

# Att begripliggöra en flygskatt

En studie av diskurserna som utmanar det kommersiella flygresandet.

# Abstract

Using discourse analysis as a theoretical and methodical point of departure, this paper strives towards analyzing the ways in which the Swedish tax on air travel is being made understandable.

Through examining how this is done on two occasions in contemporary Swedish politics, it further aims to capture how the arguments in favor of a tax have developed and changed over time. Drawing on Maarten Hajer's theory of story-lines, the result identifies a small but significant change and suggests that the arguments were formed around three story-lines. Firstly, the study finds that a story-line, focusing on the importance of an airline industry taking responsibility for its effect on climate, can be described as highly strengthened over time. Secondly, the thesis identifies a story-line, focusing on consumer behavior, which supports arguments in favor of a tax. Thirdly, the study shows that a story-line that appears on the first occasion, explaining the tax as a temporary measure taken in the absence of European action, was less prominent in the later occasion.

*Nyckelord:* Climate politics, discourse, story-line, Sweden, flight tax.

*Antal ord:* 9721 ord

# Innehållsförteckning

<b>1. Inledning</b> .....	<b>1</b>
1.1 Flygskatten i en svensk klimatpolitisk kontext .....	2
1.2 Syfte och frågeställning.....	3
<b>2 Att rikta blicken mot språket: diskursanalys som metod och teori</b> .....	<b>5</b>
2.1 Metodologisk och teoretisk kontext .....	5
2.1.1 Diskursanalysen och klimatpolitiken .....	7
2.1.2 Diskursens beståndsdelar och betydelsen av story-lines.....	8
2.2 Tre klimatpolitiska diskurser:.....	9
2.3 Metodologiska preciseringar .....	11
2.3.1 Den analytiska processen .....	11
2.3.2 Empiriskt material och avgränsningar.....	12
<b>3 Analys</b> .....	<b>14</b>
3.1 Diskurser i argumentationen för en flygskatt .....	14
3.1.1 2005/06: I väntan på EU.....	14
3.1.2 2017/18: Det subventionerade flyget .....	16
3.2 Story-lines i argumentationen för en flygskatt.....	18
3.2.1 Dags för flyget att betala sin klimatkostnad.....	18
3.2.2 I väntan på bättre (EU-)alternativ.....	19
3.2.3 Konsumenten som nyckeln till förändring.....	20
3.3 Diskurs: en fråga om makt .....	21
<b>4 Avslutande diskussion</b> .....	<b>24</b>
<b>5 Referenser</b> .....	<b>26</b>

# 1. Inledning

En passagerarskatt på kommersiell flygtrafik har kommit att väcka starka politiska känslor de senaste decennierna. Som klimatpolitisk åtgärd har den sågats och hyllats; formulerats som ett hot respektive lösning; problematiserats för sin påstådda ineffektivitet och lyfts fram som bevis på en handlingskraftig och klimatmedveten regering. Det politiska samtalet kring flygets klimatpåverkan förenar vidare en mängd parallella politiska projekt och visioner, kontrasterande vetenskapliga discipliner och verklighetsanspråk.

Sverige var tidig med införandet av en koldioxidskatt (Zannakis, 2013, s. 221). Tröskeln att lagstifta om en miljöskatt i klimatpolitiskt syfte kan därigenom förstås som tidigt överstigen. Samtidigt är förslaget om en flygskatt högst omtvistad och har kommit att utmärka sig som en särskilt omdebatterad fråga, kritiserad av såväl oppositionella politiker som näringslivsidkare.

Flygskatten sätter fingret på en politisk spänning mellan å ena sidan vår strävan att möta de alarmerande klimatförändringar som präglar vår samtid, och å andra sidan bejaka individens mobilitet och ett upphöjt konsumentbeteende. Möjligheten att resa från Göteborg till Bangkok på en halvdag och från Malmö till Stockholm på en timme, kan argumenteras stå i centrum för vår tids strävan att upptäcka och förstå vår omvärld. Flyget är mänsklighetens nyckel till en avståndslös värld, där privatpersoner inbjuds att till en ofta överkomlig summa investera i sig själva och i en resa till valfri destination. Oavsett om resmålet är karriär, personlig utveckling, kulturell medvetenhet eller en tillbakalutad solbränna, spelar flyget för många en betydande roll att nå dit.

Att reglera och politiskt förändra detta blir således en fråga om att, i någon utsträckning, utmana något mer än bara ett klimatproblematiserat konsumtionsmönster. Det blir en fråga om att utmana en etablerad norm. På grund utav den omfattande kritik som riktats mot införandet av en flygskatt kan argumentationen till fördel för skatten förstås som särskilt betydelsefull; det är där som kritiken implicit bemöts. Den här uppsatsen ämnar identifiera vilka diskurser som får agera vapen i den diskursiva kampen mot ett upphöjt och erkänt samhällsideal; flygresandet.

De diskurser som präglar regeringens argumentation kan vidare, i enlighet med diskursanalytiska grundantaganden, förstås utgöra någonting mer än en politisk reaktion på ett objektiva klimatproblem. Språket förstås här bära på en större innebörd, den kan beskrivas konstituera vår förståelse av verkligheten. Att låta argumentationen för en flygskatt blir föremål för en diskursanalys möjliggör i praktiken en förståelse för det språkliga som avgörande för vår konstruktion av verkligheten; de idéer och diskurser som ges företräde i det politiska samtalet utgör grunden för vår uppfattning av ett visst problem. Att identifiera de diskurser

som ges makt att prägla regeringens argumentation kan därför säga någonting om samhället i stort; om vilka idéer som får dominera och konstituera verkligheten.

Denna studies empiriska grund utgörs av två tillfällen då Sveriges regering initierat en svensk passagerarskatt på kommersiell flygtrafik. Studien ämnar också ansluta sig till den diskursanalytiska traditionen av att studera miljö- och klimatpolitik och är sprungen ur teoretiska ställningstaganden som förstår klimatpolitik som en verklighetskonstituerande process.

## 1.1 Flygskatten i en svensk klimatpolitisk kontext

Utsläppen av växthusgaser från den genomsnittliga svenskens flygande har dubblats från 1993 till 2013 och beräknas nu vara lika stort som utsläppen från alla svenska personbilar (Larsson, 2015, s. 7). Politiska ambitioner att stoppa flygets stora klimatpåverkan har de senaste åren kommit att få en prioriterad plats på den politiska dagordningen och klimatfrågans betydelse inom den svenska politiken har argumenterats öka kraftigt de senaste decennierna. Åsa Knaggård identifierar klimatfrågans intåg i den svenska politiken utifrån tre faser: Mellan 1978 och 1987 var klimatfrågan i liten utsträckning en fråga för politiker att hantera utan snarare föremål för debatt och analys inom det vetenskapliga samtalet. Interaktioner mellan forskare och beslutsfattare bidrog senare till att klimatfrågan, mellan 1988 och 2000, fick fäste i politiska rum (Knaggård, 2014, s. 26). Svensk klimatpolitik har vidare beskrivits som aktiv och ambitiös (Zannakis, 2013, s. 221). Redan 1990 introducerades en koldioxidskatt, en skatt som argumenterats haft stor betydelse i det faktum att de totala utsläppen av växthusgaser minskade mellan 1991 till 2011 med 16 procent (Zannakis, 2013, s. 221). Transportsektorns utsläpp har dock inte minskat i samma utsträckning (Zannakis, 2013, s. 221-222).

Politiska ambitioner att ta sig an klimatfrågan i Sverige har konkretiserats i en mängd olika politiska dokument och mål. Ett av de nationella miljö kvalitetsmålen preciserar en strävan att begränsa Sveriges klimatpåverkan och är utformat i samstämdhet med FN:s ramkonvention om klimatförändringar, klimatkonventionen från 1992 som syftar till att stabilisera utsläppen av växthusgaser i atmosfären (prop. 2017/18:1, s. 477- 480). Vidare har Sverige ett klimatpolitiskt ramverk (prop. 2016/17:147) där ambitionen att drastiskt minska utsläppen av växthusgaser fram till 2045 preciserar. I betänkandet *En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige* (SOU 2016:47) konstateras vidare att det krävs fler åtgärder för att minska de globala utsläppen och i synnerhet flygets stora klimatpåverkan (prop. 2017/18:1, s. 482).

I regeringens budgetproposition för 2015 formuleras en strävan att undersöka hur flyget i högre utsträckning kan bära sina egna klimatkostnader samt utreda huruvida en passagerarskatt på flygresor kan utformas i enighet med EU:s system för utsläppsrätter (prop. 2017/18:1 s. 474). En särskild utredare tillsattes i november 2015 och redovisade sitt uppdrag ett år senare i betänkandet *En svensk flygskatt* (SOU 2016:83). Den 1 april 2018 trädde en svensk skatt på kommersiella

flygresor i kraft. Skatten storlek är 60 kronor per passagerare om slutdestinationen ligger inom Sverige och Europa, 250 eller 400 kronor om slutdestinationen ligger utanför Europa (SFS 2017:1200).

Det är dock inte första gången Sverige inför en passagerarskatt på kommersiell flygtrafik. Redan i sin budgetproposition för 2001 presenterade regeringen en grön skatteväxling i syfte att omvandla Sverige till ett mer hållbart samhälle (prop. 2005/06:190, s. 13). I samband med denna skatteväxling meddelade regeringen i budgetpropositionen för 2006 att en flygskatt på transporterade passagerare skulle införas. Riksdagen fattade senare beslut om att införa en lag om skatt på flygresor, dock utan ikraftträdandebestämmelser då det krävdes en godkännande från EU-kommissionen innan lagen kunde verkställas. Innan ett sådant godkännande kom hann Sverige 2006 byta regering. Kort efter sitt tillträde fattade riksdagen, efter ett förslag från den nya regeringen, beslut om att låta lagen utgå (prop. 2017/18:1, s. 476).

