



# GÖTEBORGS UNIVERSITET

## HANDELSHÖGSKOLAN

### Svenska resenärers inställning till styrmedel

Svenskarnas inställning och acceptans till styrmedel för att minska på flygresande

Kandidatuppsats / Marknadsföring

Företagsekonomiska institutionen

Handelshögskolan vid Göteborgs universitet

FEG 311 HT 2019

Författare: Emma Hedbäck & Mikaela Ödman

Handledare: Erik Lundberg

# Förord

Vi vill rikta ett stort tack till vår handledare Erik Lundberg och andra som har varit delaktiga under uppsatsens gång. Tack till Chalmers Tekniska Högskola, Luleå Universitet och Göteborgs Universitet för att vi har fått ta del av er studie om olika styrmedel som har givit oss värdefulla insikter om hållbart resande.

Göteborg 2019-12-27

Emma Hedbäck och Mikaela Ödman

# Sammanfattning

**Bakgrund och problem:** Hållbart resande är ett ämne som fått stor uppmärksamhet bland både privatpersoner och företag. Fram till år 2017 gick det att identifiera en ökning i antalet flygresor som svenskar gjorde men år 2018 började trenden vända. Vissa menar att det är "Greta-effekten" som har bidragit till trenden, andra menar att det är för att svenskar ser hur klimatförändringarna påverkar det svenska klimatet negativt. Styrmedel är en möjlig åtgärd för att minska på flygresandet och en studie om svenskarnas inställning till dem är därmed intressant att utföra.

**Syfte:** Syftet med studien är att undersöka acceptansen av olika styrmedel vars syfte är att minska flygandet samt analysera hur de uppfattas av svenska resenärer.

**Teori:** Det finns ett gap mellan konsumenters vilja att konsumera hållbart och att agera hållbart vilket försvårar hållbarhetsarbetet att minska flygresandet. Med hjälp av SHIFT-modellens fem steg; social påverkan, vanebildning, individen, känslor och kognition och påtaglighet går det förändra resebeteenden och minska antalet flygresor. Vidare använder vi oss av olika kategoriseringar av styrmedel för få en förståelse över resenärers acceptans till dem. Fortsättningsvis presenteras en teori om hur rättvist de olika styrmedlena upplevs då även de påverkar resenärers inställning till de olika styrmedlena. Slutligen förklaras begreppet skatteväxling och dess för och nackdelar.

**Metod:** Studien är utförd med en abduktiv ansats där den insamlade datan analyserades med hjälp av en kombination av kvalitativ och kvantitativ metod. Uppsatsen har använt en tidigare studie om styrmedel med syfte att minska på flygresandet inom Sverige. Vi har kvantitativt granskat enkätsvaren för att vidare kvalitativt granska textkommentarer som gjorts i enkäten. Data från enkäten har analyserats och sedan kopplas till teorin för att komma fram till analys och resultat.

**Analys och slutdiskussion:** I det här kapitlet sammanställer vi vår empiri och analyserar data utifrån vår referensram. Utifrån den insamlade data såg vi att flygfrekvensskatt samt biobränsle och utsläppskonton var de som fick flest negativa

svar medan varningstexter och tåg fick flest positiva. Genom att utläsa kommentarerna framgick det att de som svarade på enkäten var mest negativa till den allmänna flygskatten, flygfrekvensskatten samt biobränsle och utsläppskonton. De styrmedel som de ställde sig mest positivt till var tåg och varningstexter. De faktorer som påverkade de svarandes inställning till styrmedlen var om styrmedlet påverkade de svarande indirekt eller direkt samt rättvisa och om förslaget upplevdes som en legitim åtgärd.

**Förslag på framtida forskning:** För framtida forskning hade ett intressant ämne att undersöka varit att studera hur det är möjligt att förändra resenärers inställning och beteenden kring styrmedel och hållbart resande. Det hade även varit intressant med vidare studier hur kommunikationen kring dessa styrmedel ska kommuniceras på ett det mest effektiva sättet för att de ska uppfattas som positiva av intressenterna.

**Nyckelord:** Hållbart resande, flygresor, konsumentbeteende, SHIFT-modellen, styrmedel, rättvisa, acceptans, skatteväxling.

## Summary

**Background and problem:** Sustainable traveling is a topic that has gained a lot of attention among both private individuals as well as companies. Until 2017, an increasing trend among the number of flights made by Swedes, but in 2018 the trend started to change. Some believe it is the “Greta-effect” that has contributed to the decreasing trend. Other mean it is because Swedes see how climate change affects the Swedish climate in a negative direction. Policy instruments are a possible solution to decrease the number of flights and a study about Swedish travelers’ attitudes towards them is therefore interesting to execute.

**Purpose:** The purpose with this study is to examine the acceptance of different policy instruments whose purpose is to reduce flying and finally analyze how it is perceived by Swedish travelers.

**Theory:** There is a gap between consumers’ desire to consume sustainably and to act sustainably, this complicates the sustainable work to reduce the amount of air traveling. By using SHIFT-model’s five steps: “Social influence, Habit formation, Individual self, Feelings and cognition and Tangibility” it is possible to change travel behavior and reduce the amount of air traveling. Furthermore, we use different categorizations of policy instruments to gain an understanding of travelers’ acceptance of them. Moreover, the fairness of the different policy instruments is presented since they also affect people’s attitudes towards them. Finally, tax reform is explained as well as its advantages and disadvantages.

**Method:** The study is performed with an abductive approach, where our collected data is analyzed with a combination of a qualitative and quantitative method. To collect the data, we used a previous study about policy instruments aimed to reduce air travel within Sweden. We have quantitatively reviewed the answers from the inquiry and later qualitatively reviewed the text comments. The data from the inquiry have been analyzed and later connected with our selected theory to make the analysis and result.

**Analysis and final discussion:** In this chapter, we comply with our collected data and analyzes it based on our selected theories. Based on the collected data, it was possible to identify that flight frequency tax, biofuels and emissions account were the policy instruments that got the most negative answers while warning labels and trains received the most positive ones. By reading the comments, it emerged that those who answered the questionnaire were most negative towards the two flight taxes, biofuels and emissions account. The policy instruments that were most favoured was trains and warning labels. We could identify the important factors that affected attitudes which were whether the policy instruments affected the respondents directly or indirectly as well as fairness and whether the proposal was perceived as a legitimate measure.

**Suggestions for future research:** For future research, we suggest examining how it is possible to change travelers' attitudes as well as behavior regarding policy instruments and sustainable traveling. It would also be interesting to do further studies regarding the communication for these policy instruments and what the most effective way is to be perceived as positive by individuals.

**Keywords:** Sustainable traveling, flights, consumer behavior, SHIFT-model, policy instruments, fairness, acceptability, tax reform.

# Innehållsförteckning

1. Inledning	8
1.1 Bakgrund	8
1.2 Problemdiskussion	10
1.3 Syfte	11
1.4 Frågeställningar	11
1.5 Avgränsningar	11
2. Referensram	12
2.1 Konsumentbeteende	12
2.2 Styrmedel	14
<b>2.2.1 Piskan</b>	15
<b>2.2.2 Morot</b>	16
<b>2.2.3 Predikan</b>	17
2.3 Rättvisa	18
2.4 Skatteväxling	19
3. Metod	20
3.1 Val av metod	20
3.2 Styrmedel	22
3.2.1 Flygskatt	23
3.2.2 Skatt på flygfrekvens	23
3.3.3 Utsläppskonton	23
3.3.4 Biobränslen	24
3.3.5 Höghastighetståg och nattåg	24
3.3.6 Varningstexter i marknadsföring	25
3.3 Datainsamling	26
3.4 Metodreflektion	27
4. Analys och resultat	28
4.1 Acceptans till styrmedel	28
4.2 Inställning mot styrmedel	29
4.2.1 Flygskatt och flygfrekvensskatt	29
4.2.2 Utsläppskonton och biobränsle	33
<b>4.2.2.1 Utsläppskonton</b>	33
<b>4.2.2.2 Biobränsle</b>	35
4.2.3 Tåg	38

4.2.4 Varningstexter	39
4.2.5 Sammanfattning	42
5. Avslutning	44
5.1 Slutdiskussion	44
5.3 Förslag på framtida forskning	47
Referenser	48
Figurförteckning	52



# 1. Inledning

*Det inledande kapitlet kommer att börja med en bakgrundsbeskrivning till ämnet för att sedan övergå till en problemdiskussion. Fortsättningsvis beskrivs uppsatsens syfte och forskningsfrågor. Avslutningsvis presenteras de begränsningar som gjorts under uppsatsens gång.*

## 1.1 Bakgrund

Hållbart resande är ett ämne som är högst aktuellt och har fått stor uppmärksamhet under de senaste åren. Ämnet intresserar såväl privatpersoner som företag inom olika branscher, allt fler vill vara och framstå som hållbara i sitt resande. Det är inte ovanligt att företag har policys för flygande inom deras organisation och bland privatpersoner diskuteras det mycket kring flygskam och ett flygfritt år (Pettersson, 2019). Många svenskar engagerar sig och har ett stort intresse av att lämna en välfungerande miljö till nästa generation.

I Sverige har antalet utlandsresor fördubblats mellan 1990-talet och 2017. I början på perioden gjordes mätningar som visade att svenskar gjorde i snitt en utlandsresa med flyg vartannat år jämfört med år 2017 där genomsnittssvensken genomförde nästan en utlandsresa per person och år (Naturvårdsverket, 2019a). Den ökade andelen flygresor gör att turism ofta rubriceras som en av världens största industrier. Turism bidrar med många positiva faktorer; så som den ekonomiska aspekten för destinationslandet som turisterna besöker samt de kulturella möten som uppstår (Holden, 2008). Enligt Holden (2008) reser turister för att uppleva en annan typ av miljö som inte finns i deras hemland. Samtidigt bidrar resandet även till negativa konsekvenser (Holden, 2008) som för klimatet eller för ekonomin i landet som turisterna besöker. Greén (2013) beskriver hur det blir allt vanligare att turister betalar för en "all inclusive"-upplevelse och att intäkterna går till stora hotellkedjor istället för de lokala näringsidkarna. All inclusive-upplevelsen gör att de lokala företagen får svårare att försörja sig och att möjligheten för kulturella möten försämras.

The Economist (2019) skriver om flygskam, något som de kallar för Greta-effekten. Greta Thunberg är en ung svensk miljöaktivist som kan ha varit en bidragande faktor till att flera svenskar har minskat på sitt flygresande. Många svenskar känner en flygskam på grund av att flygresor har en negativ inverkan på klimatet. Flygskammen som existerar bland många svenskar har gjort att det har skapats en motståndsrörelse mot flygresor. Rörelsen har skapat kampanjer på sociala medier där deras mål är att sprida kunskap om flygresor och försöka förändra konsumentbeteenden så att antalet flygresor ska minska (The Economist, 2019).

Det diskuteras mycket om flygets utsläpp och dess påverkan på klimatet, Naturskyddsföreningen (u.å.) skriver att *"flyget är en av de enskilda aktiviteterna som orsakar störst utsläpp"*. Vidare beskriver Naturskyddsföreningen (u.å.) de negativa faktorerna med flygets bränsle *"Utsläpp på hög höjd har en större klimateffekt än utsläpp som sker på marknivå. Flygets förhöjda klimatpåverkan beror främst på utsläpp av kväveoxider och vattenånga högt upp i atmosfären. Förbränning av fossila bränslen på hög höjd uppskattas leda till nästan dubbla klimateffekten jämfört med om förbränningen sker på marknivå"*. Det här indikerar på att något behöver göras för att minska på flygresandet för ett bättre klimat.

Enligt en rapport från Swedavia (2019) har antalet utrikesflyg från Sverige minskat med 2 procent och antalet inrikesflygresor har minskat med 10 procent jämfört med förra året. Wolrath Söderberg och Wormbs (2019) diskuterar om varför flygresandet i Sverige har minskat. De tror att det finns flera faktorer som har bidragit till minskningen. En faktor till det kan vara att klimatdebatten under den senaste tiden har fått en större uppmärksamhet av flera mediekanaler. Olika förespråkare för hållbart arbete organiserar sig genom diverse sociala media grupper där de kan sprida sitt budskap och på så sätt nå ut till fler intressenter. En annan faktor till att fler väljer att flyga mindre kan bero på att sommaren 2018, som var en ovanligt varm sommar i Sverige. Sommarvärmens bidrog till ett flertal skogsbränder som gav många svenskar en tankeställare på effekterna av klimatförändringarna (Wolrath Söderberg & Wormbs, 2019). Den tredje bidragande faktorn till att flygresandet har minskat är Sveriges konjunkturläge. Svenskt Näringsliv (2019) meddelar i en rapport att svensk konjunktur

är på väg att sjunka. Konsumtionen förväntas även utvecklas långsammare än vad den tidigare har gjort vilket kan komma att påverka flygbranschen.

