

LETS WPO-meeting 090519  
WP4

**Citizen-Consumers and  
Voluntary Instruments**

Mikael Klintman, Lena Hiselius, Johannes  
Stripple + phd-students

**WP4 to WPO: Specify: What parts of the LIFESTYLE regime shifts will be based on vol. instruments & citizen-consumers?**

**Analyze: How can these challenges be met?**

- (a) expert-led, public-led, stakeholder-led?
- (b) Local, regional, international?
- (c) Motivate industry: Interaction between vol & mand regulators?
- (d) Motivate citizen-consumers (indiv+instit): econ/prakt/norm strengthening?  
(Study methods: previous research & own case studies on 1-3.  
Discussions with practitioners/reference persons  
MM: Develop and test a model)

**Identify: What will be the political, economic & social challenges?**

Develop Mobility Management, climate labels & vol. carbon market standards (in ways that are input & output legitimate + econ. viable + norm strengthening)

“Det finns mycket som talar för att särskild vikt bör läggas på transportsektorn i scenarioarbetet. Viktiga orsaker är att utsläppen från denna sektor i de flesta trendframskrivningar förväntas öka kraftigt i omfattning och att man hittills haft svårt att hitta lösningar för att vända denna trend. Ytterligare en viktig faktor till att diskutera transportsektorn mer noggrant är den tydliga koppling till beteendeförändringar många åtgärder inom denna sektor har.”

MK Ja. I WP4 handlar det både om person- och godstransporter. Frågor om hur våra varor transporteras till hemmen (genom personresor kort/långt eller bud & internethandel) blir relevanta.

När det gäller klimatmärkning är vi nyfikna på om denna kan kombineras med vidare information/budskap som rör transport och användande efter att varan lämnat butik/lager. Frågan är hur man ska komma åt sådan info/studier.

Fundera över Zahevis lag:

Är detta en lag eller bara ett traditionellt förändringsmönster?

Konstant restid

Kanske även konstant resekostnad?

Hur kan man ge en helhetsbild i livsstilsscenarioet?

Kommer konsumtionen av fysiska varor fortsätta öka, kommer konsumtionen koncentreras till större affärer eller ske distribuerat lokalt? Det kommer både att påverka logistiken hos godstransporterna och hur den del av transporterna som klassificeras som persontransporter kommer att utvecklas.

De areella näringarna är relativt små både vad gäller energianvändning och utsläpp av växthusgaser från denna energianvändning. Att i någon större grad fokusera på denna sektors del av energianvändningen torde det inte vara tidseffektivt. Sektorns stora betydelse ur klimatsynpunkt är utsläppen av metan och lustgas vilka inte hanteras inom ramen för detta projekt samt sektorns roll som producent av förnybar energi. Denna aspekt bör ha en stor roll i scenarioarbetet och som bör kunna få viktig input från WP3.

MK: Areella näringarna har i och för sig högsta relevans för klimatmärkning, men kanske inte så mycket för de andra temana. Ett huvudbudskap hos forskare om livsmedlens klimatpåverkan är att transporter spelar mindre roll än typen av arell näring. Men om arell produktionsform faller utanför LETS så är det väl bara att utelägna det.

El- och värmesektorn är högst relevant för oss, inte minst genom exemplet Eus energimärning, A-E, och dess stora betydelse för konsumenternas val.

***WP4 to WPO: Specify: What parts of the TECHNOLOGY regime shifts will be based on vol. instruments & citizen-consumers?***

***Analyze: How can these challenges be met?***

- (a) expert-led, public-led, stakeholder-led?
- (b) Local, regional, international?
- (c) Motivate industry: Interaction between vol & mand regulators?
- (d) Motivate citizen-consumers (indiv+instit): econ/prakt/norm strengthening?  
(Study methods: previous research & own case studies on 1-3.  
Discussions with practitioners/reference persons  
MM: Develop and test a model)

***Identify: What will be the political, economic & social challenges?***

- Devel. MM, climate labels & carbon market standars that trigger technological change through
- (a) stronger greentech demand among citiz-cons & private/instit. procurers
  - (b) Weaker greytch demand among citiz-cons & private/instit. procurers

*WP4 to WPO: Specify: What parts of the LIFESTYLE+Technology regime shifts will be based on vol. instruments & citizen-consumers?*

*Analyze: How can these challenges be met?*

WPO may help us formulate further questions and give suggestions for study design

*Identify: What will be the political, economic & social challenges?*

WPO may suggest further challenges to examine

- A) Bidrag från Tema 1 (Mobility Management) till WPO: Bidraget till WPO består i en potentialuppskattning av olika MM-åtgärder, också med hänsyn tagen till olika "tvingande grader" av genomförda åtgärder. WPO ger på motsvarande sätt grundförutsättningarna för potentialberäkningarna.

**B) Tema 1) Mobility Management (MM): Referensperson: Stina Nilsson Malmö Stad**

Viktig fråga för Klimatmärkning är detta med nationella avgränsningen:

Vi kan i och för sig fokusera på inhemska produkter, producerade och konsumerade härhemma.

Dock är det lite väl avgränsande, eftersom de allra flesta produkter som konsumeras i Sverige har producerats och transporterats från utlandet.

När det gäller själva klimatmärkningssystemen och de standards som dessa baseras på är dessa främst internationella (t ex ISO).

Scenario TEKNIK

Scenario LIVSSTIL

Värt att notera är att teknikscenariot kommer att kräva vissa förändringar i beteende (liksom livsstilscenariot kräver teknisk utveckling).

MK: WP4 hör väl hemma i båda, och i samspelet mellan dessa.