## 1.2 Syfte och frågeställning

Den här uppsatsen gör anspråk på att förstå vilka ställningstaganden och idéer som underbygger och genomsyrar regeringens argumentation för en flygskatt. Uppsatsens centreras således kring de argument som talar *för* att Sverige ska ha en skatt på kommersiell flygtrafik och ämnar därigenom inte fokusera på debatten i sin helhet. Jag väljer att titta på två tillfällen då den socialdemokratiska regeringen respektive den socialdemokratiska och miljöpartistiska regeringen med stöd av Vänsterpartiet föreslår en skatt på kommersiell flygtrafik. Viktigt att poängtera är dock att det inte är partierna ifråga som står i centrum för min undersökning. Jag är istället intresserad av de diskurser som underbygger och genomsyrar hur man begripliggör skatten vid dessa två tillfällen. Jag är vidare intresserad av att undersöka om det skett någon förändring mellan regeringens argumentation 2005/06 och 2017/18.

Genom att identifiera dominerande berättelser, så kallade story-lines, som präglar hur regeringen begripliggör skatten 2005/06 respektive 2017/18 söker jag förstå vilka idéer som fått bäring respektive förlorat sin kraft som politiska redskap i argumentationen för en svensk flygskatt. Parallellt som fokus ligger på att identifiera om och hur de två tillfällena diskursivt skiljer sig ifrån varandra, är min ambition dessutom att på ett djupare plan förstå de idéer som genomsyrar argumentationen utifrån ett antal klimatpolitiska diskurser. Utgångspunkten är att argumentation för en flygskatt kan förstås som en dynamisk kamp mellan olika idéer och diskurser som konkurrerar om utrymme att prägla vår förståelse och därigenom våra politiska lösningar.

Syftet med denna uppsats är således att identifiera hur behovet av en flygskatt begripliggörs vid de två tillfällena, undersöka om det sker någon diskursiv förändring i hur flygskatten begripliggörs mellan de två tillfällena och hur denna förändring i så fall ser ut.

Mina frågeställningar lyder därmed:

- Hur begripliggörs behovet av en svensk flygskatt 2005/06 respektive 2017/18?
- Hur förändras den klimatpolitiska diskursen i argumentationen för en flygskatt mellan 2005/06 och 2017/18?

## 2 Att rikta blicken mot språket: diskursanalys som metod och teori

Denna uppsats har såväl sin metodologiska som sin teoretiska utgångspunkt i ett diskursanalytiskt förhållningssätt till det vetenskapliga studiet av verkligheten. Jag kommer nu redogöra för vad detta innebär, såväl för studiet av klimatpolitik i allmänhet som för min analys om argumentationen för flygskatten i synnerhet. Kapitlet inleds med en generell redogörelse för några av diskursanalysens grundläggande ontologiska utgångspunkter samt en precisering av hur jag i denna uppsats förhåller mig till den materiella sfärens betydelse. Därefter följer ett kapitel om vad diskursanalysen har bidragit med och kan bidra med i det vetenskapliga studiet av klimatpolitiken. Därpå redogör jag för de teoretiska utgångspunkter som min empiriska analys bygger på: John S. Dryzeks ramverk för vilka beståndsdelar som utgör en diskurs samt Maarten Hajers teori om story-lines. Dessa teoretiska utgångspunkter kommer vidare fylla en metodologisk funktion i min empiriska analys. Vidare följer en redogörelse för de tre huvuddiskurser som jag väljer att perspektivera de story-lines jag identifierar utifrån. Kapitlet avslutas med en redogörelse för min analytiska process samt en diskussion kring mitt empiriska material och de avgränsningar som gjorts.

### 2.1 Metodologisk och teoretisk kontext

Because reality is seen as socially constructed, the analysis of meaning becomes central; for interpretative environmental policy research, it is not an environmental phenomenon in itself that is important, but the way in which society makes sense of this phenomenon (Hajer & Versteeg, 2005, s. 176).

Den här uppsatsen fokuserar kring ordet *hur*, snarare än ordet *vad*. Det är inte substansen i regeringens argumentation för en flygskatt som står i centrum för min undersökning utan de språkliga framställningar som underbygger och producerar denna substans. Klimatpolitik är, i den förståelse som genomsyrar uppsatsen ifråga, inte bara neutrala reaktioner på objektiva problem. Istället är denna undersökning sprungen ur ett vetenskapligt ställningstagande som håller klimatpolitiska diskurser ansvariga för hur klimatrelaterade problem uppfattas och begripliggörs, i politiken och i samhället.

Ett sådant förhållningssätt förutsätter en icke-essentialistisk ontologisk utgångspunkt; verkligheten är i diskursanalytikerns ögon inte någonting som kan placeras utanför våra framställningar och idéer om verkligheten, den är i själva verket våra föreställningar och idéer. Istället för att förstå samhället utifrån



objektiva sanningar, riktar diskursanalytikern blicken mot *hur* dessa sanningar skapas och upprätthålls (Hajer, 1995, s. 44). Hajer och Versteeg argumenterar för att diskursanalysens styrka ligger just där; i möjligheten att utreda hur och varför olika definitioner har genomslagskraft i en viss kontext (Hajer & Versteeg, 2005, s. 177).

Ett diskursanalytiskt angreppssätt förutsätter vidare en poststrukturalistisk språkfilosofi. En sådan filosofi innebär att verkligheten begripliggörs och ges mening genom språket (Winther Jørgensen & Phillips, 2000, s. 15). En naturkatastrof kan exempelvis uppfattas och begripliggöras på en mängd olika sätt; som ett straff från en högre makt, som ett meteorologiskt fenomen eller som en konsekvens av växthuseffekten orsakad av en ohållbar mänsklig konsumtion (Winther Jørgensen & Phillips, 2000, s. 15). Beroende på den diskursiva framställningen ifråga kan de relaterade lösningarna på katastrofen ifråga te sig olika (Ibid.). Diskurser kan förstås utgöra grunden för hur människor och samhällen agerar i olika situationer; de konstituerar således all typ av socialt liv (Winther Jørgensen & Phillips, 2000, s. 16).

Vissa diskursanalytiker argumenterar för att det inte finns någon skiljelinje mellan idé och verklighet, att det inte finns någonting utanför det diskursiva (Winther & Jørgensen, 2000, s. 25). Det finns i ett sådant vetenskapligt ställningstagande en tydlig idé om att situationer och problem inte existerar utanför våra idéer om dem, de skapas och begripliggörs som ett resultat av en viss diskursiv organisering. Tillträdet till den fysiska verkligheten förmedlas således via diskurser (Winther Jørgensen & Phillips, 2000, s. 42).

Det råder dock, bland diskursanalytiker, olika meningar om i vilken utsträckning diskurs kan förstås konstituera världen. Vissa menar att det finns en social praktik utanför det diskursiva och att de två sfärerna kan förstås ömsesidigt konstituera varandra (Winther Jørgensen & Phillips, 2000, s. 25). En diskursanalys kan således bidra med en förståelse för klimatpolitik som en politisk process som förhåller sig till ett verkligt problem *och* som en plats där konflikterande diskurser konkurrerar om utrymme att formulera förutsättningarna för hur vi pratar om problemet ifråga (Hajer & Versteeg, 2005, s. 181). Denna uppsats gör anspråk på att analysera argumentationen för flygskatten utifrån ett sådant diskursanalytiskt ställningstagande. Min ambition är varken att reducera verkligheten till den diskursiva eller den icke-diskursiva sfären. Jag utgår istället ifrån att klimatpolitik både kan förstås som en reaktion på en social verklighet *och* som en konstituerande kraft. Orsaken till detta metodologiska ställningstagande är att jag i denna undersökning inte vill bortse ifrån aktörskapets betydelse och det faktum att aktörer kan tänka strategiskt och, i syfte att uppnå sina mål, välja att prata om ett visst fenomen eller problem på ett visst sätt. Politik kan således fortfarande förstås i termer av intressen och aktörskap, däremot reduceras inte innebörden till enbart dessa saker (Hajer & Versteeg, 2005, s. 181).

### 2.1.1 Diskursanalysen och klimatpolitiken

Jag gör i denna studie anspråk på att ansluta mig till ledet av forskare som undersökt klimatpolitiska processer genom diskursanalys. I syfte att placera min studie i en vetenskaplig kontext följer här ett kapitel där jag redogör för några av de forskare vars studier på olika sätt knyter an till temat för denna uppsats.

Det diskursanalytiska förhållningssättet är ett beprövat grepp inom det vetenskapliga studiet av klimatpolitiken. David Hulme konstaterar att klimatpolitiken varit och är föremål för ett flertal ideologiska och politiska mål och visioner (Hulme, 2009, s. 4). Hulme argumenterar för att klimatet inte bara bör förstås som någonting objektivt fysiskt utan också som en idé som skapas, upprätthålls och utmanas i våra tankar och i våra kulturella praktiker (Hulme, 2009, s. 28).

The idea of climate exists as much in the human mind and in the matrices of cultural practices as it exists as an independent and objective physical category (Hulme, 2009, s. 28).

