

TIDSKRIFT FÖR POLITISK FILOSOFI  
NR 1 2022 | ÅRGÅNG 26

*Bokförlaget* THALES

## 1 Inledning

SVERIGE ÄR I början av en omställning av aldrig skådat slag. Historiskt stora samhällsomvandlingar, såsom effektiviseringen av jordbruket under 1940- och 50-talen då hundratusentals småjordbruk lades ned och bönder skolades om till industriarbetare eller 1970-talets varvskris då en hel industri lades ned, framstår som små i jämförelse. Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsnation senast år 2045. Om det ska lyckas krävs omfattande och snabba förändringar av hela samhällsekonomin. Utsläppen av växthusgaser har förvisso minskat något senaste åren, men inte med den takt som krävs för att nå noll nettoutsläpp inom avsatt tid (Klimatpolitiska rådet 2021).

De förändringar som krävs för att detta ska lyckas kommer inte vara friktionsfria. De kommer vara mycket kostsamma för vissa och rent av ett existentiellt hot för några. Många kommer klaga, protestera och uttrycka stort missnöje kring förslag och effekter av tillämpade styrmedel, samt rörande samhällsutvecklingen i stort. Det kan handla om företag vars verksamhet vilar på fossila bränslen och där alternativ till detta fordrar osäkra och dyra investeringar. Vissa produkter kommer bli dyrare eller helt försvinna från marknaden, till exempel bensin och diesel, vilket kan drabba såväl producenter som konsumenter. Kritik kommer också komma från de vars intressen hotas av planer på ny infrastruktur, såsom samebyar vars traditionella betesmark för renarna riskeras av vindkraftutbyggnaden eller från de som värnar om biologisk mångfald. Vissa människor kommer också klaga trots att de till synes inte missgynnas av utvecklingen: de är ändå missnöjda och önskar kanske bevara det nuvarande samhället med dess friheter och möjligheter.

Vi ska i denna text undersöka en del av detta motstånd utifrån ett moraliskt och politiskt perspektiv. Vi kommer utgå från en specifik del av den svenska klimatomställningen, vilken är omställ-

ningen till fossilfria transporter, och söka en djupare förståelse av det missnöje som den kan tänkas leda till. Finns det en moralisk grund för klagomål som uttrycks av individer, intressegrupper, politiker eller branschföreträdare i relation till de klimatpolitiska styrmedel som används för att fasa ut fossila bränslen inom transporter? Målsättningen är inte att beskriva den faktiska motivationen hos de som klagat, utan istället att göra klagomålen begripliga på en djupare, mer principiell nivå. Därmed inte sagt att alla klagomål är grundade i rättvisepprinciper. Vissa klagomål kan förstås som försvar av orättvisa privilegier givna av det nuvarande systemet. Vi tror dock att det finns principiella orättvisor i denna omställning och att dessa bör kartläggas för att därmed kunna utforma mer rättvisa politiska styrmedel. Texten är strukturerad på följande sätt. Vi börjar med att beskriva de huvudsakliga konsekvenserna som kan förväntas av att transportsektorn ställs om på kort tid. Därefter diskuterar vi de förväntade sociala konsekvenserna utifrån ett rättviseperspektiv och avslutningsvis några möjliga praktiska slutsatser.

2 Vad står på spel i omställningen till fossilfria transporter i Sverige?

SVERIGE SKA ALLTSÅ vara fossilfritt senast år 2045. Om lite drygt två decennier – ungefär lika lång tid som har förflutit sedan Sverige var upptagna av »millenniebuggen» – ska alla fossila bränslen vara utfasade och ersatta med hållbara alternativ. Enligt en nyligen presenterad statlig utredning, Utfasningsutredningen (2021), bör den övergripande strategin vara att raskt elektrifiera alla inrikes vägtransporter (nu utgörs bara runt 4 procent av personbilsflottan av laddbara fordon), samt att minska trafikvolymen genom att ett mer transporteffektivt samhälle byggs (se Energimyndigheten 2017). För de transporter som är svårare att elektrifiera, såsom arbetsmaskiner, flyg och sjöfart, behöver också långsiktigt hållbara förnybara drivmedel, såsom avancerade biodrivmedel och vätgas, utvecklas. Allt detta måste harmonisera med EU-lagstiftning och med Sveriges globala ansvar i en hållbar värld. Enligt utredningen kan detta ske till år 2040 genom att politiker dels skärper existerande styrme-

del och dels driver på för EU-gemensamma beslut, till exempel ett stoppdatum för försäljning av fossildrivna bilar.

