

TIDSKRIFT FÖR POLITISK FILOSOFI  
NR 1 2022 | ÅRGÅNG 26

*Bokförlaget* THALES

## 1 Introduktion

EN AKTUELL FRÅGA på energirättsvisans område är hur vi ska fördela de kostnader som uppstår när vi ska fasa ut fossila bränslen och ställa om våra energisystem till nollutsläpp. Enligt vissa kan en sådan omställning bara vara rättvis (man talar då om ”just transition”) om de hårdast drabbade aktörerna ersätts på olika sätt. Argumenten för ersättning är ibland pragmatiska, och säger då att klimatomställningen är svår att genomföra i praktiken om inte de som drabbas negativt av den ersätts, eftersom motståndet annars blir för stort (Abram et al. 2020). Men det finns även ett moraliskt argument som säger att de som drabbas utsätts för en orättvisa och därmed förtjänar kompensation. De negativa konsekvenserna behöver inte vara rent ekonomiska – de kan även vara emotionella – men ersättningen tar alltid formen av att staten överför extra ekonomiska medel till olika ändamål.

I denna artikel utgår vi från att graden av kompensation bör bero på i vilken grad det kan anses vara orättvist att olika aktörer drabbas på olika sätt, vilket i sin tur beror på hur *moraliskt ansvariga* dessa aktörer är för de utsläpp som har skett. Vi tillämpar denna tanke i två konkreta klimatpolitiska fall – nedläggningar av kolkraftverk och höjningar av bensinskatten – och argumenterar för att de krav som ibland ställs på kompensation för aktörer som kolkraftsarbetare och bilister sällan är rimliga.

## 2 Krav på en rättvis omställning: nedläggning av kolkraft och höjning av bensinskatten

EN VIKTIG DEL i arbetet mot klimatförändringarna är att ställa om från kolkraft till klimatneutral eltillförsel. När ett kolkraftverk läggs ner påverkas inte bara de som arbetar vid kraftverket och de som investerat kapital i det, utan även alla de vars verksamhet på ett eller annat sätt är beroende av kolkraften. Kraven på kompensa-

tion har därför handlat om allt ifrån ekonomisk kompensation till kolkraftsarbetare och energibolag till riktade arbetsmarknadsåtgärder och stöd till olika samhällsaktörer för strukturell omställning (se Johnstone och Hielscher 2017 samt Nacke et al. 2021). Fackförningsrörelsen i länder som Tyskland och Spanien har fått gehör för sina krav (Galgóczi 2020).

En annan viktig del av klimatomställningen är minskade utsläpp från vägtransporter, som i Sverige står för en tredjedel av utsläppen av växthusgaser. Sedan 1990-talet finns därför en koldioxidskatt på fossila drivmedel, men en energibeskattning av bensin och diesel infördes redan i samband med oljekriserna på 1970-talet. Förslag på att minska klimatpåverkan genom att höja dessa skatter ytterligare har dock lett till omfattande protester på senare år, som *Bensinupproret* i Sverige och de *Gula västarna* i Frankrike.

Höjda bensinskatter har inte diskuterats i litteraturen om rättvis omställning, men frågan om huruvida den fördelning av kostnader som skatten ger upphov till är rättvis har klara likheter med motsvarande fråga i fallet nedläggning av kolkraftverk. Vissa människor har till exempel investerat i ett liv på landsbygden, och en höjd bensinskatt gör det ekonomiskt svårare för dessa landsbygdsbor att leva ett normalt liv, vilket kan betraktas som orättvist.

Men det finns också skillnader mellan fallen. En höjd bensinskatt drabbar till exempel många fler, samtidigt som konsekvenserna för kolkraftsarbetaren som förlorar jobbet är större än för landsbygdsbon som får högre bränslekostnader. En annan skillnad är att kolkraftsarbetarna är välorganiserade och kan framföra sina krav med kraft, medan bilisterna har en lösare organisation. Bensinupproret och de Gula västarna är heller inte ute efter kompensation för den höjda bensinskatten utan målet är snarare att skatten inte höjs alls, vilket påminner om fackföreningarnas tidiga försök att helt stoppa (eller åtminstone fördröja) nedläggningar av kolkraftverk.

