

JAKTEN PÅ DEN FÖRDÖMDA SKATTEN

SVENSKARNAS INSTÄLLNING TILL KOLDIOXIDSKATTEN

SOFIA AXELSSON, SIMON MATTI OCH
BJÖRN RÖNNERSTRAND

Sammanfattning

Detta kapitel fokuserar på svenskarnas inställning till koldioxidskatten på fossila drivmedel. Med utgångspunkt i teorier och tidigare studier kring stödet för klimatpolitiska styrmedel undersöker vi hur svenskarnas stöd för sådana skatter ser ut i olika grupper, hur det påverkas av priset på drivmedel, samt hur stödet förändras över den senaste femårsperioden. Resultaten bekräftar flera tidigare kända mönster. Stödet för en höjning av koldioxidskatten är lägre bland äldre, bland personer med låg utbildning, bland dem som står ideologiskt till höger och dem som inte är oroliga för klimatet. Undersökningen visar även att stödet för koldioxidskatt är lägre när priset på drivmedel är högre. Under de fem undersökta åren 2020–2024 framträder en opinionsmässig V-formation; stödet når sin bottennivå 2022. Det är troligtvis en kombination av höga drivmedelspriser och politisk mobilisering mot klimatpolitiska styrmedel inför valet 2022.

Koldioxidskatter framhålls av många experter som det mest verkningsfulla och kostnadseffektiva styrmedlet för att adressera problematiken med klimatskadliga koldioxidutsläpp. Samtidigt visar såväl vetenskapliga studier som verkliga händelser runt om i världen att just skatter på koldioxidutsläpp är både en politiskt känslig och splittrande fråga (Tjernström & Tietenberg, 2008) där åsikterna går starkt isär bland beslutsfattare såväl som väljare (Axelsson m.fl., 2025), och försök att införa koldioxidskatter har i flertalet fall lett till omfattande protester och demonstrationer runt om i världen. På grund av de reaktioner koldioxidskatten väcker har ett flertal vetenskapliga studier tagit sig an uppgiften att kartlägga de bakomliggande drivkrafterna som formar människors attityder till klimatsstyrmedel generellt och till en koldioxidskatt specifikt (se Bergquist m.fl., 2022 för en översikt). I det här kapitlet tittar vi närmare på hur svenskarnas inställning till en höjd koldioxidskatt kan förklaras. Närmare bestämt undersöker vi sambandet mellan klimatoro och skatteattityder hos olika grupper av svenskar under de senaste fyra åren. Men det är inte bara psykologiska faktorer som påverkar våra attityder. Även händelser i vår omvärld och omständigheter till följd av, exempelvis, politiska beslut har en potential att leda till förändrade attityder. Därför undersöker vi i detta kapitel

också om och i så fall hur förändringar i, och nivåer på, drivmedelspriserna har ett samband med svenskarnas attityder till en höjd koldioxidskatt.

Attityder till koldioxidsskatter

Vad ligger bakom människors attityder till klimatstyrmedel? Eftersom den allmänna opinionens påverkan på beslutsfattareshet att införa, eller alls föreslå, olika policyer och styrmedel visat sig vara betydelsefull också på klimatområdet (se Crowley, 2017; Feldman & Hart, 2018; Jagers m.fl., 2010) har många forskare tagit sig an uppgiften att närmare analysera drivkrafterna bakom människors attityder till klimatstyrmedel. Även om de flesta studier utförts i länder som idag inte har någon koldioxidsskatt (sådana förekommer bara i en handfull stater världen över) och därmed mäter attityden till *införandet* av en skatt, visar studier från Sverige, som snarare frågar efter en *höjning* av den koldioxidsskatt som funnits på plats sedan 1991, på liknande mönster vad gäller drivkrafterna bakom människors attityder. Genomgående lyfter forskningen fram betydelsen av kontextuella faktorer, exempelvis politisk kultur (Cherry m.fl., 2014), välstånd (Franzen & Vogl, 2013) eller grad av politisk polarisering (Linde, 2018), som centrala för att förklara skillnader i styrmedelsval och -preferenser mellan länder. För att förklara skillnader mellan individer inom samma kontext är det emellertid andra typer av faktorer som spelar in. Relationella faktorer, framförallt graden av tillit till såväl andra människor som de institutionella systemen, har en viss betydelse för hur individen formar attityder till klimatstyrmedel (Harring, 2014; Kallbekken m.fl., 2013), men det är speciellt faktorer på individnivå som har den mest markanta påverkan. Till dessa räknas exempelvis våra värderingar, politisk-ideologisk orientering och personliga normer, men också hur vi uppfattar och utvärderar den rådande situationen; hur allvarligt klimathotet är och i vilken mån vi uppfattar detta som en risk för oss själva eller andra vi bryr oss om. Övertygelsen om att klimatförändringarna leder till negativa konsekvenser, mätt som antingen klimatoro eller riskuppfattning, har i en rad studier visat sig vara tydligt kopplat till positiva attityder gentemot klimatpolitiska åtgärder av olika slag (Drews & van den Bergh, 2016). En metastudie av Bergquist och kollegor (2022) finner vidare att klimatoro är en av de faktorer som är allra starkast associerad med attityder till koldioxidsskatter. Baserat på detta kan vi anta att klimatoro även påverkar svenskars attityder till koldioxidsskatten. Helt enkelt eftersom ju oroligare vi är för något, desto mer angelägna är vi också att åtgärda det. Det skulle innebära att ju mer vi uppfattar förändringar i jordens klimat som oroande, desto mer välvilligt inställda bör vi vara till åtgärder som syftar till att minska klimatförändringarna, exempelvis en koldioxidsskatt.

