



LUND UNIVERSITY

Dieselskandalen ur ett svenskt perspektiv

En diskursanalys på tre aktörer före och efter dieselskandalen

Abstract

This thesis aims to answer if Dieselgate had effects on how three actors, the Swedish government, Volvo cars and medias view diesel fuel from an environmental perspective. A discourse analysis is made to effectively study these actors view on diesel and carbon emission in cars both before and after the scandal. Than compare the empirical findings to get a more general consensus about fuel in cars and a connection to the wider view on decarbonisation.

The study shows that Volvo discourse hasn't changed but the attitude towards diesel fuel as a suitable transition towards electric cars has changed. The state has changed discourse from an economic sustainable focus to a focus in technical innovation and sustainable development. The local emission emitted by diesel fuel is more vocalized than before. Diesel has gone from a short-term solution with the help of different biofuels to a reprioritization from diesel fuel to more emission neutral solutions.

Nyckelord: Dieselskandalen, Dieselgate, Utsläppspolitik, dieselmotorer, bilindustrin
Antal ord: 9 985

Begreppsförklaringar

ADA – *Argumentative discourse analysis*

BM – bonus-malus

Dieselfrågan – är diesel en skälig lösning för att minska koldioxidutsläppen

Elbilar – bilar som bara drivs med elektricitet

HVO – (Hydrogenated vegetable oil) typ av biodiesel som är kemiskt lik fossildiesel

Hybrider – bilar som drivs på mer än ett bränsle

Kvotpliktsystem – tvingad kvot på inbladning av biobränslen i bensin och diesel

Laddhybrider/elhybrider – bilar som drivs med el och en annan typ av bränsle. Vanligtvis diesel eller bensin

LSE – lagen om skatt på energi

NOx – typ av kväveoxid som dieselbilar släpper ut

Pumpalagen – lagen om skyldigheten att tillhandahålla drivmedel

Staten – i den här uppsatsen betyder staten endast Sveriges riksdag och regering. Om inte finns en förklaring av vilka andra aktörer som ingår.

Utg. – Utgiftsområde i referenser

Innehållsförteckning

Begreppsförklaringar	3
1 Inledning	1
1.1 Syfte och Frågeställning	1
1.2 Avgränsning och Material	2
1.3 Tidigare Forskning	3
2 Teori och Metod	4
2.1 Utsläppsfrågan nationellt och internationellt	4
2.1.1 Tillväxt och arbetslöshet är centralt	5
2.1.2 Teknik och innovation är centralt.....	6
2.1.3 Socioekonomisk utveckling är central	6
2.1.4 Kritik av diskurserna	7
2.2 Diskursanalys	7
2.2.1 Argumentative discourse analysis	8
2.3 Val av fall	9
2.4 Operationalisering	9
3 Bakgrund till Dieselskandalen.....	11
4 Empiri	12
4.1 Fossila bränslen	12
4.1.1 Resurskris	12
4.1.2 Utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser	13
4.2 Statens/Sveriges miljömål	13
4.3 Staten	15
4.3.1 Regeringens utgångspunkter för klimatpolitiken under perioden	15
4.3.2 Regeringen utvecklar mål för klimatpolitiken	15
4.3.3 Innan skandalen 2012-2015	16
4.3.4 Skatter och subventioner 2012-2015.....	17
4.3.5 Efter skandalen 2016-2018.....	18
4.3.6 Skatter och subventioner 2016-2018.....	19
4.4 Volvo Cars.....	21
4.4.1 Innan skandalen.....	21
4.4.2 Efter skandalen.....	22

4.5	Media.....	23
4.5.1	Innan skandalen.....	23
4.5.2	Efter skandalen.....	24
5	Analys.....	28
5.1	Hur kommunicerar aktörerna utsläppsfrågan före skandalen	28
5.1.1	Staten innan skandalen.....	28
5.1.2	Volvo innan skandalen.....	29
5.1.3	Media innan skandalen.....	29
5.2	Hur kommunicerar aktörerna utsläppsfrågan efter skandalen.....	30
5.2.1	Staten efter skandalen.....	30
5.2.2	Volvo efter skandalen.....	31
5.2.3	Media efter skandalen	32
5.3	Den kommunicerade helheten innan skandalen	33
5.4	Den kommunicerade helheten efter skandalen.....	34
6	Slutsatser	36
6.1	Förslag till fortsatt forskning inom området	37
7	Referenser.....	38
7.1	Statliga texter och Volvo material.....	39
7.2	Media artiklar	40

1 Inledning

På FN nivå har man bestämt att bekämpa den globala uppvärmningen. Målet är att begränsa ökningen till 1.5 till 2 grader Celsius. För att göra detta krävs flera åtgärder på alla nivåer i samhället. Ett sätt att minska temperaturen är att minska utsläppen av växthusgaser. Mycket av utsläppen kommer från bilar. Därför arbetar den svenska bilindustrin och den svenska regeringen aktivt med att sänka utsläppen från bilar. En av dessa lösningar var en övergång från bensin till diesel.

År 2015 avslöjades ett bedrägeri, kallad dieselskandalen, Volkswagen hade fuskat genom att påverkat mjukvaran så att deras dieselmotorer bara följde regelverket när testerna utfördes. I verkligheten släppte deras dieselmotorer ut mycket mer kväveoxid. Detta ledde till en översyn av regelverket på EU nivå och rättegångar i Tyskland. Detta väckte ett flertal frågor. Två av de politiska frågorna som uppkom var. Hur man ska hantera alla dieselmotorer på vägarna som släpper ut för mycket kväveoxid? Om bränslet diesel var en fortsatt bra lösning för att minska utsläppen?

1.1 Syfte och Frågeställning

Dieselskandalen har lett till en debatt i utsläppsfrågan. Skandalen är av intresse eftersom ur ett miljöperspektiv framkom ingen ny information. Syftet med denna uppsats är att se om dieselskandalen påverkat olika gruppers diskurs i utsläppsfrågan. Genom att undersöka en skandal som innefattar en liten detalj i minskning av utsläpp konkretiseras den politiska diskursen. Metoden att nå syftet är att applicera ett diskursivt ramverk på den valda tidsperioden. Genom att belysa de befintliga diskurserna om diesel och därmed förstå inställningen till utsläppsfrågan, försöker uppsatsen besvara följande fråga.

- *Har dieselskandalen påverkat synen på diesel som ett drivmedel för bilar utifrån den svenska politiska kontexten om minskade utsläpp?*

1.2 Avgränsning och Material

Dieselskandalen är ett ämne av global karaktär. Den omfattar mängder av aktörer och har pågått under en lång tid. Skandalen är en konsekvens av hur bilindustrin har bokstavligt tolkat regelverket kontra regelverkets syfte.

Denna uppsats har avgränsats till att undersöka hur diskursen ser ut från tre år innan skandalen upptäcktes t.o.m. tre år efter (nutid). Omfattningen är också avgränsad till Sverige och innefattar tre aktörer, Regering och riksdag, Volvo Cars och Media.

Vad avser Sveriges riksdag och regering har jag endast studerat propositioner och skrivelser direkt kopplade till ämnet samt budgetpropositionerna för varje enskilt år.

Som företrädare för bilindustrin har Volvo Cars valts då de (har en svensk bakgrund och) tillverkar bilar i Sverige. Jag studerar bara deras offentliga hållbarhetsrapporter, mediala uttalanden och remissvar.

Media har valts då de återger vad ett antal andra aktörer uttrycker för synpunkter i frågan. Vilka aktörer media väljer att återger har jag ingen möjlighet att påverka därför finns en viss slumpmässighet kring vilka aktörer som kommer till tals i uppsatsen. Eftersom Media är ett stort begrepp har det avgränsats ytterligare till Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet. De är två seriösa rikstäckande tidningar.

Jag avgränsar materialet hårt, eftersom det annars blir för stort att lösa inom ramen för denna uppsats.

Utifrån min avgränsning och val av metod kommer jag endast kunna generalisera för de aktörer som studeras (Svensson och Teorell 2007 s. 68).

1.3 Tidigare Forskning

Det finns en rad forskare som har tittat på förändring och utveckling av klimatkursen. Ämnet sträcker sig utanför statsvetenskapen. Många och mycket av den diskurs som har studerats är på internationell nivå och bygger på internationell teori om maktrelationer (Ciplet, Roberts och Khan 2015 s. 23).

Istället för att titta på en enskild fråga inom klimatpolitiken studeras systemen som påverkar processen framåt. En anledning till detta är att klimat är komplex och klimatfrågorna är sammankopplade med varandra. Därmed är det logiskt att studera på systemnivå för att kunna se hela bilden (Dryzek 2013 sid. 8-9). Exempel på forskning är Leasly Heads studie av klimatfrågan som ett sorgemönster (hur man sörjer) (2016). Ciplet, Roberts och Khans teoristudie om perspektiv på tolkningen av klimatstudien framåt (2015). Men även John S. Dryzek som tittar på vem som ska ha störst inflytande i frågan, experter, folket eller marknaden (2013).

Marteen Hajer har utformat ett ramverk för att studera de diskurser som framkommer inom miljöfältet. Ramverket är inspirerat av Foucaults diskursiva forskning som bottenar i sociala strukturer. Ramverket användes bl.a. vid en studie av politikernas agerande till surt regn i Storbritannien (2015 sid. 43-77). Liz Sharp och Tim Richardsson har också använt sig av Foucault för att besvara lokala frågor. Ett exempel är hur EU har integrerat klimat i sina policies av det transeuropeiska transportnätverket (2001).

Inom dieselskandalen finns inte mycket forskning gjord. (jag bortser från forskningsrapporterna som fann fusk). Forskning har gjorts kring kostnaderna av skandalen både fysiska och utsläppsmässigt (Fracolli Nunes 2016; Brand 2016). Jag finner ingen statsvetenskaplig forskning. Detta beror förmodligen på att skandalen är ny. Denna uppsatsmålsättning är därmed att försöka fylla en liten del av denna vetenskapliga lucka.

2 Teori och Metod

För att kunna svara på ovan nämnda fråga kring dieselskandalen, används delar av Marteen Hajers diskursramverk för att förstå och systematiskt kartlägga skillnader i miljöpolitiskadiskurser det kommer att presenteras närmare under rubriken 2.2.1 (Hajer och Verstaag 2005).

Uppsatsen är en fallstudie. Fokus kommer att läggas på ett två/tre tidpunkter (Esaiasson m.fl. 2017:109). Målet är att jämföra en tidsaspekt med hjälp av diskursivteori. Orsaksanalys genomförs där syftet är att se om det finns en kontrafaktisk skillnad. Det är svårt att isolera den avgörande händelsen med aktörernas motiv då sambandet inte kan förklaras av strukturella faktorer (Svensson och Teorell 2007 s. 64-66).

Den är kvalitativ och målet är att ge en djupgående förståelse om det finns ett orsakssamband i det politiska agerandet till en specifik händelse. Uppsatsen har en teoriprovande ansats då vi använder ramverket för att dels förklara en händelse och dess effekter för att se om detta ramverket har något grepp i verkligheten. För att se om det kan förklara det som är centralt för att påkalla att en förändring har skett på grund av detta, och är därmed en induktiv studie (Esaiasson m.fl. 2017, s. 111–112).

2.1 Utsläppsfrågan nationellt och internationellt

Innan vi tittar närmare på vilka olika synsätt och diskurser som finns om diesel, börjar jag med den bredare klimatfrågan. Dieselbränslet och bilindustrin är starkt sammanflätade med större klimatfrågor kring utsläpp och fossila bränslen. För att urskilja de konkreta argumenten kring diesel kommer jag använda mig av mer allmän klimatpolitisk litteratur. Den

klimatpolitiska litteraturen är framförallt internationellt inriktat och mer strukturell i sin karaktär.

Staten mobiliserar företag och civila organisationer. Företag och civila organisationer bidrar de också med idéer om policys m.m. Därmed förlitar sig företag och andra NGO:s på att stater ska agera, göra prioriteringar, koordinera ansträngningar eller legitimera deras beslut. Ett exempel är tydliga mål som ska nås som att Sverige ska vara fossilfritt år 2050 (Nachmany och Setzer 2018 s. 54-55; Skr. 2018/19:265 s. 6-7). Kärnan i att nå lägre koldioxidutsläpp handlar om att omforma socialt beteende och den ekonomiska marknaden. Hur länder gör varierar. Vilket gör det svårt att utföra gemensamma mobiliseringar (Nachmany och Setzer 2018 s. 59). På en mer övergripande nivå kan man gruppera in konsensusen i ett antal olika läger 1. Tillväxt och arbetslöshet är centralt (almost Business as usual); 2. Teknik och innovation är centralt 3. socioekonomisk transformation är centralt (Bina 2013 s. 1028).

De tre kategorierna skiljer från varandra i deras primära mål, socioekonomiska paradig och uppfattning om utveckling. Därmed är det dessa tre faktorerna som formar dessa diskurser (Bina 2013:1028).