## 1.2 Problemdiskussion

Konsumentbeteende i förhållande till vad konsumenten köper för produkter och tjänster påverkar klimatet som kommer att ge konsekvenser för både människor och natur. Allt fler konsumenter har blivit mer medvetna om klimatförändringar och det finns en pågående diskussion om flygandet och dess klimatpåverkan samt hur mycket konsumenter bör flyga. Frågan är vad som kan påverka konsumenter att flyga mindre? McDonald och Oates (2006) har visat att även de konsumenter som har ett hållbarhetstänk när det kommer till deras konsumtion väljer inte bort flyg som färdmedel. Det är även den gruppen som har större benägenhet att flyga jämfört med andra konsumenter (BMRB, 2007). Med den här informationen går det att dra slutsatsen att ytterligare åtgärder behövs för att förändra konsumenternas beteende och därmed minska antalet flygresor. Enligt Åkerman (2019) behövs det implementeras fler styrmedel för att minska på flygresandet, men samtidigt finns det vissa problem med att implementera styrmedel, till exempel acceptansen till dem. Acceptansen är generellt låg för nya styrmedel bland konsumenter (Harring & Jagers, 2013) och en studie som mäter resenärers inställning och acceptansen till olika styrmedel är därför intressant att genomföra.

Styrmedel är ett verktyg som kan användas för att ge ett inflytande på uppsatta samhällsekonomiska mål (Energimyndigheten, 2007), i den här studien är målet hållbart resande. Det finns olika typer av förslag på styrmedel som syftar till att minska antalet flygresor som ger en direkt eller indirekt påverkan på resenärerna. Olika förslag på styrmedel är regleringar i form utav olika typer av flygskatter eller informationsprogram där olika typer av varningstexter implementeras som syftar till att få konsumenter att flyga mindre (Energimyndigheten, 2007).

Åsikterna om styrmedel varierar beroende på hur det påverkar individen. De styrmedel som påverkar individen direkt ställer många sig mer negativt, till exempel olika typer av

flygskatter. Skatter är ett vanligt styrmedel som används inom politiken, men det är inte alltid populärt bland befolkningen. Hammar, Jagers och Nordblom (2006) skriver att skatter är impopulära eftersom att de minskar konsumenters konsumtionsmöjligheter och därmed deras frihet. Deras studie visade även att låginkomsttagare är mer negativt inställda till koldioxidskatter jämfört med högutbildade personer (Hammar, Jagers & Nordblom, 2006). Det är viktigt att undersöka om deras studie även stämmer i samband med flygresande. Det här leder till vårt syfte, vilket är att undersöka vad konsumenter har för inställning till olika styrmedel samt varför de tycker på ett visst sätt. Vidare kan det bidra till en förståelse till acceptansen av styrmedel som kan används till politiska åtgärder som syftar till att reducera flygresandet för att främja klimatet.

### 1.3 Syfte

Syftet med studien är att undersöka acceptansen av olika styrmedel vars syfte är att minska flygandet samt analysera hur de uppfattas av svenska resenärer.

### 1.4 Frågeställningar

Följande frågeställningar kommer att användas för att undersöka syftet:

- Hur är acceptansen av olika styrmedel som syftar till att minska flygande hos svenska resenärer?
- Varför har svenska resenärer en viss inställning till styrmedel gällande flygande?

### 1.5 Avgränsningar

Uppsatsen kommer att utgå ifrån en tidigare studie och dess enkät gjord av Chalmers Tekniska Högskola, Luleå Universitet och Göteborgs Universitet som handlar om styrmedel som syftar till att minska flygresande. Enkäten från deras studie kommer att vara grunden för den här uppsatsens datainsamling. Vidare kommer uppsatsen att göra en geografisk begränsning med svarande från Sverige, då studien vi utgår ifrån har sin utgångspunkt i Sverige. Uppsatsen kommer även göra en begränsning i antal styrmedel (sex stycken) då det är samma antal som studien som ligger till grund för uppsatsen har använt sig av.

## 2. Referensram

*I det här kapitlet kommer vi att introducera studiens referensram. Inledningsvis presenteras teorier om konsumentbeteende och en modell som kan användas för att öka acceptansen för olika styrmedel. Vidare beskrivs en teori som kan kategorisera och djupare förklara de olika styrmedlens funktion och verkan. Avslutningsvis presenterar vi teorier inom rättvisa och skatteväxling.*

### 2.1 Konsumentbeteende

Ett sätt att förmildra problem kopplade till klimat såsom klimatförändring och den globala uppvärmningen är att förändra på nuvarande konsumentbeteenden. Det finns olika typer av tillvägagångssätt för att förändra konsumentbeteenden, Steg och Vlek (2009) nämner att det kan vara svårt att mäta vilket som är det bästa tillvägagångssättet eftersom att människor oftast är inkonsekventa i sitt klimatbeteende. Belz och Peattie (2009) studie visar på det då de har identifierat att det finns ett gap mellan konsumenters oro för klimatet och deras vilja att faktiskt förändra sina konsumentvanor till att bli mer hållbara.

Flera studier om konsumentbeteenden visar på att man behöver ta hänsyn till flera faktorer för att kunna analysera och påverka konsumentbeteenden. Steg och Vlek (2009, vår översättning, s. 311) skriver att "Flera studier om miljöbeteende börjar utifrån antagandet att individer gör motiverade val och väljer de alternativ med de största fördelarna mot de lägsta kostnader (ex. gällande pengar, ansträngning och/eller socialt godkännande)". Av den anledning behöver de som implementerar styrmedlen först identifiera de resebeteenden som ska förändras och därefter utvärdera de bakomliggande orsakerna till beteendet. Utifrån den informationen går det sedan att utveckla en handlingsplan för hur acceptansen kan förändras (Steg & Vlek, 2009).

#### 2.1.1 SHIFT: bryta ohållbart konsumentbeteende

White, Habib och Hardisty (2019) har utvecklat en modell för att förändra konsumentbeteende till att bli mer hållbart. Modellen som författarna har utvecklat

heter SHIFT, vilket står för; "Social influence, Habit formation, Individual self, Feelings and cognition, and Tangibility" (White, Habib & Hardisty, 2019).

Harring och Jagers (2013) benämner klimatproblem som ett socialt problem och det är därmed en viktig del att förstå för att kunna förändra beteenden till att bli mer hållbart. Det här går att applicera i debatten om flygresande. White, Habib och Hardisty (2019) bekräftar även betydelsen av social påverkan som är den första delen av SHIFT-modellen. Konsumenter påverkas ofta av andras beteenden (White, Habib & Hardisty, 2019) och därav även av deras resvanor.

Andra delen av SHIFT är vanebildning. White, Habib och Hardisty (2019), förklarar att hur vi agerar delvis är präglad utav olika typer av vanemönster. Mycket i våra beteenden är ohållbart och det tyder på att konsumenters vanemönster behöver förändras för att framgångsrikt påverka resenärer till att resa mer hållbart. Resenärers köpbeslut baseras främst på vilken produkt eller tjänst som har flest fördelar och som kan minimera kostnaderna (Belz & Peattie, 2009). Det här blir en implikation för att förändra resebeteenden till att bli mer hållbara. Andra transportmedel behöver därmed vara mer fördelaktiga än flyg för att resenärer ska vara villiga att välja bort flyget (Hares, Dickinson & Wilkes, 2010). Eriksson, Garvill och Nordlund (2006) skriver att när resenärer ska välja resesätt uppstår det ofta ett dilemma mellan resenärernas personliga kortsiktiga intressen och samhällets långsiktiga intressen. Enligt författarna finns de fyra viktiga delar för att utvärdera förändringen; effektiviteten i resursallokering, upplevd rättvisa, hur mycket frihet som ska lämnas till resenären att ta egna beslut samt hur förändringen kommer att påverka individen.

Tredje delen i SHIFT är kopplat till individen och hur hen ser på sig själv. Flera forskare anser att när människor går över till att konsumera mer miljövänligt är det på grund av deras egna värderingar och övertygelser (Harring och Jagers, 2013). Människor strävar efter att ha en positiv självsyn och kan göra det genom deras konsumtion (White, Habib & Hardisty, 2019). En annan viktig faktor för att påverka konsumentbeteenden är värderingar kopplat till miljöbeteende. Steg och Vleeks (2009) studie visar att

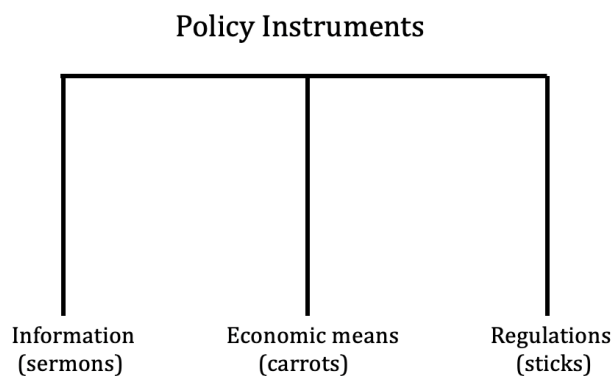
konsumenter med värderingar som är självöverskridande och prosociala tenderar i en större utsträckning att välja hållbara produkter eller tjänster framför andra alternativ.

Den fjärde delen av SHIFT är känslor och kognition. White, Habib och Hardisty (2019) lyfter att resenärer påverkas av de negativa emotionella konsekvenser som uppstår av att inte vara engagerad inom hållbarhet. Många kommunikationsplattformar använder rädsla eller en känsla skam för att förändra beteenden till att vara mer hållbara. Enligt Wolrath Söderberg och Wormbs (2019) hävdas det att rädsla eller skam inte fungerar för att påverka klimatförändringsåtgärder men de menar samtidigt att med rätt mängd rädsla kan uppmärksamheten kring klimatpåverkan öka och göra problemet tydligt. Vidare menar de att rädsla kan vara en motivationsfaktor när det är möjligt för individen att agera.

Sista delen av SHIF-modellen är påtaglighet (tangibility). White, Habib och Hardisty (2019) förklarar hur man kan förmedla hållbar konsumtion: "Kommunikation som berör de mer omedelbara konsekvenserna av miljöbeteenden för en viss stad, region eller stadsdel kan göra att miljöåtgärder och resultat framstår som mer konkreta och relevanta" (White, Habib & Hardisty, 2019, s.10, vår översättning). Försäljningen av resor kommer att påverkas av hur kunden uppfattar upplevelsen. Det är svårt att se hur köp av en viss produkt kan bidra till klimatförbättringar, men det är den totala konsumtionen som har negativa konsekvenser för både människor och miljön (Belz & Peattie, 2009).

## 2.2 Styrmedel

Styrmedel används av politiker för att för att främja eller förhindra särskilda beteenden (Naturvårdsverket, 2019b). Olika styrmedel har särskilda egenskaper och det är därför viktigt att välja rätt styrmedel för att nå önskat resultat (Bemelmans-Vidéc, Rist & Vedung, 1998).



*Figur 1. A Threefold of Public Policy Instruments (Bemelmans-Videc, Rist & Vedung, 1998, s. 30)*

Bemelmans-Videc, Rist och Vedung (1998) delar upp styrmedel i tre olika delar som presenteras i Figur 1. Figur 1 innehåller regleringar (piska), ekonomiska medel (morot) och information (predikan).

### **2.2.1 Piskan**

Första styrmedlet som Bemelmans-Videc, Rist och Vedung (1998) beskriver är piskan som är ett regleringsstyrmedel (se Figur 1). Lagen tillsammans med hot för straffpåföljd används för att påverka ett särskilt beteende i samhället. Myndigheter kan använda piskan när de vill visa att de inte är villiga att kompromissa och vill visa på en stark handling, vilket är den största fördelen med piskan jämfört med de andra styrmedlena. Två exempel på piskor i denna studie är en allmän flygskatt och flygfrekvensskatt. Politiker använder piskan för att tvinga även de som är motvilliga till regleringen att följa den och kan på så sätt förändra resebeteende så att fler personer minskar på antalet flygresor.