En annan möjlig förklaring till attitydformering hittar vi inom det forskningsspår som snarare fokuserar på påverkansrelationerna mellan policy och opinion. Hur detta förhållande ser ut är välstuderat inom den statsvetenskapliga policyforskningen. Här

pekar forskningen på att beslutsfattare är responsiva till det rådande opinionsläget i den mån att opinion såväl begränsar beslutsfattares upplevda handlingsutrymme (Foyle, 2004; Sobel, 2001) som styr deras handlingsval (Stimson, 2007; Soroka & Wlezien, 2010). Samtidigt visar forskningen också på det omvända förhållandet, där policyförändringar skapar feedback i form av både positiva och negativa opinionsreaktioner. Anledningen till att sambandet också går i denna riktning, och därmed verifierar Schattschneiders (1935) tes att ”ny policy skapar ny politik”, har föreslagits vara en effekt av att policybeslut påverkar människor materiellt (Pierson, 1993), ger upphov till politiskt lärande (Soss, 1999) eller förändrar människors normativa världsåskådningar (Svallfors, 2010).

Ett sätt att beskriva allmänhetens responsivitet till ny policy är att den allmänna opinionen reagerar på politiska beslut likt en termostat reagerar på temperaturförändringar (Wlezien, 1995; Soroka & Wlezien, 2010). Termostateffekten beskriver hur allmänhetens preferenser för mer eller mindre politik anpassas dynamiskt som svar på vad beslutsfattare faktiskt gör och de utfall deras policybeslut resulterar i, på samma sätt som en termostat på ett element slår på eller av värmen när temperaturen i rummet förändras. I sin originalstudie visade Wlezien (1995) hur den amerikanska väljaren reagerade på budgetutgifter och skickade signaler till sina beslutsfattare att spendera antingen mer eller mindre som svar på förändringar i budgeten. Över tid har dock termostateffekten fått ett starkt empiriskt stöd i ett flertal policydomäner, länder och institutionella sammanhang (se Bendz, 2015; Soroka & Wlezien, 2005; Van Hauwaert, 2022). Istället för att förklara svenskars inställning till en höjd koldioxidskatt som en funktion av deras oro för klimatförändringarna, så kanske attitydformeringen är kopplad till det utrymme för prishöjningar som andra policybeslut skapar. Det vill säga: om politiska beslut leder till en sänkning av priset på drivmedel under en viss nivå, kommer opinionen att reagera genom att efterfråga, eller åtminstone stödja, en prishöjning. Om priset istället stiger över en viss nivå kommer den termostatiske opinionen omvänt att kräva beslut som sänker priset.

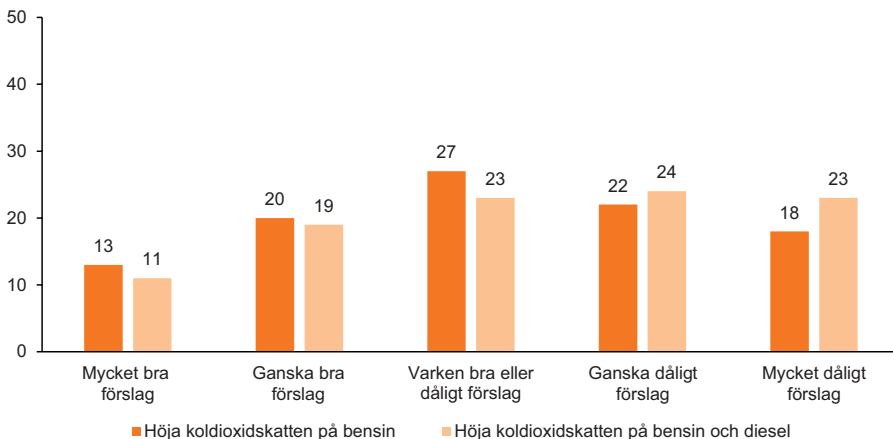
Den övergripande frågan i kapitlet är i vilken mån någon av dessa två modeller verkar rimlig för att närmare förklara svenskars inställning till ett förslag om höjd koldioxidskatt. Är det förändringar i vår oro för klimatförändringarna som är sammankopplad med hur vi formar våra attityder, eller kan vi snarare se ett mönster där vi, likt en termostat, noterar och reagerar på förändrade drivmedelspriser, genom att ställa oss positiva eller negativa till prishöjande åtgärder?

V som i valår?

Låt oss börja med att se på stödet för koldioxidskatt på drivmedel 2024. Figur 1 innehåller resultaten för två olika frågor, men utfallet är ganska lika. Stapeln längst till höger visar att andelen som tycker att höjd koldioxidskatt på bensin och diesel är ett mycket dåligt förslag är 23 procent. Motsvarande andel är 18 procent när

det gäller koldioxidskatten för enbart bensin. Summeras andelen positiva – de som valt mycket eller ganska bra förslag – är det också ganska lika utfall. 30 procent är positiva till höjd skatt på bensin och diesel och 33 positiva till höjd skatt på bensin.

Figur 1 Stödet för koldioxidskatt på bensin respektive bensin och diesel, 2024 (procent)



Kommentar: Frågan löd *Vilken är din åsikt om följande förslag?*. Svarsalternativen redovisas i figuren. Procentbasen utgörs av de som har besvarat frågan. Antal svarande uppgår till 5 205 för frågan om koldioxidskatt på bensin och till 1 731 för frågan om koldioxidskatt på bensin och diesel.

Källa: Den nationella SOM-undersökningen 2024.

Stödet för att höja koldioxidskatten på bensin

Tabell 1 visar hur stor andel av svenskarna som stöder förslaget att höja koldioxidskatten på bensin respektive bensin och diesel under de senaste fem åren. Stödet för höjd koldioxidskatt på bensin är starkast i början och slutet av den undersökta femårsperioden. Lägst stöd för koldioxidskatten finner vi i samband med valet 2022, då koldioxidskatten var föremål för kritik från flera riksdagspartier. Då var endast 24 procent för en höjning av skatten på bensin. Nedgången i stöd från 2020 till 2021 (för bensin) och uppgången 2023 till 2024 bildar en V-formad opinionsutveckling. Skillnaderna i medelvärde mellan respektive år är signifikanta, vilket gör att vi kan tala om en statistiskt belagd nedgång och uppgång i opinionen.

Nedgången i stöd för koldioxidskatten valåret 2022 syns för både kvinnor och män, låt vara att kvinnor generellt är mer positivt inställda till en höjning. Den syns även igenom i samtliga åldersgrupper. Vi ser i samtliga fall en bottennivå i stöd i samband med valet 2022, även om yngre personer generellt har ett starkare stöd för koldioxidskatter.

Uppdelat på tre olika utbildningsnivåer noterar vi intressanta skillnader. Mönstret är särskilt tydligt bland högutbildade, något mindre tydligt bland lågutbildade och minst tydligt bland personer med medellång utbildning. Bland högutbildade lika stor: 10 procentenheter. Bland lågutbildade är upp- och nedgången 7 procentenheter. Men bland dem med medellång utbildning är nedgången 4 procentenheter och uppgången är 5.

Bland boende i storstäderna och i städer/större tätorter är ned- och uppgången i stöd tydlig. I dessa grupper handlar det om en förändring på ungefär 10 procentenheter. Bland boende i mindre tätorter och på ren landsbygd är variationen mellan åren betydligt mindre, men likväl är bottenivån i stöd för koldioxidskatten 2022.

När det gäller ideologisk orientering ser vi även här en V-formation mellan 2020 och 2024, med en tydlig nedgång 2022 där de längre vänsterut på den politiska vänster-högerskalan är mer positiva till koldioxidskatten och de längre högerut är mer negativa. Skillnaden mellan de som placerar sig klart till höger och de som placerar sig klart till vänster ökar dessutom över tid. Störst är skillnaden 2024 där det skiljer hela 51 procentenheter mellan dessa båda ytterkanter, jämfört med 42 procentenheter år 2020.

För de politiska partierna ser vi intressanta skillnader. Till att börja med kan vi konstatera att bottenivån i stöd valåret 2022 framträder för sympatisörer av samtliga partier utom för Miljöpartiet. Bland Miljöpartiets sympatisörer syns en tendens till ökning i stödet för koldioxidskatten år 2022. Då är stödet 82 procent, vilket kan jämföras med 77 och 75 åren före och 75 och 79 åren efter valåret. Bland sympatisörer av Vänsterpartiet och Socialdemokraterna ser vi V-formationen, med ned- respektive uppgångar i stöd på ca 5–10 procent. Bland centerpartister ser vi mycket starka upp- och nedgångar. Bottenåret 2022 är stödet nere på 31 procent. Det kan jämföras med 43 respektive 36 procent åren före valåret och 45 respektive 48 procent åren efter.

Låt oss gå över till partierna på högerkanten. Där sticker Liberalernas sympatisörer ut med en upp- och nedgång på hela 14 procentenheter. Bottenåret 2022 var stödet bland liberaler på 31 procent, att jämföra med 44 procent 2020 och 2024. Stödet för koldioxidskatten är lägst bland sympatisörer till Moderaterna, Kristdemokraterna och Sverigedemokraterna. Bland moderata väljare ser vi V-formationen, med lägst stöd 2022. För Kristdemokraternas väljare är nedgången i stöd före valet 2022 större än uppgången efter. I denna grupp var 18 procent positiva till koldioxidskatten år 2020, 9 procent 2022 och 14 procent 2024. Ett liknande mönster märks bland sympatisörerna till Sverigedemokraterna. Där var stödet 12 procent år 2020, 5 procent år 2022 och 8 procent övriga år.

Stödet för att höja koldioxidskatten på bensin och diesel

I stor utsträckning ser variationen i stöd för koldioxidskatt på bensin och diesel ut på samma sätt som för bensin (se tabell 1). Samma bottennivå i stöd återfinns 2022. Vi ser också ungefär samma mönster vad gäller skillnaden mellan grupper och variation inom grupper över tid. Dock visar utfallet vissa intressanta avvikelser och tillägg.

Vi ser att skillnaden mellan stad och land är större när diesel nämns i frågan. När skatten gäller både bensin och diesel är skillnaden i andelen positiva mellan storstad och ren landsbygd 34 procentenheter för år 2024. Det kan jämföras med 25 procentenheter när frågan endast handlar om bensin. Detta mönster ser vi samtliga år.

Utfallet på frågan som gäller bensin och diesel kan vi koppla till oro för klimatet, vilket vi redovisar i tabellens nedre del till höger. Det framgår tydligt att oro för klimatet är starkt kopplat till inställningen till koldioxidskatt på bensin och diesel. Bland personer som är mycket oroad för klimatet är det 50 procent som stödjer en sådan skatt. Motsvarande andel bland personer som inte alls är oroliga är endast 5 procent. Vi kan också se att denna skillnad ökar över tid, från 40 procentenheter år 2020 till 45 procentenheter 2024.

Det förefaller också som om det V-formade stödet för bensin och diesel över tid går att koppla till bilkörning, närmare bestämt huruvida man har kört bil under de senaste 12 månaderna (här räknar vi in samtliga som uppgivit att de kört bil, från någon gång under året till flera gånger i veckan) eller ej. Stödet för höjd koldioxidskatt på bensin och diesel är större i gruppen som inte kört bil. Det sjunker från 39 procentenheter 2021 till 28 procentenheter under valåret 2022 för att sedan öka till 39 procentenheter 2023 och slutligen landa på 40 procentenheter 2024. Motsvarande andel bland de som kört bil är 24 procentenheter 2021, 19 procentenheter 2022, 24 procentenheter 2023 och 28 procentenheter 2024. Även om de som inte kört bil är generellt mer positiva till en höjd koldioxidskatt har andelen positiva till förslaget ökat mer bland bilkörarna över tid.

Tabell 1 Andel som stödjer förslaget om höjd koldioxidskatt på drivmedel efter olika sociala och politiska variabler, 2020–2024 (procent)

	Andel bra förslag att höja koldioxidskatten på bensin					Andel bra förslag att höja koldioxidskatten på bensin och diesel				
	2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024
<i>Samtliga</i>	32	29	24	29	33	–	26	20	27	30
<i>Kön</i>										
Kvinnor	35	30	25	32	35	–	28	21	25	32
Män	29	27	23	27	30	–	25	19	28	28
<i>Ålder</i>										
16-29 år	41	38	29	28	35	–	34	24	27	31
30-49 år	35	34	29	35	35	–	32	27	26	36
50-64 år	29	26	23	28	30	–	24	18	30	31
65+ år	28	23	19	26	32	–	21	16	26	24
<i>Utbildning</i>										
Låg utbildning	21	17	14	16	21		10	12	15	13
Medel utbildning	22	21	18	21	23		21	14	20	22
Hög utbildning	45	40	35	41	45		43	35	41	47
<i>Boendeområde</i>										
Ren landsbygd	19	16	16	21	22	–	13	11	14	16
Mindre tätort	20	19	18	20	24	–	19	11	21	22
Stad eller större tätort	34	30	25	30	34	–	27	22	28	30
Storstad	49	45	38	45	47	–	48	37	42	50
<i>Ideologi</i>										
Klart till vänster	56	55	52	58	61	–	52	48	51	62
Något till vänster	44	41	35	44	48	–	39	29	40	45
Varken vänster eller höger	26	24	18	21	26	–	19	16	19	24
Något till höger	26	20	16	20	24	–	21	11	18	20
Klart till höger	14	12	7	12	10	–	11	4	8	6
<i>Partisynpati</i>										
Vänsterpartiet	55	53	50	58	58	–	58	48	54	60
Socialdemokraterna	34	33	27	35	39	–	29	24	30	33
Miljöpartiet	77	75	82	75	79	–	73	83	77	78
Centerpartiet	43	36	31	45	48	–	27	22	32	44
Liberalerna	44	34	31	34	44	–	37	25	26	31
Moderaterna	22	17	11	17	18	–	15	6	15	18
Kristdemokraterna	18	16	9	11	14	–	19	9	13	11
Sverigedemokraterna	12	8	5	8	8	–	7	3	8	7
<i>Oro för klimatförändringar</i>										
Mycket oroande	–	–	–	–	–	–	40	35	41	50
Ganska oroande	–	–	–	–	–	–	15	10	15	17
Inte särskilt oroande	–	–	–	–	–	–	5	2	5	9
Inte alls oroande	–	–	–	–	–	–	0	4	2	5
<i>Bilkörning de senaste 12 mån</i>										
Har ej kört bil	–	–	–	–	–	–	39	28	39	40
Har kört bil	–	–	–	–	–	–	24	19	24	28

