

# Minsta möjliga motstånd

– en ESO-rapport om acceptans för klimatpolitiska styrmedel

*Niklas Harring*  
*Sverker C. Jagers*

*Rapport till*  
*Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi*  
*2025:1*



---

STATENS OFFENTLIGA  
UTREDNINGAR

---

Rapportserien finns på [eso.expertgrupp.se](http://eso.expertgrupp.se).

Omslag: Elanders Sverige AB

Tryck: Elanders Sverige AB, Stockholm 2025

ISBN 978-91-525-1179-4 (tryck)

ISBN 978-91-525-1180-0 (pdf)

# Förord

*“And again, again and again: there will be a just transition or there just will be no transition. This is, I think, the core issue we need to address.”*

Timmermans, 2023<sup>1</sup>

Frans Timmermans, EU:s tidigare klimatkommissionär med ansvar för den europeiska gröna given, fångar i sitt uttalande en viktig del av den globala och nationella klimatpolitiken, nämligen rättvisa.

Att politik i allmänhet och kanske ekonomisk politik i synnerhet uppfattas som rättvis är viktigt för medborgarnas acceptans av politiken. Under senare tid har vi upplevt både bränsleuppror på Facebook och protesterande fransmän i gula västar på Paris gator. I båda fallen startade protesterna efter de olika regeringarnas aviseringar av åtgärder som innebar ökade drivmedelspriser.

I grunden är den globala uppvärmningen ett marknadsmisslyckande. Utsläppen av växthusgaser är en negativ extern effekt av produktion och konsumtion. När styrmedel som koldioxidskatt och reduktionsplikt införs för att korrigera marknadsmisslyckandet innebär det att konsumtions- och produktionsmönster måste förändras. Det leder ofta till motstånd, särskilt när marknadsmisslyckandet är både globalt – det spelar ingen roll var i världen utsläppen sker – och temporalt – kostnaderna är omedelbara men nyttorna märks längre fram. För att kunna bedriva effektiv klimatpolitik krävs i demokratiska stater helt enkelt en viss acceptans av åtgärderna – annars minskar politikens genomförbarhet väsentligt, särskilt över mandatperioder.

I den här rapporten till ESO ger Niklas Haring och Sverker C. Jagers en översikt av forskningen om acceptans för klimatpolitiska styrmedel: varför acceptans respektive motstånd uppstår och vad

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/speech\\_23\\_3559](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/speech_23_3559) (27 juni, 2023).

som kan öka acceptansen eller minska motståndet mot införandet av styrmedel på klimatområdet.

Även om det finns insatser som på marginalen kan öka den upplevda rättvisan av ett styrmedel, till exempel öronmärkning och omfördelning av skatteintäkter, är författarnas slutsats att det inte finns någon ”quick fix” som snabbt kan ändra individers attityder i grunden. Samtidigt verkar det inte heller vara så att stöd och acceptans för klimatpolitiska styrmedel är något som kräver omvälvande attitydförändringar – åtminstone inte i Sverige.

Jag hoppas att den här rapporten kan bidra till att öka förståelsen för varför det finns skäl att utforma styrmedel som inte möter alltför mycket motstånd och hur acceptansen kan ökas med flera olika typer av insatser. Arbetet med rapporten har följts av en referensgrupp bestående av personer med god insikt i frågan. Gruppen har letts av Jonas Eliasson, vice ordförande i ESO:s styrelse. Som alltid i ESO-sammanhang svarar författarna själva för innehåll, slutsatser och förslag i rapporten.

Stockholm i mars 2025

Karolina Ekholm  
Ordförande i ESO

# Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>7</b>
<b>Summary</b> .....	<b>13</b>
<b>1 Varför beakta policyacceptans?</b> .....	<b>19</b>
<b>2 Hur kan vi förstå policyacceptans?</b> .....	<b>27</b>
<b>3 Vilka faktorer påverkar policyacceptans?</b> .....	<b>35</b>
3.1 Materiella faktorer .....	38
3.2 Interna faktorer.....	41
3.3 Relationella faktorer .....	47
3.4 Policy-specifika föreställningar (PSB).....	52
3.5 Kontextuella faktorer.....	56
3.6 Avslutning .....	58
<b>4 Vad förändrar klimatpolicyattityder?</b> .....	<b>61</b>
4.1 Resurs- och kostnadsfördelningar .....	64
4.2 Kommunikation och information.....	68
4.3 Struktur och organisation.....	75
4.4 Avslutning .....	81
<b>5 Vägar framåt för att nå styrmedelsacceptans</b> .....	<b>83</b>
5.1 Hur mycket ”mer” acceptans krävs? .....	84

5.2	Hur mycket ”mer” demokrati krävs? .....	88
5.3	Frågeverktyg för vägledning vid policydesign .....	92
5.4	Avslutning .....	95
	<b>Referenser .....</b>	<b>99</b>
	<b>Bilaga: En agenda för framtida forskning .....</b>	<b>123</b>

# Sammanfattning

Rapporten belyser faktorer som påverkar medborgares acceptans av klimatpolitiska styrmedel, med särskilt fokus på koldioxidskatter. Klimatpolitiska styrmedel möter ofta medborgerligt motstånd, trots att de lyfts fram som viktiga för att minska koldioxidutsläpp och nå globala klimatmål, både av forskare och policyexperter. Rapporten analyserar varför sådant motstånd uppstår och vilka faktorer som kan förklara acceptans, samt vad som kan öka den medborgerliga acceptansen för, eller minska motståndet mot, styrmedel som också är kostnadseffektiva och verkningsfulla.

Den teoretiska utgångspunkten är att klimatförändringar kan ses som storskaliga samarbetsproblem som kräver styrning och där en central premiss är att det – utan politisk styrning – är osannolikt att individer frivilligt ändrar sitt beteende för att minska klimatutsläpp i och med att det skulle innebära individuella kostnader för att uppnå gemensamma mål.

Det finns olika typer av politisk styrning. Den här rapporten fokuserar på attityder till klimatpolitiska styrmedel som riktar in sig på individers konsumtion. I det sammanhanget lyfts ofta ekonomiska styrmedel som koldioxidskatter fram, av forskare och andra policyexperter, som både verkningsfulla (att styrmedlet faktiskt minskar utsläpp i linje med klimatmål) och kostnadseffektiva (att målet nås till lägsta samhällskostnad). Införandet av den typen av styrmedel har dock genererat medborgerligt motstånd.

Rapporten identifierar flera faktorer som påverkar hur medborgare ser på klimatpolitiska styrmedel. Dessa faktorer delas in i fem kategorier; materiella, interna, relationella, policy-specifika och kontextuella faktorer. Exempel på *materiella* faktorer är uppfattade ekonomiska konsekvenser. Individer är mer benägna att acceptera styrmedel om kostnaderna bärs av någon annan och motstånd uppstår lätt om individer anser sig själva ta en relativt större del av

kostnaderna. De *interna* faktorerna inkluderar bland annat ideologi och värderingar, där forskningen finner att vänsterorienterade individer är generellt mer positiva till klimatstyrmedel än högerorienterade. Individer med mer altruistiska värderingar är mer benägna att acceptera klimatpolitiska styrmedel än individer med mer egoistiska värderingar. *Relationella* faktorer handlar om hur människors förhållande till andra påverkar attityder. En sådan faktor är social tillit. En annan, snarlik, är förtroende för politiska institutioner och beslutsfattare. Dessa faktorer tycks påverka på olika sätt. Medan forskningen tydligt visar att lågt politiskt förtroende leder till lägre acceptans av koldioxidskatter är effekterna av social tillit oftast mindre och mer komplexa. Studier har också visat att sociala normer och partisignaler kan ha betydelse för klimatpolicyattityder. Om individer upplever att den sociala kontexten inom vilken de befinner sig, eller det parti de sympatiserar med, är motståndare eller förespråkare av klimatpolitiska styrmedel, påverkar alltså deras egen position.

Vad gäller kategorin *policy-specifika* faktorer så lyfts två sådana fram i rapporten; upplevd effektivitet – medborgarna måste tro att styrmedlet faktiskt leder till minskade utsläpp – och upplevd rättvisa. Där den senare kan delas in i upplevd distributiv rättvisa (vem som bär kostnaderna) och proceduriell rättvisa (hur beslutet fattades) som båda påverkar acceptansen. Just upplevd rättvisa och upplevd effektivitet har visat sig vara de främsta individfaktorerna kopplade till klimatpolicyacceptans.

Den sista kategorin utgörs av *kontextuella* faktorer. Här konstateras att forskningen är något spretig och att det ofta är svårt att dra klara slutsatser, med tanke på att faktorer såsom demokratisk och ekonomisk utveckling, samt graden av institutionell kvalitet (frånvaro av korrupktion) är tätt sammanlänkade. Stödet för framför allt klimatskatter tenderar att vara högre i länder med politiska institutioner av god kvalitet.

Vi redogör i rapporten för den forskning som studerar strategier för att öka acceptansen av klimatpolitiska styrmedel och som kan delas in i tre huvudkategorier: resurs- och kostnadsfördelningar; kommunikation och information, samt struktur och organisation.

*Resurs- och kostnadsfördelningar* handlar om olika metoder för intäktsåterföring och kompensation. Även om forskningsresultaten pekar i lite olika riktning, är en generell slutsats att tydliggörande av



intäkter och att på förhand redogöra för vad intäkterna från kol-dioxidskatter ska användas till, kan mildra motstånd mot sådana styrmedel. Exempelvis har öronmärkning av skatteintäkter för klimatprojekt visat sig öka stödet i flera studier.

Kategorin *kommunikation och information* handlar bland annat om hur effekterna av inramning, alltså att informationsbudskap i exempelvis media, kan kommuniceras på olika sätt och därmed påverka graden av acceptans. Den övergripande slutsatsen från den här forskningen är att effekterna av sådana informationsbudskap över lag är tämligen marginella.

*Kunskapsbärande insatser* handlar om att ge information om ett styrmedels effektivitet och/eller bevekelsegrunder. Många förstår klimatskatter som ett sätt att utfärda en bestraffning, eller en metod för att generera statliga intäkter, snarare än som ett sätt att ta betalt för klimatskadande verksamhet. Om en skatt omtalas på de förstnämnda sätten, brukar det skapa en lägre grad av acceptans. *Benämningar* av styrmedel har också visat sig ha en viss effekt på acceptans. Hur styrmedel benämns och beskrivs kan påverka människors attityder och stödet för olika klimatpolitiska åtgärder.

Den avslutande kategorin är *struktur och organisation* och handlar om betydelsen av paketering, sekvensering och betydelsen av medborgardialog. Policypaketering innebär att flera policyinstrument kombineras för att öka stödet för mer effektiva, men potentiellt impopulära, åtgärder. Två vanliga typer av paketering är kronologisk paketering, där åtgärder implementeras i strategisk följd, och horisontell paketering, där flera åtgärder med samma mål införs samtidigt, vilka båda har visat sig kunna höja graden av acceptans. Tajming, alltså när en åtgärd införs, har väckt intresse i litteraturen. Forskare har till exempel undersökt om miljö- och klimatfrågor får större gehör i ekonomiskt gynnsamma tider, då människor upplever sig ha råd att prioritera dem. Resultaten är dock inte entydiga.

En ytterligare strategi som föreslagits är att förbättrade demokratiska *procedurer*, exempelvis genom ökat medborgarinflytande i utformningen av klimatpolitik, kan öka den upplevda rättvisan och legitimiteten. Proceduriell rättvisa handlar om upplevelsen av hur beslut fattas, inklusive transparens, inkludering och möjlighet för medborgarna att vänja sig vid styrmedlet, vilket kan öka stödet. Erfarenheter från trängselskattens införande i Stockholm visar att upplevda positiva effekter och mindre allvarliga negativa konsekven-

ser än förväntat bidrog till ökad acceptans. Det fanns en tillväjningsprocess. Försöksperioden följdes av en planerad folkomröstning och en majoritet röstade för trängselskatterna.

I rapportens avslutande kapitel diskuterar vi betydelsen av medborgerlig acceptans ytterligare och gör flera iakttagelser. För det första konstaterar vi att effekten av olika strategier för att påverka opinionen ofta är begränsad. Det tycks inte finnas någon enkel metod som snabbt kan förändra attityder i grunden. I stället verkar en framkomlig väg vara att finna kombinationer av styrmedel och strategier som *tillsammans* kan användas för att gradvis påverka opinionen mer på lite längre sikt.

För det andra konstaterar vi att klimatpolitikens motståndare ofta får större uppmärksamhet i media och den politiska debatten än vad *stödet* för sådan politik får – trots att vissa impopulära klimatstyrmedel, där koldioxidskatt är ett bra exempel, ofta visar sig vara mer populära än vad andra skatter är, såsom kommunal och statlig inkomstskatt (vilket är skatter som i vissa fall används för att finansiera andra mer populära klimatstyrmedel, såsom utbyggnad av kollektivtrafik eller subventionering av klimatneutrala bränslen). Överlag tycks både allmänheten och politiker underskatta stödet för koldioxidskatter, vilket kan påverka beslutsfattandet och den politiska kommunikationen kring klimatåtgärder. Rapportens slutsats är därför att uppnåendet av medborgerligt stöd och acceptans för klimatpolitiska styrmedel inte nödvändigtvis kräver omvälvande attitydförändringar. Medborgerligt inflytande kan vara viktigt vid lokala beslut, som trängselskatter, där praktiska aspekter påverkar vardagen, medan det sannolikt är mindre relevant för övergripande åtgärder såsom EU:s utsläppshandelssystem, ETS, som det beslutas om på en hög politisk nivå, utan direkt medborgerligt inflytande.

För det tredje visar forskningen att öronmärkning av intäkter från klimatåtgärder, såsom koldioxidskatter, generellt kan öka stödet för åtgärden. Däremot skiljer sig preferenserna för hur dessa medel ska användas mellan olika politiska grupper. Detta skapar en möjlighet för politiska aktörer att, utifrån sina strategiska bedömningar och ideologiska övertygelser, stärka stödet för sin politik, genom att ställa sig bakom en viss typ av resursanvändning. Partier som ser att klimatpolitiska styrmedel är nödvändiga behöver helt enkelt opinionsbilda mer och framgångsrikt, för att nå bred acceptans. Partisignaler, sociala normer och identitet kan användas

för att påverka människors attityder. Genom att tydliggöra vilka som gynnas av klimatåtgärder eller vilka som drabbas av att inte agera, kan stödet för klimatpolitiken stärkas.

Forskningen visar att medborgerlig acceptans för klimatpolitik är möjlig att bygga, men utmanas av att vinsterna ofta upplevs som avlägsna och kostnaderna direkta och ojämnt fördelade. En nyckel till acceptans är därför att skapa förutsättningar där fler ser sig själva som vinnare av klimatåtgärder, exempelvis genom ekonomisk kompensation eller att stärka gröna näringar. Samtidigt är kompensationsåtgärder inte alltid enkla att genomföra och kan leda till målkonflikter eller gränsdragningsproblem, där rättviseargument ibland används strategiskt för att maskera egenintressen. För att framgångsrikt driva klimatpolitik krävs både politisk beslutsamhet och tydlig kommunikation om att åtgärderna är rättvisa, effektiva och ger verklig nytta, vilket kan stärka förtroendet och skapa långsiktigt stöd.

Rapporten formulerar avslutningsvis ett antal frågor som kan stödja beslutsfattare i att utforma klimatpolitik som både är så verkningsfull och kostnadseffektiv som möjligt och som samtidigt uppfattas vara legitim.

1. *Vilket styrmedel ska väljas?* Styrmedel kan delas in i ”piskor” (förbud och prishöjningar), ”morötter” (subventioner) och ”predikningar” (information). Piskor är mest kostnadseffektiva och måleffektiva (verkningsfulla) men ofta impopulära, morötter uppskattas mer men är dyrare, medan predikningar har hög acceptans men begränsad effekt. Valet står ofta mellan att optimera styrmedlet för effektivitet, kostnad eller acceptans – eller att hitta en balans.
2. *Hur ska styrmedel kommuniceras?* Acceptansen för styrmedlet påverkas av dess benämning och hur det kommuniceras. Exempelvis väcker ”koldioxidskatt” mindre motstånd än ”bensinskatt”, eftersom syftet med den förra framgår tydligare. Att jämföra åtgärder och tydligt motivera styrmedlets mål är avgörande för att skapa stöd. En koldioxidskatt är vanligtvis betydligt mer accepterad än många andra skatter. Inte minst är så fallet i jämförelse med sådana skatter som skulle behöva höjas för att finansiera andra mer populära

klimatstyrmedel (t.ex. subventioner och utbyggd kollektivtrafik), alltså kommunal och statlig skatt.

3. *Vilka grupper påverkas och hur kan detta uppfattas?* Olika styrmedel gynnar eller drabbar olika samhällsgrupper. Skatter påverkar individer olika beroende på deras ekonomiska situation och detta är viktig information att beakta när ett styrmedel ska introduceras.
4. *Hur kan ett önskvärt styrmedel kompletteras?* Det är viktigt att analysera både hur individer faktiskt påverkas och hur de *tror* att de påverkas. Låginkomsttagare och glesbygdsbor drabbas ofta hårdare av höjda bränslekostnader, men fördelningspolitik kan utformas för att omfördela intäkter. Exempelvis kan en generellt utformad koldioxidskatt kompletteras med återbetalning av skatteintäkterna, en riktad skatterabatt eller en kompensationsåtgärd som sänkt skatt på någon annan konsumtionsvara som inte har skadlig klimatpåverkan.

# Summary

The report highlights factors influencing citizens' acceptance of climate policy instruments, with a particular focus on carbon taxes. Climate policy instruments often face public resistance, despite being highlighted by both researchers and policy experts as essential for reducing carbon emissions and achieving global climate goals. This report analyzes why such resistance arises, what factors explain acceptance, and what can increase public acceptance or reduce opposition to policy instruments that are effective and cost-efficient.

The theoretical starting point is that climate change can be seen as a large-scale collective action problem requiring active governance to be overcome or mitigated. A central premise is that without political regulation, it is unlikely that individuals will voluntarily change their behavior to reduce emissions, as this would impose individual costs to achieve shared goals.

There are different types of political governance. This report focuses on attitudes toward climate policy instruments targeting individual consumption. In this context, economic instruments, such as carbon taxes, are often highlighted by researchers and policy experts due to being both effective (i.e., they reduce emissions in line with climate targets) and cost-efficient (i.e., they achieve the goal at the lowest societal cost). However, the introduction of such policy instruments has generated public opposition.

The report identifies several factors that influence how citizens perceive climate policy instruments. These factors are categorized into five groups: material, internal, relational, policy-specific, and contextual factors.

- *Material factors* include perceived economic consequences. Individuals are more likely to accept policy instruments if the costs are borne by someone else, while opposition arises when

individuals perceive themselves as shouldering a relatively large share of the costs.

- *Internal factors* include ideology and values. Research shows that left-leaning individuals are generally more supportive of climate policy instruments than right-leaning individuals. Those with altruistic or biospheric values are also more likely to accept climate policies than those with more egoistic values.
- *Relational factors* concern how people's relationships with others affect their attitudes. One such factor is social trust. Another, closely related, is trust in political institutions and decision-makers. These factors seem to influence attitudes in different ways. While research clearly shows that low political trust leads to lower acceptance of carbon taxes, the effects of social trust are often smaller and more complex. Studies have also shown that social norms and partisan cues can influence climate policy attitudes. If individuals perceive that their social environment or political party supports or opposes climate policies, this influences their own stance.
- *Policy-specific factors* include two key aspects highlighted in the report: perceived effectiveness – citizens must believe the policy instrument successfully reduces emissions – and perceived fairness. The latter can be divided into distributive fairness (who bears the costs) and procedural fairness (how the decision was made), both of which influence acceptance. Research shows that perceived fairness and effectiveness are the most significant individual factors affecting climate policy acceptance.
- *Contextual factors* are the final category. The research in this area is somewhat fragmented, making it difficult to draw clear conclusions. Factors such as democratic and economic development, as well as the level of institutional quality (e.g., absence of corruption), are closely interlinked. Support for climate taxes, in particular, tends to be higher in countries with high-quality political institutions.

The following chapters present research on strategies to increase acceptance of climate policy instruments, categorized into three

main areas: resource and cost distribution, communication and information, and structure and organization.

- *Resource and cost distribution* refers to different methods of revenue recycling and compensation. Although research findings vary, a general conclusion is that clarifying revenue use and pre-defining how carbon tax revenues will be used, can mitigate resistance to such instruments. For example, earmarking tax revenues for climate projects has been shown to increase support in several studies.
- *Communication and information* address how the framing of messages – such as media narratives – affects acceptance. The overall conclusion from this research is that the effects of such messages are generally marginal.
- *Educational initiatives* focus on providing information about a policy instrument’s effectiveness and rationale. Many perceive carbon taxes as a form of punishment or a means of generating government revenue, rather than as a way to price climate-damaging activities. When framed as punishment or revenue-generating, acceptance tends to be lower. The terminology used to describe policy instruments also affects acceptance. How policies are named and described can influence people’s attitudes and support for climate measures.
- *Structure and organization*, finally, relates to the importance of packaging, sequencing, and public dialogue. Policy packaging involves combining multiple policy instruments to increase support for more effective but potentially unpopular measures. Two common types of packaging are *chronological packaging*, where measures are implemented in a strategic sequence, and *horizontal packaging*, where multiple measures with the same goal are introduced simultaneously. Both have been shown to increase acceptance. Furthermore, some research suggests that the timing of climate policy implementation affects public attitudes, indicating that acceptance levels tend to be higher when the economy is not in recession. However, findings on this issue remain inconclusive. Another proposed strategy is to improve democratic procedures, for example, by increasing citizen

participation in the design of climate policies. Procedural fairness – how decisions are made, including transparency, inclusion, and giving citizens time to adapt to policy changes – can enhance support. Experiences from the introduction of congestion charges in Stockholm show that perceived positive effects and less severe negative consequences than expected contributed to increased acceptance. A trial period was followed by a planned referendum, in which a majority voted in favor of congestion charges.

In the final chapter, the significance of public acceptance is further discussed, with several key observations:

1. *The impact of strategies to influence public opinion is often limited.* There is no simple method to quickly change attitudes fundamentally. Instead, a viable approach is to find combinations of policy instruments and strategies that can gradually shape public opinion over the long term.
2. *Opposition to climate policies often receives more attention in media and political debates than support for such policies.* In spite of this fact, some unpopular climate policy instruments – such as carbon taxes – are often more popular than other taxes, such as municipal, regional, and state income taxes (which in some cases fund more popular climate measures like public transportation expansion or subsidies for climate-neutral fuels). Both the public and politicians tend to underestimate support for carbon taxes, which can affect decision-making and political communication on climate measures.

The report concludes that achieving public support and acceptance for climate policy instruments does not necessarily require drastic shifts in attitudes. Public influence may be important in local decisions, such as congestion charges, where practical aspects affect daily life, but it is likely less relevant for overarching measures like the EU Emissions Trading System (ETS), which is decided at a high political level without direct public input.

Research also shows that acceptance of climate policies is influenced by *ideological differences*. Studies suggest that earmarking



revenue from climate measures, such as carbon taxes, can increase support, but the purposes for which revenues are allocated should be formulated by political actors based on their ideological perspectives. Parties advocating for climate policy instruments need to engage in more effective opinion-shaping efforts to achieve broad acceptance. Using partisan signals, social norms, and identity can help influence public attitudes. Clarifying who benefits from climate measures or who is harmed by inaction can strengthen support for climate policies.

Studies indicate that *public acceptance of climate policies can be built*, but this is challenged by the fact that benefits are often perceived as distant, while costs tend to be direct and unequally distributed. A key to acceptance is creating conditions where more people see themselves as winners of climate measures, such as through economic compensation or strengthening green industries. At the same time, compensation measures are not always easy to implement and can lead to goal conflicts or boundary issues, where fairness arguments are sometimes strategically used to disguise self-interest. To successfully advance climate policies, both political determination and clear communication that measures are fair, effective, and beneficial are required, which can enhance trust and generate long-term support.

Finally, the report formulates several questions to guide policymakers in designing climate policies that are both effective and perceived as acceptable:

1. *Which policy instrument should be chosen?* Instruments can be categorized as “sticks” (bans and price increases), “carrots” (subsidies), and “sermons” (information). Sticks are the most cost-effective and goal-effective (impactful) but often unpopular, while carrots are more appreciated but costly. Sermons have high acceptance, but typically rather limited effect.
2. *How should the policy instrument be communicated?* Acceptance is influenced by its name and framing. For example, “carbon tax” generates less resistance than “gasoline tax” because its purpose is clearer.
3. *Who is affected, and how will this be perceived?* Different policy instruments impact various social groups differently.

4. *How can a desired policy instrument be complemented?* It is important to analyze both actual and perceived impacts. Measures can be designed to redistribute revenue and create winners, such as tax rebates or compensation schemes.

# 1 Varför beakta policyacceptans?<sup>2</sup>

Under ledning av Tony Abbott, Australiens dåvarande premiärminister och partiledare för den nybildade borgerliga regeringen, avskaffades 2013 den koldioxidskatt som den föregående Labour-regeringen hade infört, så sent som bara ett drygt år tidigare. Skatten var motiverad av klimatskäl, det vill säga syftet med den var att få ner koldioxidutsläppen. I och med Abbotts beslut blev Australien det första land i världen där man helt avskaffade en skatt på koldioxid. Argumentet för avskaffandet var, enligt Abbott, att man följde medborgarnas vilja som tydligt hade uttryckts genom att en majoritet röstade för ett regeringsskifte (Crowley 2017; Taylor 2014). År 2017 föreslog Frankrikes president, Emmanuel Macron, att den franska koldioxidskatten borde höjas i syfte att minska användningen av fossila bränslen och på så sätt minska Frankrikes klimatavtryck. Förslaget möttes av våldsamt motstånd bland vissa grupper och protesterna kom att bli kända genom plagget de protesterande bar: *de gula västarna* (Cigainero 2018; Martin och Islar 2021). Efter att drivmedelspriserna steg inför valet i Sverige 2022, ansåg sju av åtta riksdagspartier att skatten på bensin och diesel skulle sänkas på olika sätt (SVT 2022). Under nuvarande mandatperiod har regeringen först minskat reduktionsplikten, för att sedan införa en omarbetad reduktionsplikt i kombination med sänkta drivmedelskatter, med motiveringen att hålla nere priserna för konsumenterna (Finansdepartementet 2024). Det finns flera ytterligare exempel på hur länder försökt införa eller försiktigt höja koldioxidskatter eller avveckla fossilbränslesubventioner som har misslyckats just därför att delar av folket – en majoritet eller en högljudd och inflytelserik

---

<sup>2</sup> Vi vill rikta ett stort tack till vår referensgrupp – Magnus Bergquist, Maria Bratt Börjesson, Erik Hysing, Therese Lindahl, Svante Mandell och Susanna von Sydow – för deras värdefulla och konstruktiva kommentarer under arbetet med denna rapport. Vi vill även tacka Lauren Yehle för hennes hjälp med att sortera litteraturen om klimatpolicyattityder. Slutligen vill vi uttrycka vår uppskattning till Jonas Eliasson och Maria Vredin på ESO.

minoritet – har varit motståndare till sådana åtgärder (Arnold 2019; Fedor 2024; George 2024).

Samtidigt finns stor variation i hur starkt det folkliga motståndet är och hur starkt det kommer till uttryck, till exempel i form av våldsamma protester, att individer röstar på ett visst parti eller på andra sätt uttrycker sina åsikter om klimatpolitiska åtgärder. För att bättre förstå vad som påverkar människors negativa respektive positiva attityder till och reaktioner mot klimatstyrmedel, och då inte minst ekonomiska styrmedel såsom koldioxidskatter, är en naturlig utgångspunkt att först förstå varför klimat- och miljöstyrning alls anses nödvändig.

Det är viktigt att tidigt poängtera att den här rapporten tar sitt avstamp i en teoretisk förståelse av miljöproblem, inklusive klimatförändringar, som varandes olika samarbetsproblem. Närmare bestämt den typ av samarbetsproblem som i den akademiska litteraturen brukar benämnas sociala dilemman, allmänningarnas tragedi eller kollektiva handlingsproblem (Hardin 1982; Dietz m.fl. 2002; Jagers m.fl. 2020a). Utifrån denna utgångspunkt följer ett centralt antagande om att styrning är nödvändig för att samarbetsproblem, såsom klimatförändringar, ska kunna lösas eller hanteras på ett önskvärt sätt (Ostrom 1998).

En utmaning med att undvika eller lösa upp samarbetsproblem är att de är känsliga för på vilken skala som problemen sker eller befinner sig på. Skalmässigt mindre kollektiva handlingsproblem, såsom överfiske i en liten sjö eller ett samägt lokalt bevattnings-system, är generellt enklare att både analysera och hantera, än sådana som är större i skala, såsom klimatförändringarna (Jagers m.fl. 2020a; Ostrom 1990). Klimatet är en global angelägenhet och dess förändringar drabbar människor runt om i världen både i nutid och i framtiden. Men, och sannolikt viktigast av allt, ju mer storskaligt ett samarbetsproblem är, desto mindre troligt är det att människor frivilligt och spontant kommer att ändra sina beteenden för kollektivets bästa. Problemet grundar sig dels i (i) att den enskilda individens bidrag till problemet är så litet och det därför är meningslöst för respektive individ att ensamt försöka bidra till problemets lösning om inte andra gör detsamma, dels i (ii) att det blir allt svårare för varje enskild individ att ha information om och garantier för att andra också ändrar sina beteenden ju större problemet är i skala. Det senare har visat sig vara en viktig förut-

sättning för att individer och aktörer ska vara beredda att ändra sina egna beteenden.

För att samarbete ändå ska uppkomma bland det stora flertalet resursanvändare behövs därför hjälp på traven eller styrning. Man kan se det som att styrningen ersätter frånvaron av garantier att andra aktörer kommer att ändra sina beteenden på frivillig väg. Staten förfogar över en stor mängd styrmedelsalternativ som på olika sätt kan motivera nödvändiga beteendeförändringar. Dessa styrmedel kan kategoriseras på flera olika sätt, exempelvis utifrån administrativ design (t.ex. legala eller ekonomiska styrmedel). En annan dimension är vilken typ av maktmedel som används. Ett populärt sätt är att tala om dem i termer av ”morötter” och ”piskor”. Det vill säga att staten antingen försöker locka fram beteendeförändringar, till exempel genom att erbjuda en positiv kompensation till alla som ändrar sitt beteende (en subvention) eller genom att tvinga fram beteendeförändringar genom att fördyra oönskade beteenden (en skatt) (Vedung 1998; Steg m.fl. 2006; Ejelöv m.fl. 2022).

För att nå den, som vi ser det, mest optimala styrningen, finns det framför allt tre aspekter som är viktiga att ta i beaktande. Till att börja med är det givetvis önskvärt att styrmedlet är så *verkningsfullt* som möjligt. Det vill säga, att det har största möjliga avsedda måleffekt, såsom att styrmedlet medverkar till att minska mängden utsläpp av växthusgaser och hålla dessa inom politiskt uppsatta mål, såsom exempelvis Parisavtalets 1,5 gradersmål. Detta krav talar för att staten bör införa så kraftfulla styrmedel som möjligt för att uppnå uppsatta mål.

Samtidigt riskerar kraftfulla styrningssystem att vara förenade med orimligt höga kostnader för att kunna fungera, exempelvis för att det krävs omfattande granskning och övervakning av att de kraftfulla åtgärderna verkligen implementeras och efterlevs. Detta för oss över till ett annat uttalat krav som ofta ställs på miljö- och klimatpolitiken: att politiken ska vara så *kostnadseffektiv* som möjligt. Ett klimatstyrmedel som ofta lyfts fram och förordas, just för att det anses vara kostnadseffektivt, är så kallade pigouvianska skatter (Pigou 1920). Sådana skatter innebär att staten internaliserar en negativ externalitet genom att sätta ett pris (skatten) på de beteenden eller produkter som bedöms vara mest ogynnsamma för, i detta fall klimatet, såsom på användningen av fossila bränslen.

Skatten ser helt enkelt till att den kollektiva kostnaden som uppstår när någon förbränner fossila bränslen avspeglar sig i det pris som användaren får betala. Att införa sådana skatter behöver inte innebära höga administrationskostnader, vare sig för övervakning eller uppföljning, utan förutsätter bara en justering av priset vid bensinpumpen. Ökande bränslepriser gör det också mer angeläget för konsumenter att söka efter billigare alternativ.

Medan en prissättning å ena sidan är kostnadseffektiv och har även visat sig tämligen måleffektiv i meningen att en sådan gradvis leder fram till önskvärda beteendeförändringar (Sternier 2007), är det å andra sidan även viktigt att beakta de folkliga reaktioner som sådana prisåtgärder tenderar att möta. Ett talande exempel är just Frankrike, som vi tog upp tidigare, där förslaget om en ganska måttlig höjning av landets koldioxidskatt väckte starka reaktioner hos allmänheten och vars klädval, de *gula västarna*, har kommit att bli en symbol för hur svårt det kan vara att införa klimatpolitiska styrmedel.

Att det finns tillräckligt stöd eller *acceptans* för ett styrmedel är alltså ett tredje viktigt krav att ställa vid val av styrmedel. Åtminstone är det ett viktigt krav om beslutsfattare ska lyckas genomföra sin politik utan folkligt motstånd. Det kan vara politiskt kostsamt för beslutsfattare att driva politik som flertalet (eller högljudda minoriteter) ogillar. Klimatet är nog inte heller betjänt av politiska förslag som visserligen vore verkningsfulla och kostnadseffektiva, men som är omöjliga att genomföra på grund av den starka opinionen mot dem. Men vad avgör om ett styrmedel kommer att stödjas eller motarbetas av allmänheten eller vissa särintressen i samhället?

Vad som driver individers grad av stöd eller *acceptans* för styrmedel – det som i litteraturen brukar benämnas *policyacceptans* – har kommit att bli en allt viktigare fråga i den politiska debatten och har, över tid, även fått ökad uppmärksamhet inom den samhälls- och beteendevetenskapliga forskningen. En bärande tes och övertygelse i denna rapport är att i ju högre och mer specificerad grad forskningen lyckas identifiera drivkrafterna bakom individers attityder till och reaktioner mot olika styrmedel, desto mer troligt är det att framtida beslutsfattare framgångsrikt kan formulera, utforma och implementera klimatpolitiska styrmedel.

Syftet med den här rapporten är därför att kartlägga och diskutera (i) den forskning som ägnar sig åt att identifiera faktorer som påverkar acceptans av klimatpolitiska styrmedel riktad mot individer (konsumenter och medborgare) och (ii) den forskning som bedrivs för att förstå attitydförändring och ökad acceptans, samt (iii) hur dessa faktorer och designförslag kan ha bäring på svenska förhållanden. Avslutningsvis vill vi även uppmärksamma ett antal forskningsluckor som vi menar kan ge viktig input till framtida forskning och beslutsfattande. Därför innehåller även rapporten en bilaga där vi föreslår hur forskning om acceptans för klimatpolitiska styrmedel kan och bör breddas och fördjupas framöver.

Vi vill här göra ytterligare några förtydliganden.

1) Rapporten fokuserar på Sverige men eftersom acceptanslitteraturen är internationell är därför flertalet av de studier vi redogör för genomförda i andra länder. I många fall har emellertid dessa studier likheter med den svenska kontexten, såsom att de i huvudsak är genomförda i OECD-länder. Därför anser vi att lärdomar kan dras även från dessa.

