

SKENHELIGA KLIMATKÄMPAR

SVERKER C. JAGERS & SIMON MATTI

Detta kapitel handlar om att bättre förstå de faktorer som avgör allmänhetens stöd för miljö- och klimatpolitiska styrmedel. Eftersom ett brett allmänt stöd är väsentligt för möjligheten att såväl implementera som upprätthålla styrmedel vilka syftar till att skapa miljösamarbeten som inte annars uppstår, är kunskapen om mekanismerna bakom policyattityder nödvändig för beslutsfattare. I fokus står attityderna hos en specifik grupp människor: människor som i grund och botten uttrycker förståelse och engagemang för de klimatproblem som uppstår i kölvattnet av bristande kollektivt handlande, men som trots dessa gynnsamma attityder inte själva väljer att frivilligt samarbeta och förändra sina beteenden – vi kallar dem skenheliga klimatkämpar.¹ Vad beror detta dissonanta beteende på, och hur påverkas de skenheligas attityder till klimatpolitiska styrmedel av orsakerna till att de inte lever som de lär?

Inledning

Hur kommer det sig att somliga människor inte omsätter sina miljövänliga attityder i handling och hur påverkar ett sådant dissonant förhållningssätt deras benägenhet att acceptera miljöpolitiska åtgärder? I detta kapitel tittar vi närmare på två faktorer som i tidigare forskning antas bestämma människors inställning till klimatpolitiska styrmedel: mellanmänsklig tillit och upplevda hinder. Kunskapen om orsakerna till att människor uttrycker en negativ inställning till politiska förslag är central vid framtagande och implementering av ny policy, och en viktig del av den bredare teoretiska insikten i hur styrmedelsstöd formas och fungerar. I fokus för kapitlet står en specifik grupp människor, de som å ena sidan har starka miljöattityder och därför torde ha en grundläggande positiv inställning till klimatpolitiska styrmedel, men som å andra sidan inte lever upp till dessa attityder i sina dagliga livsstilsval. Varför gör de inte det? Och kan vi se ett samband mellan orsakerna till detta dissonanta beteende och dessa individers inställning till styrmedel som syftar till att tvinga dem att göra andra beteendeval?

Samarbete är grundbulten i allt samhällsbyggande. Således är sådana nyttigheter som fungerande skolor och sjukvård, färdbara vägar och en hälsosam miljö alla resultaten av människors förmåga att gemensamt fatta, och därefter hörsamma, beslut som är gynnsamma för hela samhället – så kallat *kollektivt handlande*. Givetvis gäller även det omvända: uteblivna skatteintäkter som drar ner kvaliteten i välfärds-

systemen, undermåliga vägar och storskalig miljöförstöring är alla problem som har sina orsaker i att människor inte samarbetar med den kollektiva nyttan i sikte, utan istället fattar beslut pådrivna av ett starkt (och ofta kortsiktigt) egenintresse. Sett i ljuset av detta är det inte så konstigt att en av samhällsvetenskapens stora utmaningar är att bättre förstå dynamiken bakom det kollektiva handlandet. Det handlar om – för att använda en av statsvetenskapens portalfigurer, Elinor Ostroms språkbruk – att vara först med att formulera en teori som på djupet och med hög generaliserbarhet kan förklara ”varför nivån på samarbete varierar så kraftigt och varför den specifika sammansättningen av situationsberoende förhållanden ökar eller minskar samarbete” (Ostrom 1998:9). Under de gångna femtio åren finns det flera exempel på ansedda samhällsforskare som har försökt sig på att göra just detta, Mancur Olson (1965), Douglass North (1990) och Bo Rothstein (2003) för att nämna några, men ingen har lyckats nå ända fram. Tvärtom tycks det faktiskt som att ju mer vi forskare försöker, desto fler aspekter dyker upp som måste beaktas i ett sådant teoribygge.

Det skall med en gång sägas att någon sådan storskalig teoriutvecklande ambition inte ligger bakom skrivandet av detta kapitel. Istället är vi intresserade av någonting mycket mer specifikt och något som vi vet betydligt mer om, nämligen politisk styrning. Innan vi går vidare med det, behövs dock några klargöranden. När vi talar om kollektivt handlande bör vi göra en åtskillnad mellan *frivilligt* handlande och det som vi kan kalla för *skapat* kollektivt handlande. Det förra är tämligen självförklarande och innebär alltså att människor från tid till annan frivilligt går samman för att gemensamt komma överens om hur förvaltandet av en kollektiv vara (t ex ett fiskebestånd) eller tillhandahållandet av en kollektiv tjänst (t ex ett gemensamt brandförsvaret eller en förskola) skall organiseras för att denna skall generera största möjliga nytta för samtliga i kollektivet. Att framgångsrikt förstå och förklara drivkrafterna bakom denna typ av frivilligt kollektivt handlande var förövrigt det främsta skälet till att Elinor Ostrom år 2009 belönades med ”Nobelpriset i ekonomi”².

I många fall, kanske till och med i de flesta, är emellertid situationen en annan. Fortfarande uppfattar var och en av de enskilda parterna att gemensamma ansträngningar vore det bästa för kollektivet i stort, men, på grund av ett antal försvärande faktorer, som vi strax utvecklar vidare, kommer dessa samarbeten inte till stånd på frivillig väg. I sådana situationer måste samarbetet *skapas* om det alls skall bli av, genom att en extern part bemyndigas att styra de inblandade aktörerna i rätt riktning. Låt oss förklara detta lite närmare.

