

Klimatstyrning av flyget i Sverige

En diskursiv analys av styrningsrationaliteter i statens flygskatt, Svenskt Flygs färdplan för en fossilfri & konkurrenskraftig flygbransch och kampanjen Flygfritt 2020

Abstract

This thesis is a contribution within the field of climate governance. In the paper I examine what kind of governmentality that characterize different initiative of climate governance of the airline industry in Sweden. In the essay the concept of governmentality is defined and an attempt at understanding neoliberalism is made, as neoliberalism plays an important role in the understanding of governance in our time. A Discourse Analysis of the swedish aviation tax from 2018, the trade organization Svenskt Flyg's roadmap for fossil-free aviation in Sweden and the boycott campaign Flight free 2020 is made. In the thesis it is also analyzed which kind of governmentality that is dominant and which are in opposition. The essay is also based on previous research that shows clear discourses within the climate policy debate in Sweden. In the thesis it is examined how these discourses are expressed in the material on climate governance of aviation.

The result shows that Svenskt Flyg's roadmap for fossil-free aviation fits well within the discourse of industrial fatalism. The aviation industry's roadmap is characterized by a neoliberal governmentality, where they want the state to invest and take the risks in building up the biofuel market for the aviation industry. The states aim with the air tax is to reduce flying because of climate change. The flight tax has more of a liberal governmentality and could be included in the ecological reviewing discourse. The consumer boycott Flightless 2020 aims us to stop flying and is the only governance tool that articulates system criticism in its rationality.

Keyword: climate governance, governmentality, aviation, fossil-free, neoliberalism

Antal ord: 10 305

Innehållsförteckning

1. Inledning	4
1.1. Problemområde & frågeställning	4
2. Tidigare forskning om klimatstyrning & kapitalismens klimatpåverkan	6
2.1. Klimatstyrning	6
2.1.1. Från Kyoto till Paris	6
2.1.2. Att handla med koldioxid för att minska utsläpp	7
2.1.3. Att kompensera utsläpp	7
2.1.4. Olika styrningsaktörer	8
2.2. Kapitalismens påverkan på klimatförändringarna	9
3. Teoretiska utgångspunkter	11
3.1. Styrningsrationaliteter	11
3.1.1. Nyliberalism	12
3.1.1.1. Nyliberalism som tankekollektiv	12
3.1.1.2. Nyliberalism som styrningsrationalitet	13
3.2. Olika diskurser i den svenska klimatdebatten	15
3.2.1. Den industriella fatalistiska diskursen	15
3.2.2. Den ekologiska omprövande diskursen	16
3.2.3. Systemkritikens diskurs	16
4. Metod	18
4.1. En diskursiv ansats	18
4.2. Materialval	19
5. Klimatstyrning av civilflyget i Sverige	21
5.1. Flygskatt: ett statligt top-down styrmedel	21
5.2. Flygbranschens frivilliga klimatstyrning	23
5.3. Ett konsumentexempel på styrning av flygets växthusgasutsläpp	24
6. Avslutande diskussion	28
Referenser	30
Analysmaterial	30
Övrigt material	30

1. Inledning

I Sverige flyger vi fem gånger mer än det globala genomsnittet och det totala civila flygandet i landet har ökat med 120 % sedan 1990. Utsläppen har inte ökat i samma utsträckning, mest på grund av att vi kör med fler fulla flygplan idag. Det är framförallt utlandsflygningen som ökar, inrikesflygandet har från 1990 fram till 2017 legat på i stort sett samma nivå (Naturvårdsverket 1). Totalt står utrikesflygandet för 93% och inrikesflyget för 7% av utsläppen från alla flygresor i och från Sverige (Kamb & Larsson 2018: 3). 2017 motsvarade utsläppen från det svenska civila flyget lika stora utsläpp som från hela personbilstrafiken i Sverige.

Globalt står flygnäringsen för 4-5% av alla växthusgasutsläpp. Det kan tyckas lite, så varför är det viktigt att få ner växthusgasutsläppen från flyget? Framförallt handlar det om att flygande är en otroligt utsläppsintensiv aktivitet och flygbranschen växer snabbt. Flygvolymer växer snabbare än organisatoriska och tekniska effektiviseringar. Mellan 2008 och 2017 ökade antal passagerare globalt med 60% enligt FN:s flygorgan International Civil Aviation Organization (ICAO). År 2013 transporterade den kommersiella flygindustrin 3,1 miljarder passagerare. År 2018 var siffran 4,4 miljarder. Det innebär en ökning med 39 procent på fem år. (Kamb & Larsson 2018: 7) Det finns alltså ett stort behov av starkare styrmedel för att bryta den uppåtgående flygtrenden. I Sverige finns det en politisk medvetenhet om detta. Diskussionen om flygandet är mycket aktuell och ämnet har debatterats och problematiserats flitigt i media de senaste två åren. En skiljelinje i debatten verkar vara: ska vi minska på utsläppen från flyget, eller ska vi minska vårt flygande? Sommaren 2019 gick regeringen ut och uppmanade oss att flyga mindre. Framförallt problematiserade regeringen svenskarnas semesterresande, som står för 80% av alla utrikesflygresor. Till SVT säger infrastrukturminister Tomas Eneroth: “– Ja, vi måste flyga mindre. Om alla flyger som vi gör i Sverige är det inte i längden hållbart” (Zachrisson Winberg 2019).

1.1. Problemområde & frågeställning

För att uppnå regeringens klimatmål att Sverige ska bli ett fossilfritt välfärdsland 2045 behövs det många olika slags insatser och kring flygets klimatpåverkan sker det mycket. Det är tydligt att det finns ett genuint engagemang för frågan hos alla aktörer. Jag kommer i uppsatsen att analysera tre initiativ för att få ner växthusgasutsläppen från flyget i en svensk kontext: statens flygskatt, Svenskt Flygs färdplan för en fossilfri & konkurrenskraftig flygbransch och kampanjen Flygfritt 2020. Jag uppmärksammar alltså olika slags styrningsdimensioner både offentlig, privat och civil. Det är tänkbart att olika aktörer inte delar samma ideologiska bevekelsegrunder för sitt handlande och min utgångspunkt för uppsatsen är att styrningssätten därför kommer att präglas av olika slags rationaliteter, antingen med systemkritiskt eller systemkonserverande uttryck. Styrning eller en styrningsrationalitet kan ses som en viss praktik, ett görande, som syftar till att

forma, leda eller påverka hur människor ska bete sig (Nilsson 2008: 129). I den här uppsatsen undersöker jag vilka olika slags styrningsrationaliteter som präglar flygstyrningsområdet.

Jag synliggör också vad kapitalismen innebär för klimatstyrningen. Då flera teoretiker som forskar kring klimatstyrning ser kapitalismen och framförallt nyliberalismen som orsaken till klimatförändringarna (Newell & Paterson 2010 & Urry 2011) anser jag att det blir intressant för uppsatsen att definiera vad kapitalism och nyliberalism innebär samt lyfta de delar som är problematiska för den ekologiska kris vi lever i just nu. Synliggörandet av nyliberalismen blir också viktig för förståelse av hur styrning sker och vilka styrningssätt som dominerar, eller ses som de mest rationella. Teoretiskt tar jag i uppsatsen också hjälp av en diskursiv analys av klimatpolitiska strider i Sverige mellan 2006 och 2009. Jag använder förståelsen av diskurserna i analysen av mitt material om klimatstyrning av flyget. Uppsatsen kommer inte att analysera effekten av olika styrningsmekanismer, utan intresserar sig för att förstå deras rationalitet och relation till varandra. Frågeställningarna för uppsatsarbetet är:

- Vilka aktörer och vilken typ av styrning/styrmedel används i den klimatpolitiska styrningen av flygbranschen i Sverige?
- Vilka rationaliteter förekommer/dominerar/påverkar den svensk klimatpolitiska styrningen med avseende på det civila flygets klimatpåverkan? Hur gestaltas dessa?
- Hur förhåller sig de olika rationaliteterna till varandra? Vilka diskurser är dominerande och vilka står i opposition?

2. Tidigare forskning om klimatstyrning & kapitalismens klimatpåverkan

2.1. Klimatstyrning

Hur olika aktörer styr, eller med andra ord utövar makt, för att få ner växthusgasutsläppen från mänskliga aktiviteter är en central fråga för det klimatpolitiska arbetet och således det klimatpolitiska forskningsfältet.

2.1.1. Från Kyoto till Paris

Det har mellan Kyotoregimen och Parisregimen (som vi är inne i nu) skett en förändring i synen på hur styrning ska organiseras och hur internationella överenskommelser ska skrivas. Falkner, Hale, Keohane och Oppenheimer undersöker i olika studier detta skifte och beskriver det schematiskt som övergången från en reglerade till en katalyserande regim (Falkner, 2016; Hale, 2016; Keohane and Oppenheimer, 2016 i Bulkeley, Betsill & Compagnon 2018: 68). Kyotoprotokollet satte utsläppstak för länder i det globala nord, framförallt Nordamerika och Europa¹. De släppte ut mest växthusgaser och hade även gjort det historiskt över tid. De så kallade tillväxtekonomierna och utvecklingsländerna i det globala syd hade inga utsläppsrestriktioner. Argumentationen för detta har framförallt varit ett rättviseperspektiv, att dessa länder också har behov att utvecklas (Lang m. fl. 2019: 415).

I Parisavtalet sattes istället en gemensam globala målsättning, som gäller alla länder, i form av en maxgräns för den globala uppvärmningen. Jämfört med förindustriella nivåer så får den globala medeltemperaturen inte öka mer än 1,5-2 grader, om vi ska lyckas förhindra katastrofala förändringar för människans möjlighet att leva på stora delar av jorden. Alla konventionsländer har nu ett ansvar att göra nationella handlingsplaner för att uppnå det satta målet och regelbundet rapportera till FN hur arbetet går (Lang m. fl. 2019: 415).

Bulkeley & Newell synliggör ett ökat användande av så kallade flexibla eller marknadsbaserade mekanismer för att nå utsläppsminskningar (Bulkeley & Newell 2014: 27). Newell och Paterson undersöker dessa styrmekanismer noggrant i sin bok *Climate Capitalism*. Boken bidrar med att påvisa den komplexa relationen mellan klimatförändringarna, kapitalismen och klimatpolitiken. Biedenkopf och Wetterstad undersöker också detta i texten *Harnessing the Market Trading in Carbon Allowances*. I regleringen av flygets utsläppsminskning i Sverige är det framförallt EU:s utsläppsrättshandel (EU-ETS), FN:s CDM (Clean Development Mechanism) och andra privata klimatkompensationstjänster som är exempel på den typen av styrmedel. Från och med 2019 är också CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International

¹ Så kallade Annex 1-länder

Aviation) ett transnationellt styrmedel av det globala flyget. Då dessa styrmekanismer spelar en stor roll för klimatstyrningen av flyget, kommer jag att i de två kommande styckena kort redogöra för hur styrmedlen fungerar och för tidigare kritisk forskning kring dessa styrmekanismer.

