



# **Intervjustudie om förutsättningar för en svensk klimatomställning – preliminära resultat**

Rapporten har sammanställts av Annica Kronsell, Roger Hildingsson och Jamil Khan inom ramen för forskningsprogrammet LETS ([www.lets2050.se](http://www.lets2050.se)) som samordnas av Lunds universitet.

# Innehåll

<b>1. Introduktion .....</b>	<b>2</b>
<b>2. Vad har fungerat bra och varit framgångsrikt i svensk klimatpolitik? .....</b>	<b>3</b>
<b>3. Vilka problem och hinder finns inom svensk klimatpolitik?.....</b>	<b>5</b>
<b>4. Vilka bedömer du vara de viktigaste aktörerna i klimatpolitiken? .....</b>	<b>8</b>
<b>5. Hur skulle du beskriva relationen mellan olika aktörer i klimatpolitiken? .....</b>	<b>9</b>
<b>6. Är köns- eller genusperspektivet relevant för klimatpolitiken?.....</b>	<b>12</b>
<b>7. Framtida åtgärder för att främja klimatomställningen på sikt? .....</b>	<b>15</b>
<b>Fokusgruppsdiskussion .....</b>	<b>19</b>

# 1. Introduktion

I denna rapport presenteras det intervjumaterial som vi samlat in under våren 2011 och de preliminära resultaten av den intervjustudie om den svenska klimatpolitiska policypraktiken som vi genomfört inom ramen för LETS-programmet ([www.lets2050.se](http://www.lets2050.se)). Huvudsyftet med vårens intervjustudie var att identifiera vilka möjligheter till förändring mot koldioxidsnåla transport- och energisystem som enskilda tjänstemän i olika positioner inom myndigheter, samt politiker och experter ser utifrån deras perspektiv och erfarenheter.

Rapporten utgår från 59 intervjuer som alla gjordes under våren 2011 (februari-juni) och som finns transkriberade. Våra respondenter finns på följande myndigheter och organisationer: Trafikverket (7), Energimyndigheten (11), Vinnova (4), Naturvårdsverket (15), andra myndigheter (2) samt på regeringsdepartement (7), i intresseorganisationer (7) och bland politiker (6). Genom intervjuerna har vi samlat in kunskap som hjälper oss att förstå klimatpolitikens karaktär samt vilka problem och hinder som tjänstemän, politiker och experter möter i den klimatpolitiska processen.

Syftet med rapporten är att beskriva de generella mönster och huvuddrag som kommer ur en systematisk analys av intervjumaterialet avseende framgångsfaktorer, hinder och problem, aktörer, samverkansformer, såväl som vägar framåt mot ett kolsnålt samhälle 2050. I intervjurapporten har vi valt att presentera resultaten i enlighet med de frågor vi ställde. Kapitel 2-7 motsvarar alltså de huvudfrågor som fanns med i intervjuerna. I huvudsak har vi bearbetat intervjumaterialet kvalitativt genom att söka efter mönster i materialet, vi har sökt efter vissa ord och begrepp och uppmärksammat hur de diskuterats. Samtidigt har vi försökt kvantifiera det som kan kvantifieras. Rapporten syftar till att återge intervjuret resultaten utan att göra tolkningar och analys, vilket kommer att göras i ett senare skede av studien.

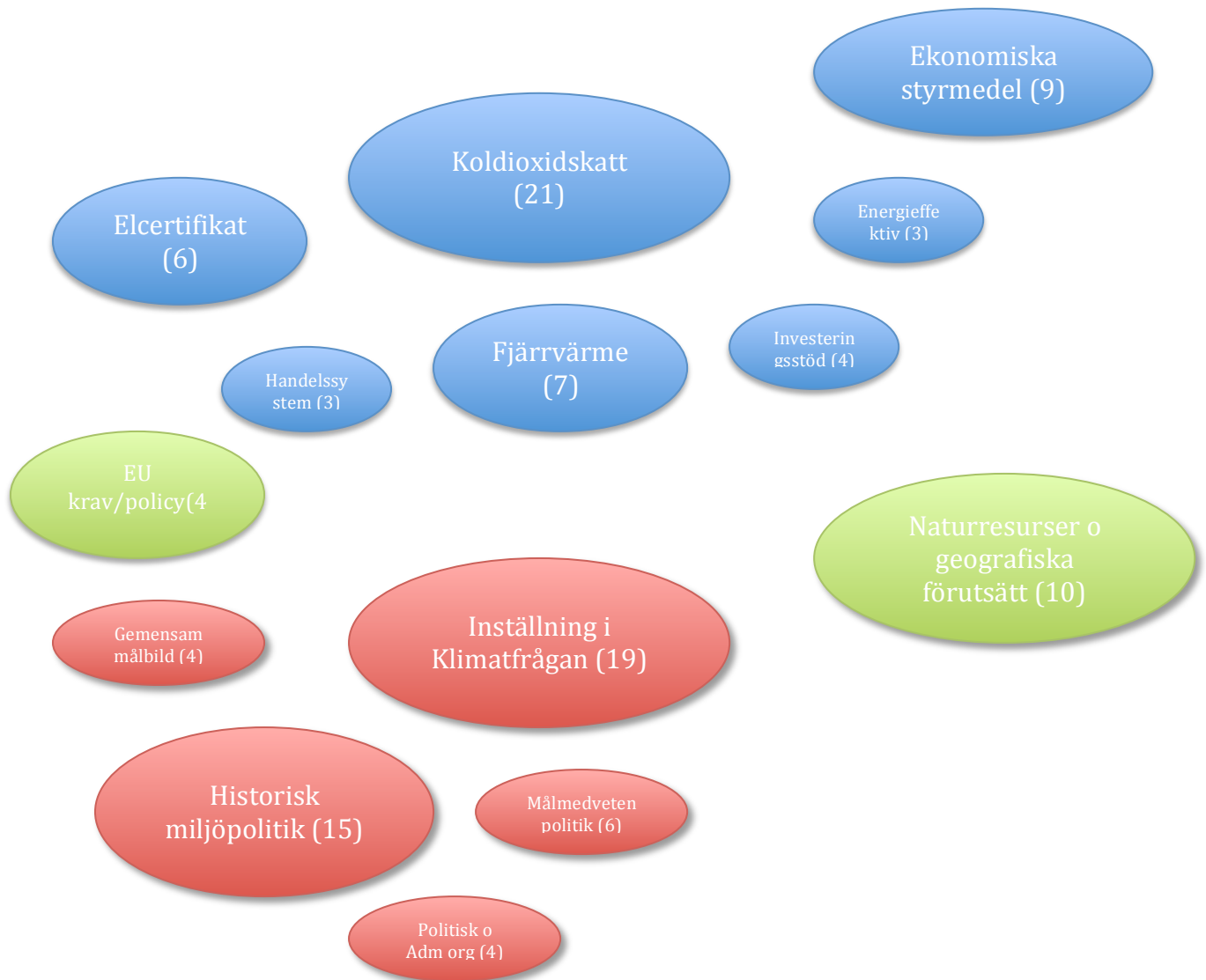
Den 6 december 2011 hade vi ett fokusgruppsmöte där flera av de personer vi intervjuat deltog. Rapporten skrevs som underlag för detta möte och skickades ut i förväg så att deltagarna fick möjlighet att ta del av vår sammanställning och reflektera på egen hand. Rapporten har sedan dess utökats med ett kapitel (kap. 6) om genusperspektivets relevans för klimatpolitiken, en fråga vi också undersökte i intervjuerna.

På mötet presenterade vi rapporten och gav möjlighet för de närvarande att ställa frågor och kommentera rapporten i dess olika delar. Det gav oss forskare en möjlighet att bekräfta resultaten och återkoppla materialet till de som deltagit. Fokusgruppsdiskussionerna som följde gav tillfälle att fördjupa såväl som vidareutveckla resultatet. Under fokusgrupperna deltog rapportförfattarna som observatörer. En sammanfattning av diskussionspunkterna finns sist i denna uppdaterade version av rapporten. Fokusgruppernas överläggningar blir en del av intervjustudiens material. Informationen från mötet behandlas på samma sätt som intervjumaterialet. Intervjupersonerna såväl som fokusgruppsdeltagarna förblir anonyma i alla presentationer, analyser och artiklar där materialet används.

Vi välkomnar fler kommentarer och synpunkter över rapporten och de preliminära resultat vi presenterar. Rapportförfattarna nås företrädesvis på följande e-postadresser: [roger.hildingsson@svet.lu.se](mailto:roger.hildingsson@svet.lu.se); [annica.kronsell@svet.lu.se](mailto:annica.kronsell@svet.lu.se); [jamil.khan@miljo.lth.se](mailto:jamil.khan@miljo.lth.se)

## 2. Vad har fungerat bra och varit framgångsrikt i svensk klimatpolitik?

En analys av svaren på ovanstående frågan ger följande bild:



Figur 1. Intervjupersonernas syn på framgångsfaktorer i klimatpolitiken.

