



GÖTEBORGS UNIVERSITET
STATSVETENSKAPLIGA INSTITUTIONEN

Folkligt stöd för personliga utsläppsrätter

Kandidatuppsats
Statsvetenskap
VT 2015
Björn Lindgren
Handledare: Sverker Jagers
11382 ord

Innehållsförteckning

[1 Abstract](#)

[2 Inledning](#)

[3 Bakgrund om personliga utsläppsrätter](#)

[4 Teori](#)

[4.1 Vilka faktorer hos individer påverkar stödet för miljöpolicy?](#)

[4.2 Vilka faktorer hos individer påverkar stödet för personliga utsläppsrätter?](#)

[4.3 Hur stort är stödet för personliga utsläppsrätter?](#)

[5 Frågeställningar](#)

[6 Metod](#)

[6.1 Val av material](#)

[6.2 Urval av enkätfrågor](#)

[6.3 Statistisk metod](#)

[7 Resultat](#)

[7.1 Folkligt stöd för personliga utsläppsrätter respektive koldioxidskatt](#)

[7.2 Faktorer som påverkar stödet för personliga utsläppsrätter](#)

[7.3 Faktorer som påverkar stödet för personliga utsläppsrätter respektive en höjd koldioxidskatt](#)

[8 Diskussion](#)

[9 Referenslista](#)

[10 Appendix](#)

Tabellförteckning

s 9 Tabell 1. Folkligt stöd för personliga utsläppsrätter i tidigare studier.

s 13 Tabell 2. Faktorer som inkluderas i den statistiska analysen av stödet för personliga utsläppsrätter samt koldioxidskatt.

s 14 Diagram 1. Folkligt stöd för personliga utsläppsrätter respektive nuvarande CO²-skatt och en höjd CO²-skatt.

s 15 Tabell 3. Linjär regression. Faktorer som påverkar stödet för personliga utsläppsrätter.

s 18 Tabell 4. Linjär regression. Faktorer som påverkar stödet för höjd koldioxidskatt respektive personliga utsläppsrätter.

s 26 Tabell A1. Attityd till personliga utsläppsrätter respektive nuvarande CO²-skatt och en höjd CO²-skatt.

1 Abstract

Denna uppsats besvarar frågorna om hur stort är det folkliga stödet för personliga utsläppsrätter är i Sverige, samt vilka faktorer hos individer som avgör om de stödjer förslaget eller inte. En jämförelse görs genom att samma frågor ställs om koldioxidskatt. Personliga utsläppsrätter är en ännu oprövad lösning för att minska individers klimatutsläpp. Förslaget om går ut på att alla individer får en gratis tilldelning av utsläppsrätter som används, vid sidan av den vanliga valutan, för att betala för sådant som leder till direkta utsläpp av koldioxid. Främst rör det sig om resor med bil och flyg samt uppvärmning och elektricitet till bostaden. De som får utsläppsrätter över kan sälja dem på en marknad. Tilldelningen minskar från år till år så att de totala utsläppen från individerna minskar.

För att besvara dessa frågor används en statistisk analys – linjär regression – på datamaterial från opinionsundersökningen Klimatbarometern från 2007. Resultatet visar att 36 % av svenska folket stödjer personliga utsläppsrätter medan 50 % stödjer en höjning av koldioxidskatten. Dock ställs frågan om detta verkligen är en rimlig och rättvis jämförelse. De faktorer som visar sig påverka stödet för personliga utsläppsrätter är bland annat rättvisa och uppfattning om att förslaget skulle vara krångligt. Det skiljer sig mycket från det som påverkar stöd för en höjd koldioxidskatt – bl a högskoleutbildning och gröna partisympatier – även om faktorer som förtroende för politiker påverkar stödet för båda miljöåtgärderna. Vissa av dessa resultat är i linje med teorier om stöd för miljöpolicy medan andra resultat förvånar.

2 Inledning

Det råder ingen tvekan om att utsläppen av klimatgaser i världen måste minskas kraftigt för att undvika ”svåra, genomgripande och oåterkalleliga effekter för människor och ekosystem” och att de nuvarande samlade globala klimatinsatserna inte räcker till (IPCC 2014, s 8). En viktig fråga är: Hur ska detta gå till? Vilken klimatpolicy är bäst? Svaret beror givetvis på vilka effekter av en klimatpolitisk insats som tas med i beräkningen, och hur dessa olika effekter vägs mot varandra. Ett svar på frågan gavs av den brittiska parlamentariska kommittén ”House of Commons Environmental Audit Committee” i en rapport 2008 (min översättning):

”Vi tror att personliga utsläppsrätter har potential att minska utsläppen mer än gröna skatter. Personliga utsläppsrätter skulle kunna garantera en minskning av utsläppen eftersom det sätter ett tak för mängden fossila bränslen som kan användas, istället för att försöka minska efterfrågan. Dessutom skulle personliga utsläppsrätter kunna vara effektivare än prissignaler från gröna skatter i att skapa incitament för beteendeförändring och få människor engagerade i att minska sina utsläpp. Det är också möjligt att ett väl förklarat system med personliga utsläppsrätter skulle tas emot bättre och accepteras i högre grad än gröna skatter, eftersom många skulle gynnas av det, till skillnad från skatter som bestraffar alla hushåll (EAC 2008, s 3).”

Ett par år innan denna rapport publicerades hade idén om personliga utsläppsrätter diskuterats förhållandevis flitigt på riksnivå av politiker och media i Storbritannien. Förslaget går ut på att alla individer får en gratis tilldelning av utsläppsrätter som används, vid sidan av den vanliga valutan, för att betala för sådant som leder till direkta utsläpp av koldioxid. Främst rör det sig om resor med bil och flyg samt uppvärmning och elektricitet till bostaden. De som får utsläppsrätter över kan sälja dem på en marknad till dem som behöver fler. Tilldelningen minskar från år till år så att de totala utsläppen från individerna i landet minskar.

Förslaget avfärdades samma år av det brittiska miljödepartement Defra (Department for Environment, Food and Rural Affairs) som menade att det var en "intressant idé" men att den var "före sin tid" (Defra 2008a, s 21). Departementet hänvisade bland annat till höga administrativa kostnader för systemet och bristande folkligt stöd. Utifrån dessa två uttalanden har vi redan sett ett antal kriterier som kan användas för att bedöma klimatpolitik: Hur effektivt förslaget minskar utsläppen – något jag väljer att kalla måleffektivitet (effectiveness, på engelska) – hur kostnadseffektivt utsläppen minskas (cost-efficiency), ekonomiska fördelningseffekter och folklig acceptans.

I denna uppsats ska jag undersöka den folkliga acceptansen i Sverige av personliga utsläppsrätter, och jämföra det med den folkliga acceptansen av koldioxidskatt. Som bland andra Brannlund och Persson (2012) har påpekat är den folkliga acceptansen viktig framförallt av två skäl: För det första är politiker – i synnerhet i demokratier – beroende av folkligt stöd för att kunna bli valda och återvalda. Visserligen fattar politiker ständigt beslut som en majoritet av befolkningen kanske är emot, men om frågan är tillräckligt viktig i folks ögon, och missnöjet för stort, riskerar de ansvariga politikerna att röstas bort och klimatpolitiken ändras av den nya politiska majoriteten. För det andra ökar risken för fusk och utnyttjande av kryphål om det folkliga stödet för ett beslut är lågt. Folklig acceptans ökar alltså chanserna för folklig efterlevnad av ett beslut (Brannlund och Persson 2012, s 705; Naturvårdsverket 2015b, s 71). Eller mer kortfattat: Ett klimatförslag kan vara nog så bra i teorin, men om det aldrig genomförs för att stödet för det saknas, gör det inget nytta för klimatet.

Men varför är just förslaget om personliga utsläppsrätter relevant att undersöka? Till att börja med kan vi konstatera att de direkta utsläppen från hushållen är betydande. I en genomgång av utsläppen i 14 av IEA:s¹ medlemsländer år 2004 var hushållens utsläpp 45 % av de totala utsläppen² (IEA 2007, s 27). I Kina stod år 2010 hushållen för hälften den totala energikonsumtionen (och därmed en liknande andel av de totala utsläppen) (Li et al. 2015, s 319). Enligt statistik från Naturvårdsverket stod de direkta utsläppen 2011 från de svenska hushållen för cirka 35 % av de totala utsläppen i Sverige³ (Naturvårdsverket 2015b, s 19;

¹ Internationella energirådet, på engelska International Energy Agency

² Till hushållens utsläpp räknades exempelvis passagerartransporter, uppvärmning och elektricitet – dock inte internationellt flyg. De 14 länderna i rapporten stod för 85 % av medlemsländernas energikonsumtion (IEA 2007, s 24)

³ Om man räknar de totala utsläppen från konsumtionen i Sverige – alltså räknar med utsläppen från varor som importeras till Sverige och räknar bort utsläppen från varor som exporteras härifrån – stod

Naturvårdsverket 2015a). Det är alltså tydligt att hushållens direkta utsläpp är betydande, samtidigt som mycket av nuvarande klimatpolicy – till exempel EU:s utsläppshandelssystem för stora företag – riktar in sig på utsläpp från näringslivet. Visserligen kan ju en individs utsläpp minska av att till exempel elbolaget hen köper sin el av lägger om sin produktion till förnybar energi, men dels kan den omställningen gå snabbare om det finns ett tydligt ekonomiskt intresse för konsumenten att köpa koldioxidsnål el, dels står individer inför mängder av livsstilsval som företag inte direkt kan påverka, till exempel att som individ välja att cykla istället för att ta bilen till jobbet. En rimlig slutsats är alltså att vi behöver en klimatpolitik som även riktar sig direkt till hushållen.

Finns det då ingen klimatpolicy som riktar in sig på individers konsumtion och livsstil? Jo, förutom förbud för exempelvis energislukande glödlampor finns det i Sverige och flera andra länder en koldioxidskatt som även påverkar de enskilda konsumenterna vid inköp av exempelvis fossilt bränsle till bilen. De svenska direkta utsläppen från privat konsumtion har dock endast minskat svagt under åren 1993-2011 – trots att det samtidigt varit en koldioxidskatt på plats – så uppenbarligen räcker skatten inte till (Naturvårdsverket 2015b, s 18-19; Brannlund & Persson 2012, s 705). Säkerligen skulle effekterna bli större om skatten höjdes, men de politiker som har gjort så eller försökt göra det har hittills mötts av ett förhållandevis stort folkligt motstånd. Därför finns det goda skäl för att hålla ögonen öppna även för andra klimatpolitiska förslag än koldioxidskatt.

Tidigare studier, både om personliga utsläppsrätter generellt och om den mer specifika frågan om det folkliga stödet för personliga utsläppsrätter, har till stor del utförts i Storbritannien. Därför finns det ett behov av att bredda forskningsfältet till fler länder, och då är Sverige ju ett naturligt och behändigt land för mig att undersöka. Studier av det folkliga stödet i Sverige är dels relevant för den som skulle vilja införa personliga utsläppsrätter här, dels bidrar det till att komplettera den brittiska forskningen så att den samlade forskningen förhoppningsvis kan bli mer allmängiltig geografiskt sett.

För att gå händelserna lite i förväg kommer jag i denna studie att analysera en svensk opinionsundersökning som bland annat innehöll frågor om personliga utsläppsrätter (det tas upp under rubrik 6 Metod). På det materialet har det tidigare gjorts två svenska studier (detta tas upp i kapitel 4.2). Mitt bidrag i förhållande till dessa två studier blir att jag kommer att ha en något annan uppsättning variabler som ska försöka förklara stödet för personliga utsläppsrätter samt att jag kommer att lägga till en jämförelse med det folkliga stödet för koldioxidskatt. Att ha en referenspunkt, som koldioxidskatten i det här fallet, är inte bara viktigt ur ett vetenskapligt perspektiv för att kunna sätta saker i proportion till något – det är också viktigt ur ett utomvetenskapligt perspektiv eftersom politiken ständigt handlar om att välja och prioritera mellan olika alternativ.

hushållens direkta utsläpp 2011 för cirka 20 % av de totala utsläppen (SCB 2014). Det finns goda skäl till att – åtminstone som ett komplement – räkna länders utsläpp utifrån deras konsumtion istället för deras produktion, men eftersom det nuvarande internationellt gängse sättet att beräkna utsläpp utgår från produktion är siffran 35 % den rätta för jämförelse med de andra länderna som nämns ovan.