Vad skulle en sådan utveckling leda till? Den mest påtagliga, uppenbara och ja även önskvärda följden är högre drivmedelskostnader för alla som har fordon med förbränningsmotorer. Den huvudsakliga anledningen till detta är inte att koldioxidskatten kommer öka, utan den så kallade reduktionsplikten. Den tvingar drivmedelsleverantörer att sänka utsläppen från bensen och diesel med en viss procentsats varje år (år 2020 skulle utsläppen från bensen reduceras med 4,2 procent och från diesel med 21 procent) genom att biodrivmedel blandas in. Eftersom det är dyrare med till exempel etanol än bensen så ökar kostnaderna.

Om vi tittar bakåt historiskt så har priserna på bensen och diesel stigit sedan 1990-talet, vilket till viss del beror på höjningar av koldioxid- och energiskatt, samt moms (dessa tre skatter kan gemensamt kallas för bensinskatt). Den viktigaste förklaringen till prisökningen är att det globala priset på råolja har stigit. Det är också viktigt att notera att under samma period så har bilar blivit mycket mer bränsleeffektiva, vilket innebär lägre bränsleförbrukning (Utfasningsutredningen 2021: 244). Eftersom reallönerna dessutom har stigit så har svenskarna aldrig lagt en så liten del av sin disponibla inkomst på drivmedel (ungefär 35 procent av vad vi lade för tjugo år sedan), trots att drivmedelspriserna är rekordhög (Arvidsson och Törnwall 2019). Att drivmedelspriserna ökar kan trots allt leda till orättvisor, men höga priser är också en önskvärd konsekvens eftersom det driver på effektivisering, minskad trafik och ökad elektrifiering. För bilister som har råd att köpa en elbil kommer bränslekostnaden att minska och till och med bli mycket låga. Den stora kostnaden är istället inköpet av fordonet, vilket just nu är mer än vad många har råd med. Priserna på elbilar faller dock snabbt och det finns också en andrahandsmarknad. Enligt en studie kommer det år 2029 vara lönsamt för en amerikansk låginkomstfamilj att byta till en elbil som nästa bil (Mattsson 2021). Kanske en liknande prisutveckling kommer följa i Sverige?

Tydligare förlorare på elektrifieringen av transporter är de som

producerar eller säljer fossila bränslen. Det inbegriper dels oljebolag, så som Preem och St1, som har verksamhet och investeringar i fossila bränslen, till exempel raffinaderier och bensinstationskedjor. Det inkluderar också småföretagare såsom ägare till små bensinmackor på landsbygden. För dessa innebär omställningen nya stora investeringar. Det kan till exempel handla om när oljeraffinaderier ställs om till att producera hållbara biodrivmedel eller när bensinstationen ställs om till laddstationer.

Mer allmänt kan omställningen av transportsektorn beskrivas som en omförhandling av värden. Sverige har till exempel ambitionen att vara ett föregångsland i klimatomställningen. Färdplaner och strategier utarbetas med hänsyn till att de ska vara förenliga med andra länders liknande omställningar. Detta syns bland annat i hur Sverige trots att vi har exceptionellt goda förutsättningar för inhemsk produktion av biobränsle planerar för en mycket mer begränsad roll för detta bränsle. Delvis beror detta på att det globalt är problematiskt att förlita sig på biobränsle som ett alternativ till fossila bränslen, då skogsresurser istället behövs som kolsänkor, för att bevara artmångfald samt på grund av att det finns mer effektiva sätt att bruka marken. Även om Sverige som land hade kunnat få en enklare omställning genom att förlita sig mer på biodrivmedel, så väljs denna väg bort delvis på grund av moraliska skäl (ambitionen om att vara ett globalt föregångsland på klimatområdet). Transportplanering i allmänhet är också en avvägning mellan olika värden, såsom effektivitet, tillgänglighet och säkerhet (Portinson Hylander 2020).