Att aktörer väljer att inte samarbeta brukar förklaras med att de befinner sig i en så kallad *social fälla* (Platt 1973) eller ett *socialt dilemma* (Dawes 1980), vilket i sin tur ger upphov till bristande kollektivt handlande (Olson 1965). Lite kortfattat kan vi sammanfatta situationen på följande vis (jmf. Rothstein 2003:21f):

- Utgångspunkten är att alla inblandade parter vinner på att samtliga väljer en samarbetsstrategi. Samarbete ger alltså en högre nytta för alla, jämfört med en situation där ingen samarbetar.
- Men, om den enskilde aktören inte litar på att övriga verkligen kommer att samarbeta är det tämligen meningslöst, eller till och med kostsamt, att själv göra så. Kollektivets bästa uppnås nämligen bara i de lägen då det stora flertalet aktörer samarbetar. Att i ensamhet samarbeta innebär oftast ett personligt utfall som är betydligt sämre än det som resulterar av att själv också svika en kollektivt gynnsam strategi.
- Detta betyder att det faktiskt, trots överlägsenheten hos en unison samarbetsstrategi, kan vara rationellt för varje enskild aktör att *inte* välja att samarbeta. Men det innebär också att våra individuellt rationella val ger upphov till suboptimala (icke-önskvärda) utfall för alla.
- Av det här kan vi sluta oss till att ett effektivt samarbete för gemensamma ändamål endast kan uppstå på *frivillig* väg i situationer där alla inblandade kan lita på att alla, eller tillräckligt många andra, också väljer att samarbeta. Minsta tvekan om detta är ett skäl för skademinimering genom att själv hoppa av samarbetsstrategin.
- Sålunda, utan tillit slår den sociala fällan obönhörligen igen. Vi hamnar i en situation där alla får det sämre, trots att alla vet och inser att alla skulle vinna på att samarbeta.

Om alla aktörer i grund och botten vill samarbeta, men inte vågar på grund av bristande tillit, vad gör man då? Det enkla svaret är att man tar politiken till hjälp. Aktörerna ger sitt stöd till en extern part, vanligtvis Staten, som får i uppdrag att vägleda, styra eller till och med tvinga aktörerna till samarbete i de dilemmasituationer där de annars skulle välja att agera egennyttigt. Ingen politisk tänkare har nog lyckats fångat detta elegantare än Thomas Hobbes (1651/2004) som i 1600-talets England skisserade en värld av rationella, nyttomaximerande människor som insåg värdet av att inrätta och sanktionera en *Leviathan*, vars uppgift just var att skapa samarbete där sådant annars vore otänkbart. Bara med den av Staten reglerade förutsägbarheten i det mellanmännsliga samarbetet kunde naturtillståndets osäkra och brutala tillvaro undkommas. När vi fortsättningsvis talar om *skapat* samarbete är det alltså närvaro och styrning av någon slags tredje part – en Stat – som vi avser.

Styrning kan komma i många former, och innebära olika nivåer av betvingande, allt från kraftfulla lagar och regler, marknadsbaserade subventioner och skatter, till vanlig information. Trots sina många olikheter, förenas dessa styrmedel i sina funktionella syften – de initierar former av mänskligt beteende som inte kan väntas uppkomma på frivillig väg. Nu är det dock inte så enkelt att blotta närvaron av styrmedel är ett tillräckligt villkor för att mer samarbete ska realiseras. För det första måste styrmedlen accepteras och legitimeras av de berörda aktörerna. Om

inte uppkommer såväl implementerings- som effektivitetsproblem. En snabb översikt ger vid handen att vissa typer av styrmedel, exempelvis koldioxidskatter, uppfattas som politiskt omöjliga i vissa kontexter samtidigt som de i andra är det främsta klimatstyrmedlet på plats (Harring 2016). För det andra måste styrmedlen efterlevas när de väl är införda. Ett bra exempel där det senare inte sker är fiskerinäringen i Moçambique. I slutet av 1990-talet införde man där en av världens mest ambitiösa fiskerilagstiftningar och ett hopp om minskad utfiskning tändes bland många. Emellertid har utfiskningen fortsatt med i princip oförändrad kraft och orsaken till detta är alltså inte att det skulle saknas regler eller ens hårda sanktioner för den som överträder dem (för det gör det sannerligen i detta fall), utan snarare att det saknas kapacitet och resurser för att övervaka allt fiske som sker längs landets närmare 3000 km långa kust (Lopez et. al. 2013). För att uttrycka det frankt; sannolikheten att åka fast om du tjuvfiskar i Moçambique är minimal. Av detta lär vi oss att verkningsfulla styrmedel (1) måste åtnjuta tillräckligt stöd för att införas, samt (2) vara utformade på ett sådant sätt att de sedermera efterlevs. Samhällskostnaderna (både räknat i resursförluster som ett resultat av bristande efterlevnad, i kostnader för upprätthållandet av tillräcklig övervakning och efterföljande bestraffning, samt i förtroendeförluster för de reglerande institutionerna) ökar i samma takt som acceptansen för styrmedlen sjunker.

Detta dilemma för oss till själva vårt huvudproblem: *Vad är det som gör att politiska styrmedel har, eller får, det stöd och den acceptans som krävs för att de skall genomföras och efterlevas* – och därmed ge upphov till samarbeten som annars svårigen skulle komma till stånd? Ju bättre svar vi kan få på den frågan, desto bättre kan också beslutsfattare anpassa och utforma sina åtgärder så att kostnaderna för och missnöjet med dessa styrmedel kan hållas till ett minimum. Mer exakt undersöker vi en mycket specifik grupp av medborgare, nämligen människor som i grund och botten uttrycker förståelse och engagemang för de problem som uppstår i kölvattnet av bristande kollektivt handlande, men som trots dessa gynnsamma attityder väljer att själva inte samarbeta frivilligt. Vi kallar dem kort och gott för *de skenheliga*. Vad beror denna paradox på? Står svaret att finna i att de inte litar på andras samarbetsbenägenhet och därför går rakt i den sociala fällan så som teorin om kollektiva dilemman predicerar, eller finns det andra förklaringar till att de inte lever som de lär? Och, framförallt, vilken betydelse har dessa orsaker till bristande samarbete för de skenheligas benägenhet att stödja införandet av politiska styrmedel?

I kapitlet fokuserar vi på benägenheten att samarbeta för att undvika uppkomsten av *globala klimatförändringar*. Det globala klimatet är ett skolboksexempel på en social fälla. För det första det är en komplex fråga där det bland annat råder osäkerhet kring precis vilka det är som kommer att drabbas, något som sannolikt påverkar skärpan och styrkan i vilka moraliska förpliktelser att samarbeta som människor anser sig ha.

För det andra är frågan genuint global och inbegriper en omfattande uppsättning aktiviteter av en oräknelig mängd aktörer, vilket medför att det dels är svårt att peka ut enskilda syndabockar, dels att man inte med någon större precision kan förutsäga hur och var förändringarna kommer att äga rum. Klimatfrågans storskalighet innebär också att det, till skillnad från småskaliga situationer, är näst intill omöjligt för alla de inblandade aktörerna att frivilligt komma överens om beteenderegler samt system för kontroll och sanktioner.