3 Bakgrund om personliga utsläppsrätter

Förslaget att individer ska tilldelas utsläppsrätter för koldioxid togs fram av forskaren David Fleming i Storbritannien under 90-talet. Han kallade sitt förslag TEQ:s (Tradable Energy Quotas) och det har stora likheter med ett något senare förslag som kallas PCA (Personal Carbon Allowances) och utvecklades av Mayor Hillman. Efter dem har andra forskare tagit vid och vidareutvecklat idéerna. Skillnaden mellan TEQ:s och PCA är framförallt att TEQ:s täcker alla utsläpp i ett land, och att företag och individer handlar med utsläppsrätter på samma marknad. PCA innefattar däremot bara direkta utsläpp från individer (Fawcett 2010, s 6868). Denna studie är framförallt inriktad på PCA, vilket numera är det mest omtalade av de två förslagen. Personliga utsläppsrätter används i denna studie som synonym till PCA (andra vanliga benämningar på svenska är individuella utsläppsrätter, personliga utsläppskvoter och koldioxidransonering).

Det finns förutom PCA och TEQ:s ett antal mindre välkända varianter på förslaget, men alla varianter har dessa faktorer gemensamt (Fawcett 2012, s 283):

- Systemet är obligatoriskt för alla att delta i
- Som grundprincip tilldelas alla människor en lika stor mängd utsläppsrätter
- Utsläppsrätter används för persontransporter och energianvändning i hemmet
- Utsläppsrätterna går att sälja och köpa
- Den totala mängden utsläppsrätter minskar från år till år så att utsläppen minskar

Förslaget tog ordentlig fart i den brittiska debatten efter att den dåvarande brittiska miljöministern David Miliband år 2006 höll ett tal där han tog ställning för idén. Han sade bland annat att personliga utsläppsrätter vore "mer rättvist, mer stärkande och effektivare än de traditionella verktygen information, skatt och regleringar" (min översättning) (Miliband 2006, s 12). De efterföljande åren uttryckte en rad företrädare på höga miljöposter sitt stöd för förslaget. Fawcett (2012) visar att brittiska media rapporterade mest om personliga utsläppsrätter åren runt 2007 (Fawcett 2012, s 286). 2008, uttryckte som tidigare sagts, brittiska parlamentariska kommittén "House of Commons Environmental Audit Committee" sitt stöd (EAC 2008). Efter att miljödepartementet Defra slagit fast att förslaget var "före sin tid" och att de inte skulle finansiera ytterligare forskning i frågan, försvann mycket av det politiska intresset för förslaget (Defra 2008a, s 21). De gröna i Storbritannien har sedan länge TEQ:s i sitt politiska program, men eftersom partiet bara har en plats i parlamentet är det en marginell sak jämfört med när en miljöminister pratade om förslaget.

Den absoluta huvuddelen av forskningen kring personliga utsläppsrätter har skett och sker fortfarande i Storbritannien. Det finns dock studier genomförda av forskare i länder som Kina (Xie et al. 2014), USA (Niemeier et al. 2008), Frankrike (Raux et al. 2015), Australien (Webb et al. 2014), Bangladesh (Wadud 2011) samt Sverige (Jagers et al. 2010).

I Sverige har förslaget haft viss politisk framgång, men det har aldrig fått ett stöd och ett erkännande i närheten av det i Storbritannien. En arbetsgrupp inom Kristdemokraterna, som leddes av påvarande EU-parlamentarikern Anders Wijkman, föreslog att personliga utsläppsrätter skulle utredas, vilket fick partistyrelsens stöd (TT 2008). Efter ett kongressbeslut 2011 om att verka för en utredning av frågan lade Miljöpartiet samma år en

kommittémotion i riksdagen om att staten borde utreda frågan (vilket avslogs, liksom den absoluta majoriteten av motionerna i riksdagen) (Motion 2011/12: MJ341). I riksdagen har Vänsterpartiet varje år sedan 2011 lagt partimotioner om att staten borde utreda frågan (Motion 2011/12: MJ407). Utöver detta har journalisten och miljödebattören David Jonstad skrivit en bok där han förespråkar personliga utsläppsrätter, eller koldioxidransonering som han kallar det (Jonstad 2009). Från myndighetshåll nämndes nyligen personliga utsläppsrätter i en rapport utgiven av Naturvårdsverket (Naturvårdsverket 2015b, s 50).

4 Teori

4.1 Vilka faktorer hos individer påverkar stödet för miljöpolicy?

I detta avsnitt ska jag redogöra för relevanta teorier om vad hos en individ som avgör om hen i allmänhet stödjer miljöpolicy eller inte. Nilsson och Martinsson (2012) lyfter bland annat upp dessa tre faktorer som centrala: egenintresse, måleffektivitet och rättvisa (Nilsson & Martinsson 2012, s 79). Faktorn egenintresse utgår från klassiska nationalekonomiska antaganden om att individer agerar för att maximera sin egen (oftast kortsiktiga) nytta. Detta innebär alltså att de som riskerar att förlora (på kort sikt, exempelvis ekonomiskt) på ett miljöpolitiskt styrmedel därmed kommer att motsätta sig det av egenintresse. Måleffektivitet (effectiveness på engelska) innebär att en viss åtgärd anses uppnå sitt syfte, alltså att stödet för en miljöpolitisk åtgärd ökar om människor tror att den kommer att vara framgångsrik i att lösa det aktuella miljöproblemet. Teorin om rättvisans betydelse handlar om att stödet för ett styrmedel ökar om det av allmänheten uppfattas som rättvist. Vad som anses som rättvist kan ju variera, men det kan till exempel röra sig om att redan utsatta grupper i samhället inte ska drabbas för hårt, eller att de som är mest skyldiga till problemets uppkomst ska dra det tyngsta lasset i att åtgärda det⁴. Nilsson och Martinsson (2012) tar även upp betydelsen av värderingar – att människor som har värderingar om att miljön är viktig och bör värnas, generellt stödjer miljöpolicy i högre grad än andra (Nilsson & Martinsson 2012, s 78). Även Eriksson et al. (2008) tar i en forskningsgenomgång upp tre av dessa faktorer: värderingar, rättvisa och måleffektivitet, vilket även får empiriskt stöd i en opinionsundersökning presenterad i samma studie (Eriksson et al. 2008, s 1119 & 1125).

Förtroende, eller tillit (engelskans trust) – i synnerhet gentemot politiker – är en annan faktor som anses påverka det folkliga stödet för miljöpolicy i positiv riktning. Detta i huvudsakligen på grund av två mekanismer: Människor behöver kunna lita på att intäkterna, i fallet av en miljöskatt, kommer att användas på ett rimligt sätt, samt att politikerna har gjort en bra bedömning i att policyn behövs och kommer få avsedd effekt (Hammar & Jagers 2009, s 223). Även politisk ideologi lyfts fram som en faktor som påverkar stödet för miljöpolicy (Jagers et al. 2010, s 411; Torgler & Garcia-Valinas 2007, s 546; Tjernström & Tietenberg 2008, s 320). I fallet gröna sympatisörer tänks deras politiska ideologi spela in genom att de prioriterar miljöfrågan högt. Eftersom många gröna partier lyfter fram mer omfattande politiska miljöåtgärder som en mycket prioriterad fråga är det rimligt att de som sympatiserar med dessa partier har en liknande syn på miljöpolicy. Vänstersympatisörer anses stödja

⁴ Även kallat polluter pays principle, eller på svenska: förorenaren betalar.

miljöpolicy i högre grad på grund av en högre acceptans för höjda skatter och statliga förbud och regleringar, vilket är vanliga miljöpolicyinstrument.

Även ett antal demografiska och socioekonomiska faktorer såsom ålder, kön, utbildning och inkomst har visat sig ha ett samband med stödet för miljöpolicy (Torgler & Garcia-Valinas 2007, s 537-538; Andersson et al. 2011, s 4). Vad gäller ålder är sambandet så att högre ålder ger ett lägre stöd för miljöpolicy. Detta antas bero på att äldre personer inte själva kommer att uppleva de långsiktigt negativa konsekvenserna av miljöproblemen och därmed av egennyttiga skäl i högre grad motsätter sig miljöpolicy. En alternativ förklaring skulle kunna vara att det är en generationsfråga och att yngre generationer varit bättre på att ta till sig nya vetenskapliga rön på miljöområdet. Kvinnor visar sig i de flesta studier stödja miljöpolicy i högre grad än män⁵, vilket brukar förklaras av att kvinnor ofta tar eller tilldelas ett större ansvar för att ta hand om barn, vilket skulle ge en större omsorg om barnens framtid. En annan förklaring skulle kunna vara att kvinnor fostras in i en könsroll som betonar omsorg och solidaritet i kontrast till en manlig könsroll där materiell status och egen vinning betonas högre. Vad gäller utbildning är sambandet att högre utbildade generellt har ett större stöd för miljöpolicy, vilket förklaras av att de skulle ha lättare att ta till sig forskning om miljön och vilka verktyg som kan användas för att komma till bukt med problemen. Inkomst har ett mer tvetydigt samband, där vissa studier kommit fram till att en högre inkomst ger ett större stöd medan andra kommit fram till att högre inkomst ger ett lägre stöd.

Sammanfattat lyfter alltså ovan nämnda teorier fram dessa sex faktorer som avgörande för individens stöd för miljöpolicy: egenintresse, måleffektivitet, rättvisa, värderingar, förtroende för politiker samt politisk ideologi. Utöver det tas alltså även dessa demografiska faktorer upp: ålder, kön, utbildning och inkomst.

4.2 Vilka faktorer hos individer påverkar stödet för personliga utsläppsrätter?⁶

Vi går nu från de faktorer som påverkar stödet för miljöpolicy generellt till den mer specifika frågan om vilka faktorer som påverkar stödet för personliga utsläppsrätter. När det gäller de vanliga demografiska faktorerna har det i en australiensisk studie visats att kvinnor är mer positiva till personliga utsläppsrätter än män, liksom att yngre personer är mer positiva än äldre (Webb 2014 et al., s 7-8). En kinesisk studie fann att höginkomsttagare och välutbildade i högre grad stödde personliga utsläppsrätter (Xie 2014 et al., s 28). Även Andersson et al. (2011) fann ett samband mellan inkomst och stöd för personliga utsläppsrätter, men med det motsatta sambandet, att de som har högre inkomster stödjer systemet i lägre grad (Andersson et al. 2011, s 9). Sammantaget ser alltså de demografiska faktorerna ut att ha liknande effekter både på stödet för personliga utsläppsrätter och stödet för miljöpolicy generellt (se rubrik 4.1).

⁵ Inga studier som jag har läst på området har någon egen kategori för transpersoner eller någon annan uppdelning än den (socialt konstruerade) binära, det vill säga män och kvinnor.

⁶ Jag kommer inte att gå in djupare på mer specifika teorier kring stödet för koldioxidskatt eftersom huvudfokus för denna uppsats är personliga utsläppsrätter. Koldioxidskatten finns alltså med mer som en referenspunkt i uppsatsen än som ett självständigt spår.

Utöver demografiska faktorer har även andra faktorer visat sig ha ett samband med stöd för personliga utsläppsrätter. Två tidigare studier har funnit ett samband mellan att oroa sig mycket över klimatförändringarna och att stödja personliga utsläppsrätter (Andersson et al. 2011, s 10; Capstick & Lewis 2010, s 380). Även de som kände ett stort personligt ansvar för klimatförändringarna visade sig stödja personliga utsläppsrätter i klart högre grad i studien av Capstick & Lewis (2010), samt att personer med litet koldioxidfotavtryck i högre grad stödde systemet än andra (Capstick & Lewis 2010, s 380). En stor miljömedvetenhet har visat sig vara starkt kopplat till stöd för personliga utsläppsrätter (Webb et al. 2014, s 7). De som uppfattar förslaget som rättvist har också visat sig stödja det i högre grad (Xie et al. 2014, s 29). Även Harwatt 2007 fann detta samband med rättvisa, samt att de som trodde att de själva skulle tjäna på förslaget stödde det i högre utsträckning än andra (Harwatt 2007, s 211). Wallace (2009) fann att de som är beredda att ställa bilen för att åka mer kollektivt eller cykla i högre grad stödde förslaget. I samma studie fanns ett *lägre* stöd för personliga utsläppsrätter bland dem som inte trodde att de skulle sälja några utsläppsrätter i ett sådant system (Wallace 2009, s 123).

Utifrån den svenska opinionsundersökningen Klimatbarometern från 2007 har det tidigare gjorts två studier kring personliga utsläppsrätter: Jagers et al. 2010 samt Andersson et al. 2011. Jag har använt mig av samma material i min studie (se metodkapitlet). Jagers et al. (2010) kom bland annat fram till att förtroende för politiker har ett samband med stöd för personliga utsläppsrätter (Jagers et al. 2010, s 416). De fann även att miljöpartisympatisörer stödjer personliga utsläppsrätter i högre grad än andra (Jagers et al. 2010, s 421). Andersson et al. (2011) fann sambandet att rödgröna sympatisörer stödde personliga utsläppsrätter i lägre grad än allianssympatisörer (Andersson et al. 2011, s 10). Till sist visade Jagers studie att det fanns ett större stöd för personliga utsläppsrätter bland dem som stödde någon eller några av tre ansvarsprinciper för hur klimatutsläppen ska minskas: Att utsläpp bör minskas efter förmåga, att utsläpp bör minskas med lika stor andel av ens nuvarande utsläpp alternativt att utsläpp bör minskas ner till samma nivå (Jagers 2010 et al., 417). Andersson et al. (2011) visade även att de som tycker att det är rättvist att det sker en ekonomisk omfördelning från landsbygdsbor till stadsbor samt från höginkomsttagare till låginkomsttagare, som en följd av en given variant av personliga utsläppsrätter, stödjer förslaget i högre grad (Andersson et al. 2011, s 10). Till sist fann Andersson et al. (2011) ett starkt samband mellan att tycka att personliga utsläppsrätter verkar krångligt och att vara emot förslaget (Andersson et al. 2011, s 10).

Om vi jämför dessa resultat med de generella teorierna om stöd för miljöpolicy ser vi att variablerna bara delvis överlappar. Detta innebär att vissa av de faktorer som visat sig viktiga för att förklara folkligt stöd för miljöpolicy generellt, inte haft något samband med stödet för personliga utsläppsrätter – alternativt att dessa faktorer inte har testats när det gäller just stöd för personliga utsläppsrätter. Även det omvända gäller, att vissa variabler som visat sig ha ett samband med stödet för personliga utsläppsrätter inte har visat något samband (alternativt inte har testats) på en mer generell nivå. Ser vi till de variabler som överlappar är resultaten gällande egenintresse och personliga utsläppsrätter samstämmigt med den generella teorin, alltså att egenintresset styr människors uppfattning om ett styrmedel. En uppfattning om att förslaget är rättvist har både på den specifika nivån (personliga utsläppsrätter) och den generella nivån (miljöpolicy i allmänhet) visat sig öka det

folkliga stödet. Detta gäller även förtroende, att ett högre förtroende för politiker ökar stödet. Vad gäller politisk ideologi är resultaten angående gröna samstämmiga. När material från samma opinionsundersökning användes för att undersöka rödgrönas sympatier visade det sig dock att den gruppen hade ett lägre stöd för personliga utsläppsrätter, vilket går emot den generella teorin om att både gröna och röda sympatisörer skulle stödja miljöpolicy i högre grad.

4.3 Hur stort är stödet för personliga utsläppsrätter?

Vad säger då tidigare studier om hur stort det folkliga stödet för personliga utsläppsrätter är? De flesta studier om detta har utförts i Storbritannien. Eftersom de olika studierna har så olika urval och metoder går det inte att göra direkta jämförelser mellan länder och mellan de olika studierna, men de tjänar ändå till att visa på ungefär inom vilket intervall det folkliga stödet är. Vissa studier är genomförda med en kvalitativ metod medan andra har använt sig av en kvantitativ metod. I Tabell 1 nedan finns studiernas resultat sammanställda. I alla studierna förutom en ligger alltså andelen som stödjer personliga utsläppsrätter i intervallet 25-50 %. Vid jämförelser mellan folkligt stöd för koldioxidskatt och personliga utsläppsrätter i Storbritannien har resultaten varit att personliga utsläppsrätter stöds i högre grad än koldioxidskatt (Harwatt 2008, s 23; Bristow et al. 2010, s 1833; RSA 2008 citerad i Jagers et al. 2010, s 421; RSA 2008 citerad i Fawcett 2010, s 6872).

Tabell 1. Folkligt stöd för personliga utsläppsrätter i tidigare studier.			
	Positiv	Neutral	Negativ
Wallace 2009 (s 103)	42 %	21 %	37 %
Harwatt 2008 (s 23)	78 %	–	–
Xie et al. 2014 (s 28)	36 %	11 %	53 %
Bristow et al. 2010 (s 1825)	25-47 %	–	–
YouGov 2006	25 %	52 %	23 %
Defra 2008c (s 46)	25 %	25 %	50 %
IPPR 2008	31 %	–	–
Von Knobelsdorff 2008	44 %	43 %	13 %

5 Frågeställningar

I denna uppsats undersöker jag hur stort det folkliga stödet för personliga utsläppsrätter är, samt vad som påverkar det stödet. Ofta blir svar på sådana frågor riktigt relevanta och intressanta först när de ställs i relation till något annat. Därför väljer jag att inkludera ett annat styrmedel i analysen. Mitt bidrag i relation till tidigare forskning blir också tydligare genom detta. Att just koldioxidskatt blir referenspunkten beror på att det är det förslag som vanligen ställs mot personliga utsläppsrätter när det diskuteras hur individers klimatutsläpp ska kunna minskas med hjälp av miljöpolitiska styrmedel. Mina frågeställningar blir således:

- Hur stort är det folkliga stödet i Sverige för personliga utsläppsrätter, och hur stort är detta stöd jämfört med stödet för koldioxidskatt?
- Vilka faktorer hos individer påverkar stödet för personliga utsläppsrätter, och hur skiljer sig dessa från de faktorer som påverkar stödet för koldioxidskatt?

6 Metod

6.1 Val av material

För att svara på frågorna om hur stort stödet för personliga utsläppsrätter är, och vilka faktorer som har ett samband med detta stöd behövde jag data om den svenska opinionen. Jag fick tillgång till opinionsundersökningen Klimatbarometern, som genomfördes under hösten 2007 av Handelshögskolan vid Göteborgs universitet (se hela enkäten i appendix Enkät A1). Enkäten skickades till ett representativt urval av 2 000 svenskar i åldrarna 18-75 år, med en svarsfrekvens på 47 %. En brist med undersökningen var att den har en överrepresentation av högutbildade och sympatisörer till de små riksdagspartierna (Jagers et al. 2010, s 414-415). En annan nackdel är att den snart är tio år gammal och att miljöattityder kan ha förändrats sedan dess. Det blir ett problem eftersom den utomvetenskapliga och politiska relevansen av en studie som denna mycket bygger på att data är aktuella. För den som utformar nya klimatpolitiska styrmedel är det opinionen nu som är relevant – inte hur den såg ut för tio år sedan. Dock är det inte troligt att opinionen kring dessa frågor har förändrats så dramatiskt att det inte går att dra några slutsatser alls om dagens läge utifrån en något gammal undersökning. Att samla in data på egen hand, med obefintlig budget och begränsad tidsram, var inte ett alternativ, så att utgå ifrån Klimatbarometern var det klart bästa alternativet för att kunna besvara de frågor jag ställt.

6.2 Urval av enkätfrågor

Givet materialet från opinionsundersökningen Klimatbarometern var det en enkel uppgift att välja ut frågorna som skulle användas för att besvara uppsatsens första frågeställning: Hur stort är det folkliga stödet i Sverige för personliga utsläppsrätter, och hur stort är detta stöd jämfört med stödet för koldioxidskatt? Fråga 42 i undersökningen (se appendix Enkät A1) tar upp frågan om stöd för personliga utsläppsrätter och fråga 26 och 27 handlar om stöd för nuvarande koldioxidskatt respektive en höjd koldioxidskatt. Jag valde att undersöka både den nuvarande skatten och en höjd skatt för att se om det uppkom några intressanta

skillnader. Utöver detta analyserar jag också svaren på fråga 44 som ställer personliga utsläppsrätter mot den nuvarande koldioxidskatten.

Uppsatsens andra frågeställning – Vilka faktorer hos individer påverkar stödet för personliga utsläppsrätter, och hur skiljer sig dessa från de faktorer som påverkar stödet för koldioxidskatt? – medförde svårare avvägningar kring vilka frågor från Klimatbarometern som skulle inkluderas och analyseras. En naturlig begränsning uppkom var naturligtvis genom att jag var tvungen att förhålla mig till de frågor som valdes ut när opinionsundersökningen genomfördes. Teorierna kring stöd för miljöpolicy (se rubrik 4.1) lyfter bland annat upp människors värderingar och uppfattad måleffektivitet hos ett styrmedel som viktiga faktorer. Trots att dessa faktorer hade varit intressanta att ha med i min analys kunde de inte inkluderas på grund av att det inte ställdes några frågor om detta i Klimatbarometern.

Grundregeln i mitt urval var att frågor som kunde kopplas till generella teorier om stöd för miljöpolicy togs med i urvalet. Ytterligare frågor, med grund i tidigare forskning om just personliga utsläppsrätter, lades till enbart när det fanns tydliga skäl till detta. Denna begränsning gjorde jag för att göra antalet variabler i analysen hanterbart, för att underlätta jämförelsen med koldioxidskatt och för att kunna relatera mina resultat om personliga utsläppsrätter inte bara till tidigare forskning om just personliga utsläppsrätter utan även till det generella forskningsfältet folkligt stöd för miljöpolicy. Vissa frågor, till exempel en om huruvida personliga utsläppsrätter uppfattas som krångligt, är ju inte så relevant när det kommer till att undersöka vad som påverkar stödet för koldioxidskatt, men jag har valt att använda samma oberoende variabler i alla tre regressionsanalyser för att underlätta jämförelsen. I kommande stycken ska jag gå igenom de utvalda frågorna en och en.

De fyra demografiska faktorerna som tidigare studier funnit relevanta – ålder, kön, utbildning och inkomst – inkluderades i analysen. Ålder togs med genom fråga 2 om födelseår (omprogrammerat till ålder) och kön genom fråga 1 om kön⁷. Utbildning utgår ifrån fråga 8 gjordes till en dummyvariabel (en variabel med bara två möjliga värden, 1 eller 0) för de som påbörjat alternativt genomfört högskolestudier. Vad gäller inkomst hade enkäten två frågor om inkomst: Individens inkomst per månad före skatt (fråga 9) och hushållets inkomst efter skatter och transfereringar (fråga 13). Jag valde att ta med fråga 9 i analysen framförallt på grund av att respondenterna troligtvis kunde svara mer korrekt på den frågan än fråga 13.

Faktorn förtroende för politiker tar jag med i analysen genom fråga 22 i Klimatbarometern, som helt enkelt frågar om det. Rättvisa mäter jag genom två av enkätens frågor om huruvida olika fördelningseffekter, som skulle bli en följd av personliga utsläppsrätter, vore rättvisa. Enkäten tar upp fem olika troliga fördelningseffekter av personliga utsläppsrätter och frågor om de anses rättvisa. Jag inkluderar fråga 33, om omfördelning från landsbyggsbor till stadsbor, samt fråga 36, om omfördelning från höginkomsttagare till låginkomsttagare för att dessa effekter troligtvis skulle bli kraftiga. Jag tar även med fråga 34 om omfördelning från kvinnor till män. Jag inkluderar däremot inte fråga 32, om omfördelning från personer som bor i villa till personer som bor i lägenhet, på grund av att de direkta klimatutsläppen från

⁷ De enda två svarsalternativen i uppsatsen var man eller kvinna, så det var inte mitt beslut att utesluta personer som inte identifierar sig som något av detta.

uppvärmning och elanvändning i svenska hem är små, varför denna omfördelning troligtvis inte skulle bli så omfattande. Till sist utelämnade jag även fråga 35 om omfördelning från personer med barn till personer utan barn på grund av att många varianter av personliga utsläppsrätter är designade så att barnfamiljer får en extra tilldelning av utsläppsrätter (till skillnad från varianten som presenteras i Klimatbarometern). Det fanns tyvärr ingen fråga om huruvida förslaget om personliga utsläppsrätter som helhet uppfattas som rättvist i Klimatbarometern. Därför fick dessa tre frågor om huruvida olika konsekvenser av förslaget uppfattas som rättvisa vara de som mätte faktorn rättvisa.

Egenintresse mättes genom ett antal variabler i min analys. Två av faktorerna har jag redan nämnt: kön och inkomst. Eftersom kvinnor och låginkomsttagare skulle gynnas ekonomiskt av förslaget, på grund av att de i allmänhet orsakar lägre utsläpp, ska de enligt teorin om egenintresse stödja förslaget i större utsträckning. Även stadsbor förväntas gynnas, varför jag inkluderade fråga 3 om bostadsort genom tre dummyvariabler: personer boende i större städer respektive mellanstora städer respektive småstäder eller landsbygd. Boende i storstäder var referens (det vill säga att storstadsborna antog värdet 0 för alla dessa tre dummyvariabler). Utöver detta mättes egenintresset även genom fråga 39 där respondenterna fick uppskatta sina utsläpp i förhållande till genomsnittet. Individernas utsläpp inkluderades även genom tre variabler som visar på klimatbelastande resvanor: om personen oftast tar bilen till jobbet (dummyvariabel utifrån fråga 5), körda mil per år (fråga 16) och antal flygresor (fråga 17)⁸. Sammanfattat mäts alltså egenintresse genom variablerna kön, inkomst, bostadsort, självskattade klimatutsläpp och klimatbelastande resvanor. Individens utsläpp är kopplade till teorin om egenintresse i och med att de med höga utsläpp skulle behöva betala för fler utsläppsrätter (om de inte lyckas minska sina utsläpp tillräckligt mycket) vilket skulle gå emot deras egenintresse.

Politisk ideologi mätte jag med hjälp av fråga 18 om partipolitiska sympatier. Jag gjorde dummyvariabler för gröna (MP) respektive röda (S & V) samt de som uppgivit "annat parti"⁹. De som uppgivit någon av de fyra allianspartierna var referens. Jag valde att göra blå väljare till referens istället för de som valt "annat parti", för att den senare gruppen kan innehålla sympatisörer av allt från SD till FI, vilket blir en referenspunkt svår att analysera. Den enda faktor jag inkluderar i analysen som inte tagits upp i de övergripande teorier om folkligt stöd för miljöpolicy som jag tagit del av, är frågan om huruvida personliga utsläppsrätter anses som ett krångligt system (fråga 41). Denna fråga tar jag med för att den i studien utförd av Andersson et al. (2011), baserad på samma material, visade sig ha ett mycket starkt förklaringsvärde (Andersson et al. 2011, s 10). Tabell 2 nedan är en sammanställning över vilka faktorer som togs med i den statistiska analysen av vilka faktorer som påverkar det folkliga stödet för personliga utsläppsrätter samt koldioxidskatt.

⁸ Jag tänkte först göra ett index av dessa tre variabler, men ett test med Cronbach's alpha gav ett värde under 0,7, det vill säga att de tre variablerna inte hade tillräckligt stor korrelation för det.

⁹ Här inkluderas bland annat Sverigedemokraternas väljare. SD fanns inte som ett separat svarsalternativ i enkäten på grund av att de år 2007 ännu var förhållandevis små opinionsmässigt.

Tabell 2. Faktorer som inkluderas i den statistiska analysen av stödet för personliga utsläppsrätter samt koldioxidskatt.

Förtroende för politiker	Ideologi	Kön
Rättvisa	Krångligt förslag	Utbildning
Egenintresse	Ålder	Inkomst

6.3 Statistisk metod

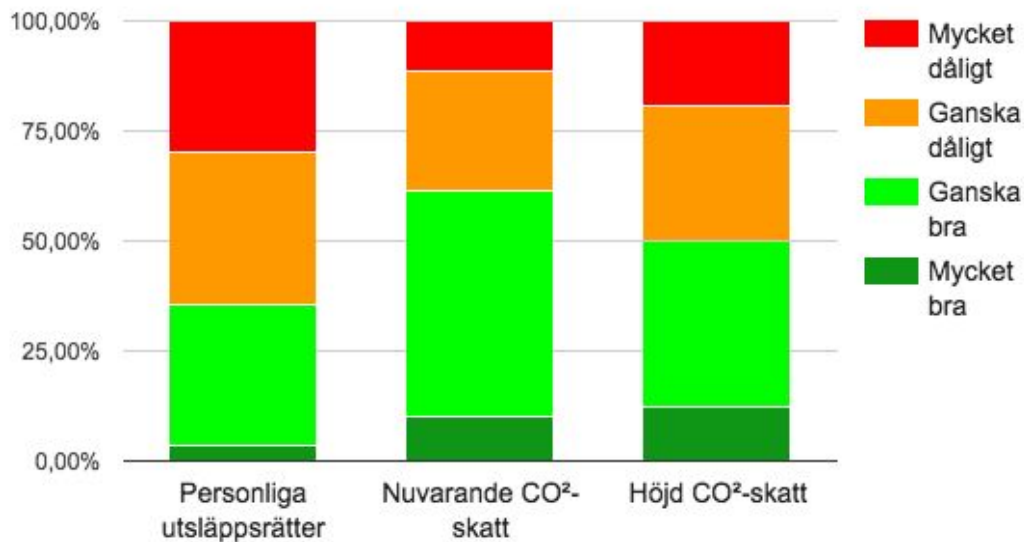
Jag valde att använda mig av en linjär regression för att undersöka vilka variabler som påverkar stödet för personliga utsläppsrätter, respektive stödet för den befintliga koldioxidskatten och en höjd koldioxidskatt. Linjär regression är ett vanligt förekommande verktyg som ger ett resultat som är förhållandevis greppbart och lättolkat. För att göra analysen har jag använt mig av statistikprogrammet SPSS. De få variabler som var indelade i intervallskalor fungerade naturligtvis utmärkt för en linjär regression. De variabler som var indelade i nominalskalor (till exempel vilket parti respondenten sympatiserar med) har jag gjort om till dummyvariabler, alltså variabler som bara kan anta två värden (0/1). Även detta går ju bra ihop med en linjär regression eftersom en sådan variabel har ekvidistans, alltså att det är lika långt mellan skalstegen. Mer problematiskt var det med de många oberoende variabler som var indelade i ordinalskalor i fyra eller fem steg, till exempel huruvida svarspersonerna är miljöintresserade, på en skala från "inte alls intresserad" (1) till "mycket intresserad" (5). En sådan skala kan inte med säkerhet sägas ha ekvidistans. Givet mitt material, hade jag behövt göra om variablerna indelade i ordinalskalor till dummyvariabler för att undvika detta problem. Dock hade det skapat en för omfattande och komplicerad modell med tanke på det förhållandevis stora antalet variabler i analysen.

7 Resultat

7.1 Folkligt stöd för personliga utsläppsrätter respektive koldioxidskatt

I diagram 1 nedan visas stödet bland respondenterna i Klimatbarometern för personliga utsläppsrätter respektive nuvarande koldioxidskatt och en höjd koldioxidskatt. När frågan om stöd för de tre frågorna ställdes var för sig stöddes personliga utsläppsrätter av 36 %, nuvarande koldioxidskatt av 61 % och en höjd koldioxidskatt av 50 %. Stödet för personliga utsläppsrätter ligger i linje med resultat från tidigare studier (se Tabell 1) där alla studier förutom en legat i intervallet 25-50 % i stöd för personliga utsläppsrätter. I de tidigare studierna har personliga utsläppsrätter generellt varit mer populärt än koldioxidskatt. Så är inte fallet i denna studie, och det beror på att stödet för koldioxidskatt är klart högre än i de tidigare brittiska studierna. Denna skillnad i vilket av de två förslagen som är mest populärt skulle eventuellt kunna förklaras av en generellt mer positiv inställning till skatter i Sverige än i många andra länder (Jagers et al. 2010, s 411). Den som är intresserad av exakta siffror finner samma information som i Diagram 1 nedan, redovisat i tabellform i Tabell A1 i appendix.

Diagram 1. Folkligt stöd för personliga utsläppsrätter respektive nuvarande CO²-skatt och en höjd CO²-skatt.



Personliga utsläppsrätter ställdes även mot koldioxidskatt genom denna fråga: “Om du jämför dagens koldioxidskatt med systemet med personliga utsläppsrätter, givet att båda systemen reducerar koldioxidutsläppen lika mycket, vilket system skulle du då föredra?”. Stödet för de två åtgärderna var ungefär på samma nivå som när de mättes var för sig: 34 % valde personliga utsläppsrätter medan 66 % valde koldioxidskatt. Jag menar dock att det inte är en rättvis eller rimlig jämförelse att ställa personliga utsläppsrätter mot den nuvarande koldioxidskatten. Snarare borde den ställas mot en *kraftigt höjd* koldioxidskatt, eftersom det skulle vara mer jämförbart i grad av påverkan på människors liv (se rubrik 8 för ett mer utförligt resonemang om detta).

7.2 Faktorer hos individer som påverkar stödet för personliga utsläppsrätter

Tabell 3 nedan visar faktorer som i min statistiska analys visat sig ha ett samband med stödet för personliga utsläppsrätter, samt de variabler som testades men som inte visade något samband.

Tabell 3. Linjär regression. Faktorer som påverkar stödet för personliga utsläppsrätter.

Beroende variabel frågan: "Utifrån vad du hittills fått reda på om systemet med personliga utsläppsrätter, tycker du på det hela taget att det verkar vara ett bra eller dåligt förslag?", med svarsalternativen "mycket dåligt" (1), "ganska dåligt", "ganska bra" och "mycket bra" (4).

* $p < 0.05$; ** $p < 0.01$; $p < 0,001$ ***; ostandardiserade B-koefficienter; R^2 (justerat): 0,437; N: 701

Oberoende variabel	Beskrivning av variabel	B	Standardfel	Sig.
Konstant		2,332	0,206	0,000
Kvinna	Dummyvariabel med svarsalternativet "man" som referens (värde 0).	0,083	0,054	0,121
Ålder		0,002	0,002	0,269
Högskoleutbildning	Dummyvariabel för dem som har påbörjat eller fullföljt högskoleutbildning. Svarande med lägre utbildning som referens.	-0,029	0,061	0,637
Inkomst	Tolvgradig skala från <10 000 kr (1) till >60 000 kr (12) med intervaller på 5 000 kr.	-0,018	0,015	0,230
Boende i större stad	Dummyvariabel med boende i storstad som referens.	0,057	0,073	0,437
Boende i mellanstor stad	Dummyvariabel med boende i storstad som referens.	0,116	0,080	0,149
Boende i småstad eller på landsbygd	Dummyvariabel med boende i storstad som referens.	-0,003	0,070	0,971
Kör bil till jobbet	Dummyvariabel med dem som oftast inte reser med bil till jobbet som referens.	0,126	0,060	0,036*
Antal mil med bil per år	Femgradig skala från <500 mil (1) till >2 000 mil (5) med intervaller på 500 mil.	-0,029	0,024	0,222
Antal flygresor per år	Femgradig skala med svarsalternativen "mindre än en gång per år" (1) till "flera gånger i månaden" (5).	-0,019	0,029	0,514
Utsläpp i förhållande till genomsnittet	Självskattad femgradig skala från "mycket under genomsnittet" (1) till "mycket över genomsnittet" (5).	-0,029	0,034	0,404
Förtroende för politiker	Fyragradig skala från "mycket litet förtroende" (1) till "mycket stort förtroende" (4).	0,064	0,030	0,033*
Gröna sympatisörer	Dummyvariabel med dem som föredrar MP. Allianssympatisörer som referens.	0,042	0,099	0,673
Röda sympatisörer	Dummyvariabel med dem som föredrar S eller V. Allianssympatisörer som referens.	-0,051	0,058	0,378
Sympatisörer av "annat parti"	Dummyvariabel med dem som föredrar "annat parti". Allianssympatisörer som referens.	-0,153	0,098	0,116
Omfördelning från landsbygd till stad rättvist	Om denna omfördelning på grund av personliga utsläppsrätter vore rättvis, på en fyragradig skala från "mycket orättvist" (1) till "mycket rättvist" (4).	0,120	0,038	0,001**
Omfördelning från män till kvinnor rättvist	Om denna omfördelning på grund av personliga utsläppsrätter vore rättvis, på en fyragradig skala från "mycket orättvist" (1) till "mycket rättvist" (4).	0,124	0,040	0,002**
Omfördelning från rika till fattiga rättvist	Om denna omfördelning på grund av personliga utsläppsrätter vore rättvis, på en fyragradig skala från "mycket orättvist" (1) till "mycket rättvist" (4).	0,191	0,032	0,000***
Personliga utsläppsrätter krångligt	Fyragradig skala från "inte alls krångligt" (1) till "mycket krångligt" (4).	-0,397	0,033	0,000***

Liksom Jagers et al. (2010) fann i sin studie av samma material, visade sig ett högt förtroende för politiker ha ett samband med ett högt stöd för personliga utsläppsrätter (Jagers et al. 2010, s 416). Sambandet är signifikant men svagt. Detta resultat bekräftar därmed även de generella teorierna om betydelsen av förtroende vad gäller stöd för miljöpolicy. Analysen visade även ett samband mellan stöd för personliga utsläppsrätter och uppfattningen att en omfördelning från landsbygd till stad, respektive från höginkomsttagare till låginkomsttagare till följd av personliga utsläppsrätter vore rättvist. De som ansåg att dessa omfördelningseffekter vore rättvisa hade i högre grad en positiv inställning till personliga utsläppsrätter. Dessa resultat var signifikanta och effekterna var förhållandevis stora. Andersson et al. (2011) kom fram till samma resultat i sin studie av samma material (Andersson et al. 2011, s 10). Jag testade, till skillnad från Andersson et al (2011), även om det fanns ett samband mellan stöd för personliga utsläppsrätter och uppfattningen att en omfördelning från kvinnor till män vore rättvist. Jag fann ett signifikant samband med en effekt i samma riktning – ju mer någon uppfattade det som rättvist desto högre var hans stöd för personliga utsläppsrätter – och i samma storleksordning som de två andra rättvisevariablerna. Om det är så att dessa tre frågor – huruvida effekter av förslaget ses som rättvisa – är goda indikatorer på om förslaget som helhet uppfattas som rättvist, bekräftar mina resultat den generella teorin att uppfattad rättvisa är viktigt för folkligt stöd för miljöpolicy.