En nackdel med piskan är att den i vissa fall har visat sig vara ineffektiv och kostsam, det beror på att piskan tenderar att hamna vid en punkt där marginalkostnaderna överstiger de marginella fördelar med regleringen (Bemelmans-Videc, Rist & Vedung, 1998). Det är därför svårt att avgöra kostnadsnivån på skatten för att den ska vara tillräckligt effektiv. Bemelmans-Videc, Rist och Vedung (1998) förklarar även ytterligare



en svårighet med piskan som styrmedel: "Det hävdas att reglering är effektiv för att ändra beteende så länge det finns social samsyn kring den regeringspolitik som ligger till grund för regleringsinstrumentet. Effektiviteten av ett regleringsinstrument är förknippat med dess legitimitet. Svårigheten är att styrmedlet kan vara legitimt men fortfarande vara ett ineffektivt regleringsinstrument " (Bemelmans-Videc, Rist & Vedung, 1998, s. 71, vår översättning). Harring och Jagers (2013) bekräftar det här påståendet då deras studie har visat att desto större förtroende människor har för politiker, desto mer sannolikt är det att de accepterar höjningar av miljöskatter.

Leicester och O'Dea (2008) diskuterar fördelarna med att använda skatter som styrmedel. De nämner att en skatt på flygresor är ett bra sätt att säkerhetsställa att flygkostnaderna bekostas av passagerarna vilket kommer att minska efterfrågan på flygresor och främja den sociala välfärden. Andra exempel på piskor är att lagstifta att flygbolagen måste minst använda 5% biobränsle eller införa utsläppskonton, det resulterar däremot i slutändan även i en förhöjd kostnad för resenärerna (Larsson, Matti & Nässén, 2019)

### **2.2.2 Morot**

Moroten är motsvarighet till "carrots" i Figur 1. Bemelmans-Videc, Rist och Vedung (1998) definierar moroten som ett ekonomiskt styrmedel där subvention eller bidrag är exempel på denna form av styrmedel. Syftet med ekonomiska styrmedel är att påverka en annan parts beteende, till exempel för att förändra ett ohållbart beteende. Regeringen använder styrmedlet för att influera beteenden genom inkomst och substitutionseffekter.

Root (2001) beskriver hur flera länder använt sig av skattefria kuponger för kollektivtrafik som en morot för att minska klimatpåverkan. Arbetsgivare ger ut kupongerna till sina anställda som de sedan kan använda för att betala för sina resor i kollektivtrafiken. Eftersom att de är skattefria är det ett alternativ till andra förmåner som löneförhöjning av motsvarande summa. Det här leder till att anställdas användning av kollektivtrafik hos en typisk arbetsgivare ökade med över 30%. Enligt Root (2001) skulle det kunna leda till ett skifte bort från bilanvändning, om de som åker bil istället

använder kupongerna. Ett liknande resonemang går att föra om att flygresandet hade kunnat minska om resenärer fick ett subventionerat alternativ. Subventionerade tågresor skulle till exempel kunna minska inrikesflygresor enligt samma resonemang.

Nackdelen med moroten är att dess syfte kan framstå som otydligt och sakna sammanhang (Bemelmans-Videc, Rist & Vedung, 1998). Enligt Root (2001) är en nackdel med styrmedlet att det är ofta administrativt kostsamt att införa det, vilket behöver tas i beaktning vid implementering av liknande styrmedel för att öka acceptansen bland intressenterna.

### **2.2.3 Predikan**

Sista styrmedlet som Bemelmans-Videc, Rist och Vedung (1998) beskriver är predikan, även kallat för informationsprogram (se Figur 1), som börjar bli alltmer vanligt i västra Europa. Styrmedlet anses vara ett mer modernt sätt att påverka resenärers beteende utan att avskräcka dem. Istället försöker politiker influera resenärer genom att uppmuntra och argumentera för ett önskat beteende. Strategin går ut på att använda moralisk övertalning för att uppnå och kommunicera ut ett specifikt mål. Om en konflikt uppstår mellan privat intresse och allmänintresse verkar det däremot som att det krävs användning av starkare politiska instrument (Bemelmans-Videc, Rist & Vedung, 1998).

Genom att visa egennyttan med hållbarhet går det att motivera konsumenter att förändra sitt konsumtionsbeteende (White, Habib & Hardisty, 2019). Mycket av hållbar konsumtion kan anses vara abstrakt och distanserat från resenären. Det är även svårt att mäta vad hållbart beteende ger för effekt eftersom den i många fall inte ger effekt omgående. För att ändra konsumenters beteende till mer hållbart kan den som implementerar styrmedlet försöka motivera resenärer att tänka mer på de framtida fördelarna med hållbar konsumtion (White, Habib & Hardisty, 2019). En studie gjord av Häkkinen och Akrami (2014) visar att resenärer är mottagliga för kommunikation kring klimatförändringarna oavsett vad de har för politisk ställning. En annan studie av Hamilton (2011) visar däremot att det finns skillnader mellan amerikanska väljare, där utbildade demokraternas oro för klimatet ökar i takt med informationsspridning om problemen med klimatförändringar medan det har motsatt effekt på utbildade

republikaner. Sammanfattningsvis visar motstridigheten i studierna att det är svårt att dra en slutsats att politisk ställning och oro för klimatet är korrelerade.

## 2.3 Rättvisa

Rättvisa och orättvisa är ett återkommande begrepp för att beskriva hur konsumenter resonerar kring olika styrmedel. Regleringsstyrmedel får ofta kritik för att vara orättvisa eftersom de kan drabba samhällen där variationerna i inkomster varierar stort (Harring & Jagers, 2013) När komplexa politiska beslut ska genomföras menar Visschers och Siegrist (2012) att den upplevda känslan av rättvisa är viktig för att en individ ska acceptera beslutet. Vidare menar de att samhällets åsikter och acceptans kring styrmedlet är viktigt för implementeraren eftersom att de underlättar processen av genomförandet.

En åtgärd som upplevs effektiv uppfattas även mer rättvis enligt Eriksson, Garvill och Nordlund (2006). Vidare menar de att rättvisa är betydande för att ett styrmedel ska uppfattas som acceptabelt. Deras forskning visar vikten av hur rättvist ett styrmedel upplevs för att det ska bli accepterat av resenärer. Eriksson, Garvill och Nordlund (2006) beskriver att skatteökningen ansågs vara en orättvis åtgärd och därför inte alltid acceptabel. Kollektivtrafik ansågs däremot vara en mer rättvis och acceptabel åtgärd att investera i.

En studie visar att upplevd rättvisa avgörs genom en avvägning mellan miljöaspekten och en godtagbar prissättning. Eriksson, Garvill och Nordlund (2006, s 26, vår översättning) slutsats är att "eftersom frihet att välja var relaterad till upplevd rättvisa, och upplevd rättvisa var kopplad till acceptabilitet, verkar sambandet mellan frihet att välja och acceptabilitet förmedlas av upplevd rättvisa. Därför var uppfattningen av frihet av betydelse för acceptansen av ökad skatt, även om den direkta relationen är obetydlig."

## 2.4 Skatteväxling

Miljödepartementet (2004) definierar skatteväxling som "skatteväxling innebär att intäkter från miljöskatter används till att sänka de snedvridande skatterna i en ekonomi". Målet med skatteväxlingen är att den ska ge både miljövinster och effektiviseringsvinster. Det är ett bra sätt att påverka kundbeteenden på skriver Miljödepartementet (2004). För att skatteväxlingen ska ge miljöeffekter bör den vara relativt hög. Flera motargument som har förts mot skatteväxling är bland annat att de drabbar låginkomsttagare mer än höginkomsttagare. För att minska på klyftorna mellan inkomstgrupperna rekommenderar Naturvårdsverket (2004) att i samband med införande av skatteväxlingen även införa ett höjt grundavdrag.

En studie av Dresner, et al. (2006) har visat att en vanlig inställning till skatteväxling är att intäkterna från skatten bör användas till miljöförbättringar. Om intäkterna från en skatten går till andra ändamål än miljön känner sig skattebetalarna lurade av implementeringen av skatten. Den allmänna inställningen till skatteväxling är relativt negativ. Om det finns politiska avsikter med skatten kan inställningen däremot ändras till att bli lite mer positiva men de kvarstår enligt Klok, et al. (2006) som i grunden fientligt inställda till skatteväxlingen.

## 3. Metod

*Kapitlet beskriver vilken metod som använt under uppsatsen. Kapitlet introduceras med val av metod och ansats och fortsätter sedan med en definition av de styrmedel studien använt. Vidare beskrivs hur datainsamlingen gått till och avslutas med en metodreflektion med en analys vad som varit styrkor och svagheter med den valda metoden och tillvägagångssättet.*

### 3.1 Val av metod

Syftet med studien är att undersöka acceptansen av olika styrmedel vars syfte är att minska flygandet samt analysera hur de uppfattas av svenska resenärer. För att uppnå uppsatsens syfte har en abduktiv ansats använts. Abduktion är ett sätt att relatera teori och empiri och kan ses som en kombination av en induktiv och deduktiv ansats (Patel och Davidson, 2019). Det abduktiva arbetet började med att studera empirin och därefter valdes en teori som passade studien. Den abduktiva ansatsen möjliggjorde till ett flexibelt arbetssätt där vi kunde arbeta med teori och empiri om vartannat istället för att studera varje del enskilt. Studien började med en analys av textkommentarerna från studien gjord av Larsson, Matti & Nässén och (2019) som uppsatsen utgår ifrån, för att sedan leta efter olika teorier kopplat till hållbart resande som stöd för analysen. Efter ytterligare arbete med empirin behövdes en komplettering av en teori om rättvisa för att på bästa sätt genomföra analysavsnittet. Teorin kompletterades även med ett avsnitt om skatteväxling för att fullborda vårt analysavsnitt.

Uppsatsen har använt sig av en tidigare studie gjord av Chalmers Tekniska Högskola, Luleå Universitet och Göteborgs Universitet. Studien har sammanställt enkätsvar och kommit fram till intressanta kvantitativa slutsatser men de har inte haft möjlighet att vidare analysera textkommentarerna. Genom att analysera textkommentarerna är det möjligt att komma fram till djupare insikter om svenska resenärers inställning mot olika styrmedel.

Inledningsvis användes en kvantitativ metod för att analysera data från enkäten. Med en kvantitativ metod går det att jämföra likvärdiga variabler och variablerna kan sedan kan översättas till numeriska värden och analyseras (Esaiasson et al., 2017). I den här uppsatsens fall kommer svarsfrekvenser från studien gällande de svarandes inställningar till de olika styrmedel kopplade till resande att analyseras. En risk med kvantitativ metod är om resultatet inte ger god reliabilitet, vilket betyder att det inte är tillförlitligt. Det kan delvis undvikas genom att använda en attitydskala där den svarande får ge en poäng (Patel och Davidson, 2019). I den enkät som ligger till grund för uppsatsen fick de svarande välja sin inställning till ett styrmedel på en skala 1–7 där 1 var mycket negativ och 7 mycket positiv.

Efter att vi gjort en kvantitativ analys av vår data, gjordes en kvalitativ textanalys av textkommentarerna från enkäten. Enkäten som uppsatsen utgår ifrån är utformad så att de svarande först får svara på olika ställningstagande till ett styrmedel genom att välja en siffra mellan 1–7 och bedöma sin inställning till styrmedlet, huruvida det är rättvist eller orättvist, om det är en effektiv eller ineffektiv åtgärd för att minska flygets negativa klimatpåverkan samt om de skulle påverka den svarandes frihet och ekonomi. Avslutningsvis får den svarande möjlighet att skriva en kompletterande textkommentar, vilka är de som den här studien har analyserat. Under arbetet med kommentarerna gjordes avgränsningar och kommentarer som inte svarade på frågeställningarna sällades bort. Efter att ha bildat oss en större förståelse och sett samband mellan olika styrmedel, valde vi att notera vilka åsikter som återkom för att få en bra översikt. En nackdel med textkommentarer i jämförelse med kvalitativa intervjuer är att det saknas möjlighet att ställa följdfrågor till den svarande och på så sätt få mer utvecklade svar. Däremot är en fördel med den valda metoden att vi fått en stor andel data (Patel och Davidson, 2019). I den här typen av uppsats är en stor mängd data att föredra framför eventuellt fördjupade svar och det är därav ett bra val av tillvägagångssätt eftersom att vi vill få svar som ska representera den svenska befolkningens åsikter om olika styrmedel.