2.1.1 Tillväxt och arbetslöshet är centralt

Att låta allt vara som det är” bygger på en ekonomisk och företagscentrisk syn. Där miljön och miljöalternativ ses som en investeringsmöjlighet. Fokus ligger på att göra den teknologin och infrastruktur man har mer hållbar och miljövänlig. Tanken är att man ska behålla den neoliberala ekonomiska modellen där är tillväxt centralt och målet är att finna en lösning på arbetslöshetsfrågan (Bina 2013 s. 1028-1029). Men eftersom tillväxt är kärnan så ska man från ett politiskt håll ge marknadsincitament eller sanktioner för att styra företag i rätt riktning. Huruvida marknadsaktörer ser nya hållbara lösningar som nödvändigt och därmed motiverar att agera för ett mer ekologiskt ansvar eller ej är forskarna inte överens om (Ciplet, Khan och Roberts 2015 s. 25).

Huruvida fossilindustrin och andra aktörer som tjänar på den nuvarande modellen vill ändras är den påverkande faktorn. Denna falang har mycket att säga till eftersom de håller på mycket av världens resurser (Ciplet, Khan och Roberts 2015 s. 25). I dagsläget är världen beroende av fossila bränslen då teknik, politik, social och ekonomisk dynamik är starkt kopplat till ett samhälle där fossilt material är en primär resurs. Oavsett vilken syn på vilken lösning man ska ta till klimatförändring måste man lösa detta beroende (Bernstein & Hoffman 2018 s. 248). En aggressiv beteendeförändring i industriländer bort från fossil bränsleutveckling, har lett till hållbara projekt. Projekten är positiva kortsiktigt men de är oklart vilka konsekvenser de får långsiktigt (Ciplet, Khan och Roberts 2015 s. 135-136).

2.1.2 Teknik och innovation är centralt

Lösningen till klimatkrisen måste komma underifrån. Företag och samhällets primära intresse bör vara att mildra klimatpåverkan. Till skillnad från den socioekonomiska synen är förändring på systemnivå är osannolikt på grund av tidsbrist. Men marknaden som finns måste ersättas (Ciplet, Khan och Roberts 2015 s. 25). Synsättet värdesätter autonomi, individuell frihet och möjlighet till framtida förbättring (Head 2016 s. 8).

Ett uppifrån och ner perspektiv på mellanstatligt agerande har sina begränsade användningsområden och fokus måste ligga på en mer lokal nivå vilket Parisavtalet erkände (Head 2016 s. 13).

Målet är att nå en resurseffektiv ”låg koldioxid” tillväxt. Den socio-ekonomiska paradigmen fokuserar på framgångar teknologiskt och vetenskapligt. Framgångarna ger en effektiv tillväxt som ger tillbaka till samhället och minskar fattigdom. Fokus på en större välfärd är central. Men i en grön ekonomi med brist på resurser blir det paradoxalt en drivfaktor och en begränsning till BNP-tillväxt (Bina 2013 s. 1029, 1040).

2.1.3 Socioekonomisk utveckling är central

Detta synsätt motsätter sig idén att lösning på klimatförändring finns inom samma ekonomiska modell som skapade problemet från början. Dvs en modell som bygger på

tillväxt och konsumtion. Därmed tvingar detta synsätt oss att se bortom tillvägagångssättet som bygger på reformer och en stegvis process (Ciplet, Khan och Roberts 2015 s. 25). Den nuvarande socio-ekonomiska paradigmen ändras. Tillskillnad från de andra diskurserna har man ingen lösning till hur detta ska genomföras utan bara mål man vill nå. Dessa är välstånd bortom tillväxt, en stadig landsekonomi där negativa yttre omständigheter minskar och med tid försvinner samt uppbyggnaden av autonoma och sparsamma samhällen där fokus ligger på välmående och inte tillväxt (Bina 2013 s. 1029,1032).

2.1.4 Kritik av diskurserna

Kritik som riktas är att av de teorier som nämnts ovan, ingen kan förklara social förändring på större skala. Vilket anses nödvändigt för att adressera klimatförändring. ”Tillväxt och arbete” fokuserar lite på hur politiska processer och sociala system skiftar över tid. ”Teknik och innovation” fokuserar på gräsrots förändring och därmed glömmer vikten av att bygga långtgående institutioner och behovet av sociala rörelser att konstruera allianser. ”Socioekonomisk förändring” presenterar ofta historiska, sociala och ekonomiska faktorer som oundvikliga och nedspelar /helt glömmer bort sociala rörelsers möjligheter att ändra hur samhället ser på system och värderingar (Ciplet, Khan och Roberts 2015:25-26). Uppsatsen avser inte att möta den kritiken. Däremot kommer uppsatsen använda teorierna för att beskriva aktörernas ställningstaganden.

2.2 Diskursanalys

Termen diskurs har olika innebörder för olika forskningsområden och forskare. I en bred definition kan ses som ett perspektiv eller ett synsätt utan ontologiska eller epistemologiska utgångspunkter (Bergström och Boréus 2012 s. 355). Ett synsätt är att språket är strukturerat i olika mönster. Mönstren bestämmer hur vi agerar inom olika sociala domäner ex. Politiskdiskurs. Diskursanalys är sedan sättet för forskare att analysera dessa mönster (Jørgensen och Philips 2000:7).

Hajers ramverk bygger på Foucault (Richardsson och Sharp 2001). Foucault tidigare verk bygger på sociala strukturer där diskurser utgörs av hur man talar och skriver, men även hur vi kommunicerar på andra sätt. En skillnad dras mellan det diskursiva och icke-diskursiva (Bergström och Boréus 2012: 355-357). Tillskillad från Foucault tidigare verk menar Hajer att det finns flera diskurser samtidigt som alla försöker kämpa om rätten att förklara sanningen (Jørgensen och Philips 2000 s. 20).

2.2.1 Argumentative discourse analysis

För att få grepp om forskningsproblemet, används Marteen Hajers teori; Argumentative discourse analysis, hädanefter förkortat till ADA (1993:43-76). Detta för att systematiskt kunna skapa en bild av vilka olika argument som finns i frågan samt vilka som står bakom dessa diskurser. Denna information kommer sedan att användas för att förstå om en ändring har skett över tid.

ADA:s styrka är att lyfta fram det som är centralt för den politik som förs. Det finns alltid en bakomliggande kontext till det människor säger (Hajer och Versteeg 2005:175-176). Subjektet är inte aktörerna utan de aktörerna säger. Den politiska diskursen är ett sätt att förklara och hitta lösningar på vaga problem. Klimat är ett sådant problem. Om en diskurs används av många människor för att definiera frågan kan det påverka hur man försöker lösa den (Hajer 1993 s. 46). D.v.s om växthusgas utsläpp ses som ett problem från bilar kanske fokus bara läggs på bilar.

Fördelen att dela diskursen i olika koalitioner är att man kan analysera specifika fall men ändå hitta kopplingar till den större politiska kontexten. Ramverket förtydligar hur olika aktörer hjälper till att reproducera eller ”slåss” mot en given problematik utan att nödvändigtvis dela samma mening (Hajer 1993 s. 47).

Detta betyder inte att en specifik diskurs är den ända riktiga. Politiska argument använder sig ofta av mer än en diskurs åt gången. Exempel: Ekonomisk syn vad det kostar för samhället, Teknisk definition vad vi kan göra åt det vetenskaplig syn, i form av en definition av

problemet. Tillsammans med ett politiskt synsätt om det finns en eller flera lösningar till problemet och om man kan använda mer än en lösning till problemet. Olika synsätt är vad som skapar en sammanhängande tidslinjerna, de arbetar ihop för att skapa ett gemensamt narrativ. Det är med dessa tidslinjer man försöker påverka andra aktörers synsätt (Hajer 1993:45-47).

En kritik till denna typ av teori är att man inte kan få svar på de frågor som i slutändan frågas. ”vad är den bästa lösningen på problemet?” Argumentet är att man därmed skulle arbeta normativt (Hajer och Versteeg 2005 s. 181). Även om detta kan vara sant i vissa studier finns det fortfarande ett värde i att studera olika diskurser utan en normativ ambition av liknande anledning som en beskrivande studie kan ge en större för omvärlden utan att man alltid behöver ställa följdfrågan varför.

2.3 Val av fall

Denna uppsats kommer att se närmare på Sveriges syn på diesel före och efter skandalen. Detta då det är av värde att studera ett land påverkat av skandalen i EU och som har en aktiv bilindustri. Sverige är också ett land där politikerna inte varit tvungna att svara direkt på skandalen jämfört med Tyskland. Volvo studeras då de har en aktiv roll i den svenska politiken då de producerar bilar i Sverige. Tillskillnad från Volkswagen har aldrig diesel varit Volvos främsta argument för sina bilar. Därför finns det anledning att misstänka att diskussionen tog ett annat uttryck i Sverige. Jag har också valt Sverige då det underlättar mitt materialinsamlade jämfört med många andra europeiska länder med tanke på tidsramen jag har att arbeta med.

2.4 Operationalisering

För att kunna analysera och finna vilka grupper som är centrala för den här frågan krävs en operationalisering av ramverket för att på ett bra sätt applicera det på denna händelse. (Esaiasson m.fl. 2016, s. 57).

För att besvara min frågeställning kommer jag först bygga en tidslinje för att förstå helheten. Detta kommer också hjälpa mig att kontextualisera vilka åsikter som finns. Sedan kommer jag konkretisera argumenten av diesel. Argumenten kan bestå av ekonomiska, sociala, tekniska eller politiska argument. Dessa argument speglar den sociala diskursaktörerna har för att förstå diesel. Kommer även använda mig av teorierna kring klimatstrukturer för att måla en lite större bild av hur diesel diskursen speglar utsläppsdiskursen.

Aktörerna jämförs i de två separata perioderna (2012 till 2015 och 2015 till 2018) för att se vilka likheter och skillnader det finns mellan aktörerna. Därefter jämförs de båda tidsperioderna med varandra. Där frågan som ställs är om de ekonomiska, sociala, tekniska och politiska argumenten har ändrats. Dvs om de övergripande diskurserna har förändrats efter dieselskandalen, och om så är fallet hur?

Huruvida en situation tolkas som ett politiskt problem beror på i vilket narrativ de diskuteras i. Hur man ser på problemet definierar hur lösningen på frågan tar sig i uttryck. I narrativet av diesel är den lokala luftkvalitén och människors hälsa, alternativt den globala uppvärmningen förlorarna. Detta blir den politiska paradoxen och det jag kommer kalla Diesel frågan. Härmed menas att språk inte är ett neutralt system som beskriver världen. Språk är ett medel där aktörer skapar den värld de vill. Beroende på vilken förlorare man vill ha i diesel frågan går man konkret två olika vägar. Därmed ges diesel en signifikant mening i denna uppsats (Hajer 1993 s. 44).

3 Bakgrund till Dieselskandalen

Bilföretagen och forskningen har sökt och utvecklat bilar som går på drivmedel som släpper ut mindre koldioxid. Ett sådant drivmedel var diesel. Diesel släpper ut mycket större mängder kväveoxid än bensin som görs av olja¹. Kväveoxid är farligt för hälsan i höga doser. Därför har mängden kväveoxid och andra farliga gaser i luften reglerats av EU och statsnivå, stater respektive ansvarar för att taket inte överskridits (Prop. 2012/11:1 s. 252).

Volkswagen har marknadsfört sina dieslbilar som miljövänliga. Deras låga utsläppsnivåer ansågs vara utmärkande. För att hjälpa utvecklingen mot ännu lägre utsläpp utfördes oberoende forskning på Volkswagens bilar (Wiess m.fl. 2011; Fröberg 2017-11-18).

Hösten 2015 offentliggör EPA (Naturvårdsverket i USA) att Volkswagen har fuskat med sin mjukvara i sina dieslbilar. Bilarna följer regelverken endast när testerna utförs. Men i verkligheten släpper de ut upp till mer än 25 gånger mer kväveoxid än lagstadgade nivåer (Fröberg 2017). Detta utvecklar sig till en skandal. Det visar sig senare att ett antal bilföretag fuskat med reningen av sina dieslbilar. Ett flertal utredningar utförs om företagens bedrägeri alternativt korruption. Men den har även startat en diskussion huruvida dieselbilen är en tillräcklig lösning på klimatfrågan kortsiktigt (Fröberg 2017-11-18; Cederblad 2015-09-30).

¹ En typ av fossilt material

4 Empiri

I detta kapitel appliceras ramverket för att se hur statens, Volvos och Medias diskurs har ändrats över tid kring diesel frågan. Jag har delat empirin i två halvor. Det som hände innan skandalen september 2015 och det som hände efter skandalen. Jag kommer sedan jämföra dessa två tidsperioder för att se om det finns skillnader i aktörens diskurs.

4.1 Fossila bränslen

Innan uppsatsen avgränsas och väljer att diskutera diesel frågan specifikt vill jag notera den större diskussionen kring fossilbränslen (Head 2016:5). Den pekar på två teman som kommer att prägla dieseldiskussionen. Resurskris samt utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser.