Koldioxidskatten pekas ut som den enskilt mest framgångsrika faktorn för de utsläppsminskningar som hittills åstadkommit och för att driva på utvecklingen mot ett klimatsmartare samhälle. Det kan exemplifieras med följande citat som även illustrerar hur skatten fungerat:

”Det som fungerat bra är väl CO<sub>2</sub>-skatten, som infördes av en slump 1991. Den har förändrats över tid, höjts och sänkts, men långsiktigt har den nog haft större effekt än man trodde från början. Det tar tid, det finns en elasticitet och det långsiktiga har gjort att vi åstadkommit mer än vi trodde att vi skulle göra i form av reduktioner.”

”Det som fungerat bra är att man har hållit fast vid en viss styrning som man började introducera på 90-talet i vissa sektorer. Att man t ex infört CO<sub>2</sub>-skatt, och inte ändrat på den inriktningen utan varit stadig. Tillsammans med annat har det jätteeffekt.”

”basen för mycket var CO<sub>2</sub>-skatten. Det man sett i utvecklingen är att el- och fjärrvärmesektorn och bostäder och lokaler, där har man sett den stora förändringen. Där har vi haft de stora omställningarna. Vi har gått ifrån en bostadssektor med mycket enskild uppvärmning, som övergått till ökad fjärrvärme. Och utbyggnaden av fjärrvärmesystemen har blivit mer biobränsle. Inte kol.”

Många kopplar CO<sub>2</sub>-skatten till betydelsen av ekonomiska styrmedel mer generellt och framhäver några andra framgångsrika åtgärder som varit en följd av skatten såsom fjärrvärmeutbyggnaden liksom elcertifikatreformen.

Den andra framgångsfaktorn som pekas ut i intervjuerna är den allmänna inställningen i klimatfrågan. Det finns en generell acceptans om att klimatproblemet måste åtgärdas bland politiker, allmänhet såväl som hos myndigheter och industri. Nedan följer citat som visar hur några av intervjupersonerna resonerat.

”Dels har vi en förhållandevis välinformerad allmänhet, jämfört med många andra länder ligger vi bra till i och med att man har förståelse för klimatfrågan och behov som finns där.”

Det finns ”en bred uppslutning både politiskt, forsknings- och myndighetsmässigt bakom problembilden och med klimatförändringarna. Och en ganska bred uppslutning politiskt kring målbilden, och det gäller även internationellt. Och ur internationellt perspektiv är vi nästan rörande ense om det. Det har varit en stor framgång.”

”Jag tror att Sverige har en hög utbildningsnivå och att folk överlag har hög acceptans för nya tankar och idéer. Det spelar nog roll för att kunna göra en omställning. Det har inte minst märkts under de senaste fyra åren när det varit en intensiv klimatdebatt.”

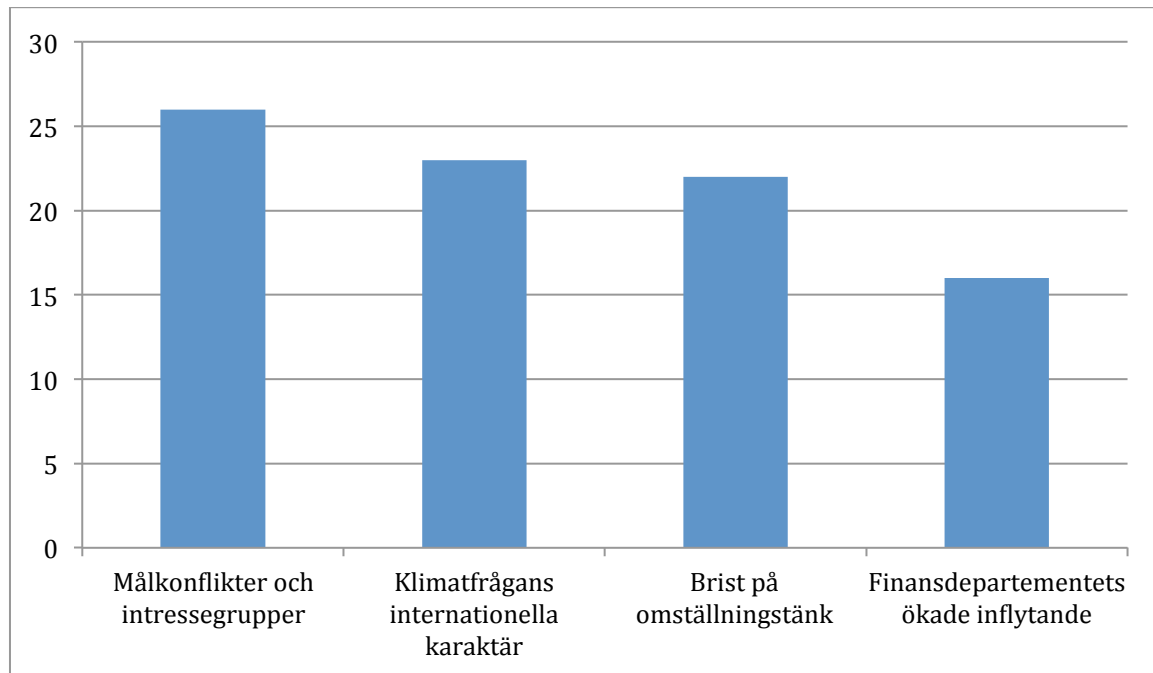
I viss mån är inställningen till klimatfrågan kopplad till andra faktorer som också åberopas. Inställningen i klimatfrågan möjliggör en gemensam målbild och en målmedveten politik. Detta i sin tur kan tänkas komma ur en utvecklad och bra miljöpolitik samt förekomsten av stabila institutioner som förvaltar politiken. I följande citat ser vi exempel på uppfattning om hur olika framgångsfaktorer hänger ihop:

”Jämför man med omvärlden är det mycket som fungerar bra. Sverige ligger före när det gäller styrmedel och våra faktiska minskningar. Man *har* vågat införa styrmedel och vi har en klimatmedveten allmänhet. Det går hand i hand...”

I intervjuerna nämns även naturresurser och geografiska förutsättningar specifika för Sverige som betydelsefulla. Det är faktorer som kan utgöra viktiga grundförutsättningar för en framgångsrik miljö- och klimatpolitik, men är inte ett resultat av politiskt eller ekonomiskt agerande.

### 3. Vilka problem och hinder finns inom svensk klimatpolitik?

I diagrammet nedan presenteras kvantitativt resultaten på frågan om problem och hinder i klimatpolitiken. Fyra faktorer framstår som de mest betydelsefulla: målkonflikter och intressegruppers påverkan; klimatpolitikens internationella karaktär; brist på omställningstänk; samt finansdepartementets ökade inflytande över klimatpolitiken. En genomgång av dessa fyra faktorer med illustrativa citat följer nedan. I övrigt har ett antal andra problem och hinder nämnts av en mindre andel av de intervjuade såsom för stor tilltro till tekniska lösningar (7 svar) och det kommunala planmonopolet (8 svar).



Figur 2. Intervjupersonernas syn på problem och hinder i klimatpolitiken.

#### Målkonflikter och intressegrupper

26 av intervjupersonerna ansåg att målkonflikter och intressegruppers påverkan utgör ett hinder i klimatpolitiken. Näringslivet och speciellt basindustrin nämns ofta i intervjuerna. Dels finns ett resonemang om att politiker är måna om att ta hänsyn till industriintressen vilket leder till mindre ambitiösa åtgärder. Flera av intervjusvaren nämner även att branschorganisationer och enskilda företag använder sig av direkt lobbying för att stoppa styrmedel och policys som de inte vill ha.

”Det är basindustrin och deras villkor som hela tiden ställt till det. Vi har ett energiskattesystem som är väldigt trassligt, det beror mycket på de undantag som finns, som också tillkommit på särskilda villkor. Det är väl delar av det svenska näringslivet, en ganska liten del, som bromsar att göra mer aktiva åtgärder. Det är inte alls hela näringslivet, utan några nyckelföretag som har väldigt stort inflytande.”

”Man är försiktig med att införa hårda åtgärder. Sedan är det också att branschen har starka lobbyister, industrin och olika aktörer som alltid är emot alla förslag och inte så ofta uttalar sig för det som är bättre för dem, de är ständigt bara emot. Även om de är mer för ett förslag än ett annat, så är det generellt att de är väldigt emot allt.”

”Det finns uppenbart vinnare och förlorare av varje policy, varje åtgärd. När man rekommenderar en åtgärd är motkrafterna så stora om det är förlorare, att de är större än vinnarkrafterna. Någon uttryckte sig lite cyniskt att

vi kommer att nå klimatmålen först när det är ekonomiskt mer kostsamt att inte nå dem. När motkrafterna blir så svaga och krafterna för att nå målen är så tydliga att de andra får vika sig.”