3 Varför fokusera på moraliskt ansvar för utsläpp?

DET ÄR VIKTIGT att kostnaderna för en energiomställning fördelas på ett sätt som uppfattas legitimt av medborgarna,

för när så är fallet är de villiga att följa de relevanta lagarna och bestämmelserna även om de själva inte håller med om dem. Frågan om politisk legitimitet – och vilket stöd man kan få för besluten – beror till viss del på vilka fördelningseffekter som upplevs som rättvisa eller orättvisa. Upprörda kolgruvearbetare kan gå ut i strejk och uppretade bilister kan demonstrera och skapa trafikproblem, vilket i sin tur riskerar att fördröja den relevanta omställningen.

Den *upplevda* rättvisan hos politiska beslut är alltså viktig, och det finns pragmatiska skäl att tillmötesgå krav på rättvisa. Vad människor i allmänhet uppfattar som rättvist behöver dock inte överensstämma med vad en välgrundad teoretisk analys ger vid handen. Men frågorna om vad som faktiskt upplevs som rättvist och vad som bör betraktas som rättvist är inte helt frikopplade ifrån varandra. För att klimatpolitiken ska vara robust över tid måste energiomställningen upplevas som rättvis och legitim över tid, och det är troligare att så är fallet om den är förankrad i en välgrundad syn på rättvisa och inte bara i pragmatiska argument. Därför är det viktigt att fundera över vilken fördelning av kostnaderna som bör betraktas som rättvis, och det är här som frågan om moraliskt ansvar blir viktig.

4 Kriterier för moraliskt medansvar för klimatförändringar:  
kauslighet, kunskap och frivillighet

HUR KLIMATOMSTÄLLNINGENS KOSTNADER bör fördelas mellan olika aktörer kan bero på flera faktorer – som förmågan att betala eller i vilken utsträckning som man tjänat på de aktiviteter som orsakat utsläppen – men här fokuserar vi i huvudsak på hur mycket växthusgaser man har släppt ut och i vilken grad man är moraliskt ansvarig för de utsläpp man har bidragit till. Intuitionen är att kostnaderna åtminstone delvis bör fördelas på denna grund (Brülde et al. 2021).

Klimatförändringarna är resultatet av många enskilda aktörers handlingar, och även om vi betraktar företag och andra strukturerade kollektiv som aktörer är ingen enskild aktörs utsläpp så stora att de ensamma orsakar stora skador. Klimatförändringarna bör snarare

betraktas som *ostrukturerade kollektiva skador*: ostrukturerade därför att aktörerna inte har handlat med gemensamt syfte eller koordinerat sina handlingar, och kollektiva därför att aktörernas handlingar inte skulle få de skadliga effekterna om aktörerna hade varit få. Moralfilosofen är emellertid inte helt eniga om vilket ansvar den enskilde aktören har för sådana ostrukturerade, kollektiva skador.

En faktor som ofta åberopas när man diskuterar moraliskt ansvar för olika utfall är om man genom sin handling gjorde någon skillnad. Detta synsätt bygger på en specifik syn på kausalitet: man orsakar (i grova drag) X om ens handling *gjorde skillnad* för att X inträffade. Om X skulle ha inträffat oavsett om man handlat så eller inte, orsakade man inte X i denna mening. Ett sådant synsätt är rimligt i många situationer där vi funderar över kausalitet och det fångar dessutom upp det som verkar vara moraliskt viktigt: det är just för att ens handling faktiskt gör skillnad som den är moraliskt relevant.

Detta synsätt innebär emellertid att ingen blir ansvarig för ostrukturerade kollektiva skador. För nästan alla transaktioner på en marknad, kan en aktör snabbt ersättas av en annan. Om BP skulle sluta sälja bensin och det fortfarande fanns bensinbilar, skulle bara ett annat oljebolag förse bilisterna med bensin istället. Detta har föranlett vissa att istället utveckla teorier om ansvar för ostrukturerade kollektiva skador som bortser från vem som orsakade skadorna (Kutz 2000). Det finns dock ett alternativt sätt att se på kausalitet, nämligen kausalitet som produktion (eng. *causation as production*, se Hall 2004). Enligt detta synsätt så bidrar man kausalt till att X inträffar om ens handling är en del av den orsakskedja som resulterar i X, oavsett om denna handling är nödvändig för att X inträffar.

Denna syn på kausalitet implicerar att BP faktiskt är med och orsakar utsläppen från bilarna, liksom biltillverkarna och bilisterna som konsumerar bensinen. På samma sätt bidrar kolkräftsarbetarna kausalt till de utsläpp som orsakar klimatförändringar. Det är naturligtvis inte så att en enskild anställds handlingar ensamma har orsakat klimatförändringarna, och att en enskild anställd

säger upp sig från sitt arbete hade inte heller gjort någon större skillnad. Samma argumentation kan också appliceras på ägare av eller investerare i kolkraftverk: om en enskild aktör inte investerar i ett givet kolkraftverk kommer någon annan göra det, men dessa aktörers agerande utgör trots detta en länk i de orsakskedjor som leder till utsläpp från kolkraftsproduktionen (Brülde et al. 2021). Nackdelen med detta sätt att se på kausalitet är att nästan alla som är delaktiga i den globala ekonomin är med och orsakar dess skador. När vi graderar ansvar är det därför viktigt att vi försöker avgöra hur centrala olika aktörer och handlingar är för att producera X. Det är emellertid inte tillräckligt att man kausalt har bidragit till skada för att man ska betraktas som medansvarig. Enligt den traditionella synen på moraliskt ansvar (jfr Lepora och Goodin 2013), så måste ytterligare två kriterier vara uppfyllda: vetskap om att det egna handlandet bidrar till skada, alternativt att man är ansvarig för sin okunnighet (kunskapskriteriet) samt att man hade möjlighet att handla annorlunda (frivillighetskriteriet).

Om vi är ovetande om att det vi gör kommer att leda till negativa konsekvenser, är vi oftast inte moraliskt ansvariga för dessa konsekvenser. Vissa anser därför att länder som industrialiserades tidigt, och som därför bidrog till klimatförändringarna innan man visste att utsläppen var skadliga, inte kan betraktas som medansvariga för dessa utsläpp (Caney 2009). För en individ eller organisation uppstår också frågan om den kände till att man bidrog till utsläpp. Tanken att okunskap fråntar en moraliskt ansvar för sin handling måste emellertid kvalificeras, eftersom viss information är så lättillgänglig att de relevanta aktörerna *borde* ha känt till den, och de kan därför hållas moraliskt medansvariga för det relevanta utfallet (Brülde et al. 2021).

Vet de anställda inom kolkraftnäringen och bilförarna om att de bidrar till klimatförändringarna? Vi kan nog anta att de flesta gör det: dels står de för ett så centralt kausalt bidrag att de vet att de faktiskt bidrar till utsläpp, dels är det så allmänt känt att kolkraftens och privatbilismens utsläpp bidrar till klimatförändringarna att eventuell okunskap inte kan frånta någon från ansvar.

Det sista kriteriet för medansvar är frivillighet. En aktör som visserligen genererade utsläpp av växthusgaser men som inte hade något annat val är inte fullt moraliskt medansvarig för den skada som orsakades. Att en handling ska ses som ofrivillig behöver dock inte innebära att man rent fysiskt är oförmögen att undvika den. Huruvida ett visst handlande ska betraktas som frivilligt eller ofrivilligt handlar snarare om vad det skulle kosta aktören att handla annorlunda. En person som under pistolhot lämnar över sina tillhörigheter till en rånare agerar inte frivilligt eftersom kostnaden för att låta bli (och riskera att bli skjuten) är alltför hög. Kostnaden har även betydelse när vi bedömer frivilligheten hos de handlingar som ger upphov till utsläpp: vi kan minska våra utsläpp av växthusgaser genom att sluta äta mat, men det är en orimlig kostnad, till skillnad från att minska sin köttkonsumtion.