Hur vi förstår och värderar klimatfrågor bör således, enligt Hulme, förstås utifrån olika nivåer; utifrån de fysiska omständigheterna samt utifrån idéer och föreställningar. Hulme argumenterar vidare för att det inte går att skilja klimatet från andra fenomen i samhället; hur vi förstår och värderar klimatfrågan måste förstås i relation till hur vi förstår samhället i övrigt (Hulme, 2009, s. 28). Om vi vill förstå varför politiker tolkar och värderar klimatfrågan på ett visst sätt måste vi dissekera klimatförändringsdiskurserna utifrån förståelsen att de bygger på multipla konkurrerande idéer om klimatet.

Hulme menar att det faktum att klimatet tenderar att formuleras som enbart ett fysiskt fenomen och därigenom fräntas sin idémässiga och kulturella innebörd, riskerar att göra klimatfrågan till något som närmst kan liknas med en flytande signifikant som enkelt kan erövrats av olika aktörer i samhället (Hulme, 2009, s. 28). När klimatet reduceras till att enbart existera utanför våra diskursiva och kulturella föreställningar om klimatet kan innebörden av det formuleras till stöd många konflikterande ideologier (Hulme, 2009, s. 28).

Alltså, genom att istället formulera klimatet som både fysiskt och kulturellt samt förstå klimatet som någonting som skapas i våra idéer kan vi i större utsträckning förstå olika versioner av klimatet som just konstruktioner snarare än korrekta språkliga avspeglingar av det fysiska.

Pia Bøgelund undersöker i en artikel hur gröna diskurser fått bäring inom svensk och dansk skattepolitik. Med hjälp av ett diskursanalytiskt förhållningssätt redogör Bøgelund för hur idéer om stabilitet respektive förändring präglar och reproduceras i politiska beslutsprocesser. Hon konstaterar att neoklassiska diskurser med fokus på ekonomisk tillväxt samt att säkra jobb och välfärd dominerar större delen av det institutionella systemet relaterat till bilskatter. Vidare konstateras att gröna diskurser och miljömässig hänsyn har en mindre och mer ytlig betydelse i relation till de diskurser som framhäver behovet av stabilitet (Bøgelund, 2006, s. 89). Miljödiskurserna ifråga kom aldrig att institutionaliseras

utan bör, enligt Bøgelund, snarare förstås inneha en viss tillfällig betydelse. Den förändringskraft som nya klimatrelaterade diskurser skulle kunnat innebära begränsades av en stark dominerande neoklassisk-ekonomisk diskurs med fokus på stabilitet och kontinuitet (Bøgelund, 2006, s. 89). Slutsatsen Bøgelund drar av detta är att diskurser som kretsar kring förändring kan ha olika mycket inflytande över ett visst policyområde. Små förändringar som inte utmanar status quo kan ofta med en viss enkelhet genomföras. Större förändringar bör däremot förstås som högst villkorade den diskursiva och den sociala kontexten, där krävs det mer för att utmana den existerande politiken (Bøgelund, 2006, s. 78).

Idén bakom denna uppsats är sprungen ur såväl Hulmes teori om klimatet som tankekonstruktion och fysisk kategori som Bøgelunds teori om hur diskurser med fokus på förändring kan utmana under rätt omständigheter. Uppsatsens teoretiska utgångspunkter kan dock spåras till John S. Dryzek och Maarten Hajers diskursanalytiska teorier, vilka presenteras i nästkommande kapitel.

### 2.1.2 Diskursens beståndsdelar och betydelsen av story-lines

Maarten Hajer menar att det miljöpolitiska samtalet består i ett nav av olika aktörer och intressen, problemdefinitioner och lösningar (Hajer, 1995, s.46). Han menar vidare att man bör analysera miljöpolitiska diskurser utifrån två olika förhållningssätt. Dels bör diskurser förstås utifrån tanken om att de har en riktning och en avsändare; diskurser är således relaterade till en viss social kontext. Diskurser bör dessutom förstås utifrån tanken om att de består i en samling idéer, koncept och kategorier (Hajer, 1995, s. 44).

Discourse is here defined as a specific ensemble of ideas, concepts, and categorizations that are produced, reproduced, and transformed in a particular set of practices and through which meaning is given to physical and social realities (Hajer, 1995, s. 44).

John S. Dryzek menar i likhet med ett sådant ställningstagande att en diskurs består i ett antal olika parallella berättelser som alla tillsammans bidrar till att begripliggöra ett fenomen eller en situation (Dryzek, 2013, s. 17). För det första menar Dryzek att diskurser innehåller element som konstruerar verkligheten på ett visst sätt där vissa företeelser, objekt och subjekt erkänns och andra inte. Diskurser inbegriper således ett särskilt ontologiskt ställningstagande (Dryzek, 2013, s. 17).

För det andra kan en diskurs alltid förstås omfatta idéer om naturliga relationer mellan olika subjekt, objekt och företeelser (Dryzek, 2013, s. 18). Samtidigt som vissa diskurser framhäver vikten av konkurrens mellan människor i syfte att generera teknologisk utveckling kanske andra diskurser konstruerar samarbete som det mest vitala och naturliga.

Vidare menar Dryzek att en berättelse alltid förutsätter ett aktörskap. Aktörer kan formuleras i termer av nästan vad som helst; individer, kollektiv, stater eller organisationer. Beroende på vilken betydelse olika aktörer ges, om de konstrueras som rationella eller irrationella, som aktiva eller passiva, kan olika problemdefinitioner och lösningar framställas som rätta och rimliga (Dryzek,

2013, s. 17). Diskurser kan också förstås bygga och bero på olika metaforer som fungerar som retoriska verktyg att begripliggöra en situation på ett visst sätt (Dryzek, 2013, s. 19).

Hajer menar att på grund utav att det råder en ständig komplex kamp om hur man bör tolka och förstå klimatfrågor kan story-lines fungera som ett sätt att identifiera hur olika diskursiva element tar sig uttryck och kommer ifråga i det klimatpolitiska samtalet (Hajer, 1995, s. 15).

Story-lines are narratives on social reality through which elements from many different domains are combined and that provide actors with a set of symbolic references that suggest a common understanding (Hajer, 1995, s. 62).

Han menar vidare att aktörskapet är begränsat; aktörer kan bara begripliggöra sin omvärld utifrån de begränsade antal diskurser som är tillgängliga för dem (Hajer, 1995, s. 53). Det är dock viktigt att poängtera att aktörer fortfarande har betydelse som bärare av story-lines (Hajer, 1995, s. 56). Människors förståelse utvecklas och förändras i diskurser; både upprätthållandet av dominerande politiska prioriteringar och politisk förändring kan således spåras till det faktum att diskurser produceras eller reproduceras av aktörer.

En story-line är således ett sätt för människor att förenkla komplexiteten och motsägelsefullheten som präglar miljöpolitiken (Hajer, 1995, s. 63). Story-lines är förenklade sanningsanspråk, de underlättar och begripliggör verkligheten.

Att identifiera story-lines i en klimatpolicy handlar således om att både kartlägga de diskurser som dominerar ett policydokument och förstå dessa utifrån vad som inte får sägas.

## 2.2 Tre klimatpolitiska diskurser:

Jag kommer nu att presentera tre klimatpolitiska diskurser vilka kommer att diskuteras i relation till mina story-lines i syfte att sätta dem i en diskursiv kontext. Dessa klimatpolitiska diskurser är utvalda utifrån att de kan beskrivas delvis korrelera med de story-lines jag identifierat. Diskurserna används således i denna uppsats som verktyg att förstå och komma närmare innebörden av de story-lines jag i mitt empiriska material identifierar.

Till att börja med kommer jag använda mig av Polluter Pays-principen som en klimatpolitisk diskurs att perspektivera story-lines utifrån. Polluter Pays-principen utgår ifrån en tanke att miljö- och klimatrelaterade problem bör knytas till de aktörer som orsakar dem (Khan, 2015, s. 640). Principen bygger på en idé om att en internalisering av kostnaderna relaterade till klimatproblem i praktiken innebär ett förändrat beteende hos utsläppsaktörerna ifråga (Ibid.). Kostnadseffektivitet står i centrum för ett sådant argument; det är här de ekonomiska incitamenten som skapar förändring. Polluter Pays-principen kan därigenom beskrivas uppmuntra till en mer miljövänlig teknologisk utveckling (Khan, 2015, s. 640). Principen kan förstås i ljuset av en diskurs som betonar vikten av ekologisk modernisering (Hajer, 1995, s. 25). Ekologisk modernisering

utgår ifrån en tanke att klimat- och miljörelaterade problem bör lösas inom ramen för våra politiska, ekonomiska och sociala institutioner. Hajer menar att ekologisk modernisering conceptualiserar miljöproblem inom ramen för vår kapitalistiska marknadslogik; den syftar inte till att förändra marknaden utan snarare vilja utveckla och effektivisera på ett sätt som gör den förenlig med och tar hänsyn till miljö och klimat. Klimatförändring kan således förstås som en potentiell möjlighet för marknaden:

Not only does it open up new market and create new demands; if executed well, it would stimulate innovation in methods of production and transport, industrial organization, consumer goods, in short, all those elements that Schumpeter once identified as the forces that produce the 'fundamental impulse that sets and keeps the capitalist engine in motion' (Hajer, 1995, s. 31-32).

Ekologisk modernisering kan således beskrivas vända på argumentationen. Klimatförändringar är, på grund utav de möjligheter de innebär för marknaden och samhället, en slags tillgång (Hajer, 1995, s. 32). Polluter Pays-principen är ett exempel på en strategi som i enighet med ekologisk modernisering integrerar analyser baserade på kostnadseffektivitet med miljömässiga hänsynstagande (Hajer, 1995, s. 27). Principen har argumenterats anammats som en ekonomisk strategi att förebygga utsläpp (Khan, 2015, s. 639).