För det tredje är klimatförändringarna till sin natur mycket långsamma, vilket innebär att de som kan komma att drabbas hårdast av beteenden vi har idag i själva verket kan tillhöra ännu ej födda generationer. Tillsammans bidrar dessa osäkerheter till att det 1) är svårt att få till stånd frivilligt samarbete för att minska de aktiviteter som orsakar klimatförändringarna och, som en spegling av detta, att det 2) är lätt för enskilda aktörer att underskatta sitt eget bidrag och därmed bedöma vikten av att också för egen del välja en samarbetsstrategi, samt 3) gör det svårt för någon att lita på att andra aktörer verkligen kommer att dra sitt strå till den kollektiva stacken. Är det alltså någonstans det verkligen behövs styrning för att samarbete ska uppstå så är det i relation till det globala klimatet.

Återstoden av kapitlet är upplagt på följande sätt. I nästa avsnitt gör vi först ett kortare nedslag i tidigare forskning, introducerar och beskriver vår utvalda grupp av skenheliga klimatkämpar och avslutar med ett teoretiskt resonemang med vars hjälp vi härleder två hypoteser. Därefter redovisar vi resultaten från vår undersökning, och kapitlet avslutas med en kort diskussion.

Om skenheliga klimatkämpar

I en studie av hur miljöattityder spiller över i faktiska miljöbeteenden, föreslår Johan Martinsson och Lennart J. Lundqvist (2010) att medborgarna kan placeras in efter två dimensioner: de som har starka respektive svaga miljöattityder och huruvida de handlar miljömässigt eller inte. Att attityder och handlingar går hand i hand är inte särskilt förvånande. En uppsjö av studier inom samhälls- och beteendevetenskaperna har påvisat vikten av människors värderingar och attityder som drivkrafter för frivilligt beteende och engagemang. Detta gäller inte minst på miljöområdet där beredvilligheten att personligen agera ökar i takt med uppfattningar om problemets storlek och den egna rollen i att såväl skapa som avhjälpa det (jmf. Steg m.fl. 2005, Stern m.fl. 1995). Därmed finns det såväl en kategori människor vilka har starka miljöattityder och betar sig miljövänligt, som en kategori icke-miljöengagerade vilka inte heller uppvisar ett miljövänligt beteende. Inte heller är det särskilt överraskande att en ytterligare grupp människor betar sig miljövänligt trots att de saknar starka miljöattityder. Som bland andra Jagers m.fl. (2016) har visat, innefattar motiven bakom vardagliga miljövänliga val långt fler bevekelsegrunder än bara miljön. Bland annat tänker människor på sin hälsa och

sin ekonomi när de bestämmer sig för ett visst beteende. Ibland gör vi rent av val som är praktiska, även om de ibland också råkar vara bra för miljön.

Istället är det den återstående kategorin i Martinssons och Lundqvists tvådimensionella indelning som är särskilt intressant för oss. Här hamnar nämligen de människor som har starka miljöattityder men som trots detta *inte* uppvisar ett positivt miljöbeteende. De utsätter sig därmed för risken att uppleva den obehagliga känsla som psykologer kallar kognitiv dissonans: å ena sidan erkänner de behovet av en minskad miljöbelastning samt att detta är avhängigt mänskliga aktiviteter, å andra sidan förändrar de själva inte sitt beteende. Varför är just dessa skenheliga människor så intressanta sett ur ett kollektivt handlande-perspektiv? Jo, denna kategori överensstämmer väl med de människor som väljer att inte samarbeta trots att de mycket väl känner till de kollektiva fördelarna som skulle bli resultatet om alla samarbetar (jämför tidigare resonemang om sociala fällor). För att mer grundligt förstå varför vi tenderar att fastna i sociala fällor, och hur vi kan ta oss ur dem, är alltså denna kategori av människor särskilt lämplig att studera.

På samma sätt som Martinsson och Lundqvist resonerar, kan man tänka sig att det finns motsvarande fyra grupperingar vad gäller samarbete för det gemensamma klimatet. För det första har vi de som uttrycker tydliga insikter i problematiken med, och orsakerna till, ett förändrat klimat och även omsätter dessa attityder i aktiv handling, exempelvis genom att undvika sådana handlingar som ger upphov tydliga negativa effekter på klimatet, bil- och flygresor. Hos dessa individer går därmed attityder och beteende hand i hand. Vidare bör vi finna en grupp av individer som inte alls oroas av klimatförändringar och sålunda inte heller aktivt verkar för de ska undvikas. Den här gruppen är av förståeliga skäl inte särskilt intressant för vår studie eftersom de, likt de förra, uppvisar en tydlig överensstämmelse mellan sina (visserligen klimatnegativa) attityder och handlingar. Inte heller den grupp av individer som utför klimatbesparande åtgärder av *andra* skäl än att de är gynnsamma för klimatet är intressanta (eftersom de, ur ett teoretiskt perspektiv, egentligen inte kan sägas samarbeta). Istället är det den grupp av individer som har starka miljöattityder men samtidigt inte omsätter dessa i faktisk handling som är vår målgrupp. En första fråga är då naturligtvis om denna grupp skenheliga klimatkämpar faktiskt existerar, och om så, vad förklaringen bakom deras i högsta grad motsägelsefulla position möjligtvis kan vara?

Tabell 1a Nivå på miljöattityder och skattat miljöbeteende, andel (%) av samtliga (bil)

		Miljöattityder	
		Höga	Låga
Miljöbeteende	Högt	23	12
	Lågt	33	32

Tabell 1b Nivå på miljöattityder och skattat miljöbeteende, andel (%) av samtliga (flyg)