Ett viktigt skäl att använda sig av en kvalitativ metod är att vissa delar i texten kan vara viktigare än andra. Ett annat skäl är att det eftersökta innehållet i texten “endast kan tas

fram genom en intensiv läsning av texten med hjälp av analytiska verktyg” (Esaiasson et al., 2017, s. 211). Något som är viktigt att beakta vid kvalitativt tolkande av text är att göra det tydligt vad som är ursprungstexten och vad som är den egna analysen. Det här blir särskilt tydligt när författaren väljer en återberättande framställning. Risken finns att författaren “oreflekterat gör analysföremålets språkbruk till sitt eget” (Esaiasson et al., 2017, s. 233). Genom att vara medvetna om den här risken har framförandet av textkommentarerna formulerats så att det blir tydligt för läsaren vad som är analys och vad som är de svarandes åsikt.

Efter kategoriseringen fortsatte studien med att den ursprungliga hypotesen utvecklades och utvidgades (Patel och Davidson, 2019). Vi valde i detta stadiet i uppsatsen att läsa på mer om olika teorier samt välja vilken teori som skulle vägleda oss vidare i uppsatsen. Valet av teori föll bland annat på SHIFT-modellen. Modellen hjälper till att förstå gapet mellan att förändra konsumentbeteende och hållbarhet, även om konsumenter är positivt inställd till hållbar konsumtion agerar de sällan för att förändra sitt beteende till ett mer hållbart. Efter att djupare arbetat med kommentarerna skapades ett behov av en djupare förståelse inom området “rättvisa” för att analysera de svarandes kommentarer. Vi har även valt att kategorisera styrmedlen utefter en teori gjord av Bemelmans-Videc, Rist och Vedung (1998) där delar upp styrmedel i tre olika kategorier: piska, morot och predikan. Deras teori var ett bra alternativ för att kategorisera och förklara de olika typer av styrmedel som använts i studien.

Uppsatsen kommer avslutningsvis att ha ett gemensamt kapitel, Analys och resultat, för att presentera empiri och analys. Kombination möjliggör för läsaren att lättare att följa med i empirin och argumentationen. Då uppsatsen presenterar ett flertal styrmedel följt av kommentarer till dem och analys av den kvantitativa och kvalitativa datainsamlingen underlättar ett gemensamt avsnitt för en bättre struktur.

## 3.2 Styrmedel

I studien som är till grund för vår uppsats har sex olika styrmedel presenterats; flygskatt, skatt på flygfrekvens, individuella utsläppskonton, biobränslen, höghastighets-

och nattåg samt varningstexter i marknadsföring. Nedan följer en definition till respektive styrmedel.

### 3.2.1 Flygskatt

Ett förslag för att minska antalet flygresor är att implementera en flygskatt. Skatt är ett viktigt styrmedel som kan påverka klimatpåverkan på ett kostnadseffektivt sätt.

Flygskatt har även visat sig minska antalet resor. Nackdelen med flygskatt är det har visat sig att resenärerna väljer att resa via andra flygplatser från grannländer istället. Flygplatser som till större del erbjuder lågkostnadsflyg påverkas mer av införandet av en flygskatt jämfört med reguljärflyg (Falk och Hagsten, 2019).

Frågeställningen från enkäten gällande flygskatt var: "I våras infördes en flygskatt som innebär att man betalar 60 kronor extra för resor inom EU och 400 kronor extra för långa resor. Vilken är din inställning till flygskatten?".

### 3.2.2 Skatt på flygfrekvens

Flygfrekvensskatt är ytterligare ett förslag på styrmedel för att minska flygandet. Skatten innebär att man inte betalar något för sin första resa under ett år, men att kostnaden sedan ökar för varje ytterligare flygresor. Jämfört med vanlig flygskatt så kommer de som flyger mer frekvent (3 gånger per år eller mer) att påverkas mest av flygfrekvensskatt till skillnad från de som flyger mer sällan (Larsson, Matti & Nässén, 2019).

Frågeställningen kring flygfrekvens skatt löd: "Ett annat förslag som framförts är att samtliga svenska medborgare får göra en flygresor 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".

### 3.3.3 Utsläppskonton

En studie gjord av Jagers, Löfgren och Strippel (2011) har visat att många svenskar ställer sig positivt till en individuella utsläppskonton. Det innebär ett individuellt



utsläppstak och bytespolicy. Syftet med styrmedlet är att människor ska kunna använda den för resor och handel. En problematik med en utsläppskonton är att den är svårt att mäta och beräkna. Klasskillnaderna kommer även bli mer tydligt utav utsläppskonton, eftersom att det skulle visa gapet mellan rika och fattiga (Jagers, Löfgren & Stripple, 2011).

### 3.3.4 Biobränslen

Ett förslag för att göra flygresandet mer hållbart är att få flygbolagen att förnybart flygbränsle, så kallat biobränsle. Biobränsle är koldioxidneutralt och bidrar därmed med ett minskat koldioxidutsläpp. Fördelen med biobränsle är att det kan hjälpa flygindustrin att hantera sina koldioxidutsläpp. Förslaget om reduktionsplikt berör främst företag som producerar, säljer eller använder fossil flygfotogen och biojetbränsle (SOU 2019:11). Bränslekostnaden är den största allmänna kostnaden för flygbolagen och utmaningen med biobränsle är att det är dyrare än vanligt flygbränsle. Kostnaden kan därmed bli ett hinder för implementering av 100% förnybart bränsle (Le Feuvre, 2019).

I enkäten kombineras individuella utsläppskonton med biobränslen och den slutgiltiga frågeställningen var att de svarande ombads ta hänsyn till följande två scenarion: "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" samt "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".

### 3.3.5 Höghastighetståg och nattåg

Ett alternativ till färdmedel istället för flyg är höghastighetståg och nattåg. Det finns geografiska begränsningar för tåg, till exempel att det inte finns ett alternativ att åka tåg över vatten. Detta gör det till ett mer tidskrävande färdalternativ som kräver mer planering och tid av konsumenten. Tåget har samtidigt många fördelar jämfört med

färdmedel som buss och bil, där tåget är både snabbare och ofta har hög komfort. Den resande begränsas inte heller till att endast kunna köra bil ett visst antal timmar utan kan åka längre sträckor utan pauser.

Forskaren Sebastian Stichel anser att med ett höghastighetståg inom Sverige kan flyget mellan Stockholm och Göteborg läggas ned. Samtidigt är andra forskare kritiska till om det skulle leda till en förbättring för miljön (TT, 2016). Ivarsson och Nilsson (2017) har i en rapport gjort en kalkyl som visade det tar drygt 25 år innan nettoutsläppen från höghastighetståg är noll samt att det tar tid för marknaden att gå över att från flygresande till tågresa. En nackdel med höghastighetståg är att själva uppbyggnaden av rälsen och andra delar i byggprocessen är kostsam och bidrar till ökade koldioxidutsläpp (Ivarsson och Nilsson, 2017). Höghastighetstågen förväntas däremot minska på inrikesflyget enligt Ivarsson och Nilsson (2017) beräkningar.

För att veta vad de svarande har för åsikter kring styrmedel kring tåg presenterades följande alternativ, där den svarande bads svara utifrån förslaget i sin helhet: "Ett annat förslag som framförts är att använda statliga medel för att investera i en omfattande utbyggnad av snabbtåg mellan Göteborg, Malmö och Stockholm" samt "ett annat förslag som framförts är att använda statliga medel för en utbyggnad av nattåg till bland annat Tyskland och Frankrike".

### 3.3.6 Varningstexter i marknadsföring

Det sista styrmedlet innebär att ha varningstexter i samband med reklam för flygresor för att uppmärksamma konsumenterna på vilka konsekvenser på klimatet flyget har. Detta alternativ vänder sig direkt till konsumenten i en vädjan att ta ett annat beslut och därmed ett bättre beslut för klimatet. Problemet med denna metod är att konsumenten inte kommer att köpa produkter specifikt för att det är bättre för klimatet utan de som anses vara bäst för konsumentens ändamål och identitet (Belz och Peattie, 2009).

Vid frågorna kring varningstexter som styrmedel användes tre förslag. Den svarande bads att ta hänsyn till helheten. De var följande förslag; "ett fjärde förslag som framförts

är att införa obligatorisk klimatdeklaration på flyg annonser 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.'", "ett fjärde förslag som framförts är att införa obligatorisk klimatdeklaration på flyg annonser 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 enligt en forskningsstudie gör att 7 kvadratmeter av isen på Arktis smälter.' " samt "ett fjärde förslag som framförts är att införa obligatorisk klimatdeklaration på flyg annonser på liknande sätt som idag gäller för bilreklam. Det skulle kunna se ut så här: 'Klimatpåverkan från denna resa motsvarar 2,3 ton koldioxid' ".

### 3.3 Datainsamling

Studiens insamling kommer från en studie som har gjorts om hur olika styrmedel påverkar konsumenters beteende kopplat till resande. Studien genomfördes genom en enkät som skickades till personer som är medlemmar i Göteborgs Universitets Medborgarportal. Det finns totalt 60 000 personer som är del av panelen, men denna studie skickades till 7 500 personer. Personerna är utvalda för att representera referensdata över den svenska befolkning utifrån ålder, kön och utbildning. Två påminnelser skickades ut och den totala svarsfrekvensen blev slutligen 60%. Åldern på de svarande är mellan 18 och 70 år (Larsson, Matti och Nässén, 2019).

Data från enkäten registrerades sedan i det statistiska dataprogrammet SPSS. SPSS är till för statistiska dataanalyser och används bland annat av marknadsforskare. Fördelen med SPSS är att det går att kategorisera olika variabler från undersökningsdata (IBM, 2019). SPSS underlättar analysen av datainsamlingen eftersom att det går på kort tid att gå igenom en stora datamaterial och göra lämpliga kategoriseringar som kommer av vara kopplade till syftet med studien. Nackdelen med SPSS är programmet är omfattande och att det tar tid att lära sig de olika analysverktygen för att kunna framställa relevant data till studien.

### 3.4 Metodreflektion

Den abduktiva ansatsen har flera fördelar, bland annat att vi såg på kommentarerna med ett bredare perspektiv utan att utgå från en teori i början av arbetet. Det gjorde att det var möjligt att vara objektiva under genomgången av kommentarerna samt i kategoriseringen. Om vi innan kategoriseringen hade läst på om olika teorier hade det däremot varit lättare att hitta nyckelord som gick att koppla till den valda teorin.

Det finns både fördelar och nackdelar med att använda enkät gentemot personliga intervjuer. Vid personliga intervjuer finns en risk att intervjupersonen hamnar i en försvarsställning om personen upplever att den som intervjuar kritiserar eller dömer hen. Eftersom att frågorna i denna studie berör flygvvanor kan det vara ännu större risk att svarspersonen går i försvarsställning, detta eftersom att många känner skuld över att flyga (Wolrath Söderberg & Wormbs, 2019). Den här typen av risk var inte aktuell vid förevarande studie eftersom att datainsamlingen gjordes genom en enkät. Däremot är en svårighet med enkäter att motivera svaranden då det kan vara svårt för dem att förstå syftet med enkäten (Patel och Davidson, 2019). Frågorna bör vara uppbyggda så att de svarande upplever dem som neutrala och inte styr dem mot en särskild åsikt. För att få en stor mängd data som dessutom ska representera den svenska befolkningen, är det mest effektiva sättet att skicka ut en enkät. Om genomförandet istället skett via intervjuer hade mängden svar blivit mer begränsat på grund av tidsaspekten med hur tidskrävande intervjuer är (Patel och Davidson, 2019).

