

Allmänhetens stöd för styrmedel som syftar till att minska flygets klimatpåverkan

Jörgen Larsson^a, Simon Matti^{b,c} & Jonas Nässén^a

^aDepartment of Space, Earth and Environment, Chalmers University of Technology, Sweden

^b Political Science Unit, Luleå University of Technology, Sweden

^cCentre for Collective Action Research (CeCAR), University of Gothenburg, Sweden

Introduktion

I den här studien analyserade vi allmänhetens acceptans (stöd) för olika av politiska styrmedel som syftar till att minska klimatpåverkan från flyget. Acceptans är en central aspekt i utvärderingen av olika politiska alternativ. Det har blivit uppenbart att sviktande acceptans underminerar politiska försök att införa nya politiska åtgärder eftersom beslutsfattare inte vill riskera missnöje och negativ opinion.

De specifika forskningsfrågorna är hur acceptansen varierar mellan olika typer av politiska styrmedel. En annan fråga är hur acceptansen varierar baserat på olika faktorer. I denna korta sammanfattning fokuseras hur stödet varierar baserat på ideologi i vänster-högerskalan.

Data och metod

Sju olika politiska styrmedlen som förekommer i den samtida debatten analyserades (tabell 1). Dataunderlaget i studien kommer från en online-undersökning som ingår i den svenska medborgarpanelen som administrerats av Laboratoriet för opinionsforskning vid Göteborgs universitet (www.lore.gu.se). Den huvudsakliga beroende variabeln, politiskt stöd (acceptans), mättes av en fråga som ber respondenterna att ange sin inställning till styrmedelsförslaget ("Om du tänker på förslaget i sin helhet. Vilken är din inställning till detta förslag?") På en skala från 1 (mycket negativt) till 7 (mycket positivt) där 4 är skalans mittpunkt.

Resultat

Som illustreras i tabell 1 sträcker sig medel för allmänhetens stöd till de olika styrmedelsförslagen från 3,25 till 5,08. Man bör dock komma ihåg att eftersom vårt urval inte är helt representativt för den svenska befolkningen bör den absoluta acceptansnivån för ett specifikt styrmedel tolkas med försiktighet.

Tabell 1. Stöd för olika styrmedelsalternativ för att minska klimatpåverkan från flyget

Kortnamn	Stöd	Formulering i enkät
Passagerarskatt	3,82	I samhällsdebatten har flygets negativa påverkan på klimat och miljö diskuterats. Ett förslag som då framförts är att öka passagerarskatten på flygresor till 200 kr för resor inom EU och 1300 kr för längre resor i syfte att minska denna negativa klimatpåverkan. Intäkterna från den höjda flygskatten kommer att användas för att sänka skatter med lika många kronor för alla skattebetalare oavsett hur mycket man flyger.
Progressiv passagerarskatt	3,25	Ett annat förslag som framförts är att samtliga svenska medborgare får göra en flygresa per år med dagens skattenivå, men att skatten för ytterligare flygresor höjs till 400 kr för resor inom EU och 2600 kr för längre resor.

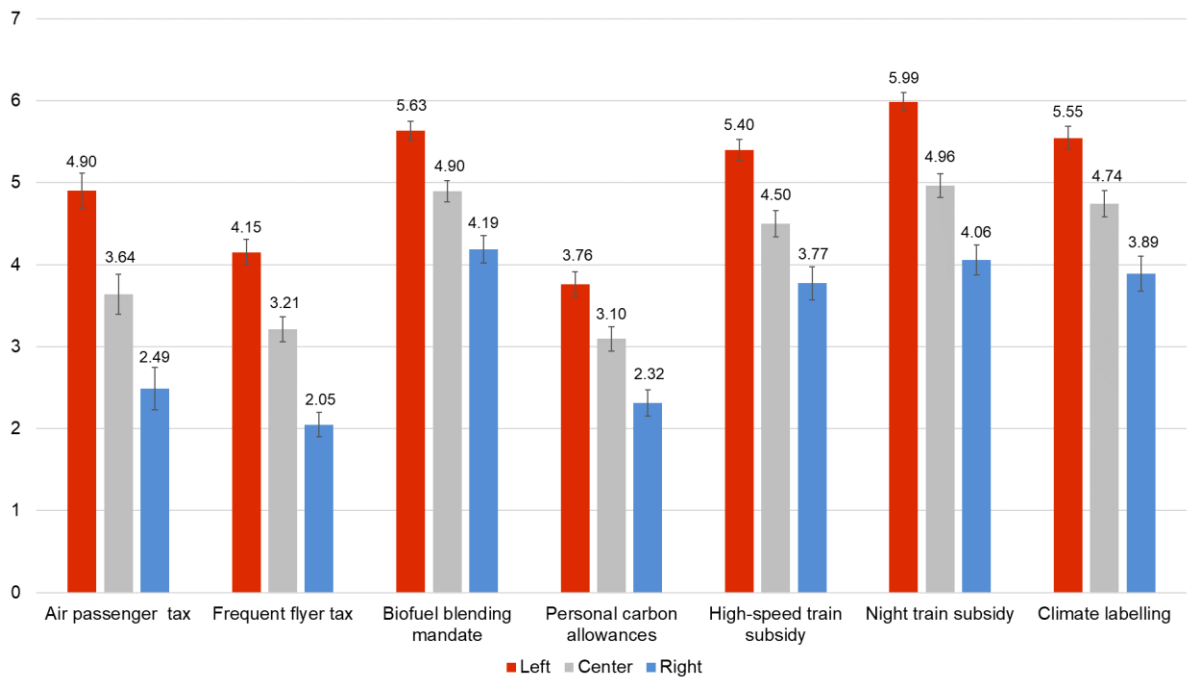
Personliga utsläppsrätter	3,14	Ett annat förslag som framförts är att inrätta personliga utsläppskonton för samtliga svenska medborgare, som tillåter utsläpp från en viss mängd flygresande per person och år. Om man vill flyga mer så får man köpa utsläppsrätter från någon som inte flyger.
Reduktionsplikt	4,97	Ett annat förslag som framförts är att lagstifta om att flygbranschen måste använda minst 5% biobränsle i flygplanen, vilket också innebär en höjning av biljettpriserna.
Subvention snabbtåg	4,65	Ett annat förslag som framförts är att använda statliga medel för att investera i en omfattande utbyggnad av snabbtåg mellan Göteborg, Malmö och Stockholm.
Subvention nattåg	5,08	Ett annat förslag som framförts är att använda statliga medel för en utbyggnad av nattåg till bland annat Tyskland och Frankrike.
Klimatdeklaration	4,84	Ett annat förslag som framförts är att införa obligatorisk klimatdeklaration på flygannonser på liknande sätt som idag gäller för bilreklam. Det skulle kunna se ut så här: "Klimatpåverkan från denna resa motsvarar 2,3 ton koldioxid, vilket är jämförbart med vad en bil i snitt släpper ut under 12 månader."