		Miljöattityder	
		Höga	Låga
Miljöbeteende	Högt	22	10
	Lågt	35	33

Kommentar: Här utgår vi från ett i forskningen etablerat mått på miljöattityder, det så kallade New Environmental Paradigm, eller NEP (se Dunlap et al. 2000). NEP-skalan mäter människors uppfattningar om miljöproblemens art, orsaker, och möjliga lösningar. I den västsvenska SOM-undersökningen ombads därför respondenterna att uttrycka uppfattning (skala från 1=helt riktigt till 4=helt felaktigt) om följande fem påståenden, vilka här slagits ihop till ett miljöattitydindex ($\alpha = 0.61$): (1) Vetenskapen kommer lösa miljöproblemen utan att vi behöver förändra hur vi lever, (2) Klimathotet är överdrivet, (3) Ekonomisk tillväxt är negativt för miljön (omvänd), (4) Endast genom ekonomisk tillväxt får vi resurser att investera i miljön, (5) Den ökande konsumtionen kommer att göra slut på jordens resurser (omvänd). Ett högt medelvärde anger därmed svaga miljöattityder. Brytpunkten för grupperna är satt till medelvärdet för samtliga respondenter (2.94). Miljöbeteende mäts genom att respondenterna ombads ange hur ofta de personligen undviker att dels köra bil, dels resa med flyg. Den femgradiga svarsskalan löper från 1 (aldrig) till 5 (alltid). Även här har brytpunkterna för de två grupperna angetts som medelvärdet för samtliga respondenter (bil: 2.34 respektive flyg: 2.2). $N_{bil}=1888$, $N_{flyg}=1871$.

Källa: Den västsvenska SOM-undersökningen 2015.

I tabellerna 1a och 1b ovan, baserade på enkätdata från 2015 års västsvenska SOM-undersökning, återfinns vi mycket riktigt ett liknande mönster som det Martinsson och Lundqvist (2010) rapporterar i sin studie. När vi delar upp respondenterna efter de två dimensionerna miljöattityder och vilja att avstå från miljöfarliga beteenden

(bilkörning och att flyga) hamnar en dryg tredjedel i gruppen av just skenheliga som å ena sidan har starka miljöattityder men samtidigt mycket sällan väljer att minska sin egen klimatpåverkan. De fortsätter alltså oförtrutet att köra bil och resa med flyg, trots att deras attityder snarare signalerar att de borde avstå från detta. Innan vi går vidare och undersöker de skenheligas bevekelsegrunder mer på djupet, låt oss först ta reda på huruvida dessa på något sätt sticker ut från den övriga gruppen av respondenter. Skiljer sig deras socio-ekonomiska karakteristik på något sätt? I tabell 2 jämför vi de skenheliga med samtliga respondenter utifrån ett antal socio-demografiska variabler.

Tabell 2 Socio-demografi (medelvärden, standardavvikelse inom parentes)

	De skenheliga (bil)	De skenheliga (flyg)	Samtliga
Man (%) ⁱ	.51 (.50)	.50 (.50)	.49 (.50)
Ålder	51.53 (15.30)	49.39 (16.22)	52.42 (17.90)
Utbildningsnivå ⁱⁱ	5.04 (1.80)	5.18 (1.80)	4.76 (1.93)
Politiskt intresse ⁱⁱⁱ	2.17 (.74)	2.14 (.73)	2.23 (.78)
Ideologi ^{iv}	2.90 (1.17)	2.86 (1.14)	3.07 (1.19)
Ekonomisk situation ^v	1.84 (.90)	1.81 (.89)	1.94 (.93)
Miljöoro ^{vi}	3.57 (.57)	3.61 (.55)	3.35 (.73)

Kommentar: Fetstil anger en signifikant skillnad från samtliga respondenter på 95 %-nivån.

ⁱ Är du: 0=kvinna, 1=man; ⁱⁱ Vilken skolutbildning har du? Markera det alternativ som du anser passar bäst in på dig. Om du ännu inte avslutat din utbildning, markera den du genomgår för närvarande. 1=ej fullgjort grundskola, 1=Ej fullgjort grundskola (eller motsvarande obligatorisk skola), 2=Grundskola (eller motsvarande obligatorisk skola), 3=Studier vid gymnasium, folkhögskola (eller motsvarande), 4=Examen från gymnasium, folkhögskola (eller motsvarande), 5=Eftergymnasial utbildning, ej högskola/universitet, 6=Studier vid högskola/universitet, 7=Examen från högskola/universitet, 8=Studier vid/examen från forskarutbildning; ⁱⁱⁱ Hur intresserad är du i allmänhet av politik? 1=Mycket intresserad, 2=Ganska intresserad, 3=Inte särskilt intresserad, 4=Inte alls intresserad; ^{iv} Man talar ibland om att politiska åsikter kan placeras in på en vänster-högerskala. Var någonstans skulle du placera dig själv på en sådan skala? 1=Klart till vänster, 2=Något till vänster, 3=Varken till vänster eller till höger, 4=Något till höger, 5=Klart till höger; ^v Hur klarar sig ditt hushåll på nuvarande inkomst? 1=Mycket bra, 2=Ganska bra, 3=Varken bra eller dåligt, 4=Ganska dåligt, 5=Mycket dåligt; ^{vi} Om du ser till läget i dag, hur oroande upplever du själv följande inför framtiden (Index av [a] Miljöförstöringar samt [b] Förändringar i jordens klimat)? 1=Inte alls oroande, 2=Inte särskilt oroande, 3=Ganska oroande, 4=Mycket oroande.

Källa: Den västsvenska SOM-undersökningen 2015.

Som vi ser är skillnaderna mellan våra två grupper av skenheliga och det totala antalet respondenter, ganska marginella. Dock kan det vara värt att beakta några av dem. När det gäller såväl (o)vilja att avstå från flygresande som bilåkande står de skenheliga något mer till vänster samt ger, precis som deras överlag starka mil-

jöattityder också pekar på, uttryck för en något större oro för miljöförstöring och klimatförändringar än övriga svarande i enkäten. De som uppger att de mycket sällan eller aldrig avstår från att flyga är dessutom något yngre och något mer välutbildade än totalen, samt uttrycker en större optimism vad gäller den egna ekonomiska situationen. Men dessa skillnader är överlag relativt små.

Vad kan det då vara som förklarar att de skenheliga finns och märker ut sig själva med så motsägelsefulla inställningar till klimatsamarbete? Om vi konsulterar teorin om kollektiva dilemman så bör en viktig faktor bakom de skenheligas val att inte samarbeta, trots att de inser det kollektiva värdet av det, vara *bristande tillit*. Eftersom de inte litar på att andra drar sitt strå till stacken är det helt enkelt lönlöst att själva försöka samarbeta. För att uttrycka saken annorlunda: Varför ska de avstå från, många gånger, njutbara och praktiskt effektiva aktiviteter om klimatet ändå fortsätter att försämrats på grund av att inte andra gör samma val? Då får de ju inte åtnjuta ett oskadat klimat, trots att de själva försakar sin bilkörning och sina flygresor för att detta skall uppnås. En klassisk social fälla med andra ord.

