

Räddar staten klimatet?

Vems samhällsomställning?

Många vill var med och påverka klimatpolitiken. Men vad blir det av alla förslag? Kan statens motverka klimathotet? Alla vet vad som behövs. Men räcker en maklig omställning av samhället?

Inför regeringens beredning av en klimathandlingsplan har en rad underlag presenterats. Fossilfritt Sverige, Naturvårdsverket, klimatpolitiska rådet och en särskild utredare har alla på ett eller annat sätt skyldigheten att lämna ett sådant underlag. Samtidigt har det kommit andra inlägg. Fler är att vänta.

Alla utgår från riksdagens mål att Sverige ska vara klimatneutralt 2045 och att utsläppen därefter ska vara negativa. Då är frågan hur uppnå detta. I utgångsläget har klimatutsläppen slutat gå ner. Gapet till målen blir därför allt större. Mer måste alltså göras. Största utsläppen kommer från transportsektor, framförallt vägtrafiken, respektive industrin.

Idag finns olika styrmedel för olika källor till utsläppen. Industrin påverkas av det EU-gemensamma utsläppshandelssystemet och till viss del av den nationella koldioxidskatten. Inom transport finns vissa klimatutsläppskrav på nyttillverkade personbilar och lätta lastbilar. Årliga fordonsskatten bestäms av bilens koldioxidutsläpp. Nya bensin- eller dieslbilar från 2018 och senare får ett extra påslag de tre första åren. Bränslena beskattas till viss del i förhållande till klimatpåverkan. De är i realiteten den styrning av tung gods- och persontrafik på väg. Bara bussar finns i någon omfattning med ickefossila drivmedel. Flyget styrs inte av några klimatutsläppsrelaterade lagar förutom den flygskatt som funnits en kort period. Järnvägen betalar skatt på elen.

Steg på vägen?

Gemensamt för olika rapporter är att de menar att det behövs en "genomgripande förändring av samhället". Horisonten är målen 2045. Förslagen som diskuteras i de olika rapporterna är också relativt likalydande och visar vilket stort antal åtgärder som är möjliga.

Tabell 1. Några aktuella klimatrappporter och andra politiska förslag.	
Klimatpolitiska rådet	2019 Klimatpolitiska rådets rapport, mars 2019
Naturvårdsverket	Underlag till regeringens klimatpolitiska handlingsplan, Naturvårdsverkets rapport 6879, mars 2019
Fossilfritt Sverige	Färdplan för fossilfri konkurrenskraft, sammanställning av branschernas färdplaner, mars 2019
Särskild utredare (Wetterstrand)	Biojet för flyget, SOU 2019:11, februari 2019.
EU-kommissionen	En ren jord åt alla. En europeisk strategisk långsiktig vision för en stark, modern, konkurrenskraftig och klimatneutral ekonomi, KOM(2018)773, 28 nov 2018.
Fores och Vuxenskolan	Klimatinfo för alla, 2018.
Forskare	Vi klimatforskare stödjer Greta och skolungdomarna, DN debatt 15 mars 2019.
Lobby	Bygg inte fler motorvägar, SVD 15 mars 2019.

Förslagen från EU-kommissionen och Naturvårdsverket har ambitionen att vara det som behövs för att nå Parisavtalets 1,5 gradersmål, som betyder nollutsläpp 2050. Rapporterna ifrågasätter inte målen. Klimatpolitiska rådet enbart skissar policy. Få förslag är konkret genomförbara redan idag. Vanligen förutsätts vidare utredning eller forskning. Alla förslag rör bara klimat och miljö, utom EU-kommissionen som bl.a. pekar på jobben. EU och Naturvårdsverket bedömer paketens konsekvenser. Mest positiv effekt väntas efter 2030.

Tabell 2. Några av förslagen.
• Elektrifiera transportsektorn: persontrafik privat och kollektivt och lokal godstrafik.
• Använd mer biodrivmedel i vägtrafik och inrikes flyg. Stoppdatum för fossila drivmedel för vägtrafik.
• Samhällsplanera för mindre bilberoende.
• [Öka tåg och sjöfart.]
• Skapa kolsänkor i skogsbruket.
• CO ₂ -insamling och lagring (CCS).
• Stramare utsläppshandel i EU, mindre skattelättnader och justerad CO ₂ -skatt för industrin.
• Ta bort skadliga subventioner, t.ex. på bilism.

Tabell 2. Några av förslagen.

- | |
|---|
| • Klimatprovning av verksamheter. |
| • Mobilisera finansmarknaden. Mer innovationer. |

Några frågor inför klimatpolitiska handlingsplanen:

Räcker åtgärderna? eller Kommer åtgärderna att bli av?

Är målet för 2045 och därefter tillräckligt? Vilka förslag är OK?

Men först några kommentarer till de olika förslagen.

Tveksamt

En klarare ordning med ständig revidering av åtgärderna behövs än bara expertråd. Tron på tekniska fix och entreprenörsanda är relativt stor, även på effekten av sånt som inte finns ännu idag. Infångning av redan utsläppt CO₂ bedöms t.ex. inte på länge tillgängligt men redan räknar man in positiv effekt.

Inom transportsektorn pratar förslagsställarna främst om personbilar. Visserligen har de den största delen av utsläppen men det är den sektor som redan är mest reglerad och då borde man fundera mer på det dåliga genomslaget. Det behövs tydligen mer omfattande åtgärder för en klimatanpassad persontrafik. Godstrafiken på väg är däremot mycket lite reglerat. Dieselbränslet är relativt sett lågbeskattat. Dessutom har man beslutat tillåta mycket tunga långtradare på vägarna trots att de kommer orsaka ytterligare kostnader för vägslitage och ökad olycksrisk.