Mizan R. Khan framhåller att när acceptansen för Polluter Pays-principen är låg bör det förstås som ett bevis på en asymmetrisk maktbalans inom den globala klimatpolitiken. Om tanken om att de största förorenarna ska betala sin klimatkostnad avfärdas, kan det, enligt Khan, förstås som ett tecken på att stora industriella länder, som historiskt sätt bidragit till stora utsläpp, får fortsätta att dominera och förorena (Khan, 2015, s. 639).

Principen kan även beskrivas fungera som ett politiskt pedagogiskt redskap. Genom att tydligt ta ställning och på ett rättvist och objektiva sätt fördela ansvar mellan aktörer kan politiker positionera sig själva som ansvarstagande (Khan, 2015, s. 641). Sverige har argumenterats vara ett land som i stor utsträckning tillämpar Polluter Pays-principen (Khan, 2015, s. 643).

Vidare kommer identifierade story-lines sättas i relation till en diskurs som riktar strålkastarljuset mot individens betydelse som förändringsaktör:

Only the human mind is subject. Everything else, including the natural world and disadvantaged humans, consists of objects to be manipulated and dominated for the sake of whatever the mind desires (Dryzek, 2013, s. 199).

Grön medvetenhet har beskrivits centreras kring en tanke om att individers val har betydelse för utveckling mot ett hållbart samhälle (Dryzek, 2013, s. 194). Att exempelvis välja ekologiskt alternativ i livsmedelshyllan eller bojkotta genmodifierade grödor är två exempel på hur individer som konsumenter kan påverka.

Grön medvetenhet utgår vidare ifrån en tanke om att varje person kan vara en aktör med ansvar och möjlighet att utveckla sin egen relation till naturen. Individer är således alltid subjekt och det är alltid hos dem, på en individnivå, förändring sker (Dryzek, 2013, s. 199).

Dessutom kommer de story-lines jag identifierar relateras till en tredje klimatpolitisk diskurs; en diskurs som kan beskrivas rikta blicken mot Sverige som ett land som går i bräschen för klimatet bland världens stater. Sverige har argumenterats vara ett föregångsland vad gäller sitt klimatarbete (Jänicke, 2005; Kronsell, 1997; Zannakis, 2015). Mathias Zannakis undersöker vilka diskurser som underbygger det svenska behovet av att ligga i framkant vad gäller just klimatfrågan (Zannakis, 2015, s. 217). Han konkluderar i sin studie att diskurskoalitioner baserade på tre olika diskursiva berättelser; möjlighets-, ekologisk rättvisa- och uppoffrings-diskursen, tillsammans samspelade i Sveriges strävan att utmärka sig klimatpolitiskt.

## 2.3 Metodologiska preciseringar

### 2.3.1 Den analytiska processen

Jag kommer nu att precisera hur min analys i mer operationella ordalag kommer att gå till väga. Mathias Zannakis föreslår i sin studie om svensk klimatpolitik ett konkret sätt att i en analytisk process använda sig av Hajers uppdelning av *strukturerade* och *institutionaliserade* story-lines (Zannakis, 2013, s. 223). Å ena sidan kan en story-line vara strukturerad i den meningen att den på något sätt reproduceras i det politiska samtalet. Å andra sidan kan en story-line vara institutionaliserad på det sättet att den underbygger och genomsyrar politiska lösningar som läggs fram av den politiska makten (Zannakis, 1995, s. 223).

Denna distinktion kommer att prägla min analys. Jag kommer att i regeringens förslag om en svensk flygskatt från 2005/06 respektive 2017/18 identifiera strukturerade och institutionaliserade story-lines. Jag kommer vidare att följa dessa story-lines från det första till det andra förslaget.

Min ingång är här att det går att förstå regeringens olika story-lines utifrån tanken om strukturerade och institutionaliserade story-lines trots att jag bara väljer att titta på en sida av debatten. Orsaken är att jag tittar på utvecklingen över tid, och ämnar blottlägga hur vissa idéer kommit att få starkare fäste medan andra endast präglat argumentationen tillfälligt.

Zannakis menar att en diskursanalys som går ut på att identifiera story-lines bör grunda sig i en noggrann närläsning av materialet ifråga. Den bör vidare syfta till att identifiera och analysera hur olika element producerar, fixerar och utmanar mening i texten (Zannakis, 2013, s. 223).

För att på ett systematiskt sätt kunna identifiera story-lines i texterna i fråga kommer min empiriska analys till en början utgå ifrån John Dryzeks diskursteoretiska ramverk där han sammanställt olika element som en diskurs består i. Jag har dock valt att endast inkludera tre av Dryzeks fyra diskursiva element. Jag kommer inte att titta på vilka metaforer som produceras i texterna

ifråga. Jag utesluter denna aspekt eftersom jag finner den mindre behjälplig i delar av mitt empiriska material, i synnerhet propositionerna där påtagliga metaforer ofta lyser med sin frånvaro. De tre aspekter som jag kommer kartlägga diskursen utifrån är istället erkända enheter, naturliga relationer samt konstruktioner av aktörskap.

Jag kommer alltså inleda min analys genom att dissekera förslagen och debatten kring förslagen utifrån dessa tre diskursiva element i syfte att kartlägga och identifiera de dominerande diskurserna i texterna ifråga. Jag kommer därefter identifiera story-lines utifrån dessa dominerande diskurser och förstå dessa utifrån tre klimatpolitiska diskurser. Avslutningsvis kommer min analys att ta sig mer teoretiska uttryck där resultatet av ovanstående empiriska analys kommer förstås utifrån idén om strukturerade och institutionaliserade story-lines samt utifrån diskursanalytiska ontologiska grundantaganden.

Min analytiska process kan sammanfattas i tre steg där resultatet av varje steg utgör grunden för nästa steg:

- Analys av diskursen utifrån John S. Dryzeks 3 diskursiva element.
- Identifiering av story-lines i relation till tre klimatpolitiska diskurser.
- Analys utifrån Maarten Hajers teori om institutionaliserade och strukturerade story-lines samt utifrån diskursanalytiska ontologiska grundantaganden.

### 2.3.2 Empiriskt material och avgränsningar

I syfte att undersöka hur regeringen begripliggör behovet av en flygskatt har jag valt ut ett antal offentliga dokument som jag ser fångar regeringens argumentation för en flygskatt 2005/06 och 2017/18.

Till att börja med har jag tittat på propositionerna ifråga, vari regeringens förslag om en flygskatt presenteras. 2005/06 sker detta i regeringens proposition 2005/06:190 *Skatt på flygresor* som överlämnades till riksdagen 30 mars 2006 (prop. 2005/06:190). 2017/18 har jag tittat på regeringens förslag om en flygskatt som är inbakad i budgetpropositionen för 2018, proposition 2017/18:1 (prop. 2017/18:1).

I propositionerna ifråga har jag valt ut de delar där regeringen på olika sätt redogör för behovet av en flygskatt, eftersom det är det denna uppsats ämnar undersöka. Detta sker i regeringens proposition från 2005/06 i följande kapitel; kapitel 3 om ärendet och dess beredning, kapitel 4.1 om flyget och miljön samt i kapitel 7 om behovet av en flygskatt och om skälen för regeringens förslag.

I propositionen från 2017/18 har jag endast utgått ifrån kapitel 6.21.4 om behovet av styrning och val av styrning. I detta kapitel har jag framförallt tittat på den del där regeringen presenterar skälen för sitt förslag och sin bedömning.

De två urvalen av text från respektive proposition kan dock beskrivas motsvara varandra i innehåll då kapitlet om skälen för regeringens förslag 2017/18 är mer omfattande än samma kapitel i förslaget från 2005/06.

Jag har också valt att titta på en del annat material där regeringen argumenterar för behovet av en flygskatt. Syftet har här varit att bredda grunden för min analys till att även inkludera situationer då de i debatt argumenterat för skatten ifråga. Vid tillfället 2005/06 har jag därför inkluderat riksdagsdebatten innan beslutet om en flygskatt röstades igenom, dokumenterad i *Riksdagens Protokoll 2005/06:134 från fredagen den 2 juni* (prot. 2005/06:134). Viktigt att poängtera är att det är Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet som argumenterar för skatten i debatten 2005/06. Vid tillfället 2017/18 har jag analyserat en interpellation som finns dokumenterad i *Riksdagens Protokoll 2016/17:43 från fredagen den 9 december* (Prot. 2016/17:43). Jag har också analyserat en debattartikel, ”*Vi accepterar inte att Sveriges framtid, jobben och klimatet sätts på spel*”, som publicerades på DN Debatt, skriven av regeringens finansminister, biträdande finansministern och vänsterpartiets ekonomisk-politiska talesperson (Andersson m.fl., 2017).

Jag väljer i denna studie att prata om regeringen i en bred bemärkelse, regeringen som den politiska makten. Min analys inkluderar företrädare för det förslag som lagts fram av regeringen. Vissa av dessa företrädare, vars argumentation inkluderas som underlag för min empiriska analys, sitter dock inte i regeringsställning vid den aktuella tidpunkten. 2005/06 gäller detta företrädare för skatten från Miljöpartiet och Vänsterpartiet (prop. 2005/06:190, s. 14). 2017/18 gäller detta företrädare för skatten från Vänsterpartiet (Andersson m.fl., 2017). Jag väljer av praktiska skäl att tala om regeringens argumentation, den argumentation som åsyftas inkluderar dock även partier som står bakom regeringens förslag. Denna avgränsning motiveras av det faktum att jag valt diskursanalys som teoretisk och metodologisk utgångspunkt. Det är diskurserna som står i fokus för min uppsats snarare än de partipolitiska aktörerna bakom.