Men det kan naturligtvis finnas andra förklaringar till varför människor inte samarbetar även om de innerst inne skulle vilja göra så. Nära till hand ligger att man helt enkelt inte anser sig *kunna*. Somliga kanske behöver bilen i vardagen, t ex. för att transportera sig till jobb och sina och barnens fritidsaktiviteter, eller de kanske lider av någon sjukdom som bäst botas genom att vistas längre perioder i soligare och varmare klimat än vad som kan erbjudas hemmavid – på platser som bara rimligen kan nås med flyg? Vissa personer är kanske, som bland andra Stern (2005) och Eriksson m.fl. (2008) påvisar, så fast inrutade i sina vanor att en beteendeförändring därför ses som oöverstiglig. Upplevelsen av praktiska hinder kan på så vis vara en alternativ förklaring till det bristande samarbetet.

Som vi tidigare nämnt krävs politisk styrning för att skapa samarbete i de fall då vi inte är beredda att ändra vårt beteende frivilligt. Vidare är allmänhetens stöd till dessa styrmedel en nyckelfaktor bakom styrmedlens förmåga att på ett effektivt sätt adressera det bristande samarbetet. I ljuset av detta förbehåll är det relevant att fråga sig hur individerna i vår kategori av skenheliga klimat kämpar ställer sig till politiska styrmedel som syftar till att skapa samarbete? Kanske påverkas attityderna till styrmedel av orsakerna som även ligger bakom det bristande samarbetet?

Om vi återigen lutar oss mot teorin om sociala fällor så bör sambandet se ut på följande vis: om bristande mellanmänsklig tillit är den huvudsakliga orsaken till att dessa i grunden miljövärande individer väljer att inte personligen samarbeta, bör de också hysa positiva attityder till införandet av klimatrelaterade styrmedel – allt annat lika. Funktionen hos styrmedel, exempelvis koldioxidskatter på bensin och klimatskatter på flygresor, är att förändra människors nyttokalkyler genom att göra det dyrare för dem att inte samarbeta (i detta fall undvika flygresor och bilkörning). Den för individen rationella handlingsstrategin skiftar från att undvika samarbete till att faktiskt samarbeta. Därför, om det som i grund och botten

hindrar de skenheliga från att omsätta sina attityder i praktiken är ett svagt eller obefintligt förtroende för deras medmänniskors samarbetsvillighet, borde en dylik skatt fungera som en slags kompensation för den bristande tilliten. Vår första hypotes – dilemma-hypotesen – är därför följande:

H₁: Ju lägre mellanmännisklig tillit skenheliga hyser, desto starkare är deras stöd för användandet av klimatskatter.

Vi ska emellertid ta i beaktande att även upplevelsen av hinder för beteendeförändring bör ha bäring på människors stöd för ett användande av klimatskatter, om än genom något annorlunda mekanismer. Vi kan exempelvis tänka oss att en person som upplever att en beteendeförändring är behäftad med mycket stora praktiska (exempelvis avsaknaden av realistiska alternativ) eller psykologiska (exempelvis starka vanor som inte bryts utan stora obehagskänslor) hinder snarare uppfattar en klimatskatt som något av en dubbelbesträffning – lite som att det saltas i ett redan öppet och blödande sår i den personliga moralen. Inte nog med att den uppenbara kognitiva dissonansen svider. Till detta läggs en ekonomisk pålaga på den börda som inte är praktiskt möjlig att lätta. Av detta resonemang följer en andra hypotes – hinder-hypotesen – som vi också vill undersöka:

H₂: Ju större hinder för beteendeförändring skenheliga upplever, desto svagare är deras stöd för användandet av klimatrelaterade skatter.

I nästföljande avsnitt redovisar vi resultaten från vår analys, samt hur vi har nått fram till dessa.

Resultat

Här ger vi oss i kast med att testa våra två uppsatta hypoteser om sambandet mellan orsakerna till de skenheligas motsägelsefulla beteendeval och deras inställning till klimatpolitiska styrmedel. Innan vi kan undersöka detta till fullo, måste vi emellertid först titta närmare på den första komponenten i vårt tänkta samband: orsakerna till att de skenheliga är just detta.

Av tabell 3 framgår att när det gäller nivån på det mellanmänniskliga förtroendet avviker inte de skenheliga som grupp i någon särskild bemärkelse. Detta tycks gälla, vare sig vi talar om undvikandet av bilkörning eller undvikandet av flygresor. Emellertid, och mer intressant för vår studie, noterar vi att de skenheliga har betydligt lägre nivåer av mellanmännisklig tillit jämfört med de respondenter som delar deras relativt sett starka miljöattityder men som också låter dessa avspegla sig i ett omfattande miljöbeteende. Kanske ligger det alltså något i att vissa människor, trots starka attityder, undviker att samarbeta av rädsla för att stå ensamma i detta?

**Tabell 3 Mellanmänsklig tillit per grupp, medelvärden (Bil/Flyg)
(M-totalt = 6.59)**

		Miljöattityder	
		Starka	Svaga
Miljöbeteende	Omfattande	6.90/7.01	6.44/6.41
	Litet	6.81/6.26	6.62/6.66

Kommentar: "Enligt din mening, i vilken utsträckning går det att lita på människor i allmänhet?" Svartaltemativ på en 11-gradig skala mellan 0 (det går inte att lita på människor i allmänhet) och 10 (det går att lita på människor i allmänhet). Ett högre värde anger därmed en högre nivå av mellanmänsklig tillit. Det bör noteras att denna fråga mäter en generell mellanmänsklig tillit och därmed inte är specifikt riktad mot förtroende för andra människors benägenhet att samarbeta just i fråga om miljöbeteenden. $N_{bil}=1850$ $N_{flyg}=1833$.

Källa: Den västsvenska SOM-undersökningen 2015.

Den andra möjliga förklaringen till de skenheligas bristande samarbete, upplevelsen av hinder för beteendeförändring, illustrerar vi i tabell 4 nedan. Som vi ser upprepar sig mönstret vi fann för mellanmänsklig tillit. Också här blir det nämligen tydligt att de vars beteende sviktar också upplever markant större hinder att avstå från bilen eller flyget jämfört med dem som har ett omfattande miljöbeteende. Detta gäller dessutom alldeles oavsett styrkan på miljöattityderna.