4.1.1 Resurskris

Resurskrisen startade med insikten att våra icke förnybara resurser (där fossila bränslen ingår) kommer att ta slut. Hur ska vi ersätta befintliga fossila bränslen. Resurskrisdiskussionen har ändrat riktning under 2000-talet. Att oljan tar slut anses inte längre vara ett kortsiktigt problem. Man har hittat nya sätt att ta upp olja och kol ur marken. Utbudet är fortfarande begränsat men reserverna som hittats är så pass stora att man inte längre kan påstå att de fossila bränslena kommer ta slut inom kort. Nackdelen med dessa nya reserver är att de är dyra att utvinna både finansiellt och ekologiskt. En viktig fråga blir därmed vilket pris är vi redo att betala för vår energi/bränsle? En möjlig lösning är förnybar energi t.ex. vind och vatten. (Ciplet, Khan och Roberts 2015:45; Head 2016:5).

4.1.2 Utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser

Fossila bränslen släpper ut mycket koldioxid och andra växthusgaser. För att nå de gradmål (1.5-2 grader Celsius) som FN diskuterat måste utsläppen sjunka vilket återkopplar till innovation av förnybara bränslen som släpper ut mindre. Men detta innebär också att olje- och kol-företag ska låta 60 till 80 procent av de fossila reserverna som redan hittats vara kvar i marken. De vill säga, ju mer fossilt bränsle som inte bränns desto lägre kommer den globala temperaturökningen att bli (Ciplet, Khan och Roberts 2015:46; Head 2016:1-2).

4.2 Statens/Sveriges miljömål

Den globala medeltemperaturen har stigit med nästan en grad sen förindustriell tid. I Sverige är den observerade temperaturförändringen dubbelt så hög. Redan idag märks effekterna på klimatförändringen. Regeringen försöker förhindra vidare ökning och anpassa samhället till klimatförändringen. Därför har regeringen satt upp klimatmål som baseras på Kyotoprotokollet, Parisavtalet och EU:s åtaganden (Skr. 2015/16:87 s. 5).

Riksdagen och regeringen vill att Sverige ska vara ett föregångsland på miljöfrågor. För att miljömålen ska nås krävs ett arbete både internationellt och nationellt (Prop. 2011/12:1 s. 12; Prop. 2011/12:100 s. 33). Klimatmålet ska nås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras. Ett exempel på klimatmål är att koncentrationen av växthusgaser i atmosfären på långsikt stabiliseras på nivån högst 400 miljondelar koldioxidekvivalenter. För att nå dessa mål sätter man upp etappmål (Skr. 2015/16:87 s. 1, 5).

Generationsmålet är ett samhällsomställningsmål och är det övergripande målet för miljöpolitiken. Målet innebär att till nästa generation ska de stora miljöproblemen vara lösta. Det betyder att år 2050 ska Sverige ska ha en hållbar resurseffektiv energiförsörjning och inga nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären (Prop. 2011/12:100 s. 78; Skr. 2017/18:265 s. 5-6).

Ovan har jag nämnt de miljömål som den svenska staten satt under den period vi kommer att studera. Dessa mål kommer inte att förändras under tidsperioden, undantaget etappmålen som justeras efter att de har nåtts. De lagar och principer som är viktiga för att förstå dieselskandalen och statens inställning till diesel beskrivs nedan (Prop. 2013/14:1).

A. Förorenaren betalar, betyder vad lagen heter (Skr. 2011/12:150 s. 1; Prop. 2011/12:100 s. 78-79).

B. Pumpalagen,

Lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel (2005:1248). Den är till för att bygga infrastruktur och möjlighet för konsumenter att välja förnybara drivmedel i hela landet (Prop. 2012/13:1 s. 280).

C. Miljöbilar

Miljöbilsdefinitionen är femårig befrielse av fordonskatt som går endast till de bilar som vid varje tidpunkt är mest miljöanpassade enligt då gällande lagstiftning. Den ska också löpande underlätta introduktion av nya ännu klimat smartare lösningar (Skr. 2011/12:150 s. 49; Prop. 2011/12:1 s. 27(kommunikation), 46; Prop. 2012/13:1 s. 27 (kommunikation)).

D. Superbilspremien

En specialtillämpning av miljöbilsdefinitionen är Superbilspremien (även kallad supermiljöbilar). D.v.s. ytterligare avdrag/rabatter på de bilar som släpper ut minst koldioxid (Skr. 2011/12:150 s. 49; prop. 2012/13:1 s. 59-60; Prop. 2013/14:1 utg. 21 s. 56).

E. Energilagen

Lagen om skatt på energi, (1994:17776) förkortad LSE. Grundregeln är att energi och bränsle beskattas. Minimiskattenivåerna bestäms utifrån bränslenas energiinnehåll samt deras innehåll av fossilt kol (Prop. 2012/13:1 s. 277).

4.3 Staten

Uppsatsen avgränsar diskussionen till tre centrala aktörer för dieselskandalen. De är Sveriges regering och riksdag, företaget Volvo Cars samt media. Medias syn är speciell då den speglar andra grupper som finns i debatten samt förstärker de grupper vi redan nämnt.

4.3.1 Regeringens utgångspunkter för klimatpolitiken under perioden

Staten konstaterade tidigt i vår preskandalperiod (2012- 2015-09) att det räcker inte bara med teknikutveckling av fordon och drivmedel för att nå klimatmålen. Det behövs effektiva styrmedel för att öka innovation och styra innovationen i rätt riktning. Man måste också kortsiktigt använda redan etablerad infrastruktur. Detta betyder att nya innovationer som påverkar infrastrukturen kan ta lång tid innan de blir etablerade på marknaden. Stegvis ökad energieffektivitet och minskade koldioxidutsläpp styrs på EU-nivå. Staten implementerar in nya/ändrade direktiv in i svensk lagstiftning (Skrivelse 2012/13:3 s. 8-9; Tallberg 2013 s. 12-13, 47-49).

4.3.2 Regeringen utvecklar mål för klimatpolitiken

Sverige har ratifierat Paris-avtalet. Det innebär att man ska försöka hålla den globala temperaturökningen till max 2 grader Celsius. Regeringen erkänner att man inte gjort tillräckligt för att nå detta mål. Regeringen har satt upp långsiktiga klimatmål för att styra klimatpolitiken. För att genomdriva förändringarna har regeringen framförallt arbetat med styrmedel som ekonomi, t.ex. subventioner till bilar, men även information, utbildning, stötta forskning och demonstration av ny teknik. Regeringen själv anser att en hållbar transportsektor är en av de större utmaningarna i klimatpolitiken. I transportsektorn ingår bl.a. personbilar. (Prop. 2011/12:100 s. 78-80; 2011/12:1 s. 75-76; 2012/13:1 s. 282).

Riksrevisionen pekar på att det finns en inbyggd målkonflikt mellan klimatmålen och Sveriges drivkrafter för ekonomisk utveckling, då utveckling tidigare har genererat mer utsläpp. Staten måste hitta en lösning på detta dilemma. Men samtidigt har utsläppen minskat och BNP ökat under en tid vilket motsäger riksrevisionens farhågor (Skr. 2013/14:209 s. 4-5).

Även full sysselsättning har en potentiell målkonflikt enligt riksrevisionen. Regeringen accepterar analysen och söker därför lösningar som stödjer både hållbar tillväxt och ökar sysselsättning långsiktigt (Skr. 2013/14:233 s. 3-5).

Riksdagen har antagit ett klimatpolitiskt delmål. Per år 2020 ska minst 50 procent av energin vara förnybar, energianvändningen ska vara 20 procent effektivare. (Prop. 2011/12:100 s. 78; Skr. 2015/16:87 s. 1). Ytterligare ett mål är att år 2030 ska Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen (Prop. 2011/12:1 s. 46, 75-76; Skr. 2015/16:87 s. 6).

4.3.3 Innan skandalen 2012-2015

2012 dominerade bensin och diesel. Regeringens kommunikation under perioden handlar om att den gröna omställningen ska skapa fler jobb. Det är viktigt att politiken utvecklas tillsammans med näringslivet och andra aktörer. Det krävs en dialog. Regeringen tror att framtiden kommer att baseras på el. Man uppmärksammar att bilindustrin försöker göra energieffektivare fordon. Syftet att stödja forskning av drivmedel handlar framförallt om produktionstekniker som skapar en uthållig produktion av drivmedel som också är kostnadseffektiva. Regeringen fokuserar också på att öka cyklandet som ett alternativ till bil (Prop. 2015/16:1 utg. 21 s. 18, 42; Prop. 2012/13:1 utg. 22 s. 60; Prop. 2012/13:1 utg. 24 s. 67).

2012 gjorde riksrevisionen en utredning. Utgifterna av klimatrelaterade skatter var ojämnt fördelade, detta gällde för energiskatt, koldioxidskatt och fordonsskatt. Näringslivet släppte ut fyra femtedelar av koldioxidutsläppen men hushållen betalar hälften av skatterna. Därmed gällde inte förorenaren betalar principen för näringslivet. Regeringen(-arna) ändrade skatterna för att minska obalansen (Skr. 2011/12:150 s. 3, 8; Prop. 2011/12:100 s. 78-79).

Fr.o.m. 2012 till 2015 ökar andelen sålda dieseldrivna personbilar varje år. Detta leder till att andelen dieseldrivna bilar ökar på totalen och kommer i paritet med EU-snittet. Koldioxidutsläpp (mest från bensin) från personbilar sjunker som en konsekvens av detta. Däremot ökar andelen kväveoxid (mest från diesel). I slutet av perioden ser man att total utsläppen fortsätter att minska trots att trafikmängden ökat. Regeringen hävdar att det beror på ökad användning av biobränslen, men även på hastighetssänkningar, utbildning av sparsam körning på förarprovet, superbilspremien, efterfrågan på miljövänlig teknik ökar och satsningar av kollektivtrafiken.

För att ytterligare gynna biodrivmedel höjer man skatten på diesel och bensin. Det leder till att andelen biodrivmedel ökar 2012 och 2013. Därefter ökar andelen biodrivmedel som en konsekvens av att man börjar blanda in biodrivmedel i både diesel och bensin (prop. 2011/12:100 s. 78-80; prop. 2011/12:1 utg. 22 s. 26-27; prop. 2012/13:1 utg. 22 s. 27-28, utg. regional tillväxt, s. 17-18, 24-25; prop. 2013/14:1 utg. 22 s. 29; prop. 2014/15:1 utg. 22 s. 44-45; Prop. 2015/16:1 utg. 22 s. 39-40; Skr. 2015/16:87 s. 15,22, 32).

Andelen miljöbilar och supermiljöbilar börjar öka från 2013. 2015 är andelen miljöbilar 17 procent av nybilsförsäljningen. Delmängden supermiljöbilar består i huvudsak av laddhybrider, dess andel är dock låg (prop. 2013/14:1 utg. 22 s. 29; prop. 2014/15:1 utg. 22 s. 44-45; prop. 2015/16:1 utg. 22 s. 40, 58).

Under alliansens mandatperiod (även innan 2012) utökas Trafikverkets uppdrag till att också optimera användningen av transportinfrastrukturen. Transportinfrastruktur och transportpolitik löser inte klimatmålen ensamma. Åtgärder bör göras i flera områden. Regeringen börjar studera alternativa färdmedel till bil (Skr. 2012:13: s. 1-2, 8).

4.3.4 Skatter och subventioner 2012-2015

Staten vill ge stabila och konkurrensneutrala villkor för biodrivmedel. Energiskatten (LSE) ändras. Koldioxidneutrala drivmedel, eller låginblandade (låg andel) biodrivmedel behöver fr.o.m. 2012 betala skatt. Höginblandade (stor andel i dieseln) biodrivmedel är skattebefriade för att hjälpa till att nå 2030 målet om fossil oberoende. 2014 införs ett kvotpliktsystem för att

blanda biodrivmedel med bensin och dieselloja (Prop. 2012/13:1 s. 277-279, 282-284; Prop. 2013/14:1 s. 7, 47).

Miljöbilsdefinitionen skärps tre gånger under perioden. De innebär att personbilar som drivs med fossilt bränsle och etanolbilar inte längre ingår i definitionen. Den gynnar nu bilar som har låga koldioxidutsläpp relativt sin vikt. Bilindustrins lobbygrupper anser att förslaget diskriminerar bensin och diesel (Skr. 2011/12:150 s. 49; prop. 2011/12:1 s. 27; prop. 2012/13:1 s. 297, 299-300; prop. 2012/13:1 utg. 22 s. 27; prop. 2012/13:1 utg. 20 s. 60; prop. 2013/14:1 utg. 21 s. 56).

2012 införs superbilspremien. Det påverkar grupperingen av vilka bilar som ingår i definitionen miljöbil. Industrin får stöd för ny teknik, med demonstrationer och hjälp med marknadsintroduktioner av elbilar, laddhybrider och andra generationens biodrivmedel (Skr. 2011/12:150 s. 49; prop. 2012/13:1 s. 59-60; Prop. 2013/14:1 utg. 21 s. 56).