Jag undersöker i denna uppsats argumentationen *för* en svensk flygskatt. Jag kommer således inte undersöka debatten i sin helhet. De story-lines jag identifierar i denna undersökning kan således inte säga lika mycket om det klimatpolitiska samtalet i stort som det kan säga någonting om förändringen i argumentationen för skatten. Med det sagt är det viktigt att understryka att jag inte behandlar argumentationen för flygskatten som representativ för hela det svenska klimatpolitiska samtalet. Det är möjligt att de idéer som underbygger och genomsyrar argumentationen kring just flygskatten inte är lika dominerande i andra klimatpolitiska samtal. Jag ämnar heller inte uttala mig om vilka berättelser som utgör kritikernas argumentation.

Vidare kan jag poängtera att denna studie endast tittar på flygskatten som klimatpolitisk åtgärd. Givetvis kan man förstå skatten som ett uttryck för andra politiska projekt, detta är dock ingenting jag kommer utveckla eller förhålla mig till i min uppsats; det är flygskatten som klimatpolitiskt styrmedel som står i centrum för min analys.



## 3 Analys

### 3.1 Diskurser i argumentationen för en flygskatt

#### 3.1.1 2005/06: I väntan på EU

Ett antal olika enheter erkänns i argumentationen för en flygskatt 2005/06. Exempelvis konstrueras de enskilda hushållen som en viktig och politisk beståndsdel i samhället. I propositionen framhålls bland annat att skatten kommer innebära att hushåll får ekonomiska motiv att välja en mer miljövänlig och resurssnål livsstil (prop. 2005/06:190, s. 13). Den underliggande idén är här att hushållen i någon utsträckning kan förstås som problematiska ur miljöhänsyn. Å andra sidan innehåller ett sådant resonemang även en idé om att det finns en möjlighet att förändra hushållen, göra dem mer hållbara. Viktigt att poängtera är att samtidigt som flygskatten således begripliggörs som en åtgärd som ska påverka hushållen, framställs konsumenterna som en kraft som i sin tur kommer påverka marknaden. I debatten lyfter en representant för regeringspartiet fram möjligheten att effekten kommer bli att fler väljer tåg istället för flyg och att det är någonting positivt (prot. 2005/06:134, anf. 48). Konsumenten och hushållens förändringskraft porträtteras här som betydande och som någonting som bör förstås som konstruktivt för klimatet. Denna koppling är tydlig, inte minst i hänvisningen till relationen mellan flyget och konsumenten:

Den tiden kommer med all sannolikhet när även flyget inser att det från ett konsumentperspektiv måste bli miljövänligare (prot. 2005/06:134, anf. 54).

Ett sådant ställningstagande kan således beskrivas argumentera för ett förändrat beteende i flygbranschen utifrån argumentet att konsumenter kommer ställa högre miljömässiga krav. Relationen mellan konsumenten och marknaden konstrueras här som en naturlig relation, där konsumentens förändringskraft och potential står i centrum.

Ytterligare en enhet som erkänns och reproduceras i regeringens begripliggörande av flygskatten 2006/05 är den Europeiska Unionen. Flygskatten begripliggörs här som en klimatåtgärd i frånvaron av en bredare klimatfront inom EU. Såväl i debatten som propositionen porträtteras lösningen ligga inom EU eller

Europa. I propositionen formuleras EU:s system för handel av utsläppsrätter som slutdestinationen; flygskatten föreslås som ett sätt att dämpa flygets klimatpåverkan innan ett sådant system kommit igång (prop. 2005/06:190, s. 29). I debatten indikerar de som argumenterar för införandet av en flygskatt att det är möjligt att flygskatten inte är det enda alternativet, och att lösningen kanske istället ligger på EU:s bord:

Det är möjligt att det om vi får lite fart på resonemanget i Europa finns andra system, men jag är övertygad om att flyget inte kan dra sig undan den typen av ansvar. (prot. 2005/06:134, anf. 48).

Här konstrueras olika typer av aktörskap. Å ena sidan porträtteras lösningen ligga på en europeisk nivå. Samtidigt är det Sverige som, genom flygskatten, ska uppmuntra och trycka på EU att agera. Sverige konstrueras här som en viktig aktör som ska gå i bräschen för klimatarbetet, i syfte att lyfta frågan och sätta bollen i rullning inom EU. Detta är ett starkt återkommande inslag i såväl debatten som i regeringens proposition. Vissa anföranden i debatten, till försvar för skatten, uttrycker en vag ambivalens kring huruvida skatten är ett bra klimatstyrmedel eller inte. Denna ambivalens uttrycks dock alltid i kombination med en idé om att skatten ändå fyller en central funktion som uppmuntran till att frågan lyfts inom EU:

Det är inte fråga om att jag tycker det här är så fruktansvärt dåligt, men man behöver inte säga att det ska vara kvar så här i evighet om det kommer fram annat som är bättre (prot. 2005/06:134, anf. 56).

I regeringens proposition argumenterar man vidare för att en flygskatt kan bidra till att värdera miljön i ekonomiska ordalag, detta sker genom att man sätter ett pris på de skador som en viss verksamhet genererar i termer av föroreningar den släpper ut:

Genom miljöskatter sätter man ett pris på miljön och det blir dyrare att släppa ut föroreningar (prop. 2005/06:190, s. 13).

Miljöns värde definieras här i ekonomiska ordalag. Klimatet översätts till ett språk som gör det möjligt att utkräva rätt mängd ansvar av de aktörer som släpper ut växthusgaser. Vidare etableras här, trots att skatten ifråga är en skatt för passageraren, en tanke om att skatten innebär att flygbranschen ska betala sin egen klimatkostnad. Man kan således argumentera att det i propositionen samt i debatten från 2005/06 etableras en tanke om en naturlig relation mellan flyget och de skador som flyget ger upphov till. I debatten framförs argument om att det är angeläget att flygbranschen betalar sin egen miljöpåverkan:

Det är viktigt att flyget, liksom alla andra trafikslag, betalar för sin miljöpåverkan (prot. 2005/05:134, anf. 61).

Samtidigt har vi miljömässiga krav på oss att också flyget ska betala för sin miljöpåverkan. Det gör man inte idag på det sätt som vi tycker att flyget måste göra (prot. 2005/06:134, anf. 63).

Att flyget ska ta ansvar för sin klimatpåverkan motiveras vidare i termer av att det finns anledning till att flyget ska göra det; flygets stora klimatpåverkan utgör en anledning till att flyget ska bli föremål för en skatt.

Marginalkostnadsberäkningar visar att luftfartens aktörer tar sitt kostnadsansvar för infrastrukturen och vissa av de externa kostnaderna, men inte för dess klimatpåverkan. Det finns därför, vilket de flesta remissinstanser påpekar, anledning att införa en ekonomisk miljöstyrning för att minska luftfartens klimatpåverkan, däribland koldioxidutsläppen (Prop. 2005/06:190, s. 27).

Att flyget ska ta ansvar för sin klimatpåverkan konstateras här som en åsikt delad med de flesta remissinstanser. Regeringen kan här beskrivas begripliggöra behovet av en flygskatt med hjälp av hänvisning till den breda koalitionen av aktörer som står upp för att flyget ska betala sin klimatpåverkan. Dessutom konstateras i regeringens proposition att skatten innebär en möjlighet till teknikutveckling för minskad miljöpåverkan (prop. 2005/06:190, s. 29). Samtidigt framhålls av företrädare för skatten i debatten att miljön vinner på att konsumenter istället reser via tåg, buss eller bil (prot. 2005/06: 134, anf. 66).

### 3.1.2 2017/18: Det subventionerade flyget

Begripliggörandet av behovet av en svensk flygskatt 2017/18 innehåller ett erkännande av klimatfrågan som en akut ödesfråga för vår tid. Klimatfrågan framställs likväl som någonting som inte kan vänta:

Klimatet kan inte vänta. Flygets påverkan på miljön måste bromsas. Idag är flyget en av de värsta klimatbovarna, men till skillnad från andra transportslag betalar det inte bränsleskatt och andra miljöskatter (Andersson m.fl., 2017).

Det ansvar som flyget har över de skador de genererar i termer av växthusgaser konstrueras i såväl propositionen, debattartikeln och argumentationen för skatten i interpellationen som påtagligt. Citatet ovan konkretiserar även ett av de tydligaste och mest återkommande inslagen i argumentationen för en flygskatt 2017/18: Istället för att fokusera argumentationen kring tanken om att det finns anledning för flyget att ta större ansvar över klimatet, fokuserar argumentationen kring det faktum att flyget *inte* beskattats trots att det är en av de stora klimatbovarna. Det är nu inte bara angeläget att flyget kompenserar för sina klimatutsläpp, det är framförallt häpnadsväckande att flyget skattebefriats så pass länge.

Regeringen anser att flygbranschen har skattefördelar som det är svårt att motivera ur klimatsynpunkt (prop. 2017/18:1, s. 500).

Anledningen till att regeringen vill ha skatten är att flyget har en tydlig skattefördel. Vi vill minska den skattefördelen (prot. 2016/17:43, anf. 29).