2.1.2. Att handla med koldioxid för att minska utsläpp

En viktig del i det globala, regionala och nationella arbetet med klimatstyrning har alltså varit att skapa marknader för utsläppsrätter av fossila bränslen (Newell & Paterson 2010: 34). Det största och enda överstatliga system som är i bruk just nu är EU:s utsläppsrättsmarknad, EU-ETS². EU-ETS är ett mycket viktigt styrmedel för utsläppsminskningar i Sverige och EU:s huvudsakliga styrmedel för att få ner unionens totala växthusgasutsläpp. Sedan 2012 ingår all flygtrafik inom EES³ i systemet. Alla flygresor som görs mellan Europa och resten av världen hamnar utanför systemet. Företagen inom EU-ETS får köpa, alternativt får tilldelat sig ett antal utsläppsrätter. De företag som sedan kan energieffektivisera sina verksamheter kan sälja sina utsläppsrätter till andra på marknaden, som inte är lika snabba i sin energieffektivisering. Eftertid minskas antalet utsläppsrättigheter på marknaden och på det sättet minskar utsläppen löpande (Naturvårdsverket 2).

CORSIA är en global marknadsbaserad åtgärd som syftar till att stabilisera internationella luftfartsutsläpp på 2020 års nivåer genom klimatkompensation⁴. Tanken från EU är att systemet ska integreras i EU-ETS (Europeiska kommissionen). Forskare har redan intresserat sig för de båda systemens påverkan på flygets utsläpp, bland annat i den jämförande studien EU ETS versus CORSIA – A critical assessment of two approaches to limit air transport's CO₂ emissions by market-based measures (Scheelhaeus m. fl. 2018).

2.1.3. Att kompensera utsläpp

En styrmekanism som föddes i och med Koyotoprotokollet var FN-systemet Clean Development Mechanism, CDM. CDM möjliggör för länder i det globala nord att kvitta utsläpp de gör på hemmaplan genom att investera i klimatkompensatoriska och utvecklingsfrämjande projekt i länder i syd, till exempel trädplanteringsprojekt eller satsningar på förnyelsebar energi. Inom CDM systemet finns det ett krav på additionalitet, d.v.s. att projekten bara kan räknas som kompensatoriska om de inte blivit till utan CDM. Projekten som genomförs får alltså inte redan

² EU:s utsläppsrättsmarknaden omfattar 13 000 kraftverk, industrianläggningar och flygbolag och täcker cirka 45% av EU:s utsläpp av växthusgaser (Europeiska unionen). I Sverige står utsläppen från de anläggningar som ingår i handelssystemet för 37 % av Sveriges nationella klimatutsläpp (Naturvårdsverket 3). För Sveriges del administrerar Naturvårdsverket utsläppsrätts handeln och rapporteringen av utsläpp från de företag som omfattas av marknaden.

³ EU-länderna samt Island, Liechtenstein och Norge

⁴ CORSIA ska generera en så kallad koldioxidneutral tillväxt. Under 2019 kom CORSIA i bruk och Sverige är med via EU. Alla stater i systemet förbinder sig att skapa ett system för att övervaka, rapportera och verifiera sina koldioxidutsläpp från internationella flyg från och med den 1 januari 2019 (CORSIA 2019: 16).

vara en del av landets klimatsatsningar, då kan de inte anses kompensera för andra utsläpp (Newell & Paterson 2010: 83f). CDM är reglerat fram till 31 december 2020, men har i och med Parisavtalet fått mindre betydelse som styrmedel och många frågar hur detta system kommer att leva vidare (Climate focus 2019, Lang m. fl. 2019). Parallellt med CDM har det växt fram frivilliga klimatkompensationstjänster som säljs av privata bolag. De står utanför FN-systemet men påverkas i högsta grad av förändringarna som Parisavtalet innebär för den transnationella klimatstyrningen (Lang m. fl. 2019: 415). Dessa förändringar studerar Lang, Blum & Leipold, i sin studier What future for the voluntary carbon offset market after Paris? Både CDM och andra frivilliga tjänster används flitigt och är en viktig del av både svenska statens och flygbolagens strategier för att bli nettofossilfria.

Bumpus och Liverman forskning visar att klimatkompensationstjänster ofta skapar nya problem i form av bland annat utvecklingshinder och brist på samarbete med lokalbefolkningen i syd. De menar att viljan att skapa vinst i projekten sker på bekostnad av dels effektivitet när det gäller minskade växthusgasutsläpp och dels dess konsekvenser för lokala samhällen. På grund av CDMs ekonomiska logik och storleken på systemen för betalningar av ekosystemtjänster har genomförandet följt "vägarna för de mest lönsamma geografiska platserna", medan effekterna för en hållbar utveckling har varit försummade (Bulkeley & Newell 2015: 96). Den frivilliga klimatkompensationsmarknaden lider av liknande brister. Newell och Paterson lyfter fram ett projekt i Uganda där lokalbefolkningen våldsamt tvingats från sin mark på grund av stora trädplanteringsprojekt. Utöver detta konkreta exempel finns det många liknande exempel enligt Newell och Paterson (2010: 138) Flera olika forskningsstudier (Schneider 2009, Carnes m. fl. 2016, Newell & Paterson 2010) visar också att det är mycket svårt att verkligen belägga ett projekts additionalitet.⁵ Trots kritiken från forskarvärlden är liknande mekanismer som CDM en del av CORSIA, det nya globala styrmekanismen för att minska koldioxidutsläppen från internationellt flygande. Forskarna menar att det finns viktiga lärdomar och rekommendationer från deras forskning att ta med in i det nya systemen och vid tillämpningen av kompensationsmekanismer generellt (Carnes m. fl. 2016: 14).

2.1.4. Olika styrningsaktörer

Inom klimatstyrningslitteraturen synliggörs olika slags styrningsaktörer och styrningsdimensioner. Från att klimatfrågan setts som en angelägenhet för nationella ledare att lösa tillsammans genom globala överenskommelser kan vi nu se att forskare studerar en mångfald av platser (på global, nationell, regional, kommunal nivå), aktörer (stater, kommuner, företag, civilsamhällesorganisationer, sociala rörelser, enskilda individer) och strukturer för olika slags klimatstyrningsinitiativ. Elinor Ostroms arbete kring polycentrism har varit viktigt för detta forskningsfält och i *Governing Climate Change. Polycentricity in Action?* (Jordan m.fl. 2018)

⁵ Bara 2% av CDM-projekten mellan 2013-2020 i Carnes m.fl undersökning har hög sannolikheten att levererar verkliga, mätbara och additionella utsläppsminskningar. 13% av projekten har en medelhög sannolikhet och hela 85% har en låg sannolikhet för att säkerställa miljöintegritet (Carnes m.fl. 2016: 14).

synliggörs hennes forskning och fortsatt forskning kring polycentrism. Bulkeley visar också på vilken roll FN har spelat i att orkestrera andra aktörer kopplat till FN:s olika klimatmöten från 2014 fram till idag (Bulkeley m. fl. 2016: 68f).

Trots att näringslivet, framförallt fossil- och bilindustrin på många olika sätt försökt underminera forskningen om klimatförändringarna och stoppa handling kopplat till att minska växthusgasutsläppen (Bulkeley & Newell 2015: 114ff) har näringslivet en otroligt viktig del i att adressera klimatproblemen. Detta kallas inom klimatstyrningsforskningen för privat styrning. Det finns dock de som ifrågasätter den frivilliga privata klimatstyrningen, och som menar att de frivilliga åtagandena som flygbranschen själva ålagt sig inte kommer att räcka. Bulkeley & Newell kallar den typen av strategier för civilreglering: civilsamhälles baserad reglering av den privata sektorn. Civilregleringen inkluderar användning av aktieägaraktivism, konsumentbojkott och exponeringskampanjer (Bulkeley & Newell 2015:123). Newell och Paterson (2010) beskriver i sin bok hur denna typ av styrning har spelat roll och tvingat marknadsaktörer att reglera de värsta avarterna inom klimatkompensationsbranschen, när vinst har gått före att faktiskt skapa utveckling och utsläppsminskningar. I uppsatsen kommer jag att analysera både statliga, privata och civila styrningsinitiativ.

2.2. Kapitalismens påverkan på klimatförändringarna

Relationen mellan kapitalismen och klimatförändringarna artikuleras i flera olika studier kring klimatstyrning och ett viktigt bidrag är som jag redan nämnt Newell och Patersons arbete. De hävdar att “[u]rsprunget till klimatförändringar är djupt förankrat i utvecklingen av den globala kapitalismen” (2010: 9). Sociologen Urrys arbete i boken *Climate Change and Society* kretsar också kring kapitalismens och nyliberalismens påverkan på våra samhällen och den eskalerande klimatkrisen. Han beskriver hur kapitalismen, i tre olika faser från en liberal kapitalism (1850-1950-tal) via en nationell organiserad kapitalism (1950-1980-tal) till dagens globaliserade och mer oreglerade nyliberalism (Urry 2011: 49), har omformat våra samhällen och skapat det han kallar “high carbon lives”. Att leva “high carbon lives” har blivit inbäddat i våra sociala praktiker. Urry menar att det är mycket svårt att göra individuella val som bryter med det som är den sociala praktiken, den samhällliga normen. Och normen just nu är konsumism, frihet att välja och billigt resande: en rörlighet som vi aldrig tidigare skådat. Vill vi förstå och påverka människors beteende måste vi förstå att vårt görande, våra vanor och våra begär är djupt inbäddade i dessa sociala praktiker, hävdar Urry.

Newell och Paterson visar i sitt arbete att resursanvändandet och ekonomisk tillväxt aldrig har problematiserats utifrån att det finns planetära gränser utan naturen har setts som en oändlig resurs. Användningen av naturresurser och fossil energi har alltså i hög utsträckning kostat väldigt lite och absolut inte burit kostnaderna för sina utsläpp. I Sternrapporten argumenterar Nicolas Stern att den globala uppvärmningen är det största marknadsmisslyckandet vi någonsin skådat (Newell & Paterson 2010: 151).

Detta skulle kunna innebära positionen att för att lösa klimatkrisen behöver vi ett annat ekonomiskt system. Men trots att kapitalismen är klimatförändringarnas orsak så har vi, enligt Newell & Paterson, inte tid att uppfinna ett helt nytt sätt att organisera ekonomin. De menar istället att vi måste transformera nyliberalismen till det de kallar klimatkapitalism. Klimatkapitalism innebär att vi bryter vårt beroendet av fossila bränslen i det ekonomiska systemet och ställer om till förnyelsebar energi (Newell & Paterson 2011: 1). För att klara detta behöver vi få till enorma reformer för att underlätta för de företag som faktiskt tar klimatansvar. De argumenterar vidare att det kommer att vara möjligt att tjäna pengar på att ställa om sin produktion, det kommer att ge marknadsfördelar framförallt för de företag som är tidigt ute i sin omställning. Det kommer också kosta att inte ställa om. Klimatförändringarna på jorden kommer helt enkelt ge helt andra förutsättningar för att kunna bedriva företagsverksamhet. Inga branscher kommer att komma undan detta (Newell & Paterson 2011: 46f). Klimatinvesteringarna som behövs göras kan och bör ske inom den rådande ekonomiska ordningen. De menar också att vi nu kan se embryon inom näringslivet, och nya slags samarbeten mellan privata aktörer, NGOs, stater och kommuner som skulle kunna vara början till en sådan omställning. Samtidigt behövs det mycket större investeringar både från stat och privat sektor för att göra detta möjligt (Newell & Paterson 2011).