**Tabell 4 Upplevda hinder per grupp, medelvärden (Bil/Flyg)
(M-totalt = 3.25/2.26)**

		Miljöattityder	
		Starka	Svaga
Miljöbeteende	Omfattande	2.47/1.59	2.73/1.60
	Litet	3.54/2.47	3.57/2.72

Kommentar: "Om du skulle behöva minska de koldioxidutsläpp du orsakar, hur svårt tror du att det skulle vara för dig att avstå nedanstående saker: (1) egen bil, (2) flygresor?". Svartaltemativ mellan 1 (mycket lätt) och 4 (mycket svårt). $N_{bil}=1709$, $N_{flyg}=1754$.

Källa: Den västsvenska SOM-undersökningen 2015.

När vi nu har konstaterat att framförallt upplevda hinder, men också brister i det mellanmännsliga förtroendet, tycks hänga samman med de skenheligas beteendeval närmar vi oss frågan om hur detta påverkar deras inställning till politiska styrmedel. För att undersöka denna fråga närmare, och därmed verkligen testa våra två hypoteser, delar vi in vår grupp med skenheliga klimatkämpar efter två ytterligare dimensioner: *hög respektive låg mellanmännslig tillit* samt *höga respektive låga upplevda hinder*. På så vis kan vi isolera de skenheliga individer som, enligt våra hypoteser, bör uppvisa de mest negativa respektive de mest positiva attityderna till ett användande av klimatskatter. På tillitsdimensionen definierar vi de vilka graderar sitt generella mellanmännsliga förtroende som sju eller högre som höglitare respektive de som anger en tillit på 6 eller under som låglitare. På hinderdimensionen placerar vi de som uppger att det är ganska eller mycket lätt att avstå från sitt bil- eller flygbeteende (svarsalternativ 3 respektive 4) i gruppen för låga hinder och omvänt de som anger det vara ganska eller mycket svårt att avstå (svarsalternativ 1 respektive 2) i gruppen för höga hinder. Fördelningen inom gruppen skenheliga redovisas i tabell 5 nedan.

Tabell 5 Mellanmännslig tillit och upplevda hinder, andel av skenheliga i procent (bil/flyg)

		Mellanmännslig tillit	
		Hög	Låg
Upplevda hinder	Höga	59/31	32/19
	Låga	6/33	3/17

Kommentar: Det totala antalet skenheliga är för bil = 622, samt för flyg = 653.

Källa: Den västsvenska SOM-undersökningen 2015.

Som tabellen ovan visar är fördelningen på dessa fyra skenheliga kategorier något ojämn. En stor andel (59 % respektive 31 % av samtliga skenheliga) faller in i kategorin höglitare med höga upplevda hinder. Samtidigt är det, framförallt när det gäller att avstå bilen, endast ett fåtal individer som upplever att hindren för detta är låga (6 % respektive 3 % av samtliga skenheliga).

Nu till frågan huruvida de dominerande orsakerna bakom det bristande samarbetet hos de skenheliga också påverkar attityderna till en tredjepartsintervention för att råda bot på samarbetsproblemen. Vad tycker egentligen våra fyra olika kategorier av skenheliga om förslag att införa klimatpolitiska styrmedel? För att undersöka detta

ställer vi två olika frågor riktade till dels de som brister i bilåkandet, dels de som brister i flygresande: vilken uppfattning har de om en höjning av koldioxidskatten på bensin, en åtgärd som otvetydigt drabbar de som använder sig av bilen, och hur ställer de sig till införandet av en klimatskatt på flygresor, vilket blir särskilt kännbart för de som ofta nyttjar detta transportsätt? Att vi här väljer att fokusera på just skatteinstrumentet när det egentligen finns en uppsjö av potentiella styrmedel att tillgå (Sterner & Coria 2012) har flera orsaker. Dels är skatter, enligt många experter, bland de mest kostnadseffektiva verktygen för att förändra beteenden (se exempelvis IPCC 2014), dels har vi i Sverige och övriga Skandinavien en lång tradition av att nyttja skatteinstrumentet på just klimatområdet varför det torde vara relativt oproblemiskt för våra respondenter att förstå innebörden av dylika politiska åtgärder och sätta sig in i konsekvenserna av dem.

Enligt våra ovanstående teoretiska resonemang bör våra fyra grupper av skenheliga skilja sig åt i så motto att upplevelsen av stora hinder för att omsätta sina attityder i beteende bör påverka attityderna till användandet av politiska styrmedel i negativ riktning, eftersom detta endast kommer att göra ett upplevt oundvikligt beteende mer kostsamt. Samtidigt bör de som uttrycker ett lågt mellanmänniskt förtroende uppfatta politiskt styrning som något positivt, eftersom det som framförallt hindrar deras beteende är farhågan att andra människor inte samarbetar. Tabell 6 och 7 nedan redovisar hur de genomsnittliga attityderna till styrmedelsanvändande ser ut för respektive kategori av skenheliga.

Det vi noterar från tabellerna nedan är att den mellanmänniska tilliten mycket riktigt tycks påverka attityderna till politiska styrmedel, oavsett om dessa är riktade mot bil- eller flygtransporter. Dock är sambandet det rakt motsatt från vad vi förväntade oss: oavsett upplevelsen av hinder är de låglitande skenheliga mer negativa till användandet av klimat- och koldioxidsskatter jämfört med höglitarna. För upplevda hinder är emellertid resultaten mer förväntade. Om det upplevs som svårt att avstå från en aktivitet är också stödet för åtgärder som fördyrar densamma lägre, och detta gäller oavsett nivå på den mellanmänniska tilliten. De största skillnaderna finner vi därmed mellan låglitare som upplever höga hinder (mest negativa) och höglitare som upplever låga hinder (mest positiva). Detta konfirmeras också när vi tittar på styrkan och riktningen på sambandet mellan våra två förklaringar och styrmedelsattityder hos de skenheliga i en korrelationsanalys (tabell 8, nedan)³. Sambandet mellan våra två förklaringar och styrmedelsattityderna är otvetydigt. Riktningen på korrelationskoefficienterna innebär vidare att styrmedelsattityder blir mer negativa i takt med att upplevelsen av hinder blir starkare, samtidigt som en ökad mellanmännisklig tillit åtföljs av en mer positiv attityd till styrmedelsanvändandet.