### **Klimatfrågans internationella karaktär**

Klimatfrågans internationella karaktär togs upp som ett problem av 23 av de intervjuade. Det finns en gemensam uppfattning att bristen på ett ambitiöst internationellt avtal och globala styrmedel är problematisk. Detta innebär i sin tur att det är svårt att gå före med hårda åtgärder speciellt inom de sektorer som är känsliga för internationell konkurrens. Även om problemanalysen är densamma finns det mycket skilda uppfattningar bland de intervjuade vilka implikationerna är och bör vara för svensk klimatpolitik. En grupp av de intervjuade menar att det inte är möjligt eller önskvärt att Sverige går före inom klimatpolitiken, dels för att det skulle skapa ekonomiska nackdelar, dels för att det inte finns någon mening med det eftersom klimateffekten är så liten. En annan grupp menar att den internationella situationen tas som intäkt för att inte gå före med en ambitiösare klimatpolitik, som egentligen är både nödvändig och möjlig. Följande citat exemplifierar de två positionerna.

”Liksom andra miljöfrågor är klimatfrågan internationell till sin natur. Det är så tydligt, vi löser det inte på egen hand. Så möjligheten för Sverige att själva komma framåt i frågan är liten.”

”Det känns som att Sverige i viss mån harmoniserat sin klimatpolitik med Europas, vilket känns positivt. Det är någonting vi ofta framhåller, vikten av att ha ett internationellt fokus i klimatpolitiken, inte minst med bakgrund av att bara göra åtgärder i Sverige inte räddar klimatet.”

”Det har varit för mycket onödig debatt i samhället kring varför Sverige ska göra någonting och att det är bättre att vi satsar utomlands. Den debatten hade fått en annan nyans om vi sett var vi vill landa 2050. Det kommer inte finnas den typen av billiga lösningar utomlands 2020-2030.”

### **Brist på långsiktighet och omställningstänk**

Det finns ett tydligt tema i intervjuerna att det finns en brist på långsiktigt omställningstänk i klimatpolitiken även om vi har politiska mål om stora utsläppsminskningar till 2050. 22 av de intervjuade nämner detta som ett problem. Klimatpolitiken har haft stort fokus på närtid och på målen till 2020 och detta har hittills varit styrande för utformning av styrmedel och åtgärder.

”Om Sverige ska ställa om till CO<sub>2</sub>-fritt till 2050, kan man se framför sig att det behövs en stor samhällsomställning för det. Då tror jag att politiken behöver få mer inriktning mot att det måste göras mer. Som politiken riktar sig idag är det mot 2020, min bedömning är att det behöver göras mycket mer och tänkas nytt. Våga tänka på nya lösningar, det kanske behövs infrastruktursatsningar också. Som det ser ut nu sträcker sig inte politiken så mycket längre än till 2020.”

”Jag antar att du hört det flera gånger förut: långsiktigheten. Avsaknad av den. Men just som jag tog upp elcertifikatet som ett bra exempel, så finns ju också dåliga exempel, med ryckiga styrmedel som av olika anledningar är ryckiga. De kan vara satta så att de är beroende av statskassan och då måste man göra en översyn varje år och det ger inget bra investeringsklimat. Och det är ändå investeringarna som gör att förändringarna kan komma till.”

”Ärligt talat tror jag att det finns en önskan om att det skulle finnas ett sådant [omställnings]tänk, men jag tror inte att det riktigt finns. Visioner och tankar finns, men de är inte konkreta och har inte materialiserats i någonting påtagligt. Visionerna är lätta att häva ur sig, men att sedan göra någonting konkret av det är svårare. Vilken väg ska vi ta och vad är rätt och vad är fel? Medvetenheten finns men man har inte riktigt grötat ner sig i det.”

Flera av de intervjuade nämner dock att ett mer långsiktigt tänkande börja komma in i klimatpolitiken i och med EU:s färdplan och att även Sverige påbörjat ett sådant arbete.

### **Finansdepartementets ökade inflytande över klimatpolitiken**

Ett flertal av de intervjuade nämner att det har skett ett skifte i klimatpolitiken där finansdepartementet har fått ett större inflytande och där kostnadseffektivitet har blivit ett centralt kriterium för val av styrmedel och utformning av åtgärder. 16 av de intervjuade uttrycker att de uppfattar denna situation som problematisk. En typ av argumentation är att det inte finns något stort klimatintresse på finansdepartementet. En annan är att kostnadseffektivitet är ett problematiskt begrepp när det rör sig om långsiktiga processer med stora osäkerheter.

”Problemet i grunden är att vi har ett regeringskansli som är väldigt hårt styrt av Finansdepartementet. Man har mantrat att vi har ett klimatmål, då ska vi jobba med ett styrmedel. Det ska vara ekonomiska styrmedel, punkt slut. Med ett pris på utsläppen löser vi alla problem. Det är väl det grundläggande problemet. Det är den nationalekonomiska grundkursen som genomsyrar Finansdepartementets klimatsyn.”

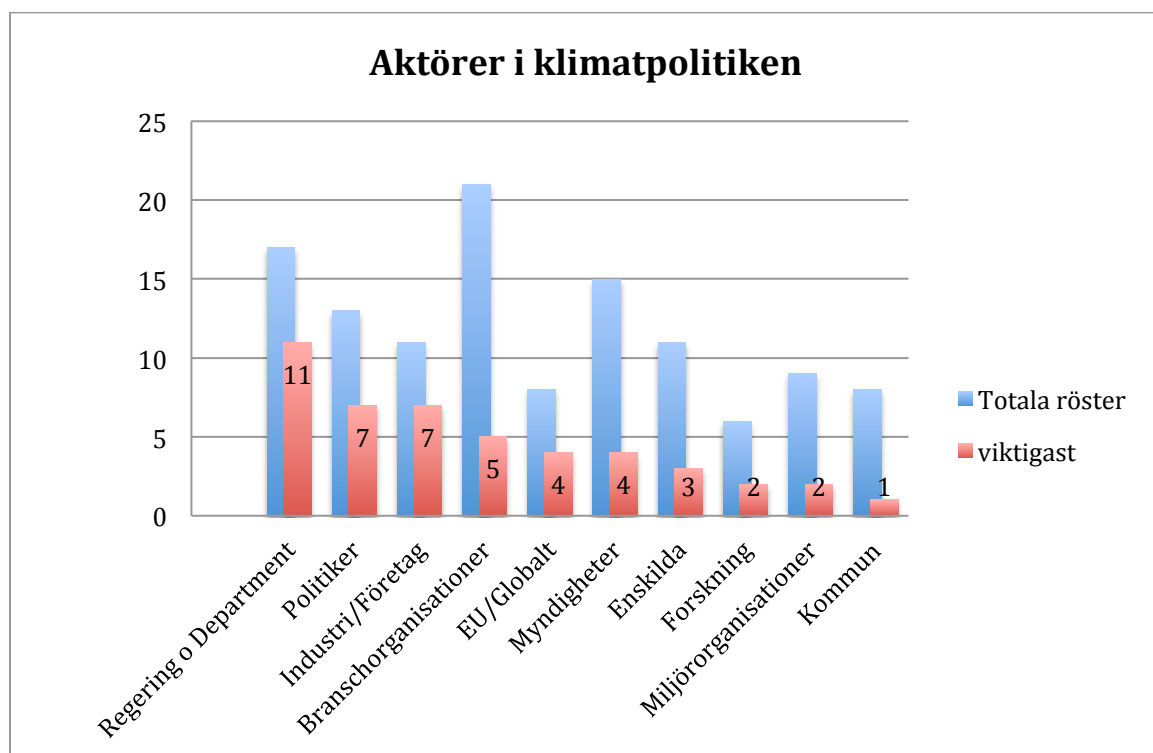
”På nationell nivå är det väldigt tydligt, inte minst finansdepartementets ställning som är bekymmersam. De har fått fullständigt veto i nuvarande regering. Om de inte vill genomföra så händer ingenting. Dessutom saknas ett klimatdriv på finansdepartementet, det finns ingen kunskap och engagemang.”

”Finansdepartementet, som har en ganska tung roll i vilka positioner Sverige ska ta och vilka mål som blir satta, de bygger ju på kostnadseffektivitetsparadigmet. Plus att jämviktsmodellen i sig är väldigt defensiv. Den tar inte in värderingsförändringar, tekniksiften, att det finns ineffektivitet i systemet. Modellen utgår ifrån att alla gratisluncher är borta. Värderingarna är statiska och tekniken också. Då blir det dyra kostnader när man knackar in 40 %. Då blinkar det sänkt tillväxt, det blinkar arbetslöshet. Det är verkligheten för finansdepartementet. Men i den verkliga verkligheten verkar det mycket lättare, så det är dåliga beslutsunderlag som gör att de inte ser det, helt enkelt.”



## 4. Vilka bedömer du vara de viktigaste aktörerna i klimatpolitiken?

I diagrammet nedan presenteras resultaten kvantitativt. Dels visas hur många som sagt att aktören är viktig i klimatpolitiken, dels vilka aktörer som benämnts som mest betydelsefulla. Således har 17 intervjupersoner sagt att regering och departement är viktiga aktörer medan 11 av aktörerna benämnt regering och departement som allra viktigast. Varje intervjuperson har haft möjlighet att ange fler aktörer. Vi har tolkat vilken aktör intervjupersonen ansett viktigast om respondenten inte uttryckligen nämnt detta. Ofta har intervjupersonerna varit mer specifika när de benämnt aktörerna. Exempelvis pekar 5 av respondenterna särskilt ut Finansdepartementet och 3 Näringsdepartementet som viktigast. Endast en person nämner Miljödepartementet som en aktör med särskild stor betydelse för klimatpolitiken.



Figur 3. Intervjupersonernas syn på de viktigaste aktörerna i klimatpolitiken.

Som framgår ovan läggs stor vikt vid politiker och andra myndigheter, men även ekonomiska aktörer och företag. De aktörer som omnämns i kategorin industri är klimat- och miljöentreprenörer men oftare transportbolagen, oljebolag, fordonsindustrin, Volvo och energibolag. För branschorganisationer handlar det ofta om organisationer med stark koppling till näringslivet. Exempel är Svensk Energi, Petroleuminstitutet, Gasföreningen, Bil Sweden, motorlobbyn men i mindre utsträckning Lantmännen och Fackföreningar.

## 5. Hur skulle du beskriva relationen mellan olika aktörer i klimatpolitiken?

Denna fråga har intervjupersonerna berört på olika sätt. Ibland har de kopplat det till den egna specifika verksamheten och ibland talat i mer generella termer, i flera fall har respondenterna besvarat frågan indirekt. Trots att uppfattningar om relationerna varierar mellan samarbete och konflikt beroende på vilken fråga saken gäller och vilka aktörer som berörs, gör vi den sammantagna bedömningen ur hela intervjumaterialet att relationen lutar mer mot samarbete än mot konflikt, schematiskt illustrerad i följande skala:

**Samarbete-----X-----Konflikt**

Vi konstaterar att det finns en samarbetsanda som utgör grundförutsättningen för relationerna mellan olika aktörer i den svenska klimatpolitiken. I det följande diskuteras mera ingående hur denna relation betraktas av respondenterna och vilka former av samverkan vi fått exempel på i vår studie.

Relationerna mellan olika aktörer i klimatpolitiken beskrivs vid upprepade tillfällen med begrepp som samförstånd, samverkan, diskussion och dialog och illustreras nedan med några mer utförliga citat:

”Jag tycker att det är mycket samförstånd ändå. Engagemang...Jag inbillar mig att vi i Sverige har en god samarbetstradition”

”Jag jobbar med främjandeverksamheten och [olika aktörer] söker sig till oss i ett positivt syfte.”

”bra stämning där man tar hänsyn till varandras synpunkter och lyssnar.”

”de flesta är överens om vad som ska göras. Ingen säger att vi skall strunta i klimatet, sen är frågan hur vi ska göra det”

”vår relation till stora företag som Volvo, Scania osv, den är skitbra i grunden. Vi jobbar jättebra tillsammans.”

”Alla tycker att det är bra att man träffas i olika sammanhang, att få träffa näringslivet och departementen, myndigheter. Ofta förs bra diskussioner, man förstår varandra.”

”Dialog är alltid bättre än att man sitter på sin egen kammare och hittar på någonting.”

I våra respondenters svar finner vi en förklaring till varför relationen ibland präglas av motsättningar och konflikt snarare än samverkan. Det förklaras med graden av konkretisering:

”Ju mer diffusa mål man pratar om och ju längre fram i framtiden det är, desto enklare är det att vara överens. Ju mer konkret det blir, desto svårare blir det, och konflikterna blir tydligare.”

eller med att konflikterna ligger under ytan:

”Blickar man tillbaka var det mer antagonistiskt mellan olika organisationer, de krigade mer förr. Nu har de blivit duktigare och smartare på att framhäva sitt budskap så nu ser man inte konflikterna på samma sätt som tidigare. ...Det innebär inte att konflikterna är borta, men de syns inte lika tydligt.”

De respondenter som uppfattade att relationerna varit mindre samarbetsinriktade lyfte fram åsiktsskillnader eller intressekonflikter som centrala:

Det är ”/m/er konflikt än samförstånd. Vi har börjat göra hearingar och de kan vara väldigt svåra, att det är så många olika åsikter. Det finns en allmän devis att ingen ska vara nöjd med förslaget”

”Det blir lätt att man intar sina positioner, sedan kastar man paj på varandra. Istället för att ha en konstruktiv diskussion, dialog.”

### **Former för samverkan**

Vårt material gav exempel på en rad olika interaktionsformer inom klimatpolitiken, utöver det traditionella remissförfarandet. Samverkan handlar både om planerat, organiserat såväl som spontant, informellt samarbete.

Exempel på organiserade diskussionsforum är stora s.k. *hearings* där 70-80 personer kan närvara. Det finns också mindre *hearings* och *workshops*. Referensgrupper är en annan samverkansform som man använder sig av när det är enkelt att välja ut relevanta aktörer att bjuda in i gruppen. Referensgruppen fungerar ofta som ett bollplank till den myndighet eller den aktör som bjudit in. Samverkansforum och miljöforum är andra exempel. Det finns således många upparbetade samverkansformer. Gränsen mellan formella och informella samverkansformer är inte alltid tydlig i intervjumaterialet. Samverkan diskuteras även som lösare former, som nätverk, som mötesplats för olika aktörer där man kan bolla idéer, för att ge beslutsunderlag och förmedla kunskaper och information. Det talas även om samarbete som kan skapas runt innovationsupphandling, samverkan på ett mer individuellt plan, exempelvis talas det om intressenter som kontaktar politiker direkt, någon som skriver till ministern och klagar, såväl som informella samtal och korridorssnack.

Flera samverkansformer tycks speciellt inriktade på mötet med ekonomiska och näringslivets intressen. Relationen beskrivs som ”kontinuerlig kontakt med branschorganisationer som ger inspel, synpunkter och kommentarer i samband med att reglerna tas fram”. Det finns samrådsgrupper där man gör rutinmässiga avstämningar med näringsliv och branschorganisationer. Sådana relationen beskrivs ofta som lobbying:

”Det är stort inflytande från de förlorande industribranscherna. Den grå industrin. Lobbying direkt in är det.”

Även miljöintressen idkar lobbying med en ”kunnig och engagerad miljölobby som vet hur man korridorssnackar och påverkar politiker.” Angående vilka lobbyorganisationer som har påverkansmöjligheter menar en respondent att det skett ett skifte:

”historiskt har man nog lyssnat mycket på miljöorganisationerna i de dialogerna. Jag tror att det skett ett visst skifte, att man försöker ta större hänsyn till bredden i samhället”.

Det finns en medvetenhet om lobbying som samverkansform där lobbying betraktas som ett ömsesidigt utbyte:

”För oss handlar lobbying mer om att höra deras syn, hur de uppfattar problem som vi kanske inte känner till. Det ökar vår kunskap om hur industrin påverkas av lagstiftning och så. Så det är ett utbyte.”

Representanter från näringsliv och industri upplever dock inte alltid dialogen som särskilt ömsesidig:

“Rent proaktivt tycker jag att man från regering och politikhåll kunde bjuda in mer än man gör. Idag är det alltid vi som tar initiativ, det är alltid vi som regerar på förslag vi tycker är mindre bra. Istället för att inleda en

konstruktiv diskussion om hur målen skulle kunna nås. Innan det är färdiga policybeslut vi ska tycka är bra eller dåliga.”

### **Värdet av samverkan**

Utifrån intervjumaterialet kan vi konstatera att det finns många olika former inom vilka olika aktörer samverkar. Hur man uppfattar värdet av sådana dialoger och diskussioner varierar. Det kan bero på aktör. Från myndighetshåll framkommer att

”/d/et är standard att man ska ha hearings eller referensgrupper, det har man alltid. Både för information och synpunkter men också för att föra ut vad man håller på med, och argumentera till viss del, förklara varför man väljer olika saker”

Följande citat pekar tydligt på det ömsesidiga beroendet i dialogen kring kunskaps- och informationsutbyte mellan olika aktörer i processen:

”vi måste ha den dialogen, det är viktig för oss. Ett konkret exempel är när vi utvecklar utsläppshandelssystemet, i höstas arbetade vi med att ta fram riktmärken för utdelning av gratis utsläppsrätter inom EU, vilket är väldigt tekniskt, och för att de ska kunna sättas på ett rättvist och vettigt sätt måste man ha en detaljkännedom om EU:s industri, som är omöjlig för myndigheter och departement att ha om man inte har en nära dialog med industrin, som förklarar för oss hur saker påverkar dem. Det är en dialog vi måste ha, som vi är beroende av för att kunna göra vårt jobb. Det ger också industrin en chans att föra fram sin syn i klimatfrågan.”