3 Den moraliska grunden till missnöjet mot omställningen  
 UTIFRÅN DE FÖRVÄNTADE konsekvenserna tycks det inte finnas några iögonfallande orättvisor i omställningen till fossilfria transporter. Framtidens transporter verkar möjliggöra bättre mobilitet, lägre kostnader, renare luft och lägre klimatpåverkan. Trots det är föreslagna omställningsplaner fyllda av politisk sprängkraft. Många uppfattar den inslagna vägen för klimatpolitiken som orättvis. Ett exempel är gräsrotsrörelsen *Bensinupproret 2.0*, vilket startade som

ett upprop mot höga bensinpriser på Facebook och samlade hundratusentals upprörda bilister runt krav på bland annat »rättvisa bränsleskatter». Vilken är då grunden för missnöjet? Varför klagar vissa trots att omställningen sägs vara både ekonomiskt riktig, effektiv och nödvändig för att hantera klimatförändringarna? Det generella svaret är: eftersom omställningskostnaderna uppfattas som orättvisa. Vi tror vidare att människors upplevelser av orättvisor här delvis kan ha sin grund i moraliska principer och att vi kan nå en bättre förståelse av motståndet genom att göra dessa explicita (se också t. ex. Möller 2010). Vi kommer presentera ett antal principiella moraliska överväganden som delvis kan förklara och därmed rättfärdiga motstånd mot klimatpolitiska styrmedel. Återigen, vi påstår inte att allt motstånd är rättfärdigat: poängen är att granska de klagomål som kan komma att uppstå och visa att vissa av dessa kan rättfärdigas moraliskt och politiskt, medan andra är grundlösa eller till och med befängda.

Vi ska börja med att undersöka rättvisa förstått som jämlikhet. Klimatpolitiken kan kritiseras för att den bidrar till ökade klyftor eller i vart fall inte gör något åt de som redan existerande mellan välbeställda och mindre bemedlade. Ekonomisk ojämlikhet har ökat i Sverige sedan 1980-talet och det är allmänt känt att skatter på konsumtion, så även bensinskatten, är regressiva, alltså drabbar låginkomsttagare i högre grad än höginkomsttagare. Argument relaterade till ojämlikhet återfanns bland de Gula västarnas protester mot Frankrikes klimatpolitik (Jetten, Mols, och Selvanathan 2020). Det är också viktigt att notera det faktum om att svenskarna aldrig lagt så lite på drivmedel och att mobilitet och tillgänglighet förbättrats är sanna på en generell nivå, men inte nödvändigtvis för var och en. Alla har inte en bränslesnål bil (vissa har inte haft råd med en sådan och andra har valt att köra en fossildriven bil av annat skäl). Det är inte heller alla som dragit fördel av den positiva löneutvecklingen, vilket gör att vissa kan tvingas betala en lika stor eller större del av sin inkomst på bensin idag som för tjugo år sen.

Vi måste också betänka att klimatpolitiska styrmedel omfördelar en hel uppsjö av nyttor och kostnader. Det handlar inte bara om

pengar, utan också om friheter och möjligheter. Man kan till exempel fråga sig hur individers mobilitet fördelas över inkomstgrupper, bostadsort eller övrig socioekonomisk status. Vissa kan idag enkelt förflytta sig mellan bostad och arbetsplats, har nära till viktig samhällsservice och råd med långväga semesterresor. Andra är beroende av dyr pendling, saknar pålitlig kollektivtrafik, behöver ta bilen till grannbyn för att handla och åka långt till närmsta förlossningsavdelning (se också Lindell och Pelling 2021). En rättvis fördelning av kostnaderna och fördelarna av en omställning till en fossilfri framtid kräver vad filosofen Simon Caney (2012) kallar för en integrativ ansats. Det innebär att den generella fördelningen av nyttor och kostnader i samhället tas hänsyn till när klimatpolitik utformas. Klimatpolitiska styrmedel är inte verksamma i ett ohistoriskt naturtillstånd utan alltid i sammanhang som består av bland annat individers möjligheter till att leva rika och varierade liv, och historiska mönster av vilka som har gynnats och missgynnats av tidigare samhällsförändringar. Det är till exempel relevant att vissa låginkomsttagare bor på landsbygden och har dålig samhällsservice, medan andra bor i städer med god kollektivtrafik och i en kultur där en hållbar livsstil premieras.