2) Rapporten är i sig inte en systematisk litteraturöversikt, men den tar avstamp i tidigare gjorda sådana, såsom Bergquist m.fl. (2022), vilken utgör en central referens, inte minst i kapitel 3. Det finns också en rad andra publicerade forskningsöversikter och metaanalyser som på olika sätt sammanställer delar av litteraturen om styrmedelsacceptans (Drews och van den Bergh 2016; Ejelöv och Nilsson 2020; Maestre-Andrés m.fl. 2019; Hornsey 2021; Rode m.fl. 2021; Fairbrother 2022; Köppl och Schratzenstaller 2023; Mohammadzadeh Valencia m.fl. 2024). Samtliga av dessa översikter har varit viktiga för vår egen sammanställning, men eftersom ingen av dem har haft som utgångspunkt att fånga hela det forskningsfält som är relevant för rapportens syften, har urval och kompletteringar krävts. Vi har därför kompletterat dessa översikter och deras citerade arbeten med ytterligare sökningar efter 2022, främst med avstamp i de sökord som ligger till grund för Bergquist m.fl. 2022, vilken vi uppfattar vara en av de mest heltäckande analyserna och som dessutom vilar på den mest robusta metoden (metaanalys). Vi har särskilt valt att lyfta fram studier som vi uppfattar som relevanta för rapportens syften och som har bäring på den svenska policykontexten.

3) Vårt mål är att förstå acceptansen av *klimatpolitiska styrmedel*. Det förekommer emellertid även studier som studerar *miljöpolitiska styrmedel* – där klimat ibland är inkluderat – och som vi också hänvisar till när vi uppfattat det vara relevant. Av detta skäl förekommer det ibland hänvisningar till miljöpolitiska styrmedel i rapporten, även om vårt fokus alltså är på det klimatpolitiska området.

4) Forskningen om styrmedelsacceptans på klimatområdet görs av forskare från flera olika discipliner med olika typer av data, mätinstrument och studiedesigner. Det har varit bortom rapportens avsikter att på djupet fingraska och kommentera exakt hur alla dessa studier är utförda. Likväl kan vi konstatera att forskningsfältet har gått från att främst identifiera faktorer som är kopplade till acceptans, till att på senare år i allt högre grad studera hur acceptans kan förstärkas, eller motstånd minskas, baserat på lärdomar från tidigare studier. Med denna förflyttning har forskningen alltmer kommit att gå från studier baserade på tvärsnittsdata, enbart gjorda i ett land, till att kompletteras med framför allt olika experimentella designer, som utförs i flera olika länder. Å ena sidan kan denna utveckling ge ett spretigt intryck. Å andra sidan tycker vi oss se en ganska tydlig progression, nämligen att forskningen rör sig alltmer mot både systematisering och tillämpbarhet. Självklart finns det mycket mer kvar att utforska, något vi diskuterar ytterligare i kapitel 5, samt i bilaga.

Den resterande delen av rapporten är strukturerad utifrån rapportens syften. I nästa, mer teoretiska, kapitel (kapitel 2) belyser vi begreppet *acceptans* ytterligare och fördjupar diskussionen kring dess relation till de samtidiga önskemålen om att ett styrmedel bör vara verkningsfullt och kostnadseffektivt. I kapitel 3 redogör vi för den omfattande forskning som ägnats åt att identifiera faktorer som påverkar individers benägenhet att acceptera klimatstyrmedel, där det styrmedel som avgjort fått störst uppmärksamhet är olika typer av skatter. I kapitel 4 tar vi oss an forskningen som bedrivs för att identifiera olika sätt att öka acceptansen, eller minska motståndet mot, klimatstyrmedel – ett fält som har utvecklats betydligt på senare år. I det avslutande kapitlet (kapitel 5) diskuterar vi under vilka villkor mer acceptans kan tänkas behövas och hur acceptans förhåller sig till politiskt ledarskap. Därefter lanserar vi ett antal frågor som vi rekommenderar beslutsfattare att ställa sig innan de



går ut i offentligheten med förslag om nya styrmedel på klimatområdet. I en bilaga anlägger vi ett lite mer kritiskt perspektiv på den existerande forskningen och föreslår ett antal avenyer för framtida forskning.



## 2 Hur kan vi förstå policyacceptans?

Den samhällsvetenskapliga litteraturen om policy och policyacceptans är inte helt konsekvent och detta har nog delvis sin förklaring i att det engelska ordet *policy* även brukar användas på svenska. Ofta definieras en policy som en åtgärd eller en mekanism som används för att nå ett politiskt satt mål, exempelvis en reglering, ett förbud eller en skatt. Samtidigt talar den engelskspråkiga litteraturen om *policy instruments* eller *policy measures*, som åsyftar exakt samma sak, nämligen instrument som har till funktion att se till att samhället, eller vissa grupper i samhället, ska bete sig/konsumera/producera på ett sätt som gör att en policy eller ett politiskt mål uppnås. I detta fall åsyftar ordet policy snarare det politiskt satta målet och policyinstrumentet är verktyget som används för att detta mål ska uppnås.

På svenska talas ofta om styrmedel och då menas, allt som oftast, samma sak som policyinstrument, helt enkelt politiskt initierade åtgärder som syftar till att styra samhället i riktning mot ett politiskt uppsatt mål. När vi talar om policyacceptans blir skillnaden mellan vad som avses med en policy och ett policyinstrument viktig, för forskningen om policyacceptans handlar sällan om aktörer och grupper acceptans av policyer i den bredare meningen av ett politiskt uppsatt mål, utan nästan uteslutande om dessa grupper benägenhet att acceptera ett visst styrmedel – alltså ett policyinstrument. Den korrekta benämningen på denna forskning (på engelska) vore alltså att tala om *policy instrument acceptance* och på svenska om styrmedelsacceptans.

Så är emellertid sällan språkbruket och vi får snällt rätta oss efter det. För att undvika fortsatt begreppsförvirring klargör vi därför redan nu vad vi avser med de från engelskan inspirerade begreppen

policy och policyacceptans. Vi använder begreppet policy när vi talar om politiskt uppsatta mål, medan policyacceptans används synonymt med begreppet styrmedelsacceptans, som åsyftar vilka uppfattningar människor har om de specifika styrmedel som staten förfogar över och inför eller föreslår att tillämpa för att styra samhällets aktörer i riktning mot ett uppsatt politiskt mål.

Som antydde redan i kapitel 1 är det flera krav som kan och bör ställas på ett styrmedel. Inom litteraturen om policyacceptans är det främst tre sådana krav som diskuteras. För det första bör styrmedlet vara verkningsfullt (*måleffektivt*). För det andra finns det alltid en önskan om att det är *kostnadseffektivt*, det vill säga att målet nås till lägsta möjliga kostnad för samhället som helhet. För det tredje finns det hos beslutsfattarna många goda skäl att önska att ett styrmedel även har en tillräcklig acceptans hos allmänheten eller i särskilda grupper i samhället. Låt oss utreda dessa tre begrepp lite mer grundligt.

Har vi problem i samhället som till exempel orsakar stora kostnader eller värdeförluster, såsom global uppvärmning som i förlängningen leder till klimatförändringar med förödande konsekvenser för människor och samhällen, så bör de styrmedel som införs vara så effektiva som möjligt i att styra bort från detta problem – exempelvis genom att man inför hinder mot beteenden/konsumtion/produktion som leder till den globala uppvärmningen. Översatt till styrmedel skulle det kunna innebära att det införs ett förbud mot att äga och köra fordon som drivs med fossila bränslen eller att det införs ett försäljningsstopp på sådant (rött) kött som har stor negativ inverkan på klimatet.

Men det går att ha starka invändningar mot sådana kraftfulla åtgärder. En är att de riskerar att bli kostsamma för samhället, antingen för att de alltför effektivt och snabbt bromsar upp eller hindrar beteenden och verksamheter så att berörda parter inte hinner ställa om. Till exempel industrier som idag är fossilbaserade men som, om de bara ges tillräcklig tid, skulle kunna ställa om och bli mer eller mindre fossiloberoende och därmed kunna fortsätta tillföra samhället nyttigheter i form av produktion, skatteintäkter och sysselsättning. En annan invändning som ofta lyfts i litteraturen är att förbud riskerar att bli kostsamma att administrera. Inte minst kan det bli kostsamt att följa upp efterlevnaden av förbud, särskilt om det handlar om förbud mot konsumtionsvaror som många individer

har preferenser för, oavsett hur måleffektivt det annars än må anses vara. Även om det alltså – åtminstone i teorin – går att tänka ut policyinstrument som väldigt snabbt och verkningsfullt skulle få skadliga aktiviteter att upphöra, måste dessa åtgärder samtidigt ställas i relation till vilka kostnader de ger upphov till för samhället i stort, eller för de grupper som styrmedlen riktar sig mot.

Inom nationalekonomisk teoribildning lyfts ofta ekonomiska miljöstyrmedel fram som särskilt kostnadseffektiva (Oates och Baumol 1975; Sterner 2007; Stiglitz m.fl. 2017). Sådana styrmedel syftar till att *skapa* eller *korrigera* marknader. Ett exempel på att skapa en marknad är handel med utsläppsrätter. Ett sådant system innebär att det sätts ett tak (ett max) för hur mycket utsläpp som tillåts och där aktörerna kan handla utsläppsrätter med varandra. Typiskt är att ju färre utsläppsrätter som finns tillgängliga, desto högre blir priset på den skapade marknaden. Högre priser leder i sin tur till att aktörerna effektiviserar sina verksamheter och desto mindre blir deras efterfrågan på utsläppsrätter – en utveckling som gynnar klimatet.

Styrmedel som avser att korrigera marknader bygger på prismekanismen för att styra bort från miljöskadliga aktiviteter. Logiken är tämligen enkel. Ju dyrare ett beteende eller en produkt blir, desto mer motiveras det aktörerna att leta efter sätt att effektivisera eller förändra sin verksamhet och/eller söka efter billigare och mer miljövänliga produkter som inte omfattas av prismekanismen. Även om denna logik ofta förknippas med företag gäller samma princip för konsumenter. För de flesta konsumenter finns det trots allt gränser för hur stor betalningsviljan är, också i de fall förändringar i konsumtionen är svår. Ett bra exempel är viljan att sluta röka när tobakspriset höjs (Hammar 2001). Viktigt att påpeka i sammanhanget är också att prismekanismen kan användas som en morot i stället för en piska och göra önskvärda beteenden eller konsumtion billigare, exempelvis genom att staten subventionerar produkter och tjänster som är mer positiva för klimatet.

Andra, mer filosofiska eller normativa, argument för ekonomiska styrmedel är att de också bygger på en rättvis princip – principen om att förorenaren betalar – som många omfamnar (Hammar och Jagers 2007). Ett ytterligare sådant argument i nationalekonomisk litteratur till prismekanismens fördel är att en prissättning sällan blir lika tvingande och definitiv som ett förbud med nödvändighet är. Om

priset gradvis ökar på en vara ger det mer valfrihet för berörda parter. Somliga kanske tycker det är värt att betala det högre priset, medan andra ser prisökningen som en signal, eller till och med som ett externt tvång, som driver fram en beteendeförändring.

Det finns också andra faktorer som ibland kan tala emot valet av ekonomiska styrmedel, hur kostnadseffektiva de än må vara. Teorin framstår ofta som enkel: stiger priset på en vara, så kan det förväntas minska konsumtionen av den varan. I praktiken är det dock inte alltid riktigt så enkelt.

Exempelvis finns det forskning som menar att intern motivation, det vill säga att människor utför ett beteende baserat på inre motiv såsom värderingar, lust eller övertygelser, samspelar på ett ibland oväntat sätt med externa incitamenten, såsom prishöjningar (Deci m.fl. 1999). Forskning visar att beteendeförändringar som är drivna av extern motivation endast är bestående då de externa motiven är på plats. Det vill säga, om incitamenten tas bort eller återgår till det tidigare, återgår även tidigare beteenden (Bergquist 2019; van der Linden 2015).

Forskning visar också att ekonomiska styrmedel kan leda till undanträngningseffekter. Det vill säga att externa ekonomiska incitament tränger undan den interna motivation som fanns där från början och som många menar är viktig för att få till bestående miljö- och klimatvänliga beteenden (Frey och Jegen 2002; Gneezy m.fl. 2011). Problemet kan sammanfattas i distinktionen mellan vad ekonomiska styrmedel gör *för* människor kontra *med* människor. Exempel i litteraturen visar att införande av ekonomiska styrmedel kan försvaga de sociala eller normativa motiven människor har för att agera klimatvänligt (Bolderdijk m.fl. 2013; Gneezy och Rustichini 2000; Heyman och Ariely 2004).

Vidare kan ekonomiska styrmedel vara regressiva och procentuellt leda till högre kostnader för låginkomstgrupper än för höginkomsttagare (Fremstad och Paul 2019), något många uppfattar som orättfärdigt och därför påverkar deras attityder till styrmedlet i fråga (Dietsch 2024). En annan grupp som riskerar påverkas oproportionerligt av prishöjningar på exempelvis bränslen, är människor som bor på landsbygden, där det vanligtvis både är längre avstånd och saknas bra alternativ till bilen.

Dessa exempel på konsekvenser av ekonomiska styrmedel för oss in på det tredje viktiga kravet som allt oftare lyfts fram i litteraturen

och i den politiska debatten, nämligen huruvida föreslagna styrmedel upplevs som acceptabla eller ej. Rapportens inledande exempel med borttagandet av en koldioxidskatt i Australien och förslaget om att höja den modesta franska koldioxidskatten med landsomfattande kravaller som följd, är båda tydliga exempel på varför allmänhetens och högljudda särintressens attityder till sådana styrmedel är värda att undersöka närmare.

För det första kanske inte politiker och andra beslutsfattare vågar fatta beslut om att införa styrmedel om de vet, eller har starka misstankar om, att ett sådant förslag kommer att leda till högljudda protester eftersom det kan straffa dem både i närtid och senare, i samband med val. En viktig – inom forskningen ännu inte ordentligt utredd – fråga i detta sammanhang är huruvida det främst är allmänhetens attityder och potentiella reaktioner mot politiska förslag som motiverar eller hindrar beslutsfattare, eller om det snarare är åsikterna och reaktionerna hos vissa, särskilt högljudda särintressen som avgör vilka vägval våra valda representanter gör. Samtidigt ska vi inte glömma bort den opinionsbildande uppgift som våra folkvalda politiker har – att förklara och motivera både orsakerna till de samarbetsproblem som föreligger i samhället, och vilka medel som står till buds för att undvika dem. Det vill säga, det ligger inte bara på politiker i en representativ demokrati att utforma styrmedel som ligger i linje med opinionen, utan också att skapa opinion för styrmedel, som de anser vara nödvändiga för att lösa viktiga problem.

Ett andra skäl till att vara lyhörd för den allmänna opinionen för ett styrmedel har att göra med efterlevnadsgraden av styrmedlet, vilken kopplar både till frågan om måleffektivitet och kostnads-effektivitet. Om ett styrmedel är impopulärt finns alltid risken att många som berörs kommer att försöka undvika det, vilket givetvis sänker verkningsgraden hos styrmedlet och/eller fördyrar säkerställandet av dess tänkta funktionalitet (Sjöstedt 2014). Detta visar också tydligt att målsättningarna om måleffektivitet, kostnads-effektivitet och acceptans inte bör behandlas separat vid utformandet av styrmedel, utan att alla tre ingår som viktiga komponenter i ett mer övergripande synsätt på styrning.

Vi är av uppfattningen att framgångsrik klimatpolitik är, eller i högre grad än idag borde vara präglad av, en strävan att i mesta möjliga mån försöka leva upp till alla de uppställda krav vi diskuterat. Det vill säga en slags pragmatisk eller kompromissbaserad politik

och politisk teori. En sådan politik innebär en strävan att designa och genomföra styrmedel eller styrmedelspaket, som kanske inte enskilt, men väl i förening, kan hävdas vara så måleffektiva, kostnads-effektiva och acceptabla som möjligt. Detta är ett politiskt tänkande som snarare än att till varje pris försöka maximera eller optimera någon av nämnda komponenter, präglas av målsättningen om hög *genomförbarhet*. I ekonomiska termer skulle man kanske kunna tala om ”näst-bäst-lösningar” snarare än optimala lösningar. De senare är ofta både mer önskvärda och eleganta, men möter mer motstånd eftersom de tenderar att skapa asymmetriska effekter mellan olika grupper i samhället.

I detta sammanhang är det viktigt att betona hur dessa begrepp förhåller sig till varandra. Som vi kommer att beskriva i kapitel 3, är acceptansen för ett styrmedel nämligen delvis beroende av dess kostnadseffektivitet och verkningsfullhet. När vi talar om styrmedlets verkningsfullhet eller ”effektivitet” kan det vara rimligt att dela upp detta i två aspekter: måleffektivitet och beteendeeffektivitet.

Måleffektivitet innebär att styrmedlet effektivt uppnår sitt syfte, medan beteendeeffektivitet handlar om hur väl det lyckas påverka människors beteenden, som ju ofta är en viktig förutsättning för måleffektiviteten. Det blir här viktigt att skilja mellan acceptans av mål och acceptans av medel. En individ kan stödja ett policymål (t.ex. att minska klimatutsläpp) men samtidigt motsätta sig ett specifikt styrmedel som syftar till att ändra ett beteende (t.ex. en klimatskatt). Denna distinktion är relevant för möjligheten till förändring. Vi bör här även ha i minnet att styrmedel ofta har dubbla syften. Att både skapa beteendeförändringar och att exempelvis driva på teknikutveckling. En relaterad fråga blir då om beteendestyrning alls krävs och om inte teknikutveckling enskilt kan lösa klimatfrågan. Detta leder till normativa frågor som samhället kan (och bör) diskutera; hur mycket ska vi satsa på teknikutveckling och hur mycket bör vi styra individers konsumtionsmönster? Det är dock inte upp till den här rapporten att reda ut det. Vi kan bara konstatera att om samhället fokuserar mer på teknikutveckling, så flyttas acceptansfrågan oftast bara vidare till något annat område. Exempelvis är det ju inte så att utvecklingen och etableringen av de energislag som skulle ersätta kol och andra fossila bränslen är oproblematiske och opolitiska. Både utbyggnad av kärnkraft och etableringen av vindkraft handlar i högsta grad om politik och då



också om acceptans. Här kan det också vara lämpligt att lyfta en begränsning som rapporten gör; vi fokuserar på klimatpolitiska styrmedel riktade mot individer, såsom koldioxidskatter, och berör inte direkt andra delar av klimatpolitiken, såsom exempelvis utbyggnad av diverse energislag.

Avslutningsvis är det viktigt att ägna några ord åt själva begreppet acceptans och varför just det har kommit att få ett sådant fokus i sentida studier av attityder till klimatpolitiska styrmedel. I den tidiga forskningen om den allmänna opinionen som ett viktigt villkor för genomförbar klimat- och miljöpolitik, låg fokus främst på att undersöka om individer var ”för” eller ”emot” specifika politiska förslag. Med tiden började dock litteraturen alltmer fokusera på att förklara varför dessa positioner intas. Målet blev att identifiera vilka faktorer som gör ett styrmedel genomförbart, något vi behandlar mer ingående i kapitel 3.

Som nämnts tidigare i kapitel 1, redogör vi för forskningen om stöd för och motstånd mot klimat- och miljöpolitiska styrmedel i allmänhet, med särskilt fokus på skatter, och då främst koldioxidskatter, som dominerar forskningsfältet. Idag fångas sådana attityder ofta genom enkätstudier där respondenter får svara, på en skala, om de stödjer eller motsätter sig olika klimatåtgärder i olika grad. Det är dock viktigt att fråga sig vad dessa mätningar faktiskt visar. Exempelvis, att någon accepterar en klimatskatt betyder inte nödvändigtvis att hen skulle acceptera vilken skattenivå som helst. Vidare kan man fråga vad det innebär att vara starkt emot något, jämfört med att vara delvis emot? Denna styrka kan ha betydelse för aktiva handlingar, såsom hur man röstar eller om man deltar i protester mot ett förslag. Ibland används distinktioner som ”acceptans”, ”stöd”, och ”acceptabilitet”. Acceptabilitet avser ofta förslag som ännu inte införts, alltså hypotetiska styrmedel, medan ”acceptans” beskrivs som mer passivt och reaktivt och ”stöd” som mer aktivt och proaktivt gentemot existerande förslag (Kyselá m.fl. 2019). Utan att fördjupa oss i detta kan vi konstatera att det sannolikt räcker att det finns en tillräckligt hög acceptansnivå bland allmänheten för att det ska vara möjligt för politiker att både föreslå och implementera styråtgärder till klimatets gagn utan att detta riskerar leda till folkliga uppror och väljarflykt. Exakt var den gränsen går är ytterst svårt att avgöra. I rapportens bilaga återkommer vi till detta ämne och frågar oss om det kanske är dags för en ny

generation forskning som inte så starkt ägnar sig åt grader av acceptans, utan snarare åt att undersöka vilka styrmedelsdesigner som genererar motstånd och varför. En annan fråga är hur stort eller litet motstånd som krävs för att politiker ska våga besluta om, eller avstå från att besluta om, införande av nya styrmedel. Det här är alltså en typ av frågor som riktar fokus mot beslutsfattare i stället för mot allmänheten.

### 3 Vilka faktorer påverkar policyacceptans?

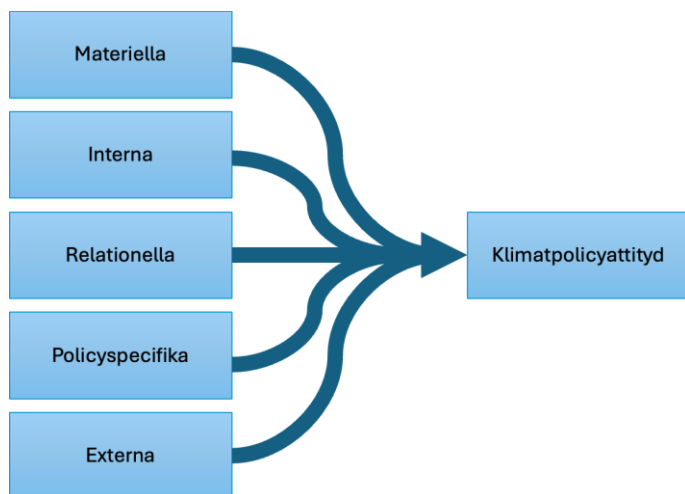
I följande kapitel redogör vi för ett antal faktorer, både på individnivå och kontextnivå, som hittillsvarande forskning har funnit påverka eller vara kopplade till människors benägenhet att acceptera klimatpolitiska styrmedel och då i huvudsak koldioxidskatter. Den avgjort största delen av existerande studier av styrmedelsacceptans baserar sig på enkätbaserade opinionsundersökningar (Kyselá m.fl. 2019). Det har emellertid även gjorts en handfull studier baserade på kvalitativa fallstudier med syfte att få en djupare förståelse av olika kontextuella faktorer (Andersen 2019). Till detta ska även läggas att det på senare år gjorts studier som baserar sig på mer kvantitativa textanalyser, till exempel med öppna svar i enkätundersökningar (Povitkina m.fl. 2021; Savin m.fl. 2020; Tvinnereim m.fl. 2017) eller kommentarer i sociala medier (Bendz m.fl. 2023).

Den stora delen av forskningen har fokuserat på att förstå acceptans och inte dess motsats, motstånd. Det bör dock sägas att det finns en del intressanta studier som studerat motstånd (Arning och Ziefle 2020; Douenne och Fabre 2020; 2022; Aasen och Sælen 2022, Ewald m.fl. 2022; Portinson Hylander m.fl. 2024) men dessa utgör bara en bråkdel av litteraturen. Ett sätt att se på detta är att det bara är olika ytterpunkter på samma skala – antingen är en individ för eller emot ett styrmedel och det är samma faktorer som är associerade alldeles oavsett. Men det kan finnas anledning att misstänka att det inte är ett riktigt så symmetriskt förhållande och att det delvis är andra faktorer som förklarar motstånd än som förklarar acceptans. Exempelvis indikerar en nyligen publicerad studie att motstånd drivs av uppfattningar om orättvisa medan acceptans inte i lika hög grad drivs av uppfattningar om rättvisa (Bergquist 2025).

Vi kommer främst att fokusera på forskningen som (explicit eller implicit) diskuterar införandet av klimatstyrmedel nationellt. Det finns goda skäl att göra det. Klimatfrågan är visserligen internationell med exempelvis EU:s klimatpolitik och Parisavtalet, samtidigt utformas och implementeras den klimatpolitiska styrningen till stor del nationellt och är därför en del av en inhemsk politisk debatt. Huruvida den i sin tur påverkas av vad andra länder gör, är inte entydigt. Forskningen pekar i lite olika riktningar. I en översikt, med några år på nacken, finner McGrath och Bernauer (2017) att de flesta klimatpolitiska preferenser inte drivs av vad andra länder gör. Samtidigt finns det studier som pekar i motsatt riktning. Till exempel finner Tvinnereim m.fl. (2017) att oro över internationellt samarbete och ansvar är ett av de ämnen som människor (åtminstone i Norge) anser forma deras klimatattityder. Coleman m.fl. (2023) finner att stödet för klimatåtgärder ökar bland svenskar om man signalerar att kostnaderna sprids mellan olika politiska enheter, såsom länder, och att andra anses göra ”sin del” – något vi återkommer till i kapitel 4.

Forskningsfältet om klimatpolicyattityder är brett och involverar många olika discipliner – statsvetenskap, nationalekonomi, psykologi, sociologi med flera – där olika typer av mätinstrument har använts, olika faktorer har lyfts fram och olika kategoriseringar har gjorts (Kysela m.fl. 2019). Vi har i den här rapporten valt att dela in redogörelsen i materiella, interna, relationella, policyspecifika och kontextuella faktorer. Att göra en sådan kategorisering kan vara svårt då dessa delvis överlappar, men vi tror att det finns pedagogiska poänger med att göra denna indelning.

Figur 3.1 Övergripande kategorier av faktorer kopplade till klimatpolicyattityder



Som vi uppfattar saken, fångar denna indelning de flesta av de faktorer som lyfts fram i forskningen. En typ av faktorer vi valt att inte göra en systematisk genomgång av är ett antal sociodemografiska faktorer, såsom kön, ålder och utbildningsnivå. Skälet är att sådana faktorer sällan har några märkbara samband med policyacceptans (Bergquist m.fl. 2022). En god illustration av detta faktum är Dechezleprêtre m.fl. (2022) som i en stor studie med 40 000 respondenter i över 20 länder konstaterar att, bortsett från att högt utbildade tenderar att vara något mer stödjande och accepterande till klimatskatter än individer med lägre utbildning, finns inga systematiska, storleksmässigt intressanta, och signifikanta skillnader vad gäller kön och ålder. Ett resultat som står sig i flertalet av övriga studier vi själva gjort eller tagit del av.

Innan vi redogör för de faktorer som vi har identifierat som relevanta i tidigare forskning finns det anledning att först diskutera vad som avses med acceptans i litteraturen och hur det har mätts. I en del studier är det som röstningsintention – om man är beredd att rösta för eller emot ett visst politiskt förslag eller parti som förespråkare ett förslag – alltså någon form av beteendeintention. I den stora merparten av studier inom området så har ambitionen varit att fånga människors *attityder* till klimatpolitiska instrument, uttryckt på en skala mellan stöd (positivt inställd) till motstånd (negativt

inställd), ofta utifrån en definition av en attityd såsom “a psychological tendency that is expressed by evaluating a particular entity with some degree of favor or disfavor” (Eagly och Chaiken 1993, s.1).

Trots denna definition finns det likväl flera sätt att ”skära kakan” när det gäller att förstå och betrakta miljöattityder. Viss litteratur skiljer mellan *attityder*; exempelvis till styrmedel eller beslut, *föreställningar* (eng. *beliefs*) om sakers tillstånd och *personliga normer*; vad vore rätt sak för en individ att göra eller tycka i en given situation. Annan forskning använder snarare attityder mer som ett samlingsbegrepp och inkluderar där föreställningar och uppfattningar om styrmedel.

### 3.1 Materiella faktorer

Materiella överväganden handlar om de faktiska eller upplevda kostnaderna och konsekvenserna av en policy eller ett policyinstrument (Jagers m.fl. 2018). Detta omfattar olika faktorer som påverkar acceptansen av exempelvis en koldioxidskatt. En individ kan exempelvis vara negativt inställd till en skatt som direkt påverkar det egna hushållet, men samtidigt acceptera en skatt som riktar sig mot andra grupper i samhället, såsom exempelvis industrin (Harring m.fl. 2019).

Forskning baserad på svenska data visar att acceptansen för klimat- och miljöskatter generellt är lägre bland personer med lägre inkomster jämfört med höginkomsttagare och lägre bland dem som bor på landsbygden jämfört med invånare i större städer och tätorter (Harring 2020; Jagers m.fl. 2020b). Dessa skillnader brukar förklaras genom att lyfta fram materiella faktorer, att de på landsbygden ofta har längre avstånd till olika typer samhällsservice och samtidigt har färre alternativ till att köra bil (Umit och Schaffer 2020). Det ska dock poängteras att effekterna av dessa faktorer, jämfört med flera andra, är relativt små (Bergquist m.fl. 2022).

Som vi diskuterar mer utförligt i kapitel 4 tycks inte heller individer, som är motståndare till pigouvianska skatter, i många fall se den huvudsakliga avsikten med dessa skatter – att internalisera negativa externaliteter – utan uppfattar dem som fiskala skatter. Det vill säga som ett sätt för regeringen att få in skattepengar och

finansiera andra utgifter. Därav påverkas också stödet för den här typen av skatter i viss mån av hur människor uppfattar att inkomsterna kommer att användas (Ewald m.fl. 2022; Savin m.fl. 2020; Barrez 2024; Mohammadzadeh Valencia m.fl. 2024).

Ett förväntat mönster är att när priset på koldioxid ökar, exempelvis genom koldioxidskatter, så avtar samtidigt stödet för dessa skatter. Studier visar också att det finns ett samband mellan förväntad kostnad och acceptans för koldioxidskatter (Jagers m.fl. 2019; Jagers m.fl. 2021; Povitkina m.fl. 2021; Agneman m.fl. 2024b; Umit och Schaffer 2020; Wicki m.fl. 2020). Samtidigt tycks det, över tid, snarast vara så att stödet för höjd koldioxidskatt har ökat i den svenska befolkningen – trots att den svenska koldioxidskatten har höjts över tid (se figur 5.2), eventuellt beroende på att klimatmedvetenheten också har ökat parallellt med prisökningarna (Jagers m.fl. 2020b), vilket är något vi diskuterar utförligare i kapitel 6.

Andra studier har visat att acceptans för koldioxidskatter och andra klimatstyrmedel är avhängig hur kostnaderna är fördelade bland olika samhällsgrupper och i olika delar av världen. I en studie med svenska respondenter finner Coleman m.fl. (2023) att stödet för klimatstyrmedel ökar ju fler det är som uppfattas dela på kostnaderna. Ett annat viktigt resultat är att det tycks som att människor tenderar att överskatta kostnaderna för koldioxidskatter jämfört med de direkta kostnader som många andra, mer populära klimatstyrmedel – exempelvis subventioner eller satsningar på kollektivtrafik – egentligen ger upphov till för skattebetalarna (Jagers och Hammar 2009; Jagers m.fl. 2020b). Även detta intressanta resultat diskuterar vi mer i kapitel 6.

Bedömningar av egen betalningsförmåga tycks också vara en kostnadsrelaterad faktor som påverkar acceptansen av klimatstyrmedel. I en ny enkätundersökning av tyska husägare som genomfördes efter att regeringen infört en koldioxidskatt på uppvärmning och transporter fann forskare att individers förmåga att hantera den nya ekonomiska kostnaden, exempelvis att ha råd att investera i mer energieffektiv teknik, eller möjligheter att kunna göra skatteavdrag, hade en positiv effekt på acceptansen av dessa nya styråtgärder (Schmidt m.fl. 2024).

### 3.1.1 Lokalitet

En vanligt förekommande invändning mot koldioxidskatter som tydligt kopplar till kostnader, är att sådana främst drabbar människor på landsbygden. I studier, både från Sverige (Ewald m.fl. 2022) och andra länder (Bretter och Schultz 2024), finner forskare stöd för att människor som bor på landsbygden i lägre grad har acceptans för koldioxidskatt jämfört med personer i städer eller mer tätbebyggda områden. I Storbritannien är människor som bor utanför stor-London drygt 30 procent mindre stödjande till både regleringar och marknadsbaserade klimatstyrmedel (Bretter och Schulz 2024). På liknande vis finner Umit och Schaffer (2020) med hjälp av enkätdata från flera europeiska länder att de som bor på landsbygden är klart och signifikant mindre stödjande till klimatstyrmedel. Delvis i motsats till dessa resultat finner emellertid Gerdes m.fl. (2023), i en tysk enkätundersökning, endast marginella regionala skillnader bland befolkningen i Tyskland. Avslutningsvis bör en studie av Dechezlepêtre m.fl. (2022) nämnas, eftersom forskarna där försöker nyansera analyserna av skillnader mellan stad och landsbygd och då finner att skillnaderna delvis är avhängiga faktorer såsom tillgång till kollektivtrafik, grad av bilanvändning och andelen av hushållsbudgeten som går till kostnader för drivmedel. Av detta följer att snarare än att lokalitet i sig behöver vara en avgörande faktor för acceptans, är det väl så viktigt att det finns prisvärda alternativ till bilkörande för människor som bor utanför tätorter och städer.

### 3.1.2 Inkomst

Forskningen har funnit ett samband mellan inkomst och acceptans för klimatstyrmedel, där högre inkomst leder till högre acceptans, men detta samband återfinns bara i vissa länder (Bergquist m.fl. 2022; Dechezlepêtre m.fl. 2022). I vissa studier på svenska data finns ett sådant samband (Harring 2020; Jagers m.fl. 2020b) medan i andra inte. Exempelvis finner Ewald m.fl. (2022) att hushållsinkomst inte kan förklara motstånd mot koldioxidskatter i Sverige, utan att det snarare är de som har en stark känsla för rättvisa som motsätter sig nuvarande koldioxidskatter. Forskarnas förklaring är att dessa skatter slår mer kännbart mot vanliga bilister än exempelvis mot industri och flygpassagerare.



## 3.2 Interna faktorer

Som vi har nämnt tidigare så är forskningsfältet delvis splittrat mellan olika discipliner. Medan sociologer och statsvetare främst har fokuserat på ideologi, har miljöpsykologer lyft fram värderingar som viktiga faktorer kopplade till klimatpolicystöd. Vi väljer att diskutera samtliga av dessa under rubriken *interna* faktorer.

### 3.2.1 Ideologi

Ideologi förstås ofta som en uppsättning idéer om hur världen är och bör vara beskaffad. Detta betyder att ideologisk orientering styr hur individer utvärderar olika samhällliga fenomen, men den vägleder även individens utformande av livsmål, vilka motivationer personen har och drivs av och medverkar även till att utforma personens identitet (Jost m.fl. 2009; Shively och Schultz 2022).

Det finns flera olika skalor med vilka en individs ideologiska orientering mäts. Inom forskningen om klimatpolicyacceptans, är den, i en europeisk kontext, mest använda den där individen själv får rapportera sin placering på en skala som löper från *vänster till höger*. På motsvarande sätt används ibland i en nordamerikansk kontext en skala som spänner mellan *liberal* och *konserverativ*. Forskningen finner att ideologi är en faktor som kopplar till acceptans för klimatstyrmedel. Den här typen av subjektiva ideologiskalor är dock sämre på att predicera attityder i andra delar av världen (Bergquist m.fl. 2022; Jagers m.fl. 2024), vilket kan ha att göra med att politiska konflikter i vissa delar av världen kan utgå från andra skiljelinjer, såsom etniska, snarare än exempelvis arbete-kapital och då blir inte vänster-höger lika självklara.