Tabell 6 Attityder till införandet av klimatskatt på flygresor. Medelvärden, standardavvikelser inom parentes (M-totalt: 3.39)

		Mellanmänsklig tillit	
		Hög	Låg
Upplevda hinder	Höga	3.34 (.08)	2.92 (.11)
	Låga	3.71 (.07)	3.47 (.12)

Tabell 7 Attityder till en höjning av koldioxidskatten på bensin. Medelvärden, standardavvikelser inom parentes (M-totalt: 2.70)

		Mellanmänsklig tillit	
		Hög	Låg
Upplevda hinder	Höga	2.80 (.07)	2.41 (.09)
	Låga	3.09 (.18)	3.08 (.38)

Kommentar: "Vilken är din inställning till följande förslag? (1) Höja koldioxidskatten på bensin, (2) Införa klimatskatt på flygresor". Svartalernativ mellan 1 (mycket dåligt förslag) och 5 (mycket bra förslag). $N_{bil}=622$, $N_{flyg}=653$.

Tabell 8 Korrelationskoefficienter: Styrmedelsförslag, mellanmänsklig tillit och upplevda hinder (skenheliga)

	Mellanmänsklig tillit	Upplevda hinder
Koldioxidskatt (bil)	.169	-.166
Klimatskatt (flyg)	.205	-.282

Kommentar: Samtliga korrelationskoefficienter är signifikanta på 95%-nivån. Observera att svartalernativen för upplevda hinder är ordnade så att ett högre värde indikerar en upplevelse av låga hinder, svartalernativen för mellanmänsklig tillit är ordnade så att ett högre värde indikerar en högre tillit, och svartalernativen för styrmedelsförslagen är ordnade så att ett högre värde indikerar en mer negativ inställning. $N_{bil}=622$, $N_{flyg}=653$.

Diskussion och slutsatser

Varför väljer vissa människor att inte själva avstå från klimatstörande aktiviteter i sin vardag, trots att de säger sig uppfatta problematiken med förändringar i klimatet orsakade av mänskligt beteende? Och hur påverkar orsakerna till deras beteendeval beredvilligheten att stödja politisk styrning mot mindre klimatpåverkande beteendemönster? Med utgångspunkt i dessa frågor inledde vi kapitlet med att diskutera en numera klassisk förklaring till många av de besvärliga situationer som vi idag ser i samhället, från den mycket lokala till den globala nivån: bristande samarbete. Trots den kollektiva nyttan av att alla samarbetar och trots att många människor har attityder som pekar mot att personliga beteendeförändringar i denna riktning är önskvärda, väljer likväl en inte försumbar andel av befolkningen att inte samarbeta. I detta kapitel kallar vi dem de skenheliga, eftersom de helt enkelt inte lever som de lär. Med hjälp av teorier om det kollektiva handlandets problem menar vi att en nödvändig förutsättning för avhjälpandet av aktuella samhällsliga problem är politisk styrning. Om människor inte frivilligt väljer att samarbeta med varandra, trots såväl personliga attityder som betydelsen för kollektiva utfall, behöver staten eller någon annan tredje part vidta åtgärder för att istället skapa samarbete. I de flesta fall görs detta genom att införa olika typer av styrmedel med varierande grad av tvång: skatter och subventioner, lagstiftning eller information av olika slag. För att tala med teorierna om kollektivt handlande hjälper politiska styrmedel människor att slippa ut ur den sociala fälla som de fastnat i. Det vill säga, den förutsägbarhet rörande andra människors beteende som skapas i och med tredjepartsinterventionen fungerar som ett slags substitut till den bristande mellanmänniska tilliten, vilken gör att den sociala fällan öppnar sig.

De människor som stämmer in på denna beskrivning av skenheliga, alltså de vars bristande samarbete bottenar i en låg mellanmännisklig tillit, torde alltså välkomna politisk styrning med öppna armar. Genom att andra tvingas samarbeta kan de själva också följa sina relativt sett starka miljöattityder utan att riskera att bli förlorare i dubbel bemärkelse. Som en första hypotes antog vi därför att *ju lägre mellanmännisklig tillit skenheliga hyser, desto starkare är deras stöd* för användandet av klimatskatter. Efter att närmare ha analyserat våra resultat kan vi dock konstatera att denna hypotes inte får något stöd i vårt material. Det tycks inte alls vara fallet att människor som hyser låg tillit till andra är mer benägna att acceptera klimatpolitiska styrmedel. Tvärtom visar våra resultat på det motsatta: det är snarare en hög mellanmännisklig tillit som ger ett positivt samband med ett högt stöd för användandet av klimatskatter, oavsett om dessa riktas mot att fördyra koldioxidutsläppen från biltrafik eller flygets klimatpåverkan. Orsaken till att vi finner dessa, något överraskande, resultat kan vara flera, men en aspekt som kan vara relevant att påpeka har att göra med de mått vi använder för att komma åt den mellanmänniska tilliten. Som vi nämner ovan mäter vi mellanmännisklig tillit på en generell nivå, och fångar därmed inte, vilket teorin om kollektivt handlande

föreskriver, tilliten till andra människors *miljöbeteende* mer specifikt. Det kan därför inte uteslutas att våra resultat hade gått i en delvis annan riktning om vi haft tillgång till en mer precis fråga. Ett annat möjligt alternativ är att själva upprätthållandet av miljöstyrmedel i sig är att betrakta som ett kollektivt dilemma, vilket gör låglitare skeptiska till styrmedlens möjlighet att över huvud taget fungera (se exempelvis Haring & Jagers, 2013).

