .....	3
<b>2 METOD</b> .....	<b>4</b>
2.1 Val av metod .....	4
2.2 Urval av företag.....	5
2.3 Datainsamling.....	6
2.4 Behandling av data .....	6
2.5 Redovisning av data .....	7
2.6 Val av teori .....	7
2.7 Tillförlitlighet och validitet .....	7
2.8 Sammanfattning .....	7
<b>3 REFERENSRAM</b> .....	<b>8</b>
3.1 Intressentteorin .....	8
3.2 Legitimitetsteorin .....	9
3.3 Corporate Social Responsibility.....	10
3.3.1 GRI – Global Reporting Initiative.....	11
3.3.2 Global Compact.....	11
3.4 Sammanfattning .....	12
<b>4 EMPIRI</b> .....	<b>13</b>
4.1 Riktlinjer.....	13
<b>4.2 SAS - Scandinavian Airlines</b> .....	<b>13</b>
4.2.1 Global Compact.....	14
4.2.2 Energi .....	14
4.2.3 Vatten .....	15
4.2.4 Biologisk mångfald .....	15
4.2.5 Utsläpp och avfall.....	15
4.2.6 Ljud .....	15
4.2.7 Övrigt .....	16
<b>4.3 Lufthansa</b> .....	<b>16</b>
4.3.1 Global Compact.....	17
4.3.2 Energi .....	17
4.3.3 Vatten .....	18
4.3.4 Biologisk mångfald .....	18
4.3.5 Utsläpp och avfall.....	18
4.3.6 Ljud .....	19
4.3.7 Övrigt .....	19
<b>4.4 British Airways</b> .....	<b>20</b>
4.4.1 Global Compact.....	20
4.4.2 Energi .....	20
4.4.3 Vatten .....	21
4.4.4 Biologisk mångfald .....	21
4.4.5 Utsläpp och avfall.....	21

4.4.6 Ljud .....	22
4.4.7 Övrigt .....	22
<b>4.5 Air France/KLM .....</b>	<b>22</b>
4.5.1 Global Compact.....	23
4.5.2 Energi .....	23
4.5.3 Vatten .....	24
4.5.4 Biologisk mångfald .....	24
4.5.5 Utsläpp och avfall.....	24
4.5.6 Ljud .....	25
4.5.7 Övrigt .....	25
<b>4.6 Ryanair.....</b>	<b>26</b>
4.6.1 Global Compact.....	26
4.6.2 Energi .....	26
4.6.3 Vatten .....	27
4.6.4 Biologisk mångfald .....	27
4.6.5 Utsläpp och avfall.....	27
4.6.6 Ljud .....	27
4.6.7 Övrigt .....	27
<b>4.7 EasyJet.....</b>	<b>28</b>
4.7.1 Global Compact.....	28
4.7.2 Energi .....	28
4.7.3 Vatten .....	29
4.7.4 Biologisk mångfald .....	29
4.7.5 Utsläpp och avfall.....	29
4.7.6 Ljud .....	29
4.7.7 Övrigt .....	29
4.8 Sammanfattning .....	30
<b>5 ANALYS .....</b>	<b>31</b>
<b>6 SLUTSATSER.....</b>	<b>38</b>
<b>7 KÄLLFÖRTECKNING .....</b>	<b>40</b>

## **BILAGOR**

# 1 INLEDNING

---

*I det inledande kapitlet ges en kort bakgrund till uppsatsens problem och syften. Vidare förs en diskussion kring det uppfattade problemet. Avslutningsvis presenteras syftet med studien samt vilka avgränsningar som gjorts.*

---

## 1.1 Bakgrund

Den 4 maj i år presenterades FN: s tredje del av den så kallade klimatrapporten, som bland annat tar upp utsläppstrender, dess påverkan på klimatet och människan samt kopplingen mellan utsläppsminskningar och hållbar utveckling. Forskare konstaterar där att utsläppen av växthusgaser har ökat med cirka 70 % sedan 1970 (FN: s klimatrapport, nr 3, 2007). Under det senaste året har Al Gore, en av USA: s tidigare presidentkandidater, fått stor uppmärksamhet världen över genom sin film "En obekväm sanning" som handlar om klimathotet. Vidare har flera tidningar numera speciella miljö- och klimatsidor på Internet med dokumentärer om klimathotet, tips om energibesparingar, frågeforum samt debattsidor. Exempelen på att klimatdebatten i allra högsta grad är aktuell är många.

I en artikel i Svenska Dagbladet nyligen uppmärksammades den svenska turismen och dess påverkan på klimatet. Docent Stefan Gössling med flera menar att svenskarna får betala ett högt klimatpris för den ökande reslusten då turistnäringen står för hela 10 % av Sveriges samlade koldioxidutsläpp. Den största miljöboven, som svarar för drygt en tredjedel av turismens klimatutsläpp är flygtrafiken (SvD, "Beskatta det smutsiga flyget", 2007).

Men bara för att miljödebatten intensifierats nu på senare tid betyder det inte att det är ett nytt fenomen. Tankegångarna kring miljö- och klimatfrågan tillsammans med hållbar utveckling började ta form redan på 1970-talet. Insikten om att våra huvudenergikällor som olja och kol inte skulle räcka för all framtid bidrog till ett ökat miljötänk, miljömedvetenhet och förståelse för människans påverkan på jordens resurser (Gray, Owen & Adams, 1996). Först på 1990-talet tilltog intresset för hållbarhetsutvecklingen och pressen på företag att lämna information om miljöpåverkan, socialt ansvar och etikfrågor ökade. Det var dock först runt millenniumskiftet som företag började utarbeta separata hållbarhetsrapporter. I och med detta blev det allt viktigare för företag att arbeta med företagsetiska verktyg som CSR. Miljöredovisning, tillsammans med socialt ansvar och etiska aspekter innefattas i begreppet CSR som står för Corporate Social Responsibility.

Europeiska Kommissionen definierar CSR som:

*" Ett begrepp som innebär att företagen på frivillig grund integrerar sociala och miljömässiga hänsyn i sin verksamhet och i sin samverkan med intressenterna, utöver vad lagen kräver. "*

(Löhman & Steinholtz, 2003, s.15)

Miljöredovisning består alltså mest av frivillig information eftersom det inte finns många lagar inom detta område utan mestadels standarder att följa från olika organisationer. Enligt Deegan och Rankin (1996) har frivillig information en viss tendens att endast visa på företagets positiva handlingar framför dess negativa. För att underlätta för företagen att redovisa Corporate Social Responsibility har internationella riktlinjer och praktiska guider tagits fram av olika frivilliga organisationer (Larsson & Norregårdh, 2003). Den mest kända är Global Reporting Initiative (GRI) som gav ut sina första standarder år 2000. Andra

organisationer som bistått med rekommendationer är Organisation for Economic Cooperation & Development (OECD) och FN: s organ Global Compact. Vidare att nämna finns International Organization for Standardization (ISO) som är världens största utvecklare av internationella standarder. De arbetar bland annat fram internationella överenskommelser inom sociala och mänskliga rättvisor.

## **1.2 Problemdiskussion**

Världen blir allt mindre; avstånden minskar och ordet globalisering har aldrig använts så frekvent som nu. Internet, ökad informationsspridning och tekniska innovationer gör det möjligt för människor att både resa och samtala del av vad som händer runtom i världen. I takt med detta har även kunskapen om jorden och dess resurser ökat samtidigt som oron tilltagit för hur jorden ska klara av de ökade påfrestningarna.

Det senaste århundradet har jordens resurser minskat drastiskt, till stor del beroende av människan. Samtidigt som människor kräver mer öppnar de även upp för en större medvetenhet om vad som händer med jordens tillgångar. De senaste i raden stora naturkatastrofer visar detta tydligt. Nu är det inte bara miljöaktivister som tar initiativ till en "grönare" värld. Konsumenterna sätter även krav på företagets produkter och tjänster. Kunder vill känna att företagen tar sitt ansvar också, det är inte bara priset som avgör längre utan också vad som finns därtill. Krav på att företag därför ska redovisa sitt miljöansvar och sin miljöpåverkan har ökat markant de senaste åren.

Miljöredovisning kan definieras som intern och extern prestation av miljöinformation och miljömål samt uppföljning och utvärdering av företagets miljöprestanda enligt Jakobsson och Jakobsson (1998). Än så länge har inte arbetet med miljöredovisning kommit tillräckligt långt för att vara lagstadgat. Att redovisa om miljön är alltså frivilligt för företagen och de väljer vad de vill rapportera. Det är intressenterna som styr om företagen kommer överleva eller inte så därför måste de också anpassa sig efter deras behov. Genom att redovisningen kring företagets miljöaspekter mestadels består av frivillig information uppstår det svårigheter med att bedöma om företag lämnar sann information.

Ett annat problem kan vara att företag inte lämnar all information då inget företag vill vara förknippat med upprepande förstöring av miljön. Just ordet miljöförstöring har kopplats samman med flygtrafiken de senaste åren och trycket har även ökat på denna bransch att bli mer miljövänlig. Ökat resande har fått igång miljödebatten och vilken påverkan varje flygresa har på naturen. EU: s förslag till att inkludera flygbolag i handel med utsläppsrätter kom lägligt i slutet av 2006 för att ytterligare sätta press på flygbolagen att vara uppmärksamma på utsläppen de gör. Olika frivilliga organisationer runt om i världen har formats för att hjälpa företag att redovisa miljöinformation. De har satt upp kriterier för att underlätta för företagen att veta mer specifikt vad de kan rapportera om. Sedan är det upp till bolagen själva att följa riktlinjerna eller inte och det är inget som kontrolleras. Avsaknaden av gemensamma standarder gör det också svårare att jämföra företag i hur mycket miljöredovisning de har samt vad är rätt och vad är fel.

Utifrån ovanstående resonemang skulle det vara av intresse att undersöka hur flygbolag redovisar sitt miljöansvar samt vilken miljöinformation de lämnar. Med tanke på att riktlinjer saknas, flygbolags miljöförstöring är ett hett debattämne just nu samt EU: s förslag till handel med utsläppsrätter skulle en jämförande studie mellan de största flygbolagen i Europa vara intressant. Varför företag redovisar miljöansvar kan bero på många olika orsaker men en kan

vara för sina intressenters skull medan en annan kan bero på att företag söker legitimitet för sina handlingar. Intressentteorin och legitimitetsteorin kommer därför att utgöra referensram för uppsatsen och blir således studiens utgångspunkt.

### **1.3 Problemformulering**

Som en följd av vår problemdiskussion blir vår huvudfråga:

- Vad redovisar företag i flygbranschen gällande miljöåtaganden och andra miljöaspekter?

Vidare går det urskilja två delfrågor ur vår ovanstående huvudfråga:

- Vad redovisar flygbolagen i Europa gällande miljö?
- Hur väl följer företagen GRI: s riktlinjer och standarder samt Global Compacts principer?

### **1.4 Syfte**

Syftet med undersökningen är att kartlägga och analysera hur flygbranschen i Europa redovisar miljöaspekter och miljöåtaganden. Vidare är syftet att se hur väl deras rapportering stämmer överens med en framtagen checklista utifrån vad GRI har för direktiv samt miljöprinciperna enligt Global Compact.

### **1.5 Avgränsningar**

I den här uppsatsen kommer endast flygbolag inom Europa att undersökas. En tanke i början av uppsatsarbetet var att granska flygbolag över hela världen, men då inte relevant miljöinformation fanns att tillgå från några av de största aktörerna beslutades att studien istället skulle se till den europeiska flygmarknaden. Vidare har endast information som externa intressenter får ta del av undersökts, dels via tryckta rapporter och dels vad som finns tillgängligt på respektive företags hemsida. Intervjuer med företagsrepresentanter för att få ett internt perspektiv på företagets miljöaspekter och tillvägagångssätt vid miljöredovisning har alltså inte skett. De årsrapporter och hållbarhetsredovisningar som granskats är ifrån 2006/2007.

Inom området för CSR ska undersökningen endast fokusera på den del som rör miljöansvar. Vidare har vi vid upprättandet av checklistan utgått från den tredje och senaste versionen av GRI: s riktlinjer och alltså inte granskat om något företag eventuellt har redovisat enligt de äldre versionerna.



## 2 METOD

---

*I detta kapitel förklaras och motiveras hur vi har valt att gå tillväga för att genomföra studien och uppfylla syftet. Vidare redogörs för vilka företag som studien baseras på samt för hur insamling och behandling av data gått till. En diskussion förs också kring valet av teori och även kring tillförlitlighet och validitet.*

---

### 2.1 Val av metod

Studien ämnar gå djupare i några få företag inom flygbranschen för att analysera hur miljörapporteringen ser ut med hänsyn till en rad olika kriterier och därmed uppfylla syftet på bästa sätt. De sex största flygbolagen i Europa ligger till grund för den här fallstudien. En fallstudie är en undersökning som endast omfattar ett eller ett fåtal fall vilka studeras mer detaljerat (Lundahl & Skärvad, 1999).

I uppsatsen kommer en kvalitativ undersökning att göras. En kvalitativ studie utgår främst från vad människor skrivit och gjort samt från resultatet av beslut och handlingar (Lundahl & Skärvad, 1999). Eftersom kvalitativa undersökningar också vanligast genomförs i form av fallstudier så stöder den kvalitativa metodteorin vår undersökning bäst. Det finns olika typer av fallstudier enligt Ryan, Scapens & Theobald (2002) beroende på vilket syfte studien vill uppnå. Vår studie är huvudsakligen en beskrivande fallstudie.

### Checklistan

Då det hade varit svårt och alltför omfattande att ta hänsyn till all information som ett bolag lämnar angående miljön har en checklista utformats. Checklistan har sin utgångspunkt i FN: s principer Global Compact och GRI: s riktlinjer för miljöredovisning. Global Compact innehåller tre principer om miljöåtaganden, vilka är av en mer övergripande karaktär. Dessa omformulerades inte utan inkluderades direkt i checklistan utan några justeringar. Riktlinjerna från GRI är mer specifika och här har vissa egna ändringar och tillägg gjorts under arbetet med studien. De stora huvudområden som har sin grund i GRI: s riktlinjer är Energi, Vatten, Biologisk mångfald, Utsläpp och avfall samt större delen under rubriken Övrigt. Från början fanns även rubriken Material, men då inget bolag lämnade någon information under den punkten exkluderades den från checklistan. Rubriken Ljud uppkom under studiens gång då det framkom att bolagen redovisade mycket angående buller, vilket är starkt relaterat till den specifika branschen.

Anledningen till att checklistan grundar sig just på Global Compact och GRI: s riktlinjer är den internationella spridning och acceptans som de båda organisationerna och dess nätverk har. Checklistan hade kunnat utformas ifrån ytterligare riktlinjer från någon av de många organisationer som har standards och diverse principer om hur miljöredovisning bör se ut. Därmed hade det eventuellt kunnat tillföras fler perspektiv på studien. Detta anses dock ha resulterat i en alltför omfattande checklista samt inte tillfört studien någon relevant information för att uppfylla syftet.

### Checklista för företagen

#### GLOBAL COMPACT – ÖVERGRIPANDE MILJÖRAPPORTERING

1. Företag ska inta en försiktighetsattityd i frågor som rör miljön
2. Ta initiativ till att främja ett större miljöansvar
3. Gynna utveckling och spridning av miljövänliga teknologier

## **ENERGI**

4. Total bränsleförbrukning
5. Initiativ till minskad bränsleförbrukning
6. Övrig energiförbrukning
7. Initiativ till minskad energiförbrukning
8. Energi sparad genom effektivisering
9. Initiativ till eller användning av förnyelsebara energikällor

## **VATTEN**

10. Total vattenförbrukning
11. Minskad vattenförbrukning
12. Vattenkällor som påverkas (ekosystem)
13. Total återvinning och återanvändning av vatten

## **BIOLOGISK MÅNGFALD**

14. Landområden som ägs, arrenderas eller administreras i regioner med rik biologisk mångfald
15. Beskrivning av påverkan av aktiviteter, tjänster och produkter på skyddade och känsliga landområden med biologisk mångfald
16. Strategier, nuvarande åtgärder eller framtida planer för att hantera påverkan på biologisk mångfald

## **UTSLÄPP OCH AVFALL**

17. Totala utsläpp av växthusgaser CO
18. Andra betydande utsläpp av gaser, NOx
19. Initiativ till minskning av växthusgaser
20. Utsläpp av ämnen som bidrar till förstörande av ozonlagret
21. Totalt utsläpp av vatten
22. Påverkan på vattendrag av vattenutsläpp
23. Total mängd avfall (typ och utsläppsmetod)
24. Total mängd av spill (kemikalier, oljor, bränslen)
25. All transport, import, export och behandling av farligt avfall
26. Glykolförbrukning

## **LJUD**

27. Bullerpåverkan vid start
28. Initiativ till bullerminskning

## **ÖVRIGT**

29. Överträdelse av miljöföreskrifter
30. Initiativ till miljöansvar med leverantörer
31. Miljökrav vid val av leverantörer
32. Miljökrav vid val av produkter
33. Åsikt om att flygbranschen ska inkluderas i handeln med utsläppsrätter

## **2.2 Urval av företag**

De sex största flygbolagen i Europa är utvalda för undersökningen. Vid bedömning av storleken på bolagen har utgångspunkten varit antal passagerare som reste med bolaget per år 2006. Siffror på antal passagerare hittades först på Wikipedia (Wikipedia –largest airlines in Europe). Vidare kontrollerades siffrorna mot respektive flygbolags hemsida för att säkra informationen. De företag som valdes är SAS, Lufthansa, British Airways, Air France/KLM, Ryanair och EasyJet.