Regeringen förändrar systemet för fordonsskatt det baseras f.r.om. 2013 på vikt och utsläppsnivåer. Syftet är att industrin ska utveckla miljövänliga bilar och för att få konsumenter köpa flera miljöbilar. Viktkriteriet gäller för bilar äldre än 2013, nyare bilar bedöms utifrån förhållandet utsläppsnivå och vikt. Redan 2014 skärps kraven på koldioxidutsläppen ytterligare (Prop. 2012/13:1 s. 297, 299-300, 303; prop. 2014/15:1 s. 253).

4.3.5 Efter skandalen 2016-2018

Fr.o.m. 2016 kommer regeringens direktiv inte längre fokusera på att minska utsläpp från samtliga typer av bränslekällor utan kommer fokusera på främjandet av förnybara energikällor. Drivmedelleverantörerna är ansvariga för att växthusutsläppen minskar i hela livscykeln. Verksamheten som tillhandahåller flytande eller gasformigt drivmedel är skyldig att meddela konsumenterna hur mycket växthusgaser den släpper ut ”Konsumenten ska enklare välja rätt”. Detta ger långsiktig positiv utveckling då den påverkar köprocessen av nya bilar. Preliminära bedömningar indikerar att elvägar på sikt skulle kunna bidra till att nå de transportpolitiska målen. Energieffektiviteten i transportsystemet ökar kraftigt när dieselmotorer ersätts av elmotorer vilket bidrar till resurseffektivitet och frigör biobränslen

för andra energiändamål. Utveckling ska gå mot att Sverige ska bli ett fossilfritt välfärdsland (Prop. 2016/17:193 s. 1, 6; Prop. 2016/17:1 utg. s. 46; prop. 2017/18:229 s. 1, 22-23; Skr. 2017/18:238 s. 81).

Under 2018 presenterar den röd-gröna regeringen ett samlat samverkansprogram där klimat- och miljöutmaningar är en del. Miljödelen handlar om nya sätt att resa, bo, göra affärer, leva, kommunicera samtidigt som man tar vara på och bevarar jordens resurser och ekosystem. Genom samverkan mellan offentliga aktörer, näringsliv och akademi kan man hitta nya, innovativa lösningar som stärker konkurrenskraften, bidrar till en hållbar utveckling och skapar fler jobb. (Skr. 2017/18:238 s. 31). Samtidigt måste man påverka konsumtionsmönstret så det blir enklare för konsumenter att agera hållbart. Detta ligger i linje med en ambition om en cirkulär ekonomi (Skr. 2017/18:238 s. 46).

Minskningen av koldioxidutsläpp fortsätter. Ökningen av kväveoxidutsläpp fortsätter också. Under hela perioden minskar dock utsläppen på totalen för vägtransporter. Detta beror fortsatt på färre bensinbilar fler dieslbilar och att ökade teknikkrav leder till fler utsläppsnåla bilar inkl. elbilar. Andelen elbilar och elhybridbilar ökar, men är fortfarande marginella. Elbilarnas ökning beror troligen på superbilspremien (Prop. 2016/17:1 utg. 20 s. 18, 20, 34, 40; Prop. 2016/17:1 utg. 22 s. 29; Prop. 2017/18:229 s. 137).

4.3.6 Skatter och subventioner 2016-2018

Regeringen fortsätter förlänga reglerna för förmånsvärdet för miljöbilar 2016 i två steg. a) en permanent nedsättning av förmånsvärdet för miljöbilar ned till motsvarande nivå för kostnaden av jämförbar bensin och dieselbil. b) en extra nedsättning gäller specifikt till och med december 2016 av förmånsvärdet som motsvarar 60 procent av förmånsvärdet för närmast kommersiella bil. Syftet för att stimulera introduktionen av mer miljövänliga bilar. 2017 och 2018 förlängs det tidsbegränsade förmånsvärdet. Förslagen är en del i arbete för en biobaserad och cirkulär ekonomi och för att nå målet att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer (Prop. 2015/16:1 s. 234; Prop. 2016/17:1 s. 195-196; Prop. 2017/18:1 s. 121).

Supermiljöbilspremien förlängs. Det är viktigt att konsumenter har möjlighet att skaffa en miljöbil samt att företagen har fortsatta incitament att tillverka dem och utveckla t.ex. elbilar (prop. 2016/17:1 s. 196-197; prop. 2016/17:1 utg. 22 s. 46).

Energiskattesatsen (LSE) höjs år 2016 och 2018 på bensin och diesel tillsammans med en fortsatt skattebefrielse på biodrivmedel. Biodrivmedelsatsen fortsätter öka det beror på låginblandningen i dieselbränsle (prop. 2015/16:1 utg. 22 s. 20, 40; Prop. 2017/18:228 s. 33, 53). Man anpassar biodrivmedel till EU:s skärpta lagstiftning (Prop. 2016/17:2017 s. 1-2).

Det krävs fler el-stationer för att öka effektiviteten och minska utsläppen. Enligt regeringens bedömning behöver omställningen stå på tre ben: för det första ett mer transporteffektivt samhälle. För det andra, fler energieffektiva och fossilfria fordon såsom elbilar, och för det tredje en högre andel förnybara drivmedel. Det kommer också krävas ekonomiska incitament för elindustrin. 2016 sker en förändring av ellagen. Avgifter för att ladda elfordon ska vara skäliga och enkla att genomföra. Det ska därmed vara lika enkelt att ladda elbilen som att tanka exempelvis diesel. 2017 införs ett särskilt undantag från skattskyldigheten för dem som erbjuder laddtjänster och endast säljer el för fordons laddbehov utfärdas (Prop. 2015/16:186 s. 1,9,20,32; Prop. 2017/18:228 s. 33, 53; Prop. 2016/17:1 s. 296, 318).

Ett Bonus-malus-system lanseras för att påskynda processen för en fossilfri fordonsflotta. Minskade utsläpp i transportsektorn är viktigt för att Sverige ska nå sina övergripande miljömål (prop. 2015/16:1 s. 58). Idén är att vid inköpstillfället ska fordon med låga utsläpp premieras, medan fordon med höga utsläpp belastas med högre skatt (prop. 2016/17:1 utg. 22 s. 46). Systemet ska komplettera de mer generellt verkande drivmedelsskatterna och minska oljeberoende i transportsektorn (Prop. 2017/18:1 s. 256). Bonus-malus syftar till att ge en förändrad sammansättning av förmånsbilflottan, mot lägre koldioxidutsläpp och därmed positiva effekter för miljön. Bonus-malus påverkar även hur man tar ut trängselskatt bilar som uppfyller förmånskraven slipper skatten (Prop. 2017/18:1 s. 271).

4.4 Volvo Cars

4.4.1 Innan skandalen

Volvos beskrivning av klimatfrågan före dieselskandalen handlar nästan enbart om vad och hur Volvo kommer att agera i framtiden. Men väldigt lite om uppnådda resultat. Typiska uttalanden är:

- Volvo vill minska företagets påverkan på utnyttjandet av ändliga resurser
- Effektivitet och elektrifiering är sätten för att kunna möta staters och EU:s standard för utsläpp.
- Volvobilar ska i framtiden vara miljömässigt hållbara och ska kunna drivas med förnybar energi.
- Det långsiktiga målet är att införa fler och fler hybrider och till sist bara sälja elbilar. Volvo vill ligga i framkant.
- Volvos mål är att bli klimatneutrala både före och efter produktion (Volvo 2012 s. 9, 14, 17-18; Volvo 2013 s. 21).

Volvo konstaterar att EU bestämmer kraven på avgasutsläpp på bilar som säljs i Europa. Konsumenter och lagstiftning kräver att Volvo minskar fossilberoendet. Volvo bekräftar att bilar påverkar klimatet med koldioxidutsläpp. Men att begränsa koldioxidutsläpp i bilar är utmanade för hela bilindustrin. Det blir centralt för att långsiktigt överleva som bilföretag (Volvo 2013 s. 18; Volvo 2014 s. 16, 20, 24).

De man lyfter fram att man har gjort är arbete för att göra bilarna energisnålare, öka användningen av alternativa drivmedel och att öka andelen hållbara material. Under 2011 börjar testerna av rena elbilar. Sedan 2012 har konsumenter kunnat köpa en elhybrid vilken kan laddas med hushållsel (el från vanliga uttag) (Volvo 2012 s. 16).

4.4.2 Efter skandalen

Efter skandalen förändras Volvos sätt att kommunicera. De väljer att kommunicera via media och fokuserar mycket mer på de det har gjort. De blir även mer målinriktade efter skandalen.

Volvo konstaterar att avgaser är dåligt för klimatet och avser att möta EU:s koldioxidstandard. Målet är att minimera utsläppen över livscykeln genom hela processen till och med återvinning (Volvo 2015 s. 10, 37).

Teknologiskifte, digitaliseringen och förändrat konsumentbeteende leder till stora förändringar. Utvecklingen drivs av politiskt intresse att sänka koldioxidutsläpp, men också ökande efterfrågan efter elbilar och andra hållbara och rena färdssätt (Volvo 2017 s. 13-14). Volvos mål är att möta efterfrågan på elbilar och elhybrider. Den första elbilen hoppas man komma ut under 2019 och att vara den största leverantören av elhybrider i Europa. (Volvo 2016 s. 38). Media menar att Volvo trots denna inställning till elbilar är sena i sin utveckling av elbilar (Johansson 2016-03-02 s. 5; Littorin 2016-05-21).

2016 och 2017 var år då bilindustrins utsläpp och bränsleförbrukning testades hårt av många andra aktörer (t.ex. EU och motorsporttidningar etc.). Volvo låg dåligt till i mätningarna som gjordes. Enligt ett test skulle Volvo inte ens klara 2001 års tester. I en laddhybridtest låg Volvo sämst till och i dieselmätningen låg Volvo sämre till än Volkswagen (Swärd 2016-01-23; Johansson 2016-09-21; Fröberg 2017-09-08).

Anledningen enligt Volvo till de dåliga resultaten är att deras dieselmotorer är utvecklade med Euro5-kraven men att Volvos nya dieslbilar (från 2017) kommer att uppfylla Euro6-kraven. I Sverige finns en risk att de gamla Volvobilarna inte får köras i kommande miljözoner. Samma fråga gäller även för nya bilar som sålts 2018. Lösningen är att införa bättre rening. Problemet är att systemet är dyrt vilket gör att bilindustrin inte väljer den reningen (Fröberg 2017-09-21; Fröberg 2017-11-21).

Under 2016 delas bilbranschen, i ska man redovisa den verkliga bränsleförbrukningen i bilar eller inte? Volvo är emot och vill invänta EU-direktiv (Johansson 2016-03-07).

2017 Volvo kommenterade i media att dieslbilar inte kommer minska drastiskt i andrahandsvärde. Samtidigt bestämmer sig Volvo för att sluta tillverka och sälja dieselmotorer. De blir för dyra att rena. Det är ett stort skifte då 80 procent av bilarna som säljs i Europa (Volvos största marknad) är dieslbilar (Suni 2017-07-21; Swärd 2017-05-20). Försäljningen ska istället inriktas på elbilar och elhybrider. Enligt Volvo utvecklats teknologin så att bensin släpper ut lika lite koldioxid som dieseln. Fördelen är att man slipper kväveoxiderna (Suni 2017-07-05; Suni 2017-07-06).

Utåt är Volvo positiva till förslag som innebär strängare utsläppsvillkor. Men bakom kulisserna lobbade Volvo emot statens förslag om skatt på utsläppsrätter och bonus-malus systemet. Skatten på utsläppsrätter skulle bli placerad i framkant. Detta skulle påverka försäljningen negativt. (Johansson och Stiernstedt 2016; TT 2016-05-11). I sitt remissvar, skriver Volvo att bonus-malus systemet kommer bromsa upp utvecklingen av förnyelsen i bilparken (Prop. 2017/18:1 s. 271).

Bonus Malus systemet kom att leda till att dieselförsäljningen sjönk och andelen laddbara bilar ökade i försäljning. Volvo har missberäknat efterfrågan på laddhybrider. Volvo har varken tillräckligt med batterier eller logistiken att bygga laddhybrider på större skala (Fröberg 2018-09-01).

4.5 Media

4.5.1 Innan skandalen

Media beskriver utvecklingen mot hållbara bilar på lite olika sätt.

Innan skandalen, 2015, fokuserar media mycket på prisförändringar och bränsletester av nya bilar. När det gäller bränslen och miljöbilar skriver man följande.

Det diskuteras redan under 2012 om ökningen av andelen dieslbilar är farligt för hälsan p.g.a. av att mängden kväveoxid. Man pekar på en forskningsrapport som säger att dieselgaser är cancerframkallande. Diesebilarna är miljöklassade ur koldioxidsynpunkt men inte utifrån luftföroreningar (Gustafsson 2012-03-20 s. 6; TT 2012-06-14).

Det finns konsensus att Sverige måste bryta beroendet av bensin och diesel. Siktet är på att byta ut diesel och bensin så fort det bara går (Svärd 2013-05-02; Mathiasson och Torgnyson Klemme 2013-05-24; Svärd 2013-11-30). Kortsiktigt är lösningen biodrivmedel. Diskussionen kring biodrivmedel går i två riktningar. Den ena är att det finns för lite för att driva alla bilar i hela världen. Den andra är att biodieseln måste komma från rätt källa för att den ska vara miljövänligare än de fossila alternativen. Man kan inte bara förlita sig biodieseln för att nå klimatmålen. Bränslesnåla bilar som leder till mindre utsläpp måste fram (Lindahl 2012-03-22 s. 12; Svärd 2012-09-22).