3. Teoretiska utgångspunkter

3.1. Styrningsrationaliteter

Då jag i uppsatsen analyserar vilka styrningsrationaliteter som är rådande i klimatstyrningen av flyget blir en förståelse av begreppet viktigt. På ett övergripande plan kan styrning definieras som en handling med syfte att påverka någon annans agerande i en viss riktning (Rose 1999: 4) Styrning blir ur det här perspektivet ett maktutövande. Begreppet styrningsrationalitet kommer från Foucaults sena arbete kring hur makt konstitueras (Nilsson 2008: 81). I den engelska litteraturen används ordet *governmentality* (Dean 2010) och det finns flera olika översättningar av begreppet. Jag har valt att använda styrningsrationalitet. Löpande i texten kommer jag ibland också enbart att relatera till det som styrning. Styrningsrationalitet ska förstås som ett komplement till Foucaults suveräna (envåldshärskaren som styr genom lagen med förbud och straff) och disciplinära (styret sker genom "normalisering" via bland annat uppfostran, polis, fängelser och sanningregimer inom akademien) maktbegrepp (Engberg 2019: 34 & Nilsson 2008: 96f & 100).

Foucault menade att styrningsrationalitet kan ses som ett försök att skapa någon form av logik i beräkningar av hur styrning går till/sker. Rationaliteten handlar om olika slags tänkande som strävar efter att vara relativt tydligt, systematiskt och explicit kring sin syn på hur verkligheten är beskaffad och hur den borde vara (Dean 2010: 18f). Man skulle också kunna uttrycka det som att en styrningsrationalitet är ett visst sätt att tänka och styra som tar sig uttryck i vanor, uppfattningar och subjektivitet (hur vi människor är konstruerade) (Read 2016: 246).

Mycket av *governmentality*-forskningen har tittat på liberalismens styrningsrationalitet och hur den har utvecklats. Foucault själv använder begreppet styrningsrationalitet på två delvis olika sätt. Dels för att beskriva liberal styrning och dels som ett allmänt uttryck för maktutövning eller styrning (Engström 2019: 39). Rose och Miller har utvecklat synen på det liberala styrandet och delat in den styrningsrationaliteten i tre delvis sammanlänkande och överlappande grupper. Den första är klassisk liberal styrning, där staten skiljs från civilsamhället, den personliga sfären och marknaden. Här finns dock ett visst beroende i det politiska systemet av till exempel fackförbund, religiösa samfund osv. Den andra styrningsrationaliteten är social styrning, med syfte att förhindra revolution och motverka total marknadsdominans. Exempel på detta är välfärdssystemen i Norden som växer fram under efterkrigstiden. Inom socialpolitiken är offentlig konsumtion och produktion/tjänster, exempelvis av utbildning, vård, kultur och infrastruktur, ett viktigt styrmedel. Den tredje typen, som framförallt råder idag, kallas avancerad liberal styrning, också känd som nyliberal styrning. Här har statens roll förändrats till att agera som partner och underlättare till företag eller organisationer. Dessa olika styrningsrationaliteter har dominerat under olika tider, men är också samexisterande och överlappar delvis varandra (Engström 2019: 39). Då jag menar att den dominerande styrningsrationaliteten för hur vi löser

samhällsproblem i vår samtid är nyliberalismen kommer jag att utveckla och fördjupa förståelsen av denna i det följande kapitlet.

3.1.1. Nyliberalism

Statsvetaren Linda Nyberg (2016) argumenterar, i enlighet med Rose och Miller, för att nyliberalismen inte enbart kan ses som en politisk ideologi utan snarare som en rådande syn på statens relation till marknaden och medborgarna. Nyliberalismen påverkar också individens relation till sig själv och hur vi ser på våra individuella handlingsmöjligheter. Nyliberalismen har blivit det dominerande sättet att artikulera politiska problem och lösningar (Nyberg 2016: 202). Nyberg ger en introduktion till Mirowskis och Reads förståelse av nyliberalism utifrån två olika perspektiv; nyliberalismen som tankekollektiv och nyliberalismen som styrningsrationalitet. Hon argumenterar för att deras syn på nyliberalismen inte är konkurrerande utan snarare ger en djupare förståelse för nyliberalismens praktik i dagens samhälle (Nyberg 2016: 196). Båda texterna blir relevanta för min uppsats och i avsnitten som följer redogör jag för de två olika förståelserna av begreppet utifrån Mirowskis och Reads egna texter.

3.1.1.1. Nyliberalism som tankekollektiv

Mirowski menar att vi ska se på nyliberalismen som ett tankekollektiv som haft ambitionen och också fått stort politiskt inflytande i vår samtid, framförallt från 1980 och fram till idag. Nyliberaler själva har dock aldrig varit intresserade av att ses om ett kollektiv. Mirowski hävdar att det snarare har funnits ett intresse att verka i det dolda, och att deras arbete utifrån skulle ses som olika slags ekonomiska skolor, för att skymma det övergripande gemensamma projektet. (Mirowski 2016).

Nyliberalismen föds som ideologisk och politisk rörelse i slutet av 1940-talet. 1947 samlas det så kallade Mont Pelerin-sällskapet för första gången i Schweiz och redan från början var det ett transnationellt nätverk. Vid det första mötet deltog 39 personer från 10 olika nationer. (Mirowski 2016: 218f) Det var akademiker och intellektuella, men också kapitalister med ett gemensamt tankegod och ett politiskt projekt. Sällskapet växte fort och ett tag kom att sätta till 500 medlemmar, så ser det fortfarande ut idag.

Mirowski menar att det finns två missuppfattningar om nyliberalismen. Dels att nyliberalism skulle vara synonymt med neoklassisk nationalekonomi (med en marknad som ska lämnas fri att styra sig själv), dels att nyliberalismen skulle ha en negativ syn på staten och statliga interventioner. Utmärkande för nyliberalismen är istället synen att staten ska garantera och styra för att skapa det ultimata marknadssamhället, där konkurrens alltid ses som central (Mirowski 2016: 214f). Mirowski citerar Will Davies som kortfattat definierar nyliberalismen i meningen ”beroendet av en stark stat för att åstadkomma ekonomins avförtrollning av politiken” (Mirowski 2016: 226). Däremot har demokrati sett som ett hot och nyliberalismen har alltid varit djupt odemokratisk, enligt Mirowski. Hayek, en av förgrundsgestalterna i Mont

Pelerin-sällskapet och en del av den amerikanska institutionen Heritage Foundation, skriver själv att “om demokrati förstås som styre genom majoritetens oinskränkta vilja är jag inte demokrat, och jag menar rentav att en sådan ordning är skadlig och på lång sikt ohållbar” (Mirowski 2016: 226). Det finns i denna ideologi en tydlig kunskaps- och människosyn där kunskapen endast kan och bör förstås av en elit, och den eliten anses mer värd än majoriteten av befolkningen.

Det är genom att studera olika Mont Pelerin-medlemmars aktiviteter (möten, diskussioner, texter, brevväxlingar) vid olika universitets ekonomiska fakulteter, stiftelser och tankesmedjor med globala nätverk, samt konkreta politiska experiment (Chile under Pinochet, Reagans och Thatchers politiska projekt på 80-talet i USA och England) som vi kan se de mönster som det nyliberala tankegodset står för. Det finns ingen i sig nedskrivna doktrin, men de gemensamma dragen måste ses som ett tankekollektiv argumenterar Mirowski. I stycket som följer sammanfattas dessa beståndsdelar.

Fria marknader skapas genom politik och uppstår inte naturligt. Marknaden är central och den mest effektiva informationsprocessen. Den är också alltid överlägsen en regering eller enskilda människor. Som en följd av detta bör och är marknadssamhället därför mänsklighetens naturliga och stabila tillstånd. Målet är inte att radera staten utan att kontrollera staten för att skapa en marknadsvänlig kultur. Det finns ingen konflikt mellan det offentliga (politiken, medborgarskapet) och det privata (marknaden, entreprenörskap, konsumism) eftersom det privata alltid kommer att vara överlägset. Företag kan dessutom aldrig göra fel. Det högsta värdet är frihet, som används synonymt med valfrihet och framförallt företags valfrihet. Kapitalet, men inte arbetskraften, har en naturlig rätt att flöda fritt över alla nationsgränser. Ojämlighet (i resurser, inkomster, förmögenheter och rättigheter) är något inneboende gott då det gynnar produktiviteten. De missgynnade kommer att avundas de rika och vilja efterlikna dem. De som klagat på ojämlikheten är bara avundsjuka. Om nyliberaler utformat en marknad kan den alltid lösa problem som orsakas av marknaden. Nyliberaler skiljer inte heller på är och bör, marknaden både är och bör vara det effektivaste ekonomiska systemet, det bästa sättet att bedriva politik och det empiriskt bästa sättet att beskriva mänskligt beteende. (Mirowski 2016: 225f)

Att nyliberala förespråkare inte vill prata om nyliberalism eller sina antagande ovan utan snarare i den offentliga debatten har präntat in budskapet, “staten=dålig, marknaden=bra” (se exempelvis Milton Friedman från Chicagoskolan), har enligt Mirowski handlat om en vilja att lägga rökrیداer kring projektet att transformera den demokratiska staten till en institution som garanterar kapitalets rätt utifrån marknadslogik och konkurrens. Om tankekollektivet varit tydliga med detta, eller setts som en enhetlig rörelse, hade det troligtvis varit svårt att få med sig massorna i projektet (Mirowski 2016: 233f).

3.1.1.2. Nyliberalism som styrningsrationalitet

Read beskriver hur den nyliberala ordningen transformerat människan till ett nytt subjekt, från homo juridicum till homo oeconomicus (Read 2016: 239) Read citerar historikern David

Harveys påstående: "Nyliberalismen [...] har påverkat vårt sätt att tänka så till den grad att den införlivats med det sunda förnuftet med hjälp av vilket många av oss tolkar, lever i och förstår världen." (Read 2016: 235).

För det första måste vi förstå nyliberalismen inte bara som en ideologi som härrör från staten eller en härskande klass, utan en ideologi som ser marknaden som ideal och realitet. Marknadsideal präglar inte bara affärstransaktioner, utan ses som förebild för hur hela samhället och människan är beskaffad. Vi måste alltså förstå den här diskursiva förändringen snarare som en omförhandling av människans natur och samhälleliga existens, än som ett politiskt program. Med hjälp av Foucault tittar sedan Read på hur detta har kommit att forma vår tids subjektbildning, dvs hur vi görs till människor i vår kultur, i skärningspunkten mellan makt och ideologi och det som ses som sanning i en viss tid (Read 2016: 236).