Vid studiens början valdes de fem största flygbolagen i Europa. Under arbetet med studien fann vi dock att Ryanair, som då var det enda lågprisbolaget, hade stor brist på miljöredovisning vilket gjorde att studien utökades till de sex största bolagen. Genom att även ta med det sjätte största flygbolaget inkluderas två lågprisbolag i studien eftersom EasyJet tillhör den sektorn, vilket gör att chansen att få en helhetsbild av flygbranschen i Europa blir större.

En undersökning av de största bolagen i flygbranschen kan anses visa hur det ser ut överlag inom branschen, med stöd i generaliseringsteorin. Enligt Ryan et al (2002) finns möjlighet att göra en generalisering till andra företag ifrån en studies resultat.

### **2.3 Datainsamling**

Insamlingen av data har till största del bestått av granskning av företagens hållbarhetsredovisningar, som antingen har varit separata eller som utgjort en del av företagets årsredovisning. En del information har även erhållits genom företagens webbsidor. Således har vår datainsamling skett genom observationer av dokument, som är sekundärdata.

Anledningen till att främst företagens hållbarhetsredovisningar undersökts är för att det är den huvudsakliga kommunikationskällan för företaget att förmedla sina aktiviteter och mål för deras miljöaspekter till sina intressenter. I och med att redovisning av miljöansvar för företag har aktualiserats under senare år blir det mer vanligt med separata miljöredovisningar (Westermarck, 1999). I årsredovisningen förmedlar företagen, förutom allt som måste vara med enligt lag, även sina aktiviteter och ståndpunkter i viktiga frågor. Företagets intressenter använder inte bara årsredovisningen för att få tag på finansiell information utan även till att söka icke-finansiell information (Ax & Marton, 2007).

Studien innefattar inte några intervjuer med företagen eftersom undersökningen utgår ifrån det externa perspektivet, det vill säga vilken information som användarna och intressenterna får ta del av. På grund av detta anses inte intervjuer tillföra någon extra och relevant information för att besvara problemformuleringen och därmed uppfylla vårt syfte. Nackdelen med att inte undersökningen innehåller några intervjuer kan vara att företag har en begränsad möjlighet att skriva ut allt de gör och påverkar med sina handlingar samt att deras åsikt vad de förmedlar via sin rapport uteblir helt. Vidare kan det inte uteslutas att subjektiva bedömningar görs vid granskning av rapporterna eftersom studiens upplägg utgår från hur vi tolkar deras information.

För att fördjupa kunskapen inom hållbarhet och miljöredovisning har även artiklar och böcker lästs. Dessa har mestadels hittats i dagstidningar samt i universitetsbibliotekets databas. De mest använda sökorden har varit Corporate Social Responsibility och miljöredovisning.

### **2.4 Behandling av data**

Efter insamling av information från årsredovisningar och miljörapporter så bearbetades denna för att se vad företagen redovisar om sina miljöåtaganden. Informationen ställdes mot den utformade checklistan.

Företagen delades upp mellan oss för analys men stickprov genomfördes också för att kontrollera så att information i miljöredovisningen från företagen uppfattades på samma sätt. Detta gjordes för att motverka subjektiva bedömningar och värderingar av insamlad data. En annan orsak till att vissa företag kontrollerades av oss båda var för att mycket av informationen i redovisningarna stod i löpande text vilket ökade svårigheten att urskilja den sökta informationen. Vidare återfanns informationen i olika rapporter så risken att alla väsentliga uppgifter inte kunde hittas minskades också. Genom att båda granskade vissa rapporter minskades även risken för missuppfattningar.

## **2.5 Redovisning av data**

Efter genomgång av respektive företags miljöredovisning utifrån checklistan sammanställdes informationen i empiridelen, detta för att tydliggöra och beskriva för läsaren vad företagen rapporterar på ett mer utförligt sätt. Informationen redovisas per flygbolag där varje rubrik i checklistan behandlas i turordning. För att tydliggöra vad bolagen uttrycker och redovisar angående miljöfrågor och även för att motivera vad som gett ett kryss i checklistan finns utdrag från det externa materialet i form av tabeller, citat och figurer.

## **2.6 Val av teori**

De teorier som valts för att uppfylla syftet på bästa sätt är intressentteorin och legitimitetsteorin.

Intressentteorin beskriver de relationer företaget har till sina intressenter samt vilka krav de kan ställa på företaget. Olika intressenter har olika krav vilket gör att företaget kan redovisa sina miljöfrågor på olika sätt för att bäst uppfylla de viktigaste intressenternas begäran.

Legitimitetsteorin förklarar det faktum att företag redovisar sitt miljöansvar genom att de söker legitimitet för sina handlingar. Företagets värderingar ska stämma överens med intressenternas värderingar för att skapa legitimitet. Teorin innebär också olika strategier för företaget att legitimera sig mot sina intressenter samt att legitimitet kan skilja sig åt beroende på vad företagens intressenter anser är legitimt.

## **2.7 Tillförlitlighet och validitet**

Mycket av ett företags redovisning är lagstadgat, det vill säga sådant som de måste redovisa enligt lag. Redovisning om miljö däremot är frivillig information, vilken är ihopsatt av företagets egna åsikter och bedömningar av vad de utråder. Resultatet kan vara väldigt subjektivt sett ur intressenternas perspektiv. Vidare finns det inte några internationella standarder som företag måste följa vilket kan göra att företagen själva uppfattar sitt miljöansvar på olika sätt. Kontrollen av studien blir i och med detta sämre och med det minskas den inre validiteten enligt Ryan et al (2002). Validiteten har däremot ökat genom att vissa punkter från GRI: s lista har tagit bort eftersom de inte ansågs relevanta för denna undersökning.

Genom att stickprov har tagits på analyserna av miljöredovisningen har slumpmässiga fel och subjektivitet i studien minskats. Reliabiliteten ökar genom att undersökningen av data genomförs så identiskt som möjligt (Lundahl & Skärvad, 1999). Att kontrollera om informationen i årsredovisningarna och hållbarhetsredovisningarna stämmer överens med vad företagen verkligen åstadkommer har inte gjorts. Detta medför att risken finns att resultatet inte stämmer överens med verkligheten. Dock spelar detta ingen roll då syftet är att analysera utifrån det externa perspektivet och vad företagen redovisar till sina intressenter.

## **2.8 Sammanfattning**

Uppsatsen bygger på en kvalitativ studie av de sex största flygbolagen i Europa. Studien innefattar analys av företagets årsrapporter samt separata hållbarhetsredovisningar för att se vilken information de lämnar till sina intressenter. Vid hantering av information har det använts en framtagen checklista som bygger till stor del på riktlinjer från GRI och FN: s Global Compact. Resultatet redogörs i empiridelen och visas företagsvis för att underlätta för läsaren. De teorier som valts för att uppfylla syftet är intressentteorin och legitimitetsteorin.

## 3 REFERENSRAM

---

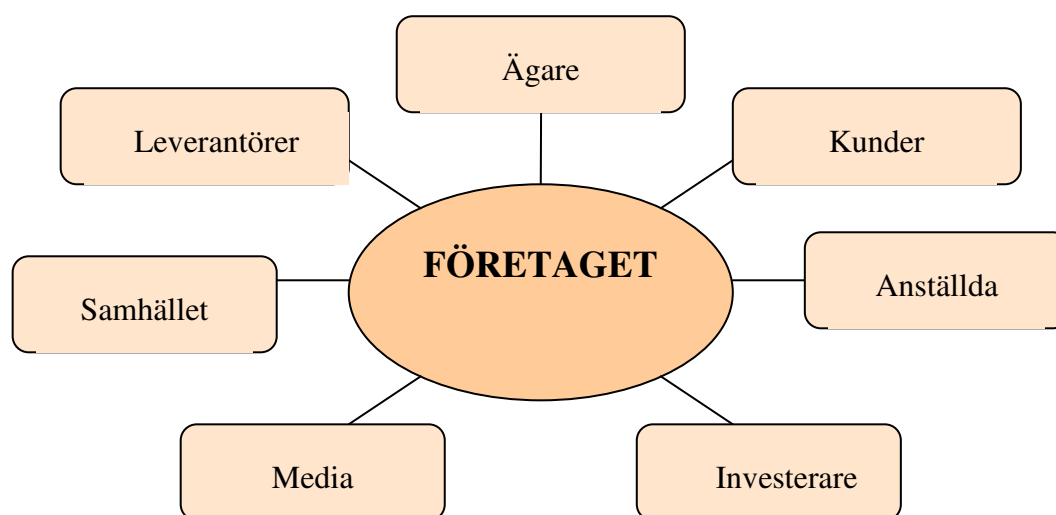
*Det här kapitlet inleds med en teoretisk presentation av intressent- och legitimitetsteorin. Vidare förs en diskussion kring begreppet Corporate Social Responsibility och dess innebörd.*

---

### 3.1 Intressentteorin

Intressentteorin beskriver företagets relationer till intressenterna. En intressent är en person eller grupp som kan påverka eller påverkas av ett företags aktiviteter (Freeman, 1984). Ett företag har därmed ofta en rad olika intressenter såsom till exempel kunder, leverantörer, anställda, ägare, samhället, media och investerare. Påtryckningar från dessa grupper genom bland annat värderingar och ökad kunskap om miljö och teknologi har lett till att kraven på att företag öppet ska redovisa för miljöansvar tilltagit. Enligt Ljungdahl kan företagets intressenter delas upp i primära och sekundära intressenter där de primära intressenterna identifieras genom ett mer ömsesidigt förhållande med företaget och att det sker någon form utav resursutbyte. De sekundära intressenterna däremot är inte direkt nödvändiga för företagets fortsatta överlevnad men påverkas ändå av företaget i någon form (Ljungdahl, 1999).

Samspelet mellan företaget och intressenterna kan ses som en socialt grundad relation där företaget har ett ansvar och en skyldighet att redovisa information för alla dess intressenter samt möta deras olika krav. Beroende på vilken typ av intressent företaget interagerar med varierar ansträngningen för att möta intressentens krav samt för att få en bra relation. Ju viktigare intressenten är för företaget desto större försök gör företaget för att förvalta relationen (Gray et al, 1996). Högst troligt är att företagsledningen prioriterar krav från primära intressenter som har större påverkan på företagets fortlevnad (Ljungdahl, 1999). På grund av detta pressas företag att definiera sina intressenter samt vilka krav de har för att kunna fokusera och utveckla de ansvarsfrågor som är viktiga för dem.



Figur 1. Företaget och dess intressenter, *egen omarbetning efter Brytting (2005), s.159*

Företagets relation med dess intressenter kan också beskrivas som en bidrags- kontra belöningsmodell. Varje intressent till företaget bidrar med olika insatser och för sin medverkan fås i gengäld belöningar i form av till exempel pengar, varor eller social ställning

(Lundahl & Skärvad, 1982). Belöningarna kan även vara motprestationer som ställs av intressenterna såsom krav på hållbarhetsrapport och miljöredovisning.

Företag redovisar för dess miljöpåverkan och sociala ansvar för att skapa förtroende, trovärdighet samt för att få ett gott rykte hos sina intressenter. De informationskanaler företaget väljer för att kommunicera sitt miljöansvar skiljer sig åt beroende på vilka intressenter företaget fokuserar på. Till exempel använder sig investerare av årsredovisningar, allmänheten av hemsidor, regeringen korrespondens från olika avdelningar och media på pressreleaser för att få information om hur företaget redovisar för sitt miljöansvar (CSR Europe & Accountability, 2002).

### **3.2 Legitimitetsteorin**

Legitimitetsteorin är nära sammankopplad till intressentteorin. De två teorierna ryms inom ramen för ”social and political theory” och kan ses som överlappande och komplement till varandra (Gray et al, 1996). Utifrån företagets perspektiv framhålls redovisningens roll som ett verktyg för att hantera och tillmötesgå de olika intressenternas krav och därigenom legitimera företagets verksamhet. De två teorierna betonar delvis olika saker, intressentteorin handlar mer om företagets relationer till intressenterna medan legitimitetsteorin beskriver olika strategier för att legitimera företaget gentemot dessa intressenter. I den senare är även uttryck som konflikt och maktutövning mer framträdande (Ljungdahl, 1999).

När något betecknas som legitimt blandas värderingar och normer in i sammanhanget, och således är legitimitet nära knutet till vad som är ”rätt och riktigt” i omgivningen (Karlsson, 1991). I allmänhet innebär då legitimitet att företagets värderingar stämmer överens med omgivningen, eller mer avgränsat, stämmer överens med värderingarna hos företagets intressenter (Ljungdahl, 1999). Enligt Gray et al (1996) hävdar legitimitetsteorin att företag endast kan fortsätta att existera om samhället som det befinner sig och verkar i uppfattar att företaget använder sig av ett värdesystem som är likvärdigt med samhällets egna värdesystem.

Företag kan uppleva olika hot mot legitimiteten, till exempel genom att intressenternas och omgivningens normer och värderingar går ifrån företagets egna. Lindblom (1994) identifierar fyra strategier för legitimitet som företag kan använda sig av när företaget utsätts för olika legitimitetshot:

1. utbilda och informera företagets intressenter om företagets avsikter att förändra och förbättra sin prestation
2. försöka påverka eller ändra intressenternas uppfattning utan att ändra företagets agerande
3. manipulera uppfattningen genom att dra uppmärksamheten till en mer positiv fråga
4. försöka förändra de externa förväntningarna på företagets prestationer

De ovan nämnda strategierna har tendenser till att få företaget att fokusera på de positiva momenten just för att återupprätta legitimiteten för företaget hos dess intressenter (Gray et al, 1996).

Till skillnad från den strategiska synen på legitimitet kan frågan även ses ur ett institutionellt perspektiv. I det här perspektivet är legitimitet synonymt med den institutionaliseringsprocess som innebär att företag tar efter allmänt accepterade strukturer och procedurer. Då en stark grund för legitimitet ofta anses vara ett rationellt beteende kan företag framstå som legitima, meningsfulla och begripliga genom att påvisa att företaget följer de rådande normerna för

rationalitet (Meyer & Rowan, 1977). Resultatet kan bli att företag antar vissa strukturer eller inför rutiner som blivit institutionaliserade och "för-givet-tagna" i samhället, oavsett om de är effektiva eller inte. Förekomsten av den ökade informationen om miljö- och samhällsansvar kan visa att företag försöker förebygga eventuella hot om legitimitet samt stämma överens med omgivningens rådande normer och värderingar (Ljungdahl, 1999).

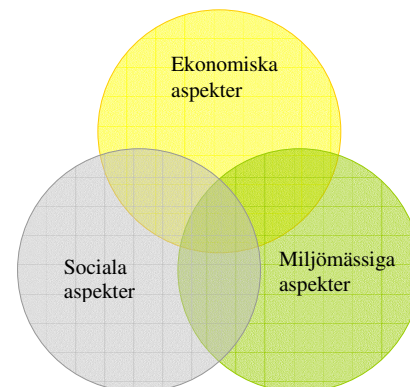
### 3.3 Corporate Social Responsibility

Som EU-kommissionens definition på CSR nämner (se 1.1) är arbetet med Corporate Social Responsibility på frivillig basis av företag och sträcker sig längre än vad lagen kräver (Karlsson, 2006). Enligt Löhman & Steinholtz (2003) erkänner företagen det ansvar de har för verksamheten de ägnar sig åt. Detta ansvar kan komma att få konsekvenser för företaget genom hur och vad de har att kommunicera. Oavsett dessa val kommer redovisningen att ske genom policys som skapar en grund för det ansvar företaget tar.

Att kunna kommunicera med intressentgrupperna har enligt Löhman & Steinholtz (2003) blivit allt viktigare de senaste åren. Karlsson (2006) följer samma spår genom att påpeka att intressenterna nu även inte endast påverkas av besluten utan kan också vara med och fatta dem. Företag väljer oftast att redovisa sitt ansvar och arbete som avser de tre kriterierna för hållbarhet genom hållbarhetsredovisningar. De tre kriterierna är sociala, ekonomiska och miljömässiga ansvar. Dock, hävdar Gray & Bebbington (2001) att inte förrän företag lägger lika stor vikt vid dessa tre dimensioner i sin redovisning så kommer företag och samhälle att inte agera på ett överensstämmande sätt.