Upplevda orättvisor kan också handla om fördelningen av mer abstrakta saker såsom respekt, makt, erkännande och status. Klimatpolitik kan skapa eller förstärka redan existerande symboliska eller kulturella mönster (se t. ex. Larsson 2019 och Fraser 1999). Det kan till exempel handla om att individer känner en yrkesstolthet som bilmekaniker, busschaufför eller grävmaskinist och att de upplever den som hotad av omställningsagendan. Det kan också handla om att vissa livsstilar tycks premieras av klimatpolitiska styrmedel. Ett exempel är elcykelpremien som utformades för att ge individer incitament till att köpa elcyklar i hopp om att de skulle ersätta bilen för vissa i arbetspendlingen. I en utvärdering av premien har det visat sig att de som sökte detta stöd främst bor i de södra delarna av landet och har högre utbildning och inkomst än folk i genomsnitt (Naturvårdsverket 2019). För en låginkomsttagare boende utanför Haparanda kan elcykelpremien uppfattas som en signal om att

klimatpolitiken inte gynnar dem utan bara höginkomsttagare i storstäder. Även om dessa konsekvenser är oavsiktliga och kanske till och med rent imaginära (det är ju inget konstigt eller orättvist i sig att vissa satsningar främst gynnar storstäder) så kan de underminera individers känsla av att vara jämbördiga medborgare i en demokratisk stat eller uppfattas som bekräftande en (felaktig) bild av vems intressen och behov som är viktigast i samhället.

En annan moralisk kategori utifrån vilken klimatpolitik kan kritiseras är frihet och autonomi. Klimatpolitiska styrmedel kan uppfattas som otillbörliga maktmedel som inskränker individers frihet och autonomi. Styrmedel – såsom lagar, regler och skatter – styr individer, oftast bort från aktiviteter som skadar eller på annat sätt kränker andras rättigheter. Bensinskatten kan till exempel rättfärdigas utifrån en princip om att kostnaderna för ekonomiska aktiviteter ska bäras av de som ägnar sig åt aktiviteten ifråga (producenter och konsumenterna av fossila bränslen) och inte av andra (de som drabbas av klimatförändringarna och luftföroreningar). Å andra sidan är en grundprincip i en liberal demokrati att individer själva ska få fatta beslut om hur de vill leva sina liv utan att det dikteras av andra individer eller staten. Återigen, bensinskatten och liknande klimatpolitiska styrmedel kan uppfattas som att de belönar vissa livsstilar och straffar andra eller som att de tvingar folk att leva miljömedvetet.

Frihet och autonomi kan också ta sig uttryck i klagomål rörande statlig inblandning på marknaden. Ett exempel rör kritiken mot miljöbilspremier, vilket är ett verktyg för att göra miljövänliga bilar mer attraktiva och att styra vilka bilar individer väljer. För tio, femton år sedan klassificerades dieslbilar som miljöbilar eftersom de hade relativt låga utsläpp av koldioxid och folk kunde köpa dem till subventionerat pris på grund av en statlig premie. Detta ledde till att många köpte dieslbilar. När dessa bilar nu fasas ut, delvis på grund av den luftförorening de orsakar och delvis på grund av att diesel trots allt är ett fossilt bränsle, så kan kritiker av statlig styrning påstå att det är ännu ett exempel på hur det blir fel när staten lägger sig i marknaden. Enskilda politiker och tjänstemän är sämre



än marknaden på att avgöra vilka tekniker som kommer bli vinnande i längden. Det handlar om frihet och autonomi, men också om effektivitet.