I den klassiska liberala staten kan vi se att utbytet är centralt för ekonomiska transaktioner, men också för samhällskontraktet. Medborgarna byter ett visst mått av oberoende mot en uppsättning fri- och rättigheter (Read 2016: 237f). Detta förändras i och med nyliberalismen, det centrala på marknaden ses nu vara konkurrensen, som också bör prägla alla delar av samhället. Statens roll blir att främja konkurrens på alla sätt (Read 2016: 238). Detta skapar också en ny förståelse av människans natur, från att vara en utbytande människa till att vara en konkurrerande människa, vilket i sin tur får implikationer på hur människor skapar sig själva som subjekt (Read 2016: 238). De operativa villkoren för styrningsrationaliteterna förändras helt enkelt. Om människan tidigare varit rättighetsbärare, som hon fått i utbyte av en del av sitt oberoende blir hon nu företrädare för intressen och begär. Ett intresse kan aldrig vara fel. Statens roll blir att kanalisera begär och intressen genom att göra önskvärda aktiviteter billigt och icke önskvärda aktiviteter dyrt. Staten räknar med att subjekten ska beräkna sina intressen.

Vi kan exemplifiera den subjektbildningen genom att titta på dagens arbetsmarknad med tillfälliga arbeten och deltidsjobb. Här tvingas den tidigare arbetaren omskapa sig till subjektet enmansföretag där individen ska jobba på att bli anställningsbar. Skillnaden mellan arbete och kapital i ett nyliberalt tänkande suddas också ut genom att se på arbete som "humankapital" som kan utsättas för konkurrens på arbetsmarknaden. Arbete ses som aktiviteten och humankapital som effekten av arbete. På detta sätt lyckas nyliberalerna förvränga motsatsförhållandet mellan arbetare och kapitalist (Read 2016: 242). Individen ska investera i sitt eget humankapital, genom exempelvis utbildning, träning, sociala relationer och plastikkirurgi. Processen tar bort människan från att se på sig själv som arbetare och som en del av en kollektiv identitet, där hon tillsammans med andra kan formulera behov och kräva rättigheter som grupp (Read 2016: 241). Om det tidigare i kapitalismen har funnits en synlig intressemotsättning mellan arbetare och kapitalister lyckas nyliberalismen maskera denna motsättning genom den här ny styrningsrationaliteten.

När denna linje korsats menar Read att samma analogi kan användas och används på andra sfärer i samhället. Ekonomins diskurs blir ett helt sätt att leva där alla handlingar kan ses som investeringar, till exempel att begå brott, ingå äktenskap, satsa på högre utbildning o.s.v.

(Read 2016: 243). Genom att föra över idéer och språkbruk från finanskapitalets sfär: entreprenörskap, investering och risk till andra vardagliga områden i livet utplånar vi exploateringens realitet. Ekonomins idéer om egenintresse, om största möjliga nytta till minsta möjliga kostnad präglar i slutändan hela samhället, inte som en faktiskt struktur utan som det ekonomiska tänkandets subjekt (Read 2016: 243). Read menar att nyliberalismens herravälde i vår tid måste ses som en "självteknologi", en specifik form av underkastelse, i form av självreglering. En helt ny styrningsrationalitet (Read 2016: 241).

3.2. Olika diskurser i den svenska klimatdebatten

I boken Kampen om klimatet synliggör Jonas Anshelm den miljöpolitiska debatten om klimatfrågan och lyckas genom det granska ideologiska strider kring den långsiktiga utvecklingen av samhället i stort. Anshelm delar efter gedigen kartläggning av miljöpolitiska strider in det klimatpolitiska samtalet i fyra diskurser: den industriella fatalistiska diskursen, den ekologiska omprövande diskursen, systemkritikens diskurs och klimatskepticismens diskurs. Materialet Anshelm analyserar är debattartiklar i dagspress mellan 2006 och 2009. I centrum för analysen är skiljelinjer i synen på klimatfrågan och centralt är vad som behövs göras för att lösa klimatproblemen. Det är de tre första diskurserna som blir relevanta för mitt arbete, då klimatpolitisk styrning blir icke-relevant i ett klimatskeptiskt perspektiv. Idag menar jag att det råder konsensus kring flygandets negativa klimatpåverkan hos alla de aktörer som på olika sätt vill styra flygets växthusgasutsläpp. Möjligen skulle vi hos konsumentgruppen som fortsätter att flyga fortfarande kunna se åsikter som präglas av klimatskepticismens diskurs (Anshelm 2012: 19). I min undersökning vill jag analysera på vilket sätt de typiska dragen hos diskurserna blir applicerbara på min kartläggning av flygstyrningsrationaliteter 2019. Jag kommer med hjälp av Anshelms diskurser analysera mitt material om hur flyget styrs på olika sätt i Sverige.

3.2.1. Den industriella fatalistiska diskursen

Den industriella fatalistiska diskursen erkänner klimatförändringarna som en stor, kanske den största, utmaningen för mänskligheten (Anshelm 2012: 60). Det moderna projektet och vår relation till naturen som en oändlig resurs till för människans utveckling ifrågasätts dock aldrig. Istället ses tillväxt och marknadsekonomi, fortsatt konsumtion, teknikutveckling, innovation, att upplysa och informera konsumenter samt internationella avtal som centrala delar av åtgärder i denna diskurs (2012: 23). Anshelm menar att det inom diskursen inte finns plats för tvivel på vår utveckling och lösningar på problemen kommer att kunna hanteras inom det system vi har idag: "Det är ny teknik, ekonomisk tillväxt och marknadsmekanismer som måste göra jobbet" (2012: 60). I Anshelms kartläggning är detta perspektiv dominerande i det svenska klimatpolitiska samtalet. Bärare av detta perspektivet var den sittande alliansregeringen, svenskt näringsliv, delar av fackföreningsrörelsen och en stor del av den svenska dagspressen, som under perioden

dominerades av liberalt marknadstänkande (2012: 23). Här finns tydliga drag av den nyliberala styrningsrationaliteten, även om staten som katalysator inte märks så starkt.

3.2.2. Den ekologiska omprövande diskursen

Om förespråkare i den industriella fatalismens diskurs vill fortsätta med business as usual, så präglas samtalet i den ekologiska omprövande diskursen av att försöka förstå de bieffekter som industrisamhället och det moderna projektet har inneburit. Här omprövas och problematiseras systemets tekniska, ekonomiska och politiska grundvalar och föreslås strukturella förändringar, dock inom vårt socioekonomiska system (Anshelm 2012: 62). Klimatförändringarna förstås som en "allvarlig institutionell ekologisk kris" och leder till att diskursen ifrågasätter den industrialiserade världens relation till naturen, hur den globala resursfördelningen ser ut och hur ojämna våra ekologiska fotavtryck är. Samtidigt ifrågasätter inte denna diskurs tillväxttanken och det finns fortfarande en tilltro till att det går att skapa tillräckliga förändringar inom systemet. Den ekologiska omprövande diskursen ska förstås som en reaktion på och kritik av den industriella fatalismen. Företrädare som artikulerar denna diskurs är delar av miljö rörelsen, Miljöpartiet, Vänsterpartiet, delar av Socialdemokraterna samt forskare och intellektuella med tillgång till debattsidor i dagspress (2012: 62). Styrningsrationaliteter som här överlappar och samexisterar är både en social och en nyliberal styrningsrationalitet.

3.2.3. Systemkritikens diskurs

Systemkritikens diskurs menar att vi behöver förändra det ekonomiska systemet för att komma tillrätta med de stora miljöutmaningar vi står inför (Anshelm 2012: 19 & 97f) . Marknadsliberalismen och storföretagskapitalismen artikuleras som oförenliga med att lösa klimatförändringarna. Tilltron till att ledande politiker eller näringslivet kommer att hitta lösningar på klimatfrågan är ytterst liten (2012: 97). Företrädare inom diskursen menar att viktiga aktörer för att trots allt kunna påverka är framväxande gräsrotsrörelser som kan mobilisera massprotester, men också utföra civil olydnad och direkta aktion. Denna diskurs är mycket kritisk mot både den industriella fatalismens syn att lösningarna ligger i teknisk innovation, marknadsekonomi och internationella förhandlingar mellan statschefer, men vänder sig även mot den ekologiska omprövande diskursen och deras tilltro till att det ska gå att förändra inom systemet. Diskursen är ytterst tillväxtkritisk. Anshelm menar också att det finns ambivalenser av olika slag inom denna diskurs. En handlar om synen på auktoriteter; företrädare inom diskursen har en stark tilltro till klimatforskningen och IPCC arbete, denna åberopas som en självklar auktoritet som inte går att ifrågasätt. Samtidigt har diskursen en låg tilltro till politikens möjlighet att agera och är tydligt antiauktoritär. Diskursen förespråkar också enligt Anshelm parallellt en vilja till stora politiska program för förändring samtidigt som den gärna vill vurma för det lokala, kooperativa och självorganiserade. Anshelm beskriver det som olika bilder av det klimatvänliga samhället: den stora rationella bilden i relation till den romantiska

bilden (2012: 121f). Systemkritikens diskurs är ytterst marginaliserad och företrädare för diskursen finns hos vissa miljöorganisationer, nybildade klimataktionsgrupper, enskilda intellektuella och författare kopplade till mindre kritiska tidskrifter, samt enskilda politiker och forskare (2012: 98).

4. Metod

Som tidigare nämnts har jag som avsikt med uppsatsen att analysera vilka styrningsrationaliteter som präglar aktörer och styrmedel för att få ner växthusgasutsläppen från flyget. Specifikt undersöker jag statens flygskatt, Svenskt Flygs färdplan för en fossilfri & konkurrenskraftig flygbransch och kampanjen Flygfritt 2020.

4.1. En diskursiv ansats

Jag kommer att kategorisera mitt material i olika diskurser inom det som Faircloughs benämner diskursordning. En diskursordning innefattar olika slags diskurser och genrer inom en specifik social domän eller en specifik social institution (Jørgensen & Phillips 2010: 71). I fallet för den här uppsatsen är det specifika sociala domänet klimatstyrning av flyget i Sverige och diskurserna olika synsätt på styrning och klimatfrågan. En viktig del av den kritiska diskursanalysen är att den ser på diskurser som sociala praktiker som både formas av och formar sociala relationer, identiteter och kunskap (Jørgensen & Phillips 2010: 71). En diskursordning är i denna metod- & teoribildning en plats för social kamp och konflikt (Jørgensen & Phillips 2010: 78). Detta gifter sig väl med Foucaults syn på makt som relationell, och enbart existerande som aktivitet. Makten befinner sig hela tiden i förändring och styrkeförhållandena kan förändras både av medvetna handlingar och av slumpen (Nilsson 2008: 85). Där det finns makt finns det alltid motstånd, motståndet ska förstås som den andra sidan av maktens relationella karaktär. Motstånd ses av Foucault som en kreativ kraft och inte nödvändigtvis som en negation (Nilsson 2008: 92). Viktigt för mitt arbete är alltså att förstå hur den kampen ser ut och hur diskurser pratar med varandra och hur de på olika sätt bryter gränser mellan diskurserna inom en diskursordning. Jag är också intresserad av hur dessa diskurser påverkas av och förhåller sig till den rådande ekonomiska ordningen.