Intresset för att arbeta med CSR har ökat de senaste åren och det finns många orsaker till detta. En kan vara de avregleringar som har skett vilka medför att företag får större frihet och med detta större ansvar. Men större ansvar bidrar även till att fler risker uppstår då ansvaret hamnar på individnivå istället för på den politiska. Möjligheter har också uppstått genom globalisering och informationsteknologi, då intressenter får reda på företagens aktiviteter snabbare nu. En annan viktig faktor till uppmärksamheten kring CSR är värderingsförskjutningen från materiella till immateriella tillgångar. Varumärke, humankapital, mänskliga rättigheter och samhällsengagemang är faktorer som får en allt större roll för företaget (Löhman & Steinholtz, 2003).

Att kunderna ställer högre krav nu än tidigare är också allmänt känt. Företagen måste visa att de är miljövänliga, ha värderingar som kunden kan identifiera sig med samt veta sin påverkan på jordens resurser och samhället. Intressenter kommer att hålla företagen ansvariga för aktiviteter som görs i deras namn och ansvaret kan vara svårt att leva upp till när det inte finns lagar som säger exakt vad som ska göras.



Figur 2.  
CSR, egen omarbetning utifrån Karlsson (2006) s.74

### **3.3.1 GRI – Global Reporting Initiative**

Organisationen Global Reporting Initiatives startades 1997 av the Coalition for Environmentally Responsibly Economies (CERES) samt United Nations Environment Programme (UNEP) som anslöt sig två år senare. GRI tar fram principer och kriterier som företag kan använda för rapportering i tre dimensioner; ekonomiska, sociala och miljömässiga aspekter (Global Reporting Initiative, About GRI). Dessa standarder är frivilliga att använda och är då endast till som hjälpmedel för företag vid deras redovisning samt vid jämförelse mellan företag (The Institute of Chartered Accountants in England & Wales, 2004). GRI: s ramverk med riktlinjer är den mest kända och vanligast använda grunden för företag vid hållbarhetsrapportering enligt Löhman & Steinholtz (2003).

Riktlinjerna utvecklas och förbättras hela tiden med hjälp av organisationer och företag runt om i världen. GRI vill att de ska bli lika jämförbara som den finansiella rapporteringen. För att ytterligare underlätta för företag att använda riktlinjerna är deras senaste arbete med att ta fram speciella kriterier branschvis. År 2006 var det mer än 850 organisationer som publicerade en hållbarhetsrapport grundad på GRI: s riktlinjer och samma år släpptes den tredje och senaste versionen av standarderna; G3 (Global Reporting Initiative, About GRI).

#### ***Miljöaspekter***

GRI har givit ut 30 riktlinjer för redovisning av miljöansvar, vilka är uppdelade under olika rubriker för att göra det överskådligt för företagen. Rubrikerna ska avspegla företagets inputs; energi, vatten och material, outputs; utsläpp och avfall samt andra sätt ett företag kan påverka miljön; transport, produkter och service genom kunder och leverantörer. Rubrikerna är utförligt förklarade med definition, relevans till ämnet samt en sammanställning om vad som bör redovisas. Förklaringarna är till för att göra det så enkelt som möjligt för företagen att applicera dessa riktlinjer (Global Reporting Initiative, Reporting Framework).

### **3.3.2 Global Compact**

År 2000 var året som FN tog initiativet till att starta Global Compact som ett försök för världens företag att bidra till en hållbar utveckling (Löhman & Steinholtz, 2003). Global Compact består av nio principer som senare utökades till tio. De innefattar grundläggande arbetsrätt, mänskliga rättigheter, miljöskydd samt arbete mot korruption. De fyra områdena baseras på internationella överenskommelser som Riodeklarationen om utveckling och miljö, FN: s deklaration om mänskliga rättigheter, ILO: s deklaration om fundamentala principer och rättigheter på arbetsplatsen och FN: s konvention mot korruption. Global Compacts riktlinjer kan användas frivilligt av företag och organisationer för att medverka till ett bättre samhälle (Global Compact, About the GC). Dock förekommer ingen kontroll om företagen efterlever normerna de har skrivit under på att följa. Global Compact ska ses som värderingar och visa riktningen för företag så de kan förverkliga principerna (Karlsson, 2006).

#### ***Miljöaspekter***

Global Compact innehåller tre riktlinjer för arbete med miljöskydd. Dessa har utformats utifrån Riodeklarationen, Agenda 21 och Bruntlandrapporten. Tidigare var det UNEP som förde arbetet med internationella miljöfrågor. Riktlinjerna ska tillföra en lättare start för företagen till att börja arbeta med miljöfrågor; främst hjälp vid skapandet av egen miljöreglering samt att uppmuntra till forskning och utveckling (Global Compact, About the GC).



### **3.4 Sammanfattning**

Intresset för CSR har ökat de senaste åren och kommunikation med intressenter har blivit allt viktigare för företag. Utökad årsrapport med frivillig information samt flyttad fokus från materiella till immateriella tillgångar har ökat drastiskt. För att underlätta för företagen att redovisa frivillig information har organisationer såsom GRI och FN upprättat riktlinjer att följa. Vidare i kapitlet diskuteras även teorier såsom intressentteorin och legitimitetsteorin. Dessa teorier har betydelse för företagen då redovisning av miljöåtgärder kan vara ett sätt att legitimera sig inför sina intressenter. Samtidigt skapar det förtroende och gott rykte när företaget visar att de är ansvarstagande.

## 4 EMPIRI

*I det här kapitlet kommer resultaten av den empiriska undersökningen att presenteras. Först redogörs för vilka riktlinjer företagen följer. Vidare beskrivs vad respektive företag har lämnat för information utifrån den framtagna checklistan.*

### 4.1 Riktlinjer

Den checklista som tagits fram bygger dels på principer framtagna av FN; Global Compact, och dels på riktlinjer från Global Reporting Initiative. Av de sex undersökta bolagen var det SAS, Lufthansa och Air France/KLM som klargjorde att de följer de principer för miljöansvar som FN tagit fram. Företagen som visade att de hade GRI: s riktlinjer som standarder var SAS och Air France/KLM.

### 4.2 SAS - Scandinavian Airlines

Informationen om SAS miljötaganden och miljöansvar kunde utläsas både ur en separat hållbarhetsredovisning samt på webbsidan på Internet. Här nedan ses en översikt vad bolaget redovisade enligt checklistan.

GLOBAL COMPACT		UTSLÄPP OCH AVFALL	
Företag ska inta en försiktighetsattityd i frågor som rör miljön	x	Totala utsläpp av växthusgaser CO	x
Ta initiativ till att främja ett större miljöansvar	x	Andra betydande utsläpp av gaser, NOx	x
Gynna utveckling och spridning av miljövänliga teknologier	x	Initiativ till minskning av växthusgaser	x
<b>ENERGI</b>		Utsläpp av ämnen som bidrar till förstörande av ozonlagret	x
Total bränsleförbrukning	x	Totalt utsläpp av vatten	
Initiativ till minskad bränsleförbrukning	x	Påverkan på vattendrag av vattenutsläpp	
Övrig energiförbrukning	x	Total mängd avfall (typ och utsläppsmetod)	x
Initiativ till minskad energiförbrukning	x	Total mängd av spill (kemikalier, oljor, bränslen)	
Energi sparad genom effektivisering	x	All transport, import, export och behandling av farligt avfall	x
Initiativ till eller användning av förnyelsebara energikällor	x	Glykolförbrukning	x
<b>VATTEN</b>		<b>LJUD</b>	
Total vattenförbrukning	x	Bullerpåverkan vid start	x
Minskad vattenförbrukning		Initiativ till bullerminskning	x
Vattenkällor som påverkas (ekosystem)		<b>ÖVRIGT</b>	
Total återvinning och återanvändning av vatten		Överträdelse av miljöföreskrifter	x
<b>BIOLOGISK MÅNGFALD</b>		Initiativ till miljöansvar hos leverantörer	x
Landområden i regioner med biologisk mångfald		Miljökrav vid val av leverantörer	x
Beskrivning av påverkan på skyddade områden		Miljökrav vid val av produkter	x
Strategier, åtgärder eller planer för hantering av påverkan		Åsikt om att flygbranschen ska inkluderas i handeln	
		med utsläppsrätter	x

Tabell 1. SAS uppfyllde 24 kriterier av 33 möjliga.

På första sidan i sin hållbarhetsrapport presenterar bolaget en tabell med hållbarhetsrelaterade nyckeltal, där mycket information om bolagets miljöpåverkan går att utläsa.

#### 4.2.1 Global Compact

De tre första punkterna på checklistan är relaterat till de miljöprinciper som upprättats av Global Compact. SAS koncernen har valt att ansluta sig till Global Compact och därmed leva upp till de principer för miljöåtaganden som formulerats av FN.

Eftersom principerna är väldigt övergripande är konkreta bevis på att de verkligen efterföljs svåra att läsa ut. En del exempel finns dock där vi kan tolka att SAS följer principerna.

Eftersom SAS har projekt och forskning kring bland annat förnyelsebara energikällor motiveras kryssen till punkterna om att företaget gynnar utveckling och spridning av miljövänliga teknologier samt att de tar initiativ till att främja ett större miljöansvar.

*”SAS koncernen bidrar på många sätt till utvecklingen av ett mer hållbart samhälle... engagemang och stöd till framtagning och spridning av miljöanpassad teknik som avisning med triazolofria vätskor, avisning med infrarött ljus samt biobaserat flygbränsle.”* (SAS hållbarhetsredovisning s.111)

*”Via AEA deltar SAS koncernen i det stora europeiska forsknings- och utvecklingsprojektet ACARE, Advisory Council for Aeronautics Research in Europe. Projektets mål är att till 2020 finna lösningar som halverar flygets bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Även bullernivån ska halveras, det vill säga sänkas med 10 dB. Utsläppen av kväveoxider ska minska med 80 %.”* (SAS hållbarhetsredovisning s.108)

Den första punkten om att företaget ska stödja ett försiktigt tillvägagångssätt till miljömässiga utmaningar får ett kryss efter genomgång av hela hållbarhetsredovisningen som antyder till en stor medvetenhet och stöd till ett miljömässigt ansvar.

#### 4.2.2 Energi

Det lämnades mycket information relaterat till energi i miljöredovisningen, vilket visas på att SAS får kryss under alla punkter i checklistan. Till exempel fanns tabeller på total bränsleförbrukning och diagram hur bränsleåtgången förändrats över tid.

Hållbarhetsrelaterade nyckeltal	2006	2005	2004
Omsättning, MSEK	60 777 <sup>1</sup>	55 501 <sup>1</sup>	58 093
Resultat före skatt, MSEK	292 <sup>1</sup>	-246 <sup>1</sup>	-1 833
CFROI, %	15 <sup>1</sup>	13 <sup>1</sup>	9
Medelantal anställda,	26 554 <sup>1</sup>	26 727 <sup>1</sup>	32 481
varav män/kvinnor, %	59/41 <sup>1</sup>	60/40 <sup>1</sup>	58/42
Sjukfrånvaro, %	6,1	6,8	6,6
Utsläpp av koldioxid (CO <sub>2</sub> ), 1 000 ton	6 213	6 192	5 958
Utsläpp av kväveoxider (NO <sub>x</sub> ), 1 000 ton	25,3	23,2	22,0
Kg koldioxid (CO <sub>2</sub> )/RPK <sup>2</sup>	0,134	0,143	0,154
Total bränsleförbrukning, 1 000 ton	1 829	1 964	1 889
Vattenförbrukning, 1 000 m <sup>3</sup>	4 259	3 442	3 073
Energiförbrukning, mark, GWh	1 025	912	686
Osorterat avfall, 1 000 ton	11,5	13,6	11,2
Externa miljörelaterade avgifter, MSEK	477	565	489
Antal passagerare, 1 000 <sup>3</sup>	42 520	39 173	35 646

<sup>1</sup> Avser kvarvarande verksamheter  
<sup>2</sup> Endast SAS Scandinavian Airlines <sup>3</sup> inklusive charter

(SAS hållbarhetsredovisning s.95)



(SAS hållbarhetsredovisning s.110)

SAS har även ett program för bränslebesparing vilket ses som ett initiativ till att minska bolagets utsläpp.

*”Målet för bränslebesparingsprogrammet, som sjösattes 2005, är en besparing på 3 % före 2008. Förbrukningen minskade under året med 0,5%, vilket innebar en minskning av utsläppen av koldioxid på drygt 30 000 ton och en besparing på 52,5 MSEK.” (SAS hållbarhetsredovisning s.110)*

Bolaget tar även initiativ till minskad energi- och bränsleförbrukning genom ett antal projekt tillsammans med bland andra IATA och AEA. De här projekten har också som syfte att försöka ta fram alternativa bränslen från förnyelsebara energikällor. Initiativ till minskad bränsleförbrukning kan också ses genom att så kallade ”gröna inflygningar” har börjat testas och ska börjas användas inom en snar framtid.

*”Grön inflygning är ett projekt som ska leda till lägre bränsleförbrukning och som bedrivs i samarbete med det svenska Luftfartsverket.” (SAS hållbarhetsredovisning s.101)*

Övrig energiförbrukning kan också utläsas från till exempel markverksamheten inom SAS koncernen.

#### **4.2.3 Vatten**

Det redovisas inte mycket information om bolagets vattenhantering. Det som dock kan utläsas i de hållbarhetsrelaterade nyckeltalen är siffror på koncernens totala vattenförbrukning.

#### **4.2.4 Biologisk mångfald**

Det finns ingen information om bolagets påverkan på den biologiska mångfalden.

#### **4.2.5 Utsläpp och avfall**

SAS redogör i stor utsträckning för bolagets utsläpp av olika slag. Det finns siffror både på utsläpp innevarande år samt från de tre senaste åren vilket ger en överskådlighet över tid, vilket kan hittas i tabellen för hållbarhetsrelaterade nyckeltal (se 4.2). Utsläpp av växthusgaser, framförallt koldioxid, redovisas både i sifferform och omnämns i den löpande texten.

*”Det är i första hand utsläpp av koldioxid, kväveoxider och vattenånga samt buller som utgör de stora problemen.” (SAS hållbarhetsredovisning s.100)*

Dessutom kan siffror och tabeller på andra betydande utsläpp av gaser som till exempel kvävedioxid hittas. Vidare uppvisas även kompletta listor på alla andra ämnen som kan ha effekt på både växthuseffekten och som bidrar till förstörande av ozonlagret. Eftersom SAS, som nämns ovan, deltar i projekt om förnyelsebara energikällor så sätts ett kryss i rutan för initiativ till minskning av växthusgaser.

Information om total mängd avfall redovisas tillsammans med hur många ton farligt avfall som koncernen hanterar årligen. I samband med siffror om farligt avfall återfinns även uppgifter angående bolagets glykolförbrukning.

#### **4.2.6 Ljud**

I miljörapporten finns information om flygplanens bullerpåverkan vid start som ett nyckeltal. Rutan för initiativ till bullerminskning markeras eftersom SAS redogör för alternativ till att

minska bullernivån som till exempel byte till nyare flygplan eller montering av olika typer av bullerdämpande utrustning på befintliga plan.

*”SAS koncernen undersöker olika vägar att tillgodose tänkbara framtida bullerkrav...en väg är att byta ut MD-80 flottans motorer...en annan är att förse motorerna med bullerdämpning, noise modification kits.”*

*(SAS hållbarhetsredovisning s.108)*

#### 4.2.7 Övrigt

Under den här rubriken i checklistan får SAS kryss i samtliga rutor, då fullständig information lämnas. Omnämmandet av ett läckage på Köpenhamns flygplats indikerar redogörelse för överträdelser av miljöregler. En miljödialog med stora kunder och leverantörer är en del av miljöstrategin som motiverar kryss i rutan för initiativ till miljöansvar hos leverantörer.

*”Strategin omfattar även krav på miljödialog med leverantörerna...”*

*(SAS hållbarhetsredovisning s.99)*

*”Företråde ska ges åt leverantörer som är certifierade enligt ISO 14000-serien eller som kan visa att de har ett miljöledningssystem och som arbetar i enlighet med FN:s deklarationer om mänskliga rättigheter och anställningsvillkor samt Riodeklarationen om miljö och utveckling.”*

*(SAS hållbarhetsredovisning s.99)*

Vidare har SAS miljökrav vid val av både leverantörer och produkter. En klar positiv inställning till EU: s förslag till att inkludera flygbranschen i kvothandeln med utsläppsrätter utläses slutligen.

*”I december 2006 kom EU med ett nytt förslag avseende handel med utsläppsrätter, som omfattar trafikflyget. SAS koncernen är positiv till sådan handel eftersom det är en förutsättning för ansvarsfull tillväxt i industrin.”*

*(SAS hållbarhetsredovisning s.17)*

### 4.3 Lufthansa

Majoriteten av information och data om miljö och hållbarhet fanns i Lufthansas hållbarhetsredovisning 'Balance' samt i den separata miljödatarapporten. En del av materialet återfanns även på webbsidan på Internet.

GLOBAL COMPACT		UTSLÄPP OCH AVFALL	
Företag ska inta en försiktighetsattityd i frågor som rör miljön	x	Totala utsläpp av växthusgaser CO	x
Ta initiativ till att främja ett större miljöansvar	x	Andra betydande utsläpp av gaser, NOx	x
Gynna utveckling och spridning av miljövänliga teknologier	x	Initiativ till minskning av växthusgaser	x
<b>ENERGI</b>		Utsläpp av ämnen som bidrar till förstörande av ozonlagret	x
Total bränsleförbrukning	x	Totalt utsläpp av vatten	x
Initiativ till minskad bränsleförbrukning	x	Påverkan på vattendrag av vattenutsläpp	
Övrig energiförbrukning	x	Total mängd avfall (typ och utsläppsmetod)	x
Initiativ till minskad energiförbrukning	x	Total mängd av spill (kemikalier, oljor, bränslen)	x
Energi sparad genom effektivisering	x	All transport, import, export och behandling av farligt avfall	x
Initiativ till eller användning av förnyelsebara energikällor	x	Glykolförbrukning	
<b>VATTEN</b>		<b>LJUD</b>	
Total vattenförbrukning	x	Bullerpåverkan vid start	x
Minskad vattenförbrukning	x	Initiativ till bullerminskning	x

Vattenkällor som påverkas (ekosystem)		<b>ÖVRIGT</b>	
Total återvinning och återanvändning av vatten	x	Överträdelse av miljöföreskrifter	
<b>BIOLOGISK MÅNGFALD</b>		Initiativ till miljöansvar hos leverantörer	x
Landområden i regioner med biologisk mångfald		Miljökrav vid val av leverantörer	
Beskrivning av påverkan på skyddade områden		Miljökrav vid val av produkter	
Strategier, åtgärder eller planer för hantering av påverkan		Åsikt om att flygbranschen ska inkluderas i handeln	
		med utsläppsrätter	x

Tabell 2. Lufthansa uppfyllde 24 kriterier av 33 möjliga.

### 4.3.1 Global Compact

I hållbarhetsredovisningen redogör Lufthansa för att de följer de av Global Compact uppsatta principer för miljöansvar. Bolaget deltar i en rad olika forskningsprojekt tillsammans med till exempel nätverk inom EU, tyska organisationer och internationella organisationer. Projekten syftar bland annat till att hitta nya bränslealternativ, att reducera bullernivån samt att hitta nya teknologier inom flygteknik.

*“Lufthansa supports a broad range of scientific projects, whose results form the basis for the Group’s effective environmental care.”*

*(Lufthansa Balance s.72)*

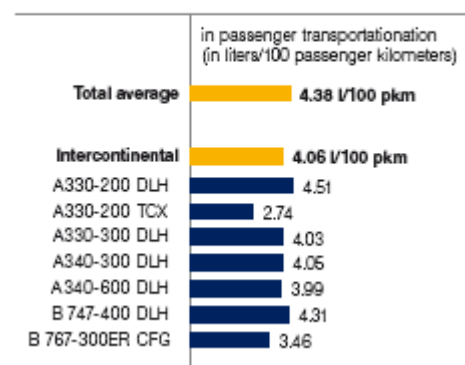
*“EU network AERONET -Network for the coordination of European research projects on aviation issues...the network AERONET gathers together all important players in European aviation.”* *(Lufthansa Balance s.72)*

### 4.3.2 Energi

Bolaget har en nära komplett redovisning inom energiområdet. Total bränsleförbrukning för respektive flygplansmodell över flera år hittas. Här till höger ges ett exempel på bränsleförbrukningen för en typ av Lufthansas plan. De redovisar också för hur mycket energi utöver bränsle som används, fördelat på de olika typerna som till exempel elektricitet och gas.

Företagets deltagande i forskning och utveckling för att minska bränsleåtgången och flygets påverkan på miljön anses vara initiativ till minskad energi- och bränsleförbrukning och initiativ till användning av förnyelsebara energikällor. I sin hållbarhetsrapport beskriver Lufthansa vilka olika typer av alternativa energikällor som finns.

Specific fuel consumption by type of aircraft  
Lufthansa Group fleet (active fleet in 2006)



*(Lufthansa Balance s.IV)*

*“Today, there are a number of options for replacing kerosene, either partly or fully...the International Air Transport Association (IATA) has taken up the subject of Alternative fuels for jets...in the area of non-conventional types of oil, great hopes are being placed on oil sands...blending, or stretching conventional kerosene with alternative fuel, could be a comparatively practicable solution...the most promising option for civil aviation is the one offered by synthetic carbon-based fuels....”*

*(Lufthansa Balance s.54)*

Lufthansa nämner slutligen hur mycket energi de har sparat genom effektivisering av sina flygplan de senaste åren.

### 4.3.3 Vatten

Det går att hitta upplysningar om Lufthansas årliga vattenförbrukning i den separata miljörapporten för data, även fördelat på typ av vatten som till exempel regn- och sötvatten.

<b>Water, total</b>	m <sup>3</sup>	<b>2,041,283</b>	1,903,456	+ 7.2 %
Freshwater consumption	m <sup>3</sup>	<b>2,016,783</b>	1,857,780	+ 8.6 %
Rainwater use	m <sup>3</sup>	<b>11,228</b>	17,820	- 37.0 %
Industrial water consumption	m <sup>3</sup>	<b>13,272</b>	27,856	- 52.4 %
Wastewater	m <sup>3</sup>	<b>1,825,300</b>	1,678,560	+ 8.7 %

(Lufthansa miljödatarapport s.9)

Redogörelser för minskning av vattenförbrukningen och att företaget återanvänder vatten finns också.

*“The number of dry aircraft cleanings more than doubled: In 2006, 214 were cleaned with this water-saving process. A total of more than 500 m<sup>3</sup> of water was thus conserved.”*

(Lufthansa Balance s.71)

### 4.3.4 Biologisk mångfald

Lufthansa nämner inget om eventuell påverkan på eller hantering av biologisk mångfald.

### 4.3.5 Utsläpp och avfall

Lufthansa redovisar stor mängd data av utsläpp och avfall. Det finns uppgifter om utsläpp av växthusgaser såsom mängd koldioxid och kolmonoxid. Siffror och tabeller om andra betydande utsläpp såsom natriumoxider hittas också.

<b>Emissions<sup>1,3</sup></b>				
Carbon dioxide (CO <sub>2</sub> )	tons	<b>21,890,614</b>	21,293,772	+ 2.8 %
Nitrogen oxide (NO <sub>x</sub> )	tons	<b>99,808</b>	97,281	+ 2.6 %
Carbon monoxide (CO)	tons	<b>15,658</b>	15,303	+ 2.3 %
Unburned hydrocarbons (UHC)	tons	<b>1,902</b>	1,871	+ 1.7 %

(Lufthansa Balance s.III)

Då Lufthansa är med i en hel del projekt och forskning kring förnyelsebara energikällor, som släpper ut mindre farliga ämnen, sätts ett kryss i rutan för initiativ till minskning av växthusgaser.

Uppgifter kring vattenutsläpp och om hur mycket avfall bolaget har varje år står att läsa i den separata miljörapporten med data. Där finns också redogjort hur mycket farligt avfall man hanterar varje år samt hur mycket bränsle som dumpas.

<b>Waste, total<sup>3</sup></b>	tons	<b>94,982</b>	79,566	+ 19.4 %
Hazardous waste	tons	<b>4,153</b>	2,495	+ 66.5 %
Non-hazardous waste	tons	<b>90,829</b>	77,072	+ 17.8 %

(Lufthansa miljödatarapport s.9)

Fuel dumps		2006	2005	Change
Events, total	number	42	25	+ 17
Quantity, total	tons	1,280	653	+ 96.0 %
Medical reasons	number	12	8	+ 4
Technical reasons	number	29	17	+ 12
Other reasons	number	1	0	+ 1

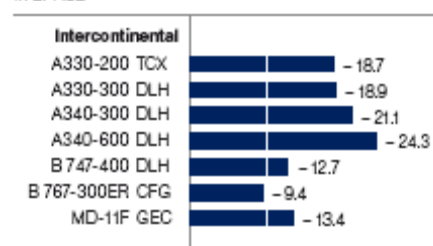
(Lufthansa miljödatarapport s.9)

### 4.3.6 Ljud

Flygbolaget lämnar uppgifter om hur stor marginal de har under maxgränsen för bullernivån. Det finns också tabeller kring hur mycket buller respektive flygplan ger ifrån sig. Lufthansa är även med i forskningsnätverk och projekt kring bullerminskning.

*“Lufthansa pursues two approaches to further reduce the noise emissions of its aircraft: First, the airline pays special attention to acquiring particularly quiet aircraft in the framework of fleet modernizations. Second, it works continuously on developing measures to reduce the noise emissions of its current fleet.”*

Margins below the noise limit of ICAO Chapter 3\*  
Lufthansa Group fleet (active fleet on 31.12.2006)  
in EPNdB



(Lufthansa Balance s.IV)

(Lufthansa Balance s.63)

### 4.3.7 Övrigt

Lufthansa har som mål att kunna påverka och ha inflytande över sina leverantörer gällande miljöfrågor, varvid ett kryss i rutan för initiativ till miljöansvar hos leverantörer motiveras.

Key environmental goals	Environmental measures	Degree of attainment
Influence suppliers and contractual partners.	Informing suppliers and contractual partners about Lufthansa's environmental standards.	Ongoing process.
	Demanding high standards of environmental efficiency when acquiring new aircraft, engines and equipment.	Are continuously applied in the purchase of new aircraft, engines and equipment.

(Lufthansa Balance s.70)

Bolaget är slutligen inte positivt inställda till att flygbranschen eventuellt ska inkluderas i handeln med utsläppsrätter vilket kan utläsas från nedanstående utdrag från hållbarhetsrapporten.

*“Rush jobs such as hastily introduced emissions trading for air transport in the EU have only very limited positive effects on the environment. For European airlines, however, such a solution would mean massive and lasting competitive disadvantages.”*

(Lufthansa Balance s.16)



## 4.4 British Airways

Informationen för att kunna se vilka principer British Airways följer utifrån checklistan kunde hittas i deras hållbarhetsredovisning samt genom olika länkar på hemsidan.

GLOBAL COMPACT		UTSLÄPP OCH AVFALL	
Företag ska inta en försiktighetsattityd i frågor som rör miljön	x	Totala utsläpp av växthusgaser CO	x
Ta initiativ till att främja ett större miljöansvar	x	Andra betydande utsläpp av gaser, NOx	x
Gynna utveckling och spridning av miljövänliga teknologier	x	Initiativ till minskning av växthusgaser	x
<b>ENERGI</b>		Utsläpp av ämnen som bidrar till förstörande av ozonlagret	
Total bränsleförbrukning		Totalt utsläpp av vatten	
Initiativ till minskad bränsleförbrukning	x	Påverkan på vattendrag av vattenutsläpp	
Övrig energiförbrukning		Total mängd avfall (typ och utsläppsmetod)	x
Initiativ till minskad energiförbrukning	x	Total mängd av spill (kemikalier, oljor, bränslen)	
Energi sparad genom effektivisering	x	All transport, import, export och behandling av farligt avfall	
Initiativ till eller användning av förnyelsebara energikällor		Glykolförbrukning	
<b>VATTEN</b>		<b>LJUD</b>	
Total vattenförbrukning	x	Bullerpåverkan vid start	x
Minskad vattenförbrukning	x	Initiativ till bullerminskning	x
Vattenkällor som påverkas (ekosystem)		<b>ÖVRIGT</b>	
Total återvinning och återanvändning av vatten		Överträdelse av miljöföreskrifter	
<b>BIOLOGISK MÅNGFALD</b>		Initiativ till miljöansvar hos leverantörer	x
Landområden i regioner med biologisk mångfald	x	Miljökrav vid val av leverantörer	
Beskrivning av påverkan på skyddade områden	x	Miljökrav vid val av produkter	x
Strategier, åtgärder eller planer för hantering av påverkan		Åsikt om att flygbranschen ska inkluderas i handeln	
		med utsläppsrätter	x

Tabell 3. British Airways uppfyllde 19 kriterier av 33 möjliga

### 4.4.1 Global Compact

Det finns ingen information utskrivet i British Airways redovisning att de följer FN: s principer Global Compact. Dock uppfyller bolaget de tre kriterierna ändå efter att ha läst hela deras hållbarhetsredovisning.

*“New technology is a very important factor in our drive to reduce emissions and we’re currently in the process of ordering new longhaul aircraft, each of which will be more fuel efficient than the aircraft they replace.”* ([http://www.britishairways.com/travel/csr-reducing-emissions/public/en\\_se](http://www.britishairways.com/travel/csr-reducing-emissions/public/en_se))

### 4.4.2 Energi

Företaget tar initiativ till att minska sin bränsleförbrukning genom att bland annat förbättra sina starter och landningar. De visar dock inte sin totala bränslekonsumtion eller sin övriga energiförbrukning i redovisningen. Vidare tas initiativ till att minska energiförbrukningen genom att göra mätningar på hur mycket energi som används samt förbättringar därefter.

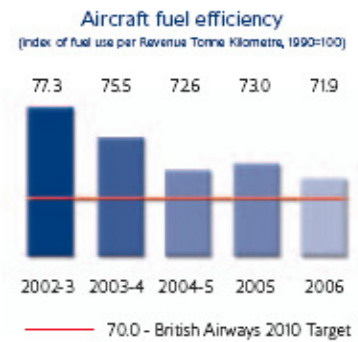
Objective	Targets and actions
Improving our performance - fuel and energy efficiency	<ul style="list-style-type: none"> <li>• target: 30% improvement in core aircraft fuel efficiency by 2010 on 1990 baseline: actual for year 2005 was 27% *</li> <li>• target: 2% reduction in ground energy consumption per annum</li> <li>• development of ground energy efficiency programme</li> </ul>

(British Airways hållbarhetsredovisning s.9)

Effektiviseringar på energiförbrukningen visar British Airways genom kontinuerliga effektiviseringar samt nya uppsatta mål till minskad bränsleförbrukning. Detta visas i en tabell för att kunna jämföras mellan åren.

*“And such achievements are not just limited to our aircraft - our ground energy consumption in the UK has reduced by 23% since 2000.”*

*(British Airways hållbarhetsredovisning s.4)*



*(British Airways hållbarhetsredovisning s.4)*

#### 4.4.3 Vatten

British Airways redovisar sin totala vattenförbrukning samt deras minskade konsumtion jämfört från tidigare år. De tar initiativ till att minska vattenkonsumtionen genom att återanvända regnvatten och grundvatten samt att förnya toaletter och duschar.

*“Water will come from a combination of rainwater harvesting and ground water, cutting demand on the public water supply by 70%.”*

*([http://www.britishairways.com/travel/csr-waste/public/en\\_se](http://www.britishairways.com/travel/csr-waste/public/en_se))*

#### 4.4.4 Biologisk mångfald

British Airways visar i sin hållbarhetsredovisning att de handhar ett område med biologisk mångfald runt sina högkvarter. Men de skriver inget om vilken påverkan regionen har eller vad deras planer är för att hantera påverkan på området.

*“Harmondsworth Moor country park surrounds British Airways corporate headquarters near Heathrow. Comprising 240 acres of reclaimed land that had been neglected for many years, the park is now host to diverse flora and fauna...British Airways is one of four companies to have been awarded the Wildlife Trusts prestigious Business and Biodiversity Benchmark award as well as the Civic Trust’s Green Flag award, the national standard for parks and green space maintenance and management.”*

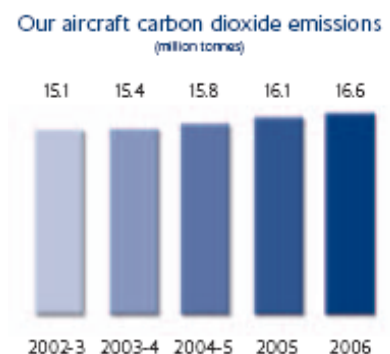
*(British Airways hållbarhetsredovisning s.10)*

#### 4.4.5 Utsläpp och avfall

British Airways redovisar tabeller över deras NO utsläpp samt deras totala utsläpp av koldioxid från de senaste åren. Initiativ till minskning av växthusgaser får också ett kryss för företagets ansträngning bland annat genom användandet av nyare motorer i maskiner samt deras effektivisering i användandet av bränsle.

*“We’ve also being modifying the engine combustors on our existing longhaul aircraft to reduce our NOx emissions.”*

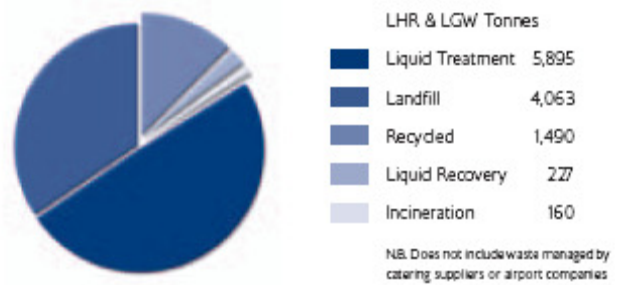
*([http://www.britishairways.com/travel/csr-noise/public/en\\_se](http://www.britishairways.com/travel/csr-noise/public/en_se))*



*(British Airways hållbarhetsredovisning s.4)*

Företaget redovisar sin totala mängd avfall samt visar vad de gör med avfallet, till exempel hur mycket de återvinner. Vidare nämner de att arbete med förbättringar på behandlingen av farligt avfall görs hela tiden.

Waste Management Methods 2006



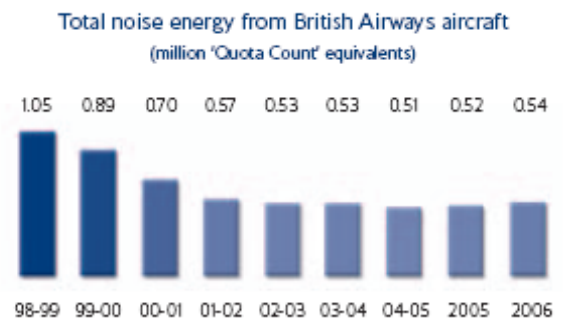
(British Airways hållbarhetsredovisning s.9)

#### 4.4.6 Ljud

Här får British Airways kryss i båda rutorna för deras redovisning av arbete med att minska bullret kring flygplatserna genom att till exempel investera i tystare flygplan. En tabell över totalt buller redovisas för de senaste nio åren. Vidare redovisas också hur mycket buller, av totalt, British Airways flygplan bidrar med på fem flygplatser i världen.

*“In addition, we’re continually looking at how we can reduce our impact on noise levels and air quality by changing the way we operate our aircraft.”*

([http://www.britishairways.com/travel/csr-noise/public/en\\_se](http://www.britishairways.com/travel/csr-noise/public/en_se))



(British Airways hållbarhetsredovisning s.6)

#### 4.4.7 Övrigt

British Airways jobbar för att höja standarden och miljömedvetenheten på de flygplatser de är mest verksamma hos; Heathrow och Gatwick. Även vissa miljökrav på de produkter de handlar med finns. Vidare är företaget positivt till att inkluderas i handeln med utsläppsrätter så att koldioxidutsläppen kan förebyggas och minskas.

*“It was therefore pleasing to hear that the European Commission has been persuaded to include the industry in the European trading scheme from 2011.”*

(British Airways hållbarhetsredovisning s.4)

*“We work closely with manufacturers to ensure the latest technology is used when designing new generations of aircraft and engines, and challenge to improve their environmental performance.”*

([http://www.britishairways.com/travel/csr-noise/public/en\\_se](http://www.britishairways.com/travel/csr-noise/public/en_se))

### 4.5 Air France/KLM

Air France och det holländska flygbolaget KLM bildade i maj 2006 ett holdingbolag. De behöll sina egna identiteter men är fortfarande två bolag. De har dock en hållbarhetsredovisning ihop där de redovisar vilka sociala, ekonomiska och miljöansvar de tar varje år. Från denna rapport har informationen inhämtats.

GLOBAL COMPACT		UTSLÄPP OCH AVFALL	
Företag ska inta en försiktighetsattityd i frågor som rör miljön	x	Totala utsläpp av växthusgaser CO	x
Ta initiativ till att främja ett större miljöansvar	x	Andra betydande utsläpp av gaser, NOx	x
Gynna utveckling och spridning av miljövänliga teknologier	x	Initiativ till minskning av växthusgaser	x
<b>ENERGI</b>		Utsläpp av ämnen som bidrar till förstörande av ozonlagret	x
Total bränsleförbrukning	x	Totalt utsläpp av vatten	
Initiativ till minskad bränsleförbrukning	x	Påverkan på vattendrag av vattenutsläpp	x
Övrig energiförbrukning	x	Total mängd avfall (typ och utsläppsmetod)	x
Initiativ till minskad energiförbrukning	x	Total mängd av spill (kemikalier, oljor, bränslen)	x
Energi sparad genom effektivisering	x	All transport, import, export och behandling av farligt avfall	
Initiativ till eller användning av förnyelsebara energikällor	x	Glykolförbrukning	
<b>VATTEN</b>		<b>LJUD</b>	
Total vattenförbrukning	x	Bullerpåverkan vid start	x
Minskad vattenförbrukning	x	Initiativ till bullerminskning	x
Vattenkällor som påverkas (ekosystem)		<b>ÖVRIGT</b>	
Total återvinning och återanvändning av vatten	x	Överträdelse av miljöföreskrifter	
<b>BIOLOGISK MÅNGFALD</b>		Initiativ till miljöansvar hos leverantörer	x
Landområden i regioner med biologisk mångfald		Miljökrav vid val av leverantörer	
Beskrivning av påverkan på skyddade områden		Miljökrav vid val av produkter	
Strategier, åtgärder eller planer för hantering av påverkan		Åsikt om att flygbranschen ska inkluderas i handeln med utsläppsrätter	x

Tabell 1. Air France/KLM uppfyllde 23 kriterier av 33 möjliga

#### 4.5.1 Global Compact

Enligt Air France/KLM: s miljörapport följer företaget Global Compacts principer. I deras inledning visar de sidnumren vart kriterierna kan hittas och vad de gör för att följa dem. Eftersom riktlinjerna är väldigt övergripliga är det svårt att hitta konkreta åtgärder företaget gör för att rätta sig efter dem. Air France/KLM har nyss infört ett nytt reningssystem för motorerna som är ett exempel på att de gynnar utveckling och spridning av miljövänliga teknologier samt tar initiativ till att främja ett större miljöansvar. Företag ska stödja ett försiktigt tillvägagångssätt till miljömässiga utmaningar är svårare att utläsa men efter en genomgången hållbarhetsrapport tolkades det som att Air France/KLM följer alla kriterierna.

Global Compact Principles	See pages	Additional information
Human Rights (1&2) Labour Standards (3, 4, 5 & 6)	23, 43 30-33, 48	Air France has issued different Charters: Ethical and Social Rights, for the Prevention of Harassment at work, health and safety in the workplace for suppliers, etc. (see <a href="http://sustainability.airfrance.com">http://sustainability.airfrance.com</a> ). KLM has included these principles in the preamble of the Collective Labor Agreement and the KLM Management Board has issued a health & safety policy statement.
Environment (7, 8 & 9)	14-17, 34-39, 49	See <a href="http://sustainability.airfrance.com">http://sustainability.airfrance.com</a> and <a href="http://www.klm.com/sustainability">www.klm.com/sustainability</a>
Anti-corruption (10)	18-19, 42-43	Financial ethics code available on <a href="http://www.airfranceklm-finance.com">www.airfranceklm-finance.com</a>

(Air France/KLM hållbarhetsredovisning)

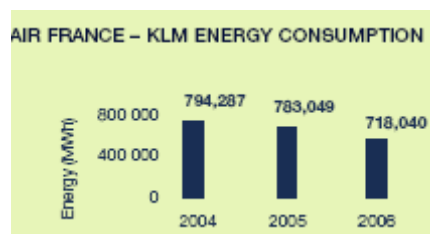
*“Air France-KLM is using the principle of engine wash, which restores optimal engine performance and reduces fuel consumption. KLM has also developed a specific engine water wash recovery system, leading to 0.5-1% fuel efficiency.”*

(Air France/KLM hållbarhetsredovisning s.38)

#### 4.5.2 Energi

Inom detta område får Air France/KLM kryss i alla rutor då fullständig information lämnas. Bolaget nämner mycket om deras mål och åtgärder inom minskning av energianvändandet. De visar diagram hur deras bränsleförbrukning har sett ut de senaste åren och vad de gör för

att minska deras bränslekonsumtion; vilka initiativ som vidtagits. Deras övriga energiförbrukning står markverksamheten för. Den visas också i ett diagram för att lättare åskådliggöra skillnader i förbrukning. Air France/KLM har satt upp gemensamma mål för vad som ska uppnås inom olika områden vilket visar på att företaget tar initiativ till minskad energiförbrukning. Deras energi sparad genom effektivisering nämns med procenttal samt vilka åtgärder som bidragit till detta minskande. Vidare främjar de förnyelsebara energikällor såsom solenergi och vindkraft.



(Air France/KLM hållbarhetsredovisning s.34)

GRAPH 16: FUEL CONSUMPTION - AIR FRANCE-KLM (EXCLUDING LOCAL SUBSIDIARIES), litres per passenger/100 km



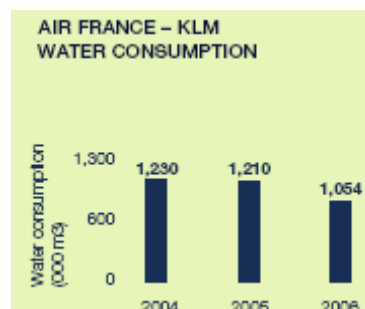
(Air France/KLM hållbarhetsredovisning s.36)

*“Promote renewable energies (wind power, solar energy.)”*

(Air France/KLM hållbarhetsredovisning s.17)

#### 4.5.3 Vatten

Air France/KLM visar sin totala vattenförbrukning i ett stapeldiagram för att se vilka förbättringar som gjorts de senaste åren. I diagrammet samt i procenttal upplyser de om vilken minskning av vattenförbrukningen som gjorts samt vilka åtgärder som vidtagits för att uppnå denna minskning. Bolaget nämner att de återanvänder vatten men redovisar dock inga siffror.



(Air France/KLM hållbarhetsredovisning s.35)

*“Re-use rinsing water and optimize industrial rinsing processes (e.g. in the KLM Engine Waterwash system).”*

(Air France/KLM hållbarhetsredovisning s.35)

#### 4.5.4 Biologisk mångfald

Air France/KLM redovisar inget om biologisk mångfald i sin hållbarhetsredovisning.

#### 4.5.5 Utsläpp och avfall

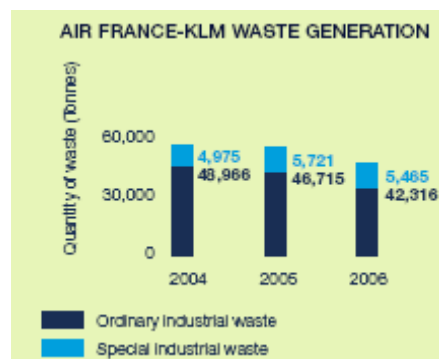
Företaget redovisar sitt totala utsläpp av växthusgaser i en tabell som också visar på skillnader de senaste åren. I samma tabell samt i rapporten, i text, visas NO utsläpp samt övriga utsläpp som kan bidra till förstörande av ozonlagret och förorening av luften. Genom många punkter visar de hur de tar initiativ till att minska utsläppen av växthusgaser. Exempel är byte till nya flygplan som drar mindre bränsle, ersätta maskiner och utrustning samt effektivisera verksamheten på marken.

	Unit	2004-05	2005-06	2006-07	Pro- forma change	Air France 2006-07 (1)	KLM 2006-07 (2)	
<b>CONSUMPTION</b>								
Consumption of raw materials: fuel	000 tonnes	8,026	8,373	8,537	2%	5,479	3,058	
<b>EMISSIONS</b>								
Greenhouse gas emissions	CO <sub>2</sub>	000 tonnes	25,327	26,422	26,914	2%	17,260	9,654
Emissions of substances contributing to acidification and eutrophication	NO <sub>x</sub>	000 tonnes	123.5	131.9	133.5	1.2%	91.2	42.3
	of which low altitude (< 3,000 ft)	000 tonnes	7.5	7.6**	8.4	6%	6.2	2.3
	SO <sub>x</sub>	tonnes	4,605	6,421	6,856	1%	4,202	2,654
	of which low altitude (< 3,000 ft)	tonnes	390	441	428	-4%	268	180
In-flight fuel jettison	Occurrences of fuel jettison		20*	21*	23*	10%	23	NA
	Fuel jettisoned	tonnes	1,343	1,046	1,758	68%	1,100	658
Other emissions	HC	000 tonnes	4.2	4.0	3.5	-13%	2.44	1.11
	of which low altitude (< 3,000 ft)	000 tonnes	1.2	1.1	1.2	9%	0.9	0.29

(Air France/KLM hållbarhetsredovisning s.49)

I rapporten visar de vilka ämnen genom utsläpp av vatten som påverkar och bidrar till försurning av vattendrag men dock inte mängden vattenutsläpp. Total mängd av industri- och specialavfall visas i tabell samt hur mycket av detta som återvinns.

Air France/KLM redogör för hur de behandlar farliga produkter i arbetet med risker för anställda. Genom detta minskar de också miljörisken, de vill säga onödiga utsläpp av farligt avfall. De nämner dock inte vilka farliga avfall eller produkter de använder sig av.



(Air France/KLM hållbarhetsredovisning s.35)

#### 4.5.6 Ljud

Företaget redovisar sina ljudnivåer i ett diagram samt i tabellen längst bak i rapporten. Genom att reducera sina avgångar under natten och att investera i nya flygplan tar de initiativ till att minska buller kring flygplatsen. Vidare finns det på både Schiphol utanför Amsterdam och Charles-Le-Gaulle utanför Paris mätinstrument som visar ljudnivån kring flygplatserna.

*“At Paris-CDG, the impact of noise is measured by a noise energy indicator that takes the time of day (day/evening/night) into account.”*

(Air France/KLM hållbarhetsredovisning s.34)

#### 4.5.7 Övrigt

Air France/KLM nämner i sin hållbarhetsredovisning att de har en miljödialog med sina leverantörer som utgör skäl för kryss i denna ruta. Vidare är de även positiva till EU: s förslag om handel med utsläppsrätter som de motiverar med att det ska bidra till en helhetsminskning av koldioxid världen över.

*“Keep promoting the European Emission Trading Scheme as the most environmentally-efficient plan that will enable airlines to contribute to an overall reduction of CO2 emissions worldwide”*

(Air France/KLM hållbarhetsredovisning s.17)



## 4.6 Ryanair

Den information som fanns att hitta om miljöredovisning i Ryanair fanns dels i deras årsredovisning och dels i en separat miljörapport.

GLOBAL COMPACT		UTSLÄPP OCH AVFALL	
Företag ska inta en försiktighetsattityd i frågor som rör miljön		Totala utsläpp av växthusgaser CO	x
Ta initiativ till att främja ett större miljöansvar	x	Andra betydande utsläpp av gaser, NOx	
Gynna utveckling och spridning av miljövänliga teknologier	x	Initiativ till minskning av växthusgaser	x
<b>ENERGI</b>		Utsläpp av ämnen som bidrar till förstörande av ozonlagret	
Total bränsleförbrukning		Totalt utsläpp av vatten	
Initiativ till minskad bränsleförbrukning	x	Påverkan på vattendrag av vattenutsläpp	
Övrig energiförbrukning		Total mängd avfall (typ och utsläppsmetod)	
Initiativ till minskad energiförbrukning	x	Total mängd av spill (kemikalier, oljor, bränslen)	
Energi sparad genom effektivisering		All transport, import, export och behandling av farligt avfall	
Initiativ till eller användning av förnyelsebara energikällor		Glykolförbrukning	
<b>VATTEN</b>		<b>LJUD</b>	
Total vattenförbrukning		Bullerpåverkan vid start	
Minskad vattenförbrukning		Initiativ till bullerminskning	x
Vattenkällor som påverkas (ekosystem)		<b>ÖVRIGT</b>	
Total återvinning och återanvändning av vatten		Överträdelse av miljöföreskrifter	
<b>BIOLOGISK MÅNGFALD</b>		Initiativ till miljöansvar hos leverantörer	
Landområden i regioner med biologisk mångfald		Miljökrav vid val av leverantörer	
Beskrivning av påverkan på skyddade områden		Miljökrav vid val av produkter	
Strategier, åtgärder eller planer för hantering av påverkan		Åsikt om att flygbranschen ska inkluderas i handeln	
		med utsläppsrätter	X

Tabell 5. Ryanair uppfyllde 8 kriterier av 33 möjliga.

### 4.6.1 Global Compact

Ryanair redogör inte rent ut om de strävar efter att följa Global Compacts principer. Men investeringar i nya och effektivare plan samt forskning för att minska flygets miljöpåverkan motiverar ändå kryss för initiativ till att främja ett större miljöansvar och att gynna utveckling av miljövänliga teknologier.

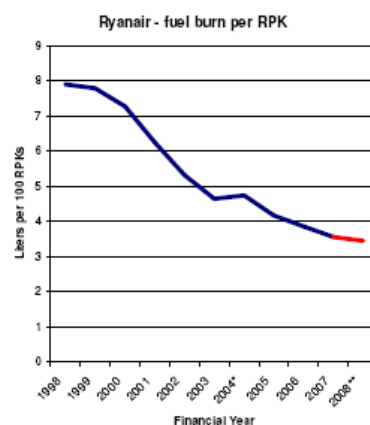
*“Ryanair’s steady growth is being achieved in the most environmentally friendly and sustainable way by investing in the latest aircraft and engine technologies (which have reduced fuel burn and CO2 emissions by 45% over the past 9 years) and...further minimise environmental impacts (by an additional 10% between 1998 and 2007).”*

*(Ryanair miljörapport s.1)*

### 4.6.2 Energi

Initiativ till minskad energi- och bränsleförbrukning kan ses både genom att bolaget bytt ut den gamla flygplansflottan mot nya och mer bränslesnåla plan och genom att montering av olika typer av vingar för att minska bränsleförbrukningen har skett. Resultatet över tid visas i form av diagram.