Studier gjorda i en västerländsk kontext slår dock fast att det finns ett tydligt samband mellan ideologisk positionering och såväl attityder till styrmedel som beteenden kopplade till klimatet, där mönstret är att individer som är orienterade till höger ofta påvisar klart mindre klimatvänliga attityder och beteenden (McCright och Dunlap 2013; Båtstrand 2015; Hamilton och Saito 2015; Aasen 2017). I såväl forskningsöversikter som i metaanalyser är också ideologisk orientering tydligt sammankopplad med attityder till klimatpolitiska styrmedel, där vänsterorienterade individer, i jämförelse med högerorienterade, systematiskt är mer accepterande till

sådana (Ejelöv och Nilsson 2020; Ejelöv m.fl. 2022; Drews och van den Bergh 2016; Dechezleprêtre m.fl. 2022). Jämfört med miljö- och klimatpolitiska åtgärder mer i allmänhet, tycks effekterna av ideologi vara särskilt starka på klimatskatter och då i synnerhet för skatter som riktar sig mot konsumtion av mat och kläder, även om klimatmotiverade skatter på bränslen inte kommer långt efter (Agneman m.fl. 2024b; Jagers m.fl. 2024). Här kan nämnas att forskare som försökt fånga ideologi med mer ”objektiva” mått – alltså när respondenterna har fått ta ställning till politiska förslag som tydligt kopplar till en vänster- och högerposition, åtminstone ekonomiskt, såsom åtgärder kring ekonomisk (o)jämlighet och skatter – har visat att ideologi också har betydelse (Jagers m.fl. 2024).

Trots att det finns ett systematiskt påvisat samband mellan ideologisk orientering och policyattityder, behöver inte detta samband nödvändigtvis vara direkt (Drews och van den Bergh 2016). Forskare har helt enkelt, både empiriskt och teoretiskt, försökt nyansera dessa samband ytterligare. Exempelvis fann Dietz m.fl. (2007) tidigt att ideologisk positionering visserligen är en stark faktor för stöd av klimatpolitiska åtgärder, men fann samtidigt att dess effekt i hög grad är indirekt och vanligtvis går via faktorer såsom oro för klimatet. Det har också visats att effekten av ideologi på olika former av stöd för miljöpolitiska styrmedel är medierad av (går via) rättvisepufffattningar. Forskningen visar till exempel att upplevd rättvisa har en starkare effekt på styrmedelsacceptans bland personer med vänsterorienterade åsikter. Däremot skiljer sig inte sambandet mellan upplevd frihetsinskränkning och styrmedelsacceptans nämnvärt mellan vänster- och högerorienterade respondenter (Jagers m.fl. 2018; 2024).

I sammanhanget kan det vara viktigt att nämna att det finns en generell trend mot att vänsterinriktade individer vill ha mer klimatpolitik och i större utsträckning är mer benägna att acceptera klimatpolitiska styrmedel. Det finns dock undantag från denna trend. Exempelvis visar en studie att kopplingen mellan vänster-högerideologi och acceptansen av en miljöskatt varierar mellan länder och att i vissa länder är högerorienterade individer mer accepterande av en sådan än vänsterorienterade väljare. Det kan ha att göra med att miljöskatter snarare är förenliga med en (marknads)liberal position, där förorenaren betalar för sina utsläpp, vilket kan attrahera högerorienterade väljare i vissa länder (Fairbrother 2016).

Detta för oss in på en diskussion om vad begreppen ”vänster” och ”höger” egentligen innehåller. Det är viktigt att komma ihåg att forskningen i mångt och mycket har utgått från ett subjektivt mått på vänster och höger, där respondenterna har fått placera sig på en fem-gradig (Likert)skala och att vad som ligger i dessa begrepp är föränderliga över tid. Exempelvis har vi ju sett nya partier, som ofta definieras och definierar sig själva som höger, växa sig starka och inflytelserika de senaste årtiondena. Dessa partier betonar inte främst fria marknader och låg statlig inblandning, utan lyfter fram andra värden och skiljelinjer, såsom auktoritet och nationalism kontra frihetlighet och internationalism – det som numera allt oftare omtalas som den alternativa ideologiska skalan GAL-TAN. Senare studier visar också att nationalistisk ideologi (kontra kosmopolitisk orientering) vilken, i somliga studier genomförda i Europa (ESS 2016), tycks ha ett starkare samband med policyacceptans än vänster-höger skalan (Kulin m.fl. 2021). Detta skulle kunna förstås som att människor med starka nationalistiska värderingar vill skydda nationella intressen och har svårt att acceptera klimatpolitik som syftar till att gynna det globala kollektivet.

### 3.2.2 Polarisering och politisk identitet

I sammanhanget kan det också vara av betydelse att diskutera hur olika politiska identiteter förhåller sig till varandra. Forskningen har ibland haft svårt att förstå varför individer till höger, eller de som identifierar sig som ”konservativa”, prioriterar miljön och klimatet mindre än de som identifierar sig som vänster. Inte minst när ett kärnvärde inom konservatismen är att bevara och värna, vilket ju skulle kunna appliceras på miljön och klimatet. Samtidigt som den mest diskuterade policylösningen, klimatskatter, ses som en policylösning som bygger på en marknadslösning och som skulle kunna tänkas vara mer uppskattad av de som ser sig som ekonomisk höger. Det finns olika sätt att förstå detta. Ett handlar om politiska identiteter. Dessa identiteter tycks vara viktigare i kontexter, eller situationer, när klimatfrågan blir, eller är, mer polariserad (Unsworth och Fielding 2014; Van Boven m.fl. 2018). En studie med data från Sverige fann att det inte finns några skillnader mellan individer till vänster och individer till höger i synen på att satsa på

ett mer miljövänligt samhälle, men när deras ideologiska position görs tydlig för dem ser de miljöfrågan som en ideologisk fråga och formar sina attityder därefter (Harring och Sohlberg 2017).

I en studie från 2022 visar Cole m.fl. att uppfattningen om den egna politiska gruppens sociala normer i klimatfrågan är starkt kopplad till individens prioritering av klimatåtgärder. Resultatet överensstämmer med idén att individer anpassar sina attityder utifrån det de uppfattar att den egna politiska gruppen tycker. Detta fenomen rör sociala normer och så kallade partisignaler (eng. *party cues*), vilket vi utforskar mer ingående nedan.

### 3.2.3 Värderingar

Medan ideologisk position främst är något som studerats av statsvetare och sociologer har forskare inom miljöpsykologi ägnat sig åt ett närbesläktat begrepp och fenomen, nämligen *värderingar*. Studier har funnit att den ideologiska orienteringens effekt på individers acceptans är delvis oberoende av exempelvis individers värderingar, men i hur hög grad denna effekt i realiteten är oberoende, avgörs av vilket policyinstrument frågan gäller (Harring m.fl. 2017). Med värderingar brukar avses individers uppfattningar om önskvärdheten i ett visst tillstånd eller resultat (Schwartz 2012). Värderingar har visat sig påverka policyattityder och acceptans i ett flertal studier och på lite olika sätt. Flera forskare har funnit att värderingar är tämligen stabila faktorer som kanaliseras via individers föreställningar om världens tillstånd och vidare via deras personliga normer, till exempel känsla för ansvar. Denna kedja av faktorer har fått ett eget fack inom forskningsfältet och brukar gå under benämningen VBN (Values Beliefs Norms)-teori (Stern m.fl. 1999). Flera studier bekräftar att VBN-kedjan även är verksam när det gäller att påverka attityder till klimatpolitiska styrmedel i Sverige (t.ex. Harring och Jagers 2013).

Det är framför allt två kluster av värderingar som visat sig ha betydelse för människors miljövänliga beteenden och attityder; *självförstärkande* (eng. self-enhancement) värderingar som koncentreras till privata intressen och *självöverskridande* (eng. self-transcendent) värderingar som i stället riktas mot kollektiva intressen. Bland dem som främst uppvisar den senare typen av värderingar finner vi människor som har mer altruistiska orienteringar

riktade mot människor och samhälle, men även biosfäriska orienteringar kopplade till önskemål om att naturen och miljön bör få hög prioritet (Stern m.fl. 1995). Inte helt förvånande uppvisar individer med självöverskridande värderingar, via uppfattningar och normer, en högre grad av acceptans och stöd för klimatpolitiska styrmedel (Shwom m.fl. 2010; Harring och Jagers 2013; Bouman m.fl. 2020; Rhodes m.fl. 2017) och inte minst mot mer krävande och tvingande styrmedel (Harring m.fl. 2017).

En annan ansats inom området värderingar är Uenal m.fl. (2022) som teoretiserar och även finner empiriskt stöd för att det egenkapade måttet som man kallar *ekologisk dominansorientering* (EDO) är starkt kopplat till acceptans och stöd för klimatpolitiska styrmedel. Genom att utveckla logiken bakom det mer etablerade social dominansorientering (SDO), som mäter och utvärderar människors preferenser för olika hierarkiska strukturer i samhället, utvärderar EDO i hur hög grad människor föredrar antropocentriska arrangemang framför hierarkiska arrangemang som inte sätter människor utan miljö (eller annat) i centrum. Värt att notera är att effekterna av både SDO och EDO på acceptans för klimatstyrmedel ofta är medierade (går via) människors risk- och hotuppfattningar (Uenal m.fl. 2022).

### 3.2.4 Känslor och uppfattningar

Bouman m.fl. (2020) utvidgar VBN-modellen till att även inkludera känslor såsom rädsla och oro och genom detta öka förklaringskraften i modellen ytterligare. Något som ligger i linje med fler studier som visar att oro för klimatet och klimatförändringar – vad vi här kallar klimatoro (eng. *climate change concern*) – är starkt kopplad till stöd och acceptans för klimatstyrmedel i allmänhet och klimatskatter i synnerhet (Douenne och Fabre 2020; Tröndle m.fl. 2023; Poortinga m.fl. 2023), vilket också konstateras i metaanalyser (Bergquist m.fl. 2022). Det finns dock vissa studier som hävdar att detta samband är svagt (Dechezleprêtre m.fl. 2022; Fairbrother 2022). Bouman m.fl. (2020) undersöker också vilken roll klimatoro spelar och visar, med hjälp av data från över 44 000 respondenter i Europa, att klimatoro har både direkta och indirekta effekter på stödet för klimatpolitiska styrmedel. De indirekta effekterna kan

exempelvis uppstå genom individers uppfattningar om sitt personliga ansvar att bidra till att minska klimatförändringarna.

En stor del av dessa arbeten bygger på så kallade tvärsnittsstudier och korrelationsanalyser. Därför är det värt att lyfta fram en studie av Fesenfeld och Rinscheid (2021) som i stället baseras på en experimentell design i Tyskland och USA och i vilka forskarna försökte frammana känslor av oro (eng. *concern*) eller fruktan (eng. *dread*) och fann att dessa hade effekter på attityder till klimatpolitiska styrmedel i Tyskland, men inte i USA. I vad som nog kan betraktas som ett ännu större steg upp på känslotrappan, visar en longitudinell studie i Kina (Li m.fl. 2023) att klimatångest är kopplad till stöd för olika klimatpolitiska åtgärder, inklusive koldioxid-skatte, individuella gröna krediter och strängare straff för stora utsläppare. Värt att nämna kan också vara en välciterad studie av Smith och Leiserowitz (2014) som var tidigt ute och studerade betydelsen av känslor och fann att exempelvis känslan hoppfullhet påverkade klimatpolicyacceptans.

Andra miljöattityder av vikt för acceptans av klimatstyrmedel är mer direkt kopplade till risk- och ansvarsuppfattningar (O'Connor m.fl. 1999; Zahran m.fl. 2006). Exempelvis fann forskare i en undersökning av ett representativt urval av den amerikanska befolkningen, att både oro för klimatförändringar, människors riskuppfattningar och övertygelse om att klimatförändringarna är en realitet, samt att klimatförändringarna är orsakade av människan, alla var starkt kopplade till attityderna till klimatpolicyer (Goldberg m.fl. 2021).

Det kan ligga nära till hands att anta att erfarenhet av extremväder, eller annan mer subjektivt tillskansad kunskap om klimatförändringar, påverkar individens acceptans för klimatpolitiska styrmedel. I en metaanalys av 171 akademiska artiklar i 56 olika länder, visar Hornsey m.fl. (2016) emellertid att det är en ganska svag koppling mellan erfarenheter av händelser orsakade av klimatförändringar och klimatattityder. I en annan metaanalys (Bergquist m.fl. 2022) identifierar samband mellan klimatkunskap och acceptans för klimatskatter eller andra mer tvingande klimatpolitiska styrmedel, men dessa är relativt modesta jämfört med flera andra faktorer. Sedan Bergquist m.fl. (2022) har ytterligare studier genomförts på sambandet mellan klimatkunskap och policyacceptans och även dessa visar att sambanden förblir relativt svaga (Pan m.fl. 2023).

Avslutningsvis rapporterar vi en närliggande forskning som rör hur människors moraluppfattningar, såsom deras attityder och ansvarsuppfattningar riktade till kommande generationer, påverkar deras syn på klimatstyrmedel. Agneman m.fl. (2024a) finner vissa positiva effekter av ”intergenerationell etik” – i hur hög grad individer engagerar sig i framtida generationers väl och ve – på uppfattningar om hur resurser bör fördelas, men även på acceptans av klimatstyrmedel. Fairbrother m.fl. (2021) finner också ett positivt samband mellan individer som är ”orienterade” mot kommande generationer och stöd för klimatomdålig styrmedel, men detta samband tycks vara villkorat av grad av politisk tillit. Detta för oss in på nästa kategori av faktorer som konstaterats vara viktiga för att förklara acceptans för klimatpolitiska styrmedel; relationella faktorer.

### 3.3 Relationella faktorer

Två relationella faktorer som visat sig viktiga för policyacceptans är social och politisk tillit. Social tillit avser människors tillit till andra medmänniskor i allmänhet, medan politisk tillit eller förtroende avser individers syn på politiker och offentliga beslutsfattare respektive de politiska institutionerna, eller de myndigheter som implementerar av beslutsfattare redan fattade beslut. Ibland görs här en skillnad mellan politisk tillit – tilliten till representativa politiska organisationer – och institutionell tillit – tilliten till implementerande politiska institutioner (Rothstein och Stolle 2008). Institutionell tillit har visat sig ha större betydelse än politisk tillit vad gäller att förklara styrmedelsacceptans (Bergquist m.fl. 2022). Forskningen om förtroende och tillit är omfattande och det finns många definitioner, men i grunden handlar det om att när en individ hyser tillit till någon eller något, så är detta någonting relationellt – man gör sig sårbar inför någon annan (Levi och Stoker 2000). En del fokuserar på dess beståndsdelar och förstår tillit, eller ”reliance”, som en uppfattning om att den aktör som en individ hyser tillit till, har kompetensen, motivationen och möjlighet att säkerställa något man bryr sig om (de Fine Licht och Brülde 2021). Alldeles oavsett har förtroende visat sig ha betydelse på en lång rad miljörelaterade områden, inklusive individers miljöbeteenden och policyacceptans.

### 3.3.1 Social tillit

Horisontell eller social tillit hänvisar till i hur hög grad en individ litar på andra människor i samhället. Denna form av tillit är mycket väl utforskad inom studiet av det vi diskuterade mer ingående i kapitel 1, nämligen kollektivt handlande och sociala dilemman (Cook och State 2017). Social tillit är starkt förknippad med i vilken utsträckning människor är beredda att göra uppoffringar för det gemensamma bästa, där det för de flesta är avhängigt om man litar på att andra kommer att göra detsamma (Mannemar Sønderkov 2009).

I en enkätstudie i 35 länder visade sig ett typiskt mönster vara att social tillit är positivt korrelerad med acceptans och stöd för koldioxidskatter (Smith och Mayer 2018), vilket en annan studie också visat (Jütersonke och Groß 2023). Det här är också kopplat till ett annat begrepp; socialt kapital, som närmast kan beskrivas som tillit plus styrkan inom sociala nätverk eller social organisering i ett samhälle, vilket också har kopplats samman med policyacceptans (Hao m.fl. 2023; Hao m.fl. 2020).

Men det är inte helt enkelt att empiriskt särskilja effekter, social tillit korrelerar med andra viktiga faktorer. Det är heller inte teoretiskt helt intuitivt att förstå varför högre grad av social tillit skulle vara positivt korrelerad med stöd för klimatstyrmedel. Det finns olika aspekter där tilliten (åtminstone teoretiskt) kan spela olika roll (Harring och Jagers 2013). Exempelvis att ju högre den sociala tilliten är, desto lägre borde stödet för olika typer av styrmedel vara eftersom individer då litar på att andra tar sin del av det gemensamma ansvaret. Därför borde behovet av styrmedel vara mindre (Harring och Jagers 2013; Jagers och Robertson 2018) när den sociala tilliten är hög.

Det finns också somliga studier som visar att social tillit har betydelse för preferenserna för olika typer av klimatpolitiska styrmedel, där låg social tillit innebär preferenser för förbud och restriktioner framför marknadsbaserade styrmedel, såsom skatter och subventioner. Teoretisk kan man tänka att om människor inte litar på att andra gör sin del så vill man ha mer regleringar för att bevara allmänna nyttor. Å andra sidan kan man vara skeptisk till regleringar om man inte tror att andra kommer att följa dessa. Här kan dock olika typer av regleringar skilja sig åt. Om man tror att



aktörer inte följer förbud och restriktioner kan man tänka sig att individer kräver hårdare övervakning och hårdare straff. Om individer tror att andra individer eller aktörer inte betalar skatt eller fuskar med bidrag, är det inte troligt att man kräver fler skatter och högre bidrag. Det här mönstret tycks också finnas i studier av människors preferenser för olika klimat- och miljöstyrmedel specifikt (Harring 2014; 2016; 2018), men också i forskning om reglering och skatter mer generellt (Aghion m.fl. 2010; Charron m.fl. 2021). Det vill säga att efterfrågan eller stödet för regleringar kan vara högt, trots att tilliten är låg, medan hög tillit korrelerar med stöd för skatter generellt.

### 3.3.2 Politiskt förtroende

Som antytt, avspeglar politiskt förtroende hur mycket människor litar på de institutioner som antingen fattar politiska beslut och/eller som implementerar dessa politiska beslut. En betydande forskning visar att låg grad av politiskt och institutionellt förtroende har en negativ effekt på policyacceptans (Hammar och Jagers 2006; Harring och Jagers 2013; Smith och Mayer 2018; Umit och Schaffer 2020; Davidovic 2024; Otto och Gugushvili 2020; Fairbrother 2016; Nielsen m.fl. 2024). Mer specifikt för våra syften finner forskningen också att högre nivåer av politiskt förtroende är starkt positivt korrelerat med människors stöd och acceptans för klimatskatter (Rhodes m.fl. 2017). Intressant att notera är också att när forskare undersökte attitydskillnader till en koldioxidskatt i 23 länder fann att politiskt förtroende hade en starkare förklaringskraft än många andra faktorer (Fairbrother m.fl. 2019). Det vill säga att om det råder en generellt hög nivå av politiskt förtroende i ett land så är befolkningen generellt sett mer positiva till en koldioxidskatt. Till detta bör tilläggas att i en mer kvalitativt orienterad studie (dock baserad på öppna svar från 44 000 respondenter) fann forskarna också att politiskt förtroende är ett särskilt viktigt villkor för att människor ska acceptera en koldioxidskatt eller ej (Levi 2021).

Det tycks också vara så att det inte enbart finns ett direkt samband mellan politisk tillit och klimatpolicyacceptans. Politiskt förtroende interagerar även med andra faktorer. Exempelvis finner en studie genomförd i Sverige, Spanien, Sydkorea och Kina

(Fairbrother m.fl. 2021) att politiskt förtroende påverkar såväl människors syn på effektiviteten (verkningsgraden) hos ett styrmedel som människors benägenhet att göra uppoffringar för andra människor. Båda dessa faktorer har i sin tur en positiv effekt på acceptansen för klimatstyrmedel. Det finns också experimentell evidens som antyder att människors cynism angående politiker och offentliganställdas ärlighet och integritet – alltså ett väldigt konkret mått på bristande politiskt förtroende – underminerar annars positiva effekter av öronmärkning av inkomsterna från miljöskatter på bränsle och energi, som är ett ofta föreslaget sätt att öka acceptansen för sådana skatter (Fairbrother 2019). Vi återkommer till öronmärkning och dess effekter på policyacceptans i kapitel 4.

Som nämnts ovan, så har forskning inom området (politisk) tillit i allt högre grad börjat fokusera på betydelsen av olika beståndsdelar av tillit (Rydén m.fl. 2024). Tillit kan delas upp i flera aspekter och tillit till en aktör bygger på flera olika komponenter. Exempelvis, inte bara att aktören har kompetensen utan också förutsättningarna att agera effektivt. En studie baserad på kanadensiska data (Kitt m.fl. 2021) undersöker tre aspekter av politisk tillit: regeringens kompetens, integritet och värdegemenskap med respondenten. Studien visar att uppfattningen om regeringens kompetens konsekvent är den avgörande faktorn för stöd till olika klimatpolitiska styrmedel. När det gäller stöd för en koldioxidskatt spelar dock alla tre aspekterna – regeringens kompetens, integritet och värdegemenskap – en viktig roll.

### 3.3.3 Sociala normer

Sociala normer lyfts ofta fram som en viktig drivkraft både vad gäller människors benägenhet att bete sig miljövänligt (Farrow m.fl. 2017; Keizer och Schultz 2018; Helferich m.fl. 2023) och, på senare tid, också för att acceptera miljöstyrmedel. Sociala normer brukar definieras som informella regler och standarder som delas av medlemmar i en grupp och som vägleder eller begränsar beteende utan inverkan av lagar och offentliga regler (Cialdini och Trost 1998, s. 152). Alltså, sociala normer fungerar på så sätt att om en individ tillhör eller har samröre, eller önskar ha samröre, med en social grupp och det i detta sociala sammanhang finns en norm som

dikterar ett visst beteende (men förmodligen även en attityd), så kommer individens medvetna eller omedvetna önskan om att passa in i gruppen göra att individen anpassar sitt beteende i enlighet med den existerande sociala normen. Hittillsvarande forskning om sociala normer och policyacceptans har främst ägnats åt att undersöka om miljö- och klimatrelaterade sociala normer också påverkar miljö- och klimatrelaterade beteenden, men för närvarande pågår forskning också kring den direkta kopplingen mellan sociala policy(acceptans)normer och attityder till styrmedel. Resultaten pekar på att sådana normer kan ha en stark påverkan på individens acceptans (Hertzberg m.fl. 2025).

Det är värt att poängtera att Cole m.fl. (2022) visar hur människors uppfattningar om vilka klimatåtgärder och prioriteringar deras partisympatier står för i hög grad påverkar deras egen syn på vilka åtgärder som bör genomföras och stödjas. Sambanden är tämligen starka och pekar på att detta kan spela större roll än exempelvis miljövärderingar, klimatoro och ideologi, som brukar lyftas fram som viktiga faktorer i litteraturen.

Längs liknande linjer finner Rinscheid m.fl. (2021) att i ju högre grad det politiska parti väljare sympatiserar med signalerar starka preferenser (eng. *party cues*) för klimatfrågan och klimatåtgärder, desto mer påverkar detta väljarnas uppfattningar i samma riktning.

Vissa forskare har i stället för sociala normer valt att tala om så kallade *andra ordningens uppfattningar* (eng. *second order beliefs*) som också har visat sig ha ett signifikant samband med policyacceptans. Sådana uppfattningar handlar om vad man tror att andra människor anser om ett fenomen, att skilja från första ordningens motsvarighet som rör vad man själv tror eller anser i frågan. I enkätstudier genomförda i både Spanien (Drews m.fl. 2022) och Kina (Schuldt m.fl. 2019) kunde det konstateras att ju mer en individ tror att andra accepterar en klimatpolicy, desto mer benägen är individen själv att göra detsamma. Detta har starka likheter med effekterna man funnit av så kallade deskriptiva sociala normer. Samtidigt ska kommas ihåg att det även tycks finnas inslag av så kallad pluralistisk ignorans (Sparkman m.fl. 2022) i resultaten. Det vill säga, de respondenter som är positivt inställda till ett klimatstyrmedel tenderar att överskatta hur positiva andra är. Vice versa ser man även att bland motståndare till styrmedel tenderar respondenter att överskatta

andras negativa attityder (Drews m.fl. 2022, se också de Groot och Schuitema 2012; Goldberg m.fl. 2021).

Ett annat relaterat begrepp är *socialt erkännande* (eng. *social recognition*) där studier visat att människors känslor av tillhörighet till en grupp, exempelvis en social klass eller en viss generation, kan påverka inställningen till klimatpolitiska åtgärder, beroende på vilken inställning som är rådande inom dessa grupper (Jütersonke och Groß 2023). Vidare har studier visat att grad av individers sociala interaktioner och i hur hög grad en individ diskuterar klimatfrågan i sociala sammanhang påverkar de egna attityderna till klimatstyrmedel, både i en europeisk (Hao m.fl. 2020) och en amerikansk kontext (Hao m.fl. 2023).

Avslutningsvis kan vi konstatera att forskningen om sociala normer i allmänhet och sociala normer kopplade till miljöbeteenden är omfattande (Farrow m.fl. 2017). Däremot är forskningen om sociala normer (och liknande koncept) och social acceptans för miljö- och klimatstyrning ett ganska sparsamt utforskat fält. Samtidigt blir dessa frågor alltmer uppmärksammade och vi ser att mycket ny forskning är på väg. Vi diskuterar även vidare kring sociala normer som acceptanshöjande faktor i kapitel 4.

### 3.4 Policy-specifika föreställningar (PSB)

I det här avsnittet redogör vi för policyspecifika uppfattningar (eng. *policy-specific beliefs* – PSB) som avser individers uppfattningar om själva styrmedlet som sådant. De tre faktorerna vi fokuserar på är upplevd effekt på individers frihet eller grad av intrång i friheten, upplevd effektivitet av styrmedlet i bemärkelsen att det har avsedd effekt och huruvida styrmedlet uppfattas som rättvist eller ej (Huber m.fl. 2020). Studier visar att dessa tre PSB är starkt kopplade till policyacceptans (Berquist m.fl. 2022; Matti 2015; Maestre-Andrés m.fl. 2019). Vi väljer här att inte gå närmare in på upplevda effekter på frihet, dels därför att effekterna av denna faktor inte tycks vara lika starka som för de övriga två, dels därför att det rimligen finns en tydlig överlapp mellan effekter på frihet och rättvisa. Inom politisk teori och filosofi är exempelvis frihet en av de avgjort viktigaste komponenterna inom nästan all rättviseteori (se även Huber m.fl. 2020 och Fesenfeld m.fl. 2020).

### 3.4.1 Upplevd rättvisa

Upplevd rättvisa kopplad till ett styrinstrument är en av de mest konsistenta faktorer som litteraturen identifierat och som också typiskt ”vinner” alla tävlingar i att ha störst effektstorlek. Detta har visats både i enskilda studier (Poortinga m.fl. 2023) och i en metaanalys som spänner över 89 studier i 33 länder (Bergquist m.fl. 2022). Samtidigt ska man komma ihåg att upplevd rättvisa i sig kan fånga många olika principer och sfärer. De mest studerade i forskningen är de distributiva konsekvenserna av ett styrmedel, exempelvis vem som drabbas och hur mycket, och mer proceduriella aspekter som rör hur och vem som har beslutat om och implementerat styrmedlet. Men vi kan också tänka oss att andra aspekter är länkade till upplevd rättvisa, såsom frihetsaspekter, som vi nyss lyft, men även idéer om upplevd historisk, eller korrektiv, rättvisa (Zimm m.fl. 2024). Eftersom forskningen främst studerat distributiv och proceduriell rättvisa, redogör vi för dessa.

Distributiv rättvisa avser huruvida en individ bedömer att ett styrmedel har rättvisa konsekvenser eller ej. Det kan handla om både mer kvantitativa analyser eller storleksbedömningar av styrmedlets omfattningar och/eller för vem eller vilka dessa konsekvenser blir mest kännbara. De rent distributiva konsekvenserna har börjat få alltmer uppmärksamhet på senare tid, eftersom det sannolikt spelar stor roll om en individ främst bryr sig om hur ett styrmedel inverkar på en själv och sitt hushåll respektive om det har stora konsekvenser för någon speciell samhällsgrupp eller samhället i stort. I en fransk studie som genomfördes efter gula västarna-protesterna 2018, såg till exempel forskarna att distributiva avvägningar var huvudskälet till att fransmännen uttryckte motstånd mot den föreslagna koldioxidskatten i Frankrike (Douenne och Fabre 2020). En studie baserad på svenska data visar att en progressiv klimatpolicy, där höginkomsttagare bidrar proportionellt mer än andra, gör individer mer positivt inställda till åtgärden (Brännlund och Persson 2012). Intressant att notera är att i en annan analys av öppna enkätsvar, där respondenterna själva fick skriva varför de uppfattar en koldioxidskatt som orättvis framkom, i ett amerikanskt urval, att många människor anser att en sådan skatt är orättvis därför att den slår extra hårt mot låginkomsttagare. Detta samband tycks gälla, oavsett om respondenterna själva ser sig som låginkomsttagare eller ej

(Povitkina m.fl. 2021). Liknande resultat framkommer i en studie som bedömer relationen mellan en koldioxidskatt och upplevd (o)rättvisa, där Savin m.fl. (2020) finner att de som är motståndare till koldioxidskatt är av uppfattningen att rika individer bör betala mer än fattiga.

I sammanhanget kan det vara värt att notera att studier uppskattar att ca 10 procent av de med högst inkomst står för mer än 45 procent av de globala utsläppen av koldioxid (Chancel och Piketty 2015). Trots att man kan argumentera för att även en väldigt hög koldioxidskatt knappast skulle ha en avgörande effekt på denna grupps totala utsläpp – eftersom de sannolikt har råd att fortsätta konsumera som tidigare – har forskare hävdad att det kan finnas skäl att överväga styrmedel som främst riktar sig till de mest förmögna eftersom det kan ha viktiga signalvärden och uppfattas som mer rättvist (Kenner 2019; Nielsen m.fl. 2024). En nyligen publicerad studie visar också att information om ojämlikhet i utsläpp av koldioxid ökar stödet för koldioxidskatter (Nockur, Pirla och Pfattheicher 2025)

Som nämnts ovan syftar proceduriell rättvisa på en bedömning av hur ett beslut om ett styrmedel, samt dess genomförande, har hanterats. Centrala faktorer i detta sammanhang är exempelvis hur transparent processen har varit, hur förtroendeingivande beslutsfattarna uppfattas vara (vilket kopplas till politiskt förtroende som diskuterats tidigare) samt, i vissa studier, i vilken utsträckning de som berörs av styrmedlet (de ”drabbade”) har haft möjlighet att uttrycka sina åsikter om det. Denna fråga har en lång forsknings-tradition inom andra fält av samhällsvetenskaperna (Tyler och Degoey 1995), men är relativt ny inom samhällsvetenskaplig miljö- och klimatforskning. Vad vi kan bedöma är den avgjort viktigaste aspekten av proceduriell rättvisa om individer hyser eller inte hyser förtroende för de som beslutat om och genomfört styrmedlet (Maestre-Andrés m.fl. 2019). Alltså en mer konkret form av politisk och institutionellt förtroende som också tydligt anknyter till kontextuella faktorer såsom hur väl de politiska institutionerna fungerar, eller vilken grad av korruption som råder i ett land. Att också upplevt inflytande eller inkluderande från de parter som påverkas av styrmedlet har en avgörande betydelse för acceptansen av detsamma, understryks inte minst i en diskursanalys av tidningsartiklar som behandlar frågor kring klimatstyrmedel i Österrike (Trimmel m.fl. 2024). Ett ofta förekommande förslag på hur man

kan öka graden av upplevd proceduriell rättvisa är antingen genom att öka transparensen i processerna och/eller genom att inkludera berörda parter i högre grad än vanligt. I det senare fallet har så kallade medborgarråd blivit alltmer populära i flera länder och har även börjat tillämpas i Sverige (Daw och Barring 2024), vilket vi återkommer till i kapitel 4.

Det är här viktigt att lyfta fram att en del av den starka förklaringskraften i upplevd (o)rättvisa kan ha att göra med att individer tenderar att ”rationalisera”, det vill säga att människor som ogillar en åtgärd försöker – för sig själv och för andra – finna goda argument för varför man ogillar detta. Att styrmedlet leder till orättvisa är då inte en förklaring i sig, utan utgör snarare ett bra argument som kan motivera individens motstånd. Vårt att lyfta fram här är då att även experimentella studier där fördelningsmässig rättvisa har varierats mellan grupper har visat att det finns en stark effekt av (o)rättviseuppfattningar på stödet för klimatskatter (Bergquist 2025).

### 3.4.2 Upplevd effektivitet

Upplevd eller förväntad effektivitet hos ett klimatstyrmedel är också en betydelsefull faktor i människors attitydformering, något som bekräftas i flera studier (Bergquist m.fl. 2022; Dechezleprêtre m.fl. 2022; Köppl och Schratzenstaller 2023; Huber m.fl. 2020; Geiger m.fl. 2021). Vad som i detta sammanhang kan uppfattas som något paradoxalt, är det faktum att det styrmedel som forskningen tycks tämligen överens om är bland de mest effektiva för att få ner koldioxidutsläppen i samhället – koldioxidskatt – har lägre acceptans jämfört med många andra alternativa styrmedel (Grubb m.fl. 2020). Detta kan peka på att det finns kunskapsbrister hos allmänheten (Hammar och Jagers 2009). Om så, sätter detta även beslutsfattarna i blickfånget eftersom det betyder att de inte till fullo har lyckats kommunicera hur sambanden ser ut mellan pigouvianska skatter respektive andra styrmedel och vem som får ökade kostnader av samhällets klimatarbete eller inte.

## 3.5 Kontextuella faktorer

Går vi bortom rena individfaktorer kan vi notera att flera forskare har utvidgat studiet av policyacceptans och även utforskar en rad kontextuella faktorer och sökt efter faktorer som kan förklara skillnader i opinionsstöd för klimat (och miljö-) politiska styrmedel mellan länder. Vi kommer att fokusera på tre sådana faktorer som vi finner särskilt intressanta; kvaliteten på det politiska styret, ett lands styrelseskick och politiska kultur, samt hur ett lands industriella strukturer ser ut i form av beroendet av fossil energi. Det finns också andra faktorer som har studerats, och egentligen skulle nog listan av faktorer kunna göras betydligt längre, särskilt om man inte enbart begränsar sig till länder, utan också inkluderar skillnader mellan regioner och andra politiska enheter.

### 3.5.1 Styrningens kvalitet

Samhällsstyrningens kvalitet (eng. *Quality of Government* – QoG) i ett land handlar till stor del om i vilken grad frånvaro av korrupktion, rättsstatliga principer och byråkratisk kapacitet som råder i ett land. Låga nivåer av QoG har visat sig bidra till sämre miljöutfall på flera olika sätt, när länder med låg QoG snarare prioriterar särintressen än allmänna intressen, såsom god förvaltning av gemensamma resurser såsom god miljö. Det har också visat sig ha både direkt och indirekt påverkan på synen på miljö- och klimatstyrmedel (Povitkina och Matti 2021). Det finns tämligen stark evidens för att låg grad av QoG i ett land är associerad med låg grad av stöd och acceptans för miljöskatter i allmänhet och koldioxidskatter i synnerhet (Harring 2013; 2014; 2016; Davidovic m.fl. 2020; Davidovic och Harring 2020; Davidovic 2024). QoG interagerar även med faktorer på individnivå, såsom miljöoro/engagemang, förtroende och ideologi. Till exempel finner studier att människor med högt miljöengagemang som bor i länder med låg QoG är mindre benägna att vilja betala för miljön än miljöengagerade människor som bor i hög-QoG-länder (Davidovic m.fl. 2020). I en studie av 262 nationella och regionala (subnationella) jurisdiktioner som täcker 99 procent av världens befolkning, fann en studie att graden av institutionell kvalitet är den avgjort viktigaste kontextuella faktorn för att förklara



förekomst av implementerade koldioxidsskatter (i vid mening) (Levi m.fl. 2020).

