

Matkailututkimus 11: 2, 61-76 (2015)

©Suomen matkailututkimuksen seura



Suomalaisten vapaa-ajan matkustajien suhtautuminen hiilidioksidipäästöjen vapaaehtoiseen kompensointiin

Outi Ruuska

Maria Hakkarainen

*Lapin yliopisto, Matkailualan tutkimus-
ja koulutusinstituutti (MTI)*

Finnish leisure air-travellers' attitudes towards voluntary carbon offsetting

This article examines attitudes Finnish leisure air travellers have towards voluntary carbon offsetting (VCO) of CO₂ emissions, and their willingness to pay for offsetting. The research was conducted using an online questionnaire. Most participants were aware of VCO programs, and their attitudes towards voluntary CO₂ offsetting were more positive than negative. However, only a few reported contributing monetarily to VCO programs. The more environmentally conscious the respondents were, the more likely they were to have a positive perception of voluntary carbon offsetting. Environmentally friendly attitudes in terms of consumerism and knowledge concerning environmental problems do not, however, guarantee environmentally conscious behaviour, as an attitude-behaviour gap can be seen in the actions of green consumers. Consumers defend their environmentally harmful behaviour, such as leisure flights, and refusal to voluntarily offset subsequent CO₂ emissions, mainly through methods of transferring the responsibility for offsetting to other actors, such as governments and airlines. Consumers are likewise downplaying the negative impacts of their leisure flights, as well as belittling the usefulness of offsetting methods available to the consumer. More openness in terms of the voluntary carbon offsetting programs is needed to gain more support from leisure air travellers.

Keywords: Leisure air travel, Carbon dioxide emissions, Consumer behaviour, Green consumerism, Voluntary carbon offsetting

Maailma on yhä helpommin kuluttajien tavoitettavissa, ja kiinnostus sekä matkailuun että kestävään kuluttamiseen lisääntyy koko ajan. Samalla kuluttajat ovat kuitenkin hämmentyneitä kestäväen kuluttamisen eri muodoista (Markkula & Moissander, 2012, s. 106). Ympäristöystävällisin perustein matkansa valinneiden kuluttajien osuus kasvaa (Bergin-Seers & Mair, 2009, s. 117), ja matkailualalla ollaan heräämässä kulutustottumusten muutokseen. Matkailualan yritykset hyödyntävät ilmastonmuutosta omassa tarjonnassaan. Tämä näkyy mm. ”viimeisen mahdollisuuden matkailun” (last chance tourism) tarjonnan lisääntymisenä – siinä matkustetaan Antarktiksien ja pohjoisen pallonpuoliskon arktiksien kaltaisille alueille, joita ilmastonmuutos uhkaa erityisen voimakkaasti. (Eijgelaar, Thaper & Peeters, 2010, s. 337, 339.)

Matkailu kiihdyttää omalta osaltaan ilmastonmuutosta, ja erityisen suuri vaikutus on lentomatkailulla (Gössling, Haglund, Kallgren, Revahl & Hultman, 2009, s. 1). Vuonna 2013 yli puolet (53 %) kansainvälisistä matkustajista saapui matkakohteeseensa lentäen (UNWTO, 2014, s. 2–3). Lentomatkustus tuottaa ilmastonmuutosta lisääviä kasvihuonekaasupäästöjä, joista hiilidioksidipäästöt ovat merkittävimpiä (UNWTO, 2008, s. 33). Lentoliikenteen osuus kaikista globaaleista ihmisten tuottamista hiilidioksidipäästöistä on 2–2,5 % (Grote, Williams & Preston, 2014, s. 215), ja kaikista matkailun hiilidioksidipäästöistä lentoliikenne tuotti 40 % vuonna 2005 (UNWTO, 2008, s. 34). Vuonna 2035 lentoliikenteen arvioidaan tuottavan jo yli puolet matkailun hiilidioksidipäästöistä (Scott, Peeters & Gössling, 2010, s. 398). Peeters ja Dubois (2010, s. 452) ennustavat matkailijoiden määrän eksponentiaalista kasvua ja lyhyiden, usein tehtävien matkojen lisääntymistä. Matkailijoiden kasvava määrä näkyy lentokilometrien määrässä sekä kasvavina lentoliikenteen aiheuttamina päästöinä (Gössling, Scott & Hall, 2015, s. 208).

Matkailun tuottamia kasvihuonekaasupäästöjä voidaan pienentää muun muassa vähentämällä energian käyttöä, lisäämällä energiatehokkuutta, kasvattamalla uusiutuvan energian käytön osuutta ja hyödyntämällä hiilinieluja (Sgouris, Bonnefoy & Hansman, 2011, s. 1078–1079; UNWTO, 2008, s. 145) sekä alan tiukemman hallinnoimisen ja matkustuskäyttäytymisen muutosten kautta (Sims ym., 2014, s. 605). Energiatehokkuus viittaa laitteiden teknisen suorituskyvyn lisäämiseen. Sen haittapuolena on uudistusten hitaus (Peeters, Williams & de Haan, 2009, s. 298); lentokoneiden energiatehokkuus kasvaa keskimäärin vain 1,5 % vuodessa (Peeters & Middel, 2007, Scottin ym., 2010, s. 400 mukaan). Energian käytön vähentäminen tarkoittaa käytännössä lentämisen vähentämistä (Peeters & Middel, 2010, s. 455–465). Kuluttajat voivat hillitä aiheuttamia ympäristövaikutuksia omilla kulutusvalinnoillaan (Hakala & Välimäki, 2003, s. 232), järjestö- ja yritystoiminnan avulla (Stern, 2000, s. 410) tai sijoittamalla rahaa ilmastonmuutosta ehkäiseviin hankkeisiin (Rinne, 2011, s. 314).

Hiilidioksidipäästöjen vapaaehtoinen kompensointi, josta käytetään nimitystä vapaaehtoinen lentovero, on yksi tapa pienentää lennolla tuotettujen päästöjen ympä-

ristövaikutuksia: kompensointiin erikoistuneet yritykset sijoittavat asiakkaan haluaman rahasumman erilaisiin ympäristöhankkeisiin (Gössling & Upham, 2009, s. 3). Vapaaehtoisen lentoveron käyttö ei ole vielä kovin yleistä – kansainvälisen lentoliikenteen järjestön IATA:n jäsenyrityksistä vain 15 % tarjoaa hiilidioksidipäästöjen kompensointia (Hall, Zhou & Wilson, 2015, Gösslingin ym., 2015, s. 204 mukaan). Hiilidioksidipäästöjen kompensointi ei vähennä matkailualan kokonaispäästöjä, vaan ne ainoastaan hyvitetään toisaalla. Vapaaehtoiset kompensatio-ohjelmat myös siirtävät vastuun päästöjen vähentämisestä tuottajilta kuluttajille. (UNWTO, 2008, s. 169.) Kuluttajien valinnat vaikuttavat suuresti vapaaehtoisten lentovero-ohjelmien toimintaan. Hiilidioksidipäästöjen kompensointia tarjoaa moni eri taho, joiden toiminta on harvoin läpinäkyvää. Käytössä on useita sertifiointeja kompensoinnille, ja lentoveron summa vaihtelee suuresti. Matkustajien on näin ollen vaikea vertailla ohjelmia. (Brouwer, Brander & van Beukering, 2008, s. 302; Gössling & Upham, 2009, s. 3.)

Lentomatkustajien halukkuutta osallistua päästöjen kompensointiin on selvitetty useissa kansainvälisissä tutkimuksissa viime vuosina (ks. Brouwer ym., 2008; Jin-Long & Zhang, 2012; McLennan, Becken, Battye & Kam Fung So, 2014). Samoin maksuhalukkuuden syitä (ks. Chen, 2013; van Birgelen, Semeijn & Behrens, 2011) ja matkailijoiden mielipiteitä matkailun ja ilmastonmuutoksen välisestä suhteesta (ks. Eijgelaar ym., 2010) on tutkittu. Vapaaehtoista hiilidioksidipäästöjen kompensointia on tutkittu myös ympäristöarvojen muodostumisen (ks. Gössling & Upham, 2009) ja sosiaalisten normien (ks. Araghi, Kroesen, Molin & van Wee, 2014) sekä taloudellisten vaikutusten näkökulmasta (ks. Peeters & Eijgelaar, 2014). Kuluttajien vastuuta ja moraalisia velvoitteita on tutkittu mm. vaatehankintojen osalta (Markkula & Moisander, 2012, s. 112) sekä lentomatkustajien keskuudessa Uudessa Seelannissa (ks. Becken, 2007). Beckenin (2007, s. 358) fokusryhmätutkimuksesta kävi ilmi, että vain harva matkustaja kielsi henkilökohtaisen vastuun matkan aiheuttamista kasvihuonekaasupäästöistä, mutta päästöjen hyvittämisen ei kuitenkaan koettu kuuluvan matkailijoille.

Suomalaisten lentomatkustajien maksuhalukkuutta ja suhtautumista vapaaehtoiseen lentoveroon ei ole tutkittu aiemmin. Aiheen aktiivinen käsittely kansainvälisissä julkaisuissa vahvistaa tutkimusaiheen relevanttiuden, ja kotimaisen tutkimuksen vähäisyys korostaa aiheen tutkimustarvetta. Tässä artikkelissa etsitään vapaa-ajan lentomatkustajille suunnatun kyselytutkimuksen pohjalta vastauksia seuraaviin kysymyksiin: Miten suomalaiset vapaa-ajan lentomatkustajat suhtautuvat hiilidioksidipäästöjen vapaaehtoiseen kompensointiin? Vaikuttavatko matkailijoiden yleiset ympäristöasenteet ja kulutustottumukset siihen, miten he suhtautuvat vapaaehtoiseen lentoveroon? Miten matkailijat selittävät mahdollista ympäristönormien vastaista käyttäytymistään?

Ympäristöä säästävä kulutus kotona ja matkalla

Kuluttajien ympäristöasenteita ja niiden suhdetta käyttäytymiseen on tutkittu monista näkökulmista. Tutkimuksen kohteena ovat olleet muun muassa kuluttajien suhtautuminen ympäristöasioihin ja tämän suhtautumisen vaikutus kuluttamiseen (ks. Young, Hwang, McDonald & Oates, 2010), ympäristökäyttäytyminen ja sen vaikutukset (ks.

Stern, 2000) sekä kuluttajakäyttäytymisen muuttaminen ympäristöystävällisemmäksi (ks. McKercher, Prideaux, Cheung & Law, 2010) ja ympäristöystävällisen käyttäytymisen vaikutus kuluttajien ekologisen jalanjäljen kokoon (Csutora, 2012, s. 147). Suoranaisesti matkailijoiden ympäristöasenteisiin ja -arvoihin liittyen tutkimuksen kohteena ovat olleet muun muassa matkailijoiden käsitykset lentomatkojen vaikutuksesta ilmastonmuutokseen (ks. Cohen, Higham & Cavaliere, 2011) ja suhtautuminen matkailun tuottamiin päästöihin (ks. Juvan & Dolnicar, 2014), ympäristöietoisten kuluttajien matkustukseen liittävä aatteellinen ongelmallisuus (ks. Higham, Cohen & Cavaliere, 2014), ympäristöarvojen vaikutus matkailukäyttäytymiseen (ks. Perkins & Brown, 2012), ympäristöystävällisen kuluttajakäyttäytymisen muodostuminen ekoturistien keskuudessa (ks. Yen-Ting, Lee & Chen, 2014) sekä edellä jo todettu vapaaehtoinen hiilidioksidipäästöjen kompensointi. Kestävän kuluttajuuden vastuukysymyksiin keskittyvästä tutkimuksesta voidaan erottaa kaksi pääsuuntausta: yhteiskunnallisen muutoksen taustalla nähdään joko henkilökohtaista vastuuta tuntevat kuluttajat yksilöinä tai kollektiivinen muutos instituutioiden toimesta (Markkula & Moisander, 2012, s. 114). Matkailijoiden vapaaehtoinen toiminta päästöjen vaikutusten vähentämiseksi verrattuna institutionaalisten toimijoiden asettamiin päästörajoituksiin on osa haastavaa vastuukysymystä lentoliikenteessä.

Ympäristölle merkityksellinen käyttäytyminen (*environmentally significant behavior*) on paitsi ympäristölle fyysisiä vaikutuksia aiheuttavaa toimintaa myös tekoja, joiden tarkoituksena on hyödyttää ympäristöä (Stern, 2000, s. 408). Ympäristöä säästävän ja ympäristölle merkityksellisen kuluttamisen yhteydessä puhutaan usein vihreästä kuluttajasta ja vihreästä kuluttajuudesta, joille ei kuitenkaan ole yhtä yhtenäistä määritelmää. Vihreä kuluttajuus voi pitää sisällään arkipäiväisiä kulutusvalintoja ja kokonaisvaltaisen vähän ympäristöä kuormittavan elämäntavan. Siihen voi kuulua myös poliittista toimintaa, kuten ympäristölle haitallisten tuotteiden boikotointia tai muuta ympäristön hyväksi suunnattua toimintaa. (Ahonen, 2006, s. 73–74; Littler, 2009, s. 6; Stern, 2000, s. 410.) Suomessa vihreää kuluttajuutta markkinoinnin näkökulmasta on tutkinut muun muassa Johanna Moisander (2001). Moisanderin (2001, s. 67) mukaan vihreä kuluttaminen on yksilöllistä eettistä kuluttajakäyttäytymistä. Vihreän kuluttajuuden eri määritelmiä yhdistää ympäristöä säästävien tuotteiden hankinta kulutusvalintoja tehtäessä, mutta laajemmin ymmärrettynä vihreä kuluttajuus ulottuu myös ostotilanteiden ulkopuolelle. Kansainvälisissä tutkimuksissa on käytetty myös kestävän elämäntavan käsitettä (ks. Barr, Gilg & Shaw, 2011).

Ympäristöä säästävä kuluttaminen on viime kädessä moraalinen valinta, sillä vihreällä kuluttamisella on potentiaalisesti vaikutuksia sekä kuluttajalle itselleen että muille ihmisille, niin nykyisille kuin tulevillekin (Moisander, 2001, s. 84). Ihmisten lisäksi vaikutuksia aiheutuu luonnonympäristölle ja eläimille. Vihreään kuluttajuuteen liitetään usein vapaamatkustajuuden ongelma: yksittäisten ihmisen on mahdollista väistää oma vastuunsa ja antaa muiden toimia ympäristön kannalta vastuullisesti – ja hyötyä silti itsekkin lopputuloksesta. Koska yhden kuluttajan toimien vaikutukset ympäristölle ovat pieniä, houkutus vapaamatkustajuuteen kasvaa. Yksilön kannalta vihreä kuluttajuus onkin usein yhteisöllistä ja altruistista toimintaa, toimintaa vastoin henkilökohtaista etua. (Moisander, 2001, s. 68–74.)

Kuluttajien ympäristöystävällisyys toistuu vaihtelevasti eri kulutustottumuksissa. On todettu, että ympäristöystävällisistä valinnoista yhdellä kulutuksen osa-alueella ei automaattisesti seuraa ympäristöystävällistä käyttäytymistä toisella kulutuksen alueella (McKercher ym., 2010, s. 300), mutta on myös tutkimustuloksia, jotka kertovat ympäristöystävällisen kuluttamisen ulottumisesta eri elämänalueille (ks. van Birgelen ym., 2011). Perkins ja Brown (2012, s. 798) toteavat ympäristötietoisien kuluttajien olevan halukkaampia huomioimaan myös matkoja suunnitellessaan niiden aiheuttamat ympäristövaikutukset. Toisaalta arjen ympäristöystävällinen käyttäytyminen saattaa jopa paradoksaalisesti toimia perusteena, jolla ”oikeutetaan” ympäristöä haittaava käyttäytyminen matkoilla (Barr, Shaw, Coles & Prillwitz, 2010, s. 477).

Matka kuluttajasta kestäväen kehityksen edistäjäksi on haasteellinen (Markkula & Moisander, 2012, s. 106), ja voidakseen tehdä eettisiä valintoja kuluttajat tarvitsevat tietoa valintojensa ympäristövaikutuksista. Tämä pätee myös matkailualalla. UNWTO:n (2008, s. 167–168) mukaan on oletettavaa, että mitä enemmän kuluttajalla on tietoa ilmastonmuutoksen uhkakuvista, sitä halukkaampi hän on muuttamaan matkustuskäyttäytymistään, esimerkiksi valitsemaan lähilomakohteen kaukomatkan sijaan, lentämään ilman välilaskuja tai pakkaamaan kevyesti (yhden kilon paino lentokoneessa tuottaa noin kahden kilon hiilidioksidipäästöt). Kulutustottumuksiltaan ympäristöystävällisten kuluttajien on myös todettu olevan valmiimpia muuttamaan matkustustottumuksiaan (Bergin-Seers & Mair, 2009, s. 116).

Kuluttajien asenteet ja käyttäytyminen ovat kuitenkin usein ristiriitaisia. Vaikka yhä yleisemmin tiedostetaan ilmastonmuutoksen tuomat uhat ja ymmärretään tarve toimia niin, että uhkakuvat eivät toteutuisi, omia kulutustottumuksia ollaan haluttomia muuttamaan vapaaehtoisesti. (McKercher ym., 2010, s. 299.) Kuluttajien epävarmuus kestäväen kuluttamisen merkityksestä näkyy puuttuvana ymmärryksenä oikeista tavoista toimia vastuullisesti kuluttajina ja kansalaisina (Markkula & Moisander, 2012, s. 106). Pelkkä ongelman tiedostaminen ja oman toiminnan vaikutusten ymmärtäminen eivät siis välttämättä muuta kulutustottumuksia. Mittasuhteiden tiedostaminen voi kääntyä ympäristöystävällistä kuluttamista vastaan: kun lentomatkaillun tuottamien päästöjen suuruus ymmärretään, oman matkailun vaikutukset tuntuvatkin vähäisiltä ja ne on siksi helppo ohittaa (Hares, Dickinson & Wilkes, 2010, s. 468). Lisäksi kuluttajakäyttäytymiseen eivät vaikuta vain ympäristönäkökohdat vaan monet muutkin asiat, kuten henkilökohtaiset tavat ja rutiinit sekä käytettävissä olevan rahan määrä. Edes ympäristötietoinen kuluttaja ei yleensä tee ostopäätöstään pelkän ympäristön säästämisen perusteella. (Stern, 2000, s. 415.) Isossa-Britanniassa tehdyssä tutkimuksessa kävi ilmi, että matkailijat suunnittelivat ulkomaanmatkansa tärkeysjärjestyksessä seuraavien kriteerien perusteella: matkan hinta, kohteen sää, perhe ja ystävät, kohteen saavutettavuus ja kohteessa tarjolla olevat aktiviteetit (Hares ym., 2010, s. 468). Matkan ympäristövaikutukset eivät siis olleet viiden tärkeimmän kriteerin joukossa.

Ympäristötietoiset kuluttajat ovat yleensä halukkaampia myöntämään lentämisen vaikutukset ilmastonmuutokseen, mutta hekään eivät ole yleensä valmiita vähentämään omaa lentämistään merkittävästi (Barr ym., 2010, s. 480). Aiemmissä tutkimuksissa on käynyt jopa ilmi, että ympäristön tilasta ja ongelmista tietoisemmat, usein matkustavat kuluttajat ovat haluttomampia muuttamaan omaa matkustuskäyt-

täytymistään kuin vähän matkustavat ja vähemmän ympäristöongelmista tietoiset (McKercher ym., 2010, s. 297–298). Ympäristöystävällisen kuluttajuuden toteuttaminen arkisissa asioissa on helpompaa kuin lentämisen vähentäminen. Esimerkiksi jätteiden kierrätys ja energian säästö on helppo toteuttaa, mutta lentämisen vähentäminen on haasteellisempaa. (Barr ym., 2011, s. 713; Hares ym., 2010, s. 468.) Ihmiset, jotka arjessaan osallistuvat aktiivisesti ympäristönsuojeluun ja tiedostavat matkailun ympäristöhaitat, toimivat siis matkaillessaan usein vastoin periaatteitaan. Voidaan puhua asenteen ja käyttäytymisen välisestä kuilusta (*attitude-behaviour gap*). (Juvan & Dolnicar, 2014, s. 85–86.) Matkailu muodostaakin poikkeaman ympäristöystävällisten kuluttajien muuten kestävään elämäntyyliin (Barr ym., 2011, s. 717–718).

Lentoveron maksaminen vaikuttaa todennäköisemmältä kuin lentämisen vähentäminen. Esimerkiksi Barrin ym. (2010, s. 477) tutkimuksessa arjessaan ympäristöystävälliset matkustajat totesivat lentämisen vähentämisen sijaan maksavansa lentoveroa. Yksi vapaaehtoiseen lentoveroon liitetyistä ongelmista piileekin juuri tässä: hiilidioksidipäästöjen vapaaehtoinen hyvittäminen ei aikaansaa pysyvää muutosta lentokäyttäytymisessä (Daley & Preston, 2009, s. 348). Kuluttajat, jotka uskovat matkailun aiheuttavan ilmastolle haitallisia vaikutuksia, ovat halukkaampia maksamaan vapaaehtoista lentoveroa. Samoin ne kuluttajat, joille ympäristöä suojeleva käytös on henkilökohtaisesti tärkeää, ovat halukkaampia maksamaan vapaaehtoista lentoveroa. (van Birgelen ym., 2011, s. 127.)

Norjalaisten, saksalaisten, ja isobritannialaisten lentomatikustajien keskuudessa tehdyn tutkimuksen mukaan matkailuun liittyvän ympäristöystävällisen toiminnan taustalla ovat usein taloudelliset syyt. Matkustusta vähennetään ja toimitaan näin ympäristöystävällisemmin, mutta ei niinkään ympäristönäkökulmien vaan matkojen korkeiden hintojen takia (Higham ym., 2014, s. 468, 471). Säännöksiin ja hintaan liittyvät painostuskeinot vaikuttavatkin käyttäytymiseen yleensä tehokkaammin kuin vapaaehtoisuus (McKercher ym., 2010, s. 301.) Higham ym. (2014) löysivät tutkimuksessaan myös viitteitä siitä, että vapaaehtoisen lentoveron maksamista pidetään oikeutuksena matkustamiselle. Matkailijat hyvittävät runsaan matkustamisen aiheuttamaa huonoa omaatuntoa maksamalla vapaaehtoista lentoveroa. (Higham ym., 2014, s. 471.) Myös Juvanin ja Dolnicarin (2014, s. 91) tutkimuksessa lentoveroa vapaaehtoisesti maksavat matkailijat kertoivat maksuhalukkuutensa syyksi hyvän olon saamisen ja tunteen oikean valinnan tekemisestä, vaikka maksun halpa hinta herättikin epäilyjä lentoveron toimivuudesta.

”Väärän käyttäytymisen puolustelu” – neutralisaatioteoria

Käyttäytyessään tavalla, jonka kokee vääräksi, ihminen pyrkii yleensä jollain tavalla perustelemaan käyttäytymisensä. Usein tämä tapahtuu siten, että oma syyllisyys kielletään enemmän tai vähemmän avoimesti. Kun artikkelissa myöhemmin tarkastellaan suomalaisten lentomatikustajien perusteluita sille, miksi he eivät ole halukkaita maksamaan lentoveroa, perustelujen analysoinnissa hyödynnetään neutralisaatioteoriaa (Sykes & Matza, 1957, s. 667–669; ks. myös esim. Chatzidakis, Hibbert & Smith, 2007 ja Strutton, Vitell & Pelton, 1994).

Neutralisaatioteoriassa kuvataan tilannetta, jossa henkilöt kieltäytyvät hyväksymästä yhteisön yleisiä normisäädöksiä ja arvoja oikeuttamalla säädösten vastaisen käyttäytymisensä syyllisyyden neutralisoinnin avulla. Syyllisyyden neutralisoinnin tavat jaetaan viiteen ryhmään. Näistä ensimmäinen on *vastuun kieltäminen*. Tätä perustelua käyttävät vetoavat yksilöstä riippumattomiin tekijöihin – yksilö ei näin ole itse vastuussa käyttäytymisestään. Toinen perustelu on *vahingon kieltäminen*: yksilö perustelee käyttäytymisensä sillä, että se ei aiheuttanut suoranaista vahinkoa kenellekään. *Uhrin kieltäminen* puolestaan tarkoittaa sitä, että käyttäytyminen oikeutetaan, koska vahinkoa kärsinyt uhri ansaitsi seuraamukset. Neljäs perustelu, *tuomitsijoiden tuomitseminen*, kuvaa tilannetta, jossa normisääntöjä rikkonut vetoaa tuomitsijoidensa yhtä huonoon toimintaan. *Korkeampaan uskollisuuteen* vetoavat normisääntöjen rikkojat kertovat pyrkineensä johonkin rikottua normia ylevämpään toimintaan. (Strutton ym., 1994, s. 254.)

Tutkimusmenetelmät ja -aineisto

Tutkimuksen aineisto kerättiin internetkyselynä vuoden 2012 alussa. Kyselyssä selvitettiin vastaajien kulutustottumuksia, käsityksiä matkailun ja ilmastomuutoksen yhteydestä, tietoisuutta lentomatkailun hiilidioksidipäästöjen vapaaehtoisesta kompensoinnista sekä mielipiteitä vapaaehtoisesta lentoverosta. Monivalintakysymysten lisäksi eräissä kysymyksissä oli mahdollisuus avoimeen kommentointiin. Kyselylomakkeen vastaustilaan ohjaavan internetsivun linkki lähetettiin matkailuaiheiselle *Pallontallaajat*-keskustelualueelle (www.pallontallaajat.net). *Pallontallaajat.net*-sivustolla käydään vilkasta keskustelua matkailuun liittyvistä aiheista, ja sieltä on aiemminkin etsitty vastaajia eri tutkimustarkoituksiin. Sivuston kävijöiden voitiin olettaa kuuluvan tutkimuksen kohderyhmään, suomalaisiin vapaa-ajan matkoja tekeviin kuluttajiin. Sivuston käyttäjät ja näin ollen myöskään vastaajat eivät olleet oletusarvoisesti keskimääräistä ”vihreämpiä” kuluttajia.

Kyselyyn vastasi 80 henkilöä. Yksi vastaus hylättiin sen epä johdonmukaisuuksien vuoksi, joten aineistossa oli mukana 79 vastausta. Kadon analyysi on internet-pohjaisissa tutkimuksissa usein hankalaa, ja nytkin voitiin mitata ainoastaan niiden henkilöiden lukumäärä, jotka keskeyttivät kyselyyn vastaamisen. Tällaisia vastaajia oli 55 kappaletta.

Strukturoitujen kysymysten vastaukset analysoitiin tilastollisin perusmenetelmin SPSS-ohjelmaa käyttäen. Vastaajat ryhmiteltiin kulutustottumusten vihreyden perusteella muodostetun summamuuttujan avulla kolmeen kestävän kuluttamisen luokkaan (vihreät, vihertävät ja ei-vihreät). Ristiintaulukoinnin avulla selvitettiin näiden kuluttajaryhmien näkemyksiä vapaaehtoisesta lentoverosta sekä matkustuksen ja ilmastomuutoksen välisestä suhteesta. Avoimet vastaukset analysoitiin teoriaohjaavan sisällönanalyysin avulla. Teoriaohjaavassa sisällönanalyysissä analyysin apuna käytetään teoreettisia käsitteitä, jotka muodostetaan sen pohjalta, mitä tutkittavasta ilmiöstä jo tiedetään. Teoreettinen lähtökohta ohjaa analyysiä, mutta aineistolla ei sinänsä testata valmiita teorioita. (Tuomi & Sarajärvi, 2009, s. 96–97, 117.)

Vastaajista noin puolet (52 %) oli naisia. Kahta vastaajaa lukuun ottamatta kaikki asuivat Suomessa, pääasiassa Etelä-Suomessa. Vastaajat olivat aktiivisia lentomat-

kailijoita: vuonna 2011 he ilmoittivat lentäneensä keskimäärin 6 vapaa-ajan lentoa ja käyttäneensä niihin rahaa keskimäärin 700 euroa.

Ympäristöasenteiltaan ja kulutustottumuksiltaan tutkimuksen vastaajajoukko oli heterogeeninen. Ympäristöasenteita ja kulutustottumusten ympäristöystävällisyyttä mitattiin kahdeksan erilaisen ympäristöä säästävän toimen (kierrättäminen, ympäristöystävällisten tuotteiden ostaminen, ympäristölle haitallisten tuotteiden boikotointi, luomuruoan ostaminen, kasvissyönti, yksityisautoilun vähentäminen, kulutushankintojen rajoittaminen, yhteiskunnallinen/poliittinen toiminta) avulla. Vastaajia pyydettiin arvioimaan, kuinka tärkeää mainittujen toimien toteuttaminen on heille itselleen asteikolla: erittäin tärkeää, tärkeää, en osaa sanoa, jokseenkin tärkeää, ei lainkaan tärkeää, en toteuta lainkaan. Ilmoitetuista toimista kierrättäminen koettiin selvästi tärkeimmäksi: selvä enemmistö vastaajista ilmoitti sen olevan heille joko erittäin tärkeää tai tärkeää. Myös ympäristöystävällisten tuotteiden ostamista piti tärkeänä noin puolesta vastaajista. Vähiten tärkeitä olivat kasvissyönti sekä yhteiskunnallinen toiminta, kuten osallistuminen ympäristöjärjestöjen tai poliittisten järjestöjen toimintaan. Vastaajat ryhmiteltiin ympäristöasenteidensa perusteella luokitellun summa muuttujan avulla kolmeen luokkaan. *Vihreiksi kuluttajiksi* määriteltiin ne vastaajat, joille 6–8 yllä esitetystä toimista oli erittäin tärkeitä tai tärkeitä. *Vihertäviä kuluttajia* puolestaan olivat ne, joille 3–5 lomakkeessa luetelluista ympäristöystävällisen kuluttamisen muodoista oli tärkeitä tai erittäin tärkeitä. *Ei-vihreiksi kuluttajiksi* puolestaan määriteltiin ne vastaajat, jotka kokivat itselleen tärkeiksi korkeintaan 2 esitetystä ympäristöystävällisen kuluttamisen muodoista. Miltei puolet (47 %) vastaajista oli näin määriteltynä ei-vihreitä. Vihertäviä kuluttajia oli noin kaksi viidennestä (38 %) ja vihreitä joka seitsemäs (15 %).

Vastaajien näkemykset matkailun ja ilmastonmuutoksen välisestä yhteydestä vaihtelivat. Puolet vastaajista kertoi uskovansa, että matkailu voimistaa ilmastonmuutosta. Neljänneksen mielestä matkailu ei voimista ilmastonmuutosta, ja toinen neljännes ei ottanut asiaan kantaa. Vihreistä ja vihertävistä kuluttajista enemmistö oli sitä mieltä, että matkailu vaikuttaa ilmastonmuutokseen, ja vihreistä kuluttajista yli puolet arvioi, että matkailu vaikuttaa ilmastoon suuresti tai jossain määrin. Vihertävät kuluttajat arvioivat vaikutukset useammin pieniksi. Ei-vihreistä kuluttajista puolestaan alle puolet oli sitä mieltä, että matkailu ylipäänsä vaikuttaa ilmastonmuutokseen. Erot ryhmien välillä olivat tilastollisesti merkitsevät ($p = .004$).

Runsaat kaksi viidennestä (43 %) vastaajista uskoi matkailun hiilidioksidipäästöjen syntyvän pääosin lentoliikenteestä. Kolmannes (32 %) oli asiasta eri mieltä ja neljännes (25 %) ei osannut arvioida asiaa. Vastausjakauma kertoo paitsi vastaajien erilaisista näkemyksistä myös siitä, että kysymyksen muotoilu ei ollut paras mahdollinen. Kuten alussa todettiin, lentoliikenne on kylläkin suhteellisesti eniten hiilidioksidipäästöjä tuottava liikennemuoto, mutta se ei kuitenkaan tuota pääosaa kaikista matkailun hiilidioksidipäästöistä.

Suhtautuminen hiilidioksidipäästöjen kompensointiin

Enemmistö (75 %) vastaajista oli kuullut mahdollisuudesta kompensoida lentomatkan hiilidioksidipäästöjä vapaaehtoisesti. Tietoisuus vapaaehtoisesta lentoverosta oli

siis varsin suuri – huomattavasti suurempi kuin Gösslingin ym. (2009, s. 8) tutkimuksessa, johon osallistuneista matkailijoista vain 24 % oli kuullut siitä. Noin puolet (52 %) kyselyn vastaajista piti vapaaehtoista lentoveroa hyvänä ideana. Noin kolmannes (30 %) piti ideaa huonona ja noin joka kuudes (18 %) ei osannut sanoa mielipidettään. Ennen mielipiteen kysymistä lomakkeessa kerrottiin lyhyesti, mitä vapaaehtoisella lentoverolla tarkoitetaan ja mihin sillä kerättyjä varoja käytetään.

Vain 13 % vastaajista ilmoitti maksaneensa itse joskus vapaaehtoista lentoveroa, hekin satunnaisesti. Yksikään vastaaja ei ilmoittanut maksavansa vapaaehtoista lentoveroa jokaiselta vapaa-ajan lennoltaan. Noin joka kolmas vastaaja oli valmis maksamaan vapaaehtoista lentoveroa seuraavasta vapaa-ajan lennostaan. Suhtautuminen vapaaehtoiseen lentoveroon oli siis enemmän myönteinen kuin kielteinen, mutta myönteinen suhtautuminen ei ole johtanut toimintaan ja useimmat aikovat lähitulevaisuudessa jättää lentoveron maksamatta. Nekään, jotka olivat valmiita maksamaan vapaaehtoista lentoveroa, eivät yleensä olleet halukkaita sijoittamaan siihen suuria summia: esimerkkinä käytetystä Helsingin ja Lontoon välisestä meno-paluulennosta oltiin valmiita maksamaan lentoveroa keskimäärin 5 euroa. Vaikuttaa siltä, että lentovero-ohjelmiin osallistuminen on yleisemminkin vielä aika harvinaista. Australiaan suuntaavien lentomatrustajien keskuudessa toteutetussa tutkimuksessa todettiin, että veroa maksoi vain 3 % tutkimukseen osallistuneista matkustajista (McLennan ym., 2014, s. 195). Edellä mainitun ruotsalaistutkimuksen (Gössling ym., 2009, s. 8) vastaajista vain 2 % oli maksanut lentoveroa; sitä vastoin peräti 70 % ilmoitti olevansa valmis maksamaan sitä tulevaisuudessa.

Vihreän kuluttajuuden taso oli yhteydessä vapaaehtoista lentoveroa koskeviin mielipiteisiin. Vihreistä kuluttajista 83 %, vihertävistä 53 % ja ei-vihreistä 41 % piti vapaaehtoista lentoveroa hyvänä ideana. Erot ryhmien välillä olivat tilastollisesti melkein merkitseviä ($p = .035$). Vihreät kuluttajat olivat myös muita valmiimpia maksamaan vapaaehtoista lentoveroa. Vihreistä kuluttajista 67 %, vihertävistä 40 % ja ei-vihreistä 8 % oli valmis maksamaan vapaaehtoista lentoveroa seuraavasta vapaa-ajan lennostaan. Erot olivat hyvin samanlaiset, kun kysyttiin halukkuutta vähentää omaa lentämistä ilmakehän hiilidioksidipitoisuuden kasvun vähentämiseksi: vihreistä kuluttajista kaksi kolmannesta ilmoitti olevansa ainakin mahdollisesti valmis harkitsemaan lentämisen vähentämistä; vihertävistä kuluttajista näin arvioi kaksi viidennestä ja ei-vihreistä joka yhdeksäs. Ryhmien väliset erot sekä lentoveron maksuhalukkuudessa että valmiudessa harkita lentämisen vähentämistä olivat tilastollisesti merkitseviä ($p = .000$).

Vastaajien luottamus vapaaehtoisen lentoveron avulla saataviin tuloksiin ei ollut erityisen suuri. Noin kaksi kolmannesta vastaajista oli sitä mieltä, että vapaaehtoisen lentoveron avulla toteutetuista ohjelmista on vain vähän tai ei lainkaan hyötyä taistelussa ilmastonmuutosta vastaan. Runsas neljäsosa arvioi ohjelmista olevan jonkin verran hyötyä, ja vain harvat uskoivat, että ohjelmista on suuresti hyötyä. Toisaalta aineistossa oli vastaajia, jotka ilmoittivat olevansa valmiita maksamaan lentoveroa vain pienehkön summan, mutta kokivat senkin hyödylliseksi. Eräs vastaajista kirjoitti epäilevänsä nykyisten vapaaehtoisten lentovero-ohjelmien tehokkuutta ympäristönsuojelun kannalta mutta totesi puutteellistenkin ohjelmien olevan hyvä ensimmäinen askel.

”Selitykset” – miksi lentovero jätetään maksamatta?

Kestävää kehitystä ja siihen läheisesti liittyvää ympäristön kunnioitusta ja sen suoje-
lua liialliselta tuhlaavaisuudelta voidaan nykyään pitää yleisesti hyväksyttynä arvona
ja tavoitteena. Näin ollen voidaan myös olettaa, että matkailun ja ilmastonmuutoksen
välinen suhde ymmärretään ja matkailun aiheuttamien ympäristöhaittojen vähentä-
miseen, kuten esimerkiksi vapaaehtoiseen lentoveroon, suhtaudutaan myönteisesti.
Toisaalta pelkkä tieto ei välttämättä saa aikaan muutosta kuluttajakäyttäytymisessä,
kuten edellä on todettu. Siksi on kiinnostavaa tutkia, miten matkailijat perustelevat
mahdollisen ei-ympäristöystävällisen käyttäytymisensä. Sekä osa kyselylomakkeen
strukturoiduista kysymyksistä että vapaamuotoiset kommentit tarjoavat aineksia sen
analysointiin, miten suomalaiset matkailijat perustelevat ympäristönormien vastaista
käyttäytymistään. Seuraavassa tarkastellaan näitä vastaajien käyttäytymiselleen
ilmoittamia perusteluja aiemmin esitellyn neutralisaatioteorian valossa.

Neutralisaatioteorian perusteluista ensimmäinen, *vastuun kieltäminen*, oli selke-
ästi edustettuna vastauksissa. Selvimmin vastuun sysääminen muille näkyi vastauk-
sissa kysymykseen ”Kenen vastuulla mielestäsi lentoliikenteen hiilidioksidipäästö-
jen vähentäminen pääasiallisesti on?” Vain 8 % oli sitä mieltä, että vastuu päästöjen
vähentämisestä on kuluttajilla. Noin puolet langetti vastuun lentoyhtiöille ja joka nel-
jäs valtioille. Joka kymmenes oli sitä mieltä, ettei lentoliikenteen hiilidioksidipääs-
töjä tarvitse vähentää. Myös Isossa-Britanniassa lentomatkailijoiden keskuudessa
tehdyn tutkimuksen perusteella vastuu sysätään helposti eri tahoille, kuten hallituk-
selle, matkailu yrityksille tai jopa muille maille, ja henkilökohtainen vastuu matkailun
ja ilmastonmuutoksen välisestä suhteesta kielletään (Hares ym., 2010, s. 472).

Vastuun kieltäminen tuli esiin myös vapaamuotoisissa kommentteissa, jotka liittyi-
vät vapaaehtoiseen lentoveroon sekä oman lentämisen vähentämiseen. Vastuunkieltä-
jät perustelivat negatiivista suhtautumistaan lentoveroon ja haluttomuuttaan vähentää
omaa lentämistään itsestään riippumattomilla syillä, kuten esimerkiksi matkabudjetin
pienuudella. Matkabudjetti halutaan käyttää kokonaisuudessaan matkaan; lentoveron
kaltainen vapaaehtoinen maksu koetaan ylimääräiseksi ja turhaksi kuluksi. Useim-
mat rahan vedonneet vastaajat totesivat, että maksaisivat mielellään vapaaehtoista
lentoveroa, mikäli se olisi heille taloudellisesti mahdollista. Kaikkien ylimääräisten
maksujen katsottiin olevan pois omasta matkabudjetista – omaa rahankäyttöä pidet-
tiin siis tärkeämpänä. Osa rahan vedonneista vastaajista toivoi paremmassa talou-
dellisessa tilanteessa olevien maksavan heitä enemmän.

Myös neutralisaatioteorian toinen perustelu, *vahingon kieltäminen*, näkyi vasta-
uksissa. Kuten aiemmin on käynyt ilmi, vastaajat eivät olleet yksimielisiä matkailun
vaikutuksista ilmastonmuutokseen. Osa oli sitä mieltä, että lentämisestä aiheutu-
neita päästöjä ei ole tarpeen vähentää lainkaan. Tämä voi viitata siihen, että heidän
mielestään lentäminen ei aiheuta oikeaa haittaa – joskin muitakin syitä tällaiseen
näkemykseen voi olla. Moni ilmaisi joka tapauksessa epäuskonsa lentämisen aiheut-
tamien päästöjen suuruuteen kokonaisuudessaan: arveltiin, että lentoliikenteen pääs-
töjä liioitellaan, ja jotkut toivat esiin epäilyksensä siitä, että ihmistoimilla ylipäänsä
olisi todellista vaikutusta ilmastonmuutokseen. Lentoliikennettä verrattiin voimak-
kaasti saastuttaviin teollisuudenaloihin, muun muassa tehtaiden toimintaan vähem-

män kehittyneissä maissa, ja haettiin näin oikeutusta omalle toiminnalle. Vahingon kieltäminen oli yleisempää edellä todetun kaltaisissa koko matkailuun viittaavissa kommentteissa, mutta osa vastaajista vetosi myös oman lentämisen vähäiseen merkitykseen: haluttomuutta lentämisen vähentämiseen perusteltiin sillä, että omilla lentomäärillä ei ole mitään vaikutusta ilmastonmuutokseen, tai sillä, että lentomäärät ovat jo tarpeeksi pienet eikä niitä siten voi enää vähentää.

Neutralisaatioteorian kolmas perustelu, *uhrin kieltäminen*, tarkoittaa sitä, että vahinkoa kärsineen toimijan katsotaan ansainneen sille aiheutuneen vahingon. Vastauksista ei löytynyt viittauksia siihen, että vastaajat olisivat mieltäneet lentämisen aiheuttamat päästöt ympäristölle haitalliseksi ja ympäristön tai ihmiskunnan ansainneen nämä haitat.

Neutralisaatioteorian neljännessä perustelussa, *tuomitsijoiden tuomitsemisessa*, henkilö oikeuttaa oman toimintansa vetoamalla muiden yhtä huonoon toimintaan. Tuomitsijoiden tuomitsemiseksi voidaan tulkita lentovero-ohjelmien luotettavuuteen ja hyödyllisyyteen (hyödyttömyyteen) liittyvät perustelut – niissä ei tuomita niinkään toisia matkailijoita vaan lentovero-ohjelmien tuottajat ja tarjoajat. Valtaosa vastaajista koki lentovero-ohjelmat ilmastonmuutoksen vastaisessa kamppailussa saavutuksiltaan hyödyttömiksi, ja tämä selittää osaltaan sitä, että vapaaehtoista lentoveroa ei makseta. Lentovero-ohjelmien tarjoajia tuomitsevia perusteluja esitettiin runsaasti. Eräs vastaajista kiteytti asian näin:

Tekopyhää. Jatkat samaa elämäntapaa ja ostat itsellesi 'hyvän omantunnon', vaikka ei ole takeita miten tai mihin rahat käytetään. ... Tällaisia ihmiskunnan ongelmakohtia ei voi korjata jälkikäteen, vaan pitäisi estää niiden aiheutumisen, eikä ihminen tule sitä tekemään.

Yhden vastaajan mukaan ”parempiakin tapoja huolehtia ympäristöstä ja ilmastosta on olemassa”. Epäusko ohjelmien kautta kerättyjen rahojen todelliseen käyttöön oli kaikkein useimmin mainittu asia, joka vaikutti kielteiseen suhtautumiseen lentoveroon. Vastaajat epäilivät rahojen menevän ilmoitettujen kohteiden sijaan muihin tarkoituksiin, kuten toiminnan ylläpitoon tai järjestöjen työntekijöiden palkkoihin. Toiminnan sääntelemättömyys näyttää heikentävän luottamusta vapaaehtoisen lentoveron ohjelmiin. Tämä tulos vahvistaa UNWTO:n (2008, s. 169) raportissa korostettua tarvetta lentovero-ohjelmien kaikinpuoliseen avoimuuteen – ilman sitä on vaikea saavuttaa kuluttajien luottamusta ja lisätä heidän maksuhalukkuuttaan. Eräs vastaajista kertoi epäilevänsä kompensatiivähennyksen toteutumista pelkäänsä lentoveron ansiosta – toisin sanoen hän arveli, että lentoveron ansioksi luetaan sellaisia vähennyksiä, jotka olisivat tapahtuneet muutenkin, esimerkiksi teknologisten uudistusten kautta.

Viimeinen perustelu, *korkeampaan uskollisuuteen vetoaminen*, viittaa siihen, että henkilö kertoo tavoitelleensa toimillaan jotakin, mikä on hänen rikkomiaan normeja yleisempää. Tämänkaltaisen ajattelu löytyi yhden vastaajan kommentista:

Itse matkailen (käytän lentokonetta) keskivertoa enemmän. ... Matkailun suhdetta ympäristön hyvinvointiin tulee toisinaan pohdittua, mutta olen omalta osaltani tullut siihen lopputulokseen, että matkailu tekee tästä planeetasta paremman paikan, vaikka se ympäristöä rasittaaakin.

Vastaaja ei kerro enempää sitä, miten matkailu hänen mielestään tekee planeetasta paremman paikan, mutta hänen voi ajatella viittaavan matkailun henkilökohtaisiin hyötyihin tai matkailun vaikutuksiin kohdemaassa esimerkiksi uusien työpaikkojen muodossa.

Kaikki neutralisaatioteorian perustelutyypit uhrin kieltämistä lukuun ottamatta tulivat siis esiin tutkimuksen aineistossa. Vastuun ja vahingon kieltäminen sekä tuomitsijoiden tuomitseminen olivat yleisimmät tavat, joilla ympäristön kannalta vahingollista käyttäytymistä perusteltiin.

Samansuuntaisia tutkimustuloksia on saatu myös muualla. Juvan ja Dolnicar (2014) tutkivat arjessaan aktiivisesti ympäristönsuojeluun osallistuvien australialaisten ja slovenialaisten matkustajien syitä ympäristöä säästävän toiminnan ”unohtamiseen” matkoilla. Tulokset osoittivat, että omasta matkailusta syntyneiden päästöjen haitallisuuden vähättely oli yleistä. Vastausten joukosta nousivat esiin seuraavat kuusi pääsyytä matkustajien käyttäytymiseen: seurausten kieltäminen, seurausten vähättely, vastuun väistäminen, kontrollin puute sekä erityistapaukseen ja matkojen aikaansaamiin hyötyihin vetoaminen. (Juvan & Dolnicar, 2014, s. 85–86.) Selitysmallit olivat siis hyvin samankaltaiset kuin tämän tutkimuksen suomalaisilla lentomatkustajilla.

Yhteenveto ja johtopäätökset

Tutkimukseen osallistuneiden suomalaisten vapaa-ajan lentomatkustajien näkemykset ilmastonmuutoksen ja lentämisen – sekä matkailun yleensäkin – välisestä suhteesta vaihtelivat. Siinä missä puolet vastaajista koki matkailun voimistavan ilmastomuutosta, neljännes kielsi matkailun vaikutukset ilmastonmuutokseen. Useimmat (75 %) olivat tietoisia hiilidioksidipäästöjen kompensatiomahdollisuudesta vapaaehtoisen lentoveron kautta.

Vastaajat olivat ympäristöasenteiltaan heterogeenista matkailijajoukkoa, ja heidät voitiin jakaa ympäristökäyttäytymisensä perusteella vihreisiin, vihertäviin ja ei-vihreisiin kuluttajiin. Vihreät kuluttajat (15 % vastaajista) pitivät vapaaehtoista lentoveroa hyvänä ideana ja olivat muita halukkaampia maksamaan itse lentoveroa tulevaisuudessa. He olivat myös halukkaampia vähentämään omaa vapaa-ajan lentämistään. Vihreiden kuluttajien joukossa on siis henkilöitä, jotka ovat valmiita harkitsemaan uudelleen matkailuun ja lentämiseen liittyviä kulutustottumuksiaan tai ainakin valmiita osallistumaan lentoliikenteen aiheuttamien päästöjen lieventämiseen lentovero-ohjelmien kautta. Vihertävät kuluttajat (38 % vastaajista) sekä ei-vihreät kuluttajat (47 %) sen sijaan suhtautuivat lentoveroon vähemmän myönteisesti.

Vaikka tietoisuus vapaaehtoisesta lentoverosta oli vastaajien keskuudessa varsin suurta, lentoveron maksaminen oli käytännössä vähäistä. Aineisto vahvisti vihreiden kuluttajien osalta aiemmissa tutkimuksissa todettua aatteen ja toiminnan välistä

kuilua: tieto ympäristöongelmista ja ympäristöystävälliset asenteet eivät takaa ympäristöä säästävää käyttäytymistä. Aineistosta kävi ilmi monenlaisia syitä tähän. Vastaajat suhtautuivat vapaaehtoisen lentoveron ohjelmiin ja niiden saavuttamiin hyötyihin skeptisesti. Epäilystä herätti ohjelmien hyödyllisyys ilmastonmuutoksen hidastamisessa sekä ohjelmiin sijoitettujen rahojen käyttö. Paitsi epäluulo itse ohjelmia kohtaan myös oma taloudellinen tilanne, epätietoisuus lentopäästöjen osuudesta ilmastonmuutoksessa sekä vastuun siirtäminen muille tahoille olivat syitä siihen, että vapaaehtoisen lentoveron ohjelmiin ei haluttu osallistua. Neutralisaatioteoriassa esitetyt vastuun kieltäminen, vahingon kieltäminen ja tuomitsijoiden tuomitseminen olivat useimmin esitetyt selitykset omalle käyttäytymiselle.

Vaikka tutkimusaineisto ei ollut kovin laaja, se osoitti, että suomalaisten lentomatkustajien keskuudesta löytyy hyvin heterogeeninen joukko matkailijoita, joiden arkipäivän kulutustottumukset ovat osittain ympäristön huomioinnottavia mutta jotka ovat epävarmoja matkailun aiheuttamien päästöjen vaikutuksista ilmastonmuutokseen sekä tähän liittyvistä lievennyskeinoista. Vihreiden ja vihertävien kuluttajien arjen ympäristöystävälliset kulutustottumukset eivät välttämättä toteudu heidän lomaillessaan. Kaikkein ympäristötietoisimmat matkailijat ovat kuitenkin ainakin periaatteessa muita valmiimpia tekemään ympäristöystävällisiä valintoja myös matkustamisensa suhteen.

Matkailijoiden halua lomailla ympäristövaikutuksista huolimatta selittää ja leimaa paitsi seurausten ja vastuun vähättely myös haluttomuus toimia yhteisen hyvän eduksi. Oma matkustaminen asetetaan helposti etusijalle – näin arjessaan ympäristöystävällinen ihminen muuttuu lomaillessaan vihreästä kuluttajasta saastuttajaksi.

Lähteet

- Ahonen, S. (2006). Vihreän kuluttajan monet kasvot. Teoksessa I. Massa & S. Ahonen (toim.), *Arkielämän ympäristöpolitiikka* (s. 72–86). Helsinki: Gaudeamus.
- Araghi, Y., Kroesen, M., Molin, E. & van Wee, B. (2014). Do social norms regarding carbon offsetting affect individual preferences towards this policy? Results from a stated choice experience. *Transportation Research Part D*, 26, 42–46. doi:10.1016/j.trd.2013.10.008
- Barr, S., Gilg, A. & Shaw, G. (2011). ‘Helping people make better choices’: Exploring the behaviour change agenda for environmental sustainability. *Applied Geography*, 31, 712–720. doi:10.1016/j.apgeog.2010.12.003
- Barr, S., Shaw, G., Coles, T. & Prillwitz, J. (2010). ‘A holiday is a holiday’: Practicing sustainability, home and away. *Journal of Transport Geography*, 18, 474–481. doi:10.1016/j.jtrangeo.2009.08.007
- Becken, S. (2007). Tourists’ perception of international air travel’s impact on the global climate and potential climate change policies. *Journal of Sustainable Tourism*, 15, 351–368. doi:10.2167/jost710.0
- Bergin-Seers, S. & Mair, J. (2009). Emerging green tourists in Australia: Their behaviours and attitudes. *Tourism and Hospitality Research*, 9, 109–119. doi:10.1057/thr.2009.5
- Brouwer, R., Brander, L. & van Beukering, P. (2008). “A convenient truth”: Air travel passengers’ willingness to pay to offset their CO₂ emissions. *Climatic Change*, 90, 299–313. doi:10-1007/s10584-008-9414-0