Kommentar: Frågeformuleringarna för frågan om bensin respektive bensin och diesel redovisas i figur 1. Frågan om ideologi löd *Man talar ibland om att åsikter kan placeras in på en vänster-högerskala. Var någonstans skulle du placera dig själv på en sådan skala?*. Frågan om partisynpati löd *Vilket parti tycker du bäst om i dag?*. Frågan om bilkörning löd *Hur ofta har du under de senaste månaderna gjort följande? Kört bil*. I tabellen har svarsalternativen *Någon gång under de senaste 12 månaderna, Någon gång i halvåret, Någon gång i kvartalet, Någon gång i månaden, Någon gång i veckan och Flera gånger i veckan* slagits ihop till *Har kört bil*. Procentbasen utgörs av de som besvarat frågan.

Källa: Den nationella SOM-undersökningen 2020–2024.

Vad förklarar stödet för koldioxidskatter?

Låt oss nu fördjupa analysen genom en analys som tar hänsyn till flera förklaringsfaktorer samtidigt, och som gör det möjligt att bättre förstå den intressanta variationen vi ser över tid.

Figur 2 visar vad som förklarar stödet för koldioxidskatten på bensin och diesel. Punkterna i figuren, eller regressionskoefficienterna som de också kallas, representerar den skillnad som varje kategori har gentemot dess referenskategori. De horisontella streck som går genom varje punkt representerar 90-procentiga konfidensintervall för varje koefficient. I de fall strecken korsar den vertikala mittlinjen i figuren är skillnaderna mellan kategorierna inte statistiskt signifikanta. I de fall där de ligger helt frilagda från mittlinjen kan vi observera signifikanta skillnader. Om koefficienterna med tillhörande konfidensintervall är placerade till höger om mittlinjen är skillnaden positiv, vilket indikerar ett ökat stöd för koldioxidskatten. Om de är placerade till vänster om mittlinjen är skillnaden tvärtom negativ, vilket indikerar ett minskat stöd för koldioxidskatten på bensin och diesel. Utfallet bekräftar vad vi tidigare har kunnat konstatera; stödet är starkare bland yngre, bland personer boende i storstäderna, bland högutbildade och bland personer som står till vänster ideologiskt. Men figuren ger också ny och viktig information som vi skall redogöra för nu.

Först noterar vi att klimatoro, som förutspått, är en betydande faktor bakom stödet för koldioxidskatten även när hänsyn tas till övriga faktorer. Högre oro för förändringar i jordens klimat är förknippad med en mer positiv syn på koldioxidskatten och *vice versa*.

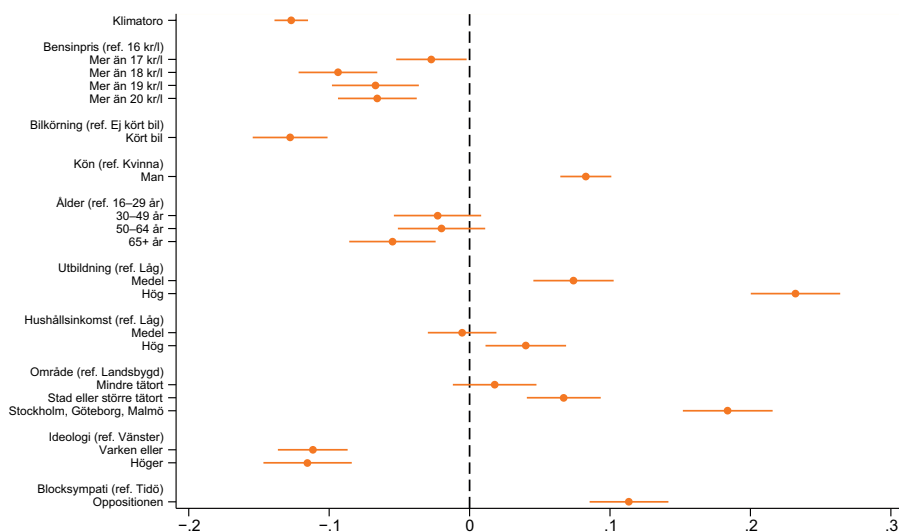
Högt upp i figuren ser vi utfallet vad gäller stöd för koldioxidskatten beroende på bensinpriset vid tapp. Bilden vad gäller utfallet för varje enskild prisnivå är inte entydig. Lägg därtill att konfidensintervallen är breda och överlappande. Men den generella bilden är att ett högre bensinpris är förknippat med svagare stöd för koldioxidskatten, med starkast stöd när priset är 16 kronor per liter.

Det är även tydligt att bilkörning är kopplat till stödet för koldioxidskatter. Personer som kört bil är betydligt mindre positiva än personer som inte kört bil. Det finns heller inga signifikanta interaktionseffekter mellan bilkörning och bensinpris, vilket indikerar att det i huvudsak är bilkörning i sig som påverkar stödet för koldioxidskatten, inte bensinpriset för de som kör bil.