Mer allmänt så tycker folk vanligtvis att det är viktigt att få fatta sina egna beslut om hur deras liv ska ta form utan att andra otillbörligen lägger sig i eller tvingar på sina åsikter. Vi blir fly förbannade när vi känner vanmakt över våra liv eller tvingas dansa efter andras pipa utan att förstå varför. Det kan handla om att bensinmacken med dess närhandelsservice stänger samtidigt som det finns ekonomiska resurser till att subventionera elcyklar i storstäder. Orättvisor grundade i bristande erkännande handlar lika mycket om att inte bli lyssnad på eller tagen på allvar som konkreta förändringar. Ofta kan missnöjet rikta sig mot förändringar i samhället som har lite eller inget att göra med den vanmakt som individer känner, vilket är fallet med mycket invandringskritik (se t. ex. Rodríguez-Pose 2017 samt Lindell och Pelling 2021).

En annan aspekt av omställningen är beslutsfattande. Här kan orättvisor uppstå om berörda parter inte kan delta i eller överklaga beslut, eller inte informeras om förväntade konsekvenser. De som berörs av bensinskatten har förstås möjlighet att delta och påverka dess utformning eftersom Sverige är en demokrati: de kan rösta på politiska partier som driver en viss linje rörande bensinskatten. Även om det finns mycket enighet inom svensk klimatpolitik rörande mål och visioner, så finns det konfliktlinjer kring enskilda satsningar och styrmedel, såsom bensinskatten (samt om till exempel kärnkraft, biologisk mångfald kontra inhemsk biodrivmedelsproduktion, flygskatt, samt huruvida politiken bör satsa på en specifik teknik så som utbyggnad av laddstolpar för elfordon). Ofta är dock politiska beslut i dessa frågor relativt avlägsna människors vardag och det är inte säkert att folks intressen är välrepresenterade i politiken. Även den svenska demokratin, som är en av världens starkaste, har brister och dessa kan bli kännbara och leda till orättvisor i klimatomställningen, särskilt eftersom mycket stor på spel.

Till sist ska vi också notera att visst missnöje tycks grundat i ett motstånd mot förändring *i sig*, oavsett vad det får för konsekvenser

(jfr Goodhart 2017). Det är ett uttryck för en konservativ attityd om att det rådande tillståndet är bra eller korrekt och värt att bevara. Fossila bränslen har varit stommen i de samhällen som vi alla vuxit upp i: de har möjliggjort en viss levnadsstandard och vissa friheter. Den spontana »road trippen» med bensinbilen, utlandsresan med vännerna till semesterparadiset, och lustfylld konsumtion av nya prylar är alla aktiviteter associerade med det fossila samhället, som vi nu åtminstone delvis förväntas lämna därhän. Även om det fossilfria framtida samhället inte nödvändigtvis behöver innebära att vi inte längre kan göra dessa saker så finns det en risk att åtminstone vissa aktiviteter som idag ger mening och värde tillhör det förgångna. Saker och ting är förvisso alltid förgängliga, men folk har också alltid sört detta och tagit strid emot det. Sett retrospektivt kan det finnas förluster vi ångrar och känner välgrundad nostalgi inför, andra saker vi ville bevara har vi nu lyckligtvis glömt.

#### 4 Mot en rättvis omställning till en fossilfri framtid

VI HAR FÖRSÖKT förklara en del av det missnöje som omställningen till en fossilfri framtid kan ge upphov till i termer av moraliska och politiska principer, såsom jämlikhet, frihet och erkännande med avseende på olika fördelningsenheter och i olika skalor. Vårt fokus har varit omställningen av fossilfria transporter i Sverige. I vad som återstår ska vi säga något om vilka frågor vi lämnat utforskade, men som bör undersökas om en mer generell teori om en rättvis omställning ska formuleras. Vi ska också visa hur den filosofiska undersökningen av rättvisa som vi ägnat oss åt relaterar till faktisk politik.