*“This has been achieved through the combination of: numerous fuel saving*



\* Includes the adverse effect of a temporary use of inefficient aircraft acquired from Buzz. \*\* Estimate.

*(Ryanair miljörapport s.2)*

*measures (including the use of the latest aircraft and engine technology, e.g., winglets); and commercial measures aimed at maximising passenger numbers per flight in order to spread the fuel use and CO2 emissions...” (Ryanair miljörapport s.1)*

#### 4.6.3 Vatten

Ryanair redovisar inga siffror för vattenförbrukning eller eventuell återanvändning av vatten.

#### 4.6.4 Biologisk mångfald

Ingen information om påverkan på biologisk mångfald redovisas.

#### 4.6.5 Utsläpp och avfall

Då Ryanair visar tabeller för hur mycket koldioxid som släpps ut per passagerare så motiveras ett kryss för utsläpp av växthusgaser. Investering i bränsleeffektiva plan tillsammans med mål för hur minskning av utsläppen ska ske ger skäl för krysset till initiativ till minskning av växthusgaser. Det finns inga uppgifter om hur mycket avfall bolaget genererar per år.

#### 4.6.6 Ljud

Initiativ till bullerminskning sker genom investering i nyare och tystare flygplan samt utveckling av ny teknologi kring flygteknik

*“Ryanair is the European leader in minimising noise nuisance through the use of newer, quieter aircraft (all Ryanair aircraft fully comply with current noise requirements).”*

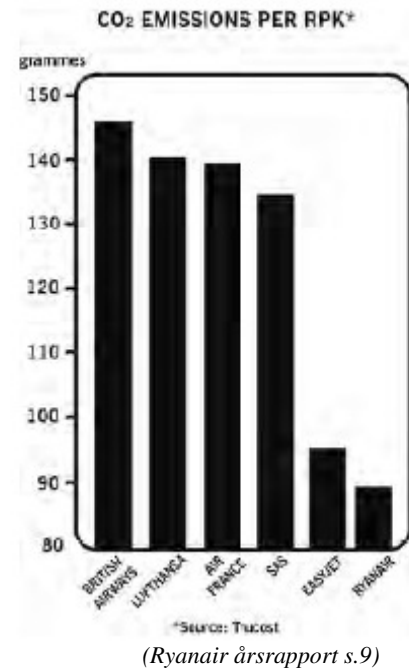
*(Ryanair årsrapport s.35)*

#### 4.6.7 Övrigt

Ryanair redogör inte för några miljökrav eller något initiativ till att påverka miljöansvaret hos kunder eller leverantörer. Till sist skriver Ryanair följande om EU: s förslag om att inkludera flygbranschen i kvothandeln med utsläppsrätter.

*“It is unclear as to why the European Commission is pushing to include air transport in the European Union Emissions Trading Scheme (ETS) instead of focussing on the real and larger sources of greenhouse gases.”*

*(Ryanair miljörapport s.3)*





## 4.7 EasyJet

EasyJet har sin information i en separat miljörapport som även var inkluderad i deras årsrapport.

GLOBAL COMPACT		UTSLÄPP OCH AVFALL	
Företag ska inta en försiktighetsattityd i frågor som rör miljön		Totala utsläpp av växthusgaser CO	x
Ta initiativ till att främja ett större miljöansvar	x	Andra betydande utsläpp av gaser, NOx	
Gynna utveckling och spridning av miljövänliga teknologier	x	Initiativ till minskning av växthusgaser	x
<b>ENERGI</b>		Utsläpp av ämnen som bidrar till förstörande av ozonlagret	
Total bränsleförbrukning		Totalt utsläpp av vatten	
Initiativ till minskad bränsleförbrukning	x	Påverkan på vattendrag av vattenutsläpp	
Övrig energiförbrukning		Total mängd avfall (typ och utsläppsmetod)	
Initiativ till minskad energiförbrukning	x	Total mängd av spill (kemikalier, oljor, bränslen)	
Energi sparad genom effektivisering		All transport, import, export och behandling av farligt avfall	
Initiativ till eller användning av förnyelsebara energikällor		Glykolförbrukning	
<b>VATTEN</b>		<b>LJUD</b>	
Total vattenförbrukning		Bullerpåverkan vid start	
Minskad vattenförbrukning		Initiativ till bullerminskning	
Vattenkällor som påverkas (ekosystem)		<b>ÖVRIGT</b>	
Total återvinning och återanvändning av vatten		Överträdelse av miljöföreskrifter	
<b>BIOLOGISK MÅNGFALD</b>		Initiativ till miljöansvar hos leverantörer	x
Landområden i regioner med biologisk mångfald		Miljökrav vid val av leverantörer	
Beskrivning av påverkan på skyddade områden		Miljökrav vid val av produkter	
Strategier, åtgärder eller planer för hantering av påverkan		Åsikt om att flygbranschen ska inkluderas i handeln	
		med utsläppsrätter	x

Tabell 6. EasyJet uppfyllde 8 kriterier av 33 möjliga.

### 4.7.1 Global Compact

Det går inte utläsa någonstans om EasyJet har som riktlinje att följa miljöprinciperna utifrån Global Compact. Dock motiveras kryssen för utveckling av miljövänliga teknologier och främjande av miljöansvar av företagets mål att minimera påverkan på miljön och stödet till projekt kring mer effektiva flygtekniker.

*“easyJet’s goal is to ensure that its existing business is as efficient as possible, both in the air and on the ground, and to strive to find ways to minimise its environmental impact in the future.”* (EasyJet årsrapport s.42)

### 4.7.2 Energi

Företaget får kryss i rutorna för initiativ till bränsle- och energiförbrukning grundat i investeringarna av bränsleeffektivare flygplan samt mål om effektivitet både i luft- och markverksamheten.

*“easyJet’s policy is to grow its fleet using the latest technology aircraft, whilst retiring older aircraft usually within seven to ten years of delivery. New technology aircraft are more fuel efficient than older models.”* (EasyJet årsrapport s.43)

### 4.7.3 Vatten

Inga uppgifter om någon vattenförbrukning lämnas.

### 4.7.4 Biologisk mångfald

Det ges ingen information om någon verksamhet eller påverkan på biologisk mångfald.

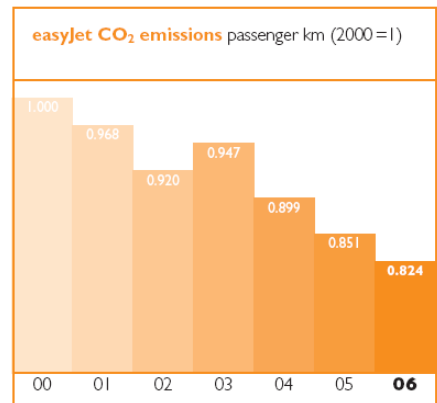
### 4.7.5 Utsläpp och avfall

EasyJet redogör för utsläpp av växthusgaser i form av diagram över koldioxidutsläpp per passagerare.

Vidare får företaget ett kryss i rutan för initiativ till minskning av växthusgaser med stöd i de projekt och samarbeten som företaget har med andra organisationer för att minska flygets utsläpp och miljöpåverkan.

*“The implementation of the EU’s Single European Sky (SES) legislation is fundamental to improving the safety, reducing the cost and increasing the productivity of Europe’s highly fragmented and inefficient air traffic management (ATM) system. easyJet is actively supporting the delivery of the SES initiatives, especially through its involvement in ELFAA and ELFAA’s participation in the SESAR programme.*

*(EasyJet årsrapport s.47)*



*(EasyJet årsrapport s.43)*

### 4.7.6 Ljud

Företaget visar att de följer de internationella standards för maximal bullerpåverkan, men inga uppgifter om specifik bullerpåverkan vid start eller några initiativ till bullerminskning kan hittas. Därför genereras heller inga kryss i checklistan.

### 4.7.7 Övrigt

Eftersom företaget säger sig föra en miljödialog med leverantörer sätts ett kryss i initiativ till miljödialog av leverantörer.

*“With new aerospace technologies emerging...easyJet is actively engaging with both airframe and engine manufacturers in a dialogue..”*

*(EasyJet årsrapport s.47)*

Till sist skriver EasyJet följande angående ett eventuellt införande av handel med utsläppsrätter för flygindustrin i Europa:

*“easyJet has the chair of the European Low Fares Airlines Association (ELFAA) environment working group and in that capacity was invited to join the European Commission’s Aviation Working Group set-up to review how international aviation could be included into the EU Emissions Trading Scheme (ETS). easyJet supports the inclusion of aviation into the EU ETS, but not at any cost”*

*(EasyJet årsrapport s.47)*

## **4.8 Sammanfattning**

Inledningsvis presenteras vilka företag som valt att följa GRI och Global Compact. Totalt var det endast två stycken bolag som klargjorde att de följde bådars principer i sin CSR-redovisning. För att presentera sammanställningen av checklisten på ett överskådligt sätt visas resultatet uppdelat på respektive bolag för sig i underrubrikerna Global Compact, Energi, Vatten, Biologisk mångfald, Utsläpp och avfall, Ljud samt Övrigt. Först visas en sammanställning av varje företags punkter i checklisten innan varje rubrik presenteras med citat och utdrag ur företagets hållbarhetsrapporter. De områden som flygbolagen redovisade mest om var Energi, Ljud samt Utsläpp och avfall. Spridningen av punkter i checklisten hos varje företag var från 8 till 24 av 33 möjliga.

## 5 ANALYS

Först presenteras en sammanställning av resultatet i den empiriska undersökningen i diagramform. Därefter analyseras resultatet mer detaljerat och ställs mot de valda teorier som introducerades i referensramen.

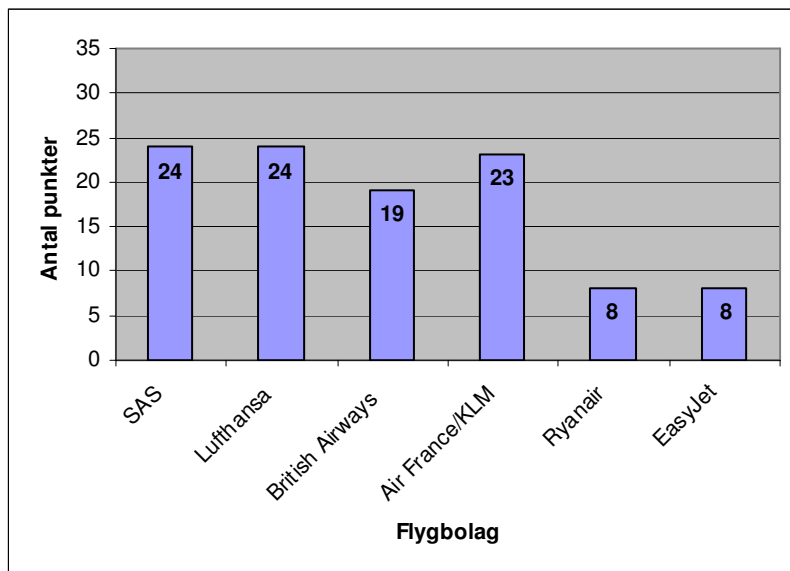


Diagram 1.  
Diagrammet visar en sammanfattning på hur många punkter, av 33 möjliga, som respektive flygbolag lämnade information om i sin miljöredovisning.

Efter att ha undersökt de sex flygbolagen fann vi att den information om miljö som fanns att tillgå skiljde sig en del åt. Det fanns både likheter och skillnader i vad bolagen redovisade gällande sitt miljöansvar, några vilka på förhand kunnat förutses samt en del som var överraskande. Vad bolagen redovisar samt några av de orsaker som kan ligga till grund för likheter och skillnader tas upp i analysen.

SAS, Lufthansa, British Airways och Air France/KLM är de bolag som lämnat mest information i sina hållbarhetsrapporter. Eftersom de här bolagen kan klassas som traditionella genom att de har ett helhetsutbud gällande sina tjänster och sin service, var det inte helt oväntat att de även har en bred och utförlig miljöredovisning. Detta för att miljö- och hållbarhetsredovisningar alltmer har blivit ett sätt att tillföra extra värde ('value-added') till bolaget och dess intressenter. Enligt O'Dwyer & Owen (2005) används miljöredovisningen numera oftare till ett management verktyg för bolaget och blir således en del av bolagets strategi.

Ytterligare förklaringar till varför de klassiska flygbolagen lämnar så mycket information som de gör kan delvis hittas ur de teorier som valts i undersökningen. Då flygtrafiken har en väsentlig påverkan på miljön genom bland annat utsläppen av koldioxid i samband med att debatten om klimatförändringarna tätar, är det inte konstigt att en del av fokus hamnar just på flygbranschen. När klimathoten har blivit mer påtagliga i takt med att samhällets kunskap och medvetenhet om miljön ökat sätts större press på företag (se 3.2). Flygbolagens intressenter ställer högre krav på att rapporter om miljöansvar och hållbarhet ska finnas att tillgå. En förändring av intressenternas värderingar och normer angående miljön kan av bolagen uppfattas och beskrivas som ett hot mot legitimiteten (se 3.3). De olika strategierna som bolaget kan använda sig av för att bemöta hoten kan vara att lämna en välarbetad

hållbarhetsredovisning för att utbilda och informera företagets intressenter om verksamheten och vilka initiativ till mindre miljöpåverkan som finns.

En annan förklaring till miljöredovisningens utsträckning bland flygbolagen kan finnas i den institutionella synen på legitimitet (se 3.3). Då de flesta företag idag har någon form av redovisning för miljön har det i princip blivit något som tas för givet. Om ett företag, speciellt i en så miljöpåverkande bransch som flygbranschen, inte avsåg att lämna några uppgifter alls relaterat till miljöansvar skulle företaget troligen förlora sin legitimitet. Detta då en stark grund för legitimitet ofta anses vara ett rationellt beteende som följer de rådande normer och värderingar i samhället.

Att lågprisbolagen Ryanair och EasyJet inte skulle ha en fullt lika detaljerad miljörapport var inte förvånande. De två bolagen har en helt annan dimension på sina rapporter om miljöansvar. Med stöd i intressentteorin kan det vara så att dessa bolags intressenter inte ställer samma krav om miljöredovisning som de traditionella flygbolagens. Fokus ligger istället på till exempel lönsamhet, för att bland annat kunna bibehålla ett lågt pris för bolagens resenärer, och inte på att utveckla en detaljerad CSR-rapport. Högsta prioritet är inte att lämna information om miljöansvar och liknande då intressenterna är prisinriktade och resenärerna priskänsliga.

## Global Compact

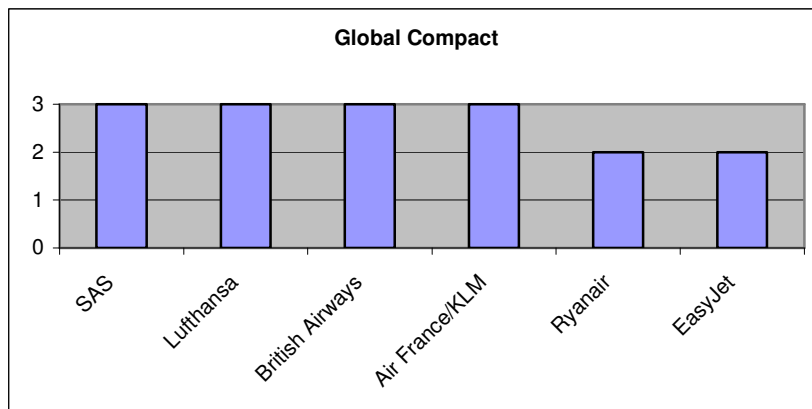


Diagram 2.

Vid genomgång av de olika bolagens information om miljöansvar var det tre av de sex flygbolagen som skrev ut att de hade som policy att följa Global Compacts miljöprinciper; SAS, Lufthansa och Air France/KLM. Efter den empiriska undersökningen konstaterades det att de här bolagen efterlevde principerna och fick då tre kryss av tre möjliga under den här rubriken. British Airways var det bolag som trots att de inte uppgav att de följde Global Compact ändå lämnade sådan information att de kunde sägas efterleva de tre principerna.

Ryanair och EasyJet skrev inte ut att de följde principerna, men deras miljöredovisning visar ändå på att de tar initiativ till ett större miljöansvar och gynnar även spridning av miljövänliga teknologier. Detta medförde att de båda bolagen fick två av tre kryss under den här rubriken.