Flygbranschen framställs alltså fått verka under orättvist gynnsamma villkor. Denna gynnsamma position konkretiserar som en skattefördel. Argumentationen

kring flygets ansvar över sin klimatkostnad är här ännu starkare. Relationen mellan flyget och de skador de orsakar konstrueras inte bara som naturligt; det framstår som onaturligt att flyget *inte* skulle ta ansvar för klimatet. Det som konstrueras som en skattefördel för flygbranschen framställs vidare inte bara som skadlig utifrån klimatsynpunkt. Skattefördelen konstrueras också sätta käppar i hjulen för jobben och den ekonomiska utvecklingen i landet:

Om man vill stötta jobb, företagande och tillväxt i hela landet är det knappast det effektivaste sättet att subventionera flyget genom att det inte behöver betala skatt (prot. 2016/17:43, anf. 33).

Flyget porträtteras här inte bara skattebefriat, det framställs som subventionerat. Flyget kan överlag beskrivas erkännas som ett tydligt subjekt i sammanhanget, ett subjekt med ett ansvar som inte bör kunna undkommas. I debattartikeln beskrivs flyget som "en av de värsta klimatbovarna" (Andersson m.fl., 2017). Politiken kring flyget konstrueras vidare i debattartikeln bygga på en naturlig oppositionell relation där ett "vi" står i kontrast till det skadliga, oavsett om det är de oppositionella partierna eller flygbranschen:

Att de borgerliga partierna och Sverigedemokraterna motsätter sig dessa tre reformer visar tydligt på vad som skiljer oss åt politiskt (Andersson m.fl., 2017).

Regeringens politik porträtteras här utmärka sig i relation till de andra partiernas politik. Regeringen kan vidare porträtteras som en potent aktör som inte tänker låta klimatet bortprioriteras och som tar ett helhetsgrepp om klimatpolitiken.

Då behövs ett ansvarstagande och stabila politiska förutsättningar att styra landet. Vi tar ansvar för att Sverige ska hålla ihop och vi tar ansvar för klimatet (Andersson m.fl. 2017).

Även i regeringens begripliggörande av flygskatten 2017/18 erkänns passageraren och konsumenten som ett subjekt med inflytande över den ekonomiska och marknadsmässiga utvecklingen i landet. Detta sker exempelvis genom en hänvisning till den effekt som skatten kommer ha på passagerarna och den effekt passagerarna kommer ha på marknaden:

Det kan tänkas att färre passagerare då kommer att välja lågprisföretagen framför övriga aktörer. Regeringen instämmer i dessa bedömningar (prop. 2017/18:1, s. 502).

Skattens potentiella inflytande stationeras vidare genom en tanke om skatten som ett signalvärde.

Att en sådan skatt införs har också ett signalvärde och kan innebära att fler länder följer efter (prop. 2017/18:1, s. 500).

Å ena sidan indikeras här att skatten har ett signalvärde och det förutsätter i sin tur någon som ska påverkas av den signal som skatten ifråga bär på. Denna någon skulle exempelvis kunna vara konsumenter som influeras av regeringens klimatsatsningar och konsumerar mer hållbart. Å andra sidan argumenterar man här även för att signalvärdet ska leda till att fler länder följer efter. Här skapas en bild av Sverige som föregångsland, en aktör som ska leda klimatarbetet.

Regeringen konstaterar att de anser att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer (prop. 2017/18:1, s. 500). Skatten beskrivs vidare vara det första steget i att flyget ska minska sin klimatpåverkan (prop. 2017/18:1, s. 500).

## 3.2 Story-lines i argumentationen för en flygskatt

### 3.2.1 Dags för flyget att betala sin klimatkostnad

Till att börja med kan konstateras att tanken om att flyget ska betala sin klimatkostnad präglar hur regeringen begripliggör en flygskatt 2005/06 och 2017/18. Det går dock att spåra en markant förändring mellan de två förslagen. 2005/06 används argumentet ”flyget ska betala sin egen klimatkostnad” som en uppmuntran till ett agerande. Implicit vilar där en idé om att det är angeläget att flyget betalar de skador de ger upphov till i termer av en klimatförändring. 2017/18 är denna argumentation starkare; nu är det inte bara angeläget att flyget betalar sin klimatpåverkan, det är också märkligt att flyget inte har gjort det innan. 2017/18 motiveras skatten i termer av att flyget haft en skattefördel som måste bort.

Den story-line som kretsar kring flygbranschens ansvar att betala sina klimatkostnader kan förstås i ljuset av principen om Polluter Pays. Kärnan i Polluter Pays-principen ligger, som jag konstaterat, i att sammankoppla klimatproblem med de aktörer som orsakar dessa problem. I regeringens argumentation för en svensk flygskatt är detta ett stående inslag, såväl kring skatten 2005/06 som skatten 2017/18.

Khan framhåller att när acceptansen för Polluter Pays-principen är låg bör det förstås som ett bevis på en asymmetrisk maktbalans inom den globala klimatpolitiken. Om tanken om att de största förorenarna ska betala sin klimatkostnad avfärdas, kan det, enligt Khan, förstås som ett tecken på att stora industriella länder, som historiskt sätt bidragit till stora utsläpp, får fortsätta att dominera och förorena (Khan, 2015, s. 639). Regeringens argumentation, som inte minst 2017/18 går i tydlig linje med en Polluter Pays-diskurs, kan utifrån Khans resonemang förstås utmana en viss maktbalans. Genom att framhålla att flygbranschen måste ta sitt ansvar precis som andra transportslag redan gjort indikeras här att flyget haft en orättvist gynnsam position i samhället som regeringen nu vill åtgärda. Därigenom fungerar argumentationen även som en politisk pedagogisk strategi gentemot potentiella väljare; regeringen kan här, genom sin vilja att frånta flyget denna fördelaktiga position, porträtteras stå upp för ansvarstagande och rättvisa i samhället.

Vidare är en av de underliggande idéerna med Polluter Pays-principen tanken om att en internalisering av kostnaderna hos de aktörer som orsakar utsläpp kommer leda till ett förändrat beteende hos aktörerna ifråga (Khan, 2015, s. 639). Det är således tanken om att ekonomiska incitament främjar en hållbar förändring

som underbygger Polluter Pays-principen. Detta är också ett förekommande inslag såväl 2005/06 som 2017/18. En skatt på kommersiell flygtrafik begripliggörs vid båda tillfällena utifrån argumentet att flygbranschen ska betala sin egen klimatkostnad och att det i sin tur kommer att leda till att flyget, i snabbare takt, tvingas ställa om till mer hållbara bränslen. Det är här samma ekonomiska incitament som förväntas sätta bollen i rullning. Ekologisk moderniseringsdiskursen har argumenterats konceptualisera miljöproblem inom ramen för den kapitalistiska marknadslogiken (Hajer, 1995, s. 32). Klimatförändringar kan närmast beskrivas gynna marknaden, då den tvingar marknadsaktörer att tänka nytt och stimulerar till teknologiska framsteg (Hajer, 1995, s. 32). Idén om att flyget ska betala sin egen klimatkostnad kan således förstås bygga på en tanke om att klimatförändringen och flygskatten kan förstås innebära en möjlighet för branschen att utvecklas.

Å andra sidan kan argumentationen för en flygskatt, som jag konstaterat, parallellt beskrivas inbegripa en tanke om att konsumenter ska konsumera mer hållbart och välja färdmedel som är bättre för miljön, däribland tåg. En sådan argumentation förutsätter inte flygbranschens kvarlevande och kan därför förstås motsäga sig idén om att en flygskatt ska leda till teknologisk utveckling hos aktörerna ifråga.

### 3.2.2 I väntan på bättre (EU-)alternativ

2005/06 begripliggörs flygskatten i stor utsträckning även genom en story-line som lyfter fram skatten som en åtgärd som regeringen lägger fram i brist på ett samlat agerande ifrån Europeiska Unionen. Såväl debatten som regeringens proposition argumenterar för skatten som någonting tillfälligt, i väntan på ett system för utsläppshandel på en europeisk nivå. EU ges här ett stort ansvar som den som ska hantera klimatfrågan.

2017/18 är ett agerande inom EU inte längre porträtterat som den huvudsakliga lösningen på problemet och skatten begripliggörs inte som en åtgärd i väntan på någonting annat.

Däremot innehåller argumentationen 2005/06 såväl som 2017/18 starka element av en idé om Sverige som ett föregångsland. I argumentationen etableras en tanke om att Sverige ska gå i framkant och genom sitt agerande uppmuntra till ett europeisk agerande.

Skatten framhålls av dess företrädare 2005/06 inte vara en optimal lösning men fylla en viktig funktion; den förväntas inspirera till att den europeiska processen intensifieras. Viktigt att poängtera är dock att huvudaktören är EU; Sverige bör ta sig an klimatfrågan så länge Europa inte gör det. Sveriges roll som föregångsland inom det klimatpolitiska arbetet fyller 2005/06 ett tydligt syfte av att sätta bollen i rullning på en europeisk nivå.

2017/18 är förväntningarna på ett samarbete inom EU inte lika höga. Regeringen menar i propositionen att man vill arbeta för att få det europeiska systemet för utsläppsrätter att fungera väl. Behovet av en flygskatt begripliggörs dock inte som en åtgärd i väntan på ett effektivare system inom EU, det är inte

med hjälp av en ”i väntan på ett europeiskt agerande”-story-line som skatten 2017/18 begripliggörs. Samtidigt som ”i väntan på ett europeisk agerande”- idén således förlorar fäste 2017/18, kan idén om Sverige som föregångsland däremot beskrivas kvarstå. Sverige ska nu inte gå i bräschen i klimatfrågan av den anledningen att det sätter bollen i rullning inom EU. Istället är Sverige lika mycket en huvudaktör som EU.