Frågorna vi diskuterat måste ses i ett vidare perspektiv. Politiska beslut som tas på vägen mot fossilfria transporter i Sverige får till exempel konsekvenser världen över, precis som ett beslut att skjuta upp eller ställa in omställningen naturligtvis får. Det är inte bara klimatförändringarna som är ett globalt, gränsöverskridande fenomen, utan även den förnybara ekonomin. Elektrifieringsagendan kommer till exempel leda till en ökad efterfrågan på mineraler och metaller bland annat för att konstruera

vindkraftsturbiner och tillverka elektriska batterier. Detta kan få positiva eller negativa konsekvenser för gruvarbetare världen över. Ett annat exempel på rättviseaspekter som till stor del lämnats utanför i resonemangen ovan rör klagomål som till exempel företag, företagsledningar eller ägare kan ge uttryck för allt eftersom fossila bränslen blir dyrare och fasas ut eftersom många är beroende av dessa bränslen nu. Det kan handla om att svensk konkurrenskraft äventyras, att det är otydliga spelregler, är svårt att göra nödvändiga investeringar eller att planer frustreras (se Fossilfritt Sverige 2020). Det kan också handla om lokalpolitiker som tycks sakna möjligheter att tacka nej till, eller styra, formen för investeringar i till exempel logistikfastigheter som främjar tillväxt i kommunen men bidrar till ökade utsläpp av fossila bränslen. De politiska utmaningarna som en rättvis omställning medför måste utforskas på olika nivåer: från den lokala politiken till de internationella klimatförhandlingarna.

Så vad spelar det för roll om omställningspolitik skapar orättvisor? Det enklaste svaret är att det utgör ett hinder för ett framgångsrikt genomförande av klimatpolitiska målsättningar. Så motiveras också vanligtvis betydelsen av upplevda orättvisor för klimatpolitik i offentliga utredningar och rapporter. I Utfasningsutredningen (2021: 73) står det till exempel: »[a]cceptansfrågor är också centrala för genomförbarheten. Att utformningen av styrmedel framstår som rättvisa mellan låg- och höginkomsttagare samt mellan olika delar av landet kan vara viktiga aspekter för ökad acceptans» (se också Klimatpolitiska rådet 2020). Rättviseuppfattningar måste tas hänsyn till för att utforma effektiva, legitima och hållbara klimatpolitiska styrmedel. Vad detta betyder mer precist, samt hur upplevda orättvisor ska mätas och studeras, kanske rent av förebyggas eller motverkas, lämnas okommenterat.

En möjlighet är att rättviseaspekterna hanteras i den beredningsprocess som politiska partier normalt använder för att ta fram ny politik, alltså genom att partierna själva studerar folks inställningar i olika sakfrågor och stödet för politiska förslag i opinionsundersökningar och med fokusgrupper. Missnöje och kritik kan ses som skäl till att revidera politiska förslag, i alla fall i den mån

kritiken ger utslag på väljaropinionen i stort. Sådana resonemang är ett slags väljarstrategiskt manövrerande där målet är att uppnå de klimatpolitiska målsättningarna så snabbt och effektivt som möjligt. Så till exempel när Bensinupproret 2.0 samlade kritiker mot bensinskatten gav det politiska partier skäl att fundera på hur verktygslådan som finns tillgänglig för att påverka prissättningen av drivmedel ska användas på ett sätt som undviker att väcka sådant missnöje. Det är inget fel med det i sig, men det finns en risk att det väljarstrategiska perspektivet blir reaktivt och populistiskt. En risk är att billiga politiska poänger plockas, till exempel att bensinskatten sänks, till priset av att omställningen försenas. Det spelar mindre roll om klagomål är ett uttryck för välgrundad kritik eller ej.

Rättvisa är inte primärt ett medel för att effektivt genomföra andra målsättningar. Det är istället, som John Rawls (2000: 25) uttrycker det, »den främsta dygden för samhällets institutioner». Alla som är underställda samhällets institutioner har giltiga krav på hur dessa ska utformas, på att samhälleliga resurser, friheter och möjligheter ska fördelas rättvist. En del av missnöjet som kommer till uttryck i omställningen till en fossilfri framtid har sin grund i krav och förväntningar som individer rättfärdigt ställer på staten så väl som på andra medborgare. Upplevelser av att klimatpolitiken slår orättvist kan reflektera en mer genomgripande orättvisa i samhället och kräva mer generella politiska reformer. Det är dock inte alla upplevda orättvisor som har en objektiv moralisk grund. Ibland är de snarast ett uttryckt för ett försvar av privilegier som samhället inte har någon skyldighet att upprätthålla, utan tvärtom bör avskaffa. De principer vi använt för att granska upplevda orättvisor ger grund för vissa och ifrågasätter rimligheten av andra klagomål. Det är ett litet steg mot en mer rättvis klimatpolitik.