Notera att bara för att den andel som tyckte att de beskrivna omfördelningseffekterna vore rättvisa tenderade att stödja personliga utsläppsrätter i högre grad än andra, betyder inte det att majoriteten tyckte att dessa omfördelningseffekter vore rättvisa. Inte heller kan vi bara utifrån dessa samband säga att omfördelningseffekterna totalt sett höjer stödet för personliga utsläppsrätter. Nej, resultaten visar att de som tyckte att en viss effekt var rättvis var mer positiva till förslaget, men det ger ju samtidigt att de som tyckte att en viss effekt var orättvis var mer negativa till förslaget. Alltså, val av utformning av systemet som orsakar konsekvenser som majoriteten uppfattar som orättvisa – exempelvis att ca 80 % ansåg att omfördelning från landsbygd till stad vore orättvist – leder troligtvis till att det folkliga stödet för personliga utsläppsrätter minskar (Jagers et al. 2010, s 428-429). Den policydesigner som vill att personliga utsläppsrätter ska genomföras gör alltså klokt i att överväga om exempelvis landsbygdsbor borde kompenseras och ges fler utsläppsrätter för att åtgärda något en majoritet tycker vore orättvist.

Den avgjort tydligaste effekten på den beroende variabeln i analysen, alltså stöd för personliga utsläppsrätter, hade frågan om huruvida förslaget uppfattas som krångligt. Detta ligger i linje med resultatet i Andersson et al (2011, s 10). Resultatet i min analys var signifikant och den oberoende variabeln hade en starkt negativ effekt, det vill säga att de som tyckte att personliga utsläppsrätter verkade krångligt generellt var mycket mer negativt inställda till förslaget. Med tanke på att det var 80 % som tyckte att förslaget verkade krångligt finns det, liksom Andersson et al. (2011) påpekar, troligtvis potential att öka stödet för förslaget om det förklaras bättre för allmänheten (Andersson et al. 2011, s 12). Kanske kan även systemets konstruktion ändras så att det blir mer lättförståeligt.

Den sista oberoende variabeln som hade ett signifikant samband med den beroende variabeln i min analys var frågan om huruvida respondenten brukade ta sig till jobbet med bil

eller ej. Sambandet var signifikant men svagt och förvånande nog tvärt emot det förväntade (observera att det är en dummyvariabel, så koefficienten visar hela den möjliga effekten av denna variabel). Givet teorier om egenintresse borde bilåkarna vara mer skeptiska till förslaget eftersom de troligtvis orsakar större utsläpp än andra genom sina pendlingsresor, men sambandet visade sig vara det motsatta: De som reser till arbetet med bil var mer positiva till personliga utsläppsrätter än andra. En möjlig förklaring skulle kunna vara att vissa i denna grupp är medvetna om det miljömässigt problematiska i sitt beteende och uppskattar politiska åtgärder för att åtgärda problemet.

Om vi jämför med de nio faktorer jag lyfte fram i Tabell 2 var det alltså tre av dem – förtroende, rättvisa och uppfattad krånglighet – som uppvisade det förväntade sambandet. Övriga faktorer hade inte några signifikanta effekter, förutom bilpendling (som en del av egenintresse) som hade ett samband tvärt emot det förväntade. Ingen av de demografiska faktorerna utbildning, kön, ålder eller inkomst hade någon påverkan på stödet för personliga utsläppsrätter, vilket är anmärkningsvärt. De enda demografiska faktorerna kopplade till egenintresse (kön och inkomst) hade som sagt ingen påverkan, och det hade inte heller självskattade utsläpp eller antal körda mil respektive antal flygresor per år. Med tanke på vilka stora kortsiktiga ekonomiska effekter personliga utsläppsrätter skulle få, baserat på om du har låga eller höga utsläpp, är det förvånande att dessa faktorer inte gav något utslag i analysen. Det skulle antingen kunna tolkas som att egenintresse är överskattat som förklaring till attityder (i alla fall vad gäller personliga utsläppsrätter), eller så skulle det kunna bero på bristande insikter om de egna utsläppen, alltså att många inte vet om de skulle gynnas eller missgynnas på kort sikt av detta system. Ett annat resultat som förvånade mig var att jag inte fann något samband med ideologi, i synnerhet efter att både Jagers et al. (2010) och Andersson et al. (2011) funnit ett sådant samband i samma datamaterial – visserligen med något motstridiga resultat men ändå ett samband (Jagers et al. 2010, s 421; Andersson et al. 2011, s 10). De varierande resultaten beror troligtvis antingen på olika urval av oberoende variabler (där liknar mitt urval mest det av Andersson et al. 2011) och/eller olika statistiska metoder: denna studies linjära regression, Jagers et al. (2010) enklare korrelationsberäkningar och Anderssons et al. (2011) "ordered probit"-regression.

7.3 Faktorer hos individer som påverkar stödet för höjd koldioxidskatt respektive personliga utsläppsrätter

I Tabell 4 nedan visas resultatet av två regressionsanalyser: En om de faktorer som påverkar stödet för personliga utsläppsrätter och en annan om vilka faktorer som påverkar stödet för en höjd koldioxidskatt (samt faktorerna som testades men som inte uppvisade något samband). Som tidigare nämnts användes samma uppsättning oberoende variabler i båda analyserna. Jag genomförde även en regressionsanalys med stödet för den befintliga koldioxidskatten som beroende variabel (fråga 26 i enkäten, se appendix Enkät A1). Jag valde dock att inte gå vidare med det resultatet eftersom det var snarlikt resultatet för den höjda koldioxidskatten – samma variabler visade signifikanta samband, i samma riktning, i båda fallen, bortsett från att fler variabler gav utslag i analysen av den höjda koldioxidskatten. Dessutom förklarade de oberoende variablerna en klart större del av variationen (R^2 -värdet var högre) vad gäller stödet för en höjd koldioxidskatt jämfört med stödet för den befintliga koldioxidskatten. Ett sista argument för att inte dyka djupare i en

analys av den befintliga koldioxidskatten är att jag anser att det inte utgör en rättvis och rimlig jämförelse gentemot personliga utsläppsrätter (se ett mer utvecklat resonemang om detta under rubriken 8).

Tabell 4. Linjär regression. Faktorer som påverkar stödet för höjd koldioxidskatt respektive personliga utsläppsrätter.

Beroende variabel "höjd koldioxidskatt" baseras på frågan: "vad tycker du om den planerade höjningen av koldioxidskatten?", med svarsalternativen "mycket negativ" (1), "ganska negativ", "ganska positiv" och "mycket positiv" (4). Se Tabell 3 för frågeformuleringen om personliga utsläppsrätter.

* $p < 0.05$; ** $p < 0.01$; $p < 0,001$ ***; ostandardiserade B-koefficienter; R^2 höjd koldioxidskatt (justerat): 0,310; N höjd koldioxidskatt: 673; R^2 personliga utsläppsrätter (justerat): 0,437; N personliga utsläppsrätter: 701

Oberoende variabel (a)	Höjd koldioxidskatt			Personliga utsläppsrätter		
	B	Standard-fel	Sig.	B	Standard-fel	Sig.
Konstant	2,191	0,254	0,000	2,332	0,206	0,000
Kvinna (d=dummyvariabel)	0,047	0,066	0,477	0,083	0,054	0,121
Ålder (90 skalsteg)	-0,001	0,002	0,714	0,002	0,002	0,269
Högskoleutbildning (d)	0,295	0,076	0,000***	-0,029	0,061	0,637
Inkomst (12 steg)	-0,001	0,018	0,969	-0,018	0,015	0,230
Boende i större stad (d)	0,161	0,090	0,073	0,057	0,073	0,437
Boende i mellanstor stad (d)	-0,108	0,099	0,277	0,116	0,080	0,149
Boende i småstad eller på landsbygd (d)	-0,007	0,086	0,934	-0,003	0,070	0,971
Kör bil till jobbet (d)	-0,104	0,073	0,158	0,126	0,060	0,036*
Antal mil med bil per år (5 steg)	-0,024	0,029	0,420	-0,029	0,024	0,222
Antal flygresor per år (5 steg)	0,083	0,036	0,020*	-0,019	0,029	0,514
Utsläpp i förhållande till genomsnittet (5 steg)	-0,033	0,042	0,433	-0,029	0,034	0,404
Förtroende för politiker (5 steg)	0,131	0,037	0,000***	0,064	0,030	0,033*
Gröna sympatisörer (d)	0,551	0,122	0,000***	0,042	0,099	0,673
Röda sympatisörer (d)	0,059	0,071	0,409	-0,051	0,058	0,378
Sympatisörer av "annat parti" (d)	-0,262	0,119	0,027*	-0,153	0,098	0,116
Omfördelning från landsbygd till stad rättvist (4 steg)	0,024	0,046	0,600	0,120	0,038	0,001**
Omfördelning från män till kvinnor rättvist (4 steg)	0,133	0,049	0,007**	0,124	0,040	0,002**
Omfördelning från rika till fattiga rättvist (4 steg)	0,060	0,039	0,130	0,191	0,032	0,000***
Personliga utsläppsrätter krångligt (4 steg)	-0,210	0,040	0,000***	-0,397	0,033	0,000***

(a) Se Tabell 3 för mer detaljerad beskrivning av de oberoende variablerna.

Vissa av variablerna som påverkade stödet för en höjd koldioxidskatt var väntade och i linje med tidigare studier (se exempelvis Haring & Jagers 2013) och generella teorier om stöd för miljöpolicy. Människor stöder en höjd koldioxidskatt i högre grad om de har ett högre förtroende för politiker samt om de har en högre utbildning. Politikerförtroende hade ett signifikant samband och en medelstark effekt. Sambandet mellan utbildning och stöd för en höjd koldioxidskatt var signifikant och tycks vid en första anblick vara starkt i förhållande till de andra variablerna, men i och med att det är en dummyvariabel bör koefficienten inte jämföras rakt av med variabler med fler skalsteg utan effekten av dummyvariabeln bör tonas ner något i tolkningen.

Teorin om egenintressets betydelse fick sig även här en törn, då den enda variabeln kopplat till egenintresse som hade en signifikant effekt var flygvanorna, och då med en effekt motsatt den förväntade: de som flyger mer är i högre grad positiva till en höjd koldioxidskatt (dock var det en förhållandevis svag effekt). Precis som i fallet att bilpendlarna stöttade personliga utsläppsrätter i högre grad är min spekulation om orsaken till detta att de som flyger mycket kanske är medvetna om att det inte är hållbart och att de därför gärna ser politiska insatser mot utsläppen.

Vad gäller politisk ideologi uppkom det mycket väntade sambandet att gröna väljare, i jämförelse med blå, var klart mer positiva till en höjd koldioxidskatt (observera dock i jämförelsen med andra koefficienter att även detta var en dummyvariabel). De som hade valt alternativet "annat parti" var mer negativa till en höjd koldioxidskatt än alliansväljare. En tänkbar förklaring till det kan vara att det kan ha "dolt sig" många SD-väljare i denna grupp, och de brukar generellt inte vara så positiva till skarp miljöpolicy. Något som däremot gick emot förväntningarna utifrån teorin om stöd för miljöpolicy var att röda väljare, i jämförelse med blå väljare, inte uppvisade något signifikant högre stöd för en höjd koldioxidskatt. Kanske är det så att det är den grön-grå dimensionen som är avgörande och inte den röd-blå, men att det i vissa länder kan tyckas som att personer med röda politiska sympatier är mer positivt inställda till miljöpolicy än blåa väljare. Detta skulle kunna vara något av ett skensamband om det är så att gröna väljare i andra länder – kanske i brist på ett så förhållandevis starkt grönt parti som i Sverige – i första hand väljer röda partier framför blå.