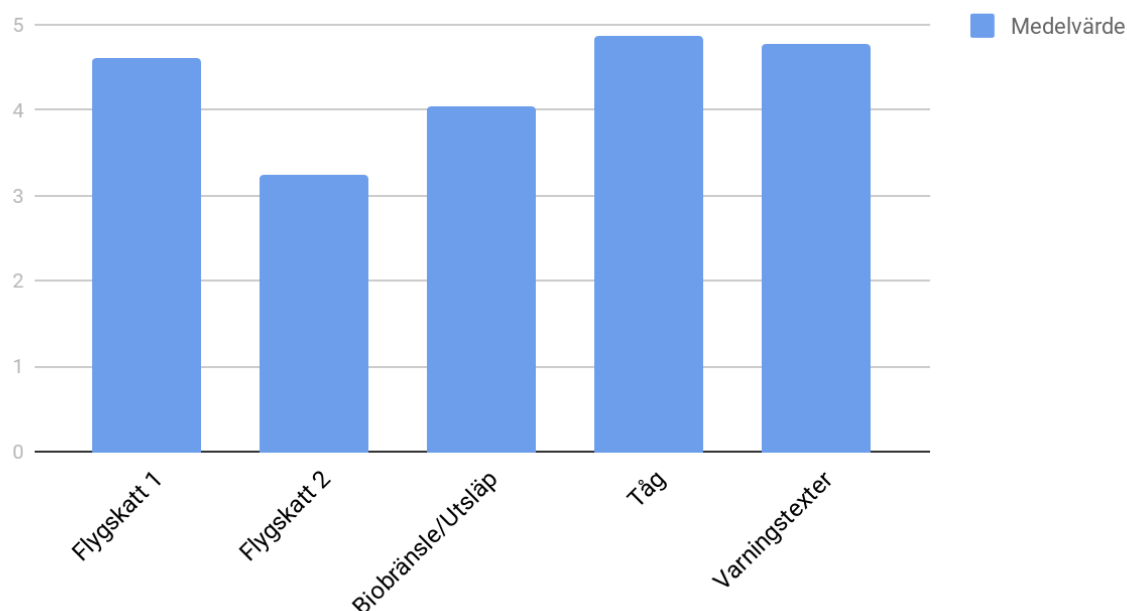
Vid intervjuer och då specifikt ostrukturerade intervjuer, finns fördelen att kunna ställa följdfrågor till intervjupersonen. Då lämnas maximalt utrymme för intervjupersonen att kunna svara inom ämnet. Det här blir en nackdel med en strukturerad enkät som inte lämnar utrymme för det svarade att svara utanför de ställda frågorna (Patel och Davidson, 2019). Dock är möjligheten att lämna en textkommentar en möjlig lösning av detta problem.

## 4. Analys och resultat

I det här kapitlet presenteras insamlade data från den tidigare genomförda studien. Inledningsvis redogörs resultatet för de svarandes acceptans. Vidare har varje fråga i enkäten sin egen kategori där vi presenterar en sammanställning av textkommentarerna och presenterar de mest återkommande svaren samt ger exempel på kommentarer från svarande. Vidare följer en analys av textkommentarerna utifrån referensramen.

### 4.1 Acceptans till styrmedel

#### Inställning till styrmedel



Figur 2. Acceptans till olika styrmedel

Figur 2 visar det sammanställda resultatet av den kvantitativa insamlingen från empirin. Diagrammet visar hur de svarande har svarat på frågan “vad är din inställning till...”. De svarandena har kunnat välja en siffra på en skala 1–7, där 1 är mycket negativ och 7 mycket positiv. Staplarna visar medelvärdet från samtliga svaranden för respektive styrmedel. I Figur 2 skapas det en tydlig bild av de svarandes inställning till de olika

styrmedlena. Flygfrekvensskatt, biobränsle och utsläppskonton var de som fick flest negativa svar medan varningstexter och tåg fick flest positiva.

## 4.2 Inställning mot styrmedel

I det här kapitlet kommer vi att presentera och analysera textkommentarer som de svarande har skrivit. Som sista fråga för varje styrmedel fanns det möjlighet att lämna en kompletterande textkommentar. De procentsatser om positiv och negativ inställning hänvisar därför till antalet positiva respektive negativa kommentarer som lämnats för varje styrmedel.

Genom att utläsa kommentarerna framgick det att de som svarade på enkäten var mest negativa till flygskatterna samt biobränsle och utsläppsrätter. De styrmedel som de svarande ställde sig mest positivt till var tåg och varningstexter.

### 4.2.1 Flygskatt och flygfrekvensskatt

Vi har i detta kapitel valt att analysera flygskatt samt flygfrekvensskatt tillsammans, då kommentarerna till de olika styrmedlen liknade varandra. De flesta av textkommentarerna var negativa till införandet av en flygskatt.

Flygskatt är enligt Bemelmans-Videc, Rist och Vedung (1998) det mest begränsande styrmedlet och de kallar den för piskan (reglering). Fördelen med att använda regleringar är att det är ett effektivt sätt att förändra beteenden vilket i det här fallet är användbart då syftet är att minska på antalet flygresor. Däremot finns det inte en social acceptans till styrmedlet och många kände att flygskatterna inte var en legitim åtgärd, några exempel på kommentarerna som visar på det är följande:

*Förslaget vore djupt orättvist då det framförallt skulle drabba dem som bor längst norrut i Sverige och således oftare tvingas överväga flyg som resealternativ pga de långa avstånden.*

*En onödigt byråkratisk åtgärd som dessutom innebär ökad central kontroll över individerna. Varför kan man inte bara beskatta flygresor precis som man gör alla andra kommersiella varor och tjänster. Vari ligger problemet?*

Ett av de argument som återkommer flera gånger är att det skulle skapa stora klasskillnader eftersom att de med låg inkomst redan utan en flygskatt har svårt att bekosta en flygresa. Ett annat återkommande argument bland de som var negativa till styrmedlet var hur det påverkar resenärer olika beroende på var de bor. De negativa kommentarerna till flygskatterna tyder på att politikerna inte har varit framgångsrika i hur de har kommunicerat ut värdet med flygskatt till de som inte bor i Sveriges storstäder. Bemelmans-Videc, Rist och Vedung (1998) påpekar att för att piskan ska vara effektiv behöver de marginella fördelarna vara stora samt så behöver legitimiteten öka för att fler personer ska ställa sig positiv till skatt som styrmedel. Det räcker däremot inte utan flygskatterna kan fortfarande vara legitima utan att vara effektiva. Några av kommentarer från de som var positiva till flygskatten var:

*Bra för miljön, har man råd att resa med flyg så kan man betala lite till om man inte väljer andra färdsätt.*

*jag tycker det är bekymmersamt att flyget på något sätt skulle subventioneras, så därför är jag positiv till flygskatten. Samtidigt vad gäller rättvisa, så har människor boende i södra Sverige möjlighet att smita undan genom att flyga från Kastrup, medan människor i mellersta och norra Sverige INTE har den möjligheten. Angående min personliga frihet, så är jag villig att minska mina resor eller göra resorna med alternativa transportsätt för att minska utsläppen. Helst skulle jag vilja se ett förslag som detta på EU-nivå.*

Kommentarerna visar att flygskatten kan vara ett effektivt styrmedel för att minska på flygresandet, men att de svarande hellre ser ett globalt samarbete. Detta visar återigen på en brist på legitimitet och då anser Bemelmans-Videc, Rist och Vedung (1998) att de är bättre att antingen använda en kombination av piskan med något annat styrmedel eller helt enkelt utesluta en flygskatt. Det saknas i flera fall ett förtroende till politikerna då inte de inte upplever att skatteintäkterna kommer att användas till tänkt ändamål.

Det här visar även på påtaglighet i SHIFT-modellen (White, Habib & Hardisty, 2019). Resenärerna har svårt att se hur deras enskilda resor ska göra en skillnad för klimatet och menar därför att det behövs att fler gör skillnad på en global nivå för att en märkbar förbättring av klimatet ska uppstå. De som svarade på enkäten föreslår istället för att skatten ska användas till välfärd, borde skatten användas för att främja miljöfrämjande forskning eller investeringar i andra färdmedel som kollektivtrafik, transporter av varor och tåg. De menar att intäkterna ska användas för att minska flygets klimatpåverkan vilket skulle öka legitimiteten och acceptansen. Det här argumentet stärks av Dresner, et al. (2006) studie där de kom fram till att skattebetalarna vill att skatteväxlingen går till miljöförbättringar. Om den inte går till det kommer skattebetalarna vara fientligt inställda till skatteväxlingen (Klok et al., 2006).

De är flera av de svarande som tagit upp att de upplever styrmedlet som orättvist. En anledning till det är att en flygskatt gör flyget dyrare och därmed minskar speciellt låginkomsttagares möjligheter till att välja transportmedel. Genom att staten begränsar friheten att välja färdmedel upplever resenärer flygskatten som ett orättvist styrmedel. Av de som inte upplever åtgärden som effektiv är det en ännu större risk att de kommer att uppleva styrmedlet som orättvist (Eriksson, Garvill & Nordlund, 2006).

*Förslaget vore djupt orättvist då det framförallt skulle drabba dem som bor längst norrut i Sverige och således oftare tvingas överväga flyg som resealternativ pga. de långa avstånden.*

*Påverkar den som är fattig mest. Hur ska man övervaka vem som ska betala skatt? Tex i en större familj kan ena föräldern boka ena gången och en medföljande släkting bokar nästa gång? Orättvist mot ensamstående då. Kommer minska resandet för de fattiga och de rika fortsätter som vanligt.*

Analysen av kommentarerna visade att 36,8% av kommentarerna var positiva till skatten. De som var positiva lyfte fram argument som att skatten borde utformas på ett annat sätt, till exempel att den läggs på flygbränslet. Genom att flytta skatten till flygbränslet flyttas kostnaden till flygbolagen istället för resenärerna. Dresner et al



(2006) bekräftar detta då acceptansen till skatteväxlingen ökar när intäkterna går till klimatförbättringsarbete. Med en skatteväxling skulle det påverka resenärerna mer indirekt och därför blir det lättare för resenärer att acceptera flygskatten.

*Helst skulle jag se ett förslag som inte drabbade konsumenten, utan istället flygbolagen.*

*Det är bränslet som i så fall ska beskattas, inte själva flygresan. Bäddar inte för någon utveckling.*

*Anser det mer effektivt att beskatta flygbränslet, medför ekonomiskt incitament för flygbolagen att minska förbrukningen. Pengarna från skatten borde gå till forskning inom effektiva och miljösmarta flyg och flygbränsle.*

Av de svarande som ställde sig helt positiva till förslaget och menar att det är nödvändigt för att det ska bli en förbättring för klimatet och att det kan påverka hur resenärer flyger. Flera tog upp att det kan påverka resenärer att flyga mindre och att en prishöjning är rimlig. Andra positiva kommentarer till flygskatter var att det kan skapa en tankeställare hos resenärer och kan minska antalet flygresor. Kommentarererna från enkäten visar på vanebildning i SHIFT-modellen (White, Habib & Hardisty, 2019). Modellen beskriver hur många beteenden sker av invanda vanemönster som behöver brytas. De som är positiva till flygskatt menar att flygskatt kan vara ett sätt att förändra detta vanemönster. De menar även att det inte är rätt att flygresor är så billiga som de är idag och att en skatt skulle göra priserna mer rimliga. Enligt Belz och Peattie (2009) väljer konsumenter de alternativ med flest fördelar och som är mest ekonomiskt. Med det resonemanget är flygskatt ett bra alternativ som styrmedel för att minska flygresande eftersom att det gör att flygresor blir dyrare och mindre ekonomiskt fördelaktigt.

*Känns viktigt att de som ändå flyger trots klimatpåverkan betalar för det.*

*Kan leda till en insikt om skadligt resande för miljön.*

*Anser inte att det är en personlig rättighet att flyga så billigt som vi gör årligen. Tycker att det borde kosta mer att flyga med anledning av den negativa klimatpåverkan flyger har.*

*Flygskatten kunde vara ännu högre och intäkterna kunde användas till att göra kollektivtrafiken avgiftsfri!*

*Högre skatt folk flyger mindre och omställningen till förnybart hos flygbolagen börjar*

Sammanfattningsvis argumenterar de som är negativa till flygskatten att de skulle skapa stora klasskillnader mellan låg- och höginkomsttagare. De tar även upp orättvisan i hur de påverkar resenärer olika beroende på var i Sverige de bor. Det var flera som nämnde att frågan om klimatet och minskat flygresande är en global fråga och att det resenärer gör i Sverige inte påverkar klimatet i stort. De som var positiva till styrmedlen om flygskatt menar att dyrare priser kan skapa en tankeställare hos resenärer och på så sätt förändra det ohållbara resebeteendet.