I teoriavsnittet påpekande vi också att det även kan finnas andra förklaringar till varför människor väljer att inte samarbeta även om de innerst inne skulle vilja. Vi föreslog att upplevelsen av praktiska hinder är en sådan förklaring. Förvisso vill nog många av oss samarbeta för klimatets skull, exempelvis genom att begränsa koldioxidutsläppen från våra persontransporter, men om kollektivtrafiken inte täcker de destinationer som behövs eller avstånden är för långa för att cykla eller gå, är det naturligtvis inte så enkelt att leva i enlighet med sina attityder. Det kanske är praktiskt omöjligt att cykla ett par mil till barnens fritidsaktiviteter eller till jobbet, att ta spårvagnen för att veckohandla, eller spendera två tredjedelar av dygnet på tåg för ett möte i Luleå. Vad skulle en sådan situation innebära för den skenhelige klimatkämpens attityder till användandet av politiska styrmedel? Som vi resonerade ovan borde ett ökat användande av klimatrelaterade skatter kunna uppfattas som en slags dubbel bestraffning, då en kännbar ekonomisk kostnad adderas till bördan av att ha ett dåligt samvete. Sett i ljuset av detta föreslog vi därför även hypotesen att ju *större hinder för beteendeförändring skenheliga upplever, desto svagare är deras stöd* för användandet av klimatrelaterade skatter. Denna hypotes visade sig få ett tämligen starkt stöd. Bland de skenheliga som anger att de varken kan ändra sitt bilåkande eller sina flygvanor är nämligen attityderna till såväl en höjning av koldioxidskatten på bensin som till införandet av en klimatskatt på flygresor klart mer negativa, både bland hög- och låglitare.

Behovet av politisk styrning för att skapa samarbete där detta inte uppstår frivilligt är uppenbart: för att lösa dagens stora globala problem krävs kollektiva insatser, samtidigt som även den mest välvillige individen inte sällan ställs inför såväl psykologiska som praktiska grubblrier när beteendeval ska göras. Att närmare undersöka vad som hindrar samarbete från att uppstå och, inte minst, hur dessa orsaker påverkar efterfrågan på styrmedel är därmed en förutsättning för en effektiv och legitim tredjepartsintervention i framtiden. Inte minst kan en djupdykning i orsakerna till det bristande samarbetet visa på vilken typ av styrmedel som behövs – sådana som ökar förutsägbarheten när andras framtida beteende ska prediceras, eller som möjliggör alternativa handlingsval för en själv.

I det här kapitlet har vi visat att trots att den mellanmännsliga tilliten ligger på en något lägre nivå hos de individer som vi kallar skenheliga, i jämförelse med de som faktiskt lever som de lär, är det inte i första hand låglitare som efterfrågar politiska styrmedel. Snarare tycks det (med viss reservation för att vi mäter tillit på en mycket generell nivå) fullt möjligt att genomföra beteendestyrande klimatpo-

litiska åtgärder även i kontexter som präglas av en hög mellanmänsklig tillit. För det andra signalerar resultaten att användandet av klimatpolitiska åtgärder, såsom skatter på bensin eller flygresor, måste matchas med infrastrukturella åtgärder som möjliggör för människor att välja alternativa, mindre klimatpåverkande, färdvägar. Utan en tydlig sänkning av de upplevda hinder som är behäftade med förändringar i sättet vi transporterar oss kommer många att reagera negativt på politiska försök att skapa samarbeten.

Noter

- ¹ Den här, på svenska, kanske något elaka benämningen, är hämtad från den internationella litteraturen där människor som inte lever som de lär ibland brukar kallas ”hypocrits” (se Martinsson & Lundqvist 2010).
- ² Korrekta namnet är: *Sveriges Riksbanks pris i ekonomisk vetenskap till Alfred Nobels minne*.
- ³ Vi har även undersökt sambandet mellan tillit, hinder och styrmedelsattityder med hjälp av en regressionsanalys vilken bekräftar dessa observerade samband.

Referenser

- Dawes, R.M. (1980) ”Social Dilemmas”. *Annual Review of Psychology* 31:169-193
- Eriksson, L., J. Garvill, och A. Nordlund. 2008. ”Interrupting Habitual Car Use: The Importance of Car Habit Strength and Moral Motivation for Personal Car Use Reduction.” *Transportation Research Part F* 11:10–23.
- Harring, N. (2016) ”Reward or Punish? Understanding Preferences toward Economic or Regulatory Instruments in a Cross-national Perspective.” *Political Studies*, Vol. 64(3) <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1467-9248.12209/abstract>
- Harring, N. och Jagers, S. C. (2013) Should We Trust in Values? Explaining Public Support for Pro-Environmental Taxes, *Sustainability* Vol. 5(1) <http://www.mdpi.com/2071-1050/5/1/210>.
- Hobbes, T. (1651/2004) *Leviathan*. Stockholm: Daidalos förlag
- IPCC, 2014: *Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA.
- Jagers, S.C., Linde, S., Martinsson, J. och Matti, S., (2016) ”Testing the Importance of Individuals’ Motives for Explaining Environmentally Significant Behaviour”. *Social Science Quarterly*. <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/ssqu.12321/full>

- Lopez, S. och Pinto, M.A. (2013) Illegal Fishing: The case of Mozambique. Marine Megafauna, pp. 128-131. <http://www.marinemegafauna.org/wp-content/uploads/2013/02/Illegal-Fishing.-The-Case-of-Mozambique.pdf>
- Martinsson, J. och Lundqvist, L. J. (2010) "Ecological citizenship: coming out 'clean' without turning 'green'?", *Environmental Politics* 19 (4) s. 518-537.
- North, D. (1990) *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Olson, M. (1965) *The logic of Collective Action. Public Goods and the Theory of Groups*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press.
- Ostrom, E. (1998) "A Behavioural Approach to the Rational Choice Theory of Collective Action." *American Political Science Review* 92:1-23
- Platt, J. (1973) "Social Traps". *American Psychologist* 28:642-651
- Rothstein, B. (2003) *Sociala fällor och tillitens problem*. Stockholm: SNS förlag
- Steg, L., Dreijerink, L. och Abrahamse, W. (2005) "Factors Influencing the Acceptability of Energy Policies: A Test of VBN Theory." *Journal of Environmental Psychology* 25:415-25.
- Stern, P. C., T. Dietz, L. Kalof, och G. A. Guagnano. 1995. "Values, Beliefs, and Proenvironmental Action: Attitude Formation Toward Emergent Attitude Objects." *Journal of Applied Social Psychology* 25(18):1611-36.
- Stern, P.C. (2005) "Toward a Coherent Theory of Environmentally Significant Behavior." *Journal of Social Issues*, Vol. 56, No. 3, pp.407-424.
- Sterner, T. och J. Coria (2011). *Policy Instruments for Environmental and Natural Resources*. Washington, RFF Press.