I det, såvitt vi vet, första försöket att fastställa ett kausalt samband mellan QoG och policyacceptans med hjälp av experimentella metoder, studerar Davidovic (2024) hur individers uppfattningar om förekomst av korruption i det egna landet (Sverige respektive Mexiko) påverkar individernas benägenhet att acceptera och stödja koldioxidsskatter. Davidovic finner att människor som uppfattar att det råder hög grad av korruption i sitt land har en lägre grad av politiskt förtroende och uppvisar signifikant lägre nivåer av policyacceptans – oberoende av erkänt viktiga faktorer såsom ideologi, miljöengagemang och starka allmänna preferenser för statlig styrning.

### 3.5.2 Typ av regim

Flertalet studier på området slår fast att det finns ett positivt samband mellan demokrati och priser på fossila bränslen, såsom beskattning av koldioxid. Trots det förefaller denna effekt liten och tappar i signifikans när man kontrollerar för andra kontextuella faktorer såsom ekonomisk standard, QoG och opinionen i respektive land (Levi m.fl. 2020). I en kvalitativ studie i sju europeiska länder, fann Andersen (2019) att parlamentariska demokratier med proportionell representation – som i Sverige – historiskt sett har varit mer framgångsrika i att prissätta kol och koldioxid. Detta förklaras med dessa länders långa tradition av att söka konsensus bland många parter och att avsätta utrymme för politiska partier att placera klimatfrågan på den politiska agendan.

Andra forskare är mer intresserade av vilken roll som grad av välfärdsstat i ett land spelar för förekomst och utformning av klimatpolitiska styrmedel och för investeringar i sociala och klimatorienterade policies (Otto och Gugushvili 2020; Fritz och Koch 2019). Fritz och Kochs studie (2019) visar att preferenser för sociala satsningar tycks tränga undan stöd för klimatpolitiska styrmedel, men intressant nog finner de inte denna effekt i utpräglade välfärdsstater såsom i de nordiska länderna. Studier har också funnit att stödet för ekonomiska klimatstyrmedel är högre i länder som har högre grad ekonomisk jämlikhet (Harring 2014).

### 3.5.3 Industriell struktur

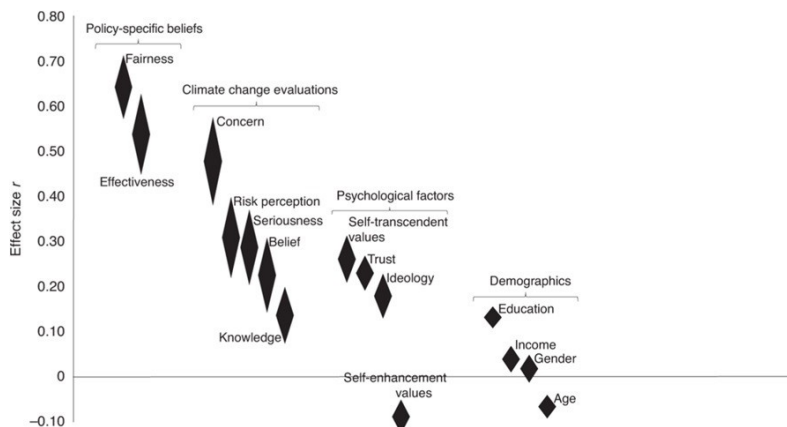
I princip alla världens länder har undertecknat Parisavtalet om att minska och slutligen fasa ut koldioxidutsläpp helt och hållet. Detta innebär olika stora utmaningar för de inblandade länderna, bland annat för att de skiljer sig åt i hur ekonomiskt beroende man är av fortsatt användning av fossila bränslen. I en jämförande studie av Sverige, Norge, Nya Zeeland och Australien, finner Haring m.fl. (2019) att upplevt nationellt ekonomiskt beroende av produktion av olja eller kol i Norge och Australien minskar allmänhetens stöd och acceptans för koldioxidskatt och andra styrmedel riktade såväl till allmänheten som till industri och olje/kolproducenter. En annan studie visar att högt kol(dioxid)beroende, mätt som ett lands totala emissioner delat med BNP, har ett negativt samband med stöd och acceptans för koldioxidskatter i 22 europeiska länder (Hao m.fl. 2020) och i alla amerikanska delstater (Hao m.fl. 2023). För att ge en mer nyanserad bild av dessa samband, genomfördes en studie där man bad respondenterna att förutsäga framtida ekonomiska trender. Man fann att stödet för koldioxidskatter var högst bland dem med mest optimistisk framtidstro (Li m.fl. 2023).

## 3.6 Avslutning

Som har framgått i redogörelsen finns inga vattentäta skott mellan olika faktorer. Till exempel är upplevd proceduriell rättvisa tätt sammankopplad med politisk tillit. Samtidigt är det givetvis också viktigt att utröna hur stor roll dessa faktorer spelar relativt varandra. Den mest ambitiösa ansatsen hittills inom fältet är metaanalysen av Bergquist m.fl. (2022) som vi har refererar till ett antal gånger redan. Baserat på data från ca 120 000 individer, undersökta i 98 dataset från 33 länder, kommer Bergquist m.fl., som framgår i figur 3.2, fram till att det främst är upplevd (distributiv) rättvisa, effektivitet och klimatoro som starkast kopplar till policyacceptans. Även faktorer såsom riskperceptioner, värderingar, politisk-institutionell tillit och i viss mån ideologi kommer ut som ganska starka förklaringsfaktorer, medan socio-demografiska faktorer såsom inkomstnivå, kön och ålder har förvinnande små kopplingar till policyacceptans. Inte heller tycks grad av kunskap om klimatfrågan hos respondenterna ha något större samband med acceptans. Vad gäller skillnader

mellan kontexter – länder eller regioner – så är det svårt att statistiskt säkerställa vilka faktorer som har mest betydelse, bland annat för att många av dessa, såsom QoG och ekonomisk jämlikhet är starkt korrelerade.

**Figur 3.2** Visuell sammanfattning av sambandet mellan individfaktorer och allmänhetens attityder till klimatskatter och klimatregleringar



Källa: Figuren är ursprungligen publicerad i Bergquist m.fl. (2022) "Meta-analysis of fifteen determinants of public opinion about climate change taxes and laws", *Nature Climate Change*, 12(3), 235-240 och återpublicerad under Creative Commons (CC by 4.0).

I nästa kapitel diskuterar vi olika typer av policydesign, paketeringar och informationsstrategier som har laborerat med faktorer som upplevd rättvisa och kostnadsfördelningar, för att se om de kan ändra människors uppfattningar om klimatpolitiska styrmedel.



## 4 Vad förändrar klimatpolicyattityder?

I förra kapitlet gick vi igenom de huvudsakliga faktorer som forskningen har visat påverkar individers acceptans för klimatpolitiska styrmedel och särskilt för koldioxidskatter. Huruvida sådana styrmedel bör införas är i grunden en politisk fråga. Medborgare och politiker kan välja att prioritera andra politiska områden som upplevs som mer akuta eller angelägna. Samtidigt visar teorin om kollektiva dilemman, som vi redogjorde för i kapitel 1, att klimatproblematiken kräver gemensamma lösningar och politiska mål om begränsade klimatgasutsläpp – exempelvis Parisavtalet eller nationella utsläppsmål. Koldioxidskatter och liknande styrmedel lyfts då ofta fram av politiker, forskare och policyexperter som effektiva verktyg i den önskade omställningen. Därför har forskarsamhället också lagt stor vikt vid att undersöka hur individers attityder till klimatpolitiska styrmedel kan påverkas och förändras, oftast med ett fokus på att nå högre medborgerlig acceptans. Detta kan naturligtvis uppfattas som ett försök att ”påtvinga” medborgarna mer klimatpolitik, men det kan också ses som ett sätt att utforma en mer legitim klimatpolitik som bättre speglar medborgarnas åsikter. Det är emellertid även av teoretiskt intresse att bättre förstå relationen mellan medborgare och stat och hur den relationen skapar förutsättningar för att nå kollektiva nyttor – en frågeställning som den här forskningen också bidrar till. Fältet är som sagt i stora delar inriktad på koldioxidskatter, men vi redogör även, där vi anser det lämpligt, för forskning om attityder till andra styrmedel.

De design- och informationsmässiga åtgärder som vi tar upp handlar i mångt och mycket om att på olika sätt förstärka faktorer som är viktiga för acceptans och/eller att mildra de faktorer som är viktiga för motstånd. Detta forskningsfält är både dynamiskt och

expansivt, med många intressanta studier som har publicerats under de senaste åren. Samtidigt är fältet teoretiskt och metodologiskt splittrat, med bidrag från flera olika discipliner, olika metoder och olika typer av data (Kallbekken 2023; Fairbrother 2022; Heyen och Wicki 2024).

För att lyckas reda någon slags ordning i forskningsbidragen har vi valt att kategorisera de olika studierna utifrån tre övergripande idétraditioner kring vad som styr mänskliga attityder och beteenden: *resurser och kostnader*, *information och kommunikation*, samt *struktur och organisation* (se figur 4.1).

*Resurser och kostnader* omfattar forskning som undersöker hur kostnader för klimatomställningen fördelas och hur compensation kan utformas för dem som bär dessa kostnader. Detta kopplar till kapitel 3 och hur de materiella och distributiva aspekterna av rättviseuppfattningar kan förstärkas eller mildras. Forskningen har i stor utsträckning rört hur intäkter från koldioxidskatter eller besparingar från avskaffade fossilbränslesubventioner kan användas, men inkluderar även andra kostnader som individer kan behöva bära, såsom exempelvis ägare av fossilbränslefordon som påverkas vid förbud för fossilbränslebilar i centrala delar av städer. I denna sektion behandlar vi även hur kostnader fördelas mellan olika aktörer, kopplat till spelteoretiska resonemang om reciprocitet och friåkning, och deras betydelse för samarbete och icke-samarbete.

*Information och kommunikation* innefattar strategier som handlar om att ge medborgare information om hur klimatstyrmedel fungerar och därigenom påverkar dem. Även om i princip alla lösningar som redogörs för i kapitlet 4 kan ses som informationssignaler (en höjd kostnad är ju i någon bemärkelse även en informationssignal), redogör vi här bland annat för inramningen av informationen och metoder som syftar till att öka kunskapen om styrmedlens funktion.

Den sista kategorin omfattar *struktur och organisation*, som kopplar till faktorer som proceduriella aspekter av rättviseuppfattningar och den politiska tillitens betydelse för acceptans av klimatpolitiska styrmedel, som vi redogjorde för i kapitel 3. Vi diskuterar även i vilken ordning olika styrmedel införs (sekvensering) respektive om flera styrmedel kombineras (paketering).

**Figur 4.1 Kategorisering av faktorer som påverkar attityder till klimatstyrmedel**

Resurser och kostnader	Information och kommunikation	Struktur och organisation
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intäktsanvändning och kompensation</li> <li>• Fördelningen av kostnader mellan aktörer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inramningseffekter</li> <li>• Normmeddelanden</li> <li>• Kunskapshöjande insatser</li> <li>• Benämningar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Paketering, sekvensering, tajming</li> <li>• Procedurer</li> </ul>

I likhet med våra indelningar i kapitel 3, är det viktigt att poängtera att dessa kategorier inte är helt åtskilda; det förekommer betydande överlapp mellan dem. Exempelvis kan paketering både ses som ett sätt att *organisera* införandet av ett styrmedel, men kan också betraktas som ett sätt att *informera* och kompensera för *kostnader* som uppstår när ett klimatpolitiskt styrmedel införs. Det finns inte, såvitt vi känner till, någon grundlig genomlysning av detta i form av en systematisk litteraturoversikt eller metastudie, så det här bör ses som en av de första översikterna som görs av forskningsfältet i stort, där vi valt att lyfta fram studier som vi finner relevanta. Det handlar då bland annat om systematiska översiktsstudier inom delområden av detta större forskningsfält.

Två observationer kan göras i relation till flera av dessa studier. För det första är det tveksamt om låg eller ingen grad av acceptans verkligen är det samma som motstånd? Att en individ säger sig *inte* vilja acceptera en policy kan så klart även innebära att personen i fråga dessutom väljer att försöka motarbeta genomförandet av styrmedlet på olika sätt. Men för många innebär nog icke-acceptansen bara att man är allmänt missnöjd – man knyter näven i fickan eller beklagar sig i sin närmaste umgängeskrets. Låg eller ingen grad av acceptans är således inte nödvändigtvis detsamma som aktivt motstånd. Däremot är rimligen avsaknad av acceptans ett, av sannolikt flera, nödvändiga villkor för att någon ska välja att aktivt göra motstånd.

För det andra är det många studier som säger sig visa att kompletterande åtgärder ökar graden av acceptans, jämfört med ett ”referensstyrmedel” (exempelvis en skatt) eller att motståndet kan sägas mildras eller neutraliseras. I realiteten är det inte detta som studeras och studierna kan inte göra några sådana kausala anspråk. De enkätbaserade designer som oftast, men inte alltid, används, kan

rimligen bara visa att stödet ser annorlunda ut mellan en uppmätt referensnivå och referensnivå kompletterad med någonting mer. För att vi ska lära oss mer om under vilka villkor en styrmedelskombination verkligen ökar graden av acceptans för, eller mildrar motståndet mot, ett grundläggande styrmedel behöver forskningen i högre grad arbeta experimentellt. Gärna genom naturliga experiment, där olika utformningar av faktiskt genomförda åtgärder kan jämföras på ett systematiskt sätt, eller åtminstone genom (semi)experimentella designer där inställningen till ett styrmedel kan studeras initialt och sedan upprepat efter det att en kombinatorisk åtgärd har lagts till. Denna problematik utvecklar vi vidare i slutet av kapitel 5 och i bilagan.

## 4.1 Resurs- och kostnadsfördelningar

Den mest dominerande inriktningen inom det här forskningsfältet rör frågor kring hur kostnader för klimatomställningen fördelas och hur kompensation kan utformas för dem som bär dessa kostnader.

### 4.1.1 Resursanvändning eller riktade stöd

Under senare år har det publicerats en lång rad studier som på olika sätt belyser effekterna på medborgerlig acceptans av klimatpolitisk styrning. I flera görs försök att göra intäkterna, av en skatt eller besparingarna av att ta bort en fossilbränslesubvention, explicita och specifika. När skatteintäkter används för ett specifikt ändamål, snarare än fiskalt, kallas detta för inkomståtervinning eller ”öronmärkning”. Sådana åtgärder har visat sig öka policyacceptansen för koldioxidskatter (Köppl och Schratzenstaller 2023; Baranzini och Carattini 2017; Beiser-McGrath och Bernauer 2019; Nowlin m.fl. 2020; Jagers m.fl. 2018; 2021). Forskare har därför varit intresserade av vilken typ av intäktsanvändning som är mest framgångsrik utifrån ett acceptansperspektiv. Det här kopplar till vikten av att individer upplever åtgärderna som rättvisa och effektiva, i och med att intäktsanvändning kan vara ett sätt att kompensera för upplevd orättvisa (Maestre-Andrés m.fl. 2019).

Nyligen har två översiktsstudier publicerats som drar viktiga slutsatser (Barrez 2024; Mohammadzadeh Valencia m.fl. 2024). De



konstaterar att det här fortfarande är ett ”ungt” forskningsfält där metoderna och resursanvändningsalternativen varierar mellan studier, vilket kan göra jämförelser svåra. Dessutom konstateras att studierna nästan alltid är baserade på hypotetiska scenarier, eftersom den här typen av lösningar ännu inte införts i särskilt många länder. En dominerande slutsats i studierna är att explicitgörande och specificerande av resurser som skatten generar, ökar acceptansen. Det är rimligt. Människor ser inte bara en kostnad genom höjda bränslepriser, utan även en möjlighet att använda resurserna till något önskvärt.

Mohammadzadeh Valencia m.fl. (2024) finner att ”öronmärka” resurserna för klimat- eller miljöprojekt/restaurering är den användning som tycks öka stödet allra mest. En förklaring till detta kan vara det som brukar kallas frågeassociation (eng. *issue linkages*), alltså att respondenter som får ta ställning till en klimatskatt också tänker att det är rimligt att intäkterna från en sådan skatt går just till klimatsatsningar. De kopplar helt enkelt klimatskatt till klimatutgifter. Det finns därmed en misstanke om att det inte är säkert att just miljö- och klimatåtgärder är det mest populära utgiftsområdet eftersom det helt enkelt kan vara en artefakt av undersökningsdesignen.

#### 4.1.2 Vägar att hantera upplevd (o)rättvisa

I och med att upplevd orättvisa visat sig vara en av de viktigaste faktorerna för att förklara policyacceptans, har en övergripande idé med resursanvändning varit att om åtgärder på olika sätt lyckas kompensera för den uppfattade orättvisan, till exempel genom att återföra intäkterna till låginkomsttagare eller andra grupper som antas påverkas särskilt negativt, så bör stödet öka (Sommer m.fl. 2022). Forskningen ger visst stöd för det, men vi kan också konstatera att resultaten i flera av de redovisade studierna pekar åt lite olika håll (Barrez 2024).

I en studie av australiensiska hushåll fann forskarna inte en statistiskt signifikant ökning av politiskt stöd när låginkomsttagare föreslogs bli kompenserade vid koldioxidprissättning (Hammerle m.fl. 2021). Vidare finner Sommer m.fl. (2022) att tyskar föredrar klumpsummor (eng. *lump-sum transfers*) snarare än att specifikt

kompensera låginkomsttagare. I motsats finner en svensk studie att klumpsummor och andra typer av omfördelning inte tycks öka stödet för en flygskatt (Matti m.fl. 2022). Detta resultat ligger även i linje med Levi (2021) och Douenne och Fabre (2022) som båda finner att klumpsummor från koldioxidskatter till alla hushåll endast tycks ha en begränsad effekt på policyacceptansen. Dessa delvis motstridiga resultat är en bra illustration av att den här forskningen har ganska spretiga resultat.

Schweiz och Kanada har redan genomfört skatterabattprogram vid sidan av koldioxidskatter och i en studie om huruvida dessa åtgärder påverkat stödet för skatten fann forskarna tämligen små positiva effekter i Schweiz men snarast negativa effekter i Kanada, särskilt bland konservativa väljare (Mildenberger m.fl. 2022).

Vi kan konstatera att flera studier finner att stödet för styrmedel tenderar att variera beroende på ideologi. Ett exempel är Jagers m.fl. (2019) som finner att stödet för koldioxidbeskattning i Sverige ökar om det sker samtidigt som andra skatter sänks – vilket borde vara väntat. Samtidigt återfinns bara denna effekt bland högerorienterade respondenter medan en sådan åtgärd inte alls verkar uppskattas bland vänsterväljare. I USA, Kanada och Tyskland tycks emellertid den positiva effekten av att sänka andra skatter gälla mer generellt (Jagers m.fl. 2021). Studier har även funnit att konservativt orienterade medborgare ökar sitt stöd för koldioxidskatter som mest när skatten finansierar en generell skattesänkning (Nowlin m.fl. 2020). Det finns även resultat som talar för att bland de som uppfattar en koldioxidskatt som *orättvis* så ökar stödet för en koldioxidskatt både om en individuell eller en kollektiv inkomstskattesänkning skulle tillämpas (Jagers m.fl. 2019; Jagers m.fl. 2021; Lindvall m.fl. 2024).

I en svensk studie, studerar Ewald m.fl. (2022) både den svenska allmänheten och bränsleskattedemonstranter (anhängare av det så kallade "Bränsleupproret"). De finner att i båda grupperna är öronmärkning av medel för klimatanvändning den mest uppskattade formen av resursanvändning. Det finns dock olikheter mellan grupperna när det kommer till progressiv återbetalning, där svenskar i allmänhet blir mer accepterande till skatter, medan urvalet av respondenter från bränsleupprorsgruppen inte blev mer accepterande (Ewald m.fl. 2022). På liknande sätt finner forskare i en studie från Frankrike, som både studerar anhängare av gula västar och

allmänheten generellt, att investeringar i energiomställningen är den mest föredragna inkomstanvändningen (Douenne och Fabre 2020). Dessa resultat är intressanta och viktiga, inte minst beroende på om de politiska syftena med en återbetalning är att öka acceptansen hos allmänheten eller att motverka ett rådande motstånd.

#### 4.1.3 Att fördela kostnader mellan olika aktörer

Om vi utgår från att klimat- och miljöfrågor kan förstås som storskaliga samarbetsproblem, finns det skäl att misstänka att aktörer (såsom exempelvis individer och stater) ofta vill ”åka snålskjuts” på andras bekostnad. Utifrån ett sådant perspektiv är det mest fördelaktigt för den enskilde om alla andra aktörer tar på sig kostnaderna för att skydda klimatet, medan man själv bidrar så lite som möjligt. När alla aktörer resonerar på detta sätt uteblir emellertid samarbetet och alla inblandade aktörer slutar som förlorare.

Samtidigt finner forskningen att en faktor som tydligt påverkar människors vilja att samarbeta och ta på sig kostnader är reciprocitet – vi tenderar att vara villiga att bidra när vi ser att andra gör det (Ostrom 1990; Fehr och Gächter 2000). Med andra ord är vi villkorade samarbetspartners: vi tenderar att behandla andra så som de behandlar oss, eller som vi tror att de behandlar oss. Detta resonemang kan tillämpas inte bara på relationer mellan individer utan också på interaktioner mellan olika politiska enheter eller länder. Svenskarnas vilja att acceptera styrmedel kan därmed vara villkorad, eller åtminstone påverkas, av vilka kostnader medborgare i andra länder är beredda att ta på sig.

I en färsk studie baserad på svenska data finner Coleman m.fl. (2023) just dessa reciprocitetsmönster. Svenskar har preferenser för styrmedel där andra (t.ex. länder) också är med och delar på kostnaderna. Individer är mindre benägna att stödja styrmedel som innebär betydande kostnader för dem själva, särskilt när de inte kan vara säkra på att andra kommer att bidra. Däremot är de mer positiva till styrmedel när kostnaderna delas brett och när andra (exempelvis andra länder) också inför motsvarande styrmedel, eller när åtgärderna riktar sig mot företag snarare än konsumenter/medborgare.

Inom forskningsfältet ”politisk ekonomi” betraktas och förstås politik ofta utifrån en distributiv logik, där det finns både vinnare

och förlorare. I en översiktsartikel om nationell klimatpolitik sett utifrån detta perspektiv, konstaterar Schwander och Fischer (2024) (se även Carattini m.fl. 2017; Thalmann 2004; Harrison och Peet 2012; Kallbekken och Sælen 2011) att klimatpolitik ofta har förståtts eller framställts som politik där det bara finns ”förlorare”. Antingen kan förlorare vara de som påverkas av klimatpolitiken (t.ex. bilägare och landsbygdsbor, som ofta motsätter sig koldioxidskatter), eller de som lider konsekvenserna av utebliven klimatpolitik (dvs. klimatförändringarnas effekter, som till exempel översvämningar eller skogsbränder).

Teoretiskt sett kan man alltså föreställa sig konflikter mellan dessa grupper – alltså mellan de som förlorar på klimatåtgärder och de som förlorar på klimatförändringarna. Samtidigt är kostnaderna för klimatförändringarna ofta diffusa och osäkra. Många vet helt enkelt inte om de själva kommer att drabbas eller ej. I stället formas individers attityder snarast av deras *upplevda* risker – något många har konstaterat spelar roll för attitydformering (Bromley-Trujillo och Poe 2020; Wang m.fl. 2021; Ergun m.fl. 2024). Schwander och Fischer (2024) föreslår därför att klimatkostnaderna kan behöva bli mer konkreta och synliga för att åstadkomma förändring, eller så kan det behövas policyåtgärder som skapar ”vinnare” i systemet. Men, som vi också konstaterade tidigare, så varierar stödet stort mellan studier och hur informationen har givits till respondenterna eller hur den har ”ramats in”, vilket leder oss in på nästa sektion; information och kommunikation kring styrmedel.

## 4.2 Kommunikation och information

Forskning om hur kommunikation, utbildning och information ändrar och formar attityder är ett väldigt stort forskningsfält som inte riktigt låter sig sammanfattas kortfattat. Lite grovt kan emellertid sägas att information påverkar attityder genom flera processer. Informationskällans trovärdighet, budskapets tydlighet och mottagarens motivation spelar roll för om, och hur, en attityd förändras (Eagly och Chaiken 1993). En attitydförändring kan ske antingen genom systematisk bearbetning av information eller genom snabbare, så kallad heuristisk bearbetning, där faktorer som identifiering med informationskällan påverkar attitydförändringen

(Tversky och Kahneman 1974; Kahneman 2011). Dessutom bidrar så kallade affektiva processer, det vill säga att ny information eller budskap tenderar att väcka känslor som sedan påverkar individens inställning eller attityder (t.ex. Eagly och Chaiken 1993). Att fastslå att information och kommunikation påverkar människors attityder och beteenden blir därmed närmast en truism. Vi ser detta hela tiden i den politiska sfären, där stora resurser satsas på valkampanjer och hur aktörer försöker ”sälja in” sina idéer med politiska slogans och eufemismer, såsom Trumps ”Make America Great Again” eller EU:s ”European Green Deal”.

I vår översikt av litteraturen om medborgerlig acceptans av klimatpolitiska styrmedel, är det framför allt fyra områden inom detta fält som vi vill uppmärksamma; (i) ”inramning” (eng. *framing*), (ii) normmeddelanden, (iii) studier där missuppfattningar om klimatpolitiska styrmedel ”korrigeras”, och (iv) benämningar på styrmedlet. De flesta av dessa undersökningar förlitar sig på enkät-experimentella designar där syftet är att fastställa ett orsakssamband mellan olika informationsbudskap och nivån på styrmedels-acceptansen (Rode m.fl. 2021).

En övergripande slutsats är att dessa olika typer av information visserligen har en viss betydelse för attitydformering, men att ett ensidigt förlitande på kommunikationsfaktorer – snarare än andra designfaktorer – sällan ökar acceptansen för styrmedlet i någon större utsträckning. Det är generellt små effekter i termer av attitydförändringar som identifieras i de enkätstudier och experiment som vi tagit del av. Dessutom är det viktigt att betona att den externa validiteten, alltså betydelsen detta har för människors attityder och beteenden utanför ”experimentverkstaden” – i en komplex värld där människor ständigt översköls av olika informationsbudskap – ofta är tämligen oklar.

#### 4.2.1 Inramning

Informationsbudskap, i exempelvis media, kan kommuniceras på olika sätt. De kan helt enkelt ges olika inramning (eng. *framing*). Till exempel kan en beskrivning av en ny klimatskatt göras utifrån en beskrivning av dess fördelningspolitiska effekter, eller utifrån dess effektivitet i att minska klimatutsläppen, vilket i sin tur kan leda till

att människor i högre eller lägre grad accepterar styrmedlet i fråga (Bernauer och McGrath 2016).

Den övergripande slutsatsen från den här forskningen är att effekterna av sådana här informationsbudskap är tämligen marginella. I detta sammanhang är det värt att uppmärksamma den metod- och forskningsdesignmässiga kritik som riktats mot den här typen av undersökningar. I studier som inte finner någon effekt, diskuteras ofta att detta kan ha att göra med att inramningen (eller ”stimulit”) har varit för svagt varför forskarna föreslår att framtida forskning bör studera om bättre och mer kraftfull frasering eller visualisering av det som kommuniceras, skulle kunna ge större effekt på individernas attitydformering. Så kan det givetvis vara, men som exempelvis Bernauer och McGrath (2016) konstaterar, är det osäkert om ”starkare” inramning alls skulle ha någon substantiell effekt, i och med att de flesta deltagare, så att säga redan är ”förbehandlade”. De har redan skapat sig relativt starka och stabila attityder i de här frågorna, varför man endast i undantagsfall kommer att finna några starka inramningseffekter.

En forskningsöversikt av Rode m.fl. (2021) stärker det argumentet. I en sammanställning av 76 amerikanska enkätexperimentella undersökningar, som alla studerar effekterna av olika typer av informationsbudskap eller inramningar på klimatuppfattningar, konstateras att den här typen av inramningar har statistiskt signifikanta men små effekter på klimatattityder. Minst attitydförändringar hittas just för olika typer av klimatstyrmedel.

En annan i sammanhanget inte oviktig slutsats från Rode m.fl. (2021) är att inramningar som syftar till att framkalla en kritisk syn på klimatförändringarna tycks ha större effekter än de som försöker framkalla en uppfattning om att klimatförändringarna är verkliga. Detta kan tyda på att klimatförändringsattityder är lättare att försvaga än att förstärka. Det är viktigt att påpeka att översikten är bred och studerar klimatattityder generellt, men att attityder till just klimatstyrmedel förefaller vara svåra att förändra. I de flesta studier uppvisas endast mycket små eller obetydliga effektstorlekar (Rode m.fl. 2021) och liknande slutsatser dras även i enskilda, senare studier. Exempelvis finner Poortinga m.fl. (2023) mycket små skillnader mellan att presentera miljöskatter på konsumtionsvaror och klimatskatter på rött kött och mejeriprodukter, utifrån hälso- och miljömotiv.

Värt att notera är att vissa studier hävdar att det finns skillnader i inramningseffekter mellan olika grupper. Exempelvis har studier funnit att policyinstrument som lanseras med ett klimatförändrings-syfte, jämfört med exempelvis ett luftföroreningssyfte, genererar ett större motstånd bland republikaner än demokrater, vilket skulle visa att inramning har betydelse för politik som republikaner är benägna att motsätta sig, såsom fossilbränsleskatter (Feldman och Hart 2018). Den omfattande sammanställningen av Rode m.fl. (2021) landar dock i slutsatsen att variationen mellan grupper med olika politisk identifiering inte är särskilt betydande.

Vi vill även uppmärksamma att effekterna av inramning kan vara villkorade av sådant som hur omdebatterade de studerade styrmedlen är. När medvetenheten och kunskapen om ett policyinstrument eller en teknik är mindre utvecklade och åsikterna därmed svagare, finns det sannolikt större möjlighet för olika inramningar att påverka positioner eller attityder. Exempelvis finner Whitmarsh m.fl. (2019) starka inramningseffekter för acceptans av koldioxidavskiljning (eng. *carbon capture and storage*), som allmänheten rimligen har mindre kännedom om jämfört med mer kända styrmedel såsom en koldioxidskatt.

#### 4.2.2 Normmeddelanden

Att informera studiedeltagare om andras preferenser har visat sig påverka policystödet. Detta ligger i linje med att sociala normer inte bara har betydelse för individers beteendeförändringar utan även för policyattityder. Att informera om hur andra ställer sig till ett specifikt policyinstrument, skulle kunna betraktas som en typ av ”beskrivande normintervention” som en stor forskningslitteratur har visat kan ha betydande effekter på olika typer av beteenden (Bergquist och Nilsson 2019). I en studie från Australien visar forskarna att individer anpassar sina politiska preferenser efter information om vad individer i allmänhet föredrar (Hurlstone m.fl. 2014). Men som författarna bakom studien själva konstaterar; om ambitionen med information är att nivån på policystöd ska höjas, så förutsätter det i så fall att det även finns en social norm som dikterar att man bör minska utsläppen eller ge stöd för en sådan åtgärd. Annars kan man ju, i enlighet med reciprocitetsantagandet som vi

diskuterade ovan, snarast tänka sig att det får en motsatt effekt. Alltså, att om man informeras om att de flesta andra inte stödjer åtgärden, minskar ens egen vilja att göra detsamma. Här kan det finnas anledning att nämna så kallade dynamiska normer. Sådana normer handlar om uppfattningar om att en social styrmedelsnorm är *under förändring* i en social kontext och att uppfattningar om dessa förändringar kan bidra till att påverka individer i förändringens riktning, eller den riktning som det förmedlas information om (Sparkman och Walton 2017).

Ett intressant fynd i sammanhanget är att människor genomgående tycks underskatta stödet bland andra medborgare för klimatpolitiska åtgärder (Andre m.fl. 2021) och andras vilja att bidra (Andre m.fl. 2024). När denna uppfattning korrigeras, ökar policystödet för klimatskatter och subventioner för grön energi, särskilt bland individer som ursprungligen är skeptiska till klimatförändringens negativa effekter (Andre m.fl. 2021). På liknande sätt finner Cole m.fl. (2022) att normmeddelanden har starka effekter på klimatpolitisk prioritering genom att studera effekterna av så kallade politiska in- och utgruppspreferenser (t.ex. demokrater och republikaner). Det vill säga, om individen nås av meddelandet att ens egen grupp stödjer ett politiskt förslag, eller om ens eget parti sitter i regeringställning och driver ett förslag, så blir individer med samma sympatier mer villiga att stödja samma förslag. Forskningen om effekterna av sådana partipolitiska signaler är omfattande på många policyområden (Leeper och Slothuis 2014; Slothuis och Bisgaard 2021; Linde 2018a; 2018b; 2020; Mildemberger och Leiserowitz 2017; Brulle m.fl. 2012; Carmichael och Brulle 2017; Guber 2013; Tesler 2018; Merkley och Stecula 2021). Exempelvis finner Bürgisser m.fl. (2024) i en studie från Schweiz att stödet för klimatskatter ökar om ens eget parti eller koalition står för ett klimatskatteförslag och att ju fler partier som står bakom förslaget, desto mer ökar stödet. Intressant nog tycks dock detta inte gälla bland vänsterväljare. Forskarna säger sig inte veta varför det är så här, men resonerar kring att det kan ha att göra med att om alla partier står bakom ett förslag, så kanske de som vill ha den mest progressiva klimatpolitiken tror att åtgärden inte är tillräckligt effektiv. Lindes forskning (2018a; 2018b) visar att sådana partisignaleffekter även finns i Sverige – ett land som, åtminstone historiskt och i ett jämförande perspektiv, har ansetts vara präglad av ett stort mått av konsensusökande.



### 4.2.3 Kunskapshöjande insatser

Som metaanalysen (Bergquist m.fl. 2022) visade så har inte kunskaper om klimatförändringarna särskilt starkt samband med policyacceptans jämfört med andra faktorer. En annan typ av kunskap rör ju själva den samhälleliga och ekonomiska förståelsen av klimatskatter och andra styrmedel, alltså vilken förståelse och föreställning individer har om ett styrmedel. Gällande klimatskatter så finns det ett tydligt mönster att sådana skatter ofta är avsevärt mindre accepterade av allmänheten än vad exempelvis olika typer av subventioner, standarder, krav på ökad bränsleeffektivitet i fordon, krav på icke-fossila bränsleblandningar eller utbyggnad av kollektivtrafiken är (Rhodes m.fl. 2017; Axsen och Wolinetz 2023), något som vi behandlar längre fram i kapitel 5. Samtidigt tycks det finnas en lägre medvetande- och kunskapsgrad kring dessa alternativa styrmedel, vilket delvis skulle kunna förklara deras relativt högre popularitet (Long m.fl. 2020). En del studier har hävdat att åtminstone en del människor missförstår miljöskatternas kanske mest primära syften (att internalisera en negativ externalitet) och i stället associerar skatten med andra syften, till exempel att en miljöskatt är ett bestraffningsinstrument eller att den främst är motiverad av fiskala syften, det vill säga att den införs för att generera intäkter till staten. Kallbekken m.fl. (2011) finner att många människor har svårt att förstå eller acceptera den styrande logiken bakom klimat- och miljöskatter. Detta tyder visserligen på att förståelse för syftena med ett styrmedel kan påverka individers attityder till styrmedlen, men även att förståelse för klimatskatter inte enbart kan förmedlas genom en kort informationstext utan sannolikt kräver en djupare och mer grundlig insikt. Haring m.fl. (2017) visar till exempel i en panelstudie att studier i national-ekonomi gör studenter mer benägna att stödja marknadsbaserade styrmedel, jämfört med studenter som läser andra utbildningar.