→

*Eric Brandstedt är docent i praktisk filosofi och universitetslektor i mänskliga rättigheter vid Historiska institutionen, Lunds universitet. Henner Busch är forskare i hållbarhetsvetenskap vid Lund University Centre for Sustainability Studies, Lunds universitet. Vasna Ramasar är universitets-*

*lektor i humanekologi vid Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi samt verksam som forskare vid Lund University Centre for Sustainability Studies, Lunds universitet.*

## Referenser

- ARVIDSSON, JOEL OCH MIKAEL TÖRNWALL (2019) »Rekordbilligt att köra bil – trots bensinpriserna», *Svenska Dagbladet*, 2019-05-12. Tillgänglig online på: <https://www.svd.se/rekordbilligt-att-kora-bil-trots-bensinpriserna>
- CANEY, SIMON (2012) »Just Emissions», *Philosophy & Public Affairs*, 40 (4), ss. 255–300.
- ENERGIMYNDIGHETEN (2017) »Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet», ER 2017:07.
- Fossilfritt Sverige (2020) »Färdplan för fossilfri konkurrenskraft: Sammanfattningar 2018–2020».
- FRASER, NANCY (1999) »Social Justice in the Age of Identity Politics: Redistribution, Recognition, and Participation», i: Larry Ray och Andrew Sayer (red.) *Culture and Economy after the Cultural Turn*, London: SAGE, ss. 25–52.
- GOODHART, DAVID (2017) *The Road to Somewhere: The New Tribes Shaping British Politics*, London: Hurst.
- JETTEN, JOLANDA, FRANK MOLS OCH HEMA PREYA SELVANATHAN (2020) »How Economic Inequality Fuels the Rise and Persistence of the Yellow Vest Movement», *International Review of Social Psychology*, 33 (1), ss. 1–12.
- Klimatpolitiska rådet (2020) »Klimatpolitiska rådets rapport 2020».
- Klimatpolitiska rådet (2021) »Klimatpolitiska rådets rapport 2021».
- LARSSON, MATILDA (2019) »The Swedish Gasoline Tax – A Battlefield Between the People and the Elite? A Cultural Performative Analysis of the Antagonism in the Swedish Gasoline Tax Debate», Masteruppsats, Lunds universitet. Tillgänglig online på: <https://lup.lub.lu.se/student-papers/search/publication/9011836>
- LINDELL, JOHANNA OCH LISA PELLING (2021) *Det svenska missnöjet*. Stockholm: Arena Idé.
- MATTSSON, PER (2021) »Ny studie: Då har låginkomsttagare råd att köpa elbil», *Dagens Industri*, 2021-03-09. Tillgänglig online på: <https://www.di.se/nyheter/ny-studie-dahar-laginkomsttagare-rad-att-kopa-elbil/>
- MÖLLER, TOMMY (2010) »Missnöje som politisk kategori», *Statsvetenskaplig tidskrift*, 112 (5), ss. 427–436.
- Naturvårdsverket (2019) »Elcykling – vem, hur och varför? En utvärdering med elfordonspremiern som utgångspunkt», *Rapport 6894*, Stockholm: Naturvårdsverket.
- PORNTONSON HYLANDER, JENS (2020) »Mellan effektivitet och rättvisa: Mot en genomförbar omställning av transportsystemet», i: Per Björklund (red.) *Fossilfritt Sverige: En antologi om klimatomställning i praktiken*. Stockholm: Verbal.
- RAWLS, JOHN (2000) *En teori om rättvisa*, övers. Annika Persson, Göteborg: Daidalos.
- RODRÍGUEZ-POSE, ANDRÉS (2017) »The Revenge of the Places That Don't Matter (and What to Do About It)», *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 11 (1), ss. 189–209.
- Utfasningsutredningen (2021) »I en värld som ställer om: Sverige utan fossila drivmedel 2040», SOU 2021:48, Stockholm: Miljödepartementet.