Naturligtvis livsstil. Men med hjälp av grön teknik, kanske även GMO så kan scenario TEKNIK bidra till rimliga lågklimatpåverkande alternativ inom livsmedelssektorn. Och med bättre mobility management, delvis med ny teknik, kan det bli lättare för folk att ändra sina vardagsresevanor.

När det gäller godstransporter så kan teknik bidra till lågklimatpåverkande sådana med positiva konsekvenser för våra konsumtionsval.

"En initial bedömning är att policyberättelsen i ett sådant här scenario eventuellt kommer att kunna vara avsevärt mer politiskt känslig och uppfattas som mer normativ."

MK: Kanske normativiteten bör räknas in, dvs möjligheten att det i mindre utsträckning kommer att ses som var och ens ensak hur de transporterar sig eller vilka produkter de väljer. Se värdeförändringar när det gäller nedskräpning, när det gäller aga av barn, att tvätta bilen på gatan, etc. Fundera på om värdeförändring kräver lagförändring eller om frivilliga instrument kan bidra till en ökad social kontroll.

## Reference group for WP4: Persons

- **WP4-övergripande:** Kerstin Jacobsson, Samhälle, Trafikantenheten Härnösand
- **Tema 1) Mobility Management (MM):**  
**Referensperson: Stina Nilsson Malmö Stad**
- **Tema 2) CO2-Labeling: Referensperson: Lars Jonsson (Swedish Standards Institute, SIS)**
- **Tema 3) Standards on the Voluntary carbon market:**  
**Referensperson: \_\_\_\_\_**

—

**OLD SLIDES IF NEEDED**

## **WP4: BACKGROUND**

- A), Much previous research on energy-related behaviour, yet detached from how structural changes & strategies for implementation can better support enviro. friendly habits.
- B) An excessive – or too modest – belief in voluntary instruments. Missing:
- Combinations (voluntary-mandatory),
  - public awareness of CO2-problem,
  - volunt improving + legitimising harder instr.

## Three basic target groups of WP4

- Policy makers and local/national authorities involved in strategic planning & climate policy.
- NGOs involved in the voluntary instruments.
- Certain private companies involved in these instruments.
- Partially focus group research: Dialogue researchers – experienced practitioners exchanging understandings & suggestions for how to meet the policy challenges.

Lars Jonsson, projektledare SIS, tfn: 0709-48 06 50, lars.jonsson@sis.se

Hannah Zimmerman, pressansvarig SIS, tfn: 08-555 520 97, hannah.zimmerman@sis.se

Regarding user deliverables, all of the scientific results will be presented to users in different venues throughout the research process. The venues will include seminars, workshops and personal communications.

### Three basic target groups

(A) policy makers and national authorities involved in strategic planning and (Swedish) climate policy on the national level but also local planners and policy makers involved in implementation of voluntary measures such as carpooling, rideshare, trial periods of public transports, etc;

(B) nongovernmental organisations (NGOs) involved in the voluntary measures studied in this project, for instance working with consumer issues, environmental consequences of various food production processes and modes of transport;

(C) certain private companies highly involved in these voluntary instruments. Since new modes of governance (see also WP1) typically refer to a closer collaboration of these target groups it makes sense to direct our communication to all three.



## **Policy relevant outcomes and recommendations (“tools”):**

How to improve or create a more efficient impact between soft and hard regulation

Behavioural models for MM used as production tools and campaign support.

Improvements and application of CO<sub>2</sub>-labelling

Ditto for standards in voluntary carbon market.

### **Policy relevant outcomes and recommendations (“tools”):**

Recommendations for how to improve or create a more efficient, impact between soft and hard regulation

Behavioural models for Mobility Management measures that can be used as prediction tools, support when designing campaigns, and support for evaluations

Recommendations on improvement and application of CO<sub>2</sub> labelling

Recommendations on standards in voluntary carbon markets

Recommendations on how to use voluntary instruments in order to improve efficiency and effectiveness of harder regulations and policies.

To optimize the project start (and not re-invent the wheel):

**Initial pilot interviews with the research foundations about:**

- Your views on the tools
- Your knowledge about the tools
- Your recommendations for contact persons & information
- Your suggestions of further perspectives of the tools and policy problems?

## Relevance to programme objective

To give nuance to the foci on individuals and voluntary policy instruments in areas with high potentials for CO2-reduction

Connection with WP1, about how to increase the legitimacy of more far-reaching environmental regulation.

Cooperation with WP2 (Urban and Regional Planning), in studying Mobility Management.

## **Theme 1) Mobility Management (MM)**

- We will look at different MM-measures, e.g. connected to changed supply of public transports and travel policies.
- Analyse changes in awareness, behaviour, acceptance when MM-measures are implemented.
- A database, developed by the National Road Administration for different MM projects, will be used to analyse and evaluate the tests.

## Theme 2) CO2-Labeling

- the current and potential role of a quite novel, voluntary instrument: CO2-labeling of goods and services
- Personal transport, food production and transport, and a third system to be selected
- Challenges, criteria, legitimacy, public trust, alternative versions?
- Deliberate with practitioners & policy makers

## **Theme 2) CO2-Labeling, contin.**

- *Klimatmärket (KRAV & Svenskt sigill, summer of 2009)*
- *ISO:s globala klimatmärkning (januari 2009?)*
- *Klimatmärkning som*
  - (a) medvetandegörande,*
  - (b) Förberedande för hårdare reglering?*

### **Theme 3) Standards on the Voluntary carbon market:**

- Challenges in terms of criteria-setting
- Ways of creating & modifying carbon credit standards to strengthen the sustainability their CO<sub>2</sub>-reducing potential and public engagement
- The processes (expert-led, public-led, stakeholder-led) will most likely lead to a credible and legitimate voluntary carbon credit?
- Challenges of legitimacy and trust, in terms of actual CO<sub>2</sub>-reductions?