Vissa studier undersöker om det går att uppdatera deltagarnas ”kunskaper” och därigenom påvisa en förändring före och efter ”utbildningen” skett. I exempelvis en studie, som studerar skillnader i individers uppfattningar om personliga koldioxidavtryck mellan olika inkomstgrupper (de som tillhör de lägsta 50 procent, översta 10 procent och översta 1 procent, efter inkomst) i flera olika länder – Nigeria, Danmark, Indien, och USA – fann forskarna att det finns

ett samband mellan uppfattningar om individuella skillnader i koldioxidutsläpp och stöd för olika klimatåtgärder, inklusive koldioxidskatter. De individer som mest underskattade ojämlikheter i koldioxidutsläpp upplevde koldioxidskillnaderna som mest rättvisa och detta resultat kvarstod även efter det att de hade fått korrekt information (Nielsen m.fl. 2024). Detta tyder på att deltagarna var mer påverkade av initiala uppfattningar än av kunskap om den verkliga ojämlikheten. Återigen ska påpekas att även om man finner vissa effekter av ytterligare information så är dessa effekter ganska marginella.

#### 4.2.4 Benämningar

Hur ett styrmedel benämns, har också visat sig ha viss effekt på individers attityder. Ett intressant exempel är Biden-administrationens stora klimatpolitiska paket som varken har orden ”klimat” eller ”miljö” i sitt namn, utan kort och gott kallas Inflation Reduction Act (IRA). Detta, trots att en av de viktigaste drivkrafterna bakom hela policykonstruktionen är att få fart på den gröna- och koldioxidneutrala industrin i USA. Det har förmodligen legat strategiska avväganden bakom att akten kallas IRA och inte, t.ex. ”Climate Change Reduction Act” för att inte skrämja bort väljare som redan är skeptiska till klimatfrågan och dess lösningar.

Flera olika typer av studier har gjorts för att bekräfta sambanden mellan hur styrmedel benämns och beskrivs och individers inställning till desamma. Baranzini och Carattini (2017) visar att det politiska stödet ökar när koldioxidskatter benämns som bidrag. Fairbrother (2019) finner att stödet minskar när öronmärkning diskuteras som ett framtidslofte, i motsats till om det redan är ett beslutat faktum. För att få mer stöd från den politiska högern, föreslår Fairbrother i en senare studie (2022) att en väg framåt vore att använda retorisk märkning som tar hänsyn till nationalism genom att lyfta fram nationella snarare än globala fördelar med ett styrmedel (t.ex. initiativet ”Great British Energy”). På liknande sätt finner Silvi och Padilla Rosa (2023) att människor är mer benägna att stödja politiska mål som är skrivna som mer distanserade och ambitiösa, det vill säga ”att uppnå neutralitet till 2050” snarare än att

”halvera utsläppen till 2030”, även om dessa måhända resulterar i samma politik.

I en experimentell studie, finner Löfgren och Nordblom (2009) att individer är mer benägna att stödja en skatt som avser att höja priset på bensin, om skatten kallas för en ”koldioxidskatt” i stället för en ”bensinskatt”. Orsaken är sannolikt att de svarande förknippar koldioxid med någonting miljörelaterat och det är för många mer positivt, jämfört med en bensinskatt som uppfattas som en fiskal skatt vars intäkter kommer från konsumtion och som inte är öronmärkt för några särskilda syften. Detta resultat ska emellertid ställas emot en annan studie, från Australien, där forskarna inte finner några skillnader i attityder genom att använda termen ”prissättning” i stället för ”skatt” (Hammerle m.fl. 2021).

## 4.3 Struktur och organisation

### 4.3.1 Paketering, sekvensering och tajming

Enkelt uttryckt handlar policypaketering om att flera policyinstrument kombineras (Fesenfeld m.fl. 2020). Mer konkret avser policypaketering ofta en situation där mer underordnade politiska instrument används för att öka allmänhetens stöd för mer primära, ofta strängare och mer verkningsfulla (men kanske också mer impopulära) styrmedel (Wicki m.fl. 2020). Ett exempel skulle kunna vara en koldioxidskatt kombinerad med en subvention på mer önskvärda produkter, en återbetalningsmekanism eller bara något så enkelt som en informationskampanj som förklarar skattens syften och nyttor. ”Suboptimala” eller mindre styrande och kostnads-effektiva instrument är ofta de som flest människor säger sig acceptera, varför forskare har föreslagit (Grubb m.fl. 2020) att man bör kombinera policyinstrument som är skarpare med andra som är mindre effektiva, men samtidigt mer politiskt genomförbara.

Vi fokuserar här på två typer av policypaket: (1) kronologisk paketering/sekvensering; strategisk tajming av policyimplementering, och (2) horisontell paketering; att implementera två eller flera åtgärder riktade mot samma mål (Wicki m.fl. 2020). Vi skulle här också kunna tänka oss genomförandet av *vertikal* policypaketering, alltså när politik implementeras på olika politiska nivåer samtidigt,

något som dock forskningen ännu inte har avhandlat i nämnvärd grad och som vi därför lämnar för framtiden att behandla.

*Kronologisk policypaketering/sekvensering* kan beskrivas som ”den strategiska, tidsmässiga ordningen av styrmedel i sekvenser som syftar till att öka möjligheterna att införa mer ambitiösa styrmedel över tid” (Montfort m.fl. 2023, s. 455 förf. översättning). En princip bakom sekvensering är att öka takten eller styrkan över tid för att ge allmänheten möjlighet att anpassa sig till strängare regler. Individer verkar till exempel föredra att förbinda sig till koldioxidskatter som implementeras några år in i framtiden, jämfört med om skatten införs omedelbart (Silvi och Padilla Rosa 2023).

I en studie från Schweiz, visar Montfort m.fl. (2023) att individer med högre ”möjlighetsstrukturer” för alternativ med låga utsläpp, genom stor förekomst av laddstationer för elbilar i deras region, uppvisar högre stöd för koldioxidprissättning än de som bor i regioner med färre alternativ. Intressant ur ett sekvenseringsperspektiv är att den här åtgärden minskar den politiska klyftan mellan vänster- och högerväljare (Montfort m.fl. 2023). Enligt författarna visar deras studie att genom att implementera den ”näst bästa” politiken (laddstationer) först, kan allmänhetens stöd och koalitioner byggas upp som senare kommer att underlätta för skarpare styrinstrument (koldioxidprissättning). Stödet för koldioxidskatter mobiliseras via individers positiva erfarenheter av, och uppfattningar om hur effektiva dessa stödjande åtgärder är (Montford m.fl. 2023). Helt enkelt, genom att implementera laddstationer först så ändras möjlighetsstrukturen så att människor lättare kan ändra sitt kolintensiva beteende. När människor upplever att det finns ett gångbart alternativ till fossila bränslen och därmed känner sig mindre hotade av koldioxidprissättning, ökar acceptansen av prissättningen.

*Med horisontell paketering* – även kallade policypaket eller policy-mixer – avses när regeringar implementerar flera styrmedel samtidigt på samma politiska nivå. Vanligtvis handlar det om ett primärt instrument fokuserat på effektivitet/måluppfyllelse, kombinerat med underordnade åtgärder inriktade på att på olika sätt öka acceptansen och/eller mildra uppfattade negativa effekter av det primära styrmedlet (Wicki m.fl. 2020).

En ofta citerad studie av Eriksson m.fl. (2008), som nu har några år på nacken, visar att horisontell policypaketering kan öka stödet

för koldioxidskatter. Författarna fann att den svenska allmänhetens acceptans för höjda koldioxidskatter ökade när dessa föreslogs i kombination med andra åtgärder, såsom förbättringar i kollektivtrafiken eller ökade subventioner till förnybar energi. En studie från Schweiz visar på liknande resultat. Allmänhetens acceptans för en ”primär” åtgärd (skatter eller förbud för fossilbränsle drivna fordon) ökade när dessa styrmedel kompletterades med andra, sekundära åtgärder, såsom informationskampanjer (Wicki m.fl. 2020). Det är dock viktigt att ta hänsyn till kontext innan några starkare slutsatser dras. I en studie gjord i Kina, Tyskland och USA, visar forskarna att stödet för olika typer av policymixer är tydligt landspecifikt; i vissa länder tycks de fungera, men i andra inte (Fesenfeld m.fl. 2020).

Det finns sannolikt också risker med policypaketering. En sådan risk är att kombinationer av flera olika styråtgärder ökar graden av komplexitet, något som kan leda till att den avsedda effekten av kombinationen uteblir, till exempel genom att stödet för den primära policyn minskar. Det finns dock studier som undersökt detta, men som inte finner något stöd för att ökad komplexitet minskar acceptansen för den primära policyn, såsom en koldioxidskatt (Wicki m.fl. 2019; 2020). En studie visar att respondenter fortsätter ställa krav på att även de kompletterande styråtgärderna behöver uppfattas som effektiva för att ”paketeringen” ska ha avsedd effekt på acceptansen (Baranzini och Carattini 2017).

*Tajming*, eller den tidpunkt vid vilken en åtgärd införs, har också rönt visst intresse i litteraturen. Exempelvis finns det en föreställning om att miljö- och klimatfrågor är något som människor huvudsakligen bryr sig om i ekonomiskt gynnsamma situationer, såsom under en högkonjunktur, det vill säga man anser sig i högre grad ”ha råd” att bryr sig om miljöfrågor och acceptera klimatpolitiska förslag när ekonomin är stark. Forskningen har här pekat i lite olika riktning (Harring m.fl. 2011; Kachi m.fl. 2015, Mildemberger och Leiserowitz 2017, Clark och Carlisle 2020; Hartmann och Preisendorfer 2024). En förklaring till att man inte alltid finner ett samband mellan god ekonomi och prioritering av miljö- och klimatfrågor kan vara att dessa frågor diskuteras på ett annat sätt idag jämfört med tidigare. Gröna satsningar lyfts ofta fram, inte som satsningar på miljön, utan snarare som tillväxtskapande åtgärder precis som klimatfrågans konsekvenser ofta diskuteras i termer av ekonomiska kostnader, snarare än som etiskt

(o)försvarbara eller kopplade till social utsatthet (jmf. Harring m.fl. 2011, Hartmann och Preisendörfer 2024).

### 4.3.2 Procedurer

I ett stort antal studier påvisas en korrelation mellan distributiva rättviseuppfattningar och acceptans för klimatpolitiska styrmedel (Bergquist m.fl. 2022; Maestre-Andrés m.fl. 2019). Rättvisa och acceptans handlar emellertid inte bara om hur ett eventuellt styrmedel kan komma att slå mot, eller påverka en viss socio-ekonomisk grupp, eller för den delen hur resurserna från en skatt används, rent fördelningspolitiskt. Det handlar också om grunderna för hur ett beslut fattas. Den uppfattade *proceduriella* rättvisan tycks alltså också ha betydelse.

Några faktorer som verkar spela roll är om medborgarna känner sig lyssnade på, om processen har varit transparent, om olika intressen har inkluderats i processen och om medborgarna har fått ”vänja sig” vid styrmedlet. Det är egentligen inte så förvånande att medborgare blir mer positiva till ett förslag om de upplever eller får veta att processen har varit inkluderande och transparent. Ett illustrativt exempel som inte främst är motiverat av klimatskäl är trängselavgiftsförsöket i Stockholm. Flera studier har i samband med detta försök undersökt stockholmarnas attityder före och efter införandet och finner att acceptansen för trängselavskatten ökade tydligt efter att skatten införts (Schuitema m.fl. 2010; Börjesson m.fl. 2012). Det som Schuitema m.fl. (2010) lyfter fram som viktiga förklaringar till att acceptansen ökade med tiden är att medborgarna fick uppleva att trängselavskatten hade positiva effekter (exempelvis mindre trängsel och luftföroreningar och mindre parkeringsproblem) och att de negativa konsekvenserna inte visade sig vara så allvarliga. Trängselavgiften hade helt enkelt inte så starka negativa effekter på hushållen som många hade befarat innan införandet och den politiska ledningen var tydlig med att införandet endast var ett test.

I detta sammanhang vill vi även betona vikten av den försöksperiod som tillämpades i samband med införandet av trängselavgiften (Börjesson m.fl. 2012). Genom att först testa systemet i ett försök under sex månader fick stockholmarna en chans att utvärdera

hur systemet skulle komma att både påverka dem själva, men också de förmodade effekterna på trafiktillgänglighet, luftkvalitet, trängsel och buller. Eliasson m.fl. (2009) visar att uppfattningarna om dessa aspekter av trängselkatten blev mer positiva under försöksperioden, vilket ledde till att stödet för trängselavgiften ökade högst betydligt under de sex månader som försöket pågick och gjorde det senare permanentandet av systemet betydligt enklare att implementera. Detta är ett bra exempel på hur man kan elaborera med procedurerna inför genomförandet av ett styrmedel så att det uppfattas som mer rättvist och effektivt.

På samma sätt, och trots att den inte infördes på försök, blev Göteborgarna något mer positiva till en trängselkatt efter det att den hade införts. Återigen så upplevdes inte de negativa aspekterna som så allvarliga som befarat. Exempelvis var systemet enklare att använda än vad man trott (Nilsson m.fl. 2016). Återigen tycks upplevd orättvisa och upplevd effektivitet ha betydelse. I en studie (Jagers m.fl. 2016) visar forskarna att de som upplevde systemet som mer rättvist och mer effektivt efter införandet än innan, var mer positiva, medan de som upplevde det på omvänt sätt, i stället var och förblev mer negativa. Det finns också studier på helt andra områden som visat på liknande ”tillvänjningsprocesser”. En studie av införandet av en så kallad ”betala som du kastar”-avgift på hushållsavfall (eng. *pay-as-you-through*) i Kanada, Nederländerna, Sverige och Schweiz, visar att erfarenheterna av ett sådant system gjorde individer mer positiva till styrmedlet (Brown och Johnstone 2014).

Både införandet av trängselkatter i Stockholm och Göteborg följdes av folkomröstningar. Den politiska processen som ledde fram till dessa såg väldigt olika ut. Medan folkomröstningen i Stockholm var planerad och avgiften infördes på försök, så initierades folkomröstningen i Göteborg via ett medborgarinitiativ. I Stockholm röstade en majoritet för trängselkattens införande (på riktigt) medan i Göteborg så röstade en majoritet mot att ha kvar trängselkatter (Jagers m.fl. 2017). Trängselkatten i Göteborg infördes trots ett majoritetsmotstånd. Det är svårt att fastslå ett direkt samband, och det finns förmodligen flera orsaker, men det går att konstatera att förtroende för lokalpolitiker har varit lägre än förtroende för politiker generellt bland Göteborgare under en lång tid. Göteborgare var också, jämfört med svenskar i allmänhet, betydligt

mer missnöjda med hur den lokala demokratin fungerar jämfört med hur den nationella demokratin fungerade (Oscarsson m.fl. 2021).

Transparens, information och erfarenhet tycks alltså ha betydelse. I en översiktsstudie (Hensher och Li 2013) av folkomröstningar om trängselskatter i fyra europeiska städer – Milano, Stockholm, Manchester och Edinburgh – konstaterar forskarna att det är flera olika faktorer på individnivå som har betydelse (samtliga redogjorda för i kapitel 3). Samtidigt lyfter forskarna också fram att de mest centrala faktorerna för att skilja städerna där en majoritet röstade emot (Manchester och Edinburgh) från städerna där en majoritet röstade för, var att medborgarna i de tidigare städerna i större utsträckning tyckte sig sakna information om hur trängselskatterna skulle fungera och hur de skulle kunna vara effektiva i att lösa specifika problem. Folkomröstningar är naturligtvis ett sätt att ge medborgarna mer direkt inflytande. Ett annat sätt att öka den upplevda delaktigheten i politiska beslut är arrangerandet av så kallade medborgarråd. Utifrån idéer om att klimatpolitiken drivs för långt ifrån medborgarna, har det under senaste årtiondet, införts (klimat)medborgarråd där en liten, väl stratifierad, andel av befolkningen (ofta inte fler än 40–100 individer) har fått diskutera och utvärdera olika politiska åtgärder för att hantera, exempelvis klimatförändringar, men också andra samhällsfrågor. Dessa medborgarråd kan se olika ut och på olika sätt integreras i policyprocessen (Boswell m.fl. 2023; Ravazzi 2023). Somliga forskare har dock också kommit att intressera sig för i vilken grad denna form av medborgarinflytande även påverkar allmänhetens stöd för politiken som sådan. Dock ännu inte specifikt för klimatpolitik vad vi känner till. Ingham och Levin (2018) undersöker attityder om socialförsäkringsreformer och finner att attityderna till sådana reformer påverkas hos respondenter som informeras om att det funnits medborgarråd med i processen fram till beslut. I en översiktsstudie av van der Does och Jacquet (2021) konstateras dock att det än så länge är svårt att avgöra i vilken mån det finns spridningseffekter (eng. *spill-over effects*) av medborgarråd på attityder hos medborgare i allmänhet.

Vad som skulle kunna ses som motsatsen till ökat medborgarinflytande är ökat *expertinflytande*. Ett argument, som brukar lyftas fram för expertinflytande är att just klimatfrågan är så komplex och svårbegriplig att experter borde tillåtas bestämma mer om vilka policyåtgärder som vore mest lämpliga. Flera argument kan anföras



emot en sådan beslutsfattarmodell. Ett, som vi lyfte redan tidigare, är att demokratiska beslutsprocesser upplevs som mer legitima, bland annat på grund av att det är lättare att hålla någon ansvarig för dåliga, och bra, beslut. Hur medborgare ställer sig till mer expertinflytande i policyprocessen har intresserat flera forskare. En studie av Bertsou (2022) visar att medborgare säger sig föredra experter jämfört med demokratiskt valda representanter i implementeringen och utformandet av åtgärder. När det gäller själva beslutet fann emellertid Bertsou att det, för det flesta frågor, inte finns någon skillnad i attityd mellan valda politiker och oberoende experter. Men en fråga stack ut; medborgarna ville hellre se att experter tog beslut i miljöfrågor (Bertsou 2022). Det här är dock en enskild studie och andra studier har visat att den här typen av teknokratiska attityder skiljer sig åt mellan olika medborgare (Bertsou och Caramani 2022). En nyligen publicerad studie med data från Schweiz visar att, om fler intressegrupper – experter, organisationer, företag – sägs ha varit involverade i utformandet av miljöpolitiska åtgärder, minskar det medborgerliga motståndet och särskilt stark är den här effekten hos individer med låg politisk tillit (Gomm m.fl. 2024), vilket kanske kan förklaras med att om beslutsmakten delas upp mellan politiker och andra grupper så blir det gemensamma beslutet mer konsensusbetonat och inte lika avhängigt godtycket bland politikerna.

#### 4.4 Avslutning

I detta kapitel har vi sammanställt resultaten från en omfattande, om än delvis spretig, forskningslitteratur som på olika sätt undersöker hur individers attityder till klimatpolitiska styrmedel kan påverkas och förändras. Forskningen har oftast fokuserat på att göra klimatpolitiken mer legitim genom att öka den medborgerliga acceptansen. Vi har visat hur sådana åtgärder kan kategoriseras utifrån tre övergripande idétraditioner som förklarar vad som styr mänskliga attityder och beteenden: resurser och kostnader, information och kommunikation samt struktur och organisation. I det nästkommande och avslutande kapitlet reflekterar vi över de resultat som har framkommit i våra forskningsöversikter i kapitel 3 och 4.



## 5 Vägar framåt för att nå styrmedelsacceptans

Sett i ljuset av vad vi lärt oss under läsningen av kapitel 3 och 4, är det kanske inte så förvånande att den då ny tillsatte premiärministern och partiledaren, Tony Abbott, drev på för ett borttagande av den australiensiska koldioxidskatten. Inte heller framstår det som så konstigt att den franske presidenten Emmanuel Macron möttes av en ”gulvästad” och högst missnöjd allmänhet, dels på grund av att han försökte höja den franska koldioxidskatten, dels på grund av sättet på vilket detta var tänkt att ske.

För det första vet vi nu att det finns en lång rad faktorer som påverkar huruvida människor alls accepterar eller motsätter sig styrningsförslag och där, lite spekulativt, flera av dessa faktorer sannolikt aktualiserades i både de australiensiska och franska fallen. Många människor bor till exempel långt från de stora städerna i båda länderna och där saknas ofta god tillgång till kollektivtrafik som alternativ till bilkörning. Dessa saker bidrar till att många människors resande blir väsentligt dyrare när en koldioxidskatt införs. Det finns också i båda länderna relativt stora samhällsgrupper med låga inkomster, som drabbas ekonomiskt mer än de grupper som har höga inkomster när en skatt på fossila bränslen införs eller höjs. I det australiensiska fallet är dessutom ett inte obetydligt antal medborgare fortfarande anställda inom sektorn som utvinner fossila bränslen, varför en koldioxidskatt riskerar leda till färre arbetstillfällen. Vad dessa olika saker har gemensamt är inte minst att en koldioxidskatt kan förväntas framstå som orättvis bland centrala grupper i samhället och vad vi lärt oss är att just upplevd (o)rättvisa är den enskilt viktigaste faktorn som forskningen funnit påverka folks grad av acceptans.

För det andra, ett sätt att undvika att en skatt uppfattas som orättvis är naturligtvis att göra som Abbott gjorde, nämligen att helt ta bort den. Ett alternativt tillvägagångssätt hade varit, och är, att överväga om skatten skulle kunna kompletteras med andra åtgärder för att minska den upplevda orättvisan och därmed dämpa det allmänna motståndet. Något sådant försökte sig inte Abbot på, men väl Macron – dock med oväntat kraftiga negativa reaktioner som följd. Kanske hade den franska höjningen av koldioxidskatten inte mött samma kraftiga motstånd om intäkterna från skatten hade betalats tillbaka till alla skattebetalande hushåll, såsom sker i Kanada (även om oppositionen i landet hotat att ta bort koldioxidskatten om de kommer till makten i nästa val), eller om intäkterna hade tillfallit vissa särskilt utsatta hushåll, exempelvis de med lägst inkomst och de som bor på landsbygden. Det står klart att Macrons beslut att kompensera fransmännen för den höjda koldioxidskatten genom att sänka förmögenhetsskatten inte ledde till att skattehöjningen upplevdes som mer rättvis och därmed mer accepterad. Tvärtom visar historien att effekten blev den rakt motsatta.

I detta avslutande kapitel sammanfattar vi våra slutsatser från litteraturgenomgångarna, diskuterar den samhälleliga relevansen och presenterar förslag på frågor vars svar kan medverka till utformandet av en klimat- och miljöpolitik som uppfattas vara både medborgerligt acceptabel och legitim.

## 5.1 Hur mycket "mer" acceptans krävs?

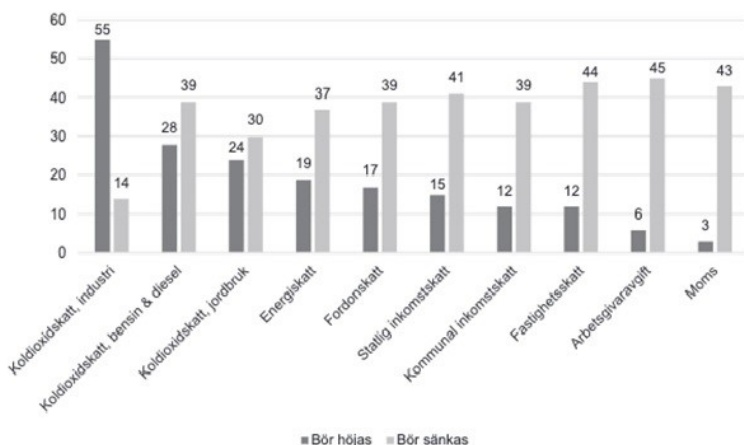
Inledningsvis vill vi säga något om magnituden av det medborgerliga motståndet och den folkliga acceptansen. Ett enkelt sätt att förstå motstånd mot klimatpolitiska styrmedel, särskilt koldioxidskatter, är att tänka på sådana skatter som åtgärder som å ena sidan syftar till att lösa gemensamma samarbetsproblem, såsom vi diskuterade i kapitel 1, men som samtidigt innebär privata kostnader i det korta perspektivet, medan de potentiella vinsterna är gemensamma, svår-fångade och kanske huvudsakligen ligger långt fram i tiden.

Fortsätter vi hålla oss till detta synsätt är det inte svårt att inse att människor ogärna vill ta på sig kännbara kostnader vars nytta varken är specifikt riktade till dem själva och sällan är särskilt direkta eller ens synliga för gemene man. Undersökning efter undersökning visar

att koldioxidskatter är långt mindre populära än andra klimatstyrmedel där effekterna är betydligt mer synliga och omedelbara, såsom subventioner på icke-fossila bränslen och utbyggd kollektivtrafik, vilket kan ha sin förklaring i de konkreta kostnaderna och de diffusa nyttorna. Men dessa resultat är heller inte oväntade med tanke på att individer över lag inte är särskilt positivt inställda till skatter och detta inte ens i de fall då nyttorna av skatterna är väldigt direkta och ibland till och med lokala, såsom exempelvis den svenska kommunala inkomstskatten, som finansierar människors välfärd i medborgarnas direkta närhet.

Utifrån den utgångspunkten är det därför något förvånande att notera att koldioxidskatter faktiskt inte utmärker sig som särskilt impopulära, jämfört med andra skatter som ofta har en mer direkt inverkan på människor.

Figur 5.1 Inställning till skatter, 2019 (procent)



Not: Frågan lyder: "Tycker du att följande skatter bör sänkas eller höjas?" Frågan hade fem svarsalternativ: "bör sänkas mycket/tas bort", "bör sänkas något", "bör varken sänkas eller höjas", "bör höjas något" och "bör sänkas något", respektive "bör höjas något" och "bör höjas mycket".  
Källa: Den nationella SOM-undersökningen 2019. Figuren ursprungligen publicerad i Jagers m.fl. (2020b) "Bör utsläpparna betala?" i Andersson m.fl. (red) *Regntunga skyar*. Göteborgs universitet: SOM-institutet.

Resultaten i figur 5.1 är hämtade från en studie som sätter koldioxidskatternas impopularitet i perspektiv (Jagers m.fl. 2020b). Motståndet hos allmänheten är inte särskilt kompakt; knappa 30 procent anser att de bör höjas och knappa 40 procent att de bör sänkas. Vad som är särskilt intressant är att samtliga tre koldioxidskatter, som i

detta fall riktar sig både mot industri, jordbruk eller mer generellt på bensin och diesel, faktiskt är mer populära än flera av de skatter som sannolikt skulle behöva höjas eller justeras om andra styrmedel (exempelvis den i opinionsundersökningar alltid lika populära *utbyggnaden av kollektivtrafiken*) skulle realiserars i stället.

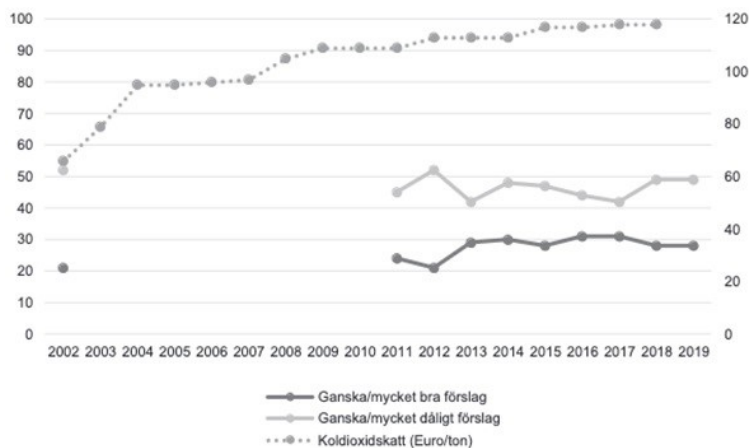
Att det finns en vanlig missuppfattning om det folkliga stödet för klimatpolitik och klimatpolitiska åtgärder har en rad studier visat under senare tid (Drews m.fl. 2022; Andre m.fl. 2024). I ett amerikanskt datamaterial finner till exempel Sparkman m.fl. (2022) att medborgare i allmänhet grovt underskattar stödet för koldioxid-skatter hos allmänheten. Drews m.fl. (2022) finner, i ett spanskt datamaterial, att de som stödjer koldioxidskatter generellt underskattar den allmänna acceptansen för sådana och att de som är osäkra i sin åsikt om koldioxidskatter tror att motståndet mot koldioxidskatter är starkare än vad det i själva verket är. I sammanhanget är det även värt att notera att forskning lyfter fram att politiker har svårigheter att bedöma den allmänna opinionen och tenderar att lyssna mer på vissa grupper än andra (Gilens och Page 2014; Sevenans 2021; Walgrave m.fl. 2024).

I den tidigare återopade studien av Jagers m.fl. (2020b), som är baserad på slumpmässiga representativa urval av den svenska befolkningen över tid, finner man visserligen att det är fler svarande som tycker det är ett dåligt förslag att höja den svenska koldioxidskatten på bensin och diesel än det är som tycker att detta är ett bra förslag (figur 5.2). Men studerar vi grafen (figur 5.2) närmare så ser vi att den rymmer mer information än så. För det första är det värt att notera att det anges en mät punkt från år 2002, då det endast var ca 20 procent som tyckte att det var ett bra förslag att höja skatten, att jämföra med senare tillfällen då det är ca 30 procent som är av denna åsikt. Med andra ord har stödet för att höja koldioxidskatten ökat sedan mätningarna påbörjades. Det bör emellertid även noteras hur prisutvecklingen har sett ut på koldioxid under samma mätperiod. Vid första mätpunkten var priset på ca 55 Euro/ton och sedan dess har i princip priset på koldioxid fördubblats. Det vill säga, trots att priset har stigit kraftigt på koldioxid i Sverige, har stödet för en höjning av koldioxidskatten ökat med ca 50 procent.

För att ytterligare nyansera diskussionen kring vad opinionsmätningar av detta slag egentligen säger, bör även tilläggas att det frågan handlar om ju är en *höjning* av koldioxidskatten, inte huruvida man

vill bibehålla den (vid de senare mättillfällena) redan relativt höga nivå som Sverige då hade. Utan att säkert kunna veta, kan man nog ändå gissa sig till att acceptansen för att *bibehålla* den dåvarande skattenivån skulle emottagits åtminstone minst lika positivt som förslaget om att höja skatten.

**Figur 5.2** Inställning till höjd koldioxidskatt på bensin och diesel och koldioxidskattenivå, 2011-19 (procent Euro/ton)



Not: Frågan lyder: "Vilken är din åsikt om följande förslag"? Följt av förslaget: "Höja koldioxidskatten på bensin". Frågan hade fem svarsalternativ: "mycket bra förslag", "ganska bra förslag", "varken bra eller dåligt förslag", "ganska dåligt förslag" och "mycket dåligt förslag". Men här redovisas endast en sammanslagning av svarsalternativen "mycket bra förslag" och "ganska bra förslag", respektive "ganska dåligt förslag" och "mycket dåligt förslag". Den primära y-axeln (vänster) visar inställning till koldioxidskatt i procent, den sekundära y-axeln (höger) visar koldioxidskattenivån i Sverige i Euro/ton.

Källa: Den nationella SOM-undersökningen 2022, 2011-19 samt data för skattenivåer erhållna från Finansdepartementet 2020-04-06. Figuren ursprungligen publicerad i Jagers m.fl. (2020b) "Bör utsläpparna betala?" i Andersson m.fl. (red) *Regntunga skyar*. Göteborgs universitet: SOM-institutet.

Här vill vi även lyfta fram att det sannolikt inte alltid är majoritetsstödet som är mest relevant att beakta gällande om en åtgärd kommer att kunna införas eller inte. Ibland kan det vara den "högljudda minoriteten" snarare än den "tysta majoriteten" som har störst inflytande på möjligheterna till genomförbarhet. I stora delar av denna rapport har vi diskuterat befolkningen i allmänhet – vilket också stora delar av den forskning som vi har gått igenom har gjort – men när miljö- och klimatpolitiska förslag diskuteras är det kanske snarast högljudda minoriteter som hörs mest, och i viss mån är viktigast att hantera för att nå acceptans (Kallbekken 2023). Detta kan givetvis vara demokratiskt och normativt problematiskt, efter-

som särskilt ljudliga eller resursstarka grupper kan få ett opropor­tionerligt stort inflytande över politiken (Gilens och Page 2014).

Alldeles oavsett de normativa implikationerna, så är det viktigt för framtida forskning om acceptans av klimatstyrmedel att under­ söka vilka grupper politiker väljer att lyssna på och vilka som faktiskt får sin vilja igenom. Helt enkelt att i högre grad fokusera på vilka grupper politiker är lyhörda gentemot i klimatpolitiken och på det specifika motståndet i vissa grupper. Utan att värdera rimligheten i olika positioner, kan vi konstatera att rent konkret för att nå acceptans för klimatpolitiska styrmedel handlar det då om att antingen göra vissa positioner starkare eller mer intensiva, alternativt att försvaga motståndets position, exempelvis via kompensation.

Vad gäller detta kan vi konstatera att det inte nödvändigtvis krävs att en stor andel av befolkningen byter åsikt för att majoritetsstöd ska uppnås. Här blir särskilt slutsatserna från kapitel 4 centrala. Där konstaterades att effekterna av olika korrigeringar av stöd och motstånd ofta är små och att det inte finns *en* enkel lösning. Det tycks helt enkelt inte finnas någon enskild generell kommunika­ tionsstrategi eller presentation av ett policyinstrument som ökar stödet för ett styrmedel väldigt mycket. Däremot finns indikationer på att vissa strategier kan påverka stödet i viss utsträckning, exempelvis genom hur styrmedel benämns eller hur intäkter från en (koldioxid)skatt presenteras och fördelas. Även om dessa effekter kan vara små, är de rimliga att ta hänsyn till vid utformning av åtgärder, eftersom de *tillsammans* mycket väl kan bidra till att gradvis öka stödet och påverka opinionen i en för politiken önskad riktning. Snarare än att leta efter en magisk lösning, handlar det förmodligen om att tillämpa en ”många bäckar små”-princip för att successivt bygga acceptans.

## 5.2 Hur mycket ”mer” demokrati krävs?

En föreslagen lösning för att överbrygga gapet mellan oro för klimatet och stöd för styrmedel är att ge medborgarna större in­ flytande över utformningen av klimatpolitiken, med argumentet att detta skulle öka både legitimiteten och acceptansen (Walkenhorst och Schuppert 2024). Nedan argumenterar vi för att detta inte är självklart, åtminstone inte i varje enskilt fall. Vi förklarar varför vi



menar att en låg grad av medborgerligt inflytande under vissa förutsättningar paradoxalt nog också kan bidra till acceptans. Det är viktigt att betona att vi inte försöker driva eller försvara någon särskild normativ position, utan vi konstaterar bara att det är, eller mycket väl kan vara, på detta vis.

