

Steg i rätt riktning att sätta siffror på bilismens utsläpp

För någon månad sedan presenterade Miljömålsberedningen sitt förslag till mål för klimatpolitiken med bland annat en kraftig minskning av koldioxidutsläppen från transportsektorn.

Man kan i och för sig ha berättigade synpunkter på hur man avser att mäta det, om miljöpåverkan från produktion av bilen kommer med i analysen och hur man värderar klimatnyttan med biobränslen.

Med sådana invändningar i bakhuvudet är det ändå ett stort steg framåt att sätta siffror på en många gånger vag klimatpolitik. En minskning med 70 procent till år 2030 är ett bra och utmanande mål. Att det hördes protester från Bil Sweden och Motorbranschens Riksförbund (MRF) om en befarad skattechock är ett tecken på att åtminstone dessa två organisationer har insett vidden av det hela och att styrmedel för att nå målet med nödvändighet kommer att träffa bilismen.

Det är min fasta övertygelse att det inte räcker med ett ambitiöst mål femton år framåt i tiden. För att ha en chans att nå dit krävs kontrollstationer längs vägen, om inte varje år så åtminstone varje mandatperiod. Något som skulle ge den, vid varje tid, sittande regeringen en chans att sola sig i glansen och vinna röster på att den kan visa att de tar klimatfrågan på det allvar som den förtjänar.

Detta är mycket riktigt något som nämns i Miljömålsberedningens betänkande där man talar om utsläppsbanor och att klimatpolitiken bör skärpas om man inte lyckas pressa ned utsläppsnivåerna tillräckligt.

Väsentligen kan man sätta upp delmål enligt två olika principer (jag bortser från ett tänkbart tredje alternativ där man accepterar en långsam start och förlitar sig på att ännu inte valda politiker och, idag okänd, teknik kommer att lösa problemet).

Den första skulle innebära att man satsar på lika stora minskningar mätt som ton koldioxid varje år, det vill säga en linjär minskning av utsläppen, medan den andra betyder att man styr mot en konstant minskning uttryckt i procent relativt föregående år.

Alternativ två är i själva verket en exponentiell förändring, samma som vi känner igen från exempelvis BNP-tillväxt eller nyregistrering av bilar, där man ofta talar om den procentuella skillnaden sedan föregående år. Vid expansion har den fungerat och det förefaller som en klok strategi också då vi ska krympa utsläppen.

Med en bättre miniräknare kommer jag fram till att en 70-procentig reduktion av transportsektorns koldioxidutsläpp under 14 år betyder ungefär 8 procent om året, varje år fram till år 2030. Som jämförelse skulle en linjär minskning vara enklare att uppnå i början, men bli tuffare för varje år som går (5 % 2017, 8 % 2024 och 14 % år 2030).

Bil Sweden och MRF tycks ha dragit de korrekta slutsatserna. Det kommer inte att räcka med att ta fram nollans sandpapper och putsa lite på ytan med mer av biogas, fler laddstolpar eller självkörande bilar. Nej, det krävs att man vågar ta till röjsågen. Hur man än nalkas Miljömålsberedningens mål krävs radikala förändringar i vårt synsätt på resor och transporter.

Stellan Tengroth