Man rapporterar att biobränsle utvecklas att blir miljövänligare. Låginblandning i både diesel och bensin genomförs (Svärd 2015-05-05).

Medierna varnar för att regeringens nya miljöbilsregler i omgångar 2012 gynnar stora bilar mer än små bilar då ett viktsystem införts och 2014 är det för komplicerade för såväl köpare, tillverkare och säljare (Svärd 2013-11-02; Baltscheffsky 2012-04-04 s. 8). Samtidigt menar media att uttrycken miljöbil och supermiljöbil är begreppsligt förvirrande. Det är svårt att mäta en bils miljöegenskaper och därmed kan ingen bevisa att en bil är miljövänlig. Det fanns inga miljöbränslen när artikeln skrevs och inte heller nu när denna uppsats skrevs. Därmed kanske det är bättre att orden skrotas (Svärd 2014-03-15).

4.5.2 Efter skandalen

Medias diskussion förändrades efter dieselskandalen och blir mer kritisk till både bilindustrin och regeringen. Man började hårdare ifrågasätta systemet om miljöbilar. En fråga var varför

kan laddhybrider som drivs med diesel klassas som supermiljöbilar (Forsberg 2015-10-02). Media inser också att Volkswagen bara är toppen av isberget. Bilindustrin har inte brytt sig om kväveoxidutsläppen för de syns inte för konsumenten och därför finns de inte (Christian Berggren 19 okt 2015 s. 6).

De finns två typer av synsätt på dieseln efter skandalen. Det första synsättet är att dieseln måste bort om kväveoxidnivåerna ska sjunka. Stater gör det genom begränsade dieselförbud i städer. Bilföretagen anser att dieselbilar kommer bli för dyra att rena på sikt. Volvo kommer att fasa ut sina dieselmotorer de närmaste 10-15 åren. Konsumenter känner sig lurade. De har köpt en dieselbil som de trodde var miljöklassad (Fröberg 2017-04-05 s.14-15; Fröberg 2017-03-26; Johansson 2016-03-02 s. 5). Det andra synsättet säger att om vi tar bort dieseln kommer Sverige få högre koldioxidutsläpp om inte elbilarna slår igenom fort (Swärd 2017-01-12).

Regeringen har efter skandalen fått kritik för två saker. För det första tar man inte i tillräckligt i miljöfrågan. En lösning vore att stoppa försäljningen helt av fossila bränslen. Alternativt införa strängare lagstiftning för att nå en fossiloberoende flotta. Det andra är att EU-kommissionen har gett en uppmaning till biltillverkare att massåterkalla och rena dieselbilar bl.a. Tyskland och Frankrike har gjort detta. Men regeringen tror inte på att tvinga bilindustrin att betala för reningen av gamla bilar eller att kunder ska få byta in dieselbilarna med rabatt. Regeringen öppnar för dieselförbud i stadskärnor istället. Motormännen anser att skulden för skandalen läggs på konsumenten som trodde hen köpte en miljöbil (Alestig 2018-09-19 s. 16; Fröberg 2018-10-25; Fröberg, 2016-06-12 s. 11; Fröberg 2017-12-01; Goldman 2017-08-21 s. 8; Fröberg 2017-12-05 s. 6).

Kravet på regeringen att öka stimulansen av biobränsleproduktionen kommer efter skandalen, vissa biobränslen är gjorda på palmolja. Avverkning tränger undan biotoper och påverkar ekosystem. Regeringen planerar för ett nytt regelverk för att stänga ute de icke-klimatvänligare alternativen (Rosén 2015-12-02; Brandberg m.fl. 2016-10-20 s. 2; Larsson 2017-03-08; Swärd 2017-03-05).

En stor skillnad efter dieselskandalen är att verkliga utsläppstester nu sker på EU-nivå. Förutom att testa bränsleförbrukning testas koldioxid- och kväveoxidutsläpp. För att lösa kväveoxidutsläppen krävs dyrare rening på diesebilarna. Volvo har inte denna rening. Hela bilindustrin lobbade emot kravet att låta Euro6-nivåerna även gälla i verklig körning. Bilar får därmed släppa ut 110 procent mer i verkligheten än tesnivåerna fram till 2020 (Fröberg 2016-03-19).

Under 2018 bestämmer regeringen att ge kommuner möjlighet att införa miljözoner med start 2020. Tre olika zoner kan införas, en zon där alla bilar utom tunga lastbilar får köra, Zon två kommer i två steg. Bensinbilar och diesebilarna som är nyare än 2009 (klarar euro 5 och euro 6) får köra. År 2022 skärps kraven till bara euro 6 bilar (nyare än 2014). Zon 3 får bara el och gasbilar köra (Fröberg 2018-03-24 s. 19; Swärd, 2018-04-03).

Diskussionen ”bort från biobränslen” ger ett ökat intresse av elbilen. Man diskuterar elbilen som ett bättre alternativ. Men tekniken har varit långt borta och det finns få bilar som att köpa som konsument. Elbilen har inget oljeberoende, minskar buller och släpper inte ut några lokala avgaser. Livcykelvärdet vid produktionen motsvarar dock 16 000 mils körning. Ett annat problem är att elbilar och laddhybrider är fortfarande för dyra, oavsett hur bra de är. Här återkommer argumentet att biodiesel och låga bränslekostnader alltid är bättre än ingenting och ofta är diesel bättre om man bortser kväveoxidutsläppen (Swärd 2015-10-24.; Swärd 2015-11-28).

Under 2015 minskar antalet sålda miljöbilar i Sverige. Samtidigt är etanolbilar på väg ut. Det gör målet om fossiloberoende mer avlägset (Swärd 2016-08-12).

Sju av åtta partier är för de nya miljöbilskriterier som införs 2017. Men få bilar som säljs som uppfyller dessa nya krav. 2018 ändrade Bonus malus systemet (BM) detta. Dieselförsäljningen sjunker och andelen laddbara bilar ökad. Dilemmat är att lagstiftningen och näringslivet inte är koordinerade. Det finns inte tillräckligt med laddbara bilar på marknaden hösten 2018, för att möta efterfrågan (Fröberg 2018-09-01; Goldman 2017-08-21 s. 8). BM systemet får kritik. Det gynnar bara företag och rika som har råd att köra

klimate. Man måste utveckla andra lösningar än bilen (Daverby och Müllerström 2016-11-14 s. 2).

5 Analys

5.1 Hur kommunicerar aktörerna utsläppsfrågan före skandalen

Vi börjar studera aktör för aktör innan vi drar en samlad slutsats om perioden. Återkoppling tillbaka till teorin sker även här.

5.1.1 Staten innan skandalen

Statens övergripande diskursiva ansats till klimatfrågan före skandalen är att behålla den politiska och ekonomiska strukturen. För staten kommer tillväxt och jobb först. Man pekar t.ex. på att en grönomställning kommer att ge arbete. Detta är ett portaluttalade utan konkret vidare koppling till det material jag undersökt. Eventuellt framgår det i dokument kring arbetsmarknadspolitiken eller dylikt (Prop. 2012/13:1; Cipler, Khan och Roberts 2015; Bernstein och Hoffman 2018:248).

Inställningen är att infrastrukturen behöver göras mer hållbar. Men man vill förändra varsamt. Man ger t.ex. får Trafikverket i uppdrag att, ur ett helhetsperspektiv, optimera transportinfrastrukturen. Regeringen påpekar dock att man vill ha små omställningar av infrastrukturen, alltså utnyttja befintlig, så långt det går (Skr. 2012/13:13 s. 8; Cipler, Khan och Roberts 2015; Bernstein och Hoffman 2018:248).

Staten styr bilindustrin och konsumenterna mot hållbara lösningar genom skattesubventioner. Fossila bränslen ses som den primära resursen, men de ska bli miljöanpassade. Regeringen anser att det är rimligt att förorenaren betalar för nedsmutsningen och man ombalanserar därför klimatskatterna mellan näringslivet och hushållen efter en utredning.

Utsläppsproblemet är flera olika problem. Statens fokus är på att minska koldioxidutsläppen. Styrmedlena leder mot biobränslen och koldioxidmässigt renare bilar (miljöbilar). Minskning av kväveoxid är underordnad och skatteförändringarna leder till att andelen dieslbilar ökar. Man har underskattat dieselnedsmutsningen. Inom ramen för den gröna omställningen undersöker man alternativa färdmedel till bil (Skr. 2011/12:150; Prop. 2013/14:1; Cipler, Khan och Roberts 2015; Bernstein och Hoffman 2018:248).

Notera att det inte förs någon samlad diskussion om elbilar under den här tidsperioden. Detta beror kanske på att elbilstekniken fortfarande är i sin linda?

5.1.2 Volvo innan skandalen

Volvo är en del av den fossila kedjan av företag och tjänar pengar på att en stor klimatlagsutveckling sker långsamt. Deras företagscentriska diskurs gör att de fokuserar på att sälja så mycket som möjligt och ser en miljöprofil som en investeringsmöjlighet snarare än en kris som behöver lösas (Volvo 2012-2014; Cipler, Khan och Roberts 2015; Bernstein och Hoffman 2018:248).

Deras fokus ligger på att kommunicera en miljöprofil. Volvo kommunicerar att man vill och att man ska och att man kommer att begränsa sin påverkan på ändliga resurser. Man ska bygga elbilar och hybrider och arbetar med att minska koldioxidutsläppen på befintliga metoder.

Notera att Volvo säljer dieslbilar för att det finns en efterfrågan på dem. Ingen diskussion förs kring kväveoxidutsläpp.

5.1.3 Media innan skandalen

Media återger ett stort antal olika aktörer. De har inte någon gemensam diskurs, utan flera. Det är viktigt att man förstår att aktörerna diskuterar utifrån egenintresse. De är viktigt för media att spegla samhället. Flertalet av aktörerna har jag inte studerat närmare i min uppsats

på grund av min avgränsning. På grund av detta har jag en begränsad insikt i de mönster media uppvisar.

Innan skandalen handlar nästan all diskussion om biobränsle. Inläggen driver teserna att bryta beroendet av bensin och diesel, att biobränslen behöver utvecklas och komma från hållbar produktion och att det är svårt att förstå miljöbilar och supermiljöbilar. Några få artiklar diskuterar kväveoxid närmare. De förs en mycket marginell och rudimentär diskussion om elbilar (de är för dyra).

5.2 Hur kommunicerar aktörerna utsläppsfrågan efter skandalen

5.2.1 Staten efter skandalen

Efter skandalen har det skett två viktiga saker. Den rödgröna regeringen har börjat få styra med sin egen budget och internationellt har man gjort överenskommelsen kring Parisavtalet. Regeringen kommunicerar att hela samhället måste ändras om Sverige ska nå klimatmålen. Klimatpolitik ska ingå i alla politikområden. Mer kunskap/forskning krävs för att nå negativa utsläpp. Det räcker inte att bara sluta släppa ut. I praktiken måste vi minska redan gjorda utsläpp för att nå målet max plus 1.5 grad Celsius. Högre teknikkraV/forskning ska leda till fler elbilar samt andra innovativa lösningar för att öka konkurrenskraft, hållbar utveckling och ge mer jobb. Regeringen fortsätter att koppla tillväxt, arbete och miljö. Men mer vikt läggs vid teknik och innovation. En indikation på att diskursen har ändrats. Huruvida en fokus på en större välfärd finns, som Bina nämner, kan jag inte säga med de material jag har. Sverige är fortfarande beroende av fossila bränslen och den ekonomiska modellen har inte ändrats. Vilket tyder på att de är kvar i diskursen "tillväxt och arbete" (prop. 2017/18:229; prop. 2015/16:1; 2016/17:1; s. 1, 22-23; Bina 2013 s. 1029, 1040; Ciolet, Khan och Roberts 2015 s. 25).

Man ändrar fokus från att få ner utsläpp till att främja andelen förnybara energislag. Man förlänger förmånen för att öka andelen för miljöbilar, förlänger subventioner och förmånsvärden, höjer skatten på bensin och diesel samtidigt som höginblandat biodrivmedel fortfarande är befriade från skatt. Biobränsle får långsiktiga regler 2017 och en kvot för pumpstationer införs. Regeringen sätter ett hållbarhetskrav på biobränsle. Regeringen ändrar befintlig ellag så att den ska passa utvecklingen mot fler elbilar. Allt detta leder sedan till att bonus-malus införs 2018. Bonus- malus ersätter både miljöbilsdefinitionen, superbilspremien och viktbränslesystemet genom att man höjer bilskatten på nya bilar.

Regeringen fortsätter diskutera alternativa färdmedel till bil. Det ska ske i två steg, elbilar ska ersätta dieselbilar och bensinbilar och man bygger också ut infrastrukturen för alternativa färdmedel t.ex. cykel för att ge incitament ”bort från bil” (Prop. 2016/17:1; 2017/18:229).