Dana Nelkin (2016: 2) menar att hur berömvärt det är att handla rätt, och hur klandervärt det är att handla fel, beror på hur *svårt* det är att handla rätt, vilket kan förstås på två olika sätt: antingen att handlingen kräver stor ansträngning (fysisk eller mental) eller att den kräver en stor uppoffring. Hon påpekar också att en handling som är svår att utföra i den ena betydelsen av ›svår› ofta är det även i den andra, men att det inte alltid är så. I de fall som vi fokuserar är uppoffringarna viktigare än ansträngningen, exempelvis kostnaderna i form av arbetslöshet, att behöva flytta eller att ge upp en viss livsstil på landsbygden.

Hur frivilligt är det att arbeta inom kolkraftnäringen? De flesta behöver ett arbete för sin inkomst, men hur många är tvungna att arbeta just inom kolkraftnäringen? Om majoriteten av arbetena i en region står att finna inom kolkraftnäringen kan den enskildes val stå mellan att ta anställning inom den näringsgrenen, vara arbetslös eller flytta till en annan region, och det kan finnas enstaka fall där alternativen är förknippade med så höga kostnader att de inte längre är rimliga. Men i välfärdsstater finns det arbetslöshetsförsäkringar som täcker en del av inkomstbehovet under tiden man letar efter nytt arbete, och det finns andra arbeten i andra regioner i landet, och det är därför tveksamt om kostnaderna kan ses som oö-

verstigliga. (Här kan man jämföra med diskussionen om hur mycket man kan kräva i termer av geografisk och yrkesmässig rörlighet för att en person ska få sjukersättning vid nedsatt arbetsförmåga.)

Situationen är liknande i fallet bilkörning. Många medlemmar i Bensinupproret framhåller att det är besvärligt att leva på landsbygden utan bil. Man kan bo långt från närmaste busslinje, och bussarna går sällan. Man behöver ta sig till arbetet, förskolan och mataffären, och avstånden är för långa för att det ska vara rimligt att gå eller cykla. Det är naturligtvis frivilligt att välja att bosätta sig på landsbygden istället för i en stad, och det är fullt möjligt för en landsbygdsbo att minska sina utsläpp av fossila bränslen genom att flytta till en stad. Men samtidigt är de emotionella kostnaderna för att lämna en gård släkten haft länge, eller ett socialt sammanhang eller livsstil som man uppskattar, inte försumbara. Det är kanske inte svårt att genomföra en flytt, men det kan ibland utgöra en stor uppoffring. Ett alternativ till en flytt är naturligtvis att köpa en elbil, men det involverar – i likhet med alternativet att fortsätta köra en fossildriven bil och betala den höjda skatten – en ekonomisk uppoffring som kan vara betydande.

Den ansvarsprincip som vi åberopar påminner om principen att förorenaren betalar (eng. *Polluter Pays Principle*), som ofta tillämpas på stater i klimatsammanhang, men principerna skiljer sig på två viktiga punkter. Tanken att förorenaren ska betala fokuserar på vem som står för föroreningarna, men vi menar att de som ger ett indirekt kausalt bidrag också bär ansvar. Den andra skillnaden är att kunskaps- och frivillighetskriterierna måste vara uppfyllda för att någon ska kunna betraktas som medansvarig.