Det finns en ömsesidighet i de samverkansprocesser som beskrivits ovan. Det handlar om att inhämta information och synpunkter för att i bästa fall också få fram optimala lösningar. Samtidigt är samverkan ett tillfälle till informations- och kunskapsutbyte som gör det möjligt att förankra förslag. På ett tidigt stadium får beslutsfattarna känna av reaktionerna bland olika intressenter och kan bearbeta dem. Det finns en möjlighet att skapa större acceptans och därmed också en bredare legitimitet för förslagen vilket också anses nödvändigt: Acceptans och legitimitet har en avgörande betydelse i klimatfrågan. Den är så komplex och genomgripande att ”för att ha möjlighet till framgång behöver man vara överens.”

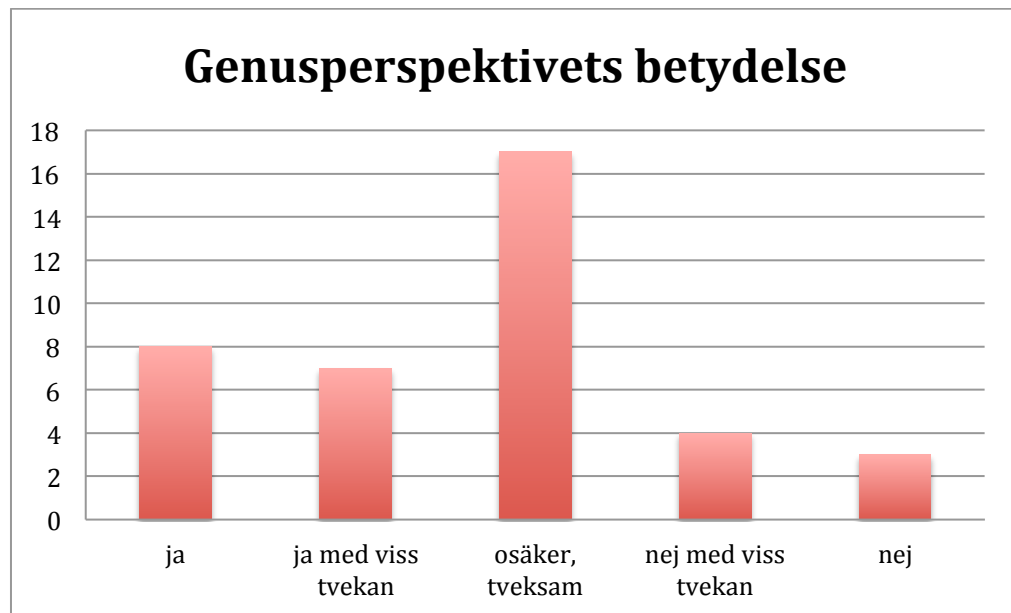
För acceptans och legitimitet behövs kanske ett än bredare och mer omfattande engagemang än de samarbetsformer våra respondenter talat om. Kanske behöver även ett bredare spektrum av aktörer inkluderas än de som våra respondenter funnit viktiga och som presenterades i diagrammet om de viktigaste aktörerna (se kap. 4). Behovet av ett bredare engagemang uttrycks av några respondenter på följande sätt:

”/F/ör att få ihop det här i framtiden så tror jag att det är viktigt att få med människan, användarna, de boende, tydligt i det hela. Om användarna är med, dels att de tillmäts en vikt gör att de känner ett ansvar och engagemang.”

”Deltagande måste finnas, ledarskap räcker inte hela vägen. När det gäller obekväma beslut så måste det finnas engagemang och deltagande. Det finns dock ofta en gräns till allmänheten. För att komma tillräckligt långt måste hela samhället vara engagerade.”

## 6. Är köns- eller genusperspektivet relevant för klimatpolitiken?

Våra intervjupersoner kände sig osäkra och tveksamma om genusperspektivets betydelsen för klimatpolitiken. Av de 39 personerna som svarat på frågan uttryckte många stor osäkerhet. 8 av respondenterna var övertygade om perspektivets relevans för klimatpolitiken, medan 7 insåg vikten av könsperspektivet men inte riktigt visste hur det var relevant. Endast 3 respondenter var säkra på att genusfrågor inte har relevans för klimatpolitiken.



Figur 4. Intervjupersonernas syn på genusperspektivets betydelse i klimatpolitiken.

På frågan om de ansåg att genusperspektivet är relevant för klimatpolitiken uttryckte många intervjupersoner osäkerhet och tveksamhet:

”Jag vet inte, det har det nog men jag är för okunnig för att med trovärdighet kunna säga någonting.”, ”Det borde kunna vara det men det är inget vi jobbar med.”, ”Det är alltid relevant, men det är svårt att sätta fingret på.”

”Det var svårt. Det konstateras då och då att kvinnor generellt släpper ut mindre CO<sub>2</sub> än män, beroende på vanor och att kvinnor åker mer kollektivt osv. Men jag kan inte se att det har genomslag för politiken och jag vet inte om det är relevant heller. Jag kan inte säga att jag sett en jättetydlig koppling.”

Osäkerheten och tveksamheten som vi sett i svaren pekar på en kunskapsbrist:

Vi har ”väldigt liten kunskap om det. Vi funderade på våra tjänster och produkter..., hur deras utformning – har det betydelse ur genusperspektiv? Vi kom fram till att vi inte hade kunskap om det. Det var ungefär som jag redovisade nu 'det kan kanske vara så'. Det finns en del som påstår att det är så men ingen kan verifiera det.”, ”Det är ingen lätt fråga. Genusfrågor är intressant.... Jag har funderat på hur man använder det i policysammanhang. Bör man göra det?”

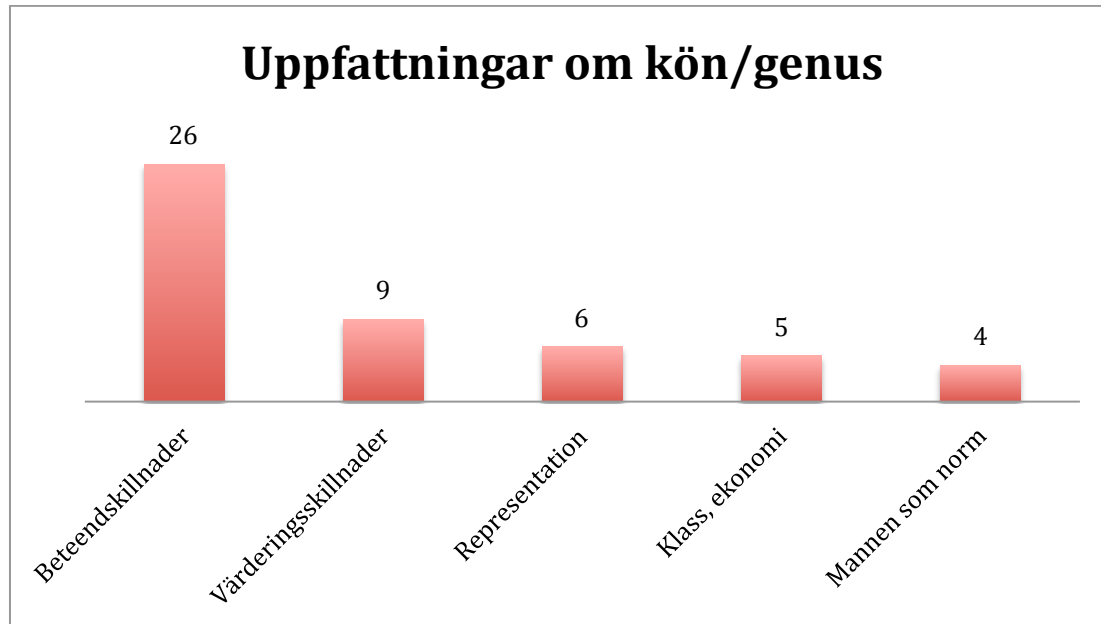
Några personer menar att perspektivet kan ha relevans i andra sammanhang än i Sverige.

Genusperspektivet ”är inte närvarande. I energi- och klimatpolitiken pratar vi inte speciellt ofta om den typen av frågor. Däremot kan jag inte säga att den inte är relevant. Men utan faktakunskap i ämnet känns det som att den nationellt kanske inte är så relevant, men globalt kan den vara det, i U-länderna och kvinnor där.”