Särskilt intressant var att det inte fanns något signifikant samband mellan att bo i en småstad eller på landsbygden – jämfört med att bo i en storstad – och inställning till en höjd koldioxidskatt. Om detta resultat verkligen avspeglar den verkliga opinionen skulle det förvåna med tanke på hur ofta i den politiska debatten som koldioxidskatten utmålas som ett hot mot landsbygden. En annan tolkning kan vara att denna uppfattning koldioxidskattens effekter, samt viljan att värna landsbygden, är jämnt utbredd bland befolkningen så att inte just landsbygdsbor utmärker sig som motståndare till skatten.

Det är anmärkningsvärt hur få variabler som har en påverkan på *både* stödet för personliga utsläppsrätter och stödet för en höjd koldioxidskatt. Det rör sig om endast två variabler i min analys, och de är egentligen inte helt relevanta för frågan om koldioxidskatt: Om personliga utsläppsrätter uppfattas som krångligt och om en omfördelning från män till kvinnor vore rättvis. Att de som tycker att personliga utsläppsrätter verkar krångligt är mer negativa till just personliga utsläppsrätter är förväntat, men att de även skulle vara mer negativa till en höjd

koldioxidskatt är mer oväntat (ett signifikant samband med en ganska stark effekt). Ett mer väntat resultat skulle vara att det rådde ett motsatsförhållande, att de som tyckte personliga utsläppsrätter var krångligt och därmed ställde sig negativa till det, blev mer positiva till alternativet koldioxidskatt. En möjlig förklaring skulle kunna vara att en underliggande delförklaring till att vissa uppfattar personliga utsläppsrätter som krångligt är att de tycker att själva klimatfrågan är krånglig, vilket ju i så fall skulle kunna påverka även attityd till koldioxidskatten. En annan möjlig förklaring skulle kunna vara att en process orsakad av så kallad kognitiv dissonans förklarar det hela (Nilsson & Martinsson 2012, s 41), att vissa personer som av exempelvis kortsiktiga egoistiska skäl är emot klimatpolitiska styrmedel intalar sig själva att de är emot en klimatpolicy på grund av att den är krånglig, för att det argumentet går bättre att kombinera med en självbild som en god och ickeegoistisk person.

De som tyckte att det var rättvist med en omfördelning från män till kvinnor, som en konsekvens av personliga utsläppsrätter, var generellt mer positiva till både personliga utsläppsrätter och en höjd koldioxidskatt. Kanske kan det bero på att en strävan efter jämställdhet mellan könen kan kopplas till en generell strävan efter rättvisa, och klimatfrågan kan ju ses som en rättvisefråga på flera sätt.

8 Diskussion

I denna studie har vi funnit att stödet för personliga utsläppsrätter, bland de svarande på opinionsundersökningen Klimatbarometern 2007, var lägre än stödet för koldioxidskatt – både när de två åtgärderna ställdes emot varandra och när de mättes separat. En given fråga är naturligtvis om dessa resultat kan generaliseras i tid och rum. I och med att det snart var tio år sedan undersökningen genomfördes kan det ha skett förändringar i opinionen som nya undersökningar skulle kunna fånga upp, men troligtvis är förändringarna ändå så pass små att vi kan dra slutsatser även om dagens opinionsläge utifrån undersökningen från 2007. Generaliseringar i rum är nog vanskligare. Till exempel har studier i Storbritannien kommit fram till att personliga utsläppsrätter – tvärtemot denna studies resultat – har ett större stöd än koldioxidskatt där. Detta leder oss att tro att bara för att ett samband visat sig i ett land behöver det inte finnas i ett annat land. Om fler opinionsundersökningar om stöd för personliga utsläppsrätter genomförs i fler länder, kommer det säkert att gå att se mönster om vissa förhållanden i ett land har ett samband med stödet för personliga utsläppsrätter.

Vad gäller jämförelsen mellan stödet för personliga utsläppsrätter och koldioxidskatt anser jag att den jämförelse som var möjlig att göra utifrån Klimatbarometern inte var helt rättvis. Personliga utsläppsrätter är ett förslag som skulle märkas mycket i vardagen för de allra flesta, och förslaget brukar beskrivas som att det leder till tydliga och kontinuerliga utsläppsminskningar - alltså en förhållandevis genomgripande förändring av samhället. Eftersom dagens koldioxidskatt i Sverige "tillåter" individers direkta utsläpp att ligga på en någorlunda konstant hög nivå – helt i strid med internationella och nationella klimatmål – blir det inte en rimlig jämförelse. En bättre jämförelse skulle vara att ställa personliga utsläppsrätter mot en kraftigt höjd koldioxidskatt. Jag skriver *kraftigt höjd* för att priselasticiteten för energi och drivmedel är låg, det vill säga att det krävs en stor prishöjning för att efterfrågan från konsumenterna ska minska (Wadud 2011, s 1057; Bristow et al. 2010, s 1824; Parag & Fawcett 2014, s 25). I och med att det folkliga stödet minskade när

undersökningen gick från att fråga om den nuvarande koldioxidskatten till en höjd koldioxidskatt, är det rimligt att anta att en kraftigt höjd koldioxidskatt skulle ha ytterligare lägre stöd. Studiens resultat vad gäller stödet för personliga utsläppsrätter jämfört med koldioxidskatt bör tolkas i ljuset av detta.

En annan intressant aspekt av det folkliga stödet är att stödet kan vara på en viss nivå innan en policy implementeras för att sedan förändras ganska drastiskt efter implementeringen. Ett exempel på det är trängselavgifterna som mötts av en ökande acceptans i både London, Stockholm och Göteborg efter införandet (Naturvårdsverket 2015b, s 72). Den politiker som vill optimera väljarstödet kan visserligen inte bara se till de långsiktiga opinionsförändringarna, men om ett visst förslag är mycket impopulärt innan det har genomförts kommer det kanske aldrig att genomföras, även om det hade kunnat bli mer populärt med tiden. Men låt oss tänka oss två scenarier: Ett där koldioxidskatten har höjts kraftigt och ett där personliga utsläppsrätter har införts. Bland andra Klinsky och Winkler (2013) har lyft fram vikten av rättvisa och jämlikhet för att lyckas åstadkomma en samhällsförändring (Klinsky & Winkler 2013, s 6-7). Detta är visserligen något som kan variera från land till land, men en koldioxidskatt är ofta regressiv (Jagers et al. 2010, s 420). Personliga utsläppsrätter är däremot klart progressiva, eftersom alla tilldelas lika många utsläppsrätter och höginkomsttagare generellt släpper ut mer och därmed ofta skulle köpa utsläppsrätter av låginkomsttagare (Jagers et al. 2010, s 417; Defra 2008b, s 42). Det är alltså inte orimligt att anta att personliga utsläppsrätter skulle åtnjuta ett större stöd än koldioxidskatt som verktyg i en rejäl samhällsförändring. Detta är dock bara en hypotes, som vore intressant att undersöka genom någon sorts experimentella studier eller rollspelsliknande tester.

Vad gäller vilka variabler som har ett samband med stödet för personliga utsläppsrätter fann studien ett signifikant samband mellan variablerna förtroende för politiker, åsikt om huruvida olika fördelningseffekter på grund av förslaget vore rättvisa, åsikt om huruvida personliga utsläppsrätter verkar krångligt samt frågan om huruvida respondenterna vanligtvis tar sig till jobbet med bil eller inte. Kopplat till generell teori kring folkligt stöd för miljöpolicy ligger dessa resultat i linje med teorierna om att större förtroende för politiker ger ett ökad stöd för miljöpolicy (jmf Hammar & Jagers 2009, s 223) och att miljöpolicy som uppfattas som rättvis får ett större folkligt stöd (jmf Nilsson & Martinsson 2012, s 79). Teorin om egenintressets betydelse fick varken stöd i analysen av personliga utsläppsrätter eller den om koldioxidskatt – tvärtom gick de få och små sambanden i motsatt riktning (jmf Nilsson & Martinsson 2012, s 79). Att min analys visade ett så tydligt samband mellan uppfattningen att personliga utsläppsrätter är krångligt och att vara negativt inställd till förslaget kanske skulle kunna tänkas gälla även gäller annan miljöpolicy – eller kanske till och med acceptans för policy överhuvudtaget. Kanske är faktorn att människor förstår sig på och greppar ett förslag viktigare än vad vi tidigare har trott för det folkliga stödet?

Det är anmärkningsvärt att av de fyra i litteraturen vanligen förekommande demografiska variablerna kön, ålder, utbildning och inkomst, så var det enda sambandet mellan dem och stöd för personliga utsläppsrätter och koldioxidskatt att högre utbildning var kopplat till högre stöd för en höjd koldioxidskatt. Ett annat intressant resultat var att de som uppgav att de stod närmast Miljöpartiet de gröna bara utmärkte sig genom högre stöd för en höjd koldioxidskatt

men inte skilde sig från personer med andra politiska sympatier vad gäller stödet för personliga utsläppsrätter. Är personliga utsläppsrätter ett så pass annorlunda förslag jämfört med välbekant och beprövad miljöpolicy att de traditionella politiska skiljelinjerna spelar mindre roll, eller var resultaten kanske en effekt av att förslaget troligtvis var nytt och obekant för de flesta respondenter? Kanske finns det i vanliga fall en effekt av att människor inte bara väljer parti utefter sina åsikter utan till viss del väljer sina åsikter utefter vilket parti de har valt? Det vill säga att Miljöpartiets sympatisörer skulle vara mer positiva till en höjd koldioxidskatt delvis för att de vet att MP driver den frågan, och att personliga utsläppsrätter inte hade nämnts av MP vid den tiden så att deras sympatisörer inte hade något rättesnöre att förhålla sig till.

Resultaten av denna studie ger intressanta uppslag för beslutsfattare som skulle vilja införa systemet men vill göra det med så stort folkligt stöd som möjligt. Om det som påverkade stödet för förslaget bara var inneboende egenskaper hos människor som bostadsort, kön eller utbildning skulle beslutsfattaren kanske kunna få reda på mer om vilka väljargrupper som kunde tänkas ställa sig positiva till förslaget, men lite skulle kunna göras för att påverka befolkningens totala stöd för förslaget. Men eftersom flera av de signifikanta variablerna har att göra med systemets design finns det en möjlighet att göra justeringar i förslaget så att det folkliga stödet troligtvis skulle öka. Det skulle kunna röra sig om en större tilldelning av utsläppsrätter till glesbygdsbor och andra utsatta grupper samt att även barn får en tilldelning av utsläppsrätter så att barnfamiljer inte missgynnas, samt att presentera förslaget på ett så enkelt och lättförståeligt sätt som möjligt.

För vidare studier av det folkliga stödet för personliga utsläppsrätter vore det intressant och viktigt att göra en uppföljande opinionsundersökning för att se om opinionen förändrats under det senaste decenniet. Det vore även intressant att mäta två teoretiska förklaringar till stöd för miljöpolicy som inte mättes i Klimatbarometern: Uppfattad måleffektivitet hos förslaget samt hur människors värderingar påverkar stödet för förslaget. Två andra spår är att ta "publiken" för given och istället rikta fokus på hur olika utformningar och varianter av förslaget kan ge olika stort stöd, samt vilken betydelse det har på vilket sätt och med vilka argument förslaget presenteras. Ett annat tänkbart spår för vidare forskning är att se om de generella teorierna om folkligt stöd för miljöpolicy kan utvecklas. Det faktum att det var så få variabler som påverkade stödet för både personliga utsläppsrätter och en höjd koldioxidskatt tyder på att det kan vara vanskligt att lägga för mycket vikt vid generella modeller och teorier. Åtminstone tycks det som att de generella teorierna behöver kunna anpassas bättre och kanske utvecklas genom "underteorier" som kan närma sig olika typer av miljöpolicy på lite olika sätt.

Till sist vill jag anknyta till det jag nämnde i inledningen av denna uppsats, att det folkliga stödet bara är en av många faktorer kan användas för att värdera olika klimatpolitiska förslag. De som arbetar för klimatåtgärder – må det vara politiker, miljöorganisationer eller vanliga oroad medborgare – behöver naturligtvis överväga många aspekter av olika förslag och göra en helhetsbedömning!

9 Referenslista

Andersson, David, Löfgren, Åsa och Widerberg, Anna (2011) *Working paper in economics: Attitudes to Personal Carbon Allowances*. Göteborg.

Brannlund, Runar, & Persson, Lars (2012) "To tax, or not to tax: preferences for climate policy attributes". *Climate Policy*, 12(6), 704-721. doi:10.1080/14693062.2012.675732

Bristow, Abigail, Wardman, Mark, Zanni, Alberto, & Chintakayala, Phani (2010) "Public acceptability of personal carbon trading and carbon tax". *Ecological Economics*, 69(9), 1824-1837. doi:10.1016/j.ecolecon.2010.04.021

Capstick, Stuart & Lewis, Alan (2010) "Effects of personal carbon allowances on decision-making: evidence from an experimental simulation". *Climate Policy*, 10(4), 369-384. doi:10.3763/cpol.2009.0034

Defra (2008 a) *Synthesis report on the findings from Defra's pre-feasibility study into personal carbon trading*. London.

Defra (2008 b) *Distributional Impacts of Personal Carbon Trading*. London.

Defra (2008 c) *Personal Carbon Trading: Public Acceptability*. London.

EAC (2008) *Personal Carbon Trading*. London.

Eriksson, Louise, Garvill, Jörgen & Nordlund, Annika (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), 1117-1128. doi:10.1016/j.tra.2008.03.006

Fawcett, Tina. (2010) "Personal carbon trading: A policy ahead of its time?". *Energy Policy*, 38(11), 6868-6876. doi:10.1016/j.enpol.2010.07.001

Fawcett, Tina (2012) "Personal carbon trading: is now the right time?". *Carbon Management*, 3(3), 283-291. doi:10.4155/cmt.12.19

Harring, Niklas, & Jagers, Sverker (2013) "Should We Trust in Values? Explaining Public Support for Pro-Environmental Taxes". *Sustainability*, 5(1), 210-227. doi:10.3390/su5010210

Harwatt, Helen (2007) *Tradable Carbon Permits: their potential to reduce CO2 emissions from the transport sector*. Leeds.

Harwatt, Helen (2008) *Reducing Carbon Emissions by Households: The Effects of Footprinting and Personal Allowances*. Leeds.

IEA (2007) *Energy Use in the New Millennium: Trends in IEA Countries*.

Tillgänglig: <https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/millennium.pdf>

IPCC (2014) *Climate Change 2014 Synthesis Report Summary for Policymakers*. Tillgänglig: http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar5/syr/AR5_SYR_FINAL_SPM.pdf

Jagers, Sverker, Löfgren, Åsa & Stripple, Johannes (2010) "Attitudes to personal carbon allowances: political trust, fairness and ideology". *Climate Policy*, 10(4), 410-431. doi:10.3763/cpol.2009.0673

Hammar, Henrik & Jagers, Sverker (2006) "Can trust in politicians explain individuals' support for climate policy? The case of CO₂ tax." *Climate Policy*, 5(6), 613-625. doi:10.1080/14693062.2006.9685582

Jonstad, David (2009) *Vår beskärda del: en lösning på klimatkrisen*. Ordfront Förlag.

Klinsky, Sonja, & Winkler, Harald (2013) "Equity, sustainable development and climate policy". *Climate Policy*, 14(1), 1-7. doi:10.1080/14693062.2014.859352

Li, Jun, Fan, Jin, Zhao, Dingtao, & Wang, Shanyong (2015) "Allowance price and distributional effects under a personal carbon trading scheme". *Journal Of Cleaner Production*, 103, 319-329. doi:10.1016/j.jclepro.2014.08.081

Miliband, David (2006) *Audit Commission Annual Lecture and Debate, Wednesday 19 July 2006*. Tillgänglig: <http://www.teqs.net/DavidMiliband.pdf>

Motion 2011/12: MJ341. *Individuella utsläppsrätter*. Tillgänglig: http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Forslag/Motioner/Individuella-utslappsratter_GZ02MJ341/?text=true

Motion 2011/12: MJ407. *Klimaträttvisa inför klimatmötet i Durban och dess efterföljare*. Tillgänglig: http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Forslag/Motioner/Klimatrattvisa-infor-klimatmot_GZ02MJ407/?text=true

Naturvårdsverket (2015 a) *Nationella utsläpp och upptag av växthusgaser*. Hämtad 2015-08-18 från: <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser--nationella-utslapp/>

Naturvårdsverket (2015 b) *Hållbara konsumtionsmönster: analyser av maten, flyget och den totala konsumtionens klimatpåverkan idag och 2050*. Stockholm.

Niemeier, Debbie, Gould, Gregory, Karner, Alex, Hixson, Mark, Bachmann, Brooke, Okma, Carrie, Lang, Ziv & Heres Del Valle, David (2008) "Rethinking downstream regulation:

California's opportunity to engage households in reducing greenhouse gases". *Energy Policy*, 36(9), 3436-3447. doi:10.1016/j.enpol.2008.04.024

Nilsson, Andreas & Martinsson, Johan (2012) *Attityder till miljöfrågor*. Lund: Studentlitteratur.

Parag, Yael, & Fawcett, Tina (2014) "Personal carbon trading: a review of research evidence and real-world experience of a radical idea". *EECT*, 23. doi:10.2147/eect.s56173

Raux, Charles, Croissant, Yves, & Pons, Damien (2015) "Would personal carbon trading reduce travel emissions more effectively than a carbon tax?". *Transportation Research Part D: Transport And Environment*, 35, 72-83. doi:10.1016/j.trd.2014.11.008

SCB (2014). *Utsläpp till luft, 2008-2012, SNI2007*. Hämtad 2015-08-18 från http://www.scb.se/sv/_Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Miljo/Miljoekonomi-och-hallbar-utveckling/Miljorakenskaper/38164/38171/Utslapp-till-luft/39286/

Tjernström, Emilia & Tietenberg, Tom (2008) "Do differences in attitudes explain differences in national climate change policies?" *Ecological Economics*, 65(2), 315-324. doi:10.1016/j.ecolecon.2007.06.019

Torgler, Benno & Garcia-Valiñas, María (2006) "The Determinants of Individuals' Attitudes Towards Preventing Environmental Damage." *SSRN Electronic Journal*. doi:10.2139/ssrn.822044

TT (2008) "KD vill ha individuella utsläppsrätter". *Dagens Industri*. Hämtad 2015-08-18 från <http://www.di.se/artiklar/2008/6/10/kd-vill-ha-individuella-utslappsratter/>

Wadud, Zia (2011) "Personal tradable carbon permits for road transport: Why, why not and who wins?". *Transportation Research Part A: Policy And Practice*, 45(10), 1052-1065. doi:10.1016/j.tra.2010.03.002

Wallace, Andrew (2009) *Reducing Carbon Emissions by Households: The Effects of Footprinting and Personal Allowances*. Leicester.

Webb, Gary, Hendry, Alex, Armstrong, Bruce, McDermott, Robyn, Swinburn, Boyd, & Garry, Egger (2014) "Exploring the Effects of Personal Carbon Trading (PCT) System on Carbon Emission and Health Issues: A Preliminary Study on the Norfolk Island". *ITMR*, 4(1), 1. doi:10.2991/itmr.2014.4.1.1

Xie, Qijun, Wu, Jinqian, Shabbir, Muhammad & Fu, Yuanguang (2014) "Public Acceptability of Personal Carbon Trading in China: an Empirical Research". *Journal of Energy Technologies and Policy*, 4(12), 24-33.

YouGov 2006. Tillgänglig:

http://iis.yougov.co.uk/extranets/yougovarchives/content/pdf/TEL060101021_1.pdf

10 Appendix

Tabell A1. Attityd till personliga utsläppsrätter respektive nuvarande CO ² -skatt och en höjd CO ² -skatt.				
	Mycket bra	Ganska bra	Ganska dåligt	Mycket dåligt
Personliga utsläppsrätter	3,5%	32,2%	34,5%	29,8%
Nuvarande CO²-skatt	10,3%	51,0%	27,3%	11,4%
Höjd CO²-skatt	12,3%	37,9%	30,3%	19,5%

Enkät A1

Fråga 1	Är du kvinna eller man? <input type="checkbox"/> Kvinna <input type="checkbox"/> Man
Fråga 2	Vilket år är du född? Årtal: 19 <input type="text"/>
Fråga 3	Var bor du? <input type="checkbox"/> I Storstockholm, Storgöteborg eller Stormalmö. <input type="checkbox"/> I en större stad (fler än 50 000 invånare). <input type="checkbox"/> I en mellanstor stad (mellan 20 000 och 50 000 invånare). <input type="checkbox"/> I en småstad på landsbygden (färre än 20 000 invånare).
Fråga 4	Hur bor du? <input type="checkbox"/> Lägenhet <input type="checkbox"/> Villa <input type="checkbox"/> Parhus eller radhus <input type="checkbox"/> Annat
Fråga 5	På vilket sätt tar du dig oftast till arbetet? <input type="checkbox"/> Bil <input type="checkbox"/> Kollektivtrafik <input type="checkbox"/> Går eller cyklar. <input type="checkbox"/> Annat
Fråga 6	Hur ofta använder du en dator privat eller i arbetet? <input type="checkbox"/> Nästan varje dag. <input type="checkbox"/> Några gånger i månaden. <input type="checkbox"/> Några gånger per år. <input type="checkbox"/> Nästan aldrig.
Fråga 7	Hur ofta använder du kontokort? <input type="checkbox"/> Nästan varje dag. <input type="checkbox"/> Några gånger i månaden. <input type="checkbox"/> Några gånger per år. <input type="checkbox"/> Nästan aldrig.

<p>Fråga 8 Vilken skolutbildning har du? Markera det alternativ som passar bäst in på dig. Om du ännu inte avslutat din utbildning, markera då den utbildning du genomgår för närvarande.</p> <p> <input type="checkbox"/> Ej fullgjort grundskola eller motsvarande. <input type="checkbox"/> Eftergymnasial utbildning, ej högskola. <input type="checkbox"/> Grundskola eller motsvarande <input type="checkbox"/> Studier vid högskola/universitet <input type="checkbox"/> Studier vid gymnasium/folkhögskola <input type="checkbox"/> Examen från högskola/universitet <input type="checkbox"/> Examen från gymnasium/folkhögskola <input type="checkbox"/> Examen från forskarutbildning </p>
<p>Fråga 9 Ungefär hur stor är din genomsnittliga inkomst per månad <i>före</i> skatt?</p> <p> <input type="checkbox"/> Mindre än 10 000 kr. <input type="checkbox"/> 25 000 – 30 000 kr <input type="checkbox"/> 45 000 – 50 000 kr. <input type="checkbox"/> 10 000 – 15 000 kr. <input type="checkbox"/> 30 000 – 35 000 kr. <input type="checkbox"/> 50 000 – 55 000 kr. <input type="checkbox"/> 15 000 – 20 000 kr. <input type="checkbox"/> 35 000 – 40 000 kr. <input type="checkbox"/> 55 000 – 60 000 kr. <input type="checkbox"/> 20 000 – 25 000 kr. <input type="checkbox"/> 40 000 – 45 000 kr. <input type="checkbox"/> 60 000 kr eller mer. </p>
<p>Fråga 10 Vilket är ditt civilstånd?</p> <p> <input type="checkbox"/> Ensamstående <input type="checkbox"/> Gift eller Sambo <input type="checkbox"/> Annat </p>
<p>Fråga 11 Har du barn?</p> <p> <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej </p>
<p>Fråga 12 Har du barnbarn?</p> <p> <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej </p>
<p>Fråga 13 Hur stor är ditt hushålls sammanlagda inkomst per månad <i>efter</i> det att skatter och avgifter är avdragna (inklusive eventuella bidrag såsom bostadsbidrag, barnbidrag etc.)?</p> <p> <input type="checkbox"/> Mindre än 10 000 kr. <input type="checkbox"/> 25 000 – 30 000 kr <input type="checkbox"/> 45 000 – 50 000 kr. <input type="checkbox"/> 10 000 – 15 000 kr. <input type="checkbox"/> 30 000 – 35 000 kr. <input type="checkbox"/> 50 000 – 55 000 kr. <input type="checkbox"/> 15 000 – 20 000 kr. <input type="checkbox"/> 35 000 – 40 000 kr. <input type="checkbox"/> 55 000 – 60 000 kr. <input type="checkbox"/> 20 000 – 25 000 kr. <input type="checkbox"/> 40 000 – 45 000 kr. <input type="checkbox"/> 60 000 kr eller mer. </p>
<p>Fråga 14 Upplever du att ditt hushålls sammanlagda inkomst räcker för att täcka era utgifter och behov?</p> <p> <input type="checkbox"/> Ja, alltid. <input type="checkbox"/> Ja, oftast. <input type="checkbox"/> Nej, ibland inte. <input type="checkbox"/> Nej, oftast inte </p>
<p>Fråga 15 Har du tillgång till bil</p> <p> <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej </p>

Fråga 16 Hur många mil kör du ungefär per år?

Mindre än 500 mil.
 500 - 1000 mil.
 1000-1500 mil.
 1500-2000 mil.
 Mer än 2000 mil.

Fråga 17 Hur ofta flyger du?

Mindre än en gång per år
 En gång per år.
 Några gånger per år.
 Någon gång i månaden.
 Flera gånger i månaden.

Fråga 18 Vilket politiskt parti tycker du bäst stämmer överrens med dina åsikter idag?

Moderaterna Socialdemokraterna
 Kristdemokraterna Miljöpartiet
 Centerpartiet Vänsterpartiet
 Folkpartiet Annat parti

Fråga 19 Vilket politiskt block ser du helst i regeringsställning?

Alliansen (M, C, Fp, Kd) Vänsterblocket (S, Mp, V) Vet ej.

Nedan följer ett antal frågor där vi vill att du kryssar för det alternativ som stämmer bäst överrens med din åsikt på en skala mellan 1 och 5.

		Inte alls intresserad				Mycket intresserad
		1	2	3	4	5
Fråga 20	Hur intresserad är du i allmänhet av politik?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fråga 21	Hur intresserad är du i allmänhet av miljöfrågor? ..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Mycket litet förtroende				Mycket stort förtroende
		1	2	3	4	5
Fråga 22	Allmänt sett, hur stort förtroende har du för svenska politiker?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Inte alls orolig				Mycket orolig
		1	2	3	4	5
Fråga 23	Känner du dig orolig för vad som kan komma att hända med miljön i Sverige i framtiden?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fråga 24	Känner du dig orolig för vad som kan komma att hända med miljön i världen i framtiden?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fråga 25	Vilket ansvar tycker du att olika delar av samhället har för att komma till rätta med klimatförändringarna?	Inget ansvar alls				Mycket stort ansvar
		1	2	3	4	5
	a) Individer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	b) Företag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Fråga 26 Vad tycker du om den svenska koldioxidskatten?

Mycket dålig Ganska dålig Ganska bra Mycket bra

Fråga 27 Vad tycker du om den planerade höjningen av koldioxidskatten?

Mycket negativ Ganska negativ Ganska positiv Mycket positiv

Fråga 28 Känner du till det europeiska utsläppshandelssystemet som reglerar koldioxidutsläppen från företag inom EU?

Jag känner till systemet väl.
 Jag känner till systemet ganska väl.
 Jag har hört talas om systemet.
 Jag känner inte till systemet, gå vidare till fråga 30.

Fråga 29 Vad tycker du om det europeiska utsläppshandelssystemet?

Mycket dåligt Ganska dåligt Ganska bra Mycket bra

Fråga 30 Har du sett Al Gore's film "En obekväm sanning"?

Ja Nej Nej, men jag känner till den.

Fråga 31 Vi är intresserade av hur du tycker att minskningen av koldioxidutsläppen i Sverige bör fördelas. Nedan följer tre generella påståenden om hur ansvarsfördelningen skulle kunna se ut. Vi vill att du kryssar i hur väl varje påstående stämmer överrens med din åsikt på en skala mellan 1-5.

	Håller inte alls med	1	2	3	4	Håller fullständigt med
a) De som behöver bilen minst, t ex de som har tillgång till väl fungerande kollektivtrafik, bör minska sina utsläpp mer än övriga.	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Alla bör minska sina nuvarande utsläpp med lika stor andel, exempelvis med 10%.	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Alla bör släppa ut lika mycket koldioxid. De som totalt sett släpper ut mest bör minska sina utsläpp med en större andel jämfört med dem som släpper ut lite koldioxid.	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Information om personliga utsläppsrätter

Ett nytt miljöpolitiskt styrmedel, personliga utsläppsrätter, diskuteras i Storbritannien och vi vill undersöka den svenska allmänhetens inställning till ett liknande system. Systemet med personliga utsläppsrätter bygger på tanken att man genom ett Riksdagsbeslut bestämmer ett "tak" för de totala koldioxidutsläppen från privatpersoners bilkörning, flygresor och bostadsuppvärmning under ett år. Denna totala mängd koldioxidutsläpp skulle sedan omvandlas till utsläppsrätter som fördelas mellan alla vuxna medborgare i landet. Utsläppsrätterna delas ut gratis och sätts in på varje persons "koldioxidkonto" i slutet av månaden. Varje person får lika många utsläppsrätter. I takt med att människor orsakar koldioxidutsläpp "dras" motsvarande mängd utsläppsrätter från deras personliga koldioxidkonton. Personer som anstränger sig för att minska sina utsläpp eller redan orsakar små utsläpp kommer att kunna sälja de utsläppsrätter som de inte använder. De säljer då dessa till andra som behöver fler utsläppsrätter.

I praktiken skulle systemet fungera såhär: Föreställ dig att du precis har tankat bilen och går in för att betala. Först använder du ditt koldioxidkort för att "betala" för utsläppen och därefter betalar du för bensinen. Om du redan gjort slut på månadens tilldelning av utsläppsrätter kan du enkelt köpa extra på bensinstationen. Samma sak gäller då du köper flygbiljetter eller betalar elräkningen.

Om systemet med personliga utsläppsrätter infördes skulle det ersätta dagens koldioxidskatt. Bensinpriset skulle därför sänkas med drygt 2 kr per liter då koldioxidskatten avskaffades. Det är dock viktigt att komma ihåg att den slopade skatten innebär minskade intäkter till statskassan och andra skatter skulle höjas. Tänk dig därför att det totala skatetrycket efter införandet av ett system med personliga utsläppsrätter är detsamma som idag.

Systemet med personliga utsläppsrätter skulle som sagt innebära att de som orsakar stora utsläpp behöver köpa av andra som släpper ut mindre koldioxid. En ekonomisk omfördelning mellan olika grupper skulle därför uppstå. Nedan följer några exempel på sådana generella omfördelningar som vi vill att du ska ta ställning till.

Fråga 32 Villor kräver oftast mer energi för sin uppvärmning än lägenheter, vilket gör att villaägare kommer att behöva köpa utsläppsrätter från personer som bor i lägenhet. Detta innebär att det skulle ske en omfördelning av pengar från personer som bor i villa till personer som bor i lägenhet. Tycker du att detta är rättvist?

Mycket rättvist Ganska rättvist Ganska orättvist Mycket orättvist

Fråga 33 Personer som bor på landet är vanligen tvungna att använda bilen mer än människor som bor i en stad vilket gör att personer på landet kommer att behöva köpa utsläppsrätter från personer som bor i städer. Detta innebär att det skulle ske en omfördelning av pengar från personer som bor på landet till personer som bor i städer. Tycker du att detta är rättvist?

Mycket rättvist Ganska rättvist Ganska orättvist Mycket orättvist

Fråga 34 Generellt sett orsakar kvinnor mindre koldioxidutsläpp än män då de exempelvis ofta arbetar närmare hemmet vilket gör att män kommer att behöva köpa utsläppsrätter från kvinnor. Detta innebär att det skulle ske en omfördelning av pengar från män till kvinnor. Tycker du att detta är rättvist?

Mycket rättvist Ganska rättvist Ganska orättvist Mycket orättvist

Fråga 35 Generellt sett orsakar barnfamiljer större koldioxidutsläpp än personer utan barn då de bor större och använder bil oftare. Detta innebär att det skulle ske en omfördelning av pengar från barnfamiljer till personer utan barn. Tycker du att detta är rättvist?

Mycket rättvist Ganska rättvist Ganska orättvist Mycket orättvist

Fråga 36	<p>Generellt sett orsakar låginkomsttagare mindre koldioxidutsläpp än höginkomsttagare, vilket gör att höginkomsttagare kommer att behöva köpa utsläppsrätter från låginkomsttagare. Detta innebär att det skulle ske en omfördelning av pengar från höginkomsttagare till låginkomsttagare. Tycker du att detta är rättvist?</p> <p><input type="checkbox"/> Mycket rättvist <input type="checkbox"/> Ganska rättvist <input type="checkbox"/> Ganska orättvist <input type="checkbox"/> Mycket orättvist</p>								
Fråga 37	<p>Handeln med personliga utsläppsrätter innebär att den som vill och har ekonomisk möjlighet, kan köpa extra utsläppsrätter och på det viset fortsätta leva på samma sätt som tidigare. Tycker du att detta är rättvist?</p> <p><input type="checkbox"/> Mycket rättvist <input type="checkbox"/> Ganska rättvist <input type="checkbox"/> Ganska orättvist <input type="checkbox"/> Mycket orättvist</p>								
Fråga 38	<p>Omfördelning mellan olika grupper ovan bygger på antagandet att alla vuxna får lika många utsläppsrätter och att man sedan handlar med rättigheterna. Om du fick bestämma, skulle du då vilja att någon av grupperna nedan tilldelas extra utsläppsrätter (dvs att de redan från början får fler rättigheter att handla med)? Kryssa i så fall för de grupper du tycker bör få fler utsläppsrätter än andra.</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td><input type="checkbox"/> Höginkomsttagare</td> <td><input type="checkbox"/> Män</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Villaägare</td> <td><input type="checkbox"/> Föräldrar</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Personer som bor på landsbygd</td> <td><input type="checkbox"/> Personer som pendlar till arbetet.</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><input type="checkbox"/> Nej, alla bör få lika många utsläppsrätter.</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> Höginkomsttagare	<input type="checkbox"/> Män	<input type="checkbox"/> Villaägare	<input type="checkbox"/> Föräldrar	<input type="checkbox"/> Personer som bor på landsbygd	<input type="checkbox"/> Personer som pendlar till arbetet.	<input type="checkbox"/> Nej, alla bör få lika många utsläppsrätter.	
<input type="checkbox"/> Höginkomsttagare	<input type="checkbox"/> Män								
<input type="checkbox"/> Villaägare	<input type="checkbox"/> Föräldrar								
<input type="checkbox"/> Personer som bor på landsbygd	<input type="checkbox"/> Personer som pendlar till arbetet.								
<input type="checkbox"/> Nej, alla bör få lika många utsläppsrätter.									
Fråga 39	<p>Tror du att du ligger över eller under de genomsnittliga koldioxidutsläppen per person i Sverige?</p> <p><input type="checkbox"/> Mycket under genomsnittet <input type="checkbox"/> Under genomsnittet <input type="checkbox"/> Vid genomsnittet <input type="checkbox"/> Över genomsnittet <input type="checkbox"/> Mycket över genomsnittet</p>								
Fråga 40	<p>Om du ligger över genomsnittet, tror du att det skulle vara praktiskt möjligt för dig att minska dina utsläpp till en genomsnittlig nivå?</p> <p><input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej</p>								
Fråga 41	<p>Tycker du att systemet med personliga utsläppsrätter verkar krångligt?</p> <p><input type="checkbox"/> Mycket krångligt. <input type="checkbox"/> Lite krångligt. <input type="checkbox"/> Inte särskilt krångligt. <input type="checkbox"/> Inte alls krångligt.</p>								
Fråga 42	<p>Utifrån vad du hittills fått reda på om systemet med personliga utsläppsrätter, tycker du på det hela taget att det verkar vara ett bra eller dåligt förslag?</p> <p><input type="checkbox"/> Mycket bra <input type="checkbox"/> Ganska bra <input type="checkbox"/> Ganska dåligt <input type="checkbox"/> Mycket dåligt</p>								

Fråga 43 Om du på fråga 38 ovan svarat att någon eller några grupper bör tilldelas fler utsläppsrätter än andra, skulle du då tycka bättre om systemet med personliga utsläppsrätter om dessa grupper faktiskt blev kompenserade i systemet?

- Ja
- Nej

Fråga 44 Om du jämför dagens koldioxidskatt med systemet med personliga utsläppsrätter, givet att båda systemen reducerar koldioxidutsläppen lika mycket, vilket system skulle du då föredra?

- Koldioxidskatt
- Personliga utsläppsrätter

Fråga 45 Tycker du slutligen att du fått tillräcklig information för att ha möjlighet att besvara frågorna i enkäten på ett tillfredställande vis?

- Ja
- Nej

ETT STORT TACK FÖR DIN MEDVERKAN!

Om du har synpunkter på någon enskild fråga eller formuläret som helhet är vi tacksamma för att få ta del av dessa.

Denna streckkod är endast till för att
inkomna svar skall kunna prickas av.
Då slipper du få påminnelser i onödan. _____