Ur diagrammet ovan kan utläsas att nästan alla bolagen kan sägas efterleva de flesta av miljöprinciperna. Principernas övergripande karaktär, vilket gör att prestationer av olika slag kan motivera kryss här, kan vara en orsak till den stora efterträttelsen. En av anledningarna till att flera av bolagen medvetet skrivit ut i sina rapporter att de följer de av FN upprättade miljöprinciperna kan vara strävan efter att få legitimitet av bolagets intressenter. Detta sker

genom vetskapen om att FN är ett allmänt känt och accepterat organ som förknippas och associeras med något positivt, vilket blir en fördel för bolaget.

## Energi

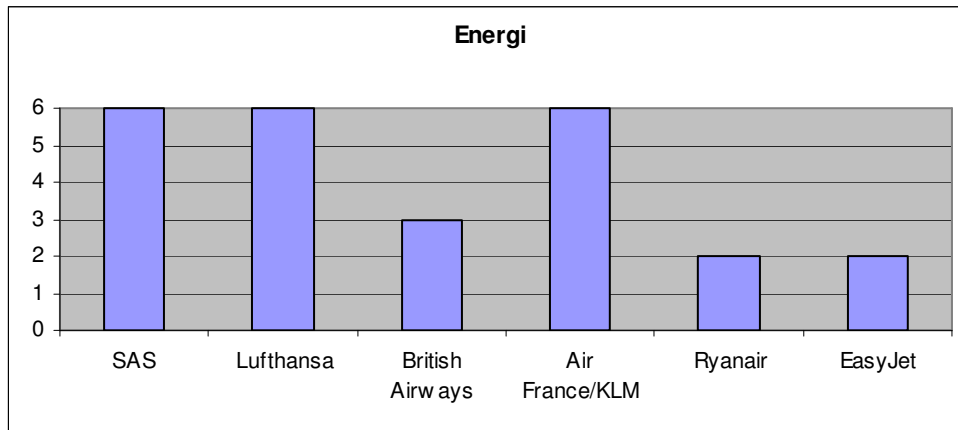


Diagram 3.

De tre bolagen som utmärker sig i information om de energirelaterade punkterna är SAS, Lufthansa och Air France/KLM vilka alla får sex kryss av sex möjliga. British Airways lämnar information om tre av punkterna, medan Ryanair och EasyJet redovisar för två av dem.

Något som alla bolagen lämnat information om är initiativ till minskad bränsle- och energiförbrukning. Ett skäl till det är troligtvis att energi är en stor del av verksamheten och dessutom en kontroversiell del genom dess direkta koppling till miljöpåverkan. Att kunna visa för intressenterna att bolaget är måna om miljön och att hänsyn tas till minskningen och bristen av fossila bränslen är viktigt för legitimiteten.

Bolagens medverkan i olika projekt för att till exempel hitta förnyelsebara energikällor kan också ses som försök till att få legitimitet för verksamheten. En av de fyra strategier som Lindblom (1994) diskuterar är att bolag kan försöka fokusera på de positiva sakerna i verksamheten (se 3.3), vilket deltagande i projekt och forskningsstudier kan anses vara. Majoriteten av bolagen lämnar även uppgifter på hur mycket energi som sparats genom effektivisering. Det kan vara av vikt för bolaget att visa för intressenterna att utvecklingen går i rätt riktning och att de får se konkreta resultat av de krav som ställts och inte bara försök och initiativ.

## Vatten

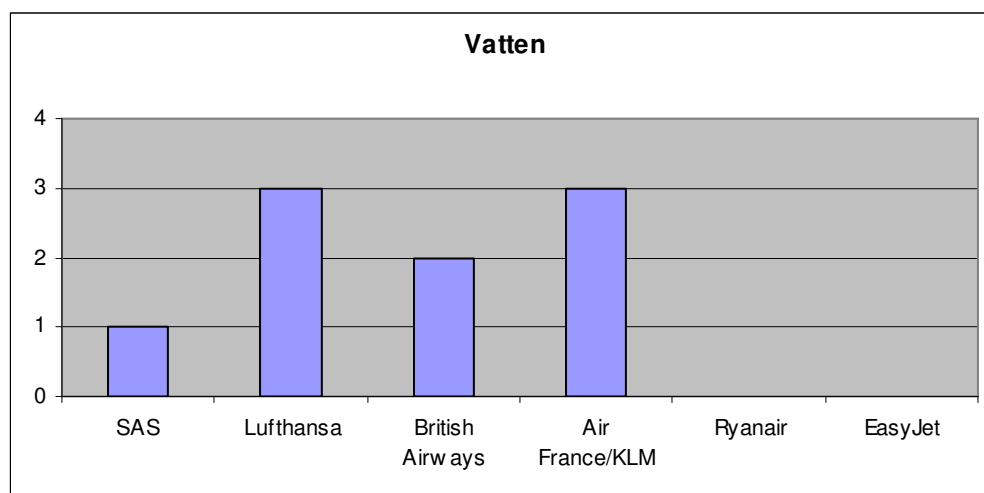


Diagram 4.

Informationen gällande bolagens användning och hantering av vatten varierade i stor omfattning. Lufthansa och Air France/KLM redovisade mest medan Ryanair och EasyJet inte lämnade några uppgifter.

Den punkt som var gemensam för de fyra bolagen var uppgifter om total förbrukning av vatten. Tre av de fyra redovisade också för hur mycket bolaget minskat vattenförbrukningen. Att bolagen lägger stor vikt vid att redovisa vattenförbrukning och minskning av densamma är inte så konstigt med hänsyn till den allmänna samhällsuppfattningen om att det måste sparas på jordens naturresurser. När samhället har den här uppfattningen och värderingen söker bolaget legitimitet genom att göra på det sätt som anses vara det riktiga (se 3.3).

Varför varken Ryanair eller EasyJet lämnar någon information här kan genom intressenteorin förklaras med att de bara gör det som deras intressenter anser vara av betydelse och information utöver den väsentliga fyller inte någon funktion hos bolagen. Då miljöredovisning även kostar en hel del kan detta vara en annan faktor varför lågprisbolagen väljer att inte lägga så mycket resurser just här. Hållbarhetsredovisning innebär höga kostnader som i sig är lätta att mäta, vad som är svårare att fastställa är de faktiska fördelarna vilket Evans nämner i sin artikel "Sustainability: the bottom line" från 2003.

## Biologisk mångfald

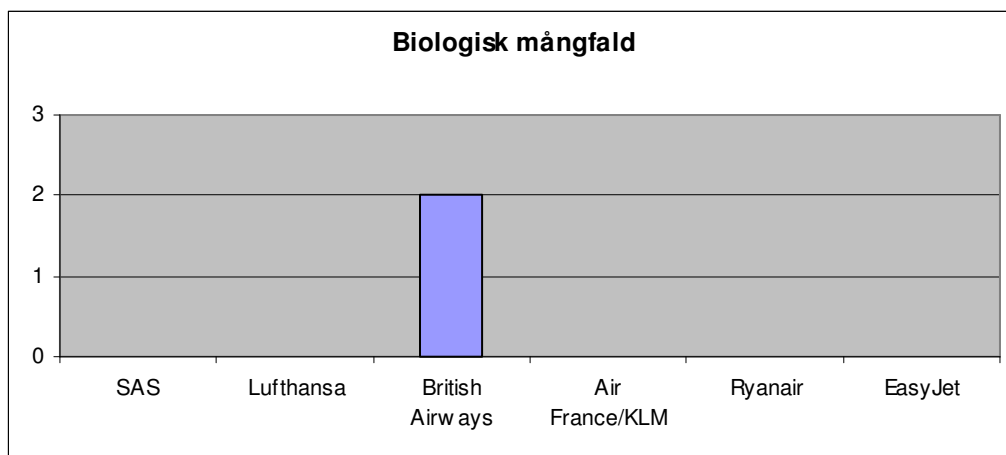


Diagram 5.

Det enda bolaget som beskrev vilka landområden som fanns i regioner med biologisk mångfald, och vilken påverkan bolagets aktiviteter hade på dessa, var British Airways. Vad som är värt att nämna är att British Airways är det bolag som utöver sin flotta även äger flygplatser, i det här fallet Heathrow och Gatwick, vilket kan vara en förklaring till informationen. Orsaker till varför de övriga bolagen inte redovisar någon information kan vara att intressenterna inte kräver det eller ser någon relevans i varför sådan information ska lämnas ut av ett flygbolag.

## Utsläpp och avfall

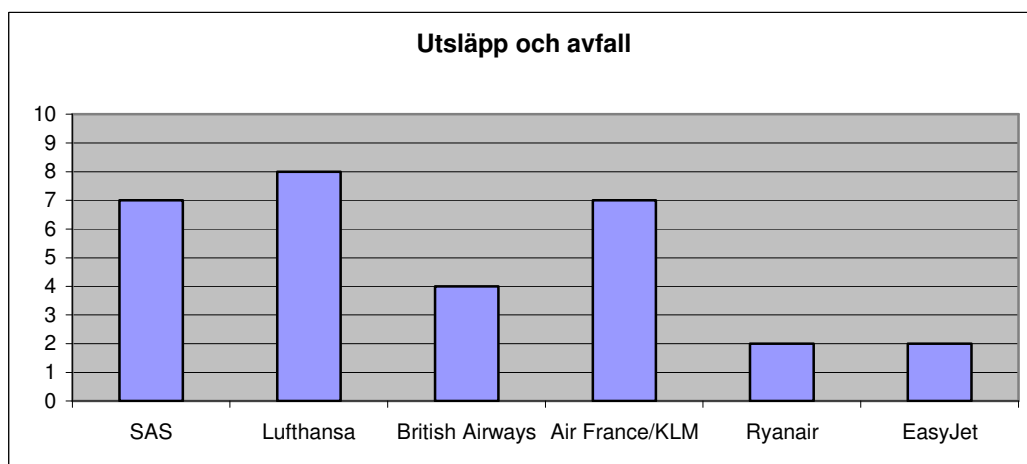


Diagram 6.

I redovisning av utsläpp och avfall skilde det sig markant mellan företagen. Lufthansa har fått åtta kryss medan Ryanair och EasyJet endast redovisat tillräckligt för att få två.

Redovisning av växthusgasen koldioxid samt initiativ till minskning av växthusgaser har alla företagen redovisat. Detta kan anses viktigt för företagen eftersom klimatförändringar och växthuseffekten är starkt förknippat med flygindustrin. Redovisning av NO utsläpp finns inte hos Ryanair och EasyJet och endast SAS, Lufthansa och Air France/KLM visade andra ämnen som bidrar till förstörande av ozonlagret. Totalt utsläpp av vatten är det endast Lufthansa som redovisar medan Air France/KLM rapporterar påverkan på vattendrag av



vattenutsläpp. Vatten är kanske inte en av de största miljöfarorna som associeras med flygindustrin vilket kan vara skäl till att inte mer uppgifter om detta fanns. Information om avfall hade alla bolagen utom Ryanair och EasyJet men det var bara Lufthansa och Air France/KLM som redovisade total mängd av spill såsom kemikalier och bränslen. Slutligen var SAS det enda företaget som redovisade glykolförbrukning.

De stora klassiska bolagen redovisar överlag mycket angående utsläppen från bolagens flygflotta. Då utsläpp är den största delen av flygets miljöpåverkan kan det anses vara en naturlig fokusering från bolagens sida att visa för det samhälle företaget verkar i att åtgärder angående minskade utsläpp samt en medvetenhet om hur mycket man släpper ut finns. Som Synnestvedt (2001) påpekar i sin artikel är ett bolags utformning av miljörapporter branschberoende. Skillnader i miljöpåverkan mellan olika branscher leder till olika stor exponering och uppmärksamhet från samhället och intressenterna vilket mynnar ut i pressen på bolaget inom en viss bransch att lämna en uttömmande miljörapport.

## Ljud

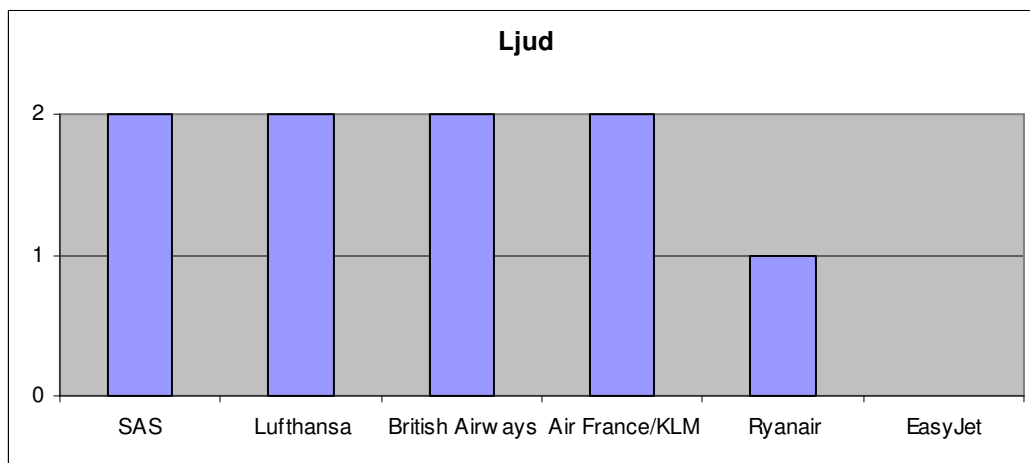


Diagram 7.

Gemensamt för de fyra bolagen med samtliga kryss är att de både mäter bullerpåverkan samt tar initiativ till att minska bullernivån. Ryanair tar endast initiativ till bullerminskning genom investeringar i nyare och tystare flygplan men visar inga siffror på mätning av bullret i sin redovisning. EasyJet lämnar ingen information om ljudnivån.

Genomgående i bolagens miljörapporter, framför allt de klassiska bolagens, finns buller omnämnt tillsammans med bland annat utsläpp om bränsleförbrukning som flygbranschens största miljöpåverkande faktorer. Även om det inte är helt klart om bullerproblemet främst tillhör flygplatser eller flygbolagen verkar större delen av flygbolagen anse att det ligger i deras intressenters intresse att få information om bullernivåer och liknande.

## Övrigt

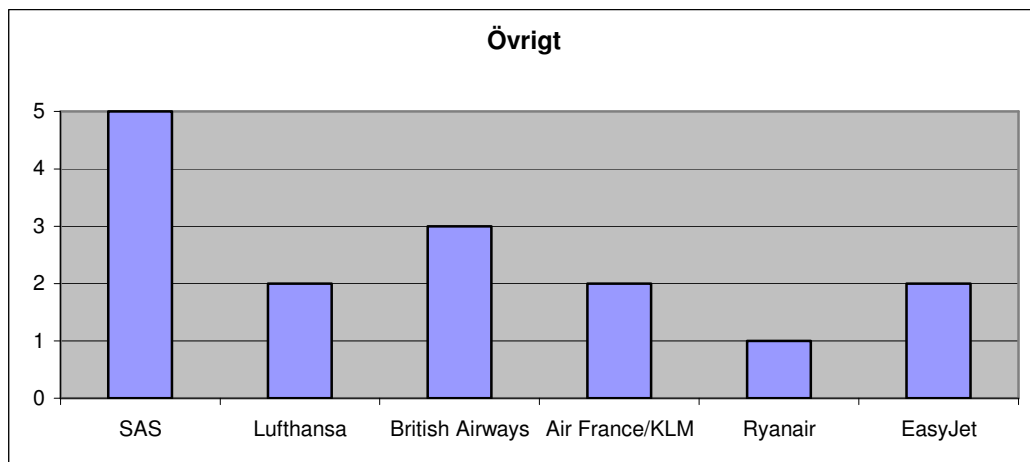


Diagram 8.

Under rubriken övrigt skiljde det sig jämförelsevis mycket mellan företagen vad de redovisade i sina rapporter. SAS var det enda bolag som redovisade allt under denna punkt medan resterande företag fick färre kryss. Alla företag kommenterade och hade åsikter om EU:s förslag till att flygbolag ska ingå i handeln med utsläppsrätter, dock skiljde sig åsikterna om förslaget. Intressant att poängtera är emellertid att samtliga bolag uppmärksammar utsläppsrätterna i sina miljörapporter, vilket kan vara ett sätt att visa sina intressenter att företaget är med på vad som händer i omgivningen och att det görs försök till att göra det rätta. SAS var det enda företag som beskrev en förseelse av miljöföreskrifter i sin redovisning. Att rapportera om detta är väldigt uppriktigt men samt innebär det risker för företaget. Överträdelsen var ett läckage i Köpenhamn som ansågs vara en olycka. Intressenter kan uppskatta att företagen är ärliga och erkänner fel de har gjort så detta kan vara bra för företagets image, men dock i lagom mängd avslöjande information. Bolaget kan tänkas vinna förtroende och trovärdighet hos sina intressenter genom att ha som strategi att vara öppna om olika händelser (se 3.3).

Initiativ till miljöansvar hos leverantörer redovisar alla bolagen utom Ryanair. Informationen företagen lämnade varierade i detaljer; vissa nämnde bara att deras samarbetspartners till exempel flygplatser följde vissa miljöregler medan andra förde en miljödialog. Ett steg längre gick SAS när de också har miljökrav på sina leverantörer. British Airways samt SAS har även krav vid val av produkter till sin verksamhet. Genom att ett bolag försöker påverka sina leverantörer angående miljöansvar, och på så sätt eventuellt bilda en "grön" värdekedja kan bolaget få legitimitet hos de inblandade intressenterna såsom leverantören och andra berörda.