Det framgår att i grunden råder stor okunskap om vad genusperspektivet innebär och specifikt hur det kan relateras till klimatfrågor på transport-, innovations- och energiområdet.

## Uppfattningar om genus/kön

Under intervjuerna väljer många att utveckla resonemanget kring genusperspektivet genom att ge exempel på hur de tror eller har upplevt att det kan vara av vikt. Då hänvisar man både till exempel som är kopplade till den egna verksamheten men lika ofta till argument som ligger lite utanför. Ur dessa resonemang kan man se hur intervjupersonen uppfattar kön och genus.



Figur 5. Intervjupersonernas uppfattningar om kön/genus.

De förklaringar som dominerar handlar om att kvinnor och mäns beteende skiljer sig åt. I intervjuerna är det beteendskillnader som är den vanligaste förklaringen vilket framgår i diagrammet.

”Vi betar oss lite olika och har lite olika vilja och kunskap mellan könen. Så om man planerar t ex bara ur ett manligt perspektiv så är det ett problem..”, ”Det finns en ”Genusskillnad i hur vi uppför oss, men inte i hur vi utformar politiken.”, ”Det finns studier som visar att mäns livsstil är mer klimatpåverkande än kvinnors, men det är svårt att veta vilka slutsatser vi ska dra av det, ska vi ha färre män?”

Det betonas att kvinnor och mäns transportbeteende skiljer sig åt:

”kvinnor och män använder transportsystemet på olika sätt.”, ”Genus spelar ju roll, vilket transportsätt man väljer t ex, kvinnor åker mer hållbart än män.”

Genusperspektivet” är viktigt, men svårkommunicerat. Varje år tar vi fram statistik på hur långt vi skulle komma inom klimatområdet om alla betedde sig som kvinnor. ...I omställningen till elbilar ser vi också att det rätt mycket är drivet av kvinnor. Fantastiska skillnader – bilen är vanligaste fortskaffningsmedlet för mannen, bussen vanligast för kvinnan. Så vi behöver ett mer kvinnligt beteende.”

Även i energifrågan noteras beteendskillnader:

”vi vet att kvinnor använder mest indirekt energi och våra rådgivare ger råd i den direkta användningen. Så redan där ser vi att det är de frågorna som prioriteras. Och antagligen är det mest män som ringer.”

Flera respondenter lyfter fram att genusfrågan utmärks av att det finns skillnader mellan män och kvinnors värderingar och attityder avseende klimatfrågan:

”Jag tror att kvinnor oftare är engagerade och vill mer när det gäller klimatet”, ”Synen på risk, riskuppfattningen av klimatförändringarna skiljer sig mellan män och kvinnor. Kvinnor ser mer risker och är även beredda att göra mer, gå med på fler åtgärder...kvinnor verkar inte i lika stor utsträckning ömma för infrastruktur.”

”I attitydundersökningarna vi gör visas det att kvinnor är mer beredda att vidta egna åtgärder och mer [beredda] på att man höjer skatter och annat”

För flera av intervjupersonerna handlar frågan om representationen av kvinnor respektive män i olika instanser och beslutsprocesser vilket antyder att de ser genus som ett maktförhållande som kommer till uttryck där klimatpolitiken utformas. Det handlar om jämställd representation:

”Inom den globala klimatpolitiken är det lika många män som kvinnor som haft ledande roller. FN-förhandlingarna, inom EU, det är nog ganska jämnt.”, ”Vi jobbar ju med anläggningar som i alla fall tidigare varit mansdominerat, teknikindustrin, om det där skulle finna något perspektiv. Men tittar du på myndighetsnivå upplever jag att det är jämställt.”

Flera lyfter fram uppfattningar om kön som maktförhållande kopplade till ekonomiska strukturer och klass:

”Högutsläpparen är välutbildad, höginkomsttagare och man, men kvinnor åker 30 % mindre bil, de åker mer kollektivt, äter mer grönsaker..... Attityder skiljer sig på samma sätt. Höginkomsttagarmannen är mest skeptisk och kvinnan är mest orolig och benägen att ändra sig.... Det speglar ju styrkeförhållandena i det svenska samhället; vita övre-medelålders höginkomsttagarmän, och det är kvinnor med andra inkomster och annan utbildning som har mindre makt. Det är ingen rocket science.”

”kvinnor betar sig bättre, sedan säger andra att det beror på att de tjänar mindre, har mindre tillgång till bil och mindre frihet att röra sig. Det klassiska är att kvinnan tar bussen till dagis och hämtar ungen, åker förbi Konsum och handlar och kommer hem och lagar mat, medan mannen sätter sig i familjebilen och åker hem ifrån jobbet. Så beteendemässigt betar sig kvinnan bättre än mannen, men om det beror på en samhällsstruktur som ”tvingar kvinnan att använda sekunda transportlösningar” är en annan fråga. Det är knepigt.”

Medan andra antyder att det finns en normativ dimension i maktordningen, att manlighet är normen:

”teknisk verksamhet ett manligt arbetsfält”, ”Tidigare var ju trafikuskottet manligt och hela transportsystemet var manligt.”, ”bilen kan ses som att den är kodad med manlighet. Så det finns t ex en skum organisation som heter Bilfront, den känns väldigt manlig”... och är emot ”Allt som på något sätt inskränker möjligheten att åka hur mycket bil man vill när man vill.”

### **Klimatpolicy med genusperspektiv**

Under intervjun följde vi upp frågan om genusperspektivets relevans för klimatpolitiken genom att vi bad om exempel på åtgärder eller beslut med ett genus eller könsperspektiv som tagits inom myndigheterna. Majoriteten av respondenterna kände inte till några sådana exempel. Det som omnämndes var transportpolitikens jämställdhetsmål samt Naturvårdsverkets enkätundersökningar om attityder till klimatpolitiken. Andra exempel var att utlysningarna inom Vinnova som uppmanar de sökande att ha ett genusperspektiv, och en hearing i riksdagen om stadsbyggnad och rörelsemönster där könsperspektivet kom in.

Respondenterna tog fram några intressanta förslag på hur ett genusperspektiv skulle kunna integreras i det klimatpolitiska arbetet. Exempelvis föreslog de att granska infrastrukturplanering, investeringsbeslut och investeringsplaner samt reseavdragen ur ett sådant perspektiv. Tanken var att genom en sådan granskning få fram fördelningseffekterna och speciellt om kvinnor och män som gynnas eller missgynnas av policybeslut på klimatområdet. Andra förslag var att man borde ifrågasätta tekniska lösningar och reglera konsumtionen striktare.

## 7. Framtida åtgärder för att främja klimatomställningen på sikt?

I slutet av intervjuerna ställde vi frågor om den framtida klimatpolitiken och om politiska, institutionella och policyförändringar som bedöms viktiga för en långsiktig klimatomställning. En första notering att göra, var att inte alla intervjuade kände sig bekväma med att besvara dessa frågor eller att bli ombudade att spekulera om viktiga policyinsatser, åtgärder och politiska strategier för framtiden. Detta är intressant i sig och reser frågor om beredskapen att reflektera över klimatpolitikens utveckling på längre sikt, bortom den nuvarande planeringshorisonten eller mål och strategier på kort sikt.

### **Behov av politiska visioner och mål**

På den övergripande frågan om vad som bedöms som viktigast för att påskynda och främja en framtida klimatomställning, handlade de flesta svaren om betydelsen av politiskt ledarskap och om behovet av att formulera visioner och tydliga politiska mål på längre sikt. Detta bedöms värdefullt för att ange såväl färdriktningen som att skapa förutsägbarhet. Detta ska förstås mot bakgrund av bristen på ett långsiktigt omställningstänk (se ovan kap. 3 om problem och hinder) och att tidshorisonten för den klimatpolitiska styrningen sällan sträcker sig längre än till 2020. Vissa framhåller även vikten av att tydliggöra hur de klimatpolitiska målen ska uttolkas och operationaliseras i delmål. Klimatpropositionens visioner om inga nettoutsläpp till 2050 och fossiloberoende fordonsflotta till 2030 nämns som exempel på svåruttolkade inriktningsmål. I detta sammanhang tycks de flesta välkomna EUs (och sedermera Sveriges) färdplanarbete och EUs vitbok för transportpolitiken. Vidare tas betydelsen av internationella överenskommelser och samarbeten upp av ett flertal intervjuade.

### **Oenighet om policymixens sammansättning**

Svaren på frågan om viktiga policyreformer, summerar till en lång lista över behov av och förslag på policyreformer, nya styrmedel och åtgärder. Exempel som nämnts återkommande under intervjuerna framgår av listan i Tabell 1. Som viktigast bland dessa framstår fortsatt utveckling av ekonomiska styrmedel (såsom CO<sub>2</sub>-skatter, utsläppshandelssystemet, elcertifikatsystemet); stärkt innovations- och teknikstöd; infrastrukturinvesteringar (bostadssektorn, stadsbyggnad, järnväg, kollektivtrafik, elnät, osv.); ansträngningar för ökad energieffektivisering samt en starkt roll för samhälls- och transportplaneringen.