Uppsatsen utgår från den kritiska diskursteorins ontologiska antaganden ovan och framförallt vill jag använda begreppet diskursordningen och diskurs för att kategorisera mitt material, då det är de begreppen som Anshelm (2012) använder för att göra kategoriseringen av sitt material. I stället för specifikt språkbruk är jag intresserad av de sociokulturella meningsstrukturerna i texterna. Kan man i texterna för min analys identifiera generella karaktäristika eller tydliga aspekter av styrningsrationaliteter som präglar mitt ämnesområde klimatstyrning av flyget? (Leipold, m. fl. 2019). Jag har alltså inte för avsikt att använda hela Faircloughs metodologiska verktyg för min uppsats, då den framförallt fokuserar på språkbruk.

I min analysdel kommer jag att analysera texter som belyser både aktörer och verktyg för flygstyrning. Som analysverktyg i min läsning har jag med mig min teoretiska förståelse av styrningsrationalitet, nyliberalism, samt Anshelms diskurser: den industriella fatalistiska diskursen, den ekologiska omprövande diskursen och systemkritikens diskurs. Som jag redan

tidigare nämnt kommer jag i min undersökning använda de typiska dragen hos Anshelms diskurser i min kartläggning av aktörerna och deras förslag på görande. Metodologiskt har jag tagit mig an materialet genom att jobba med en första och andra läsning. I den första läsningen har jag bildat mig en uppfattning om de stora övergripande dragen i texten. I den andra läsningen har jag arbetat med att hitta mer specifika och konkreta karaktärsdrag, exempelvis syn på klimatfrågans karaktär, lösningar och aktörskap, för att hitta svar på mina frågor. Konkret i min textläsning har jag letat efter svar på följande frågeställningar för att kunna kategorisera vilken typ av styrningsrationalitet som genomsyrar texterna:

- Hur presenteras synen på flygets funktion och roll?
- Hur presenteras synen på flygets klimatpåverkan och klimatfrågan i stort?
- Vad behöver göras för att åtgärda klimatpåverkan?
- Vem ska göra det som behöver göras?
- Vilken syn på samtiden, framtiden och utveckling presenteras i materialet och hur kopplas det till flyget?

4.2. Materialval

Flygtrafiken i Sverige regleras/styrs på dels en transnationell⁶ nivå och dels en nationell nivå. I uppsatsen kartläggs några centrala aktörer och styrmedel för flygstyrning på nationell nivå. Fokus för analysen är som sagt flygskatten som infördes 2018, Svenskt Flygs färdplan för en fossilfri & konkurrenskraftig flygbransch och kampanjen Flygfritt 2020. De statliga och privata satsningar som görs kring forskning på ny teknik och utveckling av bl. a. energieffektivisering och bioflygbränsle⁷ omfattas inte av studien.

Huvudtexter för att analysera flygskatten är regeringens proposition *SOU 2016:83, En svensk flygskatt* och den lagrådsremiss *Skatt på flygresor* som låg till grund för beslutet om flygskatten. Jag använder framförallt de delar som handlar om regeringens syn på flyget, syftet med skatten och det som regeringen vill åstadkomma med skatten. För att synliggöra hur diskurser pratar med varandra har jag också valt att analysera en debattartikel från Svenskt flyg som publicerades i flera dagstidningar i och med att propositionen skulle behandlas i riksdagen. De argument som flygbranschen framför blir en tydlig kontrast till statens lagstiftningsförslag, och representerar en trolig motdiskurs.

När det gäller Flygbranschens frivilliga styrning analyserar jag flygbranschens egna *Färdplan för fossilfri konkurrenskraft- Flygbranschen* som lanserades 2017. Arbetet med färdplanen har koordinerats av branschorganisationen Svenskt Flyg, som representerar hela den

⁶ I avsnittet om tidigare forskning synliggörs de marknadsbaserade och flexibla transnationella styrmedlen av flyget: EU-ETS, CDM, frivilliga klimatkompensationstjänster och CORSIA.

⁷ Ett konkret exempel är SOU 2019:11 Biojet för flyget. Betänkande av Utredningen om styrmedel för att främja användning av biobränsle för flyget. Denna offentliga utredning har inte lett till några konkreta lagförslag, men troligtvis kommer vi se delar av förslagen i utredningen som en del av regeringens budgetarbete inför 2020.

svenska flygnäringen (Flygbranschens färdplan 2017: 34) I dokumentet beskriver Svenskt Flyg sin syn på klimatfrågan och de viktigaste stegen som nu behöver tas för att skapa det fossilfria och konkurrenskraftiga flyget fram till 2045. Det är branschen som äger dokumentet, men färdplanen har kommit till inom ramen för regeringens initiativ Fossilfritt Sverige 2045 och är ett tydligt påverkansdokument med staten som adressat.

Slutligen analyserar jag organisationen Vi håller oss på jordens kampanjen Flygfritt 2020. Jag använder organisationens Kampanjguide och Flygpratarguide. Båda dokumenten är skrivna av Maja Rosen, initiativtagare till Vi håller oss på jorden. I den första beskrivs kampanjen och dess manifest, samt ges tips på hur man kan aktivera sig i kampanjen. I Flygpratarguiden ges information och fakta i klimatfrågan. Sedan går texten igenom de vanligaste frågorna och motargumenten som Rosen stött på då hon varit ute och pratat med människor om flygets klimatpåverkan. Texterna ska förstås som praktiska kampanjverktyg för den som vill engagera sig i Flygfritt 2020, men också som bärare av kampanjens ideologi.

Motivet till att jag väljer att analysera så pass olika slags material, är att jag i undersökningen har velat hitta viktiga exempel på flygstyrning och sedan bärande text som på ett tydligt sätt kan visa på styrningsrationaliteterna i de olika aktörernas görande. Jag vill också synliggöra eventuella problem med eller kritik av styrmedlen, för att förstå hur den diskursiva kampen ser ut. Det är möjligt att genom att hitta fler eller välja andra texter, skulle studien kunna få ett annat resultat. Jag menar dock att jag i dessa texter har hittat tydliga och karaktäristiska drag för att kunna göra en representativ tolkning.

5. Klimatstyrning av civilflyget i Sverige

I analysdelen lyfter jag fram tre exempel, statens flygskatt, Svenskt Flygs färdplan för en fossilfri & konkurrenskraftig flygbransch och kampanjen Flygfritt 2020 och analyserar deras syn på klimatstyrning. Jag redogör för deras syn på klimat- och flygfrågan, hur styrmedlen fungerar och synliggör eventuella problem och kritik som styrmedlen fått från andra aktörer. Min avsikt med det är att svara på uppsatsens frågor: Vilka aktörer och vilken typ av styrning/styrmedel används i den klimatpolitiska styrningen av flygbranschen i Sverige? Vilka styrningsrationaliteter präglar styrningen? Hur förhåller sig de olika aktörerna till olika slags styrmedel? Vilka styrningsrationaliteter är dominerande och vilka står i opposition? Finns det drag i de olika styrsätten som kan rymmas inom någon av Anshelms diskurser som presenterats i teoridelen?

5.1. Flygskatt: ett statligt top-down styrmedel

2017 driver S & Mp regeringen igenom en konfiskal punktskatt⁸ på alla flygresor som startar i Sverige. I den här delen analyserar jag text från *SOU 2016:83, En svensk flygskatt* och lagrådsremiss *Skatt på flygresor*. I SOU:n fastslår regeringen att flyget fyller en viktig funktion gällande det långväga resandet både inrikes och utrikes. Flyget är en förutsättning för både näringslivets tillväxt och privatpersoners möjlighet att resa. Vidare menar regeringen att en väl utbyggd flygplatsinfrastruktur behövs för försvarsmaktens beredskap, sjuktransporter och insatser vid naturkatastrofer. Den är också viktig för besöksnäringen och turismen. Det är statens uppgift att skapa förutsättningar för en långsiktig hållbar utveckling i hela landet. (SOU 2016:83: 81). Det redogörs också i kapitlet Offentligt stöd till flyget för statens omfattande ekonomiska stöd till dels de icke-statliga flygplatserna för att täcka deras förluster och dels till upphandling av flyglinjer som är icke-kommersiellt gångbara (SOU 2016:83: 84ff). Det blir tydligt i texten att regeringen anser att flyget är en mycket viktig del av Sveriges infrastruktur och att det satsas statsbidrag på flygnäringen. Regeringens syn på flyget och intentioner i deras flygpolitik i stort skulle kunna rymmas inom den industriella fatalistiska diskursen. Baksidan med flyget är dock dess klimatpåverkan och i både SOU:n och lagrådsremissen redogörs för regeringens syn på klimatfrågan och flygets klimatpåverkan på ett mycket grundligt sätt, med tydliga hänvisningar till forskning (SOU 2016:83: 27ff & Lagrådsremiss 2017: 17ff). Bland annat synliggörs hur mycket vårt flygande har ökat de senaste 20 åren. "Klimatpåverkan från svenska invånares internationella flygresande har ökat med 2 procent per år eller 61 procent från 1990 till 2014" (Lagrådsremiss 2017: 19). Regeringen redovisar sitt klimatpolitiska ramverk att "[s]enast år 2045

⁸ Den tas ut med 62 sek per biljett på inrikesflyg och resor inom EES (Europeiska ekonomiska samarbetsområdet). För kortare resor än 600 mil till länder utanför EES blir skatten 260 sek. Längre resor än så beskattas med 460 sek. Siffrorna gäller år 2020:s skattesats (Skatteverket 2019).

ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.” För att uppnå målet kommer avskiljning och lagring av koldioxid (CCS), klimatkompensatoriska åtgärder, samt höjda ambitioner inom EU-ETS behövas (SOU 2016:83: 50). Genom en skatt på flygresor menar regeringen att flyget “i större utsträckning ska bära sina egna klimatkostnader” (SOU 2016:83: 117). I lagrådsremissen hävdas att skatten är tänkt att “uppmuntra konsumenter att välja mer miljövänliga alternativ som i sin tur leder till minskade koldioxidutsläpp och mindre klimatpåverkan” (Lagrådsremiss 2016: 16). I SOU:n menar regeringen också att skatten ska minska flygets klimatpåverkan och hjälpa till att uppnå regeringens satta miljömål Begränsad klimatpåverkan (SOU 2016:83: 13). I lagrådsremissen visar regeringen på en medvetenhet om att skatten inte bara kan minska antalet resenärer (vilket är syftet) utan också att den kan komma att påverka företagets vinst. “Ju mer av skatten som läggs till biljettpriset, desto färre resenärer kan flygföretaget räkna med. Om inte hela skatten läggs till biljettpriset måste differensen tas från något annat. I slutändan kan vinsten för flygföretagen påverkas” (Lagrådsremiss 2017: 110).