Figuren hjälper oss också att nyansera och bättre förstå de bivariata fynd som redovisades i tabell 1. Vi ser att sympatier med Tidö-partierna är kopplat till en mer negativ syn på koldioxidskatten, även med hänsyn taget till ideologisk position. Skillnaden mellan de yngsta och de äldsta är tydlig, även under kontroll för utbildning. Det visar att stödet bland de yngsta inte bara kan förklaras med att de har högre utbildning. Därtill ser vi att hushållsinkomst är kopplat till högre stöd, även under kontroll för utbildning.

Ett utfall som är intressant handlar om betydelsen av kön. I den bivariata redovisningen av data fann vi att kvinnor uppvisar ett starkare stöd än män. Men figuren visar att manligt kön är förknippat med högre stöd när hänsyn tas till de i modellen ingående faktorerna. Tänkbara förklaringar till detta utfall är att män kör mer bil och står längre till höger ideologiskt, och om man tar hänsyn till dessa faktorer är män mer positiva till koldioxidskatten.

Figur 2 Stöd för koldioxidskatt på bensin och diesel efter oro för klimatförändringar, bensinpris, bilkörning, demografiska och politiska variabler, 2021–2024 (standardiserade regressionskoefficienter)



Kommentar: I analysen har svarsalternativen till frågan om ideologi slagits ihop så att *Klart till vänster* och *Något till vänster* blivit *Vänster*, och *Klart till höger* och *Något till höger* blivit *Höger*. $R^2 = 0.26$. Antal svarspersoner i analysen uppgår till 5 259.

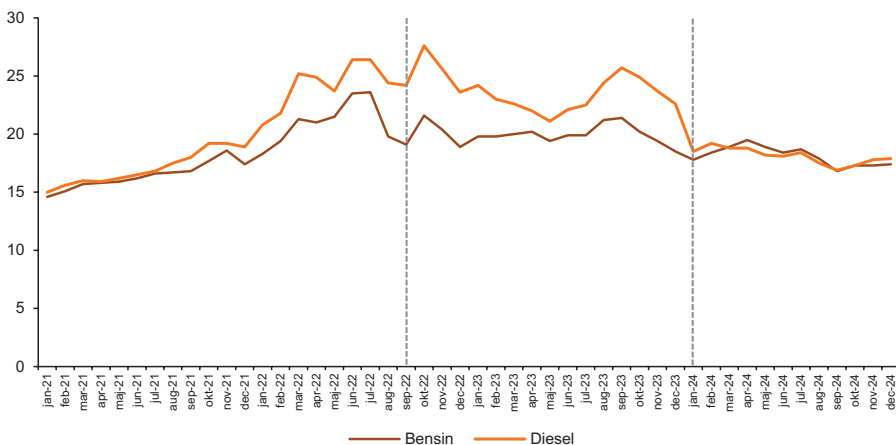
Källa: Den nationella SOM-undersökningen 2021–2024; Drivkraft Sverige.

Figur 3 visar bränslepriser för bensin och diesel över tid. Relativt sett var priset lågt i början av perioden, särskilt under första halvåret 2021. Sedan ser vi en prisökning som tar sin början under slutet av 2021 och kulminerar i samband med två toppar sommaren och senhösten 2022. Under perioden ser vi sedan en prisökning under hösten 2023, som är särskilt stark för diesel. Genom riksdagsbeslut i november 2023 sänktes reduktionsplikten, vilket resulterade i kraftigt sänkta priser på diesel. Under 2024 var priset visserligen högre än i början av 2021, men klart lägre än under toppnoteringar 2022 och 2023.

Figuren är intressant eftersom den nyanserar bilden av vad som förklarar variation i stöd för koldioxidskatter över tid. Ökade bränslepriser framstår som en tänkbar

delförklaring till den minskning i stöd för koldioxidskatter som skedde 2022. Samtidigt verkar pris vara en nyckfull prediktor. Det kraftiga prisfallet på diesel som blev resultaten av minskningen av reduktionsplikten har inte haft särskilt stor effekt på stödet för höjd skatt på ”bensin och diesel”. Det är tvärtom så att stödet för skatt på bensin har ökat något mer mellan 2023 och 2024.¹

Figur 3 Bränslepris vid pump, 2021–2024



Kommentar: Figuren redovisar det rekommenderade snittpriset per månad i SEK. Den första vertikala streckade linjen vid september 2022 markerar den ungefärliga punkten för valet 2022 och andra vertikala streckade linjen vid januari 2024 markerar minskningen av reduktionsplikten.

Källa: Drivkraft Sverige.

Röda priser och gröna värderingar

Detta kapitel undersöker svenskarnas inställning till koldioxidskatten, samt vad som driver opinionsförändring i frågan över tid – huruvida det primärt är attitydförändringar i oron för klimatet som driver en förändring i stöd för koldioxidskatten som vi bevittnat de senaste fyra åren, eller om det är förändrade bränslepriser, i kombination med ökad politisering av just priset på fossila drivmedel, som påverkar opinionen kring koldioxidskatten. Teoretiskt och metodologiskt är det en lite svårnavigerad terräng. Som vi beskrev inledningsvis finns det flera tänkbara teoretiska förklaringar, som troligen samspelar. Effekterna av enskilda faktorer är inte alltid lätta att särskilja. Resultatet av vår undersökning kan lite tillspetsat sägas vara en rödgrön röra: koldioxidskatten är mer populära när bensinpriserna är röda och värderingarna gröna.

Oro för förändringar i jordens klimat förefaller vara en av drivkrafterna bakom stödet för en höjd koldioxidskatt, vilket åtminstone delvis stödjer tidigare fynd om hur en ökad oro för klimatet leder till ökat stöd för koldioxidskatter (Bergquist

m.fl., 2022).

Samtidigt ser vi en direkt koppling mellan priset på bensin och stödet för koldioxidskatten. Ju dyrare drivmedel, desto lägre stöd för en höjning. Det finns också en koppling mellan bilkörande och motstånd mot höjning av skatten. Dessa båda fynd ligger i linje med den teoretiska tradition som betonar den egna plånbokens betydelse för politiska attityder. Det faktum att bilkörning i vår analys inte tydligt kan kopplas till bensinpris tyder dock på att bara det faktum att ha kört bil – oavsett hur frekvent det skett – spelar roll för inställningen till höjd koldioxidskatt.

Under de år som vi undersöker händer en hel del i opinionen. Det tydligaste mönstret är en framträdande opinionsmässig V-formation. Stödet dalar i samband med valåret 2022, men återhämtar sig de två åren efter valet. Om det är en effekt av valåret är en öppen fråga. Klart är att nedgången i stöd också samvarierar med en kraftig uppgång av bränslepriserna. Möjligen är det minskade stödet för koldioxidskatten 2022 resultatet av en kombination av ökade priser och den politiska kontexten. De ökade bränslepriserna fungerade som bränslet i en politisk mobilisering mot klimatpolitiska styrmedel. Ett exempel är Sverigedemokraterna, som i sitt valmanifest inför valet 2022 skrev att ”Skatten på drivmedel ska permanent sänkas och de kostnadsdrivande kraven på inblandning av biodrivmedel, reduktionsplikten, ska minskas till ett minimum” (Sverigedemokraterna, 2022). Moderaterna var inne på samma linje (SVT Nyheter, 2022), och KD-ledaren Ebba Busch gick ut och lovade en sänkning av reduktionsplikten några dagar före valet (Dagens Industri, 2022).

Reduktionsplikt är inte samma sak som koldioxidskatt. Men den ekonomiska effekten av dessa båda styrmedel blir samma. Båda genererar högre bränslepriser. Dock ser vi inte någon tydlig effekt av sänkningen av reduktionsplikten på stödet för koldioxidskatter. Givet den stora prisnedgången på diesel som sänkningen resulterade i, var en så kallad termostat-effekt teoretiskt förväntad. Så blev inte fallet. Vi ser bara en marginell ökning i stödet för en höjning av skatten på bensin och diesel mellan 2023 och 2024.

Gröna värderingar spelar också en roll för människans inställning till koldioxidskatter. Personer som röstar på Miljöpartiet är den enskilda grupp som sticker ut. Hela 79 procent vill höja skatten i denna grupp. I linje med den befintliga forskningslitteraturen finner vi också att oro för klimatförändringar är av betydelse. Av dem som inte alls är oroliga är det bara 5 procent som stödjer en höjning av koldioxidskatten på bensin och diesel. Motsvarande andel bland mycket oroliga är 50 procent. Vi ser också en tendens till att klimatoro över tid verkar bli en allt viktigare vattendelare i synen på koldioxidskatter.

Teoretiskt sett är koldioxidskatter det perfekta klimatpolitiska styrmedlet. Skatten gör det möjligt att prissätta den negativa externalitet som utsläppen av koldioxid utgör. Svårare blir det när skatten möter den praktiska, politiska verkligheten. Att skapa acceptans för klimatpolitik som känns i plånboken är en utmaning i ett land som har en av världens högsta skatter på koldioxid. Samtidigt visar Sveriges

klimatpolitiska historia att det är möjligt. Sedan skatten infördes i Sverige i början av 1990-talet har den succesivt skruvats upp. Detta kapitel är ett bidrag till kunskapen om de politiska och ekonomiska faktorerna som påverkar den svenska koldioxidskattens framtid.

Not

- ¹ Det bör kanske tilläggas att även om priset på bensin har sänkts efter Tidö-regeringens tillträde, främst till följd av en kraftigt reducerad reduktionsplikt, har koldioxidskatten på fossila drivmedel inte sänkts av regeringen. Dock hör skatter ihop med ökade bensinpriser, och det är därför rimligt att anta att sänkta bränslepriser generellt kan ha en koppling till ökat stöd för koldioxidskatt på samma typ av bränslen.