- Chatzidakis, A., Hibbert, S. & Smith, A. P. (2007). Why people don't take their concerns about fair trade to the supermarket: The role of neutralisation. *Journal of Business Ethics*, 74, 89–100. doi:10.1007/s10551-006-9222-2
- Chen, F.-Y. (2013). The intention and determining factors for airline passengers' participation in carbon offset schemes. *Journal of Air Transport Management*, 29, 17–22. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jairtraman.2013.01.001>
- Cohen, S. A., Higham, J. E. S. & Cavaliere, C. T. (2011). Binge flying: Behavioural addiction and climate change. *Annals of Tourism Research*, 38, 1070–1089. doi:10.1016/j.annals.2011.01.013
- Csutora, M. (2012). One more awareness gap? The behaviour–impact gap problem. *Journal of Consumer Policy*, 35, 145–163. doi:10.1007/s10603-012-9187-8
- Daley, B. & Preston, H. (2009). Aviation and climate change: Assessment of policy options. Teoksessa S. Gössling & P. Upham (toim.), *Climate change and aviation. Issues, challenges and solutions* (s. 347–372). London: Earthscan.
- Eijgelaar, E., Thaper, C. & Peeters, P. (2010). Antarctic cruise tourism: The paradoxes of ambassadorship, “last chance tourism” and greenhouse gas emissions. *Journal of Sustainable Tourism*, 18, 337–354. doi:10.1080/09669581003653534
- Grote, M., Williams, I. & Preston, J. (2014). Direct carbon dioxide emissions from civil aircraft. *Atmospheric Environment*, 95, 214–224. doi:10.1016/j.atmosenv.2014.06.042
- Gössling, S., Haglund, L., Kallgren, L., Revahl, M. & Hultman, J. (2009). Swedish air travellers and voluntary carbon offsets: Towards the co-creation of environmental value? *Current Issues in Tourism*, 12, 1–19. doi:10.1016/j.annals.2011.01.013
- Gössling, S., Scott, D. & Hall, C. M. (2015). Inter-market variability in CO₂ emission-intensities in tourism: Implications for destination marketing and carbon management. *Tourism Management*, 46, 203–212. <http://dx.doi.org/10.1016/j.tourman.2014.06.021>
- Gössling, S. & Upham, P. (2009). Introduction: Climate change in context. Teoksessa S. Gössling & P. Upham (toim.), *Climate change and aviation. Issues, challenges and solutions* (s. 1–23). London: Earthscan.
- Hakala, H. & Välimäki, J. (2003). *Ympäristön tila ja suojelu Suomessa*. Helsinki: Gaudeamus.
- Hall, C. M., Zhou, B. & Wilson, S. (2015). Case study: carbon offsetting and CSR in the aviation industry. Teoksessa C. M. Hall, S. Gössling & D. Scott (toim.), *The Routledge handbook of tourism and sustainability* (s. 511–514). Abingdon: Routledge.
- Hares, A., Dickinson, J. & Wilkes, K. (2010). Climate change and the air travel decisions of UK tourists. *Journal of Transport Geography*, 18, 466–473. doi:10.1016/j.jtrangeo.2009.06.018
- Higham, J. E. S., Cohen, S. A. & Cavaliere, C. T. (2014). Climate change, discretionary air travel, and the “flyers’ dilemma”. *Journal of Travel Research*, 53, 462–475. doi:10.1177/0047287513500393
- Jin-Long, L. & Zhang, Y. S. (2012). Exploring airline passengers' willingness to pay for carbon offsets. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 17, 124–128. doi:10.1016/j.trd.2011.10.002
- Juvan, E. & Dolnicar, S. (2014). The attitude-behaviour gap in sustainable tourism. *Annals of Tourism Research*, 48, 76–95. doi:10.1016/j.annals.2014.05.012
- Littler, J. (2009). *Radical consumption – Shopping for change in contemporary culture*. Maidenhead: Open University Press.
- Markkula, A. & Moisander, J. (2012). Discursive confusion over sustainable consumption: A discursive perspective on the perplexity of marketplace knowledge. *Journal of Consumer Policy*, 35, 105–125. doi:10.1007/s10603-011-9184-3

- McKercher, B., Prideaux, B., Cheung, C. & Law, R. (2010). Achieving voluntary reductions in the carbon footprint of tourism and climate change. *Journal of Sustainable Tourism*, 18, 297–317. doi:10-1080-09669580903395022
- McLennan, C.-L. J., Becken, S., Battye, R. & Kam Fung So, K. (2014). Voluntary carbon offsetting: Who does it? *Tourism Management*, 45, 194–198. <http://dx.doi.org/10.1016/j.tourman.2014.04.009>
- Moisander, J. (2001). *Representation of green consumerism: A constructionist critique*. Helsinki School of Economics and Business Administration.
- Peeters, P. & Dubois, G. (2010). Tourism travel under climate change mitigation constraints. *Journal of Transport Geography*, 18, 447–457. doi:10.1016/j.jtrangeo.2009.09.003
- Peeters, P. & Eijgelaar, E. (2014). Tourism's climate mitigation dilemma: Flying between rich and poor countries. *Tourism Management*, 40, 15–26 doi:<http://dx.doi.org/10.1016/j.tourman.2013.05.001>
- Peeters, P. & Middel, J. (2007). Historical and future development of air transport fuel efficiency. Teoksessa R. Sausen, A. Blum, D. S. Lee & C. Brüning (toim.), *Proceedings of an international conference on transport, atmosphere and climate (TAC)* (s. 42–47). Oberpfaffenhoven: DLR Institut für Physic der Atmosphäre.
- Peeters, P., Williams, V. & de Haan, A. (2009). Technical and management reduction potentials. Teoksessa S. Gössling & P. Upham (toim.), *Climate change and aviation. Issues, challenges and solutions* (s. 293–308). London: Earthscan.
- Perkins, H. E. & Brown, P. R. (2012). Environmental values and the so-called true ecotourist. *Journal of Travel Research*, 51, 793–803. doi:10.1177/0047287512451133.
- Rinne, P. (2011). Gaian näkökulma: Ilmastonmuutoksen hillintä kannattaa. Teoksessa A. Virtanen & L. Rohweder (toim.), *Ilmastonmuutos käytännössä. Hillinnän ja sopeutumisen keinoja* (s. 310–318). Helsinki: Gaudeamus.
- Scott, D., Peeters, P. & Gössling, S. (2010). Can tourism deliver its “aspirational” greenhouse gas emission reduction targets? *Journal of Sustainable Tourism*, 18, 393–408. doi:10.1080/09669581003653542
- Sgouris, S., Bonnefoy, P. A. & Hansman, R. J. (2011). Air transportation in a carbon constrained world: Long-term dynamics of policies and strategies for mitigating the carbon footprint of commercial aviation. *Transportation Research, Part A*, 45, 1077–1091. doi:10.1016/j.tra.2010.03.019
- Sims R., Schaeffer, R., Creutzig, F., Cruz-Núñez, X., D’Agosto, M., Dimitriu, D., Figueroa Meza, M. J., Fulton, L., Kobayashi, S., Lah, O., McKinnn, A., Newman, P., Ouyang, M., Schauer, J. J., Sperling, D., Tiwari, G. (2014). Transport. Teoksessa O. Edenhofer, R. Pichs-Madruga, Y. Sokona, E. Farahani, S. Kadner, K. Seyboth, A. Adler, I. Baum, S. Brunner, P. Eickemeier, B. Kriemann, J. Savolainen, S. Schlömer, C. von Stechow, T. Zwickel & J. C. Minx (toim.), *Climate change 2014: Mitigation of climate change. Contribution of working group III to the Fifth assessment report of the intergovernmental panel on climate change* (s. 599–670). Cambridge University Press.
- Stern, P. C. (2000). Toward a coherent theory of environmentally significant behavior. *Journal of Social Issues*, 56, 407–424. doi:10.1111/0022-4537.00175
- Strutton, D., Vitell, S. J. & Pelton, L. E. (1994). How consumers may justify inappropriate behavior in market settings: An application on the techniques of neutralization. *Journal of Business Research*, 30, 253–260.
- Sykes, G. M. & Matza, D. (1957). Techniques of neutralization: A theory of delinquency. *American Sociological Review*, 22, 664–670. <http://dx.doi.org/10.2307/2089195>
- Tuomi, J. & Sarajärvi, A. (2009). *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. Helsinki: Tammi.

- UNWTO (2008). *Climate change and tourism: Responding to global challenges*. World Tourism Organization & United Nations Environment Programme. Haettu osoitteesta <http://sdt.unwto.org/sites/all/files/docpdf/climate2008.pdf>
- UNWTO (2014). *UNWTO tourism highlights 2014 edition*. Haettu osoitteesta <http://mkt.unwto.org/publication/unwto-tourism-highlights-2014-edition>
- van Birgelen, M., Semeijn, J. & Behrens, P. (2011). Explaining pro-environment consumer behaviour in air travel. *Journal of Air Transport Management*, 17, 125–128. doi:10.1016/j.jairtraman.2010.12.013
- Yen-Ting, H. C., Lee, W.-I. & Chen, T.-H. (2014). Environmentally responsible behaviour in ecotourism: Antecedents and implications. *Tourism Management*, 40, 321–329. <http://dx.doi.org/10.1016/j.tourman.2013.06.013>
- Young, W., Hwang, K., McDonald, S. & Oates, C. (2010). Sustainable consumption: Green consumer behavior when purchasing products. *Sustainable Development*, 18, 20–31. doi:10.1002/sd.394