5.2.2 Volvo efter skandalen

Den övergripande diskursen hos Volvo har inte förändrats. De är fortfarande ett företag som ser miljö som en investering. Men företaget har tvingats ställa om i en snabb takt för att möta efterfrågan (Ciplet, Khan och Roberts 2015; Bernstein och Hoffman 2018:248; Hajer 1993 s. 45; Volvo 2016, 2017).

Volvo fortsätter kommunicera att man vill minska ändliga resurser. Men kommunikationen förändras efter skandalen. Man blir synligare i media kring mättningsresultat och lagstiftningsförändringar. Visionen är nu koldioxidfria bilar och därför etablerar Volvo, tidigt efter skandalen, att bilar påverkar klimatet och att de ser väldigt allvarligt till utsläpp och att man vill minimera utsläppen i hela sin produkts livscykel (Volvo 2016,2017; Fröberg 2017).

Volvo ämnar nå EU:s koldioxidstandrad och ser positivt på strängare utsläppskrav. Samtidigt ger man en annan bild i sina remissvar. Där argumenterar man mot att visa verklig bränsleförbrukning, att ha strängare utsläppsvillkor och mot ett bonus-malus system (som kanske inte gynnar dem fullt ut) (Johansson 2016).

Efter skandalen blir kommunikationen om effektivitet och elektrifiering ännu mer centralt för Volvo. Man fokuserar särskilt på elektrifiering. Nytt är att man nu vill tjäna pengar på rena elbilar. Denna ambition kräver kapacitet att i större skala bygga dessa bilar. Det visades sig vid slutet av 2018 att de inte kommer kunna leva upp till sin egen kommunikation. Eftersom de i praktiken inte kunde ställa om tillräckligt snabbt (Fröberg 2018; Swärd 2017).

Efter skandalen skriver inte Volvo längre någonting om diesel i sitt egna material. Volvo har inte installerat den bästa reningen och under en tid inte varit i fas med de nyaste utsläppskraven vilket lett till dåligt resultat i utsläppsmätningar. Volvo säger att det kommer bli för dyrt att rena dieselbilar, därför väljer Volvo att sluta sälja dieselbilar. Trots detta säger Volvo till Media att andrahandsvärdet på dieselbilar inte kommer att sjunka (Fröberg 2017; Swärd 2017).

5.2.3 Media efter skandalen

Media är mer aktiva efter skandalen, men har ingen samlad diskurs. Man speglar den övergripande konflikten. Media speglar också oron kring att samhälls- och ekonomisk struktur behöver ändras. Ett läger vill se en snabb omställning. Ett annat läger talar för en långsammare omställning på befintliga strukturer (Bina 2013). Överlag är man kritiska mot regeringen och bilindustrin. Man återger kritiska röster mot biobränslet som bl.a. kan skada biotoper. Kritiska röster menar att dieselbilar måste fasas ut snabbare.

Regeringen kritiseras för att man inte har implementerat EU rekommendationer om att ytterligare skärpa kraven på bilindustrin. Det innebär att svenska konsumenter inte kan ställa krav på kompensation från bilindustrin. Ägare till äldre dieselbilar är oroliga över de nya miljözonerna.

Motorjournalister anser att regeringen är tyst, gör ingenting eller inte ställer tillräckligt höga krav på bilindustrin för att nå klimatmålen. Å ena sidan fortsätter Motorjournalister kritisera Miljöbilsdefinitionen då den inte bör räkna dieselhybrider som miljöbilar. Å andra sidan

rapporterar man att det är för få miljöbilar på vägarna och därför anser man att regeringen inte bör skärpa kraven så fort.

Kritik riktas mot bilindustrin, man ifrågasätter att Volvo fasar ut diesel och flertalet biltillverkare har inte brytt sig om NOx nivåerna, då de är osynliga för kunderna. Journalister rapporterar om de motsägelsefulla att bilindustrin lobbar emot hårdare utsläppskrav på EU-nivå angående bl.a. NOx.

Tidningarna börjar skriva om elbilar som ett framtida klimatalternativ. Samtidigt kommer kritik att produktionen av elbilar är smutsig. Bilindustrin flyttar utsläppen från konsumtionsfasen in i produktionsfasen av bilen istället. Journalister konstaterar att en framtid av bara elbilar är långt borta då den är för dyr för gemeneman i dagsläget.

5.3 Den kommunicerade helheten innan skandalen

Alla observationer har något gemensamt. Hajer förklarar att man inte ser utsläpp som ett misstag. Man måste minska utsläppen. Det måste integreras i industrin och samhällets modernisering (1993 s. 46).

Innan skandalen var det Kyotoprotokollet som gällde internationellt. Protokollet uttrycker sig uppifrån och ner. Staten styr och sätter mål som landet ska uppfylla. Bernstein och Hoffman kritiserar synsättet och menar att det leder till få stora projekt, men att inte så mycket händer i genomförande (2013 s. 245).

Innan skandalen syns det att alla (Staten, Volvo och Media) anser att Sverige måste byta till mer förnybart för att nå de uppsatta klimatmålen. Man vill nå en grön omställning som bygger redan etablerad infrastruktur. Det finns ett förtroende att "alla" även industrin gör sin del för att nå den förändring som krävs. För att lösa avgasproblemet från bilar fokuserar man på förnybara bränslen för att nå målen. Ciptet, Khan och Roberts skriver att detta är hur en grön omställning sker när tillväxt fortfarande är centralt (2015 s. 25).

Inom förnybara bränslen sker stor förändring. Insikten att det krävs en stor infrastrukturförändring både i samhället, inom fordonsindustrin och hos oljebolagen. Det förbereds för om- och utbyggnad av infrastruktur. De observerade aktörerna tror att de har ”läget under kontroll”. Här syns det teorierna pekar på att fossila bränslen och den fossila industrin fortfarande är viktig i samhället. Men man vill göra den mer hållbar. Hajer visar på att viljan av att ha läget under kontroll bottnat i viljan att människor inte ska känna någon oro. Det finns ingen risk (1993 s. 50-52; Ciolet, Khan och Roberts 2015 s. 135).

Synen på diesel är till stora delar positiv då den underlättar transformationen mot lägre koldioxidutsläpp. Det finns dock några röster som vokaliserar problemen med bränslen. Hajer diskuterar att synen på utsläpp ses utifrån att den är oskyldig till den har bevisat annorlunda (1993 s. 50). Detta gäller synen på diesel innan skandalen.

Den diskursiva ansatsen är ”Tillväxt och arbete är central”, som uppsatsen kallar den. Statens och Volvos fokus är primärt på vad det kostar att genomföra. Bina menar att denna fokus i diskursen sätter ekonomi framför hållbarhet och innovation framåt (2013 s. 1029, 1040).

5.4 Den kommunicerade helheten efter skandalen

Efter skandalen ersätter Parisavtalet Kyotoprotokollet. Kyotoprotokollet menar att vi ska lösa problem gemensamt. Bernstein och Hoffman bygger vidare på nobelpristagarens Ellinor Ostrom forskning och säger att Kyotoprotokollets metod inte ger tillräckliga resultat. Parisavtalet byter taktik. Länderna ska nu lösa sina egna problem lokalt och därigenom löses de globala problemen (2013 s. 2).

Den tydligaste skillnaden är att aktörerna inte längre känner sig ha kontroll över miljöfrågan, bilars avgasutsläpp. Industrin har förlorat delar av det förtroende de hade innan. Industrin försöker återskapa förtroende samtidigt som de tvingas anpassa sig till mer medvetna konsumenter och hårdare lagstiftning. Ett mycket större och tydligare fokus blir att minska utsläppen så fort det bara går. Det finns ett dilemma, medborgarna är oroliga över förändringen och vad det innebär för dem. Hajer tar upp irrationell oro. Möjligen skulle man

kunna se att dilemmat är en form av irrationell oro som inte blir besvarad, kortsiktiga plånboksfrågor kontra långsiktig miljöförstöring (1993 s. 50). Staten och media erkänner att målet är andra färdmedel och Volvo instämmer om elbilar. Målet internationellt och därmed även i Sverige är att nå negativa utsläpp.

Överlag är synen på diesel som ett sätt att nå lägre utsläpp positiv, men man ser att det är en kortsiktig lösning och fler och fler vokaliserar problemen med diesel som bränsle. Misstag erkänns och diesel anses problematisk tills något annat har bevisats. Ett samband Hajer också fann i sin studie om surt regn (1993 s. 50).

Volvos diskurs har inte ändrats. Den är fortfarande företagscentrisk. Statens diskurs har förändrats marginellt. Staten stämmer bättre med diskursen, ”Teknik och Innovation är centralt”. Fokus kring vad det kostar ekonomiskt är inte längre lika centralt. Fokus sätts nu på vad de kostar att inte nå klimatmålen. Innovation och forskning blir mer centralt tillsammans med viljan att bygga ny infrastruktur. Tillväxten ska komma från den nya innovationen. Men tillskillnad från teknik och innovations diskursen som bygger på brist på ekonomiska resurser så släpper inte staten inriktningen att tillväxt är viktigt. Därmed finns inte paradoxen kring tillväxt som Bina pekade på i diskursen (2013 s. 1029, 1040).

Synen från media har blivit tydligare i skenet av tappad kontroll och den tidspressade situation som uppstått, då svenska stora klimatmål ska vara lösta inom kort. Diesel måste bort och lösningen finns utanför fossila bränslen. Man underskattar inte heller folkets oro till förändring.

6 Slutsatser

Den här uppsatsen försöker besvara frågan. *Har dieselskandalen påverkat synen på diesel som ett drivmedel för bilar utifrån den svenska politiska kontexten om minskade utsläpp.*

Slutsatserna visar att det finns ett antal skillnader i diskussionen före och efter dieselskandalen. Den svenska regeringen har omprioriterat miljöfrågan. Staten har gått från ett intresse av grön omställning där kostnader är centralt, till intresse av teknikinnovation, mer forskning och ändrade samhällsmönster där hållbar tillväxt är centralt. I bilavgasutsläppsfrågan görs detta genom ett fokus på elbilsteknik och utveckling av alternativa färdmedel till bil.

Det man innan skandalen pratade om att man måste göra, har man efter skandalen omgående börjat prioritera. Ett antal åtgärder har redan satts igång. Tempot har ökat väsentligt. Aktörernas självbild av att man har läget under kontroll har försvunnit efter skandalen. Bilindustrin har förlorat förtroende på grund av skandalen och tvingas anpassa sig.

Volvo har inte ändrat sin övergripande diskurs, men Volvos syn på diesel som en långsiktig övergångslösning har ändrats. De kommer inte sälja dieslbilar längre. Staten och media anser att diesel är en tillräcklig miljölösning kortsiktigt. De lokala utsläppsproblemen som finns diskuteras dock intensivare efter dieselskandalen. Synen på diesel har gått från oskyldig till skyldig innan annat bevisats. Huruvida dessa förändringar enkom beror på dieselskandalen är den här studien för liten för att besvara och får göras i ytterligare forskning.

Med andra ord visade sig Cipler Khan och Roberts kommentar stämma. Sverige har under den studerade perioden gjort en aggressiv beteendeförändring bort från fossil bränsleutveckling (2013 s. 135-136). Svaret på frågan ovan är delvis. Diesel har gått från

kortsiktig lösning med hjälp av biobränslen till en omprioritering bort från diesel mot utsläppsneutrala lösningar.

6.1 Förslag till fortsatt forskning inom området

Uppsatsen har undersökt vilka diskurser staten, Volvo, samt snuddat på samtliga aktörer som framkommer i media har till diesel frågan. Detta har gjorts väldigt ytligt på grund av tidsbegränsning. Det är tydligt att det behövs mer forskning på ämnet för att kunna förstå vad som egentligen skedde och om diskursen faktiskt har påverkats av skandalen.

Följaktligen blir det intressant för fortsatt forskning att göra en mer djupgående studie där man studerar varje aktör för sig självt. Finns även plats att studera andra aktörer som Sveriges kommuner och landstings, samtliga bilindustrier, men även på EU-nivå. En jämförelse kan även göras mellan olika EU-länder.

Vad denna uppsats inte har studerat närmare är orsaken till att bedrägeriet kunde pågå så länge. Det finns aktörer som påstått att EU och regeringar har varit medvetna om att ett fusk kan ha begåtts.

En annan aspekt som medvetet lämnats ute från denna uppsatsen är de normativa frågor som uppstår. Huruvida diesel borde vara ett sätt att nå klimatmålen, samt om vägen framåt i bilpolitiken är riktig. Denna typ av frågor kräver ett annat upplägg och mer bakgrundsforskning för att de ska vara möjliga att genomföra. Inom sinom tid kommer de att besvaras.