För att kontrastera och visa på den diskursiva kampen i frågan om flygskatten kommer jag nu att analysera en debattartikel från flygbranschorganisationen Svenskt Flyg. Efter att remisstiden gått ut då skatten låg som lagförslag 2017 skriver organisationen: “Från Svenskt Flygs sida har vi länge lyft fram att internationella styrmedel, investeringar i ny teknik, smartare flygtrafik och satsningar på biobränsle är betydligt mer effektiva insatser för ett hållbart flyg” (Wilson & Nordström 2017). De menar att skatten är kontraproduktiv och hindrar dem från att investera i ny modernare teknik. De resonerar också att frågan är ett globalt problem och därför inte kan lösas lokalt i Sverige (Wilson & Nordström 2017). Vidare argumenterar Svenskt flyg att skatten kommer att hota den regionala utvecklingen i Sverige. Med hjälp av remissinstanserna Sveriges Handelskamrar, Tillväxtanalys och Tillväxtverket lyfter de att skatten hindrar förutsättningar för ett konkurrenskraftigt näringsliv i hela landet. De hävdar att 7000 färre jobb och uppemot 4 miljarder i BNP-förluster kan bli en konsekvens av förslaget (Wilson & Nordström 2017). Flygbranschen ser också en risk att flygandet istället för att minska, ska flyttas till andra flyglinjer (Wilson & Nordström 2017).

Genom regeringens argumentation för flygskatten samt intentionen att verka marknadshämmande kategoriserar jag flygskatten i Anshelms omprövande ekologiska diskurs. Skatten är starkt präglad av en klassisk top-down styrning, och en social styrningsrationalitet där staten genom en skattesats delvis är med och styr hur mycket en flygresor ska kosta. Den sociala styrningsrationaliteten blir också synlig i statens övergripande flygpolitik som presenteras i SOU:n. T. ex. genom att upphandla flyglinjer som inte går med vinst, med motivationen att tillgänglighet är viktig. Materialet visar dock att regeringens syn på flyget är kluven. I regeringens närings-, transport, och regionalpolitiska mål som också redogörs för i SOU:n finns det mer drag av att underlätta och möjliggöra för konkurrenskraft, växande företagande och fler jobb, alltså en mer nyliberal styrningsrationalitet (SOU 2016:83:51ff). I materialet blir det synligt, precis som Rose och Miller påpekar, att styrningsrationaliteter kan överlappa varandra.

Reaktionerna från flygbranschen och andra remissinstanser kopplade till näringslivet visar på att det hos dem finns en stark ovilja till skatt som styrmedel och intentionen i skatten att minska flygandet. Yttrandena i debattartikeln tolkar jag som ett tydligt tecken på en diskursiv kamp om hur styrning bör gå till, där den dominerande industriella fatalismens diskurs och den nyliberala styrningsrationaliteten känner sig tvungen att svara och argumentera för varför deras syn på styrning är mycket mer rationell och effektiv, än den sociala styrningsrationaliteten.

5.2. Flygbranschens frivilliga klimatstyrning

I detta avsnitt analyserar jag Svenskt Flygs *Färdplan för fossilfri konkurrenskraft- flygbranschen* från 2017. Svenskt Flyg lyfter i sin färdplan flyget som det viktigaste färdmedlet för att på kort tid resa långa sträckor. Flyget behövs för att människor ska kunna mötas och för att både internationellt och inrikes öka tillgänglighet och konkurrenskraft (Flygbranschens färdplan 2017: 7). “För ett globalt sett avlägset placerat land som Sverige får flyget särskilt stor betydelse. Vi befinner oss långt från flera av världens stora marknader. Ska vi ha en möjlighet att behålla och öka vår konkurrenskraft i framtiden måste vi behålla och öka våra chanser att delta i den globala ekonomin” (Flygbranschens färdplan 2017: 7). I färdplanen påpekas att flyget står för 5% av Sveriges koldioxidutsläpp och att branschen måste bli fossilfri. Målet är ett fossilfritt inrikesflyg 2030 och att all flygtrafik som startar på svenska flygplatser är fossilfri 2045 (Flygbranschens färdplan 2017: 20). Dock slår planen fast att fossilfriheten inte ska ske på bekostnad av att resa, flygresandet i sig ska inte minska utan utsläppen (Flygbranschens färdplan 2017: 8).

Svenskt Flyg lyfter fyra åtgärder för att minska utsläppen. För det första teknik och nya bränslen. Med nya flygplan och bättre motorer, en storskalig användning av fossilfria bränslen och ökad elektrifiering av kortare flygningar kommer stora minskningar ske. För det andra vill branschen se effektivare flygtrafik och för det tredje bättre flygplatsinfrastruktur. Det sista som omnämns är marknadsbaserade åtgärder, där Svenskt Flyg lyfter att flygbranschen globalt har varit initiativtagare till ett marknadsbaserat system för utsläppsminskning och ser mycket positivt på CORSIA (Flygbranschens färdplan 2017: 16).

Fokus för färdplanen är vad som behöver ske för att skifta från fossilt flygbränsle till bioflygbränsle. Svenskt Flyg menar att “Utmaningen att införa fossilfritt bränsle för flyg är inte i första hand teknisk utan snarare marknadsmässig” (Flygbranschens färdplan 2017: 7). Redan idag kan biobränsle användas i de flygplan som är i drift och trafikerar luftrummet. Det största hindret Svenskt Flyg ser för att genomföra detta skifte är istället att priset för biobränsle är för dyrt. “Bedömningen är att ett visst prisgap mellan fossilt och fossilfritt bränsle kommer att finnas kvar under relativt lång tid. Detta gör att det i dagsläget saknas förutsättningar för att en marknad för fossilfritt flygbränsle ska uppstå på egen hand. Policyinstrument är nödvändiga för att en sådan övergång ska vara möjlig.” (Flygbranschens färdplan 2017: 24) Svensk Flyg menar också

att råvaran för biobränsle finns i Sverige⁹ men att det fattas en inhemsk produktion och distribution av biobränsle (Flygbranschens färdplan 2017: 25f).

Färdplanens konkreta förslag på vad som bör ske är sedan helt inriktade på vad staten ska göra för att skapa en stabil marknad för bioflygbränsle. Staten, till viss del tillsammans med flyg- och bränsleproduktionsbranschen, ska vara garant för att stimulera produktion och efterfrågan på biobränsle. Man vill se ett statligt investeringsstöd samt medel för projektering av nya anläggningar. Staten bör bygga upp och kommunicera en offentlig målbild för övergången till fossilfritt flyg samt avsätta medel för att möjliggöra forskning och utveckling. Staten ska också skapa ett stödsystemet för att hitta en fungerande affärsmodell. Avslutningsvis ska staten upphandla fossilfritt bränsle för alla offentliga flygresor och därmed visa att det finns en stor offentlig efterfrågan på produkten (Flygbranschens färdplan 2017: 27f). I texten lyfts löpande vilka möjligheter dessa satsningar också ger i form av innovationer, arbetstillfällen och konkurrenskraft.

Det är tydligt att Svenskt Flyg anser att statens roll är att underlätta för företagande och i detta fall att till och med vara med som risktagaren i skapandet av en ny marknad för biobränsle. Det faller väl in i Mirowskis bild av det nyliberala projektet, att omvandla staten till ett redskap för marknaden och Reads förståelse av statens roll som främjare av konkurrens. Färdplanen genomsyras av en nyliberal styrningsrationalitet och placerar sig tydligt i Anshelms industriella fatalistiska diskurs. Dels med sitt antagande att vi inte behöver flyga mindre och dels att teknikutveckling, effektivisering och underlättande av marknader, både för prisutveckling av biobränsle och reglering av utsläpp via CORSIA, ska vara det styrande för att minska utsläppen. Ambitionen att bli fossilfri gör dock att materialet skulle kunna ses som en del i skapandet av Newell och Patersons klimatkapitalism. Men vi behöver inte göra några "upppoffringar" genom att minska vårt flygresande eller ändra vår livsstil. Industrin och marknaden, underlättad av staten, kommer att lösa problemen åt oss.

5.3. Ett konsumentexempel på styrning av flygets växthusgasutsläpp

Jag analyserar i detta avsnitt Flygfritt 2020:s Kampanjguide och Flygpratarguide. Kampanjen uppmanar oss att genom ett skriftligt kontrakt lova att inte flyga under hela 2020. Om Flygfritt 2020 lyckas mobilisera minst 100 000 personer innan årsskiftet 19/20 så blir kontraktet bindande (Kampanjguiden 2019: 3). Organisationens syfte är skapa en radikal och omedelbar omställning. I sitt manifest, ett kort trepunktsprogram, slår organisationen fast att "[v]i befinner oss i mänsklighetens största krissituation någonsin och måste agera därefter. Hade tredje världskriget brutit ut hade ingen oroat sig för vad de ska göra på semestern, alla hade varit beredda att offra vad som helst för att återfå fred. Ska vi lyckas undvika en klimatkollaps krävs en omedelbar och

⁹ Framförallt i form av spillprodukter från skogsindustrin. De problematiserar att denna naturresurs också kommer att behövas för att framställa biobränslen till andra transportbranscher, t. ex. personbilstrafiken.

genomgripande omställning” (Kampanjguiden 2019: 2). Kampanjen artikulerar att det är bråttom. “Det är nu eller aldrig som vi har en chans att vända utvecklingen. Har ingen förändring skett om tio år är risken stor att det är för sent” (Flygpratarguiden 2019: 15).

Kampanjen hävdar att “[v]i människor är [...] vanestyrda, och för många svenskar har flyget blivit en självklar del av livet” (Flygpratarguiden 2019: 4). Flygandet signalerar enligt kampanjen även något positivt för ens identitet. “Flyget har haft och har fortfarande hög status i många kretsar. Att vara berest är ett tecken på att man är lyckad” (Flygpratarguiden 2019: 5). Dilemmat att vi har svårt att bryta med vanor och göra annorlunda än de flesta gör på grund av att det är inbäddat i våra sociala praktiker (Urry 2011) har organisationen tagit fasta på i sitt arbete. I manifestets första punkt, “Människor bryr sig”, säger organisationen: “Att så många fortsätter att flyga på semester trots att vi befinner oss i en akut klimatkris beror inte på att de inte bryr sig, utan på att vi människor gör som de omkring oss. De allra flesta hade varit beredda att kämpa för klimatet om de insåg hur allvarlig klimatkrisen är och hur stor betydelse deras eget agerande har. Fördelen med att vi människor gör som alla andra är att om tillräckligt många börjar agera kan en förändring gå fort” (Kampanjguiden 2019: 2). Blir vi många är vi starka, menar kampanjen. “Lyckas vi nå målet på 100 000 anmälda kommer vi att sända en tydlig signal till våra politiker - och varandra - om att vi är många som är beredda att förändra vår livsstil” (Kampanjguiden: 4). Kampanjen anser vidare att det är genom att bryta med beteendemönster som vi framför allt påverkar andra. “Att se att andra är beredda att avstå från att flyga är ett effektivt sätt att få fler att inse klimatkrisens allvar och att själva förändra sin livsstil” (Kampanjguiden 2019: 3). I kampanjguiden lyfter organisationen att flyga oftast är det sista vi vill göra avkall på kopplat till våra växthusgasutsläpp. Därför är det ett kraftfullt steg, som ofta leder till större livsstilsförändringar än enbart ett flygstopp. Att få andra att också göra detta leder till ytterligare utsläppsminskningar.