#### 4.2.2 Utsläppskonton och biobränsle

I det här avsnittet kommer en presentation och analys av textkommentarerna som berörde utsläppskonton och biobränsle. Vidare kommer de två styrmedlena att delas upp i varsitt kapitel för att förtydliga analysen för läsaren.

En majoritet av kommentarerna var negativa till styrmedlena, totalt var det 75,5%, och flera argument som återkom var: det är en global fråga och Sverige kan inte påverka klimatet i stort, det är för administrativt eller för svårt att genomföra och liknande argument som till flygskatterna. De var 24,5% av textkommentarerna som ställde sig positivt till förslaget. Bland de positiva kommentarer återkom argument som att det är bra att resenärer betalar för sin egen påverkan samt att det kan ge en positiv effekt för de som inte flyger som därmed kan tjäna pengar på att sälja sina utsläppsrätter.

##### 4.2.2.1 Utsläppskonton

De positiva kommentarerna till utsläppskonton var att det är bra att individen får ta ansvar och betala för sina egna resor. De var flera som tog upp att de som inte har råd

att flyga då kan sälja sina utsläppsrätter och att det är bra med dyrare priser då fler resenärer kommer att reflektera över flygandet. De svarande beskriver att de uppskattar friheten att kunna välja att utnyttja sina utsläppsrätter till att flyga eller att kunna sälja. Frihet och acceptabilitet är indirekt kopplade till varandra och en ökad frihet kan därför öka chansen att resenärer upplever ett styrmedel som accepterat (Eriksson, Garvill & Nordlund, 2006). Exempel på positiva kommentarer till utsläppskonton var följande:

*Bra att man får ta ansvar efter egen påverkan.*

*Eftersom jag då skulle tillhöra dem som kanske säljer mina flygrättigheter skulle det kunna få en positiv inverkan på både ekonomi och frihet.*

En majoritet av kommentarerna visar på en motvilja till styrmedlet, flera av de som svarade anser att styrmedlet inte är en tillräcklig åtgärd för att förbättra klimatet och minska på flygresandet. De upplever även styrmedlet som orättvist eftersom att styrmedlet påverkar inkomstgrupper olika, Haring och Jagers (2013) nämner att regleringssystem får oftast den här sortens kommentarer. Flera av de som svarade på enkäten kommenterade att de inte tyckte att utsläppskonton var tillräckligt effektivt för att minska på flygresandet, vilket enligt Eriksson, Garvill och Nordlund (2006) kan göra att styrmedlet uppfattas som orättvist av allmänheten. Några exempel på vad de svarande tyckte var orättvis med styrmedlet är:

*Det innebär att de som har råd fortsätter att resa. Ökade klyftor i samhället.*

*Personliga utsläppskonton vore djupt orättvisa då de framförallt skulle drabba dem som bor längst norrut i Sverige och således oftare tvingas överväga flyg som resealternativ pga de långa avstånden.*

Utsläppskonton är ett styrmedel som Bemelmans-Videc, Rist och Vedung (1998) benämner som en piska. Förslaget om utsläppskonton kommer genom en lagstiftning troligen minska antalet flygresor per person. Många av respondenterna menade att det

skulle vara alltför kostsamt med den här typen av styrmedel, vilket Bemelmans-Videc, Rist och Vedung bekräftar och nämner det som en nackdel med regleringsstyrmedel.

För att styrmedlet ska bli mer accepterat av allmänheten säger White, Habib och Hardisty (2019) att kundbeteenden behöver förändras till att bli hållbara. Om politikerna blir bättre på att kommunicera ut värdet med utsläppskonton och göra dem mer konkreta och relevanta för förbättringsarbetet av klimatet hävdar White, Habib och Hardisty (2019) att styrmedlet kommer bli mer accepterat. Om politikerna lyckas kommunicera ut värdet med utsläppsrätter på ett framgångsrikt sätt kommer de även kunna påverka den tredje delen av SHIFT, vilket är individen (White, Habib & Hardisty, 2019). Harring och Jagers (2013) skriver att människor strävar efter att ha en positiv självsyn och kan göra det genom deras konsumtion. Med en tydlig kommunikation från politikerna blir det möjligt att övertyga människor att resa mer hållbart och de kan få en mer positiv inställning mot styrmedlet.

Sammanfattningsvis nämnde en majoritet av de positiva respondenterna att de uppskattar den frihet som utsläppskonton ger den enskilda individen. De som är negativa tar upp att styrmedlet är orättvist vilket kan bero på att de inte anser att styrmedlet är tillräckligt effektivt. De tycker även att styrmedlet är för kostsamt att genomföra vilket är en nackdel med styrmedel som kategoriseras som piska (Bemelmans-Videc, Rist & Vedung, 1998). En viktig del i implementeringen av detta styrmedel är kommunikationen kring värdet med utsläppskonton är konkret och tydlig (White, Habib & Hardisty, 2019).

#### **4.2.2.2 Biobränsle**

Biobränsle som styrmedel skulle göra att flygbolagen genom lagstiftning blir tvungna att använda sig av biobränsle samtidigt som Larsson, Matti och Nässén (2019) nämner att det kommer ge en indirekt påverkan på resenärerna då kostnaderna att flyga ökar. Beltz och Peattie (2009) skriver att kostnaden är en viktig del vid köp av produkter och tjänster. En höjning av biljettpriset på flyg skulle därmed kunna innebära en minskning av flygresandet, samtidigt som flygen blir mer klimatvänliga genom införandet av biobränsle.

Styrmedlet blir vad Bemelmans-Videc, Rist och Vedung (1998) benämner som piska. Utifrån White, Habib och Hardisty (2019) SHIFT-modellen kan biobränsle vara ett bra alternativ för att förändra konsumenters acceptans till styrmedlet genom vanebildning. Vanebildning är en viktig del för att förändra kundbeteenden till att bli mer hållbart. Flyget är idag för fördelaktigt för att vara enkelt för resenärer att välja bort.

*Tack vare er enkät har jag blivit emot den här skatten som kommer att begränsa människors frihet, Satsa på forskning i stället. Alla vill ju ha en ren miljö och ändå ha råd att resa. Man skulle kunna ha skatt för de som reser i business class, där rika företag betalar den här skatten*

*En principiell viktig fråga att säga nej till med tanke på den personliga friheten*

Utifrån kommentarerna nedan går det att konstatera att många tyckte att ett införande av biobränsle var mer ett rättvist styrmedel för konsumenterna. Även om det skulle innebära högre kostnader för resenärerna upplever de styrmedlet som en effektiv åtgärd och därmed ställde de sig mer positivt till det jämfört med flygskatter. Att styrmedlet uppfattas som rättvist stämmer överens med Eriksson, Garvill och Nordlund (2006) teori där de säger att om en åtgärd upplevs effektiv så uppfattas den som rättvis. Några av kommentarerna var följande:

*Detta känns mer rättvist eftersom ett miljövänligare bränsle höjer biljettpriset.*

*Mer rättvis då den tvingar bolagen att jobba med problemet*

De som ställde sig negativa till styrmedlet ifrågasatte om 5% var för lite och att det inte skulle ha någon betydelse för förbättringen av klimatet.

*Biobränsle kan såklart bidra lite till att minska flygets negativa effekter på miljön. Men det kommer ta lång tid att genomföra vilket gör att konsumenten inte förändrar sitt beteende*

*att flyga mer och mer, och det kommer inte gå att byta ut mer än 5–10% av totala bränsleförbrukningen, så det kommer inte ge någon påverkan.*

*5% låter väldigt lite. En stor ökning vore väl lämplig för att kunna se något resultat miljömässigt. / Men ekonomiskt går ju alla procentsatser att räkna på, det handlar nog om stålar som vanligt.*

Kommentarerna tyder på att styrmedlet inte känns legitimt, vilket kan enligt Bemelmans-Videc, Rist och Vedung (1998) försämra effektiviteten av styrmedlet och därmed acceptansen. För att förbättra förslaget om ett införande av biobränsle behöver politikerna bättre informera de berörda parterna om hur biobränsle kan bidra till en förbättring av klimatet (White, Habib & Hardisty, 2019). Politikerna som lagstiftar om biobränsle behöver även bli bättre på att påvisa för flygföretagen och konsumenterna att hur vi reser idag inte är hållbart för varken människor eller klimatet. Det är här viktigt att vara medveten om påtaglighet, att förmedla hållbar konsumtion på ett sätt så att resenären förstår effekten av sitt resebeteende (White, Habib & Hardisty, 2019).

Känslor och kognition som är den fjärde delen av SHIFT-modellen är användbar för att motivera de berörda parterna att biobränsle är ett effektivt styrmedel (White, Habib & Hardisty, 2019). Genom att använda känslor och kognition går det att påverka konsumenter till att tycka att det är mer fördelaktigt med andra transportmedel än flyg. Kan de som inför styrmedlet informera konsumenter och flygbolagen om de negativa konsekvenserna med vanligt flygbränsle går det att motivera samtliga parter till ett införande av biobränsle (White, Habib & Hardisty, 2019).

Sammanfattningsvis är de flesta argumentet från de som är negativa till styrmedlet att det minskar deras personliga frihet. Det leder till en minskad acceptans för styrmedlet. De var flera som tyckte att 5% biobränsle var en för låg nivå vilket tyder på att styrmedlet inte känns legitimt. Samtidigt menar de som var positiva till styrmedlet att de är en rättvis åtgärd, detta kan bero på att de upplever styrmedlet som effektivt.

### 4.2.3 Tåg

Tåg som styrmedel går inom kategorin "morot" enligt Bemelmans-Videc, Rist och Vedung (1998). Syftet är att påverka en annan parts beteende för att förändra ett ohållbart beteende. Politiker använder styrmedlet för att influera beteenden genom inkomst och substitutionseffekter.

Till styrmedlet var cirka 60% av textkommentarerna negativa. De var många som tog upp att de endast gynnar Sveriges tre största städer samt att de inte ser någon personlig vinning i förslaget om de bor långt ifrån storstäderna. Det fanns även en rädsla att det skulle bli ett alltför dyrt alternativt och att det därför inte skulle bli ett tillräckligt konkurrenskraftigt alternativ till flyget. Enligt Eriksson, Garvill och Nordlund (2006) gör resenärer en bedömning om huruvida rättvist ett styrmedel är genom att väga miljöaspekten och prissättningen av styrmedlet. Svaren från enkäten är i enlighet med Eriksson, Garvill och Nordlund (2006) studie, då de svarande visar en rädsla att priset kommer att vara för högt och därmed inte accepterat och upplevt som rättvist.

*Det orättvisa i situationen är ju att vi som bor i norra Sverige kraftigt missgynnas av en flygskatt och samtidigt inte får någon tågutbyggnad, samt då fortsätter vara beroende av bilen som miljömässigt blir dyrare och dyrare.*

*Alltför dyrt med tanke på investeringskostnad i paritet med miljö- och tidsvinster. Tar för många år innan det går på plus och innebär också stora miljökostnader i samband med bygget.*

Av de 38,77% som är positiva till förslaget är det många som nämner att tåget blir ett mer hållbart och mer ekonomiskt färdmedel till skillnad från flyget. Av de som var positiva var det flera som tog upp att vikten av att det är just ett ekonomiskt konkurrenskraftigt alternativ. De menar att om priserna kan hållas nere, kommer det att vara ett effektivt alternativ till flyg. Den ekonomiska aspekten är igen ett tydligt argument från de svarade för att förslaget ska upplevas som accepterat och rättvist.

*Jättebra, särskilt om det subventionerades och var billigt.*

*Om priset blir betydligt lägre än flygpriset så kommer det att fungera mycket bra.*

En viktig aspekt i arbetet av acceptans av höghastighets- och nattåg är vanebildning (White, Habib & Hardisty, 2019). För många resenärer är flyget en vana eftersom det är ett enkelt och billigt sätt att ta sig fram. Då beteendet är missgynnande för klimatet behöver vanemönstret brytas. Flera som svarade på enkäten tog upp att flyget är ett billigt och smidigt sätt att resa och att det därför var deras förstahandsval. Samtidigt var de som var negativa mot flygresor noga med att poängtera att, för att kunna bryta vanan av att ta flyget, behöver tåget bli både billigare och mer tillgängligt. En del av förslagen kan vara att subventionera och förbättra tåg då resenärer har lättare att acceptera beslut som ökar deras valmöjligheter än beslut som skatt som begränsar deras valmöjligheter (Eriksson, Garvill & Nordlund, 2006).