7 Referenser

- Bergström, Göran – Kristina Boréus. 2012.(red.) ”textens mening och makt”.
- Bernstien, Steven och Matthew Hoffman. 2018. “Decarbonation - The Politics of Transformation.” i Jordan, Andrew – Dave Huitema – Harro van Asselt – Johanna Forster (red.). *Governing Climate Change*. Cambridge: Cambridge University Press, s. 248-265.
- Bina, Olivia. 2013. ”The green economy and sustainable development: an uneasy balance”. *Environment and Planning C: Government and Policy* (2013). Volume 31 sid. 1023-1047.
- Brand, Christian. 2016. Beyond ‘Dieselgate’: Implications of unaccounted and future air pollutant emissions and energy use for cars in the United Kingdom. *Energy Policy* vol 97. October 2016 sid. 1-12
- Ciplet, J, David - Mizan R. Khan – Timmons Roberts. 2015. “Power in a Warming World”. MIT press
- Dryzek, John S. 2005. *The Politics of Earth: Environmental Discourses*. Oxford: Oxford University Press 2 utg.
- Esaiasson, Peter - Mikael, Gilljam - Henrik, Oscarsson - Ann, Towns - Lena Wängnerud. 2017. “Metodpraktikan: Konsten att studera samhälle, individ och marknad”. Stockholm: Norstedts juridik
- Fracarolli, Mauro Nunes – Camila Lee Park. 2016. Caught red-handed: the cost of Volkswagen Dieselgate. *Journal of Global Responsibility*, vol 7 no 2 sid. 288-302.
- Hajer, A. Maarten – Wytse Versteeg. 2005. A Decade of Discourse Analysis of Environment Politics: Achievements, Challenges, Perspectives. *Journal of Environmental Policy & Planning* Vol. 7, No. 3, September 2005, sid. 175–184
- Hajer, A. Maarten. 1993. “Discourse Coalitions and the Institutionalization of Practice: The Case of Acid Rain in Great Britain.” i Fischer, Frank och John Forester (red.) *The Argumentative Turn in Policy Analysis and Planning*. London: Duke University Press, s. 43-76
- Head, Leasly. 2016. ” Hope and grief in the anthropocene: re-conceptualising human-nature relations”. New York: Routledge
- Jørgensen, Marianne, Winther – Louise Phillips. 2000 (1999). ”Diskursanalys som teori och metod”. Orig. titel *Diskursanalyse som teori og metode*, Övers. Sven-Erik Thorell. Lund: Studentlitteratur
- Nanchmany, Michael och Joana Setzer. 2018. “ National Governance – State’s Role in Steering Polycentric Action.” i Jordan, Andrew – Dave Huitema – Harro van Asselt – Johanna Forster (red.). *Governing Climate Change*. Cambridge: Cambridge University Press, s. 47-62
- Richardson, Tim – Liz Sharp. 2001. Reflections on Foucauldian Discourse Analysis in Planning and Environmental Policy Research. *Journal of Environmental Policy & Planning*. Vol 3 2001 sid. 193-209

Svensson, Torsten – Jan Teorell. 2007. ”Att fråga och att svara”. Stockholm: Liber
Tallberg, Jonas. 2013. “EU:s politiska system”. Lund: Studentlitteratur femte uppl.
Urry, John. 2016. ”What is the Future?”. Cambridge: Policy Press
Weiss, Martin – Pierre Bonnel – Rudolf Hummel – Urbano Manfredi – Rinaldo Colombo –
Gaston Lanappe – Philippe Le Lijour – Mirco Sculati. 2011. Analyzing on-road emissions
of light-duty vehicles with Portable Emission Measurement System (PEMS). JRC
Scientific and technical Reports. Luxembourg: Publications Office of the European
Union.

7.1 Statliga texter och Volvo material

Utgiftsområde förkortas i texten till utg.

Proposition 2011/12:1 Budget Propositionen för 2012

Proposition 2011/12:1 Budget Propositionen för 2012; Utgiftsområde 20, allmän miljö och naturvård.

Proposition 2011/12:1 Budget Propositionen för 2012; Utgiftsområde 22, kommunikationer

Proposition 2011/12:100 2012 års ekonomiska vår proposition – förslag till riktlinjer.

Proposition 2012:13:1 Budget Propositionen för 2013; Utgiftsområde 21, Energi

Proposition 2012:13:1 Budget Propositionen för 2013; Utgiftsområde 22, kommunikation

Proposition 2012:13:1 Budget Propositionen för 2013; Utgiftsområde 24, Näringslivet

Proposition 2012:13:1 Förslag till statens budget 2013 Regionala tillväxt

Proposition 2012/13:1 Budget Propositionen för 2013; Utgiftsområde 20, allmän miljö och naturvård

Proposition 2013/14:1 Budget Propositionen för 2014, Utgiftsområde 22, kommunikation

Proposition 2013/14:1 Budget Propositionen för 2014; Utgiftsområde 21, Energi

Proposition 2014/15:1 Budgetproposition för 2015; Utgiftsområde 22, kommunikation

Proposition 2014/15:1 Budgetproposition för 2015; Utgiftsområde, 21 energi

Proposition 2014/15:113 Begränsning av mangan i dieselbränslen.

Proposition 2015/16 Budgetproposition för 2016; Utgiftsområde, 21energi

Proposition 2015/16:1 Budgetproposition för 2016

Proposition 2015/16:1 Budgetproposition för 2016; Utgiftsområde 22, kommunikation

Proposition 2015/16:186 Gemensamma standarder vid utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel

Proposition 2016/17:1 Budgetproposition för 2017

Proposition 2016/17:1 Budgetproposition för 2017; Utgiftsområde 21, Energi

Proposition 2016/17:1 Budgetproposition för 2017; Utgiftsområde 22 Kommunikation

Proposition 2016/17:193 Bränslekvalitetsdirektivets specificerade rapporteringskrav och utsläppsmål

Proposition 2016/17:217 Genomförande av ändringar i förnybarhetsdirektivet - ILUC

Proposition 2017/18: 229 Miljöinformation om drivmedel

Proposition 2017/18:1 Budgetproposition för 2018

Proposition 2104/15:1 Budgetproposition för 2015
 Skrivelse 2011/12:136 redovisning av skatteutgifter 2012
 Skrivelse 2011/12:150 Riksrevisionens rapport om klimatrelaterade skatter
 Skrivelse 2012/13:3 Riksrevisionens rapport om infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen?
 Skrivelse 2013/14:209 riksrevisionens rapport om klimat för pengarna
 Skrivelse 2013/14:233 Åtgärdsplanering för transportsystemet 2014-2025
 Skrivelse 2015/16:87 Kontrollstation för de klimat- och energipolitiska målen till 2020 samt klimatanpassning
 Skrivelse 2017/18:238 En Klimatstrategi för Sverige
 Volvo Car Group. 2012. Sustainability report. Göteborg
 Volvo Car Group. 2013. Sustainability report. Göteborg
 Volvo Car Group. 2014. Sustainability report. Göteborg
 Volvo Car Group 2015. Sustainability report. Göteborg
 Volvo Car Group. 2016. Annual Report.
 Volvo Car Group. 2017. Annual Report.

7.2 Media artiklar

Alestig, Peter. 19 sep. 2018-09-19. ”Professor: ”Bilar på fossilbränsle måste förbjudas”. *Svenska dagbladet näringsliv*. Debattartikel 2017-03-08.
 Baltscheffsky, Susanna. s2012-04-04.”Miljöbilskartan ritas om”. *Svenska dagbladet* Nyhetsartikel 2012-04-04
 Bergin, Erik 2015-09-22. ”Krisläge i USA efter avslöjande” *Svenska dagbladet* näringsliv Nyhetsartikel. 2015-09-22
 Brandberg, Tomas – Anders Forsberg – Martin Kinnunen. 2016-10-20. ”Slopa verkningslöst stöd till biobränslen.” *Svenska dagbladet näringsliv*. Debattartikel. 2016-10-20.
 Cederblad, Johanna /TT. 2015-09-30. ”Forskaren: 1300 dör av kväveutsläpp i Sverige”. *Dagens Nyheter*. Nyhetsartikel. 2015-09-30. [Elektronisk] <https://www.dn.se/ekonomi/forskaren-1-300-dor-av-kvaveutslapp-i-sverige/> Hämtdatum: 2018-12-12
 Daverby, Fredrik – Berit Müllerström. 2016-11-14.”Miljöbilar - bara för de rika?”. *Svenska dagbladet näringsliv*. Debattartikel. 2016-11-14.
 Forsberg, Birgitta. 2015-10-02. ”Supermiljöbilar ger farliga utsläpp”. *Dagens Nyheter*. Nyhetsartikel. 2015-10-02. [Elektronisk] <https://www.dn.se/arkiv/ekonomi/supermiljobil-ger-farliga-utslapp/>. Hämtdatum: 2018-12-12
 Fröberg, Jonas 2015-09-23 Och Svenska dagbladet näringsliv 23 sep 2015 sd 20. ”Volkswagen-skandalen växer utom all kontroll”. *Svenska dagbladet näringsliv*. Nyhetsartikel. 2015-09-23.
 Fröberg, Jonas. 2008-12-01. ”En riktig alkoholist”. *Svenska dagbladet* Nyhetsartikel. 2008-05-17. <https://www.svd.se/en-riktig-alkoholist/om/volvo-cars> Hämtdatum: 2018-12-01

- Fröberg, Jonas. 2015-02-24. ”Miljödiesel kan få bilen att stanna”. *Svenska dagbladet* Nyhetsartikel. 2015-02-24. [Elektronisk] <https://www.svd.se/miljodiesel-kan-fa-bilen-att-stanna>. Hämtdatum: 2018-12-15
- Fröberg, Jonas. 2016-03-19. ”Verkligheten gör jovialiska bilchefer buttra”. *Svenska dagbladet* Krönika. 2016-03-19. [Elektronisk] <https://www.svd.se/verkligheten-gor-jovialiska-bilchefer-buttra/om/volvo-cars>. Hämtdatum: 2018-12-15
- Fröberg, Jonas. 2016-07-12. ”Svensk tystnad om dieselgate”. *Svenska dagbladet näringsliv*. Krönika. 2016-07-12
- Fröberg, Jonas. 2017-03-26. ”Här är biltrenderna du ska följa – och undvika”. *Svenska dagbladet* Krönika. 2017-03-26. [Elektronisk] <https://www.svd.se/har-ar-biltrenderna-du-ska-folja--och-undvika#sida-5>. Hämtdatum: 2018-12-16
- Fröberg, Jonas. 2017-04-05. ”Jonas Fröberg: Vem vågar köpa en dieselbil idag?”. *Svenska dagbladet* Analys. 2017-04-05.
- Fröberg, Jonas. 2017-09-08. ”Skamligt, Volvo – börja rena dieselbilarna nu”. *Svenska dagbladet*. Kommentar. 2017-09-08. [Elektronisk] <https://www.svd.se/skamligt-volvo--borja-rena-dieselbilarna-nu/om/volvo-cars>. Hämtdatum: 2018-12-20.
- Fröberg, Jonas. 2017-11-18. ”Dieselbluffen – så förstörde politikerna värdet på din bil”. *Svenska dagbladet näringsliv*. Krönika. 2017-11-18.
- Fröberg, Jonas. 2017-11-21. ”Volvo Cars vd öppnar för dieselsubventioner”. *Svenska dagbladet* Nyhetsartikel. 2017-11-21 [Elektronisk] <https://www.svd.se/volvo-cars-vd-oppnar-for-dieselsubventioner/om/volvo-cars>. Hämtdatum: 2018-12-16
- Fröberg, Jonas. 2017-11-21. ”Volvo S90 kan bli bannlyst i delar av Stockholm”. *Svenska dagbladet*. Krönika. 2017-11-21. [Elektronisk] <https://www.svd.se/volvo-kan-rena-dieseln-battre--men-gor-det-inte/om/volvo-cars>. Hämtdatum: 2018-12-20
- Fröberg, Jonas. 2017-12-01. ”Regeringen säger nej till rening av dieselbilar”. *Svenska dagbladet*. Nyhetsartikel. 2017-12-01. [Elektronisk] <https://www.svd.se/regeringen-sager-nej-till-rening-av-dieselbilar> Hämtdatum: 2018-12-17
- Fröberg, Jonas. 2018-02-17 ”Blåser sina kunder gör rekordvinster”. *Svenska dagbladet*. Krönika. 2018-02-17. [Elektronisk] <https://www.svd.se/blaser-sina-kunder--gor-rekordvinster>. Hämtdatum: 2018-12-20
- Fröberg, Jonas. 2018-03-24. ”Jonas Fröberg: det här bör du veta om förbudet”. *Svenska dagbladet näringsliv* analys. 2018-03-24
- Fröberg, Jonas. 2018-06-07. ”Det Volvos vd inte nämner är det mest intressanta”. *Svenska dagbladet*. Nyhetsartikel. 2018-06-07. [Elektronisk] <https://www.svd.se/det-volvos-vd-inte-namner-ar-det-mest-intressanta>. Hämtdatum: 2018-12-20
- Fröberg, Jonas. 2018-09-01 ”Volvos chockerande miss – orkar kunderna vänta?” *Svenska Dagbladet*. Krönika. 2018-09-01. [Elektronisk] <https://www.svd.se/volvos-chockerande-miss--orkar-kunderna-vanta>. Hämtdatum: 2018-12-20
- Fröberg, Jonas. 2018-10-25. ”Hallå, Volvo – Varför får inte svenskar subventioner?” *Svenska dagbladet*. kommentar. 2018-10-25. [Elektronisk] <https://www.svd.se/halla-volvo--varfor-far-inte-svenskar-subventioner/om/volvo-cars>. Hämtdatum: 2018-12-20
- Fröberg, Jonas. 2018-11-16 ”Volvo- vd Politiker; det är dags att ta ansvar nu”. *Svenska dagbladet* Nyhetsartikel. 2018-11-16. [Elektronisk] <https://www.svd.se/volvo-vd-politiker-det-ar-dags-att-ta-ansvar-nu> Hämtdatum: 2018-12-20