Det viktigaste redskapet i kampanjen är klimatsamtal. Framförallt med vanliga människor i ens närhet, men även i massmedia. Rosen skriver att “[h]ur man pratar om klimatet är viktigare än vad man faktiskt säger. [...] Målet är att få de du pratar med att nå en verklig insikt och väcka deras engagemang, eftersom de då kommer att vilja föra vidare det du säger” (Flygpratarguiden 2019: 10). I texten uppmanas aktivister att prata med många olika slags människor. Rosen menar att även om folk inte skriver på kampanjen, så kommer man ha sått ett frö. I båda texterna tar Rosen vid flera tillfällen upp att det kan kännas obekvämt att ifrågasätta flygnormen, men Rosen menar att för henne har de allra flesta samtal lett till meningsfulla möten. De andra tipsen som ges för ett lyckat klimat- och flygsamtal är att vara trevlig, ställa frågor och lyssna, visa förståelse, vara tydlig, ha tålamod och vara påläst (Flygpratarguiden 2019: 11ff).

Då en stor del av Flygpratarguiden är utformad så att den svarar på de vanligaste invändningarna och motargumenten för att inte sluta flyga, blir texten på ett mycket tydligt sätt ett samtal med det som anses vara normen. Att det är intresset som styr vår vilja att flyga ofta och billigt framgår också i materialet. Den diskursiva kampen och att det är den industriella fatalismen som kampanjen förhåller sig till blir mycket tydligt. Kampanjen ifrågasätter

klimatkompensation med att den hindrar oss från att förstå att vi måste ändra vår livsstil här och nu. Flygpratarguiden hänvisar till klimatforskaren Kevin Anderson som anser att klimatkompensation skadar mer än gör nytta, då den ger sken av att det går att göra utsläpp ogjorda. Kampanjen kritiserar också statens flygskatt för att inte var tillräcklig (Flygpratarguiden 2019: 35 & 41).

Kampanjen pratar om klimatförändringarna som en kris. I Flygpratarguiden får vi mycket information både om klimatförändringarna generellt och kring flygets klimatpåverkan, med hänvisning till aktuell klimatforskning. En stor del av texten handlar också om de olika psykologiska effekter som gör att vi inte kan ta till oss omfattningen av klimatkrisen. En av dem, enligt Rosen, är att många verkar tro att krisen inte kommer att drabba dem, de känner distans till klimatförändringarna. För att skapa närhet brukar Rosen prata om sina barn och det hon är rädd för kring deras uppväxt. Hon berättar att krisen faktiskt kan leda till att de kan dö, men säger också att “[d]et jag tycker är värst är att de riskerar att behöva leva med vetskapen om att det är kört. Än så länge finns det hopp, men sker ingen radikal förändring de kommande tio åren kommer det kanske inte längre att finnas någon återvändo. Hur ska de lyckas finna mening och glädje i livet om det inte längre finns något hopp?” (Flygpratarguiden 2019: 15f). Här artikulerar kampanjen sin syn att klimatfrågan inte bara är materiell utan också existentiell.

I materialet lyfts att kampanjen fått stort genomslag i massmedia både nationellt och internationellt. Något förvånat konstaterar Rosen “att kampanjen skulle uppmärksammas internationellt var till exempel inget vi hade kunnat föreställa oss – vi kontaktas i skrivande stund av journalister från andra länder flera gånger i veckan” (Kampanjguide 2019: 6). Frågan om vårt flygande har debatterats flitigt i Sverige under 2018 och 2019. Begreppet flygskam har myntats och kampanjen ser mycket positivt på att internationell press uppmärksammar “fenomenet att vi svenskar numera väljer bort flyget i allt större utsträckning” (Flygpratarguiden 2019: 43). En analys som skulle kunna göras är att detta kanske är början till att det socialt accepterade beteendet att flyga börjar luckras upp?

En viktig fråga för kampanjen som kommer igen på flera ställen materialet är den globala orättvisan i vem som har rätt att flyga. På frågan om kampanjen vill att rätten att flyga ska bli en klassfråga svarar Rosen att den redan är det, framförallt globalt sett. “Majoriteten av världens befolkning har inte råd att flyga (uppskattningsvis har 80 procent aldrig suttit i ett flygplan) eller ens ha semester överhuvudtaget. [...] Ska vi lyckas skapa en jämlik och rättvis värld är det av största vikt att vi gör allt för att rädda klimatet. De som redan idag är hårdast drabbade är de som inte varit med och bidragit till klimatkrisen” (Flygpratarguiden 2019: 43). Att offren för klimatförändringarna också är de som släppt ut minst synliggörs här tydligt. Rosen menar också att “det faktum att allt fler människor nu ändå börjar flyga gör det ännu viktigare att vi som redan flugit låter bli” (Flygpratarguiden 2019: 43). Vi i nord har redan fyllt upp vår flygkvot resonerar kampanjen. Att låta andra, som inte flugit alls, använda denna resurs skulle i slutändan också kunna ses som en rättvisefråga.

Aktörskapet i kampanjen ligger tydligt hos vanliga medborgare. Den kollektiva ansatsen i handlande och kampanjens utgångspunkt att vi som mänsklighet står inför en katastrof, som metaforiskt liknas vid tredje världskriget, skulle jag vilja se som ett försök att bryta med nyliberalismens självstyrande subjekt som bara ser sina val som ett försök att tillfredsställa egenintresset. Kampanjen uppmuntrar istället till att göra val utifrån planetens och alla människors bästa. "Vi vill ha en klimatpolitik som utgår från vad klimatet klarar av – inte vad vi vill att det ska klara" (Kampanjguiden 2019: 2). Kampanjens tydliga syfte är att mobilisera människor i det arbetet och att tillsammans försöka bryta den samhällseliga normen att flyga. Detta ses inte som ett individuellt livsstilsval utan som en gemensam vädjan om att förändra det kollektiva görandet.

Kampanjen skulle också kunna ses som ett ifrågasättande av den privata klimatstyrningen, där det finns en oro att de frivilliga åtagandena som flygbranschen själva ålagt sig inte kommer att räcka. Men i materialet finns ingen udd riktat specifikt mot flygbranschen och kampanjen har medvetet valt att inte bedriva kampanjarbete på flygplatser (Kampanjguiden 2019: 10). Diskursmässigt menar jag att kampanjen befinner sig i den systemkritiska diskursen. Viktiga drag som visar på det är att kampanjen artikulerar att krisen är akut, natur och människor dör och i flygandet finns den globala orättvisan synliggjord. Etablerade klimatstyrmedel anses otillräckliga och kontraproduktiva och att förändra vår livsstil kollektivt är avgörande för att signalera till både andra medmänniskor och politiken att det finns många som tar klimatfrågan på blodigt allvar. Klimatfrågan synliggörs också som en existentiell fråga, hur ska vi kunna ge unga framtidshopp om vi lämnar efter oss en obebodig planet? frågar sig kampanjens initiativtagare Maja Rosen.

6. Avslutande diskussion

I uppsatsen analyseras statens flygskatt, flygbranschens färdplan för en fossilfri och konkurrenskraftig flygbransch och kampanjen Flygfritt 2020. Andra viktiga aktörer och styrmedel som klimatstyr flyget i Sverige är de transnationella styrmedlen EU-ETS, olika klimatkompensationstjänster och CORSIA. Dessa presenteras kort i uppsatsens avsnitt om tidigare forskning.

Uppsatsens material visar, i likhet med Anshelms, att den industriella fatalistiska diskursen fortfarande är ledande, inte för att den visar sig i allt material utan för att de aktörer och styrmedel som placerar sig i de andra diskurserna tydligt förhåller sig till den på olika sätt. Den diskursiva kampen tycks dock ha förskjutits delvis sedan Anshelms studie, då aktörer inom den industriella fatalistiska diskursen också delvis behöver förhålla sig till aktörer som inte ryms där. Att kunna fortsätta flyga i samma omfattning som vi gör idag ses som målet hos Svenskt flyg. Statens flygskatt har som syfte att minska flygandet, samtidigt krockar den ambitionen med andra politiska mål staten har. Staten som aktör har överlag det mest ambivalenta förhållningssättet till flygande. Flygfritt 2020 menar att vi måste sluta flyga för att klara klimatkrisen.

I materialet från Svenskt flyg blir det tydligt att de gärna ser marknadsbaserade globala stormekanismer, de är positiva till och pådrivare av CORSIA. Investeringar i ny teknik, smartare flygtrafik och satsningar på biobränsle är andra åtgärder de vill se. I sin färdplan föreslår Svenskt flyg att staten ska ta kostnader och risker med skattepengar för att skapa en ny biobränslemarknad. Svenskt Flyg föreslår vidare att staten ska satsa pengar på att bygga upp infrastruktur för biobränsle och garantera offentlig upphandling av det dyrare biobränslet för att visa på att det finns en efterfrågan. Staten ska alltså helt i linje med det nyliberala projektet, som Mirowski och Read presenterar, vara garant för och underlätta konkurrens och en stabil marknad. I materialet blir det också tydligt att det är ett språkbruk präglad av ekonomi och marknadstänk som används. Hela färdplanen präglas av en nyliberal styrningsrationalitet och ryms inom den industriella fatalismens diskurs.

Den ekologiskt omprövande diskursen är inte lika tydlig i mitt material. Bevekelsegrunderna och argumentationen för att införa flygskatten bär dock stråk av denna diskurs. Syftet med skatten anges till exempel vara att minska flygandet på grund av dess klimatpåverkan. Den tydligaste indikationen på att flygskatten präglas av en annan styrningsrationalitet anser jag vara den kraftiga motreaktionen från flygbranschen och näringslivet på skatten. Den ses verkligen som ett hot mot konkurrenskraften, tillväxten och den ekonomiska utvecklingen, inte bara för flyget utan för näringslivet i Sverige i stort. Styrningsrationaliteten vill inte främja marknaden utan reglerar via skatt. Statens vilja att flyget ska leverera samhällstjänster och finnas i hela Sverige, inte bara där det är ekonomiskt lönsamt, visar också på en mer social styrningsrationalitet.