Å ena sidan kan man argumentera för att ju mer medborgarna inkluderas i beslutsprocessen, desto mer engagerade blir de i klimatfrågan, och det kan öka deras förståelse för klimatpolitikens villkor och utfall. Detta argument är vanligt i litteraturen om medborgarråd (Boswell m.fl. 2023; Walkenhorst och Schuppert 2024). Å andra sidan kan man hävda att många delar av klimatpolitiken, särskilt de tekniska och komplexa aspekterna, inte kräver medborgarnas direkta engagemang och ändå kan accepteras. Exempelvis utgör EU:s utsläppshandelssystem (EU-ETS) en central del av Sveriges klimatpolitik, men debatten kring systemet har främst förts bland policyexperter och har inte väckt något större engagemang hos allmänheten (Wei m.fl. 2021). EU-ETS spelar en nyckelroll i att minska växthusgasutsläppen, men det saknas, såvitt vi vet, studier som specifikt undersöker allmänhetens åsikter om systemet. Detta är kanske inte förvånande eftersom EU-ETS i huvudsak riktar sig mot företag snarare än enskilda medborgare. Systemet är därför mindre känt bland allmänheten, som sannolikt saknar en tydlig uppfattning om det, och deras åsikter kan ha begränsad betydelse för den fortsatta utformningen av systemet. Samtidigt framgår det i undersökningar att medborgare ofta anser att EU bör ta ett stort ansvar för klimatfrågor (European Commission 2023). Resultaten från sådana undersökningar kan givetvis vara svåra att tolka, eftersom människor i enkäter ofta tenderar att hålla med om generella påståenden. Trots detta finns inga tydliga tecken på att EU-ETS möter särskilt låg social acceptans trots låg grad av medborgerligt inflytande.

Forskning och allmän debatt tenderar ofta att fokusera på fall där låg social acceptans har lett till motstånd, ibland till och med våldsamt sådant. Samtidigt finns det många exempel där klimatpolitik genomförs utan att den sociala acceptansen är vare sig anmärkningsvärt hög eller låg. Även om klimatomställningen kan anses otillräcklig och fler åtgärder riktade mot individers konsumtion sannolikt behövs – och att vi ännu inte vet hur den folkliga reaktionen på skärpt klimatlagstiftning i EU tar sig uttryck – så väcker det frågan

om hur avgörande social acceptans faktiskt är för genomförandet av klimatpolitik. I vissa fall är den sannolikt mycket viktig, medan den i andra spelar en mindre avgörande roll.

Detta perspektiv aktualiserar också frågan om medborgerligt inflytande och när det är nödvändigt. Vid lokala beslut, såsom införandet av en trängselskatt i centrala delar av en stad, finns goda skäl att låta medborgare uttrycka sina åsikter och få tydlig information om praktiska aspekter – som störningar, betalningssystem och användning av intäkterna. Däremot är det svårare att se värdet av att engagera den breda allmänheten i övergripande klimatpolitiska åtgärder, som exempelvis EU:s utsläppshandelssystem, utifrån ett acceptansperspektiv. Inom det nuvarande EU-systemet saknas dessutom mekanismer för att kanalisera sådana medborgerliga inspel. Det finns ingen tydlig plattform där rekommendationer från medborgarråd skulle kunna påverka den övergripande politiska strukturen. Medborgarna väljer representanter till olika politiska församlingar och har därigenom ett inflytande. Det innebär också att det är olika politiska eliter som styr. Deras roll och ansvar diskuterar vi vidare i nästa sektion.

I begreppet demokrati ligger det grundläggande att folkvalda politiker är lyhörda för folkets åsikter, men i en representativ demokrati förväntar vi oss samtidigt att politikerna inte bara följer opinionen utan även leder den. Det finns många exempel på normerande lagstiftning som har införts utan initialt folkligt stöd men som senare format individers attityder, såsom förbud mot barnaga, bilbälteslagen och rökförbud på offentliga platser. Få förordar idag återinförandet av barnaga, rökning på restauranger eller att det borde stå folk fritt att välja att köra med eller utan säkerhetsbälte. Men det finns en risk att ansvar bollas mellan politiker och medborgare i klimatfrågan. Medborgarna förväntar sig att politikerna tar ansvar för att lösa klimatproblemen. Politikerna å sin sida försöker ofta skjuta över ansvaret på medborgarna genom att exempelvis hänvisa till bristande stöd för klimatskatter och liknande styrmedel. Trots att forskningen om partisignaler inte är så utbredd vad gäller attityder till miljö- och klimatstyrmedel, så finns det, baserat på forskning, anledning att förvänta sig att väljarna, åtminstone i viss mån, kommer att följa sina partier. Detta talar för att politiker kan ta ett ökat ledarskap och driva klimatpolitiken, utan att det riskerar att leda till minskade röstsiffror i nästa val. I själva verket

förväntar sig nog många väljare – och då särskilt de som hyser en stor oro för utvecklingen på klimatområdet – att ett sådant ledarskap tas (European Commission 2023).

Här har partier också att hantera ”ideologins kraft”. Som sagts tidigare, har forskningen inte kunnat identifiera några enkla lösningar för att göra klimatpolitiken mer accepterad av medborgarna. Vad avser koldioxidskatter eller avskaffandet av fossilbränsle-subventioner finns exempelvis ingen specifik användning av intäkterna som drastiskt ökar stödet, även om öronmärkning av de flesta slag tycks ha en positiv effekt på acceptansen. Viktigt att komma ihåg är dock att olika ideologiska grupper föredrar olika styrmedel och olika typer av resursanvändning (Jagers m.fl. 2019). Exempelvis vill vänsterorienterade jämna ut ekonomiska klyftor, medan högerorienterade ofta föredrar skattesänkningar. Även om forskningen visar att medborgarnas stöd ökar om de vet att intäkterna används till ”något”, är bestämningen av detta ”något” rimligen en fråga för politiska aktörer att formulera utifrån sina strategiska och ideologiska utgångspunkter. Här behöver partierna, om man vill nå bred acceptans, vara beredda att opinionsbilda. Forskningen visar att partisignaler, sociala normer och identitet är viktiga för vilken position människor tar i politiska frågor. Väljarna följer åtminstone delvis sina partier och andra opinionsbildare. Här kan det handla om att lyfta fram vinnare av exempelvis klumpsummesystem eller att göra tydligt att det finns förlorare på att inte göra något, exempelvis genom att betona individer som lever i riskområden.

Ett sista och avslutande sätt att fundera kring och potentiellt hantera kostnadsökningar för hushållen som följer av höjda koldioxidskatter, kan vara att anlägga ett mer ”holistiskt” perspektiv på en hushållsbudget. Vad menar vi med detta smått kryptiska förslag? Det är ju visserligen sant att om priset på bränsle stiger som följd av en införd eller höjd koldioxidskatt, så blir det totalt sett dyrare för hushållen. Ett då kanske nära till hands liggande sätt att få ner hushållets kostnad är så klart att gå till källan till kostnadsökningen och antingen återgå till en lägre eller ingen koldioxidskatt, eller att sänka någon annan källa till priset på bränsle – exempelvis genom att sänka de fiskala delarna av den totala skatten på bränslen – så att höjningen av den koldioxidrelaterade delen av priset kvarstår men utan att det påverkar priset vid pump.

På så sätt får konsumenten fortsätta betala priset för den utsläppta koldioxiden men utan att det upplevs som fördyrande att göra så. Samtidigt försvagar denna strategi den styrande priset effekten som följer med den totala prishöjningen. Det vill säga, om inte det faktiska priset på bränsle stiger, så avtar motivationen för konsumenter att välja icke-fossila bränslen eller att överväga att i stället skaffa sig ett elfordon. Om beslutsfattare anlägger ett holistiskt hushållsekonomiskt perspektiv så kan de, givet att sätta klimatmål fortsatt önskas uppnås, i stället se över om det finns andra kostnadssänkningar som staten kan bistå hushållen med, som får till följd att de högre bränslepriserna kan bibehållas utan att den totala hushållsbudgeten för den sakens skull beskärs. Vi förstår att det kommer med praktiska och administrativa problem, men kanske skulle exempelvis moms på vegetariska produkter och andra mer klimatvänliga varor kunna reduceras, som en kompensation för höjda klimatskatter.

### 5.3 Frågeverktyg för vägledning vid policydesign

Vad säger då forskningen om hur klimatpolitiken ska eller bör vara utformad? Som svar på den frågan replikerar vi att vi inte riktigt ser det som forskarens och forskningens roll att besvara den. Som vi ser det är forskningens roll snarare att lyfta fram frågor och forskningsresultat som kan utgöra stöd för beslutsfattande och för att förstå hur klimatpolitik kan bedrivas för att nå största möjliga medborgarliga acceptans – något som i förlängningen är viktigt både för beslutsfattare men också för att medborgarna ska kunna utvärdera den politik som förs.

Nedan redogör vi för ett antal frågor som vi menar är centrala att besvara vid utformandet av ett styrmedel där medborglig acceptans önskas beaktas. Vi kan notera att några av dessa är överensstämmande med andra nyligen publicerade rapporter (Khan och Johansson, 2024; Naturvårdsverket 2024), som båda har ett delvis liknande fokus som den här rapporten. Våra rekommendationer baseras på genomgången av forskningen om acceptans och motstånd (kapitel 3 och 4). Svaren på dessa frågor menar vi i förlängningen kan hjälpa till att besvara den mer underliggande frågan som rapporten

behandlar; hur kan styrmedel utformas för att nå högst stöd eller åtminstone uppnå minsta möjliga motstånd bland allmänheten?

### *Vilket styrmedel ska väljas?*

Det finns, som redogjorts för i föregående kapitel, principiellt olika sätt att påverka individers beteende genom styrning. Populärt brukar vara att tala om piskor, morötter och predikningar och den uppdelningen är inte så dum. Forskningen visar att, allt annat lika, så har ofta styrmedel som faller under kategorin piskor, till exempel prishöjande styrmedel och förbud, en förhållandevis hög verkningsgrad (måleffektivitet) och en hög kostnadseffektivitet, men är samtidigt ofta de minst populära bland allmänheten. På motsvarande sätt är morötter, såsom subventioner, allt annat lika, betydligt mer uppskattade bland allmänheten. Däremot har de ofta nackdelen att de tenderar att innebära gränsdragningsproblem och administrativa kostnader – exempelvis för att identifiera vem som har rätt att erhålla subventionen och metoder för att exkludera dem som inte åtnjuter den rätten – och minskar därför i ”värde” avseende kostnadseffektivitet. Predikande styrmedel slutligen, alltså olika typer av information, har även de fördelen att de sällan ger upphov till några starka opinionsmässiga reaktioner och kan därför väntas ha en relativt hög nivå av medborgerlig acceptans, men är sällan lika verkningfulla vad gäller beteendeförändringar jämfört med piskor och i viss mån även morötter. En första viktig fråga att ta ställning till är därför: bör det vara ett styrmedel som i sig självt har största möjliga verkansgrad, kostnadseffektivitet eller acceptans, eller ett styrmedel som utgör en kompromiss mellan dessa tre olika målsättningar?

### *Hur ska styrmedel kommuniceras?*

Som redan antytts i både kapitel 3 och 4, och som även framgår i diskussionen i föregående fråga, så spelar också mer exakt typ av styrmedel en stor roll för acceptansen. Ett bra exempel är att själva ordet ”skatt” tenderar att generera negativa attityder hos många människor. Vad man väljer att kalla ett styrmedel kan därför spela roll, såsom en skatt eller en avgift. Samtidigt bör vi komma ihåg att dessa negativa reaktioner åtminstone delvis kan minskas genom att

syftet med till exempel en tänkt skatt, återfinns i benämningen. Det finns till exempel studier som visar att folk i högre grad accepterar en "koldioxidskatt" än en "bensinskatt" och en koldioxidskatt är vanligtvis betydligt mer accepterad än många andra skatter, inte minst sådana skatter som skulle behöva höjas för att finansiera andra mer populära klimatstyrmedel (t.ex. subventioner och utbyggd kollektivtrafik), såsom kommunalskatt och statlig inkomstskatt. Med andra ord: vad styrmedlet kallas och motiveras och varför just detta styrmedel är mest lämpligt – och då gärna i jämförelse med andra alternativ – är viktiga aspekter att ta hänsyn till.

*Vilka grupper påverkas och hur kan detta väntas uppfattas?* Olika styrmedel gynnar eller drabbar olika samhällsgrupper. Skatter påverkar individer olika beroende på deras ekonomiska situation och det är viktig information att beakta när ett styrmedel ska introduceras. För att orientera sig vidare i riktning mot ett slutligt utformande av ett klimatstyrmedel, bör man också fråga sig vilka människor i samhället som kan tänkas komma att påverkas av ett införande av styrmedlet. En vanlig bild är att styrmedel, som exempelvis förbud, i någon mening fördelas lika för alla, medan marknadsbaserade styrmedel – både skatter och subventioner – brukar anklagas för att "drabba" eller "gynna" vissa grupper mer än andra. I någon mening är det att blanda ihop äpplen och päron. Naturligtvis gynnas och missgynnas somliga av skatter mer än andra, men precis samma sak är det med många förbud. Ett förbud att köra bil i de centrala delarna av en stad påverkar ju bilägare mer än cyklister och boendes utanför stan mer än människor som bor i centrala stan och likadant alla de med större tidsbrist än de som har en mer flexibel agenda. Beaktas inte dessa olika "å ena sidan och å andra sidan"-aspekter i analyser inför valet av och senare genomförande av ett styrmedel, är det svårt att senare identifiera lämpliga kompletterande eller kompensatoriska åtgärder som kan göra det tänkta styrmedlet mer önskvärt eller acceptabelt. Vidare bör man fråga sig mer konkret *hur* olika identifierade grupper kan komma att påverkas av ett styrmedel; vilka blir "vinnare" respektive "förlorare", eller kan effekterna av styrmedlet väntas bli ganska oförändrade? Sådana analyser är givetvis viktiga, både för att försöka predicera tänkbara publika reaktioner, och för arbetet med att identifiera så träffsäkra kompletterande åtgärder som möjligt. Således uppmärksammas ofta låginkomsttagare och människor boendes i glesbygd

som självklara förlorare så fort ett styrmedel har till konsekvens att fossila bränslen blir dyrare, exempelvis en höjd koldioxidskatt, en mer ambitiös nivå av reduktionsplikten eller en höjd nivå av malusdelen i det tidigare bonus-malus-systemet (alltså det system som tidigare fanns i Sverige och som byggde på att göra fossilfria fordon billigare – bonus – och fossilbaserade fordon dyrare – malus). En annan viktig faktor att räkna in är också hur stor förändringen är i relation till tidigare tillstånd; hur mycket högre blir priset på en vara efter det att styrmedlet införts eller justerats upp? Här finns det givetvis också möjlighet att utforma styrmedel där intäktsanvändningen utnyttjas för att skapa ”vinnare” i systemet, så som exempelvis det kanadensiska skatterabattssystemet fungerar: ju mindre man använder fossila bränslen, desto mer av en nettovinnare blir man i det systemet.

*Hur kan ett önskvärt styrmedel kompletteras?* När väl tidigare frågor har blivit besvarade har man skaffat sig viktigt underlag för att fundera över och analysera om det finns olika konkreta sätt, åtgärder eller ytterligare styrmedel, som skulle kunna brukas för att minska den negativa påverkan som vårt grundstyrmedel (t.ex. en koldioxidskatt) riskerar få på vissa grupper. Låginkomsttagare och glesbygdsbor anses ofta vara de stora förlorarna när ett sådant styrmedel sätts in, något som också ofta lyfts fram i den politiska debatten. Men skatten och dess intäkter kan faktiskt omfördelas så att även dessa grupper slutar som relativa vinnare. Exempelvis kan en generellt utformad koldioxidskatt kompletteras med allt från en återbetalning av skatteintäkterna, antingen till alla skattebetalare eller till vissa grupper, eller en riktad skatterabatt eller andra kompensationsåtgärder, såsom sänkt skatt på någon annan konsumtionsvara som inte har skadlig klimatpåverkan.

Som vi ser det, är det egentligen bara fantasin (och givetvis en del regelverk och politisk kultur) som sätter gränserna för vilka möjligheter som finns att ”neutralisera” upplevda negativa effekter ett klimatstyrmedel och även styrmedelspaketet.

## 5.4 Avslutning

Medborgerlig acceptans för klimat- och miljöpolitik kan byggas, opinioner är föränderliga och motståndet mot klimatåtgärder tycks

ibland överskattas i den politiska debatten. Ett grundläggande problem är dock att klimatåtgärder, om vi uppfattar dessa som storskaliga samarbetsproblem, skapar kollektiva vinster som än så länge främst är geografiskt och tidsmässigt avlägsna, medan kostnaderna av åtgärderna både är högst närliggande (de borde ju redan ha införts för att motverka klimatförändringar) och tenderar dessutom att vara ojämnt fördelade och/eller kännbara.

En central nyckel till acceptans tror vi därför ligger i att, i högre grad än idag, sträva efter att skapa incitament och förutsättningar för att fler ska kunna se sig själva som vinnare av en mer aktiv klimatpolitik och detta redan idag. Det kan till exempel handla om att stärka gröna näringar eller utforma ekonomiska kompensationer, såsom överföringar i form av klumpsummor, på sätt som skapar bredare upplevd nytta och rättvisa. Helt enkelt, att bedriva en klimatpolitik där i bästa fall flertalet anser sig vara vinnare, men i annat fall åtminstone så få som möjligt har anledning att känna sig som (reella eller relativa) förlorare. Så länge det senare fortsätter ske, kommer argument om orättvisa att förfölja och sannolikt effektivt motverka möjligheterna att föra en verkningsfull kamp mot ett ständigt försämrat klimat.

Ett vanligt sätt att hantera orättvisor är, som vi flera gånger påpekat, att kompensera de grupper som anser sig, eller anses, drabbas hårdast av en policy. Men detta är inte alltid enkelt. Att identifiera "förlorare" är inte heller en enkel process. För det första kan ett sådant system skapa målkonflikter, där ökade möjligheter att genomföra en policy inom ett område riskerar att underminera andra politiska målsättningar. För det andra kan det uppstå gränsdragningsproblem, där det är svårt att avgöra vilka som ska få kompensation. Det är också viktigt att vara medveten om att vägen till social acceptans inte nödvändigtvis handlar om att kompensera de verkliga förlorarna, utan om att tillgodose stora väljargrupper. Exempelvis kan bilägare som grupp vara viktigare att nå för politiskt stöd än just de människor som bor på landsbygden, även om de senare drabbas hårdare av exempelvis ökade bränslepriser och därför ofta lyfts fram i den politiska debatten.

Detta belyser vikten av att noggrant identifiera vad som faktiskt är orättvisor och vilka krav som är rättmätiga. Som Brandstedt (2023) klarsynt påpekar kan vissa rättviseargument användas i strategiskt syfte, eftersom de har en stark retorisk dragningskraft,



trots att den egentliga drivkraften kanske snarare är egenintresse. Människor kan också rationalisera sina motståndargument; exempelvis kan motvilja mot en klimatåtgärd som påverkar den egna livsstilen framställas som en fråga om rättvisa, trots att det kanske snarare handlar om individens motstånd mot att ta en kostnad för sina höga utsläpp.

För att politiker ska kunna driva igenom betydande förändringar krävs därför både beslutsamhet och ett aktivt opinionsbildande arbete för att engagera och övertyga medborgarna. Tror man att klimatskatter är verkningsfulla behöver dessa presenteras som både rättvisa (enligt principen att förorenaren betalar) och kostnads-effektiva (i enligt nationalekonomisk teori). Det är också avgörande att prioritera åtgärder som ger verklig effekt och att kommunicera deras syften på ett sätt som människor kan förstå och acceptera. På så sätt kan förtroendet för klimatarbetet stärkas och en långsiktigt hållbar politik möjliggöras.

Det är vår innerliga förhoppning att föreliggande rapport ska tjäna som en användbar och aktuell kunskapsöversikt, för både forskare och övriga samhället, över ett problemområde som alltmer har seglat upp på den politiska agendan – särskilt sedan de gula västarna-protesterna i Frankrike. För den intresserade forskaren eller studenten föreslår vi även i bilagan ett antal vägar framåt för framtida forskningen på området.

Men vår främsta önskan med rapporten är ändå att den ska kunna bistå beslutsfattare och de som implementerar styrmedel att tänka mer kreativt kring hur framtidens klimatstyrmedel kan vara utformade och kombinerade. Vi hoppas även att den ska vara till hjälp för media och samhällsdebattörer att bättre förstå de, många gånger, ganska snåriga villkoren som gäller för att framgångsrikt utöva konsten att bedriva klimatpolitik i Sverige och i övriga världen.



# Referenser

- Aasen, M. (2017), “The Polarization of Public Concern about Climate Change in Norway”, *Climate Policy*, 17(2), s. 213–230.
- Aasen, M. och Sælen, H. (2022), “Right-wing Populism and Climate Policies: Explaining Opposition to Road Tolls in Norway”, *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 105, s.103222.
- Aasen, M. och Vatn, A. (2018), “Public Attitudes Toward Climate Policies: The Effect of Institutional Contexts and Political Values”, *Ecological Economics*, 146, s. 106–114. Available at:
- Aghion, P., Algan, Y., Cahuc, P. och Shleifer, A. (2010), “Regulation and Distrust”, *The Quarterly Journal of Economics*, 125(3), s. 1015–1049.
- Agneman, G., Henriks, S., Bäck, H. och Renström, E. (2024a), “Intergenerational Altruism and Climate Policy Preferences”, *PNAS Nexus*, 3(4), s. 105.
- Agneman, G., Henriks, S., Bäck, H. och Renström, E. (2024b), “On the Nexus Between Material and Ideological Determinants of Climate Policy Support”, *Ecological Economics*, 219, s. 108119.
- Andersen, M.S. (2019), “The Politics of Carbon Taxation: How Varieties of Policy Style Matter”, *Environmental Politics*, 28(6), s. 1084–1104.
- Andre, P., Boneva, T., Chopra, F., och Falk, A. (2024), “Globally Representative Evidence on the Actual and Perceived Support for Climate Action”, *Nature Climate Change*, 14(3), s. 253–259.
- Andre, P., Boneva, T., Chopra, F. och Falk, A. (2021), “Fighting Climate Change: The Role of Norms, Preferences, and Moral Values”. Rochester, NY.

- Arning, K. och Ziefle, M. (2020), "Defenders of Diesel: Anti-decarbonisation Efforts and the Pro-diesel Protest Movement in Germany", *Energy Research & Social Science*, 63, s. 101410.
- Arnold, C. (2019), "Ecuador Reaches Fuel Subsidy Deal to End Violent Protests", *NPR*, 14 October.
- Axsen, J. och Wolinetz, M. (2023), "What Does a Low-carbon Fuel Standard Contribute to a Policy Mix? An Interdisciplinary Review of Evidence and Research Gaps", *Transport Policy*, 133, s. 54–63.
- Baranzini, A. och Carattini, S. (2017), "Effectiveness, Earmarking and Labeling: Testing the Acceptability of Carbon Taxes with Survey Data", *Environmental Economics and Policy Studies*, 19(1), s. 197–227.
- Barrez, J. (2024), "Public Acceptability of Carbon Pricing: Unravelling the Impact of Revenue Recycling", *Climate Policy*, 24(10), s. 1323–1345.
- Beiser-McGrath, L.F. and Bernauer, T. (2019) "Could Revenue Recycling Make Effective Carbon Taxation Politically Feasible?", *Science Advances*, 5(9), s. eaax3323.
- Bendz, A., Bäckstedt, F., Harring, N. och Persson, U.M. (2023), "Why Do People Accept or Reject Climate Policies Targeting Food Consumption? Unpacking Justifications in the Public Debate in Online Social Forums", *Food Policy*, 121, s. 102544.
- Bergquist, M., Nilsson, A., Harring, N. och Jagers, S.C. (2022), "Meta-analyses of Fifteen Determinants of Public Opinion about Climate Change Taxes and Laws", *Nature Climate Change*, 12(3), s. 235–240.
- Bergquist, M. (2025), "Limiting Support for Environmental Policies: Unfairness Is a More Critical Barrier than cost and ineffectiveness", *Ambio* 54(2).
- Bergquist, M. och Nilsson, A. (2019), "The DOs and DON'Ts in Social Norms: A Descriptive Don't-Norm Increases Conformity", *Journal of Theoretical Social Psychology*, 3(3), s. 158–166.
- Bergquist, M., Nilsson, A., och Ejelöv, E. (2019). "Contest-based and Norm-based Interventions: (How) Do They Differ in Attitudes, Norms, and Behaviors?", *Sustainability*, 11(2), 425.

- Bernauer, T. och McGrath, L.F. (2016), "Simple Reframing Unlikely to Boost Public Support for Climate Policy", *Nature Climate Change*, 6(7), s. 680–683.
- Bertsou, E. (2022), "Bring in the Experts? Citizen Preferences for Independent Experts in Political Decision-making Processes", *European Journal of Political Research*, 61(1), s. 255–267.
- Bertsou, E. och Caramani, D. (2022), "People Haven't Had Enough of Experts: Technocratic Attitudes among Citizens in Nine European Democracies", *American Journal of Political Science*, 66(1), s. 5–23.
- Bolderdijk, J.W., Steg, L., Geller, E.S., Lehman, P.K., och Postmes, T. (2013), "Comparing the Effectiveness of Monetary versus Moral Motives in Environmental Campaigning", *Nature climate change*, 3(4), s. 413–416.
- Boswell, J., Dean, R. och Smith, G. (2023), "Integrating Citizen Deliberation into Climate Governance: Lessons on Robust Design from Six Climate Assemblies", *Public Administration*, 101(1), s. 182–200.
- Bouman, T., Verschoor, M., Albers, C.J., Böhm, G., Fisher, S.D., Poortinga, W., Whitmarsh, L. och Steg, L. (2020), "When Worry about Climate Change Leads to Climate Action: How Values, Worry and Personal Responsibility Relate to Various Climate Actions", *Global Environmental Change*, 62, s. 102061.
- Brandstedt, E. (2023), "Låt inte ideologin stå i vägen för omställningen till ett fossilfritt samhälle, Pourmokhtari", *Alltinget*, debattartikel, 23 maj 2023.
- Bretter, C. och Schulz, F. (2024), "Public Support for Decarbonization Policies in the UK: Exploring Regional Variations and Policy Instruments", *Climate Policy*, 24(1), s. 117–137.
- Bromley-Trujillo, R. och Poe, J. (2020), "The Importance of Salience: Public Opinion and State Policy Action on Climate Change", *Journal of Public Policy*, 40(2), s. 280–304.
- Brown, Z. S., och Johnstone, N. (2014), "Better the Devil You Throw: Experience and Support for Pay-as-you-throw Waste Charges", *Environmental Science & Policy*, 38, s. 132–142.

- Brulle, R.J., Carmichael, J. och Jenkins, J.C. (2012), "Shifting Public Opinion on Climate Change: An Empirical Assessment of Factors Influencing Concern over Climate Change in the U.S., 2002–2010", *Climatic Change*, 114(2), s. 169–188.
- Brännlund, R., och Persson, L. (2012), "To Tax, or Not to Tax: Preferences for Climate Policy Attributes", *Climate Policy*, 12(6), s. 704–721.
- Bürgisser, R., Stadelmann-Steffen, I. och Armingeon, K. (2024), "Can Information, Compensation and Party Cues Increase Mass Support for Green Taxes?", *Journal of European Public Policy*, 0(0), s. 1–28.
- Båtstrand, S. (2015), "More than Markets: A Comparative Study of Nine Conservative Parties on Climate Change", *Politics & Policy*, 43(4), s. 538–561.
- Börjesson, M., Eliasson, J., Hugosson, M. B., och Brundell-Freij, K. (2012). The Stockholm Congestion Charges—5 Years on. Effects, Acceptability and Lessons Learnt. *Transport Policy*, 20, s. 1–12.
- Campbell, E., Kotcher, J., Maibach, E., Rosenthal, S. A. och Leiserowitz, A. (2021), "Predicting the Importance of Global Warming as a Voting Issue among Registered Voters in the United States", *Current Research in Ecological and Social Psychology*, 2, s. 100008.
- Carattini, S., Branzini, A. och Vöhringer, F. (2017), "Green Taxes in a Post-Paris World: Are Millions of Nays Inevitable?", *Environmental and Resource Economics*, 68(1), s. 97–128.
- Carmichael, J.T. och Brulle, R.J. (2017), "Elite Cues, Media Coverage, and Public Concern: An Integrated Path Analysis of Public Opinion on Climate Change, 2001–2013", *Environmental Politics*, 26(2), s. 232–252.
- Chancel, L. och Piketty, T. (2015), "Carbon and Inequality: From Kyoto to Paris Trends in the Global Inequality of Carbon Emissions (1998–2013) & Prospects for an Equitable Adaptation Fund World Inequality Lab".
- Charron, N., Haring, N. och Lapuente, V. (2021), "Trust, Regulation, and Redistribution Why Some Governments

- Overregulate and Under-redistribute”, *Regulation & Governance*, 15(1), s. 3–16.
- Cialdini, R.B. och Trost, M.R. (1998), “Social Influence: Social Norms, Conformity, and Compliance”, in *The Handbook of Social Psychology*. 4th edn. Boston: McGraw-Hill, s. 151–192.
- Cigainero, J. (2018), “Who Are France’s Yellow Vest Protesters, And What Do They Want?”, *NPR*, 3 December.
- Clark, A.K. och Carlisle, J.E. (2020), “Pushing a Green Agenda: Explaining Shifting Public Support for Environmental Spending”, *Political Research Quarterly*, 73(2), s. 243–260.
- Cole, J.C., Ehret, P.J. och Van Boven, L. (2022), “Social Norms Explain Prioritization of Climate Policy”, *Climatic Change*, 173(1), s.10.
- Coleman, E.A., Harring, N. och Jagers, S.C. (2023), “Policy Attributes Shape Climate Policy Support”, *Policy Studies Journal*, 51(2), s. 419–437.
- Cook, K.S. och State, B. (2017), “Trust and Social Dilemmas: A Selected Review of Evidence and Applications”, in *Trust in Social Dilemmas*. New York: Oxford University Press.
- Crowley, K. (2017), “Up and Down with Climate Politics 2013–2016: The Repeal of Carbon Pricing in Australia”, *WIREs Climate Change*, 8(3), s. e458.
- Davidovic, D. (2024), “Does Corruption Shape Attitudes towards Carbon Taxes? Experimental Evidence from Mexico and Sweden”, *Energy Research & Social Science*, 112, s. 103493.
- Davidovic, D. och Harring, N. (2020), “Exploring the Cross-national Variation in Public Support for Climate Policies in Europe: The Role of Quality of Government and Trust”, *Energy Research & Social Science*, 70, s. 101785.
- Davidovic, D., Harring, N. och Jagers, S.C. (2020), “The Contingent Effects of Environmental Concern and Ideology: Institutional Context and People’s Willingness to Pay Environmental Taxes”, *Environmental Politics*, 29(4), s. 674–696.
- Daw, T. och Barring, P. (2024), ”Sammanfattning av Projekt rapport för Medborgarråd om Klimatet”. Fairtrans. <https://fairtrans.nu/wp->

content/uploads/2025/02/Medborgarrad-om-Klimatet-Projektrapport.pdf.

- Dechezleprêtre, A., Fabre, A., Kruse, T., Planterose, B., Sanchez Chico, A. och Stantcheva, S. (2022), “Fighting Climate Change: International Attitudes toward Climate Policies”, National Bureau of Economic Research (Working Paper Series).
- de Fine Licht, K. och Brülde, B. (2021), “On Defining ‘Reliance’ and ‘Trust’: Purposes, Conditions of Adequacy, and New Definitions”, *Philosophia*, 49(5), s. 1981–2001.
- Deci, E.L., Koestner, R. and Ryan, R.M. (1999), “A Meta-analytic Review of Experiments Examining the Effects of Extrinsic Rewards on Intrinsic Motivation”, *Psychological Bulletin*, 125(6), s. 627–668.
- Dietsch, P. (2024), “A Fairer and More Effective Carbon Tax”, *Nature Sustainability*, 7(12), s. 1584–1591.
- Dietz, T., Dolsak, N., Ostrom, E., och Stern, P. C. (2002), “The Drama of the Commons”, s. 3–35 i Ostrom, E., Dietz, T., Dolšák, N., Stern, P. C., Stonich, S. och Weber, U. (2002), *The drama of the commons*. National Academy Press. Washington, D.C., United States. National Academies Press.
- Dietz, T., Rosa, E.A. och York, R. (2007), “Driving the Human Ecological Footprint”, *Frontiers in Ecology and the Environment*, 5(1), s. 13–18.
- Douenne, T. och Fabre, A. (2020), “French Attitudes on Climate Change, Carbon Taxation and Other Climate Policies”, *Ecological Economics*, 169, s.106496.
- Douenne, T. och Fabre, A. (2022), “Yellow Vests, Pessimistic Beliefs, and Carbon Tax Aversion”, *American Economic Journal: Economic Policy*, 14(1), s. 81–110.
- Drews, S. och van den Bergh, J.C.J.M. (2016), “What Explains Public Support for Climate Policies? A Review of Empirical and Experimental Studies”, *Climate Policy*, 16(7), s. 855–876.
- Drews, S., Savin, I. och van den Bergh, J.C.J.M. (2022) “Biased Perceptions of Other People’s Attitudes to Carbon Taxation”, *Energy Policy*, 167, s. 113051.
- Dütschke, E., Preuß, S., Brunzema, I. och Piria, R. (2023), “Using the Revenues from Carbon Pricing – Insights into the



- Acceptance and Perceptions of Particularly Burdened Groups”, *Energy Policy*, 175, s. 113468.
- Eagly, A.H. och Chaiken, S. (1993), *The Psychology of Attitudes*, Orlando, FL, US: Harcourt Brace Jovanovich College Publishers (The psychology of attitudes), s. xxii, 794.
- Ejelöv, E., Harring, N., Hansla, A., Jagers, S.C. och Nilsson, A. (2022), “Push, Pull, or Inform – an Empirical Taxonomy of Environmental Policy Support in Sweden”, *Journal of Public Policy*, 42(3), s. 529–552.
- Ejelöv, E. och Nilsson, A. (2020), “Individual Factors Influencing Acceptability for Environmental Policies: A Review and Research Agenda”, *Sustainability*, 12(6), s. 2404.
- Eliasson, J., Hultkrantz, L., Nerhagen, L. och Smidfelt Rosqvist, L. (2009), “The Stockholm Congestion – Charging Trial 2006: Overview of Effects”, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 43(3), s. 240–250.
- Ergun, S.J., Karadeniz, Z.D. och Rivas, M.F. (2024), “Climate Change Risk Perception in Europe: Country-level Factors and Gender Differences”, *Humanities and Social Sciences Communications*, 11(1), s. 1–13.
- Eriksson, L., Garvill, J. och Nordlund, A.M. (2008), “Acceptability of Single and Combined Transport Policy Measures: The Importance of Environmental and Policy Specific Beliefs”, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 42(8), s. 1117–1128.
- European Commission (2023). *Special Eurobarometer 538: Climate change*, European Commission. European Commission, Directorate-General for Communication.  
[http://data.europa.eu/88u/dataset/s2954\\_99\\_3\\_sp538\\_eng](http://data.europa.eu/88u/dataset/s2954_99_3_sp538_eng).
- European Social Survey (2016). *ESS round 8: European Social Survey round 8 data*. Data Archive at the Norwegian Centre for Research Data (NSD).
- Ewald, J., Sterner, T. och Sterner, E. (2022), “Understanding the Resistance to Carbon Taxes: Drivers and Barriers among the General Public and F-tax Protesters”, *Resource and Energy Economics*, 70, s. 101331.