- Goldman, Mattias. 2017-08-21 "Öka farten mot en fossilfrifordonsflotta". *Svenska dagbladet näringsliv*. Debattartikel. 2017-08-21.
- Johansson, Sandra – Jenny Stiernstedt. 2016-04-29 "Uppgifter: Volvo motarbetar strängare utsläppsvillkor". *Svenska dagbladet*. Nyhetsartikel. 2016-04-29. [Elektronisk] <https://www.svd.se/volvo-uppges-motverka-hardare-utslappssystem/om/volvo-cars>
Hämtdatum: 2018-12-03
- Johansson, Sandra. 2016-03-02. "Alla vill surfa på elbilsvågen". *Svenska dagbladet näringsliv*. Nyhetsartikel. 2016-03-02
- Johansson, Sandra. 2016-03-07."Utsläppsinitiativ splittrar bilbranschen". *Svenska dagbladet*. Nyhetsartikel. 2016-03-07. [Elektronisk] <https://www.svd.se/utslappsinitiativ-splittrar-bilbranschen/om/volvo-cars>. Hämtdatum: 2018-12-18
- Johansson, Sandra. 2016-09-21."Ett år efter skandalen: Nya Volvobilar sämre än VW". *Svenska dagbladet*. Nyhetsartikel. 2016-09-21. [Elektronisk] <https://www.svd.se/ett-ar-efter-skandalen-nya-volvobilar-samre-an-vw/om/volvo-cars>. Hämtdatum: 2018-12-18
- Larsson, Mats J. 2017-03-08. "Regeringen tidigarelägger nya regler om biodrivmedel". *Dagens Nyheter*. Nyhetsartikel. 2017-03-08. [Elektronisk] <https://www.dn.se/nyheter/politik/regeringen-tidigarelagger-nya-regler-om-biodrivmedel/>. Hämtdatum: 2018-12-14
- Lindahl, Björn. 2012-03-22 "Från Miljöhopp till Klimatbov" *Svenska dagbladet näringsliv* Debattartikel. 2012-03-22
- Littorin, Jens. 2016-05-21."Volvo storsatsar på eldrift". *Dagens Nyheter* Nyhetsartikel. 2016-05-21 [Elektronisk] <https://www.dn.se/arkiv/motor/volvo-storsatsar-pa-eldrift/>
Hämtdatum: 2018-12-12
- Mathiasson, Anders och Beatrice Torgnyson Klemme. 2013-05-24 "Vi måste satsa på olika drivmedel". *Dagens Nyheter*. Debattartikel. 2013-05-24 [Elektronisk] <https://www.dn.se/debatt/vi-maste-satsa-pa-olika-drivmedel/>. Hämtdatum: 2018-12-12
- Rosén, Hans. 2015-12-02. "Dubbel press på regeringen om klimatet". *Dagens Nyheter*. Nyhetsartikel. 2015-12-02. [Elektronisk] <https://www.dn.se/nyheter/politik/dubbel-press-pa-regeringen-om-klimatet/>. Hämtdatum: 2018-12-12
- Suni, Annakaisa. 2017-07-05. "Damberg om Volvo: "Därför tvärvänder Volvo Cars om elbilar: "attraktivt". *Svenska dagbladet*, Nyhetsartikel. 2017-07-05 [Elektronisk] <https://www.svd.se/darfor-tvarvander-volvo-cars-om-elbilar-attraktivt/om/volvo-cars>.
Hämtdatum: 2018-12-17
- Suni, Annakaisa. 2017-07-06. "Volvos nya "elbilar" går på bensin: "är besviken" *Svenska dagbladet*. Krönika. 2017-07-06 [Elektronisk] <https://www.svd.se/volvos-nya-elbilar-gar-pa-bensin-ar-besviken>. Hämtdatum: 2018-12-17
- Suni, Annakaisa. 2017-07-07. "Volvo "satsar framåt" – slutar sälja biogasbilar". *Svenska dagbladet*. Nyhetsartikel. 2017-07-07. [Elektronisk] <https://www.svd.se/volvo-satsar-framat--slutar-salja-biogasbilar/om/volvo-cars>. Hämtdatum: 2018-12-17
- Suni, Annakaisa. 2017-07-21. "I Europa säljer vi uppåt 80 procent dieselbilar" *Svenska dagbladet, näringsliv* Krönika. 2017-07-21.
- Suni, Annakaisa. 2017-07-25. *Svenska dagbladet Näringsliv*. Ekonom varnar för lånebubbla: "Byt bort dieselbilen". *Svenska dagbladet, näringsliv* Inlägg. 2017-07-25

- Suni, Annakaisa. 2017-09-06. ”Skandalsiffror för Volvo i utsläppstester”. *Svenska dagbladet*. Nyhetsartikel. 2017-09-06. [Elektronisk] <https://www.svd.se/skandalsiffror-for-volvo-i-utslappstest>. Hämtdatum: 2018-12-17
- Swärd, Lasse. 2012-09-22. ”Snålheten mot nya höjder.” *Dagens Nyheter* Kommentar. 2012-09-22. [Elektronisk] <https://www.dn.se/arkiv/motor/snalheten-mot-nya-hojder/> Hämtdatum: 2018-12-10
- Swärd, Lasse. 2013-05-03 ”En hel del talar för metanol” *Dagens Nyheter* krönika. 2013-05-03 [Elektronisk] <https://www.dn.se/arkiv/ekonomi/en-hel-del-talar-for-metanol/>. Hämtdatum: 2018-12-10
- Swärd, Lasse. 2013-11-02.”Nya miljöbilsreglerna hjälper ingen”. *Dagens Nyheter* Krönika. 2013-11-02. [Elektronisk] <https://www.dn.se/arkiv/lordag/nya-miljobilsreglerna-hjalper-ingen-2/> Hämtdatum: 2018-12-10
- Swärd, Lasse. 2013-11-30. ”Snart läge att ersätta all bensin och diesel”. *Dagens Nyheter* Krönika. 2013-11-30 [Elektronisk] <https://www.dn.se/arkiv/motor/snart-lage-att-ersatta-all-bensin-och-diesel/>. Hämtdatum: 2018-12-14
- Swärd, Lasse. 2014-03-15. ”Det finns inga bilar som är BRA för miljön!” *Dagens Nyheter* Krönika. 2014-03-15 [Elektronisk] <https://www.dn.se/arkiv/motor/det-finns-inga-bilar-som-ar-bra-for-miljon/>. Hämtdatum: 2018-12-14
- Swärd, Lasse. 2015-05-05. ”Dieseln blir allt grönare”. *Dagens Nyheter*. Krönika. 2015-05-05. [Elektronisk] <https://www.dn.se/arkiv/motor/dieseln-blir-allt-gronare/>. Hämtdatum: 2018-12-13
- Swärd, Lasse. 2015-09-22. ”Förtroendet har raserat över en natt”. *Dagens Nyheter*. Krönika. 2015-09-22. [Elektronisk] <https://www.dn.se/ekonomi/fortroendet-har-raserats-over-en-natt/>. Hämtdatum: 2018-11-15
- Swärd, Lasse. 2015-09-23 ”Kunderna blev grundlurade av VW:s falska miljöprofil”. *Dagens Nyheter* Krönika 2015-09-23. [Elektronisk] <https://www.dn.se/arkiv/ekonomi/kunderna-blev-grundlurade-av-vw-s-falska-miljoprofil/>. Hämtdatum: 2018-11-15
- Swärd, Lasse. 2015-10-24. ”Lasse Swärd: Väljer du snålt väljer du rätt”. *Dagens Nyheter*. Krönika. 2015-10-24. [Elektronisk] <https://www.dn.se/nyheter/lasse-sward-valjer-du-snalt-valjer-du-ratt/>. Hämtdatum: 2018-12-12
- Swärd, Lasse. 2015-11-28. ”Smutsig start med elbil”. *Dagens Nyheter* Krönika. 2015-11-28. [Elektronisk] <https://www.dn.se/arkiv/motor/smutsig-start-med-elbil/>. Hämtdatum: 2018-12-13
- Swärd, Lasse. 2016-01-23. “Volvo långt över gränsvärdet”. *Dagens Nyheter*. Nyhetsartikel. 2016-01-23. [Elektronisk] <https://www.dn.se/arkiv/motor/volvo-langt-over-gransvardet/> Hämtdatum: 2018-12-14
- Swärd, Lasse. 2016-03-19 ”Lasse Swärd: Sotdöden för etanol helt väntad”. *Dagens Nyheter* Kommentar. 2016-03-19. [Elektronisk] <https://www.dn.se/arkiv/motor/lasse-sward-sotdoden-for-etanol-helt-vantad/>. Hämtdatum: 2018-12-13
- Swärd, Lasse. 2016-08-12. ”Andelen miljöbilar minskar – fossilberoendet allt mer avlagset”. *Dagens Nyheter* Krönika. 2016-08-12. [Elektronisk] <https://www.dn.se/ekonomi/motor/andelen-miljobilar-minskar-fossilberoendet-allt-mer-avlagset/>. Hämtdatum: 2018-12-13

- Swärd, Lasse. 2017-01-12. "Lasse Swärd: Debatten om dieseln är alltför ensidig". *Dagens Nyheter* Debattartikel. 2017-01-12. [Elektronisk] <https://www.dn.se/arkiv/motor/lasse-sward-debatten-om-dieseln-ar-alltfor-ensidig/>. Hämtdatum: 2018-12-13
- Swärd, Lasse. 2017-03-05. "satsning på hållbar diesel hotad" *Dagens Nyheter*. Krönika. 2017-03-05. [Elektronisk] <https://www.dn.se/arkiv/nyheter/satsning-pa-hallbar-diesel-hotad/> Hämtdatum: 2018-12-13
- Swärd, Lasse. 2017-05-20. "Lasse Swärd: Vem vågar nu köpa en Volvodiesel?". *Dagens Nyheter*. Krönika. 2017-05-20. [Elektronisk] <https://www.dn.se/arkiv/motor/lasse-sward-vem-vagar-nu-kopa-en-volvodiesel/>. Hämtdatum: 2018-12-14
- Swärd, Lasse. 2018-03-16. "Hälften av de populäraste miljöbilarna förlorar grön stämpel". *Dagens Nyheter* Krönika. 2018-03-16 [Elektronisk] <https://www.dn.se/ekonomi/motor/halften-av-de-popularaste-miljobilarna-forlorar-gron-stampel/>. Hämtdatum: 2018-12-13
- Swärd, Lasse. 2018-04-03 "Hundratusentals bilar portas – bara i Stockholm". *Dagens Nyheter*. Nyhetsartikel. 2018-04-03 [Elektronisk] <https://www.dn.se/arkiv/nyheter/hundratusentals-bilar-portas-bara-i-stockholm/>. Hämtdatum: 2018-11-22
- TT 2016-05-11."Volvo vill ändra miljöskatteförslag". *Svenska dagbladet*. Nyhetsartikel. 2016-05-11 [Elektronisk] <https://www.svd.se/volvo-vill-andra-miljoskattforslag>. Hämtdatum: 2018-12-09
- TT. 2012-06-14."Expert: Partikelnivåer bör sänkas". *Dagens Nyheter*. Nyhetsartikel. 2012-06-14 [Elektronisk] <https://www.dn.se/arkiv/nyheter/expert-partikelnivaer-bor-sankas/>. Hämtdatum: 2018-12-05
- TT. 2014-06-18. "Regeringen vill skattebefria förnybart diesel". *Dagens Nyheter*. Nyhetsartikel. 2014-06-18. [Elektronisk] <https://www.dn.se/ekonomi/regeringen-vill-skattebefria-fornybart-diesel/>. Hämtdatum: 2018-12-15
- TT. 2015-11-27."Volvo Slopas sina Etanolbilar". *Svenska dagbladet*. Nyhetsartikel. 2015-11-27. [Elektronisk] <https://www.svd.se/volvo-slopas-sina-etanolbilar/om/volvo-cars>. Hämtdatum: 2018-12-07
- TT. 2016-02-26."Bonus malus" väntar för bilägare". *Svenska dagbladet*. Nyhetsartikel. 2016-02-26. [Elektronisk] <https://www.svd.se/bonus-malus-vantar-for-bilagare/om/volvo-cars>. Hämtdatum: 2018-12-09
- Wande, Helena /TT. 2018-11-21. "Statistik: priset på diesel i Sverige högst i Europa". *Svenska dagbladet näringsliv*. Nyhetsartikel. 2018-11-21.