5 Ansvarets moraliska implikationer för idéer om en rättvis klimatomställning

ATT MAN ÄR moraliskt medansvarig för ett problem innebär att man har ett visst mått av framåtblickande moraliskt ansvar för att problemet får en lösning. Exakt hur detta ansvar ser ut beror på både kontexten och graden av bakåtblickande moraliskt ansvar. När det gäller klimatfrågan och andra ostrukturerade kollektiva



problem där den drabbade är svår att identifiera pekar man ofta på förpliktelsen att hjälpa till att bära kostnaderna för omställningen. Det är ett av flera skäl till att den rika världen anses ha ett större ekonomiskt ansvar inom den internationella klimatpolitiken.

Till skillnad från idén om att klimatomställningen är en orättvisa som drabbar kolkraftsägare, kolarbetare och bilister (och som de bör bli kompenserade för), så antyder vår ansvarsprincip att dessa aktörer är medansvariga för klimatskadorna och att det därför är i sin ordning att de bär en del av bördan för omställningen. Det faktum att de har tjänat på de utsläppsgenererande aktiviteterna – kolkraftsägare har gjort ekonomiska vinster, kolkraftsarbetarna har uppburit lön och bilisterna har sparat pengar på att bränslet de köpt inte burit sina fulla kostnader – kan dessutom bidra till att underminera kraven på kompensation (se Duus-Otterström 2014).

Det finns dock ett antal komplicerande faktorer. I vilken grad en viss omställning ska betraktas som orättvis beror delvis på vilka rimliga förväntningar de relevanta aktörerna har på framtiden: om kolarbetarna under lång tid har fått signaler från staten och företaget att de kan arbeta kvar under hela sin karriär, och om staten sedan hastigt ändrar kurs, kan till exempel en viss kompensation vara på sin plats. Hur rimliga förväntningar kolkraftsarbetare och bilister kunde ha på att fortsätta med sitt sätt att leva beror på kontextuella faktorer. I Sverige har man tydligt signalerat att bensinskatten kommer att höjas, och Tyskland har förberett en utfasning av kolkraften under lång tid, men det finns stater i östra Europa som har försvarat kolkraften trots klimateffekterna. I sådana länder kan man anse att kolarbetare rimligen kan förvänta sig att arbeta kvar.

Det är emellertid inte bara kolkraftsarbetare som kan få sina liv förändrade på oväntade sätt. Strukturuomvandling sker hela tiden i samhället. Branscher flyttar sin verksamhet utomlands och ibland försvinner hela yrken genom mekanisering eller digitalisering. För att hantera denna typ av situationer har välfärdsstater utvecklat system för arbetslöshetsförsäkring och omskolning. Finns det några avgörande skillnader mellan dessa strukturuomvandlingar och energiomställningen, som skulle kunna motivera att staten har ett

särskilt ansvar för dem som drabbas av energiomställningen (vad Stevis och Felli (2015) kallar »the differentiated responsibility approach»)? Energiomställningen är tydligt politiskt styrd och initierad, vilket talar för att staten har ett särskilt ansvar för dem som drabbas. Men andra strukturomvandlingar beror också på politiska beslut (eller avsaknad därav). Om skatten på arbete hade varit lägre hade kanske teko-industrin kunnat vara kvar i Sverige, och om digitaliseringen inte hade drivits så starkt från politiskt håll hade en del arbeten ännu varit manuella. Styrningen av energipolitiken är kanske mer direkt och mer synlig, men det föreligger ingen principiell skillnad. Politiska beslut tenderar också vara mer transparenta och omdiskuterade än rena näringslivsbeslut. Den som jobbar på en fabrik som plötsligt utlokaliseras till ett låglöneland har en rimligare förväntning på att arbeta kvar där än den som förlorar jobbet på ett kolkraftverk vars utfasning man pratat om länge. Skälen för att kolkraftsarbetare bör få stöd utöver det som andra arbetstagare får i en föränderlig ekonomi verkar därmed svaga (se även International Labor Organisation (ILO) 2015). Man kan dessutom hävda att även om det fanns rimliga förväntningar från kolkraftsbranschen om att kunna fortsätta verksamheten (i vissa länder), så undermineras kraven på kompensation just av att de har ett omfattande moraliskt ansvar för de utsläpp de har genererat och att de under lång tid har tjänat på de aktiviteter som orsakat klimatförändringarna.