- Fairbrother, M. (2016), "Trust and Public Support for Environmental Protection in Diverse National Contexts", *Sociological Science*, 3, 359.
- Fairbrother, M. (2019), "When Will People Pay to Pollute? Environmental Taxes, Political Trust and Experimental Evidence from Britain", *British Journal of Political Science*, 49(2), s. 661–682.
- Fairbrother, M. (2022), "Public Opinion about Climate Policies: A Review and Call for More Studies of What People Want", *PLOS Climate*, 1(5), s. e0000030.
- Fairbrother, M., Arrhenius, G., Bykvist, K. och Campbell, T. (2021), "Governing for Future Generations: How Political Trust Shapes Attitudes Towards Climate and Debt Policies", *Frontiers in Political Science*, 3.
- Fairbrother, M., Johansson Sevä, I. och Kulin, J. (2019), "Political Trust and the Relationship between Climate Change Beliefs and Support for Fossil Fuel Taxes: Evidence from a Survey of 23 European Countries", *Global Environmental Change*, 59, s. 102003.
- Farrow, K., Grolleau, G. och Ibanez, L. (2017), "Social Norms and Pro-environmental Behavior: A Review of the Evidence", *Ecological Economics*, 140, s. 1–13.
- Fedor, T. (2024), "Carbon Tax Rebate Hits Canadians' Pockets as 'Axe the Tax' Protests Continue", *CTV news Calgary*, 16 April. <https://calgary.ctvnews.ca/carbon-tax-rebate-hits-canadians-pockets-as-axe-the-tax-protests-continue-1.6848074>.
- Fehr, E., och Gächter, S. (2000), "Fairness and Retaliation: The Economics of Reciprocity", *Journal of economic perspectives*, 14(3), 159–182.
- Feldman, L. och Hart, P.S. (2018), "Climate Change as a Polarizing Cue: Framing Effects on Public Support for Low-carbon Energy Policies", *Global Environmental Change*, 51, s. 54–66.
- Fesenfeld, L.P. och Rinscheid, A. (2021), "Emphasizing Urgency of Climate Change is Insufficient to Increase Policy Support", *One Earth*, 4(3), s. 411–424.

- Fesenfeld, L.P., Wicki, M., Sun, Y. och Bernauer, T. (2020), "Policy Packaging Can Make Food System Transformation Feasible", *Nature Food*, 1(3), s. 173–182.
- Finansdepartementet (2024), *Sänkt skatt på bensin och diesel*, Regeringskansliet. Regeringen och Regeringskansliet.
- Freeden, M. (2013), *Ideology: A Very Short Introduction*. Oxford University Press.
- Fremstad, A. och Paul, M. (2019), "The Impact of a Carbon Tax on Inequality", *Ecological Economics*, 163, s. 88–97.
- Frey, B.S. och Jegen, R. (2002), "Motivation Crowding Theory", *Journal of Economic Surveys*, 15(5), s. 589–611.
- Fritz, M. och Koch, M. (2019), "Public Support for Sustainable Welfare Compared: Links between Attitudes towards Climate and Welfare Policies", *Sustainability*, 11(15), s. 4146.
- Geiger, N., Swim, J.K. och Benson, L. (2021), "Using the Three-pillar Model of Sustainability to Understand Lay Reactions to Climate Policy: A Multilevel Approach", *Environmental Science & Policy*, 126, s. 132–141.
- George, L. (2024), "In Deluge of Protests, Fuel Subsidies Prove Hard to Abolish", *Reuters*, 8 August. Available at: <https://www.reuters.com/world/africa/deluge-protests-fuel-subsidies-prove-hard-abolish-2024-08-08/> (Accessed: 20 December 2024).
- Gerdes, R., Bauske, E. och Kaiser, F.G. (2023), "A General Explanation for Environmental Policy Support: An Example Using Carbon Taxation Approval in Germany", *Journal of Environmental Psychology*, 90, s. 102066.
- Gneezy, U. Meier, S. och Rey-Biel, P. (2011), "When and Why Incentives (Don't) Work to Modify Behavior." *Journal of Economic Perspectives*, 25 (4): 191–210.
- Gneezy, U. och Rustichini, A. (2000), "A Fine is a Price", *The journal of legal studies*, 29(1), 1–17.
- Goldberg, M.H., Gustafson, A., Ballew, M.T., Rosenthal, S.A. och Leiserowitz, A. (2021), "Identifying the Most Important Predictors of Support for Climate Policy in the United States", *Behavioural Public Policy*, 5(4), s. 480–502.

- Gomm, S., Huber, R.A., Kolcava, D., Keith Smith, E. och Bernauer, T. (2024), "Procedural Inclusiveness Can Mitigate Trust Challenges in Environmental Policymaking", *Journal of European Public Policy*, 0(0), s. 1–27.
- de Groot, J.I.M. och Schuitema, G. (2012), "How to Make the Unpopular Popular? Policy Characteristics, Social Norms and the Acceptability of Environmental Policies", *Environmental Science & Policy*, 19–20, s. 100–107.
- Grubb, M., Crawford-Brown, D., Neuhoﬀ, K., Schanes, K., Hawkins, S. och Poncia, A. (2020), "Consumption-oriented Policy Instruments for Fostering Greenhouse Gas Mitigation", *Climate Policy*, 20(sup1), s. S58–S73.
- Guber, D.L. (2013), "A Cooling Climate for Change? Party Polarization and the Politics of Global Warming", *American Behavioral Scientist*, 57(1), s. 93–115.
- Hamilton, L. C., och Saito, K. (2015), "A Four-Party View of US Environmental Concern", *Environmental Politics*, 24(2), s. 212–227.
- Hammar, H. (2001), "Essays on Policy Instruments: Applications to Smoke and the Environment", Dissertation, Department of Economics, University of Gothenburg.
- Hammar, H., och Jagers, S. C. (2006), "Can Trust in Politicians Explain Individuals' Support for Climate Policy? The Case of CO<sub>2</sub> Tax", *Climate Policy*, 5(6), s. 613–625.
- Hammar, H. och Jagers, S.C. (2007), "What Is a Fair CO<sub>2</sub> Tax Increase? On Fair Emission Reductions in the Transport Sector", *Ecological Economics*, 61(2), s. 377–387.
- Hammerle, M., Best, R. och Crosby, P. (2021), "Public Acceptance of Carbon Taxes in Australia", *Energy Economics*, 101, s. 105420.
- Hao, F., Liu, X. och Michaels, J.L. (2020), "Social Capital, Carbon Dependency, and Public Response to Climate Change in 22 European Countries", *Environmental Science & Policy*, 114, s. 64–72.
- Hao, F., Shao, W. och Michaels, J.L. (2023), "A Study of American Response to Climate Change and the Influence of Carbon

- Dependency, Social Capital, and Political Orientation”, *Society & Natural Resources*, 36(9), s. 1119–1139.
- Hardin, R. (1982) *Collective Action*. Baltimore: Resources for the Future.
- Harring, N. (2013), “Understanding the Effects of Corruption and Political Trust on Willingness to Make Economic Sacrifices for Environmental Protection in a Cross-National Perspective”, *Social Science Quarterly*, 94(3), s. 660–671.
- Harring, N. (2014). Corruption, inequalities and the perceived effectiveness of economic pro-environmental policy instruments: A European cross-national study. *Environmental Science & Policy*, 39, 119–128.
- Harring, N. (2016), “Reward or Punish? Understanding Preferences toward Economic or Regulatory Instruments in a Cross-National Perspective”, *Political Studies*, 64(3), s. 573–592.
- Harring, N. (2018), “Trust and State Intervention: Results from a Swedish Survey on Environmental Policy Support”, *Environmental Science & Policy*, 82, s. 1–8.
- Harring, N. (2020), ”Vad anser svenskarna om en klimatskatt på nötkött?”, i Ulrika Andersson, Anders Carlander och Patrik Öhberg (red) *Regntunga skyar*. Göteborgs universitet: SOM-institutet.
- Harring, N. och Jagers, S.C. (2013), “Should We Trust in Values? Explaining Public Support for Pro-Environmental Taxes”, *Sustainability*, 5(1), s. 210–227.
- Harring, N., Jagers, S. C., och Martinsson, J. (2011), “Explaining Ups and Downs in the Public’s Environmental Concern in Sweden: The Effects of Ecological Modernization, The Economy, and The Media”, *Organization & Environment*, 24(4), s. 388–403.
- Harring, N., Jagers, S.C. och Matti, S. (2017), “Public Support for Pro-Environmental Policy Measures: Examining the Impact of Personal Values and Ideology”, *Sustainability*, 9(5), s. 679.
- Harring, N., Jagers, S.C. och Matti, S. (2019), “The Significance of Political Culture, Economic Context and Instrument Type for

- Climate Policy Support: a Cross-national Study”, *Climate Policy*, 19(5), s. 636–650.
- Harring, N. och Sohlberg, J. (2017), “The Varying Effects of Left–right Ideology on Support for the Environment: Evidence From A Swedish Survey Experiment”, *Environmental Politics*, 26(2), s. 278–300.
- Harrison, K. och Peet, C. (2012), “Historical Legacies and Policy Reform: Diverse Regional Reactions to British Columbia’s Carbon Tax”, *BC Studies: The British Columbian Quarterly*, (173), s. 97–122.
- Hartmann, J., och Preisendörfer, P. (2024), “The Relationship between Ecology and Economy in German Public Opinion, 1984–2019”, *Environmental Politics*, 33(1), 25–44.
- Helferich, M., Thøgersen, J. och Bergquist, M. (2023), “Direct and Mediated Impacts of Social Norms on Pro-environmental Behavior”, *Global Environmental Change*, 80, s. 102680.
- Hensher, D. A., och Li, Z. (2013), “Referendum Voting in Road Pricing Reform: A Review of The Evidence”, *Transport Policy*, 25, s. 186–197.
- Hernandez Carballo, I. och Sisco, M.R. (2024), “Examining the Effects of Gasoline Prices on Public Support for Climate Policies”, *Nature Energy*, 9(2), s. 219–227.
- Hertzberg, L., Bergquist, M., Winner Onianuju, O. och Nilsson Andreas. (2025), “Acceptability of Plastic Policies: Cross-cultural Insights on Social Norms and Trust”, *Environmental Science & Policy*, 163, s. 103958.
- Heyen, D.A. och Wicki, M. (2024), “Increasing Public Support for Climate Policy Proposals: a Research Agenda on Governable Acceptability Factors”, *Climate Policy*, 0(0), s. 1–10.
- Heyman, J. och Ariely, D. (2004), “Effort for Payment: A Tale of Two Markets”, *Psychological science*, 15(11), 787–793.
- Hornsey, M.J. (2021), “The Role of Worldviews in Shaping How People Appraise Climate Change”, *Current Opinion in Behavioral Sciences*, 42, s. 36–41.
- Hornsey, M. J., Harris, E. A., Bain, P. G. och Fielding, K. S. (2016), “Meta-Analyses of The Determinants and Outcomes of

- Belief in Climate Change”, *Nature climate change*, 6(6), s. 622–626.
- Huber, R.A., Wicki, M.L. och Bernauer, T. (2020), “Public Support for Environmental Policy Depends on Beliefs Concerning Effectiveness, Intrusiveness, and Fairness”, *Environmental Politics*, 29(4), s. 649–673.
- Hurlstone, M.J., Lewandowsky, S., Newell, B.R. och Sewell Brittany. (2014), “The Effect of Framing and Normative Messages in Building Support for Climate Policies”, *PLOS ONE*, 9(12), s. e114335.
- Ingham, S. och Levin, I. (2018), “Can Deliberative Minipublics Influence Public Opinion? Theory and Experimental Evidence”, *Political Research Quarterly*, 71(3), s. 654–667.
- Jacquet, V. och van der Does, R. (2021), “Deliberation and Policy-Making: Three Ways to Think About Minipublics’ Consequences”, *Administration & Society*, 53(3), s. 468–487.
- Jagers, S.C. och Hammar, H. (2009), “Environmental Taxation for Good and for Bad: The Efficiency and Legitimacy of Sweden’s Carbon Tax”, *Environmental Politics*, 18(2), s. 218–237.
- Jagers, S.C., Harring, N., Löfgren, Å., Sjöstedt, M., Alpizar, F., Brülde, B., Langlet, D., Nilsson, A., Carney Almroth, B., Dupont, S. och Steffen, W. (2020a), “On the Preconditions for Large-scale Collective Action”, *Ambio*, 49(7), s. 1282–1296.
- Jagers, S.C., Harring, N. och Matti, S. (2018), “Environmental Management from Left to Right – on Ideology, Policy-specific Beliefs and Pro-environmental Policy Support”, *Journal of Environmental Planning and Management*, 61(1), s. 86–104.
- Jagers, S.C., Harring, N. och Matti, S. (2024), “Impact of Ideology on Individuals’ Attitudes to a Climate-motivated Tax on Food. *Climate Policy*, 24(10), 1381–1394.
- Jagers, S.C., Lachapelle, E., Martinsson, J., och Matti, S. (2021), “Bridging the Ideological Gap? How Fairness Perceptions Mediate the Effect of Revenue Recycling on Public Support for Carbon Taxes in the United States, Canada and Germany”, *Review of Policy Research*, 38(5), s. 529–554.
- Jagers, S.C., Lokrantz, E., Persson, S. och Sterner, T. (2020b), ”Bör utsläpparna betala?”, i Ulrika Andersson, Anders Carlander och

Patrik Öhberg (red) Regntunga skyar. Göteborgs universitet: SOM-institutet.

- Jagers, S.C., Martinsson, J. och Matti, S. (2019), "The Impact of Compensatory Measures on Public Support for Carbon Taxation: an Experimental Study in Sweden", *Climate Policy*, 19(2), s. 147–160.
- Jagers, S.C., Matti, S. och Nilsson, A. (2017), "How Exposure to Policy Tools Transforms the Mechanisms behind Public Acceptability and Acceptance—The Case of the Gothenburg Congestion Tax", *International Journal of Sustainable Transportation*, 11(2), s. 109–119.
- Jagers, S.C., Matti, S. och Nordblom, K. (2020), "The Evolution of Public Policy Attitudes: Comparing the Mechanisms of Policy Support Across the Stages of a Policy Cycle", *Journal of Public Policy*, 40(3), s. 428–448.
- Jagers, S. C., och Robertson, F. (2018), "The Impact of Trust on Large-Scale Collective Action", *Socialmedicinsk tidskrift*, 95(3), s. 356–367.
- Jost, J.T., Federico, C.M. och Napier, J.L. (2009), "Political Ideology: Its Structure, Functions, and Elective Affinities", *Annual Review of Psychology*, 60(Volume 60, 2009), s. 307–337.
- Jütersonke, S. och Groß, M. (2023), "The Effect of Social Recognition on Support for Climate Change Mitigation Measures", *Sustainability*, 15(23), s. 16486.
- Kachi, A., Bernauer, T. och Gampfer, R. (2015), "Climate Policy in Hard times: Are the Pessimists Right?", *Ecological Economics*, 114, s. 227–241.
- Kahneman, D. (2011), *Thinking, Fast and Slow*. First Edition. New York: Farrar, Straus and Giroux.
- Kallbekken, S. (2023), "Research on Public Support for Climate Policy Instruments Must Broaden Its Scope", *Nature Climate Change*, 13(3), s. 206–208.
- Kallbekken, S., Kroll, S. och Cherry, T.L. (2011), "Do You Not Like Pigou, or Do You Not Understand Him? Tax aversion and revenue recycling in the lab", *Journal of Environmental Economics and Management*, 62(1), s. 53–64.



- Kallbekken, S., och Sælen, H. (2011), "Public Acceptance for Environmental Taxes: Self-Interest, Environmental and Distributional Concerns", *Energy Policy*, 39(5), s. 2966–2973.
- Keizer, K. och Schultz, P.W. (2018), "Social Norms and Pro-Environmental Behaviour", in *Environmental Psychology*. John Wiley & Sons, Ltd, s. 179–188.
- Kenner, D. (2019) *Carbon Inequality: The Role of the Richest in Climate Change*, New York: Routledge.
- Kitt, S., Axsen, J., Long, Z., och Rhodes, E. (2021), "The Role of Trust in Citizen Acceptance of Climate Policy: Comparing Perceptions of Government Competence, Integrity and Value Similarity", *Ecological Economics*, 183, 106958.
- Kulin, J., Johansson Sevä, I. och Dunlap, R.E. (2021), "Nationalist Ideology, Rightwing Populism, and Public Views about Climate Change in Europe", *Environmental Politics*, 30(7), s. 1111–1134.
- Kyselá, E., Ščasný, M. och Zvěřinová, I. (2019), "Attitudes toward Climate Change Mitigation Policies: a Review of Measures and a Construct of Policy Attitudes", *Climate Policy*, 19(7), s. 878–892.
- Köppl, A. och Schratzenstaller, M. (2023), "Carbon Taxation: A Review of the Empirical Literature", *Journal of Economic Surveys*, 37(4), s. 1353–1388.
- Leeper, T.J. och Slothuus, R. (2014), "Political Parties, Motivated Reasoning, and Public Opinion Formation", *Political Psychology*, 35(S1), s. 129–156.
- Levi, M. och Stoker, L. (2000), "Political Trust and Trustworthiness", *Annual Review of Political Science*, 3(Volume 3, 2000), s. 475–507.
- Levi, S. (2021), "Why Hate Carbon Taxes? Machine Learning Evidence on the Roles of Personal Responsibility, Trust, Revenue Recycling, and Other Factors across 23 European Countries", *Energy Research & Social Science*, 73, s. 101883.
- Levi, S., Flachsland, C. och Jakob, M. (2020), "Political Economy Determinants of Carbon Pricing", *Global Environmental Politics*, 20(2), s. 128–156.
- Li, Y., Liang, Y., Tian, J., Sun, Y. och Meng, M. (2023), "How to Win Public Support for Financial Climate Policies: Both

- Climate Anxiety and Economic Anticipation Work”, *Climate and Development*, 0(0), s. 1–9.
- Linde, S. (2018a), “Climate Policy Support under Political Consensus: Exploring the Varying Effect of Partisanship and Party Cues”, *Environmental Politics*, 27(2), s. 228–246.
- Linde, S. (2018b), “Political Communication and Public Support for Climate Mitigation Policies: a Country-Comparative Perspective”, *Climate Policy*, 18(5), s. 543–555.
- Linde, S. (2020), “The Politicization of Risk: Party Cues, Polarization, and Public Perceptions of Climate Change Risk”, *Risk Analysis*, 40(10), s. 2002–2018.
- Lindvall, D., Sörqvist, P., Jagers, S.C., Karlsson, M., Sjöberg, S. och Barthel, S. (2024), “The Role of Fairness for Accepting Stricter Carbon Taxes in Sweden”, *Climate*, 12(11), s. 170.
- Long, Z., Axsen, J. och Kitt, S. (2020), “Public Support for Supply-focused Transport Policies: Vehicle Emissions, Low-carbon Fuels, and ZEV Sales Standards in Canada and California”, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 141, s. 98–115.
- Löfgren, Å. och Nordblom, K. (2009), “Puzzling Tax Attitudes and Labels”, *Applied Economics Letters*, 16(18), 1809–1812.
- Maestre-Andrés, S., Drews, S. och van den Bergh, J. (2019), “Perceived Fairness and Public Acceptability of Carbon Pricing: a Review of the Literature”, *Climate Policy*, 19(9), s. 1186–1204.
- Mannemar Sønderskov, K. (2009), “Different Goods, Different Effects: Exploring the Effects of Generalized Social Trust in Large-N Collective Action”, *Public Choice*, 140(1–2), s. 145–160.
- Martin, M. och Islar, M. (2021) “The ‘End of the World’ vs. the ‘End of the Month’: Understanding Social Resistance to Sustainability Transition Agendas, a Lesson from the Yellow Vests in France”, *Sustainability Science*, 16(2), s. 601–614.
- Matti, S. (2015), “Climate Policy Instruments”, in K. Bäckstrand och E. Lövbrand (eds) *Research Handbook on Climate Governance*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, s. 400–410.
- Matti, S., Nässén, J. och Larsson, J. (2022), “Are Fee-and-dividend Schemes the Savior of Environmental Taxation? Analyses of

- How Different Revenue Use Alternatives Affect Public Support for Sweden's Air Passenger Tax", *Environmental Science & Policy*, 132, s. 181–189.
- McCright, A.M. och Dunlap, R.E. (2013), "Bringing Ideology in: the Conservative White Male Effect on Worry about Environmental Problems in the USA", *Journal of Risk Research*, 16(2), s. 211–226.
- McGrath, L.F. och Bernauer, T. (2017), "How Strong is Public Support for Unilateral Climate Policy and What Drives It?", *WIREs Climate Change*, 8(6), s. e484.
- Merkley, E. och Stecula, D.A. (2021), "Party Cues in the News: Democratic Elites, Republican Backlash, and the Dynamics of Climate Skepticism", *British Journal of Political Science*, 51(4), s. 1439–1456.
- Mildenberger, M., Lachapelle, E., Harrison, K. och Steffen-Stadelmann, S. (2022), "Limited Impacts of Carbon Tax Rebate Programmes on Public Support for Carbon Pricing", *Nature Climate Change*, 12(2), s. 141–147.
- Mildenberger, M. och Leiserowitz, A. (2017), "Public Opinion on Climate Change: Is There an Economy–environment Tradeoff?", *Environmental Politics*, 26(5), s. 801–824.
- Mohammadzadeh Valencia, F., Mohren, C., Ramakrishnan, A., Merchert, M., Minx, J.C. och Steckel, J.C. (2024), "Public Support for Carbon Pricing Policies and Revenue Recycling Options: A Systematic Review and Meta-analysis of the Survey Literature", *npj Climate Action*, 3(1), pp. 1–10.
- Montfort, S., Fesenfeld, L., Stadelmann-Steffen, I. och Ingold, K. (2023), "Policy Sequencing Can Increase Public Support for Ambitious Climate Policy", *Policy and Society*, 42(4), s. 454–477.
- Naturvårdsverket (2024) Vägledning om metoder för att bedöma klimatpolitikens effektivitet – En vägledning av Naturvårdsverket och Konjunkturinstitutet NV-07337-23.
- Nielsen, K.S., Bauer, J.M., Emogor, C.A., Geiger, S.M., Ghai, S., Gwozdz, W. och Hahnel, U.J.J. (2024), "Underestimation of Personal Carbon Footprint Inequality in Four Diverse Countries", *Nature Climate Change*, s. 1–8.

- Nilsson, A., Schuitema, G., Jakobsson Bergstad, C., Martinsson, J. och Thorson, M. (2016), "The Road to Acceptance: Attitude Change before and after the Implementation of a Congestion Tax", *Journal of Environmental Psychology*, 46, s. 1–9.
- Nockur, L., Pirla, S., och Pfattheicher, S. (2025). The misperception of carbon footprints of the rich and the poor. *Journal of Environmental Psychology*, 102545.
- Nowlin, M.C., Gupta, K. och Ripberger, J.T. (2020), "Revenue Use and Public Support for a Carbon Tax", *Environmental Research Letters*, 15(8), s. 084032.
- Oates, W. och Baumol, W. (1975), "The Instruments for Environmental Policy", in *Economic Analysis of Environmental Problems*. NBER, s. 95–132.
- O'Connor, R.E., Bard, R.J., och Fisher, A. (1999), "Risk Perceptions, General Environmental Beliefs, and Willingness to Address Climate Change", *Risk analysis*, 19(3), 461–471.
- Oreskes, N. och Conway, E. M. (2010), *Merchants of Doubt: How a Handful of Scientists Obscured the Truth on Issues From Tobacco Smoke to Global Warming*, Bloomsbury Press.
- Oscarsson, H., Solevid, M. och Ahlbom, J. (2021), "Hur mår demokratin i Göteborg?", i Rönnerstrand, B., Solevid, M. och Oscarsson, H. (red), *Hög tid för Göteborg*. Göteborg: SOM-institutet, Göteborgs universitet.
- Ostrom, E. (1990), *Governing the commons: The evolution of institutions for collective action*. Cambridge University Press.
- Ostrom, E. (1998), "A Behavioral Approach to the Rational Choice Theory of Collective Action: Presidential Address, American Political Science Association, 1997", *American political science review*, 92(1), s. 1–22.
- Otto, A. och Gugushvili, D. (2020), "Eco-Social Divides in Europe: Public Attitudes towards Welfare and Climate Change Policies", *Sustainability*, 12(1), s. 404.
- Pan, W.-L., Fan, R., Pan, W., Ma, X., Hu, C., Fu, P. och Su, J. (2023), "The Role of Climate Literacy in Individual Response to Climate Change: Evidence from China", *Journal of Cleaner Production*, 405, s. 136874.

- Pigou, A.C. (1920) *The Economics of Welfare*, London: Macmillan and Co.
- Poortinga, W., Whitmarsh, L., Steentjes, K., Gray, E., Thompson, S. och Brisley, R. (2023), "Factors and Framing Effects in Support for Net Zero Policies in the UK", *Frontiers in Psychology*, 14.
- Portinson Hylander, J., Brandstedt, E., Lycke, E., Ramasar, V. och Busch, H. (2024), "Fuel for Revolt – Moral Arguments as Delegitimation Practices in Swedish Fuel Protests", *Environmental Politics*, 33(6), s. 1109–1129.
- Povitkina, M., Jagers, S.C., Matti, S. och Martinsson, J. (2021), "Why Are Carbon Taxes Unfair? Disentangling Public Perceptions of Fairness", *Global Environmental Change*, 70, s. 102356.
- Povitkina, M. och Matti, S. (2021), "Quality of Government and Environmental Sustainability", in *The Oxford Handbook Of The Quality of Government*, 2021.
- Ravazzi, S. (2023), "Mini-Publics, Social Legitimacy and Institutional Collaboration: Some Inherent Trade-Offs and Three Alternative Design Strategies", *Administration & Society*, 55(3), s. 428–456.
- Rhodes, E., Axsen, J. och Jaccard, M. (2017), "Exploring Citizen Support for Different Types of Climate Policy", *Ecological Economics*, 137, s. 56–69.
- Rinscheid, A., Pianta, S. och Weber, E.U. (2021), "What Shapes Public Support for Climate Change Mitigation Policies? The Role of Descriptive Social Norms and Elite Cues", *Behavioural Public Policy*, 5(4), s. 503–527.
- Rode, J.B., Dent, A.L., Benedict, C.N., Brosnahan, D.B., Martinez, R.L. och Ditto, P.H. (2021), "Influencing Climate Change Attitudes in the United States: A Systematic Review and Meta-analysis", *Journal of Environmental Psychology*, 76, s. 101623.
- Rothstein, B. och Stolle, D. (2008), "The State and Social Capital: An Institutional Theory of Generalized Trust", *Comparative Politics*, 40(4), s. 441–459.
- Rydén, O., de Fine Licht, K., Rönnerstrand, B., Harring, N., Brülde, B. och Jagers, S. C. (2024), "Exploring the Measurement

- of Political Trust a Multilevel Observational Analysis of Six Swedish Public Agencies”, *Social Sciences & Humanities Open*, 10, 100885.
- Savin, I., Drews, S. och van den Begh, J. (2020), “Public Views on Carbon Taxation and Its Fairness: a Computational-Linguistics Analysis”, *Climatic Change*, 162(4), s. 2107–2138.
- Schmidt, K., Kasnter, I. och Matthies, E. (2024), “Who Can Cope with a Carbon Tax? The Role of Financial Consequences in Policy Acceptance among German Homeowners”, *Energy Research & Social Science*, 111, s. 103492.
- Schuitema, G., Steg, L. och Forward, S. (2010), “Explaining Differences in Acceptability before and Acceptance after the Implementation of a Congestion Charge in Stockholm”, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 44(2), s. 99–109.
- Schuldt, J.P., Connie Yuan, Y., Song, Y. och Liu, K. (2019), “Beliefs about Whose Beliefs? Second-order Beliefs and Support for China’s Coal-to-gas Policy”, *Journal of Environmental Psychology*, 66, s. 101367.
- Schwander, H. och Fischer, J. (2024), “From a Cultural to a Distributive Issue: Public Climate Action as a new Field for Comparative Political Economy”, *Regulation & Governance*,
- Schwartz, S.H. (2012), “Basic Human Values: An Overview”, *Online Readings in Psychology and Culture*, 2(1).
- Sevenans, J. (2021), “How Public Opinion Information Changes Politicians’ Opinions and Behavior”, *Political Behavior*, 43(4), s. 1801–1823.
- Shively, W.P. och Schultz, D. (2022), *Power and Choice: An Introduction to Political Science*, Rowman & Littlefield.
- Shwom, R., Bidwell, D., Dan, A. och Dietz, T. (2010), “Understanding U.S. Public Support for Domestic Climate Change Policies”, *Global Environmental Change*, 20(3), s. 472–482.
- Silvi, M. och Padilla Rosa, E. (2023), “A Tragedy of the Horizons? An Intertemporal Perspective on Public Support for Carbon Taxes”, *Energy Economics*, 125, s. 106815.

- Sjöstedt, M. (2014), "Enforcement and Compliance in African Fisheries", in *State and Environment: The Comparative Study of Environmental Governance*. MIT Press.
- Slothuus, R. och Bisgaard, M. (2021), "Party over Pocketbook? How Party Cues Influence Opinion When Citizens Have a Stake in Policy", *American Political Science Review*, 115(3), s. 1090–1096.
- Smith, N. och Leiserowitz, A. (2014), "The Role of Emotion in Global Warming Policy and Opposition", *Risk Analysis*, 34 (5), s. 937–948.
- Smith, E.K. och Mayer, A. (2018), "A Social Trap for the Climate? Collective Action, Trust and Climate Change Risk Perception in 35 Countries", *Global Environmental Change*, 49, s. 140–153.
- Sommer, S., Mattauch, L. och Pahle, M. (2022), "Supporting Carbon Taxes: The Role of Fairness", *Ecological Economics*, 195, s. 107359.
- Sparkman, G., Geiger, N. och Weber, E.U. (2022), "Americans Experience a False Social Reality by Underestimating Popular Climate Policy Support by Nearly Half", *Nature Communications*, 13(1), s. 4779.
- Sparkman, G. och Walton, G.M. (2017), "Dynamic Norms Promote Sustainable Behavior, Even if It Is Counternormative", *Psychological Science*, 28(11), s. 1663–1674.
- Steg, L., Dreijerink, L. och Abrahamse, W. (2006), "Why Are Energy Policies Acceptable and Effective?", *Environment and Behavior*, 38(1), s. 92–111.
- Stern, P.C., Kalof, L., Dietz, T. och Guagnano, G.A. (1995), "Values, Beliefs, and Proenvironmental Action: Attitude Formation Toward Emergent Attitude Objects", *Journal of Applied Social Psychology*, 25(18), s. 1611–1636.
- Stern, P. C., Dietz, T., Abel, T., Guagnano, G. A., och Kalof, L. (1999), "A Value-Belief-Norm Theory of Support for Social Movements: The Case of Environmentalism", *Human ecology review*, s. 81–97.
- Sterner, T. (2007), "Fuel Taxes: An Important Instrument for Climate Policy", *Energy Policy*, 35(6), s. 3194–3202.

- Stiglitz, J.E. och Stern, N. (2017), *Report of the high-level commission on carbon prices*. World Bank
- Sveriges Television (2022). *Skatten på bensin och diesel ska sänkas [Valkompass]*. Hämtad från <https://valkompass.svt.se/2022/riksdag/fraga/skatten-pa-bensin-och-diesel-ska-sankas>.
- Taylor, L. (2014), "Australia Kills off Carbon Tax", *The Guardian*, 17 July. Available at: <https://www.theguardian.com/environment/2014/jul/17/australia-kills-off-carbon-tax> (Accessed: 20 December 2024).
- Tesler, M. (2018), "Elite Domination of Public Doubts About Climate Change (Not Evolution)", *Political Communication*, 35(2), s. 306–326.
- Thalmann, P. (2004), "The Public Acceptance of Green Taxes: 2 Million Voters Express Their Opinion", *Public Choice*, 119(1), s. 179–217.
- Trimmel, K.E., Kriechbaum, M., Lazou, R. och Brudermann, T. (2024), "Between Distributive and Procedural Justice Claims: Reframing Patterns of Discursive Resistance against Climate Action", *Energy Research & Social Science*, 109, s. 103424.
- Tröndle, T., Annaheim, J., Hoppe, J., Hanger-Kopp, S. och Patt, A. (2023), "Public Preferences for Phasing-out Fossil Fuels in the German Building and Transport Sectors", *Environmental Research Communications*, 5(8), s. 081001.
- Tversky, A. och Kahneman, D. (1974), "Judgment under Uncertainty: Heuristics and Biases", *Science*, 185(4157), s. 1124–1131.
- Tvinnereim, E., Fløttum, K., Øyvind, G., Johannesson, M.P. och Dyrnes Nordø, Å. (2017), "Citizens' Preferences for Tackling Climate Change. Quantitative and Qualitative Analyses of Their Freely Formulated Solutions", *Global Environmental Change*, 46, s. 34–41.
- Tyler, T.R. och Degoey, P. (1995), "Collective Restraint in Social Dilemmas: Procedural Justice and Social Identification Effects on Support for Authorities", *Journal of Personality and Social Psychology*, 69(3), s. 482–497.



- Uenal, F., Sidanius, J. och van der Linden, S. (2022), “Social and Ecological Dominance Orientations: Two Sides of the Same Coin? Social and Ecological Dominance Orientations Predict Decreased Support for Climate Change Mitigation Policies”, *Group Processes & Intergroup Relations*, 25(6), s. 1555–1576.
- Umit, R. och Schaffer, L.M. (2020), “Attitudes towards Carbon Taxes across Europe: The Role of Perceived Uncertainty and Self-interest”, *Energy Policy*, 140, s. 111385.
- Unsworth, K.L. och Fielding, K.S. (2014), “It’s Political: How the Salience of One’s Political Identity Changes Climate Change Beliefs and Policy support”, *Global Environmental Change*, 27, s. 131–137.
- Van Boven, L., Ehret, P.J. och Sherman, D.K. (2018), “Psychological Barriers to Bipartisan Public Support for Climate Policy”, *Perspectives on Psychological Science*, 13(4), s. 492–507.
- Van Der Linden, S. (2015), “Intrinsic Motivation and Pro-Environmental Behaviour”, *Nature Climate Change*, 5(7), s. 612–613.
- Vedung E. (1998), “Policy Instruments: Typologies and Theories”, i Bemelmans-Videc M.-L., Rist R. C. och Vedung E. (eds), *Carrots, Sticks and Sermons*. New Brunswick, NJ: Transaction, s. 21–58.
- Walgrave, S., Soroka, S., Soontjens, K., Loewen, P. och Sheafer, T. (2024), “Revisiting Elite Perceptions as Mediator of Elite Responsiveness to Public Opinion”, *Political Studies*, 72(1), s. 364–379.
- Walkenhorst, J., och Schuppert, F. (2024), “What is the Normative Added Value of Deliberative Mini Publics in the Context of Climate Policy Making?”, *Swiss Political Science Review*, 00, s. 1–21.
- Wang, C., Geng, L. och Rodríguez-Casallas, J.D. (2021), “How and When Higher Climate Change Risk Perception Promotes Less Climate Change Inaction”, *Journal of Cleaner Production*, 321, s. 128952.
- Wei, Y., Gong, P., Zhang, J. och Wang, L. (2021), “Exploring public opinions on climate change policy in ‘Big Data Era’ – A

- case study of the European Union Emission Trading System (EU-ETS) based on Twitter”, *Energy Policy*, 158, 112559.
- Whitmarsh, L., Xenias, D. och Jones, C.R. (2019), “Framing Effects on Public Support for Carbon Capture and Storage”, *Palgrave Communications*, 5(1), s. 1–10.
- Wicki, M., Fesenfeld, L., och Bernauer, T. (2019), “In Search of Politically Feasible Policy-Packages for Sustainable Passenger Transport: Insights from Choice Experiments in China, Germany, and the USA”, *Environmental Research Letters*, 14(8), 084048.
- Wicki, M., Huber, R.A. och Bernauer, T. (2020), “Can Policy-packaging Increase Public Support for Costly Policies? Insights from a Choice Experiment on Policies against Vehicle Emissions”, *Journal of Public Policy*, 40(4), s. 599–625.
- Zahran, S., Brody, S.D., Grover, H., och Vedlitz, A. (2006), “Climate Change Vulnerability and Policy Support”, *Society and Natural Resources* 19(9), 771–789.
- Zimm, C., Mintz-Woo, K., Brutschin, E., Hanger-Kopp, S., Hoffmann, R., Kikstra, J.S., Kuhn, M., Min, Jihoon., Muttarak, R., Pachauri, S., Pastange, O., Riahi, K. och Schinko, T (2024), “Justice Considerations in Climate Research”, *Nature Climate Change*, 14(1), s. 22–30.