Referenser

- Axelsson, S., Källman S., & Matti, S. (2025). Hur polariserad är den svenska klimat- och energipolitiken? En jämförelse mellan väljare och valda. I P. Öhberg & J. Ahlbom (Red.), *Riksdagens landskap* (s. 49–66). Valforskningsprogrammet vid Göteborgs universitet.
- Bendz, A. (2015). Paying Attention to Politics: Public Responsiveness and Welfare Policy Change. *Political Studies Journal*, 43(3), 309–332.
- Bergquist, M., Nilsson, A., Harring, N., & Jagers, S. C. (2022). Meta-analyses of fifteen determinants of public opinion about climate change taxes and laws. *Nature Climate Change*, 12, 235–240.
- Cherry, T. L., García, J. H., Kallbekken, S., & Torvanger, A. (2014). The development and deployment of low-carbon energy technologies: The role of economic interests and cultural worldviews on public support. *Energy Policy*, 68, 562–566.
- Crowley, K. (2017). Up and down with climate politics 2013–2016: the repeal of carbon pricing in Australia. *WIREs Climate Change*, 8(3), 1–13.
- Dagens Industri. (2022, september 3). Busch lovar lägre bränslepriser. Hämtad från: <https://www.di.se/nyheter/busch-lovar-lagre-branslepriser/>.
- Drews, S., & van den Bergh, J. C. J. M. (2016). What explains support for climate policies? A review of empirical and experimental studies. *Climate Policy*, 16(7), 855–876.
- Drivkraft Sverige. (u.å) *Priser*. <https://drivkraftsverige.se/fakta-statistik/priser/> Hämtad: 2025-03-13.
- Feldman, L., & Hart, P. S. (2018). Is There Any Hope? How Climate Change News Imagery and Text Influence Audience Emotions and Support for Climate Mitigation Policies. *Risk Analysis*, 38(3), 427–634.
- Foyle, D. C. (2004). Leading the public to war? The influence of American public

- opinion on the Bush administration's decision to go to war in Iraq. *International Journal of Public Opinion Research*, 16, 269–294.
- Franzen, A., & Vogl, D. (2013). Two decades of measuring environmental attitudes: A comparative analysis of 33 countries. *Global Environmental Change*, 23(5), 1001–1008.
- Harring, N. (2014). Corruption, inequalities and the perceived effectiveness of economic pro-environmental policy instruments: A European cross-national study. *Environmental Science & Policy*, 39, 119–128.
- Jagers, S. C., Löfgren, Å., & Strippel, J. (2010). Attitudes to personal carbon allowances: political trust, fairness and ideology. *Climate Policy*, 10(4), 410–431.
- Kallbekken, S., Garcia, J. H., & Korneliusen, K. (2013). Determinants of public support for transport taxes. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 58, 67–78.
- Linde, S. (2018). Political communication and public support for climate mitigation policies: a country-comparative perspective. *Climate Policy*, 18(5), 543–555.
- Pierson P. (1993). When Effect Becomes Cause: Policy Feedback and Political Change. *World Politics*, 45(4), 595–628.
- Schattschneiders, E. E. (1935). *Politics, Pressures and the Tariff: A Study of Free Private Enterprise in Pressure Politics, as Shown in the 1929-1930 Revision of the Tariff*. New York, Prentice-Hall.
- Sobel, R. S. (2001). *The Impact of Public Opinion on U.S. Foreign Policy Since Vietnam: Constraining the Colossus*. New York: Oxford University Press.
- Soroka, S. N., & Wlezien, C. (2010). *Degrees of Democracy. Politics, Public Opinion, and Policy*. New York: Cambridge University Press.
- Soroka, S. N., & Wlezien, C. (2005). Opinion-Policy Dynamics: Public Preferences and Public Expenditure in the United Kingdom. *British Journal of Political Science*, 35(4), 665–689
- Soss, J. (1999). Lessons of Welfare: Policy Design, Political Learning, and Political Action. *American Political Science Review*, 93(2), 363–380.
- Stimson, J. A. (2007). Perspectives on Representation: Asking the Right Questions and Getting the Right Answers. I R. J. Dalton & H.-D. Klingemann (Red.), *The Oxford Handbook of Political Behavior*. Oxford, UK: Oxford University Press, 850–61.
- Svallfors, S. (2010). Policy feedback, generational replacement, and attitudes to state intervention: Eastern and Western Germany, 1990–2006. *European Political Science Review*, 2(1), 119–135.
- Sverigedemokraterna. (2022). *Valmanifest 2022*. Hämtad från: <https://www.sd.se/wp-content/uploads/2022/08/valmanifest.pdf>
- SVT Nyheter. (2022, juni 27). M-lovar sänkt reduktionsplikt. Hämtad från: <https://www.svt.se/nyheter/inrikes/m-lovar-sankt-reduktionsplikt>
- Tjernström, E., & Tietenberg, T. (2008). Do differences in attitudes explain differences in national climate change policies? *Ecological Economics*, 65, 315–324.

- Van Hauwaert, S. M. (2022). Immigration as a thermostat? Public opinion and immigration policy across Western Europe (1980–2017). *Journal of European Public Policy*, 30(12), 2665–2691.
- Wlezien, C. (1995). The Public as Thermostat: Dynamics of Preferences for Spending. *American Journal of Political Science*, 39(4), 981–1000.