### 3.2.3 Konsumenten som nyckeln till förändring

Ytterligare en story-line i regeringens begripliggörande av skatten är en som fokuserar kring konsumenten som en förändringsaktör. Denna story-line figurerar både vid tillfällena 2005/06 och 2017/18. Skatten begripliggörs i denna story-line genom att den kommer fungera normativt och att den kommer att påverka konsumenter att avstå från att flyga. Vidare porträtteras hushållen som en viktig enhet i samhället vars konsumtion problematiseras. Det görs här ingen särskild åtskillnad mellan olika konsumenter eller hushåll, konsumenter porträtteras istället som en grupp. Att skatten kommer ha konsekvenser för hur individer konsumerar porträtteras 2005/06 som en möjlig konsekvens av skatten ifråga, men inte som huvudsyftet. 2017/18 är argumentationen något tydligare, det är inte bara en möjlig konsekvens, det är också en nödvändig konsekvens.

Skatten begripliggörs således, såväl 2005/06 som 2017/18, utifrån en tanke om att den kommer få effekt för hur individer väljer att konsumera och i detta fall, resa. Ett sådant resonemang kan förstås utifrån diskursen om grön medvetenhet. Grön medvetenhet har sin utgångspunkt i tanken om att förändring sker genom människors tankar. Diskursen har således argumenterats bygga på en slags idealism, där förändring sker genom idéer (Dryzek, 2013, s.198). Detta kan vidare förstås som en kontrast till ett materialistiskt förhållningssätt till förändring som snarare framhåller betydelsen av ekonomiska strukturer (Ibid.). Den argumentation som begripliggör behovet av en skatt utifrån en tanke om att den kommer förändra individens konsumtionsmönster kan dock beskrivas utgå ifrån såväl en materialistisk som idealistisk logik. Att införa en skatt på kommersiell flygtrafik innebär i praktiken en förändrad ekonomisk struktur; att höja priset på flygresor argumenteras leda till att konsumenter, på grund utav dyrare priser, vänder sig till andra färdmedel, så som tåg. Det är således de ekonomiska motiven som ska locka konsumenter att välja en mer hållbar livsstil. Samtidigt utgår denna story-line, precis som diskursen om grön medvetenhet, ifrån en idé om att samhället i grund och botten utgörs av dess minsta beståndsdel; medborgaren (Dryzek, 2013, s. 198). Det är här individernas agerande som räknas, det är där förändringen porträtteras möjliggöras. På så sätt kan denna story-line beskrivas delvis gå i linje med den idealistiskt präglade gröna medvetenhetsdiskursen; det är i individernas reaktioner på och attityder till olika politiska styrmedel som förändringen fokuseras.

### 3.3 Diskurs: en fråga om makt

I denna avslutande analysdel kommer jag diskutera vilken innebörd resultatet av min undersökning har utifrån ett diskursanalytiskt perspektiv. Jag vill dock börja med att besvara mina två frågeställningar. Kapitlet inleds således med en sammanfattning av hur regeringens begripliggör en flygskatt vid de två olika tillfällena samt en redogörelse för den förändring jag identifierat.

Jag har identifierat tre story-lines som på olika sätt genomsyrar regeringens argumentation 2005/06 respektive 2017/18. 2005/06 begripliggörs en svensk flygskatt i termer av att den kommer att leda till ett agerande på EU-nivå, detta är det tydligaste inslaget i regeringens argumentation för en skatt på kommersiell flygtrafik vid detta tillfälle. Skatten begripliggörs genom hänvisningar till den normativa effekten den kommer ha för klimatarbetet i Europa samt som en åtgärd i väntan på någonting bättre. Likväl begripliggörs flygskatten 2005/06 utifrån en idé om att den kommer påverka hur svenska hushåll väljer att konsumera. Skatten begripliggörs dessutom genom hänvisningar till flygbranschens stora klimatpåverkan och till en idé om att det är angeläget att branschen ifråga tar sitt ansvar och betalar sin klimatkostnad.

2017/18 begripliggörs en flygskatt utifrån en tanke om att flyget innehar en orättvist gynnsam position i samhället och att det är på tiden att branschen betalar sin klimatkostnad, precis som andra transportslag redan gör. Vidare återfinns även en tanke om att Sverige ska vara ett föregångsexempel och på en nationell nivå ta ansvar för de stora globala klimatproblem vi ser idag. Dessutom begripliggörs skatten utifrån det signalvärde den kommer ha för konsumenter.

Det sker en liten men betydande förändring mellan regeringens argumentation 2005/06 respektive 2017/18. Till att börja med kan konstateras att idén om att skatten är en tillfällig åtgärd i väntan på ett agerande från EU inte begripliggör skatten vid det senare tillfället. Tanken om att Sverige ska gå i framkant i klimatarbetet fortsätter dock prägla och underbygga argumentationen, likväl idén om att den kommer få effekt för hur hushåll och individer väljer att konsumera. Den sistnämnda kan förstås få en större betydelse vid det senare tillfället, ett förändrat konsumentbeteende är inte längre än möjlig konsekvens utan en nödvändig konsekvens. Argumentet som centreras kring att flyget ska betala sin klimatkostnad stärks vidare i argumentationen 2017/18. Det är nu inte bara angeläget att flyget ska göra det, det framställs som märkligt och onaturligt att flyget inte gjort det hittills. Denna utveckling konkretiseras exempelvis i det faktum att regeringen 2005/06 hävdar att det är angeläget att flyget betalar sin klimatkostnad och att de 2017/18 påstår att flyget är subventionerat på grund utav bristen på en skatt.

Jag kommer nu diskutera denna utveckling i ljuset av Hajers teori om strukturerade och institutionaliserade story-lines samt utifrån de ontologiska ställningstagande som omger denna studie. Politik har argumenterats utgöras av en diskursiv kamp om att få prägla vår förståelse av verkligheten och därigenom politiska beslut (Hajer, 1995, s. 59). Resultatet av min studie ska ses i ljuset av dessa vetenskapliga ställningstaganden. Den här analysen har således undersökt



under vilka diskursiva villkor en skatt på kommersiella flygresor begripliggörs, vilka berättelser om flygskatten som ges företräde. De diskurser som genomsyrar regeringens argumentation för en flygskatt kan vidare beskrivas erkänna vissa problemdefinitioner och lösningar till nackdel för andra.

Idén om att flyget ska betala sin egen klimatkostnad reproduceras både i diskussionen 2005/06 och 2017/18, det finns således en kontinuitet i denna story-line, den fortsätter existera och stärks i regeringens begripliggörande. Den kan således beskrivas som institutionaliserad i regeringens argumentation, den har kommit att få en mer dominerande ställning i argumentationen ifråga. Idén om att flyget ska betala sin klimatkostnad kan, på grund utav det faktum att den växer och stärks som argument, förstås som en idé som hamnat i en mer dominerande ställning. I likhet med Polluter Pays-principen kan denna diskurs vidare producera en bild av regeringen som en handlingskraftig aktör som skipar rättvisa och fördelar ansvar. Vidare visar denna utveckling på att flyget och flygbranschen kan beskrivas ha fått en mer betydande roll som subjekt i regeringens argumentation.

”I väntan på ett bättre EU-alternativ” kan förstås som en story-line som försvinner i hur skatten begripliggörs 2017/18 och således förstås genomsyra regeringens begripliggörande tillfälligt, därigenom förstås strukturera regeringens argumentation. Att EU-aspekten inte längre genomsyrar regeringens argumentation för en flygskatt kan vidare förstås illegitimeras idén om att det är där klimatfrågan ska lösas. Det diskursiva inslag som betonar betydelsen av Sverige som föregångsland kan dock beskrivas kvarstå. Att Sverige är ett viktigt subjekt i regeringens argumentation är påtagligt vid båda tillfällena. Regeringens argumentation kan således förstås konstituera Sverige som en klimatpolitisk aktör som ska visa vägen för resterande länder.

Den story-line som kretsar kring tanken om att skatten ska förändra konsumenterna kan förstås genomsyra beslutet såväl 2005/06 som 2017/18. Den kan således förstås institutionaliseras i regeringens argumentation. Idén om konsumenten som förändringsaktör kan förstås konstruera en idé om att konsumenten har makt att påverka och förändra.

Argumentationen för en svensk flygskatt kan sammanfattningsvis förstås konstituera olika typer av subjekt; flygbranschen, konsumenten, Sverige. Detta innebär i praktiken även att vissa aspekter, vissa subjekt, problemdefinitioner och lösningar, *inte* får utrymme att präglare regeringens argumentation.

Detta handlar till syvende och sist om vilken makt olika idéer och diskurser ges i det politiska samtalet. Jag vill avsluta med att knyta an till den diskursteoretiska diskussion om aktörskapets betydelse som jag introducerat i tidigare kapitel.

Den här uppsatsen utgår ifrån ett ställningstagande att verkligheten ges betydelse i språket *och* i de materiella förutsättningar som omger oss. Aktörer kan förstås ha ett eget strategisk syfte med ett visst klimatpolitiskt ställningstagande likväl som de kan förstås som påverkade av diskurser och således omedvetet reproducera vissa föreställningar (Hajer & Versteeg, 2005, s. 181). De story-lines jag identifierat kan därigenom förstås inneha en egen politisk kraft samtidigt som de kan förstås som strategiska verktyg i händerna på den politiska makten. Den politiska process som utmanar det kommersiella flygresandet tillika syftar till att

begränsa ett upphöjt samhällsideal existerar i ett ömsesidigt beroende mellan diskurs och aktörskap; den politiska maktens strävan att förändra ett klimatproblematiske konsumtionsmönster och introducera en flygskatt sker således alltid på vissa diskursiva villkor.