Bland intervjusvaren finns en markant skillnad mellan två grupper av intervjuade vad gäller synen på hur policymixen bör utvecklas och förstärkas. Å ena sidan, finns det de som förordar teknikneutrala och generella marknadsbaserade styrmedel framför riktade, tekniks specifika stöd. De efterfrågar ofta regelförenklingar och upprepning i den rika floran av policyinstrument för att öka (kostnads)effektiviteten i styrningen och minska risken för snedvridningar i ekonomin. Även om det råder bred enighet om vikten av att utveckla ekonomiska styrmedel för koldioxidprissättning (t.ex. CO<sub>2</sub>-skatt, utsläppshandel) pekar, å andra sidan, flera respondenter på behovet av andra och kompletterande styrmedel. Enligt dem är CO<sub>2</sub>-priser viktiga, men inte tillräckliga som incitament för att främja exempelvis teknikutveckling och teknikspridning eller de samhällsinvesteringar i infrastruktur som kan bli nödvändiga för en klimatomställning. Det finns även en bred uppfattning om att vi redan har på plats en i huvudsak fungerande uppsättning styrmedel och åtgärder, och att huvuduppgiften snarare är att fortsätta förfinas och kalibrera befintlig policy.



	<b>Energi</b>	<b>Transporter</b>
<b>Administrativ reglering</b>	Stärkt samhällsplanering; förändra PBL; se över planmonopol, kommunala vindkraftsvetot, tillståndprocesser, etc. Infrastrukturinvesteringar (t.ex. elnätsintegration; bebyggelse; fjärrvärme, etc.) Satsningar på energieffektivisering, t.ex. krav energiprestanda i byggnormer. FoU och innovationspolitik Teknikstöd (t.ex. förnybar energi; CCS)	Integrerad samhälls- och transportplanering Stärka regionernas roll Infrastruktur (t.ex. järnväg; stadsbyggnad; alt. drivmedel, elfordon, etc) Överflyttning effektivare transportslag, etc. Etableringsförbud externa köpcentrum Utveckla kollektivtrafiken FoU och innovationspolitik Teknikstöd (i hela innovationskedjan)
<b>Ekonomiska styrmedel</b>	Höjda CO <sub>2</sub> -skatter EU ETS Elcertifikat Inmatningstariffer	Höjda Bränsleskatter Fordonsbeskattning, Försäljningsskatt Kilometer-skatt (tung trafik) Skattenedsättning (biodrivmedel), långsiktig Inmatningstariffer Miljöfordon (bonus-malus; skatt vs. stöd)
<b>Nätverks- och informations baserade</b>	Klimatinformation och kommunikation Nätverksstyrning (t.ex. Uthållig kommun och PFE) Innovationsupphandlingar	Ökad samverkan nationellt-regionalt-kommunalt; samt med näringslivets aktörer Mobility management-åtgärder

Tabell 1. Exempel på policyförändringar och nya styrmedel och åtgärder som nämns i intervjuerna

De skilda huvudpositionerna om hur policymixens sammansättning lämpligast bör utvecklas vittnar om förekomsten av två olika synsätt på, eller berättelser om, klimatpolitisk styrning bland de aktörer som intervjuats. Den första av dessa berättelser representerar ett marknadsliberalt regleringsideal baserat i neoklassisk ekonomisk teori som handlar om att sätta enstaka, tydliga mål att uppnå till för samhällsekonomin minsta möjliga kostnad. Normer om kostnadseffektivitet, regelförenkling och att undvika dubbelreglering är stark i denna berättelse:

"Vi har för många styrmedel, även för många mål... Ytterst är det klimatmålet som är det övergripandet målet. Att minska växthusgaserna är det samhällsproblem vi vill hantera."

"...(liknade) energi- och klimatpolitiken vid en tallrik spaghetti. Det är ungefär så det är. Det är många styrmedel och det är svårt att se vad som bidrar till vad. Man kan tycka att man skulle kunna rensa lite."

Den andra berättelsen representerar ett mer pragmatiskt styrningsideal baserat i teknik- och innovationsbaserade systemperspektiv på förändring, som handlar om att utveckla, och anpassa, en fungerande policymix bestående av de styrmedel och åtgärder som behövs för att nå de långsiktiga klimatmålen och ställa om olika samhällssektorer. Miljöeffektivitet är den övergripande normen i denna berättelse samtidigt som synergier (win-win) med andra värden såsom modernisering och stärkt konkurrenskraft, välfärd och sysselsättning framhålls.

"Man kan inte styra med bara ekonomiska styrmedel som hittar den bästa resursallokeringen just nu, utan man måste se till att skapa incitament för att förändra infrastrukturen. Vi måste öka kakan, det gör man inte bara genom att påverka priset. Man måste skapa det med forskning, utveckling och investeringar. Därmed är staten en viktig aktör."

"...det skulle vi gärna se, att man kunde koppla ihop klimat- och näringslivspolitikerna mer. Att man kunde hitta win-win-situationerna för både näringsliv och klimat."

Flera av de intervjuade talar om dessa olika uppfattningar i termer av skilda synsätt bland "ekonomer" och "ingenjörer", medan någon annan beskriver det som en pågående kamp mellan olika paradigmer:

”Jag är ju inte ekonom, men man märker... att det finns en clash mellan nationalekonomer och ingenjörer.”

”Plus att vi inte anammat – det är egentligen det stora kriget nu – ska vi satsa på global kostnadseffektivitet och jämföra med vad det kostar att minska i Sydafrika, Bangladesh och Indien, eller ska vi se på ekoeffektivitetstrategin där det handlar mer om att skapa ett konkurrenskraftigare Europa och Sverige. Inte gynna konkurrenterna, utan investera här där det blir dyrare på marginalen för att vi ska bli smarta, kunna ta marknadsandelar i det globala. Det är två olika paradigmer...”

### **Politiska strategier för klimatomställningen**

Frågan om viktiga *politiska* strategier framstår överlag som svår att besvara för många av de intervjuade, särskilt bland myndighetspersoner. Bland svaren återkommer den avgörande betydelsen av politiskt ledarskap och ansvar för att dels föra upp klimatomställningen på agendan och få dignitet i frågan, dels för att ange färdriktningen och "måla bilder av det hållbara samhället". Breda överenskommelser om klimatpolitikens långsiktiga inriktning och prioriteringar bedöms som avgörande för att etablera politisk stabilitet och nå acceptans för de åtgärder en klimatomställning av samhället och ekonomin förutsätter.

På flera punkter efterfrågas även förändringar i politiska prioriteringar och etablerade normer i samhället. Detta gäller förändringar i alltifrån synen på samhällsstyrningens roll till den starka tilltron till tekniska lösningar (t.ex. i transportsektorn) och uppfattningar om kopplingen mellan tillväxt och transportarbete.

Vidare framhåller flera att en nyckelroll för politiken är att etablera samarbete mellan olika samhällsaktörer och att "föra dialog mellan politik och näringsliv, och etablera förtroende för varandra". Här efterfrågar inte minst intresseorganisationer en ökad och fördjupad dialog med politiska företrädare och departement (jfr. ovan kap. 5 om samverkansformer). Fungerande former för samverkan och nätverkssamarbeten framhålls även som betydelsefulla för att bygga upp en beredskap att agera vid och fånga eller "försöka skapa tillfällen", exempelvis att utnyttja viktiga beslutstillfällen såsom investeringstillfällen i bostadssektorn eller industrin.

### **Är den svenska institutionella modellen 'fit for purpose'?**

Jo, det verkar så, i alla fall om man får tro majoriteten av de svar vi fick på frågan om behovet av institutionella förändringar i regelverk eller samhällets organisering. Detta framstår som en fråga inte många reflekterat över, eller till och med en i det närmaste icke-fråga i den svenska klimatpolitiska debatten. Följande citat illustrerar en vanligt förekommande uppfattning:

"Jag tror inte institutionerna är det huvudsakliga problemet. Behöver man ändra någonting, då gör man det. Men, just nu ser jag inte att det skulle behövas."

Inom miljö- och transportpolitiken har nyligen genomförts två större reformer (miljömålssystemet, trafikverkens sammanslagning). Medan miljömålsberedningen inte fokuserar på klimatmålet denna mandatperiod, uttrycker flera respondenter förhoppningar om att Trafikverket ska skapa förutsättningar för en mer transportslagsövergripande inriktning. Dock har få respondenter funderat över en separat klimatmyndighet av brittiskt eller danskt snitt, även om några myndighetspersoner framförde funderingar om fristående analysinstitut i den svenska förvaltningen, såsom andra EU-länder har. Att binda fast långsiktiga målsättningar i lag, är det heller egentligen ingen som tror är en framkomlig väg. Detta talar för att det finns en uppfattning att den svenska modellen med relativt sett fristående myndigheter tycks fungera väl, även om sektorisering och fragmentering fortsatt skapar samordnings- och genomförandeproblem. Det svenska systemet innebär "en frihetsgrad..."