En nedläggning av kolkraftnäringen skulle också ha negativa konsekvenser för den allmänna ekonomiska situationen i den aktuella regionen. Om kolkraftnäringen läggs ner och många människor flyttar från trakten för att söka arbete på annan plats minskar arbetstillfällena och den ekonomiska tillväxten för dem som stannar kvar, även för de aktörer som arbetar inom sektorer som sjukvården, skolan och matvaruhandeln. Drabbas dessa aktörer oskäligt av omställningen till andra energikällor? Deras kunskap om kolkraftens effekter kan antas vara lika hög som för de anställda, och vad gäller frivilligheten skulle även de i princip kunna flytta till en annan region, men möjligheten att arbeta kvar utan att

indirekt stötta arbetare som jobbar på företag som orsakar utsläpp är i stort sett omöjligt. (De bidrar emellertid i mindre utsträckning till utsläppen jämfört med de anställda inom kolkraftnäringen, och deras kausala bidrag väger därför lättare.) Det kan därför vara rimligt att regioner som drabbas hårt av nedläggningar av kolkraftverk får stöd, men det är återigen tveksamt om denna kompensation ska vara större än vid andra industrinedläggningar.

Ytterligare en aspekt som vi måste ta hänsyn till för att kunna avgöra om det är rimligt att höja bensinskatten är skillnader i totala levnadsomkostnader för dem som bor på landsbygden jämfört med dem som bor i städerna, med hänsyn tagen till inkomstskillnaderna. Om nettokostnaderna för att bo på landsbygden är lägre än nettokostnaderna för att bo i en stad, kan det faktum att höjd bensinskatt slår hårdare mot människor som lever på landsbygden uppvägas av att deras boendekostnader och andra nettokostnader är lägre.

Slutligen måste vi även notera att det finns en stark politisk vilja att hålla landsbygden levande, och att människor på landsbygden därför måste ha praktisk möjlighet att ta sig till arbetsplatser, förskolor och affärer utan alltför höga kostnader. Det är dock inte helt säkert att detta är relevant för rättvisefrågan. Rättvisa är ett viktigt värde, men det finns fler värden som våra politiker bör ta hänsyn till när de fattar sina beslut, som värdet av en levande landsbygd.

## 6 Slutsats

SLUTSATSEN ÄR ATT det inte är rimligt att kompensera alla de aktörer som drabbas direkt av klimatomställningen, detta eftersom många av dem är medansvariga för problemet: de har varit med och orsakat problemet, de borde ha haft kunskap om det och de kunde ha handlat annorlunda. Detta ansvar gör att man inte har några rättmätiga krav på att dra nytta av den position man har som kolkraftsägare, kolarbetare eller bilist. Det betyder emellertid inte att politiker bör avstå från att gynna regioner som drabbas hårt vid en klimatomställning, utan bara att de relevanta åtgärderna bör vara generella i betydelsen att alla i dessa regioner bör gynnas, och inte bara de som investerat i eller arbetar inom industrin.

Klimatomställningen drabbar alltså inte kolkraftsägare, kolarbetare eller bilister på något orättvist sätt, men det pragmatiska argumentet – att dessa aktörer bör ersättas för att omställningsarbetet ska få legitimitet – kvarstår. Samtidigt ser vi att det finns långsiktiga risker med att legitimera en syn där de som är moraliskt ansvariga för ett problem inte behöver bära kostnaderna för att åtgärda det (inte minst gäller det ägarna av kolkraftverk). I längden riskerar detta att skapa förväntningar som kan fördröja en omställning samt ge incitament för olika aktörer att inte ta ansvar för de problem de orsakar. En långsiktigt robust och legitim omställningspolitik bör därför inte bara baseras på upplevd (o)rättvisa, utan också väga in moraliskt välgrundade argument kring vad som är och inte är rättvist.