Konsumentbojkotten Flygfritt 2020 har mer av systemkritiska inslag i sin ansats och jag menar att den faller in i systemkritikens diskurs. Trots att det inte finns en uttrycklig kritik av nyliberalismen eller kapitalismen i materialet, så ifrågasätter kampanjen hela vårt sätt att leva, som tydligt är styrt av nyliberalismen och de sociala praktiker den skapat för oss. Aktörsskapet ligger hos oss vanliga människor. Enligt kampanjen har vi i huvudsak möjlighet att påverka varandra, men också makthavare via vår kollektiva aktion. Kampanjen försöker skapa en kollektiv rörelse som utmanar vår fossilberoende livsstil och vill bryta med det sociala kontraktet att leva, det Urry kallar, "high carbon lives". I det nya sättet att leva har flygandet en mycket liten plats och det bästa vi kan göra för att få ner växthusgasutsläppen enligt kampanjen är att inte flyga alls. Materialet visar att det funnits ett stort intresse för kampanjen från både nationell och internationell press. Maja Rosen får förfrågningar från massmedia varje vecka. Att kampanjen och ifrågasättandet av vårt flygande fått så stort utrymme i massmedia har lett till att Flygfritt 2020 tvingat både flygbolag och liberala företrädare att förhålla sig till kampanjens budskap. Det skulle kunna visa på att den systemkritiska diskursen inte befinner sig på en lika marginaliserad plats i debatten som för Anshelms studie 2006-2009.

Referenser

Analysmaterial

- Lagrådsremiss, 2017. Regeringskansliet. *Skatt på flygresor*
<https://www.regeringen.se/49c8c5/contentassets/1e6ea0359b8b4fa8a265ff4387d8eb57/skatt-pa-flygresor.pdf> (Nedladdningsdatum: 191228)
- Rosen, Maja, 2019. *Kampanjguiden. Så kan vi tillsammans sprida Flygfritt 2020.*
<http://vihallerossaljorden.blogspot.com/p/flygpratarguiden.html> (Nedladdningsdatum: 191205)
- Rosen, Maja, 2019. *Flygpratarguiden. Argument och strategier för klimatsamtal.*
<http://vihallerossaljorden.blogspot.com/p/flygpratarguiden.html> (Nedladdningsdatum: 191205)
- Svenskt Flyg, 2017. *Färdplan för fossilfri konkurrenskraft- flygbranschen 2017*
http://fossilfritt-sverige.se/wp-content/uploads/2018/04/ffs_flygbranschen.pdf
- SOU 2016:83. *En svensk flygskatt.* Betänkande av Utredningen om skatt på flygresor.
<https://www.regeringen.se/4ae35b/contentassets/34d1f308247b4718b85ee4cb9ec49e4a/2016en-svensk-flygskatt-sou-201683> (Nedladdningsdatum: 191028)
- Wilson, Anna & Niklas Nordström, 2017. *Lyssna på kritiken - skrota flygskatten!* Debattartikel.
2017-03-06 <https://www.svd.se/lyssna-pa-kritiken--skrota-flygskatten> (Nedladdningsdatum: 191220)

Övrigt material

- Anshelm, Jonas, 2012. *Kampen om klimatet. Miljöpolitiska strider i Sverige 2006-2009.* Malmö: Pärspektiv Förlag.
- Beidenkopf, Katja & Jørgen Wetterstad *Harnessing the Market Trading in Carbon Allowances* s. 231-247 i *Governing Climate Change: Polycentricity in Action?* Cambridge: Cambridge University Press.
- Bulkeley, Harriet & Peter Newell, 2015. *Governing Climate Change.* 2nd ed. New York: Routledge.
- Bulkeley, Harriet, Michele Betsill, Daniel Compagnon, Thomas Hale, Matthew Hoffman, Peter Cames, Martin, Ralph O. Harthan, Jürg Füssler, Michael Lazarus, Carrie M. Lee, Pete Erickson & Randall Spalding-Fecher, 2016. *How additional is the Clean Development Mechanism? Analysis of the application of current tools and proposed alternatives.* Berlin: Clima

- Climate focus, 2019. *What is the future of the CDM? Questions and answers*
<https://climatefocus.com/sites/default/files/Post-2020%20CDM%20QA%20Briefing%20Note.pdf>
 f (Nedladdningsdatum: 191109)
- Dean, Mitchell, 2010. *Govermentality. Power and rule in modern society*. Chippenham: SAGE
- Engström, Lisa, 2019. *Att skapa självstyrande individer; effektivitet och motrörelser*.
 Köpenhamn: Köpenhamns universitet
- En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem*, 2017.
 Näringsdepartementet. Diarienummer: N2017/00590/MRT
https://www.regeringen.se/490ab0/contentassets/661596dee93f47f397f45dfb59bb9171/2017_flygstrategi_webb_ny.pdf (Nedladdningsdatum: 191226)
- Europeiska Kommissionen= Europeiska kommissionens hemsida, 2019. *Reducing emissions from aviation*. https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation_en#tab-0-0
 (Nedladdningsdatum: 191229)
- Europeiska Kommissionen 1= Europeiska kommissionens hemsida, 2019. *EU Emissions Trading System (EU ETS)* https://ec.europa.eu/clima/policies/ets_en (Nedladdningsdatum: 191101)
- IPCC, 2014. *Climate Change 2014: Synthesis Report*. Contribution of Working Groups I, II and III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Core Writing Team, R.K. Pachauri and L.A. Meyer (eds.)]. IPCC, Geneva.
- IATA= IATAs hemsida. *Carbon Offsetting Scheme for International Aviation (CORSLA)*
<https://www.iata.org/en/policy/environment/corsia> (Nedladdningsdatum. 191226)
- ICAO= ICAOs hemsida. *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSLA) – Frequently Asked Questions (FAQs)*
https://www.icao.int/environmental-protection/CORSLA/Documents/CORSLA_FAQs_October%202019_final.pdf (Nedladdningsdatum. 191226)
- Jordan, Andrew, Dave Huitema, Harro van Asselt, Johanna Forster. 2018. *Governing Climate Change: Polycentricity in Action?* Cambridge: Cambridge University Press.
- Jordan, Andrew, Dave Huitema, Jonas Schoenefeld, Harro van Asselt & Johanna Forster. 2018. *Governing Climate Change Polycentrically Setting the Scene* s. 3-25 i *Governing Climate Change: Polycentricity in Action?* Cambridge: Cambridge University Press.
- Kamb, Annelie & Jörgen Larsson, 2018. *Klimatpåverkan från svenska befolkningens flygresor 1990– 2017* Göteborg: Chalmers tekniska högskola.
- Kommittédirektiv 2018:10. *Utredning om styrmedel för att främja användning av biobränsle för flyget*

- <https://www.regeringen.se/492fd9/contentassets/1341d13391cb4d90acbe397ffa3ae187/styrmedel-for-att-framja-anvandning-av-biobransle-for-flyget-dir.-201810> (Nedladdningsdatum: 191228)
- Lang, Sebastian, Mareike Blum & Sina Leipold, 2019. *What future for the voluntary carbon offset market after Paris? An explorative study based on the Discursive Agency Approach* s. 414-426 i *Climate Policy* 19: 4
- Mirowski, Philip, 2016. *Den politiska rörelsen som inte vågade säga sitt namn. Det nyliberala tankekollektivet och dess utträdning* s. 206-234 i *Fronesis Ekonomiskt vetande* nr 54-55. Bohus: Fronesis.
- Naturvårdsverket 1= Naturvårdsverkets hemsida. *Flygets klimatpåverkan*.
<https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Klimat-och-luft/Klimat/Tre-satt-att-berakna-klimatpaverkande-utslapp/Flygets-klimatpaverkan/> (Nedladdningsdatum: 191028)
- Naturvårdsverket 2= Naturvårdsverkets hemsida. *Utsläppshandel*.
<https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Utslappshandel/> (Nedladdningsdatum: 191026)
- Naturvårdsverket 3=Naturvårdsverkets hemsida. *Statistik och uppföljning*
<https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Utslappshandel/Resultat-och-uppfoljning/> (Nedladdningsdatum: 191228)
- Newell, Peter & Matthew Paterson, 2010. *Climate Capitalism. Global Warming and the Transformation of the Global Economy*. New York: Cambridge University Press.
- Newell, Peter & Matthew Paterson *Transnational Governance. Charting New Directions Post-Paris* s. 63-80 i *Governing Climate Change: Polycentricity in Action?* Cambridge: Cambridge University Press.
- Nilsson, Roddy, 2008. *Foucault - en introduktion*. Lund: Égalité.
- Nyberg, Linda, 2016. *Nyliberalism, politik och ekonomi. Introduktion till Mirowski och Read*. s. 194-205 i *Fronesis Ekonomiskt vetande* nr 54-55. Bohus: Fronesis.
- Read, Jason, 2016. *En genealogi över homo oeconomicus. Nyliberalismen och produktionen av subjektivitet*. s. 235-249 i *Fronesis Ekonomiskt vetande* nr 54-55. Bohus: Fronesis.
- Rose, Nikolas, 1999. *Powers of freedom : reframing political thought*. Cambridge: Cambridge University Press
- Scheelhaas, Janina, Sven Maertens, Wolfgang Grimme & Martin Jung, 2018. *EU ETS versus CORSIA – A critical assessment of two approaches to limit air transport's CO2 emissions by market-based measures* s. 55-62 i Nummer 76 av *Journal of Air Transport Management*.
- Schneider, Lambert, 2009. *Assessing the additionality of CDM projects: practical experiences and lessons learned*, s. 242-254 i *Climate Policy* 9:3

- Skatteverket= Skatteverkets hemsida. Skattesatser för flygskatt per land
<https://www.skatteverket.se/foretagochorganisationer/skatter/punktskatter/flygskatt/skattesatserforflygskattperland.4.41f1c61d16193087d7f2acc.html> (Nedladdningsdatum: 191228)
- SOU 2019:11. Biojet för flyget. Betänkande av Utredningen om styrmedel för att främja användning av biobränsle för flyget.
<https://www.regeringen.se/493238/contentassets/6d591e58fd9b4cad8171af2cd7e59f6f/biojet-for-flyget-sou-201911> (Nedladdningsdatum: 191226)
- Unger, Moritz v., Sandra Greiner & Nicole Krämer, 2019 *The CDM Legal Context Post-2020: Discussion Paper*.
https://www.climatefocus.com/sites/default/files/ClimateFocus_Atlas_2019_CDM_Post_2020.pdf (Nedladdningsdatum: 191109)
- Urry, John, 2011. *Climate Change and Society*. Cambridge: Polity Press.
- Winther Jørgensen, Marianne & Louise Phillips, 2000. *Diskursanalys som teori och metod*. Lund: Studentlitteratur.
- Zachrisson Winberg, Johan, 2019. *Regeringen nya tuffa budskap: "Svenskarna måste flyga mindre"* SVT Nyheter. Nyhetsartikel och webbTVinslag 2019-06-09.
<https://www.svt.se/nyheter/inrikes/regeringen-nya-tuffa-budskap-svenskarna-maste-flyga-mindre> (Nedladdningsdatum: 191220)