(som) gör oss flexibla i arbetet, vilket behövs eftersom det är så svårt", som en myndighetsperson uttryckte det.

Samtidigt föreslås i intervjuvaren vad som kan förstås som en efterfrågan på institutionella reformer. Det gäller inte minst behovet av att stärka samhällsplaneringens roll genom exempelvis förändringar i Plan- och bygglagen (PBL) eller att utveckla en integrerad transport- och samhällsplanering. En ändrad syn på samhällsplaneringen ses av många som en förutsättning för att skapa drivkrafter för förändringar i samhällsinfrastrukturen och för investeringar i t.ex. bebyggelsestruktur, stadsbyggnad, elnät, kollektivtrafik, järnvägsinvesteringar, etc. Många respondenter pekar också på behovet av att se över det kommunala planmonopolet samt att förstärka den regionala nivåns inflytande i transport- och infrastrukturplaneringen. Exempelvis återkommer flera till problem med etablering av externa köpcentra, som man anser borde hanteras antingen på regional nivå eller genom införande av etableringsförbud som i vissa andra länder. Vidare framförs gällande vindkraftsetableringar synpunkter om fortsatt förenkling av tillståndprocesser och förändring av det kommunala vetot.

## Fokusgruppsdiskussion

I en första intervjurapport summerade vi huvudintrycken och preliminära resultat från den intervjustudie av svenska klimatpolitiska aktörer som genomfördes våren 2011 inom ramen för LETS-programmet. Resultaten presenterades den 6 december för inbjudna där syftet var att återkoppla samt diskutera resultaten med dem som intervjuats. Därefter följde fokusgruppsdiskussioner som med utgångspunkt i sex frågor bidrog till en fördjupad diskussion om den fortsatta klimatpolitikens roll att främja en långsiktig klimatomställning.

- 1. Hur kan insikten om framgångsfaktorerna bidra till arbetet med den framtida klimatomställningen?**
- 2. Hur kan de hinder och problem som beskrivits i rapporten hanteras?**
- 3. Vad innebär det för klimatomställningen att vissa aktörer anses ha så stor betydelse i klimatpolitiken?**
- 4. Vilken betydelse har samverkansformerna för möjligheten att driva en framgångsrik klimatomställningspolitik?**
- 5. Vad behövs för att få på plats den uppsättning policier och åtgärder som krävs för att styra klimatomställningen i önskad riktning?**
- 6. Vilka politiska strategier och utvecklingsvägar är för svensk del viktiga för att främja en klimatomställning och skapa förutsättningar för att nå långsiktiga klimatpolitiska mål?**

Sammanfattningsvis lyftes följande synpunkter och resonemang fram i fokusgruppsdiskussionerna:

*Fråga 1.* En insikt om framgångsfaktorerna hittills är att tvingande regler framstår som viktiga. De ger långsiktighet och tydlighet i styrningen. Även om CO<sub>2</sub>-skatten fungerat väl och varit framgångsrik, är det inte säkert att det är en lika framkomlig väg framöver. Att höja skatten ytterligare eller bredda skattebasen kräver breda politiska överenskommelser. Framöver kan det bli viktigare att kombinera olika framgångsfaktorer som bör kunna samverka. När det gäller betydelsen av inställningen i klimatfrågan kan det vara lättare att föreslå ambitiösa åtgärder om det finns insikt och kunskap hos allmänheten om att det behövs offensiva klimatpolitiska åtgärder. Det noterades även att frivilliga styrmedel inte fanns med bland listade framgångsfaktorer. Kunskap och ökad insikt är visserligen viktigt, men samtidigt behövs styrmedel, lagstiftning och tydliga spelregler.

*Fråga 2.* Ett sätt att hantera målkonflikter är samråd tidigt i processen för att undvika onödiga konflikter. Samtidigt är det viktigt att inte ducka för målkonflikter utan ta sig an dem, exempelvis genom att öka förståelsen för kopplingen mellan sysselsättning och klimatåtgärder. På motsvarande sätt bör synergier och vad som kan vara bra med omställning lyftas fram. Exempelvis har minskat bilresande positiva effekter på hälsa och miljö vid sidan om minskade utsläpp av växthusgaser. Vidare framkom synpunkter om behovet av att skilja mellan mål- och intressekonflikter. Vad gäller bristen på omställningstänk betonades i en grupp att ett "teknikomställningstänk" finns, men att det saknas ett "beteendetänk".

*Fråga 3.* Finansdepartementet har stor betydelse för klimatpolitiken. Medan vissa beklagar det ökade inflytandet betonade andra att detta är en politisk realitet att förhålla sig till, då det är Finansdepartementets uppgift att samordna den ekonomiska politiken och sätta begränsningar för olika politikområden. Andra tyckte att Finansdepartementet kanske borde ges mer ansvar för klimatpolitiken. Samtidigt ligger den politiska beslutskraften på regeringen som har att göra en sammanvägd bedömning mellan ekonomiska övervägande och väljarnas krav på klimatåtgärder. Även om ekonomiska faktorer är viktiga uttrycktes oro över att fokus riktats mot klimatpolitikens kostnader i samhällsekonomiska kalkyler snarare än att internalisera utsläppskostnader och integrera klimatförändringarnas skadeeffekter. Hur kan man ändra detta dominerande synsätt? Studien visar att ganska många aktörer har inflytande även om vissa har större inflytande än andra. Politiskt ledarskap och samspelet med väljarkåren avgörande, varför viktigt engagera sig i debatten för att fördjupa stödet för och skapa beredskap hos allmänheten för klimatpolitiska åtgärder. Näringslivet är en annan central aktör och det är viktigt att se näringslivet som en drivkraft i förändringsarbetet. Det är positivt med deras engagemang, samtidigt som man bör vara medveten om att det kan ge branschorganisationer och basindustrin möjligheter att fördröja genomförandet av olika förändringsstrategier.

*Fråga 4.* Det är bra att det finns många olika samverkansformer och de har troligtvis tillkommit för att det finns behov av dem. Samverkan och dialog är viktigt i policyutformning och för att utveckla bra förslag. Exempelvis kan information från en intresseorganisation vara nödvändig för förståelsen och behöver inte nödvändigtvis betyda att man ger en viss organisation möjlighet till direkt påverkan på beslut. Mycket och tidig samverkan kan dessutom stimulera att oväntade samarbeten växer fram (s.k. oheliga allianser). Politiken upplevs mer svåråtkomlig nu än tidigare och dialogen med olika aktörer behöver fördjupas.

*Fråga 5.* Det är viktigt med en gemensam och tydlig målbild och här kan färdplaner fylla en viktig uppgift. Ett annat hjälpmedel i beslutsprocessen är *impact assessment* efter EU-modell. Svenska konsekvensutredningar är alltför inriktade på effekter på företag och näringsliv, en brist bl.a. OECD har påpekat. Konsekvensutredningar kan vara bra verktyg för att föra in klimat- och hållbarhetsperspektiv. Ett annat verktyg är planeringen där man bör knyta ihop samhälls- och transportplanering och även överväga förändringar i det kommunala planmonopolet. Det är vidare viktigt att Sverige går före i klimatpolitiken genom att förevisa goda exempel; att det går att förena tillväxt med minskade klimatutsläpp. Det ger trovärdighet i internationella förhandlingar samtidigt som det kan ha positiva effekter på svensk ekonomi och konkurrenskraft.

*Fråga 6.* Visioner kan vara betydelsefulla, men behöver konkretiseras och kombineras med system för uppföljning. Färdplanarbetet vara ett sätt att introducera ett mer långsiktigt omställningstänk. Politiskt ledarskap är här avgörande, men även att hjälpa politiken att fatta de beslut som behövs. Samtidigt bör man vara medveten om att omställning kan uppfattas som negativt värdeladdat. Istället kan man behöva omformulera sig och tala i termer av modernisering och utveckling som uppfattas mer attraktivt. Politisk timing är avgörande vilket för färdplanens del gör det viktigt att följa debatten och verka för att förslag förs vidare in i nästa mandatperiod. Vidare framhölls betydelsen av att från svensk sida engagera sig i och understödja policyutvecklingen på EU-nivå. EU-initiativ kan vara viktiga, som visat sig exempelvis i regleringen av fordons bränsleeffektivitet, EUs färdplan eller kommissionens vitbok om transporter. Sverige har tidigare spelat en viktig roll, t.ex. i energi- och klimatpaketets utformning, men skulle kunna vara mer pådrivande framöver.