## Bilaga: En agenda för framtida forskning

Under skrivandets gång har vi kunnat notera att forskningsfältet styrmedelsacceptans är omfattande och alltmer drivs i riktning mot systematik och tillämpbarhet. Samtidigt finns det uppenbara kunskapsluckor som bör fyllas för att kunskapen om problemområdet ska bli både bredare, mer djupgående och i förlängningen även mer vägledande för genomförbar klimatpolitik. Dessa begränsningar har delvis påkallats tidigare (Kallbekken 2023), men vår genomgång och analys av litteraturen öppnar för ytterligare forskningsavenyer. Vi vill därför göra ett medskick, inte minst till våra kollegor som tillsammans med oss, strävar efter att så grundligt som möjligt förstå under vilka villkor en klimatpolitik som samtidigt lever upp till högt (men inte nödvändigtvis högst) ställda krav på måleffektivitet, kostnadseffektivitet och acceptans kan utformas. Det gör vi genom att kort redogöra för ett antal ansatser och vägar framåt som vi menar skulle gynna forskningsfältet som helhet.

*Acceptans eller motstånd.* Hittillsvarande forskning är koncentrerad till att på olika sätt mäta stöd eller acceptans för klimatstyrmedel, vilket i flera avseenden är rimligt att göra. Utan acceptans är det till exempel svårare för politiker att våga gå ut med en ambitiös klimatpolitik. Samtidigt bör man fråga sig om acceptans verkligen är ett tillräckligt villkor för att man ska kunna undvika kraftfulla motreaktioner emot föreslagna styråtgärder. En uppsjö med artiklar om acceptans motiveras idag med att de genomförs för att ge vägledning kring hur framtida politiska åtgärder ska slippa mötas av ytterligare exempel på gula västar-uppror. Att inte acceptera ett styrmedel behöver inte leda till ett aktivt motstånd, eller ens något motstånd alls. För att verkligen ge vägledning kring hur motstånd kan undvikas, bör forskningen därför utveckla mer träffsäkra

acceptansmått – eller kompletterande mått – som både mäter individers grad av acceptans *och* benägenhet att aktivt manifesteras eventuellt missnöje.

*Mer än bara allmänheten.* Att vända sig till allmänheten är naturligtvis en viktig väg att gå för att bättre förstå under vilka opinionsmässiga villkor ett styrmedel kan förväntas kunna genomföras eller ej. Samtidigt finns det flera skäl till att fundera över om det verkligen är det stora flertalet i ett samhälle som bäst kan ge svar på den typen av frågor. Flera studier hävdar att det ofta är en särskilt mäktig och/eller högljudd minoritet som är den som i realiteten sätter käppar i hjulet för framgångsrikt genomförande av styrmedel. Om så är fallet, borde mer forskning ägnas åt att bättre förstå dessa minoritetsgruppers bevekelsegrunder för sina ageranden. Här finns också anledning för forskningen att försöka förstå och identifiera de grupper som har intresse av att mobilisera motstånd och få det motståndet att definieras som ”folkligt”. En svår, men viktig fråga för att förstå vem som har makten över klimatpolitiken och förståelsen av klimatfrågan (jmf. Oreskes och Conway 2010). Spinner vi vidare på detta tema, landar vi i att det kanske bästa sättet att få svar på frågan om vilka grupper som faktiskt utövar mest inflytande över styrmedelsgenomförande, är att vända sig till beslutsfattarna själva. Förvånansvärt lite forskning har ägnats åt att fråga politiker under vilka villkor de är beredda att driva en mer ambitiös klimatpolitik och vilka hinder och möjligheter de menar att olika grupper i samhället genererar.

*Ett starkt fokus på koldioxidskatter.* Vi kan notera att forskningsfältet och styrmedelsacceptans idag helt domineras av studier av människors acceptans för koldioxidskatter. Forskningen borde i högre grad studera alternativ till koldioxidskatter, bland annat därför att forskarsamhället funnit att det finns flera kontextuella faktorer som indikerar att koldioxidskatter sannolikt inte ens vore genomförbara i somliga länder och sammanhang, till exempel på grund av bristande politisk tillit och problem med korruption. Vidare kan koldioxidskatter komma att behöva kompletteras med fler styrmedel för att ambitiösa klimatmål ska kunna uppnås, exempelvis nationella utsläppsrättssystem, subventioner av klimatneutrala/positiva åtgärder, borttagande av subventioner på fossila bränslen. Hur acceptansen för sådana styrmedel ser ut vet vi väldigt lite om idag.

*Hypotetiska koldioxidsskatter.* Eftersom pigouvianska koldioxidsskatter ännu inte införts i flertalet av de länder där acceptansstudier genomförts, betyder det att en stor del av alla studier handlar om huruvida folk skulle acceptera en sådan skatt, ifall en sådan skulle genomföras. Det är svårt att avgöra om studier baserade på hypotetiska scenarier ger goda indikationer på hur skatter skulle mottas av allmänheten i verkligheten. Därför är det både viktigt att forskning bedrivs i länder där koldioxidsskatter redan har införts, men också att framtida forskning passar på att bedrivas i de länder som efter hand väljer att införa den typen av skatter. Mycket kunskap finns sannolikt att inhämta både genom att studera processen inför ett genomförande, själva genomförandefasen men även i fasen när skatten väl har blivit genomförd.

*Jämförande styrmedelsstudier.* De olika acceptansfaktorer som identifierats har främst hämtats från studier av koldioxidsskatter. Forskningen kan idag inte med säkerhet säga att dessa faktorer är lika avgörande för acceptansen av andra klimatstyrmedel. Detta pekar på vikten av att inte bara bredda studiet av acceptans till andra klimatstyrmedel, men att också på att göra systematiska jämförelser av acceptansen för olika styrmedel för att på så sätt kunna kartlägga vilka faktorer som är mest avgörande för acceptans mer generellt, respektive mer specifikt för enskilda styrmedel.

*Policyinnovation bortom koldioxidsskatter.* Det finns alla skäl att misstänka att även andra styrmedel än skatter kan riskera att möta motstånd om de föreslås och implementeras, varför studier om hur sådana alternativa styrmedel bäst bör kombineras med kompletterande styrmedel också borde prioriteras. Till exempel är det uppenbart att även utsläppsrättssystem (och andra kvantitativa styrmedel), subventioner på klimatvänliga produkter och borttagande av fossila bränslesubventioner genererar både vinnare och förlorare. Vilka möjligheter finns det att mildra effekterna av de asymmetriska utfall som sådana alternativa styrmedel ger upphov till?

*Proceduriella policyinnovationer.* Forskningen visar att inte bara utfallen av styrmedel påverkar medborgares inställning till dessa åtgärder, utan att även uppfattningar om de processer som leder fram till beslut om styrningsförslagen kan avgöra huruvida individer väljer att stödja eller motsätta sig ett beslut. Att rikta blicken mot alla de möjliga sätten att göra procedurerna mer attraktiva är därför också ett viktigt område för framtida forskning, där frågor kring i hur hög

grad åtgärder såsom försöksperioder, dialog och ökad besluts-  
transparens har generellt acceptanshöjande effekter och i så fall  
varför, kan medverka till framtagandet av mer acceptabla policy-  
processer.

*Fler kontexter.* Även om denna rapport främst har ett svenskt  
fokus, är det viktigt att påpeka att hittillsvarande acceptansforskning  
till största delen har genomförts i ett fåtal OECD-länder (Bergquist  
m.fl. 2022). Det vill säga, vi kan med ganska stor säkerhet säga att de  
acceptansfaktorer som lyfts fram i denna rapport har en påverkan på  
acceptans i länder såsom Sverige, USA, Tyskland och några  
ytterligare länder. Däremot vet vi inte om samma faktorer spelar lika  
stor roll i andra delar av världen, där de ekonomiska, sociala,  
institutionella och politisk-kulturella förutsättningarna ser helt  
annorlunda ut. Till exempel kommer sannolikt betydelsen av de  
ekonomiska och sociala konsekvenserna som följer av en koldioxid-  
skatt att gestalta sig annorlunda i ett fattigt, mindre industrialiserat  
land med en förhållandevis liten bilflotta, jämfört med Sverige, bland  
annat därför att flertalet invånare i ett sådant land antagligen inte ens  
kommer att omfattas av skatten då de inte har råd att alls hålla sig  
med ett fordon som drivs av fossila bränslen.

*Metodologisk mångfald.* Flera metodologiska invändningar kan  
göras mot forskningsfältet där det befinner sig idag. Merparten av  
litteraturen om styrmedelsacceptans baseras på tvärsnittsstudier.  
Särskilt gäller detta identifierande av faktorer som sägs påverka  
graden av acceptans. Med sådan data till hands kan korrelationer  
fastställas, men utesluter anspråk på ”kausal inferens”. Det senare  
bör i mesta möjliga mån vara forskningens mål om den ska kunna  
utgöra vidare vägledning för beslutsfattande. Således borde framtida  
acceptansforskning i ökande grad bygga på olika typer av experi-  
ment. Vi ser flera intressanta vägar framåt. Dels kan olika diskreta  
val-experiment göras (exempelvis conjointexperiment), inte minst  
för att få en bättre bild av vilka kombinationer av styrmedel som får  
mest medborgerligt stöd. En väg framåt är att använda sig av panel-  
studier vid situationer som kan liknas vid naturliga experiment och  
studera attitydförändringar till en policy före-, under- och efter  
genomförandet. Det skulle bland annat ge viktig information kring  
hur erfarenhet av ett styrmedel påverkar graden av acceptans.

Vi ser även att mer kvalitativa acceptansstudier har viktiga  
funktioner att fylla. Till exempel kan forskare med hjälp av intervjuer

och fokusgruppstudier få fördjupad förståelse för och möjlighet att identifiera potentiella mekanismer som kan förklara varför till exempel grad av politiskt och institutionell tillit nästan alltid medverkar till att förklara grad av acceptans, information som är ovärderlig vid utformande av framtida experiment och genomförande av styrmedel. Vi vill emellertid även slå ett slag för kvalitativa studier med stora N-tal. Dagens kvantitativa textanalysprogram och AI-algoritmer gör det möjligt att ställa öppna svar i enkätundersökningar som har stor potential att öka vår förståelse för varför och under vilka villkor människor är beredda att acceptera ett klimatpolitiskt styrmedel.

# Förteckning över tidigare rapporter till ESO

## 2024

- Talande tystnad? En ESO-rapport om självcensur i Sverige.
- I samhällets tjänst? En ESO-rapport om villkoren för forskning och samverkan.
- Goda grannar – en ESO-rapport om grannskapets betydelse för integration.
- Krona på rätt kurs? En ESO-rapport om den svenska valutans utveckling 1993–2024.
- På upplyst grund – en ESO-rapport om myndigheternas remissarbete

## 2023

- Stability in the Balance – a Report on the Roles of Fiscal and Monetary Policy to the Expert Group on Public Economics.
- Vem bor här? En ESO-rapport om gamla och nya folkräkningar.
- Kriminella på kartan – en ESO-rapport om den organiserade brottslighetens geografi.
- Handel med stor effekt – en ESO-rapport om utrikeshandeln med el.
- Pandemin och pengarna – en ESO-rapport om inkomster, skatter, fördelning och stödåtgärder under covid-19.
- Fritt valt arbete? ESO-rapport om könssegregering i utbildning och yrke.
- Temperaturhöjning i klimatpolitiken – en ESO-rapport om EU:s nya lagstiftning i svensk kontext.
- Karriärer och barriärer – en ESO-rapport om skolgång och etablering för unga med utländsk bakgrund.



- Tuffa tag och tillit – en ESO-rapport om utslussning, eftervård och återfall för dömda till slutna ungdomsvård.
- Bruk och straff – en ESO-rapport om kriminaliseringen av narkotikakonsumtion

## 2022

- Bakåtblick på vägen fram – en ESO-rapport om etableringsprocessen på svensk arbetsmarknad.
- Tryggare kan ingen vara? En ESO-rapport om socialförsäkringar och välfärdssystem.
- Samspel för stabilitet – en ESO-rapport om rollfördelningen mellan finans- och penningpolitik.

## 2021

- I en tid av pandemi – en ESO-antologi med samhällsvetenskapliga reflektioner.
- En beklaglig förlust? En ESO-rapport om erfarenheter och lärdomar av arvsskatt.
- Ingen reklam tack – en ESO-rapport om myndigheternas kommunikation.
- Upp till bevis – en ESO-rapport om experiment som underlag för politik.
- Med gemensamma krafter – en ESO-rapport om kommunal avtalssamverkan.
- Ekonomiska krisers dynamik – en ESO-rapport om företagsomställning och strukturomvandling.
- Försörjning med fördröjning – en ESO-rapport om utrikes födda kvinnors etablering på arbetsmarknaden.

## 2020

- Med framtiden för sig – en ESO-rapport om sociala investeringar.
- Jämställdhet räknas – en ESO-rapport om kvinnors förändrade position i arbetslivet.
- Morot utan piska – en ESO-rapport om stärkta incitament för kommunal effektivitet.

- Spänning på hög nivå – en ESO-rapport om elnätets roll för säkra elleveranser.
- Uppkopplad utbildning – en ESO-rapport om högskolans digitalisering.
- Avgörande mål – en ESO-rapport om sysselsättningspolitiska målformuleringar.
- Vårt framtida skattesystem – en ESO-rapport med förslag på en genomgripande skattereform.

## 2019

- Lika för alla? En ESO-antologi om skolans likvärdighet.
- Synd och skatt – en ESO-rapport om politiken inom områdena alkohol, tobak och spel.
- Skillnad på marginalen – en ESO-rapport om reformerad inkomstbeskattning.
- Rätt på EU:s sätt – en ESO-rapport om EU-rättens inverkan på svensk skattelagstiftning.
- Klimatmål på villovägar? En ESO-rapport om politiken för utsläppsminskningar i vägtrafiken.
- Stöta på patrull – en ESO-rapport om polisens problemorienterade arbete.
- Pang för pengarna – en ESO-rapport om Sveriges militära materielförsörjning.
- Vem vårdar bäst? En ESO-rapport om svensk sjukhusvård i ett jämförande perspektiv.

## 2018

- Grundlag i gungning? En ESO-rapport om EU och den svenska offentlighetsprincipen.
- Lönar sig arbete 2.0? En ESO-rapport med fokus på nyanlända.
- Tid för integration – en ESO-rapport om flyktingars bakgrund och arbetsmarknadsetablering.
- Skydda lagom – en ESO-rapport om miljömålet Levande skogar.
- Tänk efter före! En ESO-rapport om samhällsekonomiska konsekvensanalyser.
- Operation digitalisering – en ESO rapport om hälso- och sjukvården.

- Data i egna händer – en ESO-rapport om personliga hälsokonton.

### 2017

- Dags för omprövning – en ESO-rapport om styrning av offentlig verksamhet.
- Bygg mer för fler! En ESO-rapport om staten, kommunerna och bostadsbyggandet.
- Ankomst och härkomst – en ESO-rapport om skolresultat och bakgrund.
- Yes box! En ESO-rapport om en ny modell för kapital- och bostadsbeskattning.
- Olika kön, olika lön – en ESO-rapport om diskriminering på arbetsmarknaden.
- Makar som delar på kakan – en ESO-rapport om jämställda pensioner.
- Inspiration för integration – en ESO-rapport om arbetsmarknadspolitik för nyanlända i fem länder.
- Att vara brygga mellan forskning och politik – en festskrift från nya ESO:s 10-årsjubileum.

### 2016

- Boende med konsekvens – en ESO-rapport om etnisk bostadssegregation och arbetsmarknad.
- Sjukskrivningarnas anatomi – en ESO-rapport om drivkrafterna i sjukförsäkringssystemet.
- När skolan själv får välja – en ESO-rapport om friskolornas etableringsmönster.
- Digitaliseringens dynamik – en ESO-rapport om struktur-omvandlingen i svenskt näringsliv.
- Grön tillväxt under lupp – en ESO-rapport om ett begrepp i tiden.
- Mer än tur i struktur – en ESO-rapport om kommunal effektivitet.
- När det rätta blir det lätta – en ESO-rapport om ”nudging”.

### 2015

- En ny giv? En ESO-rapport om regleringen av spelmarknaden.
- Maktutövningar under lagarna? En ESO-rapport om trotsiga kommuner.
- En förlorad generation? En ESO-rapport om ungas etablering på arbetsmarknaden.
- Verksamma insatser mot brott? En ESO-rapport om orsak och verkan.
- Familjepolitik för alla? En ESO-rapport om föräldrapenning och jämställdhet.

### 2014

- Goda år på ålders höst? En ESO-rapport om konkurrens i äldreomsorgen.
- 3:12-Corporations in Sweden: The Effects of the 2006 Tax Reform on Investments, Job Creation and Business Start-ups.
- Företagandets förutsättningar – En ESO-rapport om den svenska ägarbeskattningen.
- Kapital på krita? En ESO-rapport om företagandets finansiering.
- Konkurrens, kontrakt och kvalitet – hälso- och sjukvård i privat regi.
- Hållbara beräkningar – en ESO-rapport om att bedöma den offentliga sektorns finansiella hållbarhet.
- Med nya mått mätt – en ESO-rapport om indikationer på produktivitetens utvecklingen i offentlig sektor.
- Institutionsvård, incitament och information – en ESO-rapport om placering av ungdomar med sociala problem.

### 2013

- Bäste herren på täppan? En ESO-rapport om bostadsbyggande och kommunala markanvisningar.
- Allmän nytta eller egen vinning? En ESO-rapport om korrupcion på svenska.
- Var skapas jobben? En ESO-rapport om dynamiken i svenskt näringsliv 1990–2009.
- Transportinfrastrukturens framtida organisering och finansiering.

- Investeringar in blanco? En ESO-rapport om behovet av infrastruktur.
- Bonde söker bidrag – en ESO-rapport om effektivitet i det svenska landsbygdsprogrammet.
- The pension system in Sweden.
- Den offentliga sektorn – en antologi om att mäta produktivitet och prestationer.
- Utvinning för allmän vinning – en ESO-rapport om svenska mineralinkomster.
- Offentlig upphandling eller gröna nedköp? En ESO-rapport om miljöpolitiska ambitioner.

### 2012

- Svängdörr i staten – en ESO-rapport om när politiker och tjänstemän byter sida.
- En god start – en ESO-rapport om tidigt stöd i skolan.
- Den akademiska frågan – en ESO-rapport om frihet i den högre skolan.
- Income Shifting in Sweden. An empirical evaluation of the 3:12 rules.
- Samhällsekonomi på spåret – en ESO-rapport om att räkna på tunnelbanan.
- Hjälpa eller stjälpa? En ESO-rapport om kontrollfunktionen i arbetslöshetsförsäkringen.
- Lärda för livet? – en ESO-rapport om effektivitet i svensk högskoleutbildning.
- Forskning och innovation – statens styrning av högskolans samverkan och nyttiggörande.

### 2011

- UD i en ny sits – organisation, ledning och styrning i en globaliserad värld.
- Försvarets förutsättningar – en ESO-rapport om erfarenheter från 20 år av försvarsreformer.
- Kalorier kostar – en ESO-rapport om vikten av vikt.
- Avtalsbestämda ersättningar, andra kompletterande ersättningar och arbetsutbudet.

- Sysselsättning för invandrare – en ESO-rapport om arbetsmarknadsintegration.
- Kollektivtrafik utan styrning.
- Vägval i vården – en ESO-rapport om skillnader och likheter i Norden.
- Att lära av de bästa – en ESO-rapport om svensk skola i ett internationellt forskningsperspektiv.
- Rapport från ett ESO-seminarium – decenniets framtidsfrågor.

## 2010

- En kår på rätt kurs? En ESO-rapport om försvarets framtida kompetensförsörjning.
- Beskattning av privat pensionssparande.
- Polisens prestationer – En ESO-rapport om resultatstyrning och effektivitet.
- Swedish Tax Policy: Recent Trends and Future Challenges.
- Statliga bidrag till kommunerna – i princip och praktik.
- Revisionen reviderad – en rapport om en kommunal angelägenhet.
- Vården i vården – en ESO-rapport om målbaserad ersättning i hälso- och sjukvården.
- Enkelt och effektivt – en ESO-rapport om grundtrygghet i välfärdssystemen.
- Kåren och köerna. En ESO-rapport om den medicinska professionens roll i styrningen av svensk hälso- och sjukvård.

## 2009

- Den långsiktiga finansieringen – välfärdspolitikens klimatfråga?
- Regelverk och praxis i offentlig upphandling.
- Invandringen och de offentliga finanserna.
- Fyra dyra fonder? Om effektiv förvaltning och styrning av AP-fonderna.
- Lika skola med olika resurser? En ESO-rapport om likvärdighet och resursfördelning.
- En kår i kläm – Läraryrket mellan professionella ideal och statliga reform ideologier.

## 2003

- Skolmisslyckande – hur gick det sen?
- Politik på prov – en ESO-rapport om experimentell ekonomi.
- Precooking in the European Union – the World of Expert Groups.
- Förtjänst och skicklighet – om utnämningar och ansvarsutkrävande av generaldirektörer.
- Bostadsbyggandets hinderbana – en ESO-rapport om utvecklingen 1995–2001.
- Axel Oxenstierna – Furstespegel för 2000-talet.

## 2002

- ”Huru skall statsverket granskas?” – Riksdagen som arena för genomlysning och kontroll.
- What Price Enlargement? Implications of an expanded EU.
- Den svenska sjukan – sjukfrånvaron i åtta länder.
- Att bekämpa mul- och klövsjuka en ESO-rapport om ett brännbart ämne.
- Lärobok för regelnissar – en ESO-rapport om regelhantering vid avregleringar.
- Att hålla balansen – en ESO-rapport om kommuner och budgetdisciplin.
- The School’s Need for Resources – A Report on the Importance of Small Classes.
- Klassfrågan – en ESO-rapport om lärartätheten i skolan.
- Staten fick Svarte Petter – en ESO-rapport om bostadsfinansieringen 1985–1993.
- Hoten mot kommunerna – en ESO-rapport om ansvarsfördelning och finansiering i framtiden.

## 2001

- Mycket väsen för lite ull – en ESO-rapport om partnerskapen i de regionala tillväxtavtalen.
- I rikets tjänst – en ESO-rapport om statliga kårer.
- Rättvisa och effektivitet – en ESO-rapport om idéanalys.
- Nya bud – en ESO-rapport om auktioner och upphandling.
- Betyg på skolan – en ESO-rapport om gymnasieskolorna.

- Konkurrens bildar skola – en ESO-rapport om friskolornas betydelse för de kommunala skolorna.
- Priset för ett större EU – en ESO-rapport om EU:s utvidgning.

## 2000

- Att granska sig själv – en ESO-rapport om den kommunala miljötillsynen.
- Bra träffbild, fast utanför tavlan – en ESO-rapport om EU:s strukturpolitik.
- Utbildningens omvägar – en ESO-rapport om kvalitet och effektivitet i svensk utbildning.
- En svartvit arbetsmarknad? – en ESO-rapport om vägen från skola till arbete.
- Privilegium eller rättighet? – en ESO-rapport om antagningen till högskolan
- Med många mått mätt – en ESO-rapport om internationell benchmarking av Sverige.
- Kroppen eller knoppen? – en ESO-rapport om idrotts-gymnasierna.
- Studiebidraget i det långa loppet.
- 40-talisternas uttåg – en ESO-rapport om 2000-talets demografiska utmaningar.

## 1999

- Dagens drivkrafter – en ESO-rapport om 2000-talets demografiska utmaningar.
- Återvinning utan vinning – en ESO-rapport om sopor.
- En akademisk fråga – en ESO-rapport om rankning av C-uppsatser.
- Hederlighetens pris – en ESO-rapport om korruption.
- Samhällets stöd till de äldre i Europa – en ESO-rapport om fördelningspolitik och offentliga tjänster.
- Regionalpolitiken – en ESO-rapport om tro och vetande.
- Att snubbla in i framtiden – en ESO-rapport om statlig omvandling och avveckling.
- Att reda sig själv – en ESO-rapport om rederier och subventioner.



- Bostad sökes – en ESO-rapport om de hemlösa i folkhemmet.
- Att ta sig ton – en ESO-rapport om svensk musikexport 1974–1999.
- Med backspegeln som kompass – en ESO-rapport om stabiliseringspolitiken som läroprocess.
- Med backspegeln som kompass – ett ESO-seminarium om stabiliseringspolitik som läroprocess.

### 1998

- Staten och bolagskapitalet – om aktiv styrning av statliga bolag.
- Kommittéerna och bofinken – kan en kommitté se ut hur som helst?
- Regeringskansliet inför 2000-talet – rapport från ett ESO-seminarium.
- Att se till eller titta på – om tillsynen inom miljöområdet.
- Arbetsförmedlingarna – mål och drivkrafter.
- Kommuner Kan! Kanske! – om kommunal välfärd i framtiden.
- Vad kostar en ren? – en ekonomisk och politisk analys.

### 1997

- Fisk och Fusk – Mål, medel och makt i fiskeripolitiken.
- Ramar, regler, resultat – vem bestämmer över statens budget?
- Lönar sig arbete?
- Egenföretagande och manna från himlen.
- Jordbruksstödet – efter Sveriges EU-inträde.

### 1996

- Kommunerna och decentraliseringen – Tre fallstudier.
- Novemberrevolutionen – om rationalitet och makt i beslutet att avreglera kreditmarknaden 1985.
- Kan myndigheter utvärdera sig själva?
- Nästa steg i telepolitiken.
- Reglering som spel – Universiteten som förebild för offentliga sektorn?
- Hur effektivt är EU:s stöd till forskning och utveckling? – En principdiskussion.

## 1995

- Kapitalets rörlighet Den svenska skatte- och utgiftsstrukturen i ett integrerat Europa.
- Generationsräkenskaper.
- Invandring, sysselsättning och ekonomiska effekter.
- Hushållning med knappa naturresurser Exemplet sportfiske.
- Kostnader, produktivitet och måluppfyllelse för Sveriges Television AB.
- Vad blev det av de enskilda alternativen? En kartläggning av verksamheten inom skolan, vården och omsorgen.
- Hushållning med knappa naturresurser Exemplet allemansrätten, fjällen och skotertrafik i naturen.
- Företagsstödet Vad kostar det egentligen?
- Försvarets kostnader och produktivitet.

## 1994

- En effektiv försvarspolitik? Fredsvinst, beredskap och återtagning.
- Skatter och socialförsäkringar över livscykelns En simuleringsmodell.
- Nettokostnader för transfereringar i Sverige och några andra länder.
- Fördelningseffekter av offentliga tjänster.
- En Social Försäkring.
- Valfrihet inom skolan Konsekvenser för kostnader, resultat och segregation.
- Skolans kostnader, effektivitet och resultat En branschstudie.
- Bensinskatteförändringens effekter.
- Budgetunderskott och statsskuld Hur farliga är de?
- Den svenska insolvensrätten Några förslag till förbättringar inom konkurshanteringen m.m.
- Det offentliga stödet till partierna Inriktning och omfattning.
- Den offentliga sektorns produktivitetsutveckling 1980–1992.
- Kvalitet och produktivitet – Teori och metod för kvalitetsjusterande produktivitetsmått.
- Kvalitets- och produktivitetsutvecklingen i sjukvården 1960–1992.
- Varför kulturstöd? Ekonomisk teori och svensk verklighet.

- Att rädda liv Kostnader och effekter.

### 1993

- Idrott åt alla? Kartläggning och analys av idrottsstödet.
- Social Security in Sweden and Other European Countries Three Essays.
- Lönar sig förebyggande åtgärder? Exempel från hälso- och sjukvården och trafiken.
- Hur välja rätt investeringar i transportinfrastrukturen?
- Presstödet effekter en utvärdering.

### 1992

- Statsskulden och budgetprocessen.
- Press och ekonomisk politik tre fallstudier.
- Kommunerna som företagsägare – aktiv koncernledning i kommunal regi.
- Slutbudsmetoden ett sätt att lösa tvister på arbetsmarknaden utan konflikter.
- Hur bra är vi? Den svenska arbetskraftens kompetens i internationell belysning.
- Statliga bidrag motiv, kostnader, effekter?
- Vad vill vi med socialförsäkringarna?
- Fattigdomsfällor.
- Växthuseffekten slutsatser för jordbruks-, energi- och skattepolitiken.
- Frihandeln ett hot mot miljöpolitiken eller tvärtom?
- Skatteförmåner och särregler i inkomst- och mervärdesskatten.

### 1991

- SJ, Televerket och Posten bättre som bolag?
- Marginaleffekter och tröskeleffekter barnfamiljerna och barnomsorgen.
- Ostyriga projekt att styra stora kommunala satsningar.
- Prestationsbaserad ersättning i hälso- och sjukvården vad blir effekterna?
- Skogspolitik för ett nytt sekel.

- Det framtida pensionssystemet två alternativ.
- Vad kostar det? Prislista för statliga tjänster.
- Metoder i forskning om produktivitet och effektivitet med tillämpningar på offentlig sektor.
- Målstyrning och resultatuppföljning i offentlig förvaltning.

### 1990

- Läkemedelsförmånen.
- Sjukvårdskostnader i framtiden vad betyder åldersfaktorn?
- Statens dolda kapital. Aktivt ägande: exemplet Vattenfall.
- Skola? Förskola? Barnskola?
- Bostadskarriären som en förmögenhetsmaskin.

### 1989

- Arbetsmarknadsförsäkringar.
- Hur ska vi få råd att bli gamla?
- Kommunal förmögenhetsförvaltning i förändring – citykommunerna Stockholm, Göteborg och Malmö.
- Bostadsstödet – alternativ och konsekvenser.
- Produktivitetmätning av folkbibliotekens utlåningsverksamhet.
- Statsbidrag till kommuner: allt på en check eller lite av varje? En jämförelse mellan Norge och Sverige.
- Vad ska staten äga? De statliga företagen inför 90-talet.
- Beställare-utförare – ett alternativ till entreprenad i kommuner.
- Lönestrukturen och den "dubbla obalansen" – en empirisk studie av löneskillnader mellan privat och offentlig sektor.
- Hur man mäter sjukvård – exempel på kvalitet- och effektivitetmätning.

### 1988

- Vad kan vi lära av grannen? Det svenska pensionssystemet i nordisk belysning.
- Kvalitet och kostnader i offentlig tjänsteproduktion.
- Alternativ i jordbrukspolitiken.
- Effektiv realkapitalanvändning i kommuner och landsting.

- Hur stor blev tvåprocentaren? Erfarenheten från en besparings-teknik.
- Subventioner i kritisk belysning.
- Prestationer och belöningar i offentlig sektor.
- Produktivitetens utveckling i kommunal barnomsorg.
- Från patriark till part – spelregler och lönepolitik för staten som arbetsgivare.
- Kvalitetsutveckling inom den kommunala barnomsorgen.

### 1987

- Integrering av sjukvård och sjukförsäkring.
- Produktkostnader för offentliga tjänster – med tillämpningar på kulturområdet.
- Kvalitetsutvecklingen inom den kommunala äldreomsorgen 1970–1980.
- Vägar ut ur jordbruksregleringen – några idéskisser.
- Att leva på avgifter – vad innebär en övergång till avgifts-finansiering?

### 1986

- Offentliga utgifter och sysselsättning.
- Produktions-, kostnads-, och produktivitetens utveckling inom den offentliga finansierade utbildningssektorn 1960–1980.
- Socialbidrag. Bidragsmottagarna: antal och inkomster. Socialbidragen i bidragssystemet.
- Regler och teknisk utveckling.
- Kostnader och resultat i grundskolan – en jämförelse av kommuner.
- Offentliga tjänster – sökarljus mot produktivitet och användare.
- Svensk inkomstfördelning i internationell jämförelse.
- Byråkratiseringstendenser i Sverige.
- Effekter av statsbidrag till kommuner.
- Effektivare sjukvård genom bättre ekonomistyrning.
- Samhällsekonomiskt beslutsunderlag – en hjälp att fatta bättre beslut.
- Produktions-, kostnads- och produktivitetens utveckling inom armén och flygvapnet 1972–1982.

1985

- Egen regi eller entreprenad i kommunal verksamhet – möjligheter, problem och erfarenheter.
- Sociala avgifter – problem och möjligheter inom färdtjänst och hemtjänst.
- Skatter och arbetsutbud.
- Produktions-, kostnads- och produktivitet utveckling inom vägsektorn.
- Organisationer på gränsen mellan privat och offentlig sektor – förstudie.
- Frivilligorganisationer alternativ till den offentliga sektorn?
- Transfereringar mellan den förvärvsarbetande och den äldre generationen.
- Produktions-, kostnads- och produktivitet utveckling inom den sociala sektorn 1970–1980.
- Produktions-, kostnads- och produktivitet utveckling inom offentligt bedriven hälso- och sjukvård 1960–1980.
- Statsskuldräntorna och ekonomin effekter på den samlade efterfrågan i samhället.

1984

- Återkommande kostnads- och prestationsjämförelser – en metod att främja effektivitet i offentlig tjänsteproduktion.
- Parlamentet och statsutgifterna hur finansmakten utövas i nio länder.
- Transfereringar och inkomstskatt samt hushållens materiella standard.
- Marginella expansionsstöd ekonomiska och administrativa effekter.
- Är subventioner effektiva?
- Konstitutionella begränsningar i riksdagens finansmakt – behov och tänkbara utformningar.
- Perspektiv på budgetunderskottet, del 4. Budgetunderskott, utlandsupplåning och framtida konsumtionsmöjligheter. Budgetunderskott, efterfrågan och inflation.
- Vem utnyttjar den offentliga sektorns tjänster.

*1983*

- Administrationskostnader för våra skatter.
- Fördelningseffekter av kommunal barnomsorg.
- Perspektiv på budgetunderskottet, del 3. Budgetunderskott, portföljeval och tillgångsmarknader. Modellsimuleringar av offentliga besparingar m.m.
- Produktivitet i privat och offentliga tandvård.
- Generellt statsbidrag till kommuner – modellskisser.
- Administrationskostnader för några transfereringar.
- Driver subventioner upp kostnader – prisbildningseffekter av statligt stöd.
- Minskad produktivitet i offentlig sektor – en studie av patent- och registreringsverket.
- Perspektiv på budgetunderskottet, del 2. Fördelningseffekter av budgetunderskott. Hushållsekonomi och budgetunderskott.
- Enhetligt barnstöd? några variationer på statligt ekonomiskt stöd till barnfamiljer.
- Staten och kommunernas expansion några olika styrmedel.

*1982*

- Ökad produktivitet i offentlig sektor – en studie av de allmänna domstolarna.
- Offentliga tjänster på fritids-, idrotts- och kulturområdena.
- Perspektiv på budgetunderskottet, del 1. Budgetunderskottens teori och politik. Statens budgetfinansiering och penningpolitiken.
- Inkomstomfördelningseffekter av livsmedelssubventioner. Perspektiv på besparingspolitiken.