## 4 Avslutande diskussion

Jag kommer i detta avslutande kapitel reflektera över min studie, de begränsningar och utmaningar jag brottats med under processens gång samt diskutera mitt resultat i förhållande till framtida forskning.

Inledningsvis vill jag lyfta några kritiska reflektioner kring min studie i allmänhet och min forskningsprocess i synnerhet. Diskursanalys innebär i praktiken att den som använder metoden ifråga får stort inflytande i tolkningsprocessen eftersom det just är fråga om tolkning. Det är därför viktigt att distansera sig från sina förutfattade meningar om materialet ifråga (Winther Jørgensen & Phillips, 2000, s. 28) Det är viktigt att vara medveten om att jag, i min forskning, kan beskrivas reproducera vissa idéer genom att göra denna studie (Winther Jørgensen & Phillips, 2000, s. 29). Centralt i processen är därför att sträva efter att vara medveten om de val jag som forskare gör samt vara transparent i min studie (Winther Jørgensen & Phillips, 2000, s. 29). Denna strävan konkretiseras i min studie i det faktum att jag valt att dela upp min analytiska process i flera steg. Genom att låta ett steg utgöra grunden för nästa kan läsaren följa min process och förstå vilka delar jag valt att lyfta fram.

Att sätta ord på verkligheten innebär vidare i praktiken en förenkling av den (Theorell och Svensson, 2007, s. 36). Oavsett hur mycket tid och utrymme någon har till sitt förfogande innebär en beskrivning av verkligheten alltid en förenkling av den. Det är ett vetenskapligt dilemma som är svårt att undvika. I samma stund som jag sätter på ord det som utmärker argumentationen kring flygskatten, identifierar story-lines i syfte att fånga det intressanta och utmärkande i texterna ifråga, lämnar jag vissa saker osagda, utesluter jag vissa aspekter. Det är dock här min teori kommer in i bilden (Winther Jørgensen & Phillips, 2000, s. 30). Jag gör i den här studien anspråk på att förstå regeringens argumentation kring flygskatten utifrån vissa specifika teorier. Att tolka materialet utifrån ett systematiskt applicerat teoretiskt ramverk innebär i praktiken att motverka godtyckliga slutsatser.

Jag har i denna uppsats undersökt hur regeringen begripliggör en flygskatt och om det skett någon förändring mellan skatten 2005/06 respektive 2017/18. Jag har identifierat tre story-lines som på olika sätt genomsyrar och underbygger regeringens argumentation. Det är viktigt att påminna sig om de förutsättningar som omger denna studie. Det är omöjligt att utifrån en sida av debatten fullt uttala sig om huruvida en viss story-line nått en fullt dominerande status på grund utav det faktum att jag valt att inte analysera debatten i sin helhet och inkludera den argumentation som förhåller sig kritiskt till skatten ifråga. Om hela det klimatpolitiska samtalet kommit att förskjutas åt ett håll som håller flygbranschen mer ansvarig eller inte kan denna studie inte uttala sig om. Däremot kan jag uttala mig om argumentationen till fördel för skatten.

Vad gäller mitt resultat så kan jag såhär i efterhand konstatera att delar av min metod, i synnerhet Hajers teori om strukturerade och institutionaliserade story-lines, med fördel skulle kunnat appliceras på debatten kring flygskatten i sin helhet och inkludera de som ställt sig kritiska till skatten ifråga. En sådan bredare empirisk avgränsning skulle innebära att jag kunnat uttala mig om huruvida en viss idé kommit att präglade det klimatpolitiska samtalet i sin helhet samt hur det klimatpolitiska samtalet förändrats från 2005 och fram till idag. Framtida forskning kan således ägna mer uppmärksamhet att undersöka hur debatten kring en flygskatt sett ut och vilka diskurskoalitioner som den utgjorts av. Framtida forskning skulle även kunnat bygga vidare på min studie genom att undersöka vilka story-lines argumentationen *mot* en flygskatt präglas av.

## 5 Referenser

- Andersson, Magdalena, Bolund, Per & Andersson, Ulla, 2017. "Vi accepterar inte att Sveriges framtid, jobben och klimatet sätts på spel". Dagens Nyheter. 26 augusti. [Elektronisk]  
Tillgänglig:<https://www.dn.se/debatt/vi-accepterar-inte-att-sveriges-framtid-jobben-och-klimatet-satts-pa-spel/?forceScript=1&variantType=large> [Senast hämtad 2018-05-15]
- Bøgelund, Pia, 2007. "Making green discourses matter in policy-making: Learning from discursive power struggles within the policy area of car taxation." *Ecological Economics*, 63: 78-92.
- Dryzek, John S., 2013. *The politics of the earth: Environmental Discourses*. 3e uppl., Oxford University press, Oxford.
- Hajer, Maarten, 1995. *The Politics of Environmental Discourse. Ecological Modernization and the Policy Process*. Clarendon Press, Oxford.
- Hajer, Maarten & Versteeg, Wytse, 2005. "A decade of discourse analysis of environmental politics: Achievements, challenges, perspectives." *Journal of Environmental Policy and Planning*, 7(3): 175-185.
- Hulme, Mike, 2009. *Why we disagree about climate change. Understanding controversy, inaction and opportunity*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Jänicke, Martin, 2005. "Trendsetters in environmental policy: The character and role of pioneer countries." *European Environment*, 25(3): 129-142.
- Khan, Mizan R., 2015. "Polluter-Pays-Principle: The cardinal instrument for addressing climate change." *Laws*, 4: 638-653.
- Knaggård, Åsa, 2009. *Vetenskaplig osäkerhet i policyprocessen: en studie av svensk klimatpolitik*. Diss. Lund : Lunds universitet.
- Knaggård, Åsa, 2014. "What do policy-makers do with scientific uncertainty? The incremental character of Swedish climate change policy-making." I *Policy Studies*, 35(1): 22-39.
- Kronsell, Annica, 1997. Sweden: setting a good example. I M. Skou Andersen och D. Liefferink (red.), *European Environmental Policy: The pioneers*, Manchester University Press, Manchester, s 40-80.
- Larsson, Jörgen (red.), 2015. *Hållbara konsumtionsmönster. Analyser av maten, flyget och den totala konsumtionens klimatpåverkan idag och 2050*. Naturvårdsverket. [Elektronisk]  
Tillgänglig:<https://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer6400/978-91-620-6653-6.pdf?pid=14404> [Hämtad senast 2018-05-15]

- Prot. 2005/06:134. *Riksdagens protokoll fredagen den 2 juni*. 11 § Skatt på flygresor. [Elektronisk]  
Tillgänglig: <https://data.riksdagen.se/fil/2CA359CE-D6F6-4FA9-A1DE-CFC03280B840> [Senast hämtad 2018-05-15]
- Prot. 2016/17:43. *Riksdagens protokoll fredagen den 9 december*. 8 § Svar på interpellation 2016/17:158 om införandet av flygskatt. [Elektronisk]  
Tillgänglig: <https://data.riksdagen.se/fil/7AFC85E5-8728-4BD8-88D2-4FA27EA914ED> [Senast hämtad 2018-05-15]
- Proposition 2005/06:190. *Skatt på flygresor*. [Elektronisk] Stockholm: Finansdepartementet.  
Tillgänglig: <https://data.riksdagen.se/fil/B400520C-A786-4E21-8D3E-0F46D491E026> [Senast hämtad 2018-05-15]
- Proposition 2016/17:146. *Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige*. [Elektronisk] Stockholm: Miljö- och energidepartementet.  
Tillgänglig: <https://www.regeringen.se/49fe25/contentassets/480ed767687b4b7ba6c960f9c1d4857f/ett-klimatpolitiskt-ramverk-for-sverige-prop.-201617146> [Senast hämtad: 2018-05-17].
- Proposition 2017/18:1. *Budgetpropositionen för 2018*. [Elektronisk] Stockholm: Finansdepartementet.  
Tillgänglig: <http://www.regeringen.se/4a6e13/contentassets/79f6d27416794f0bb146c792e02b65fc/budgetpropositionen-for-2018-hela-dokumentet-prop.-2017181.pdf> [Senast hämtad 2018-05-15]
- SOU 2016:47. *En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige*. [Elektronisk]  
Tillgänglig: <https://www.regeringen.se/49ec6a/contentassets/01cd0e73c9b446a5937a43a347a911b1/en-klimat--och-luftvardsstrategi-for-sverige-sou-201647> [Senast hämtad: 2018-05-17]
- SOU 2016:83. *En svensk flygskatt. Betänkande av Utredningen om skatt på flygresor*. [Elektronisk]  
Tillgänglig: <https://www.regeringen.se/4ae35b/contentassets/34d1f308247b4718b85ee4cb9ec49e4a/2016en-svensk-flygskatt-sou-201683> [Senast hämtad: 2018-05-17].
- SFS 2017:1200. *Lag om skatt på flygresor*. Stockholm: Finansdepartementet.
- Teorell, Jan & Svensson, Torsten (2007). *Att fråga och att svara: samhällsvetenskaplig metod*. 1. uppl. Stockholm: Liber
- Zannakis, Mathias, 2013. "The blending of discourses in Sweden's "urge to go ahead" in climate politics." *International Environmental Agreements: Politics, Law and Economics*. 15(2): 271-236.
- Winther Jørgensen, Marianne & Phillips, Louise, *Diskursanalys som teori och metod*, Studentlitteratur, Lund, 2000.