*(..) Inrikesflyg skulle säkert kunna minska rejält om tåg levererade hållbara tjänster billigt!*

*Måste bli billigare med tåg. För så skulle fler med mig ta tåg istället för flyg*

Sammanfattningsvis upplevs styrmedlet som orättvist av de svarande som bor i delar av Sverige som inte skulle gynnas direkt av förslaget. De beskrev även en rädsla att styrmedlet skulle bli för dyrt att implementera. De som var positiva till förslaget menade att om priserna kan hållas nere kan tåget vara en del av att förändra det ohållbara flygresebeteendet.

#### 4.2.4 Varningstexter

Varningstexter är det styrmedel som resenärer ställer sig mest positiv till; det var 52% av textkommentarerna som var negativa och 48% som var positiva till förslaget.

Bemelmans-Videc, Rist och Vedung (1998) kallar detta styrmedel för predikan. Genom att informera resenärer om hur deras flygresor påverkar miljön får de en tankeställare men blir inte i jämförelse till andra styrmedel lika avskräckta.



Av de negativa textkommentarerna var de flera som tror att varningstexter kommer att ha en tveksam effekt. De menar att resenärer kommer att sluta läsa varningstexten eller att det kommer att straffa eller skrämman människor. Enligt modellen om predikan ska informationen inte avskräcka utan motivera till mer önskvärda beslut (Bemelmans-Videc, Rist & Vedung, 1998). Forskning visar att information som styrmedel kan ha begränsad effekt i de fall där resenärernas personliga intressen, att ta sig fram med flyg, inte är densamma som samhällets intressen (Eriksson, Garvill & Nordlund, 2006), att minska flygandet. I det här fallet kan det vara nödvändigt att kombinera med andra styrmedel, som skatt, vilka flera av de svarande tog upp.

*Det låter väl bra så kan folk ta ställning. Men det måste förstås kombineras med skatt för att ha någon effekt.*

*Är väl bra som varudeklaration men lägger allt ansvar på individen. Det funkar bara delvis och räcker inte till. Men i kombination med kraftigt ökande skatt är det inte fel.*

Flera av de som var positivt inställda till varningstexter kommenterade att de skulle få dem att tänka på deras resebeteende samt minska på "onödiga" flygresor. De största argumenten var att det är viktigt att informera om hur flyget påverkar klimatet för att resenären ska kunna göra medvetna val. Genom information kan resenärer ta till sig, kanske delvis ny, information och sedan ta ställning till hur de vill boka sin resa. Flera tror att detta kan få bort "onödiga" flygresor. Målet med styrmedlet är just att motivera resenärer att tänka annorlunda (Bemelmans-Videc, Rist & Vedung, 1998). White, Habib och Hardisty (2019) menar att implementeraren av ett informationsstyrmedel behöver motivera resenärer att tänka mer på de framtida fördelarna med hållbarhetstänkande för att kunna förändra det ohållbara beteendet.

*Äntligen ett vettigt förslag, som ger rent intellektuella incitament att överväga andra resesätt istället för att bara utdela straff i form av ökade skatter. Bra!*

*Jag tror inte folk vet vad flyget förorenar, bra med information om utsläpp.*

Flera svarande menar att det är svårt att relatera till siffrorna i CO<sub>2</sub>. De menar att det är viktigt med tydliga exempel för att konsumenten ska kunna förstå och då bli påverkade av informationen. Enligt Bemelmans-Videc, Rist och Vedung (1998) är information endast effektivt om resenärernas privata intresse är samma som politikernas. Av den anledningen behöver texten formuleras på ett mer argumentativt och uppmanande sätt för att få konsumenten att ändra sitt resebeteende och minska på antalet flygresor. Detta stämmer överens med textkommentarerna. Texten behöver även formuleras på ett sätt som gör det förståeligt vad x antal koldioxidutsläpp har för inverkan på klimatet. Misslyckas politikerna med informationsprogrammet behöver de använda sig av andra, starkare styrmedel för att minska på antalet flygresor som exempelvis regleringsstyrmedel i form av lagstiftning.

*För abstrakt som det beskrivs i frågan om det ska fungera. Bilder på döda isbjörnar eller nått i den stilen hade kanske varit mer effektivt. Som på cigarettpaketet.*

*Gärna ännu mer målande bild. Att en flygresa till Spanien smälter cirka x kvm is vid Nordpolen t ex. 48*

Varningstexter är ett styrmedel som används för att informera i syfte att förändra kundbeteende. I vanebildning delen i SHIFT modellen kan varningstexter användas för att informera om konsekvenser av ett visst beslut (en viss flygresa) och då fungera som en tankeväckare hos resenärer för att överväga andra alternativ. Eftersom att miljömedvetna konsumenter tenderar att, trots medvetenhet om konsekvenser på klimatet, inte välja bort flyget som färdmedel (McDonald och Oates, 2006) är det viktigt att styrmedlet kombineras med ett annat styrmedel (Bemelmans-Videc, Rist & Vedung, 1998), till exempel med skatt. Genom att informera om konsekvenser av flygresor kan konsumentbeteendet ändras.

Ett problem med all typ av kommunikation som ämnar förändra kundbeteende för ett bättre klimat, är att det är svårt att skapa en förståelse när förändringarna går långsamt. Det tar tid innan belöningen för beteendet kommer. Därav är påtaglighet viktigt (White, Habib & Hardisty, 2019). Det har som syfte att få konsumenten att fokusera på

framtiden istället för på nuet. Genom att fokusera på hur de förändringar resenärer gör nu kommer att förbättra klimatet för framtida generationer istället för nutidens klimat, kan beteendet lättare ändras.

En svarande i enkäten beskriver just detta och menar att resenärer behöver bli informerade om framtida effekter av dagens resande.

*Jag tänker att det skulle öppna ögonen på många resenärer som flyger slentrianmässigt, bara för sitt eget höga nöjes skull, utan att tänka en sekund på miljön - och kommande generationer.*

Sammanfattningsvis är det framträdande argumentet emot styrmedlet att de inte är tillräckligt effektivt. De som är positiva till styrmedlet menar att informationen kan ge resenärer en tankeställare och därmed förändra deras ohållbara resebeteende (White, Habib & Hardisty, 2019). Vid implementering av styrmedlet är det viktigt att informationen som kommuniceras ut är argumentativ och tydlig. Det kan även vara relevant att kombinera styrmedlet med ett annat styrmedel (Bemelmans-Videc, Rist & Vedung, 1998). En viktig del vid implementering är även att kommunicera värdet i att förändra resenärers beteende även om effekten av styrmedlet kommer att synas längre fram i tiden (White, Habib & Hardisty, 2019).

#### 4.2.5 Sammanfattning

I Tabell 1 sammanställs de mest framstående argumenten kring de olika styrmedlen. Det har kategoriserats i positiva och negativa kommentarer.

<b>Styrmedel</b>	<b>Positiv</b>	<b>Negativ</b>
Flygskatt 1	Effektivt, bra med högre priser, bra med ansvar på individen	Orättvist, klasskillnader, global fråga, lägg ansvaret på flygbolagen,
Flygskatt 2	Effektivt, bra med högre priser	Orättvist, klasskillnader

Utsläppsrätter	Frihet, bra med egen påverkan, bra för de som inte flyger	administrativt, global fråga, Global fråga, administrativt, kostsamt att implementera, ineffektivt, geografiskt orättvist, klasskillnader
Biobränsle	Bra att ansvaret läggs på flygbolagen, rättvist	Global fråga, klasskillnader, mindre personlig frihet, ineffektivt
Tåg	Ekonomiskt fördelaktigt, bra alternativ till flyg	Geografiskt orättvist, kostsamt att implementera
Varningstexter	Får resenärer att fundera på deras påverkan på klimatet, rättvist, billig åtgärd, kräver lite administration	Ineffektivt, global fråga

---

*Tabell 1.* Sammanställning av de svarandes inställningar till styrmedlena

## 5. Avslutning

*I rapportens avslutande kapitel ges en slutdiskussion av det som har framläggts under empirin, analysen samt tidigare kapitel. Avslutningsvis kommer författarna ge förslag på framtida forskning inom området hållbart resande.*

### 5.1 Slutdiskussion

Syftet med studien är att undersöka acceptansen av olika styrmedel vars syfte är att minska flygandet samt analysera hur de uppfattas av svenska resenärer. Rapportens första frågeställning var:

- Hur är acceptansen av olika styrmedel som syftar till att minska flygande hos svenska resenärer?

I studien framgår det att svenska resenärers inställningar till olika typer av styrmedel skiljer sig åt beroende på hur det påverkar dem, men generellt sett är acceptansen låg. Resultatet av analysen visar att flygfrekvensskatt är det styrmedel som svenska resenärer har sämst inställning till. Vidare visar sammanställningen att varningstexter följt av tåg är de styrmedel som de svarande uppfattar som mest positivt. Slutsatsen blir därmed att styrmedel som påverkar resenärer indirekt är mer populära än de som påverkar dem direkt i form av skatt eller höjning av flygpriset. Vilket visar på gapet mellan viljan att förbättra klimatet och att faktiskt agera för det som även Belz och Peattie (2009) tidigare har identifierat.

Studiens andra frågeställningen var:

- Varför har svenska resenärer en viss inställning till styrmedel gällande flygande?

Det går att se att acceptansen är större till styrmedel som kategoriseras som morot jämfört med piska. Det beror på att piskan är det mest reglerande styrmedlet (Bemelmans-Vidéc, Rist & Vedung, 1998) och därmed minskar resenärernas frihet och då även acceptansen till styrmedlet (Eriksson, Garvill & Nordlund, 2006). För att öka

acceptansen behöver den som implementerar styrmedlet ha samtliga delar av SHIFT i åtanke och det bör tydlig kommuniceras ut värdet med styrmedlet (predikan) (Bemelmans-Videc, Rist & Vedung, 1998), vilket även bekräftades i textkommentarerna.

I analysen framgår det tydligt att de svarande är mer negativt inställda till styrmedel som påverkar dem direkt, som exempelvis flygskatt och biobränsle. En anledning till det är att flera av de svarande ansåg att de styrmedel som påverkar flygpriserna är orättvisa. I kommentarerna till utsläppskonton och biobränsle var det flera svarande som tog upp att de upplevde alternativet var administrativt och kostsamt. Det går även att identifiera en inkonsekvens i de svarandes kommentarer då de argument som fördes mot ett visst styrmedel kunde ses som en fördel hos ett annat styrmedel. Ett exempel på de svarandes inkonsekvens är argumenten gällande flygskatt. Vissa av de svarande ansåg att en flygskatt som leder till högre biljettpriser är positivt då det försvårar för resenärer att välja flyg. Andra menade att högre biljettpriser skapar en orättvisa för låginkomsttagare. Trots deras inkonsekvens visar båda parterna att de vill se en förbättring av klimatet men har olika åsikter om hur det ska uppnås, vilket indikerar på att en kombination av olika typer av styrmedel krävs för att minska på antalet flygresor hos svenska resenärer.

Även om flera av de svarande önskar se en minskning av antalet flygresor så var de inte tillräckligt övertygade att styrmedlena skulle generera ett bra resultat. En anledning till att många ställer sig negativt till de olika styrmedlena beror på vanebildning. Flyget har under en längre tid varit det enda självklara färdmedlet för att resa till längre distanser. Det gör att det inte finns något annat lika självklart alternativ som samtidigt inte äventyrar den frihet resenärer fått från flygen under de senaste åren. Rättvisa, som tidigare diskuterat var en viktig faktor bland de svarande, är starkt kopplat till den upplevda friheten. Om resenären upplever frihet kring transportmedlet är det mer sannolikt att hen även upplever styrmedlet som rättvist (Eriksson, Garvill och Nordlund, 2006).

De som svarade på undersökningen använde sig ofta av begreppet "orättvist". Den här typen av inställning återkom vid alla styrmedel i olika grad och i olika kombinationer;

att det var orättvist för de som bor i Norrland eller att det var orättvist för låginkomsttagare. Grundorsaken till orättvisan var att de inte upplevde någon personlig vinning på förslaget. Efter att ha analyserat textkommentarerna framgick det att om tåg införs i de tre största städerna i Sverige blir det orättvist för de i Norrland där blir de därför negativt inställda till investeringar av tåg. Till styrmedel med konsekvens att de skulle bli höjda biljettpriser var de svarande negativa därför att det blir orättvist eftersom höginkomsttagare inte blir påverkade och låg- och medelinkomsttagare blir i en mycket större utsträckning påverkade (Harring & Jagers, 2013). Det går att dra slutsatsen att anledningen till att förslagen upplevs som orättvisa att resenärer inte själv påverkas positivt av det eller att de upplever den negativa påverkan blir större än nyttan av styrmedlet.