När vi jämför stödet för de olika förslagen ser vi att styrmedlen med subventioner till höghastighetståg och nattåg är bland de mest populära. Det är knappast förvånande av flera skäl. Ett antal tidigare studier har visat att pull-åtgärder som försöker presentera alternativ till ohållbart beteende vanligtvis stöds i större utsträckning än push-åtgärder som bestraffar den negativa effekten av ett beteende, helt enkelt eftersom de innebär en lägre direkt personlig kostnad (vår frågeformulering anger att skatteintäkter används för att finansiera tågsubventionerna). En annan tolkning är att människor kan se införandet av alternativa transportsätt som avgörande för att uppnå minskade utsläpp.

Reduktionsplikt för biobränsleinblandning har också en relativt hög popularitet och som framgår av figur 1 är andelen respondenter med negativa attityder (1-3 på skalan 1-7) endast 18%, vilket är lägre än för någon av de andra politiska åtgärderna. Biodrivmedel ses generellt i debatten i Sverige som ett bra sätt att minska växthusgasutsläppen och denna politiska åtgärd lägger också bördan mer direkt på flygindustrin, vilket tidigare har visat sig leda till starkare stöd än politik riktad mot individer. Inte överraskande är mjuka politiska instrumentet för klimatdeklaration också relativt populärt. Återigen lockar detta en högre nivå av stöd jämfört med mer tvingande och dyrare åtgärder. Det relativt låga stödet för att personliga utsläppsrätter kan förklaras på ett liknande sätt. Denna åtgärd kan få drastiska konsekvenser för individer med behov och/eller önskan om ett omfattande resande.

Den föreslagna passagerarskatten är också relativt impopulär, troligen åtminstone delvis på grund av den föreslagna höjningens omfattning (1300 kr för interkontinentala flygningar, en fyrfaldig höjning av den nuvarande skattenivån). Vi testade också en annan alternativ design för ett skattepolitiskt instrument: en progressiv passagerarskatt, där den första resan på ett år inte medför någon skatt, men där varje ytterligare resa skulle få en dubbelt så hög skatt (2600 kr för interkontinentala flygningar). Det totala stödet för den progressiva passagerarskatten var dock lägre i alla grupper än för den vanliga passagerarskatten, oavsett hur mycket folk flyger. Det bör noteras här att både den progressiva passagerarskatten och personliga utsläppsrätter är relativt nya och okända styrmedelsidéer jämfört än de flesta andra styrmedel som ingår i analysen och att bristande kännedom kan ha påverkat respondenternas attityd.

Nästa steg i analysen var att utforska den roll som vänster-höger-politisk inriktning spelar för acceptans av styrmedlen. I praktiken behöver politiska förslag antas av en parlamentarisk majoritet och valda beslutsfattare är känsliga för attityder bland väljarna. Således kan politiska förslag med relativt brett stöd från väljare över det ideologiska spektrumet ha större chanser att genomföras och att bibehållas i framtiden.



Styrmedelsstöd längs vänster-höger-skalan. Staplarna visar medelvärden och inkluderar 95% konfidensintervall.

Resultaten visar att respondenter med en politisk inriktning till vänster i genomsnitt är betydligt mer positiva gentemot alla politiska instrument än respondenter med en politisk inriktning i centrum, som i sin tur är mer positiva än respondenter till höger. De största skillnaderna i genomsnittligt stöd efter politisk inriktning hittades för passagerarskatt, följt av subventioner till nattåg och progressiv passagerarskatt.

Utöver ovan beskrivna studie pågår ett arbete där fokus ligger på vilken roll användningen av skatteintäkterna spelar. Detta arbete kommer att publiceras under 2021.

*Originaltitel på artikeln är Public support for aviation policy measures in Sweden.
 Artikeln publicerades 2020 i tidskriften *Climate Policy*

Larsson J, Matti S, & Nässén J (2020) Public support for aviation policy measures in Sweden. *Climate Policy*.

<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/14693062.2020.1759499>