## Sammanfattning

Först presenteras en sammanställning av hur många punkter respektive företag fick utifrån checklisten. SAS, Lufthansa, British Airways och Air France/KLM har överlag lämnat mest information medan EasyJet och Ryanair inte alls har många punkter ifyllda. Detta kan bero på flygbolagens olika intressenter som ställer olika krav till företagen eller att bolagen söker legitimitet för sina handlingar genom att ha så likasinnade värderingar som sina intressenter som möjligt. Varje underrubrik, som fanns i empirin, analyseras sedan separat och jämförs mellan bolagen, med hjälp av tabell för lättare överskådlighet.

## 6 SLUTSATSER

---

*I detta avslutande kapitel redogörs för de slutsatser som kunnat dras utifrån undersökningen. Slutsatsen binder ihop uppsatsens tidigare kapitel och besvarar det inledande syftet. Slutligen ges förslag till fortsatt forskning inom området.*

---

Syftet med undersökningen har varit att kartlägga och analysera hur flygbranschen i Europa redovisar miljöaspekter och miljöåtaganden. Vidare har syftet varit att se hur väl deras rapportering stämmer överens med en framtagen checklista utifrån vad GRI har för direktiv samt miljöprinciperna enligt Global Compact. Efter genomgången analys av bolagens miljörapporter har vissa mönster kunnat urskiljas samt en del slutsatser kunnat dras av resultatet.

Informationen om företagens miljöredovisning har funnits på diverse olika ställen. Majoriteten av bolagen hade separata hållbarhetsredovisningar, några redogjorde för miljöaspekterna i sin finansiella årsrapport och länkar på webbsidan förekom också. Det faktum att många av bolagen redovisade för sina miljöaspekter separat gjorde att den sökta informationen lätt kunde hittas. Då vissa företag redogjorde för sin miljöredovisning genom olika länkar på webbsidan försvårades tillgängligheten till den informationen.

Mängden information som respektive bolag lämnade skiljde sig anmärkningsvärt åt. De traditionella flygbolagen som SAS, Lufthansa, British Airways och Air France/KLM redogjorde utförligt för hur miljöarbete och miljöpåverkan såg ut i företaget och uppfyllde 19 eller fler av de 33 kriterierna på checklistan. De två lågprisbolagen i studien, Ryanair och EasyJet, lämnade däremot begränsat med information. Båda företagen fick mindre än 10 punkter uppfyllda. Anledningar till den här skillnaden i mängd redovisad information kan förklaras utifrån intressent- och legitimitetsteorin. Företagen kan ha olika intressenter som ställer olika krav på hur detaljerad miljöinformation skall vara. Intressenterna till de klassiska bolagen verkar förvänta och kräva ett större miljöansvar och en mer omfattande redogörelse för hur arbetet går till. Det kan vara så att resenärerna till de klassiska bolagen är beredda att betala ett högre pris för att få denna extra information och service som ingår i bolagens koncept. Miljöarbetet och dess redovisning kan vara en viktig del av bolagens strategi för att kunna tillgodose sin avsedda marknad. En annan viktig del anser vi är företagets strävan till legitimitet för sina handlingar och sin verksamhet då påverkan på miljön är ofrånkomlig. Lågprisbolagens intressenters krav på miljöredovisningen kan inte anses vara lika höga som hos de klassiska men legitimitet fås ändå hos Ryanair och EasyJet eftersom värderingarna är överensstämmande. Eftersom vi anser att dessa företag vänder sig mot en annan marknad som har en större priskänslighet än hos de klassiska företagen förväntar sig inte intressenterna samma uttömmande miljörapportering.

Energi, ljud samt utsläpp och avfall är de områden som företagen genomgående rapporterat mest om. Dessa är troligtvis centrala för just flygbranschen därför att det är där den största miljöpåverkan sker vilket gör att betydelsen av att redovisa nuläget och eventuella förbättringar för intressenterna anses av stor vikt.

Avslutningsvis kan vi konstatera att det skiljer sig åt mellan företag i den europeiska flygbranschen vad de redovisar gällande miljöåtaganden och andra miljöaspekter. Dessa skillnader anser vi beror främst på att informationen som lämnas är frivillig och inget gällande regelverk finns. Vidare spelar olika intressenter och deras krav roll samt företagets behov att

skapa legitimitet. Eftersom de traditionella bolagen kan anses ha en annan sammansättning av intressenter än lågprisbolagen blir miljörapporteringen därefter. Detta visade sig i hur många kriterier som bolagen uppfyllde enligt checklistan, där de klassiska bolagen redovisade betydligt mer än lågprisbolagen.

### ***Förslag till vidare forskning***

- Genomföra studien om några år för att se eventuella skillnader.
- Göra undersökningen ur både ett internt perspektiv med intervjuer samt ett externt perspektiv för att se skillnader på företagets syn på redovisningen kontra externa parter's uppfattning.
- Utöka studiens urval och därigenom kartlägga en mer kvantitativ undersökning av flygbranschens miljöredovisning.

## 7 KÄLLFÖRTECKNING

---

### Artiklar

Deegan, C., & Rankin, M. (1996) "Do Australian companies report environmental news objectively? An analysis of environmental disclosures by firms prosecuted successfully by the Environmental Protection Authority" *Authority, Accounting Auditing & Accountability Journal* 9(2), s. 50-67.

Evans, C. (2003) Sustainability: the bottom line. *Accountancy*, Vol.131. No.1313. January

Larsson, L-O. & Norregårdh, M. (2003) "Från "Tyst vår" till krav på oberoende granskning av hållbarhetsredovisningar" *Balans*, nr 11, s. 12-16.

O'Dwyer, B. & Owen, D. L. (2005) "Assurance statement practice in environmental, social and sustainability reporting: a critical evaluation" - *The British Accounting Review* 37 s. 205–229

Synnestvedt, Terje (2001) "Debates over environmental information to stakeholders as a policy instrument" *Eco-Management and Auditing* Eco-Mgmt. Aud. 8, s. 165–178

### Litteratur

Ax, C. & Marton, J. (2007) *Human Capital disclosures and management practices*, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet

Brytting, T. (2005) *Företagsetik. 2 omarb och utökade uppl.* Malmö, Liber Ekonomi

CSR Europe & Accountability (2002) *Impacts of reporting: The role of social and sustainability reporting in organisational transformation: Insights from recent business practices*, Bryssel, CSR Europes

Freeman, R. E. (1984) *Strategic Management: A Stakeholder Approach*. Boston, Massachusetts, Pitman

Gray, R., Owen, D. & Adams, C. (1996) *Accounting & accountability – changes and challenges in corporate, social and environmental reporting*, Hertfordshire, Prentice Hall Europe

Gray, R. & Bebbington, J. (2001) *Accounting for the Environment*, Great Britain, London, Athenaeum Press

Jakobsson, J. & Jakobsson, Å. (1998) *Fem steg mot miljöredovisning*, Stockholm, Adebé Miljötryck AB

Karlsson, A. (1991) *Om strategi och legitimitet. En studie av legitimeringsproblematiken i förbindelse med strategisk förändring i organisationer*, Lund Studies in Economics and Management 13, Lund, Lund University Press

- Karlsson, K. (2006) *Avlatsindustrin: Etik i fonder och företag*, Stockholm, Timbro
- Lindblom, C. K., (1994) *The implications of organizational legitimacy for corporate social performance and disclosure*, Paper presented at the Critical Perspectives on Accounting Conference, New York
- Ljungdahl, F. (1999) *Utveckling av miljöredovisning i svenska börsbolag – praxis, begrepp, orsaker*, Lund, Lunds University Press
- Lundahl, U. & Skärvad, P-H. (1982) *Intressentmodellen i teori och praktik*, Stockholm, PA Norstedt & Söner
- Lundahl, U. & Skärvad, P-H. (1999) *Utredningsmetodik för samhällsvetare och ekonomer* Lund, Studentlitteratur
- Löhman, O. & Steinholtz, D., (2003) *Det ansvarsfulla företaget: Corporate Social Responsibility i praktiken* Stockholm, Ekerlid
- Meyer, J. W. & Rowan, B. (1977) Institutionalized Organizations: Formal structure as Myth and Ceremony. I Powell, W. W. & DiMaggio, P. J. (eds.) (1991). *The New Institutionalism in Organizational Analysis*, Chicago, University of Chicago Press
- Ryan, B., Scapens, R. W. & Theobald, M. (2002) *Research Method & Methodology in Finance & Accounting*, Cornwall, Thomson
- The Institute of Chartered Accountants in England & Wales (2004) *Information for Better Markets, Sustainability: the role of accountants*, London
- Westermarck, C. (1999) *Miljöredovisning: kommunikation av etik, vision och ekonomi*, Göteborg, Tholin & Larssons förlag

## Internetkällor

- British Airways  
[http://www.britishairways.com/travel/csr-reducing-emissions/public/en\\_se](http://www.britishairways.com/travel/csr-reducing-emissions/public/en_se) (2007-12-02)  
[http://www.britishairways.com/travel/csr-waste/public/en\\_se](http://www.britishairways.com/travel/csr-waste/public/en_se) (2007-12-02)  
[http://www.britishairways.com/travel/csr-noise/public/en\\_se](http://www.britishairways.com/travel/csr-noise/public/en_se) (2007-12-02)
- FN: s klimatrappport nr 3 (2007)  
<http://www.dn.se/content/1/c6/66/53/25/IPCC3svenska.pdf> (2007-11-15)
- Global Reporting Initiative  
<http://www.globalreporting.org/AboutGRI/> (2007-12-12)  
<http://www.globalreporting.org/ReportingFramework/> (2007-12-12)
- Svenska Dagbladet, *Beskatta det smutsiga flyget* (2007)  
[http://www.svd.se/opinion/brannpunkt/artikel\\_584337.svd](http://www.svd.se/opinion/brannpunkt/artikel_584337.svd) (2007-11-30)

UN Global Compact

<http://www.unglobalcompact.org/AboutTheGC> (2007-11-27)

<http://www.unglobalcompact.org/AboutTheGC/TheTenPrinciples/environment.html>(2007-11-27)

Wikipedia –Largest airlines in Europe

[http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_largest\\_airlines\\_in\\_Europe](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_largest_airlines_in_Europe) (2007-11-10)

### **Årsredovisningar med hållbarhetsredovisningar från år 2006 och 2006/2007**

SAS

Lufthansa

British Airways

Air France/KLM

Ryanair

EasyJet

# BILAGOR

## Bilaga 1. Sammanställning av flygbolagen

	GRI Miljöindikatorer och Global Compacts miljöprinciper - checklistan	SAS	Lufthansa	British Airways	Air France/KLM	Ryanair	EasyJet
	<b>Övergripande - Global Compact</b>						
1.	Företag ska inta en försiktighetsattityd i frågor som rör miljön	x	x	x	x		
2.	Ta initiativ till att främja ett större miljöansvar	x	x	x	x	x	x
3.	Gynna utveckling och spridning av miljövänliga teknologier	x	x	x	x	x	x
	<b>Riktlinjer utifrån GRI</b>						
	<b>ENERGI</b>						
4.	Total bränsleförbrukning	x	x		x		
5.	Initiativ till minskad bränsleförbrukning	x	x	x	x	x	x
6.	Övrig energiförbrukning	x	x		x		
7.	Initiativ till minskad energiförbrukning	x	x	x	x	x	x
8.	Energi sparad genom effektivisering	x	x	x	x		
9.	Initiativ till eller användning av förnyelsebara energikällor	x	x		x		
	<b>VATTEN</b>						
10.	Total vattenförbrukning	x	x	x	x		
11.	Minskad vattenförbrukning		x	x	x		
12.	Vattenkällor som påverkas (ekosystem)						
13.	Total återvinning och återanvändning av vatten		x		x		
	<b>BIOLOGISK MÅNGFALD</b>						
14.	Landområden som ägs, arrenderas eller administreras i regioner med rik biologisk mångfald			x			
15.	Beskrivning av påverkan av aktiviteter, tjänster och produkter på skyddade och känsliga landområden med biologisk mångfald			x			
16.	Strategier, nuvarande åtgärder eller framtida planer för att hantera påverkan på biologisk mångfald						
	<b>UTSLÄPP OCH AVFALL</b>						
17.	Totala utsläpp av växthusgaser CO	x	x	x	x	x	x



18.	Andra betydande utsläpp av gaser, NOx	x	x	x	x		
19.	Initiativ till minskning av växthusgaser	x	x	x	x	x	x
20.	Utsläpp av ämnen som bidrar till förstörande av ozonlagret	x	x		x		
21.	Totalt utsläpp av vatten		x				
22.	Påverkan på vattendrag av vattenutsläpp				x		
23.	Total mängd avfall (typ och utsläppsmetod)	x	x	x	x		
24.	Total mängd av spill (kemikalier, oljor, bränslen)		x		x		
25.	All transport, import, export och behandling av farligt avfall	x	x				
26.	Glykolförbrukning	x					
	<b>LJUD</b>						
27.	Bullerpåverkan vid start	x	x	x	x		
28.	Initiativ till bullerminskning	x	x	x	x	x	
	<b>ÖVRIGT</b>						
29.	Överträdelse av miljöföreskrifter	x					
30.	Initiativ till miljöansvar hos leverantörer	x	x	x	x		x
31.	Miljökrav vid val av leverantörer	x					
32.	Miljökrav vid val av produkter	x		x			
33.	Åsikt om att flygbranschen ska inkluderas i handeln med utsläppsrätter	x	x	x	x	x	x

## Bilaga 2. Global Reporting Initiatives miljöindikatorer

### Environment

#### Performance Indicators

##### Aspect: Materials

- CORE** EN1 Materials used by weight or volume.
- CORE** EN2 Percentage of materials used that are recycled input materials.

##### Aspect: Energy

- CORE** EN3 Direct energy consumption by primary energy source.
- CORE** EN4 Indirect energy consumption by primary source.
- ADD** EN5 Energy saved due to conservation and efficiency improvements.
- ADD** EN6 Initiatives to provide energy-efficient or renewable energy-based products and services, and reductions in energy requirements as a result of these initiatives.
- ADD** EN7 Initiatives to reduce indirect energy consumption and reductions achieved.

##### Aspect: Water

- CORE** EN8 Total water withdrawal by source.
- ADD** EN9 Water sources significantly affected by withdrawal of water.
- ADD** EN10 Percentage and total volume of water recycled and reused.

##### Aspect: Biodiversity

- CORE** EN11 Location and size of land owned, leased, managed in, or adjacent to, protected areas and areas of high biodiversity value outside protected areas.
- CORE** EN12 Description of significant impacts of activities, products, and services on biodiversity in protected areas and areas of high biodiversity value outside protected areas.
- ADD** EN13 Habitats protected or restored.
- ADD** EN14 Strategies, current actions, and future plans for managing impacts on biodiversity.
- ADD** EN15 Number of IUCN Red List species and national conservation list species with habitats in areas affected by operations, by level of extinction risk.

##### Aspect: Emissions, Effluents, and Waste

- CORE** EN16 Total direct and indirect greenhouse gas emissions by weight.
- CORE** EN17 Other relevant indirect greenhouse gas emissions by weight.
- ADD** EN18 Initiatives to reduce greenhouse gas emissions and reductions achieved.
- CORE** EN19 Emissions of ozone-depleting substances by weight.
- CORE** EN20 NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, and other significant air emissions by type and weight.
- CORE** EN21 Total water discharge by quality and destination.

**CORE** EN22 Total weight of waste by type and disposal method.

**CORE** EN23 Total number and volume of significant spills.

**ADD** EN24 Weight of transported, imported, exported, or treated waste deemed hazardous under the terms of the Basel Convention Annex I, II, III, and VIII, and percentage of transported waste shipped internationally.

**ADD** EN25 Identity, size, protected status, and biodiversity value of water bodies and related habitats significantly affected by the reporting organization's discharges of water and runoff.

#### **Aspect: Products and Services**

**CORE** EN26 Initiatives to mitigate environmental impacts of products and services, and extent of impact mitigation.

**CORE** EN27 Percentage of products sold and their packaging materials that are reclaimed by category.

#### **Aspect: Compliance**

**CORE** EN28 Monetary value of significant fines and total number of non-monetary sanctions for non-compliance with environmental laws and regulations.

#### **Aspect: Transport**

**ADD** EN29 Significant environmental impacts of transporting products and other goods and materials used for the organization's operations, and transporting members of the workforce.

#### **Aspect: Overall**

**ADD** EN30 Total environmental protection expenditures and investments by type.

### ***Bilaga 3. Global Compacts principer***

#### **Environment**

##### ***Principle Seven***

Business should support a precautionary approach to environmental challenges;

##### ***Principle Eight***

undertake initiatives to promote greater environmental responsibility; and

##### ***Principle Nine***

encourage the development and diffusion of environmentally friendly technologies.