Studien visar att de svarande har generellt en negativ inställning till olika typer av flygskatter. Människor påverkas av sin omgivning och av andras åsikter och det är därför troligt att inställningen till skatt generellt är negativ om människor i deras omgivning har den inställningen (White, Habib & Hardisty, 2019). Idag är trenden att flygresandet minskar och om den trenden fortsätter kan det leda till att inställningen till styrmedel kommer att förändras. Det finns även en trend kring att ha ett "flygfritt år", att undvika flygresor (Pettersson, 2019). För människor som undviker flyg av skäl som för klimatet, kan inställningen till styrmedel som skatt bli mer positiv eftersom den inte kommer att påverka dem personligen.

Sammanfattningsvis visar resultatet av studien att det inte finns ett allmänt styrmedel som merparten har en positiv inställning till. Det tyder på att det troligtvis behövs en kombination mellan flera styrmedel och eventuellt en kombination av de olika typerna; morot, piska och information. Kombinationen av de tre kategorierna skulle kunna ge effekten att fler svenska resenärer får en positiv inställning till styrmedel och som följd till det även erhålla ett förändrat kundbeteende. Ett förslag på kombination kan vara flygskatt tillsammans med tågsubventioner och varningstexter. Enligt analysen upplever flera resenärer att det behövs en kombination av styrmedel för att få ett effektivt resultat. En slutsats blir att den upplevda rättvisan ökar vid en kombination av olika styrmedel.

### 5.3 Förslag på framtida forskning

Vår studie har undersökt och besvarat vad svenska resenärer har för inställningar kring olika styrmedel. Det finns ett flertal studier om konsumentbeteenden kopplat till hållbarhet men inte lika mycket om hur man kan förändra resenärers resebeteenden till att bli mer hållbart. Ett intressant ämne är därmed att undersöka hur det är möjligt att förändra resenärers inställning och beteenden genom att använda styrmedel och hållbart resande. Vår studie kan ses som en pilotstudie inom ämnet och vara en grund för vidare forskning inom ämnet.

Det hade även varit intressant med vidare studier hur kommunikationen kring dessa styrmedel ska kommuniceras på ett det mest effektiva sättet för att uppfattas som positiva av individen. Det hade varit intressant att implementera styrmedel med en kombination av piska, morot och predikan (Bemelmans-Videc, Rist & Vedung, 1998) för att undersöka om det är det mest effektiva sättet. Vår studie visar även att rättvisa är en viktig faktor för att intressenterna ska acceptera det aktuella styrmedlet. Det är därför av vikt att använda sig av befintliga teorier inom rättvisa vid vidare forskning.

Forskning inom det ämnet skulle vara i flera parterers intresse då klimatfrågan är aktuell på flera nivåer; dels konsumenten, företag och även på så hög nivå som Europeiska Unionen och Förenta Nationerna. Ett globalt samarbete ansågs av många svarande vara betydande för att förbättra klimatet. En studie om hur det går att utveckla ett globalt samarbete för att förändra resebeteende kan därför vara intressant.



## Referenser

Bemelmans-Videc, M.L., Ray C.R., & Vedung, E., (1998). *Carrots, sticks & sermons: policy instruments and their evaluation*. New Brunswick, N.J.: Transaction

Belz, F.M. & K. Peattie (2009), *Sustainability Marketing: A Global Perspective* (Första upplagan), Chichester: Wiley.

BMRB. (2007). *Can fly Will Fly*, London: British Market Research Bureau.

Dresner, S., Dunne, L. & Clinch, P., & Beuermann, C. Social and political responses to ecological tax reform in Europe: an introduction to the special issue. *Energy Policy*, 2006.

Energimyndigheten. (2007). *Styrmedel för minskad miljöpåverkan*. Eskilstuna: Energimyndigheten.

Eriksson L., Garvill J. & Nordlund A. (2006). Acceptability of travel demand management measures: The importance of problem awareness, personal norm, freedom, and fairness. *Journal of environmental psychology*. Vol. 26, sida 15-26.

Esaiasson P., Gilljam M., Oscarsson H., Towns A. & Wängnerud L. (2017), *Metodpraktikan* (upplaga 5:1), Visby: Wolter Kluwer Sverige.

Greén, S. (2013) Turismens baksida för lokalbefolkningen. *Forskning.se*  
<https://www.forskning.se/2013/07/24/turismens-baksida-for-lokalbefolkningen/>  
(Hämtad 2019-12-20)

Falk, M. & Hagsten, E. (2019). Short-run impact of the flight departure tax on air travel. *International Journal of Tourism Research*. Vol.21(1), sida 37-44.

Hamilton, L.C. (2011). *Education, politics, and opinions about climate change: Evidence for interaction effects*. *Climatic Change* 104: 231–242.

Hammar, H., Jagers, S.C. & Nordblom, K. (2006). Attitudes towards Tax Levels: A Multi-Tax Comparison. *Göteborg University, Department of Economics (225). - Working Papers in Economics*.

Harring, N. & Jagers, SC. (2013). Should we trust in values? Explaining Public Support for Pro-Environmental Taxes. *MDPI*.

Hares, A., Dickinson J. & Keith Wilkes, K. (2010). Climate change and the air travel decisions of UK tourists. *Journal of Transport Geography*, 18 (3)

Holden, A. (2008), *Environment and tourism* (upplaga 2), Oxon: Routledge

Häkkinen, K. & Akrami, N. (2014). Ideology and Climate Change Denial. *Personality and Individual Differences* 70: 62-65.

IBM. (2019). *IBM SPSS software*. <https://www.ibm.com/analytics/spss-statistics-software> (Hämtad 2019-11-13)

Ivarsson, E. & Nilsson, C. (2017). *Klimatpåverkan från höghastighetsjärnväg, Sträckorna Järna-Göteborg och Jönköping-Lund*. Trafikverket.  
[https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/31397/Ineko.Product.RelatedFiles/2017\\_162\\_Klimatpaverkan\\_fran\\_hoghastighetsjarnvag\\_strackorna\\_jarna\\_goteborg\\_och\\_jonkoping\\_lund.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/31397/Ineko.Product.RelatedFiles/2017_162_Klimatpaverkan_fran_hoghastighetsjarnvag_strackorna_jarna_goteborg_och_jonkoping_lund.pdf) (Hämtad 2019-12-12)

Jagers, S. C, Löfgren, Å., & Stripple, J. (2011). *Attitudes to personal carbon allowances: political trust, fairness and ideology*. *Climate Policy*, 10:4,410-431, DOI: 10.3763/cpol.2009.0673 (Hämtad 2019-12-12)

Klok J, Larsen A, Dahl A & Hansen K (2006) Ecological Tax Reform in Denmark: History and social acceptability. *Energy Policy*, 34(8): 905–916

Larsson, Matti & Nässén, 2019. *Public support for aviation policy measures in Sweden*. [Oppublicerat manuskript] Chalmers Tekniska Högskola, Luleå Universitet och Göteborgs Universitet. Institutionen för politisk forskning.

Le Feuvre, P. (2019, 18 mars). Commentary: Are aviation biofuels ready for take off?. *International Energy Agency*. <https://www.iea.org/newsroom/news/2019/march/are-aviation-biofuels-ready-for-take-off.html>. (Hämtad 2019-11-18)

Leicester, A. & O'Dea, C. (2008). 'Aviation Taxes', in Chote, R., Emmerson, C., Miles, D., & Shaw, J. (eds.), *IFS Green Budget 2008, IFS Commentary 104*, London: IFS, <http://www.ifs.org.uk/budgets/gb2008/08chap9.pdf> (Hämtad 2019-12-12)

McDonald, S. & Oates, C.J. (2006). Sustainability: Consumer perceptions and marketing strategies'. *Business Strategy and the Environment*. 15(2): 157-70

Miljödepartementet. (2004). *Fortsatt grön skatteväxling*. Stockholm: Miljödepartementet.

Naturskyddsföreningen. (u.å.). *Allt du behöver veta om flygets klimatpåverkan*. <https://www.naturskyddsforeningen.se/flygfaq> (Hämtad 2019-12-20)

Naturvårdsverket. (2019a). *Flygets klimatpåverkan*. <https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Klimat-och-luft/Klimat/Tre-satt-att-berakna-klimatpaverkande-utslapp/Flygets-klimatpaverkan/> (Hämtad 2019-11-13)

Naturvårdsverket. (2019b). *Styrmedel*. <https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Styrmedel/> (Hämtad 2019-12-13)

Naturvårdsverket. (2004). *Fortsatt grön skatteväxling - förslag till utformning*. <https://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer/620-5390-6.pdf> (Hämtad 2012-12-23)

Patel, R., & Davidson, B. (2019). *Forskningsmetodikens grunder: Att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Lund: Studentlitteratur AB

Pettersson, M. (2019, 15 mars). *Från status till skamligt - resvanor i klimatkrisens spår*. *Göteborgs Posten*. <https://www.gp.se/nyheter/g%C3%B6teborg/fr%C3%A5n-status-till-skamligt-resvanor-i-klimatkrisens-sp%C3%A5r-1.13996749> (Hämtad: 2019-12-23)

Root, A. (2001). Can travel vouchers encourage more sustainable travel? *Science Direct*. Vol. 8, sida 107-114

SOU 2019:11 *Biojet för flyget*. Stockholm: Norstedts Juridiks

Steg, L. & Vlek, C. (2009). Encouraging Pro-Environmental Behavior: An Integrative Review and Research Agenda. *Journal of Environmental Psychology*, 29, sida 309-317.

Svenskt Näringsliv. (2019). *Det ekonomiska läget*.  
[https://www.svensktnaringsliv.se/migration/catalog/Rapporter och opinionsmaterial/Rapporter/det-ekonomiska-lagetpdf\\_747375.html/BINARY/Det%20ekonomiska%20l%C3%A4get.pdf](https://www.svensktnaringsliv.se/migration/catalog/Rapporter%20och%20opinionsmaterial/Rapporter/det-ekonomiska-lagetpdf_747375.html/BINARY/Det%20ekonomiska%20l%C3%A4get.pdf) (Hämtad 2019-12-13).

Swedavia. (2019). *Swedavias trafikstatistik för oktober 2019*.  
<https://www.swedavia.se/om-swedavia/presskontakt/swedavias-trafikstatistik-for-oktober-2019/#gref> (Hämtad 2019-12-01)

The Economist. (2019, 19 augusti). *The Greta effect*.  
<https://www.economist.com/graphic-detail/2019/08/19/the-greta-effect> (Hämtad 2019-11-13)

TT. (2016, 6 oktober). Forskare grälar om nyttan med snabbtåg. *NyTeknik*.  
<https://www.nyteknik.se/fordon/forskare-gralar-om-nyttan-med-snabbtag-6794111>  
(Hämtad 2019-11-18)

Visschers V. & Siegrist M.(2012) Fair play in energy policy decisions: Procedural fairness, outcome fairness and acceptance of the decision to rebuild nuclear power plants. *Scienc Direct*.

White, K., Habib, R. & Hardisty, D. J. (2019). How to SHIFT Consumer Behaviors to be More Sustainable: A Literature Review and Guiding Framework. *Journal of Marketing*, 83(3), sida 1–28.

Wolrath Söderberg, M. & Wormbs, N. (2019). *Grounded Beyond flygskam*.  
<https://fores.se/wp-content/uploads/2019/11/Grounded-Beyond-Flygskam.pdf>  
(Hämtad 2019-12-12)

Åkerman, J. (2019) *Hårdare tag ett måste för att minska flygutsläpp*.  
<https://www.kth.se/forskning/artiklar/hardare-tag-ett-maste-for-att-minska-flygutslapp-1.943404> (Hämtad 2019-12-23)

## Figurförteckning

Bemelmans-Videc, Rist & Vedung (1998). A Threefold of Public Policy Instruments (Figur). *Carrots, sticks & sermons: policy instruments and their evaluation*. New Brunswick, N.J.: Transaction