→

*Lina Eriksson är docent i statsvetenskap vid Statsvetenskapliga institutionen, Göteborgs universitet. Fredrik Hedenus är biträdande professor i hållbar utveckling och systemanalys vid avdelningen för Fysisk Resursteori på Chalmers tekniska högskola. U. Martin Persson är biträdande professor i markvetenskap vid avdelningen för Fysisk Resursteori på Chalmers tekniska högskola. Bengt Brülde är professor i praktisk filosofi vid Institutionen för filosofi, lingvistik och vetenskapsteori, Göteborgs universitet.*

## Referenser

- ABRAM, SIMONE, ED ATKINS, ALIX DIETZEL, MARIT HAMMOND, KIRSTEN JENKINS, LORNA KIAMBA, JOSHUA KIRSHNER, JULIA KREIENKAMP, TOM PEGRAM OCH BERNARD VINING (2020) »Just Transition: Pathways to Socially Inclusive Decarbonisation», COP26 Universities Network Briefing. Tillgänglig online på: [https://eprints.whiterose.ac.uk/174417/1/Just\\_Transition\\_policy\\_paper\\_FINAL\\_160920.docx](https://eprints.whiterose.ac.uk/174417/1/Just_Transition_policy_paper_FINAL_160920.docx)
- BRÜLDE, BENGT, U. MARTIN PERSSON, LINA ERIKSSON OCH FREDRIK HEDENUS (2021) »Whose Fault Is It?», opublicerat manuskript.
- CANEY, SIMON (2009) »Justice and the Distribution of Greenhouse Gas Emissions», *Journal of Global Ethics*, 5 (2), ss. 125–146.
- DUUS-OTTERSTRÖM, GÖRAN (2014) »The Problem of Past Emissions and Intergenerational Debts», *Critical Review of International Social and Political Philosophy*, 17 (4), ss. 448–469.
- GALGÓCZI, BÉLA (2020) »Just Transition on the Ground: Challenges and Opportunities for Social Dialogue», *European Journal of Industrial Relations*, 26(4), ss. 367–382.

LINA ERIKSSON, FREDRIK HEDENUS,  
U. MARTIN PERSSON OCH BENGT BRÜLDE

- HALL, NED (2004) »Two Concepts of Causation«, i: John Collins, Ned Hall och Laurie Paul (red.) *Causation and Counterfactuals*, Cambridge, MA: MIT Press, ss. 225–276.
- International Labour Organization (ILO) (2015) »Guidelines for a Just Transition Towards Environmentally Sustainable Economies and Societies for All«. Tillgänglig online på: [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed\\_emp/@emp\\_ent/documents/publication/wcms\\_432859.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_emp/@emp_ent/documents/publication/wcms_432859.pdf) (nedladdad 8/6 2021).
- JOHNSTONE, PHIL OCH SABINE HIELSCHER (2017) »Phasing Out Coal, Sustaining Coal Communities? Living with Technological Decline in Sustainability Pathways«, *The Extractive Industries and Society*, 4 (3), ss. 457–461.
- KUTZ, CRISTOPHER (2000) *Complicity: Ethics and Law for a Collective Age*, Cambridge: Cambridge University Press.
- LEPORA, CHIARA OCH ROBERT E. GOODIN (2013) *On Complicity and Compromise*, Oxford: Oxford University Press.
- NACKE, LOLA, JESSICA JEWELL OCH ALEH CHERP (2021) »The Cost of Phasing Out Coal – Quantifying and Comparing Compensation Costs of Coal Phase Out Policies to Governments«, opublicerat manuskript.
- NELKIN, DANA KAY (2016) »Difficulty and Degrees of Moral Praiseworthiness and Blameworthiness«, *Noûs*, 50 (2), ss. 356–378.
- STEVIS, DIMITRIS OCH ROMAIN FELLI (2015) »Global Labour Unions and Just Transitions to a Green Economy«, *International Environmental Agreements: Politics, Law and Economics*, 15 (1), ss. 29–43.