Rapporterna föreslår inget utöver gällande investeringsplaner för tåg och sjöfart, trots att överflyttning kan ge utsläppsminskning snabbt. Samhällsplaneringen måste regleras för utveckling av ett hållbart och effektivt samhälle.

För industrin – en tredjedel av utsläppen – handlar det mest om EU-systemet för handel med utsläppsrätter, d.v.s. på marknadens villkor. Men hur realistiskt är det att få till en skärpning i EU? Och hur få nån effekt? Systemet har varit i bruk länge och trots stor insikt om att det är alldeles otillräckligt har det inte gått att förbättra det. Risken är också att man räknar in missriktat positiv effekt av klimatåtgärder utanför landet.

Gå för det nu!

El kommer att behövas i massor framöver, så hållbar ickefossil energiproduktion är inget att ångra.

Internethandeln anses av vissa som ett miljömässigt framsteg. Det kan betyda mindre behov av privata bilresor till externa köpcentra. Men då krävs å andra sidan anpassad pakethantering med eldriven distribution och bekväm överlämning. Samhället behöver ordna hållbara förutsättningar för detta.

Sen länge finns färdiga förslag om vägslitageavgifter för tung trafik i stil med det Tyskland har sen länge. Då kan lastbilarna betala vad de kostar för klimat, miljö och trafiksäkerhet.

Räcker det - blir det av?

Det finns dels frågetecken om konkreta utformningen av åtgärderna, dels vilket genomslag de får. Avgörande är när kommer positiva effekten - speciellt viktigt med just klimathotet. Eftersom klimatet påverkas av det samlade utsläppen är det avgörande hur länge det sker höga utsläpp respektive hur snabbt man lyckas minska dem. Det här avgörs inte minst förstås av om kraftfulla åtgärder genomförs snabbt eller inte.

Dessutom beror framgången med åtgärder på hur politiska situationen gör att det blir beslut. Men också om att ett beslut därefter blir genomfört respektive om det får bara halvdant genomslag.

Det är vanligt är att åtgärden inte blir av - trots att konsekvenserna skulle vara positiva - och det beror inte sällan på att lobbyintressena kampanjat emot. Det kan t.ex. ske när en het fråga som klimatet just nu är i ropet, men sen kommit i skymundan och att åtgärder kan skyfflas undan i glömska. Särskilt riskfyllt är om ett förslag behöver utredas och beslut om åtgärder drar ut på tiden. Då finns dessutom ofta lobbyisterna närvarande med sina "råd" om vad som är lämpligt.

Att det är få personer ur en trång krets som hela tiden återkommer och utreder hjälper ju inte heller till att göra förslagen populära. Dessutom riskeras inavel i utredningar och förslag. Dessutom kommer de sällan med direkt genomförbara förslag.

Ett annat fall är då ny information blandas in och krånglar till det. Det kan t.o.m. vara utredarna själva som upptäcker nån ny vinkling på problemens lösning och som de därför menar bör ges tid att utredas. Och att under tiden ska inte de ursprungliga förslagen genomföras. Alltså även om ursprungsförslaget var väl förankrat och fortsatt är värt att införa. Ett exempel på det här hördes nyligen

från en expert i klimatpolitiska rådet som tyckte att man skulle ge några år att utreda en stad-land-differentierad fordonsskatt. I sådana fall borde man istället genomföra det förslag man har och sedan ändra med ett bättre förslag. I detta fall kan man förstås redan nu variera trafikskatterna efter olika användning.

Ett problem med genomslaget är om det uppstår motverkande effekter därför att åtgärder för med sig att det blir billigare att släppa ut mera. Om bilen blir effektivare blir det billigare att tanka – och möjligt att köra mer.

Socialt hållbar och rättvist?

Men är det acceptabelt då? Är statliga åtgärder – som lagregler och skatter – OK? Eller är det som de franska gula västarna säger överklassens orättvisa politik? I Frankrike reagerade de emot höjning av skatten på fossilbränslen.

Klimathoten måste dessutom lösas samtidigt med andra samhällsproblem, och inte minst en hållbar resursanvändning. Det är oundvikligt att inte kräva att de som står för de största skadorna ska också betala mest. Klimatåtgärderna behöver kopplas samman t.ex. skatter på arv och förmögenhet som funnits en gång. Företagen måste ändra till cirkulära affärsmodellerna. Tillväxtbegrepp är överspelat och det duger inte att bara tänka in och ut hos ett företag. Det är inte självklart med obegränsat resande eller konsumtion av varor.

Klimatpåverkan som lätt kommer utanför diskussionen orsakas på annan plats men som beror på "vår" konsumtion. Det handlar om utsläpp och miljöpåverkan från tillverkning av alla de varor som konsumeras. Det ifrågasätter den globaliserade världsordningen.

Rapporterna från EU och Naturvårdsverket med flera beskriver ett allvarligt läge och talar om omställning. Men det är ingen omvälvning, utan en stegvis anpassning. Det räcker inte – särskilt inte med så svaga och oprecisa åtgärder. Bättre och mer genomgripande krav och förändringar behövs. Och ständig uppföljning och omprövning.

LOO

Figur från DN-debatt 15 mars:

