

Att svära i kyrkan

Röst 19: *Bengt Brülde*

TIOGUFYRA RÖSTER

OM EVIG TILLVÄXT

PÅ EN ÄNDLIG PLANET

STELLAN Tengroth (RED)

Kapitelvis publicering

Detta är ett av tjugofyra dokument som tillsammans utgör hela innehållet i antologin *Att svära i kyrkan – Tjugofyra röster om evig tillväxt på en ändlig planet* och som under vintern och våren 2014-2015 kommer att publiceras på bland annat Steg3:s webbsida (www.steg3.se)

Samtliga pdf-filer får utan restriktioner spridas och kommer att finnas tillgängliga på:

www.tillvaxtreflektera.se/att-svara-i-kyrkan/pdf

Så länge lagret räcker kan den som pocketbok köpas hos bland annat de större nätbokhandlarna. Och som e-bok lär den överleva sin pappers dito.

Jag är professor i praktisk filosofi vid Göteborgs universitet och vid Högskolan Väst i Trollhättan. Min forskning om klimatfrågor handlar inte bara om den individuella klimatetiken, utan även om klimaträttvisa och om vilka effekter en klimatomställning kan tänkas få på vår livskvalitet.

Mina senaste böcker handlar om livets mening och etisk handel, men jag har även skrivit om lycka och lyckoforskning, livskvalitet, hälsa och sjukdom, affärsetik samt folkhälsoarbetets etik.

Jag har varit verksam som filosof i P3 sedan 1998 och har medverkat i *Moraltestet* sedan 2002.

Bengt Brülde

Klimatproblemet – politiken och moralen

Enligt den rapport som publicerades av Världsbanken i november 2012 är vi på väg mot en temperaturökning på 3–4 grader till år 2100 jämfört med den förindustriella nivån. Detta under förutsättning att jordens länder lyckas uppfylla sina nuvarande åtaganden. Om vi misslyckas med detta finns det en risk att temperaturen har ökat 4 grader redan på 2060-talet. Detta drabbar i första hand världens fattiga och i synnerhet dem som bor runt ekvatorn. De kan till exempel komma att drabbas av översvämningar, matbrist, vattenbrist, dödsfall på grund av värme och spridning av tropiska sjukdomar. Och det är förstås inte bara människor som kommer att drabbas, utan även djurarter och hela ekosystem.

För att vi ska kunna undvika detta katastrofscenari måste de globala utsläppen av växthusgaser, i synnerhet koldioxid, minska kraftigt. Och det är i första hand de rika länderna som, främst av rättviseskäl, måste minska sina utsläpp. Enligt klimatforskaren Christian Azar behöver de globala utsläppen av växthusgaser minska med cirka 75 procent till år 2100. Detta innebär att vi då får släppa ut ungefär ett ton per person och år i genomsnitt, vilket kan jämföras med de 6–7 ton vi släpper ut i Sverige idag (och då är varken vår konsumtion av utrikes producerade varor eller våra internationella båt- och flygresor medräknade).

För att detta ska vara möjligt räcker det inte med teknologiska framsteg, det krävs också livsstilsförändringar.

För att få en idé om hur långt man kan nå med hjälp av teknologiska förändringar är det värt att titta närmare på det ”one tonne life project” som nyligen genomfördes i Stockholmstrakten. Syftet med projektet var att hjälpa en familj att minska sina utsläpp från ca 7 ton per person och år till 1 ton. För att uppnå detta mål fick de hjälp av diverse företag och experter.

De lyckades relativt lätt komma ned till 2,8 ton, till stor del genom att använda ny teknik. Deras bilar byttes exempelvis ut mot en elbil, de fick ett extremt energieffektivt hus och nya energisnåla apparater och vitvaror. Men familjen behövde också göra vissa livsstilsförändringar för att komma ned till 2,8 ton. De fick exempelvis resa på semester med tåg istället för flyg, åka kommunalt när de inte använde elbilen, sänka inomhustemperaturen, bara köra fulla tvättmaskiner, äta mer grönt och mindre kött, samt shoppa mindre och köpa mer begagnat.

Familjen upplevde inte dessa förändringar som några större uppoffringar. De kunde fortfarande leva ett liv de betraktade som normalt och komfortabelt. Men för att minska sina utsläpp från 2,8 ton till 1,5 ton – det var så långt man lyckades nå – krävdes stora uppoffringar. De var exempelvis tvungna att helt gå över till vegankost och ta med sig egen mat till jobbet varje dag. De var också tvungna att minska boytan, snåla med vattnet, avstå helt från semesterresor och kommunala bussresor, dra ned shoppingen till ett minimum samt avstå helt från café- och restaurangbesök.

Behovet av en ny etik

Det verkar alltså krävas ganska radikala livsstilsförändringar om vi ska kunna undvika en ”4-gradersvärld”. Frågan blir då hur vi ska bära oss åt för att förändra våra levnadsvanor i en klimatsmart riktning. Hur bör vi exempelvis rent praktiskt gå tillväga för att reducera flygresorna och köttkonsumtionen?

De flesta verkar vara överens om att det behövs en radikal klimatpolitik för att lösa detta problem, en politik som bland annat ger oss starka incitament att flyga mindre och äta mindre kött. Men det finns även de som hävdar att det också måste till en ”ny etik”, en etik som exempelvis säger att det i de flesta fall är moraliskt fel att flyga, ta bilen till jobbet eller äta nötkött. En sådan etik skulle inte bara – i väntan på en mer radikal politik – kunna bidra till minskade utsläpp. Den skulle också kunna bana väg för en mer radikal klimatpolitik (som ju tycks kräva medborgarnas stöd i en liberal demokrati som vår). Den fråga som står i fokus i detta kapitel är om det finns någon etik – ny eller gammal – som kan bidra till minskade utsläpp, och hur den i så fall ser ut.

Vad kan ”den nya etiken” åstadkomma?

Men innan vi ger oss i kast med denna fråga är det viktigt att vi frågar oss hur etiken kan tänkas bidra till minskade utsläpp. Det finns åtminstone tre olika sätt på vilka våra moraluppfattningar kan ha betydelse i detta sammanhang:

- (i) De kan – när lagarna väl finns på plats – få oss att följa klimatvänliga lagar och förordningar.
- (ii) De kan få oss att ställa oss bakom en progressiv miljöpolitik, till exempel rösta på ett radikalt grönt parti.
- (iii) De kan – i väntan på en mer radikal klimatpolitik – göra oss mer benägna att leva klimatsmart.

(i) Etik för att följa klimatvänliga lagar

Många anser att det är fel att åka snålskjuts på andra. Den som struntar i att betala skatt handlar i det avseendet fel genom att dra fördel av andras uppoffringar, även om det inte har någon märkbar effekt på statsbudgeten att just hon smiter från skatten. Men det moraliska förbudet mot att åka snålskjuts på andra innebär inte att jag bör sluta flyga i en situation där de flesta fortsätter att flyga, utan bara att jag hade haft en plikt att sluta flyga om de relevanta kollektiva överenskommelserna eller lagarna redan hade varit på plats, och om tillräckligt många hade följt dessa.

Det är viktigt att se att politiska lösningar på klimatproblemet bara kan fungera om vi är disponerade att följa lagar och förordningar. Men dessa dispositioner leder ju, som sagt, bara till livsstilsförändringar om det redan finns överenskommelser eller lagar på plats. Frågan blir därför om det finns någon etik som kan hjälpa oss att *etablera* klimatsmarta överenskommelser, som exempelvis kan få oss att ställa oss bakom en progressiv miljöpolitik.

(ii) Etik som möjliggör en progressiv miljöpolitik

Som jag ser det räcker det med två moraliska förändringar för att en radikal klimatpolitik ska vara möjlig. Den första är att vi blir mer opartiska än vad vi är idag. Idag lägger de flesta av oss enormt mycket större vikt vid sin egen och sina närståendes välfärd än vid främlingars välfärd, och i politiska sammanhang lägger vi betydligt större vikt vid nu levande svenskers välfärd än vid utlänningars och framtida generationers välfärd. Att bli helt opartisk är antagligen psykologiskt omöjligt, men vi både kan och bör bry oss om världens fattiga och framtida generationer mycket mer än vad vi gör idag. Men observera att en viss opartiskhet är nödvändig för att klimatförändringarna alls ska betraktas som ett problem – vi själva lär ju inte drabbas nämnvärt.

Om jag bryr mig om dessa grupper tillräckligt mycket är jag också villig att göra vissa uppoffringar för deras skull. Jag är antagligen villig att sluta flyga och äta nötkött om det kan komma dessa grupper till godo. Problemet är att det inte har någon effekt alls att just jag förändrar min livsstil så länge andra fortsätter som förut, allt som händer är att jag blir en ”sucker”. Men jag bör åtminstone vara villig att göra vissa uppoffringar om andra gör detsamma (detta är den andra moraliska förändringen), och det är just detta politiken kan garantera i en kultur där vi är disponerade att följa lagar och förordningar. Och skälet till att vi bör göra ett sådant villkorat åtagande är alltså omsorgen om världens fattiga och framtida generationer.

(iii) Etik som får oss att själva leva klimatsmart

Men enligt vissa behövs det mer än så, nämligen en etik som förklarar varför det är moraliskt *fel* att flyga, även då det inte finns några lagar eller överenskommelser på plats, och då de flesta som kan fortsätter att flyga. Här handlar det alltså inte bara om att finna en etik som kan agera hjälpredda åt politiken, utan som dessutom kan tänkas ge ett oberoende bidrag till klimatproblemets lösning och som kan göra dem som följer denna etik till moraliska förebilder.

Vilka krav måste en sådan etik uppfylla? Ett första krav en sådan mer ambitiös etik måste uppfylla är att den måste vara möjlig att få tillräckligt många att anamma. Den moraluppfattning vi efterlyser är alltså så beskaffad att det går att få människor att tro på den, och att var och en som tror på den också tror att de själva bör leva mer klimatsmart, till exempel att de handlar fel om de fortsätter att flyga (men detta är i sig ingen lösning, för vi vet ju att det kan vara svårt att leva i enlighet med sin egen moral).

Ett andra krav man kan ställa på en individuell etik är att den är moralteoretiskt försvarbar. Rent praktiskt kan det förstås räcka med en moral som dels fördömer flygresor och köttätande, och dels går att få människor att tro på, oavsett om den är rimlig eller inte. Men att försöka få människor att leva mer klimatsmart genom att prångla ut en orimlig moral är inte bara olustigt, det riskerar även att ge upphov till en situation där människors klimatetiska övertygelser inte är särskilt robusta.

Vi efterlyser därför en etik som är försvarbar, som kräver av oss alla att vi lever klimatsmart och som dessutom är möjlig att få människor att omfatta. Här undviker jag dock frågan om vad det är möjligt att få folk att tro, och begränsar mig i stället till frågan om det finns någon rimlig moralisk teori eller princip som implicerar att det är fel att flyga. Moralfilosofen Walter Sinnott-Armstrong och andra tror inte att det finns någon sådan teori, och att lösningen på klimatproblemet därför måste vara rent politisk. Har de rätt eller fel?

Det finns flera teorier som kanske kan ge oss den ”nya etik” vi behöver, men det går inte (av utrymmesskäl) att granska alla dessa förslag här. En närmare titt på de kanske två vanligaste förslagen kan dock illustrera varför det är så svårt att finna en etik som både är rimlig och *samtidigt* implicerar att det är fel att flyga. Det första förslaget är världsförbättrartanken, som säger att jag bör försöka bidra till en bättre värld. Enligt denna tanke bör jag bara avstå från att flyga om *mitt* flygande, direkt eller indirekt, bidrar till en sämre värld. Det andra förslaget är regelutilitarismen, som säger att jag bör handla i enlighet med de regler vars allmänna efterlevnad skulle få de bästa konsekvenserna. Om dessa regler implicerar att det är fel att flyga så bör jag också avstå från att flyga. Båda dessa förslag har stora svagheter i klimatfallet, men på olika sätt.

Enligt världsförbättrartanken bör alltså var och en undvika att köra bil, flyga och äta kött om just deras individuella handlande har en negativ påverkan på klimatet, vilket i sin tur har skadliga effekter på till exempel framtida generationer. Problemet är att jag kanske inte

gör någon skada alls om jag flyger eller kör bil. Enligt vissa gör det varken till eller från hur just jag agerar, för det finns ingen som får det sämre på grund av just mitt agerande. I fallet bilkörning handlar det om mycket små (eller omärkbara) bidrag till den totala mängden utsläpp. I fallet nötköttkonsumtion och flygresor bidrar jag inte alls, på grund av den överproduktion som vårt ekonomiska system ger upphov till. Att jag avstår från att flyga medför inte att antalet flygturer minskar, och att jag avstår från nötkött gör inte att färre nötkreatur produceras.

Det är svårt att bemöta denna invändning, särskilt i fallet flygresor och köttkonsumtion, där vi som individer inte ens orsakar några omärkbara försämringar. Att hänvisa till mycket små sannolikheter är inte heller till någon hjälp, för att just min bilkörning skulle kunna få ett vädersystem att tippa över känns ganska långsökt. Slutsatsen måste därför bli att världsförbättrartanken inte ger det utfall vi önskar, nämligen att var och en bör avstå från flygresor och nötkött.

Det andra förslaget, regelutilitarismen, säger att vi, när vi överväger att utföra en viss handling, bör fråga oss hur det skulle gå ”om alla gjorde (eller tänkte) så”. Enligt detta förslag bör jag alltså minska ”mina utsläpp” radikalt därför att jag bör handla i enlighet med de regler vars allmänna efterlevnad skulle få de bästa konsekvenserna, det vill säga fokus ligger inte alls på vilka faktiska konsekvenser just mina individuella handlingar kan tänkas få.

Det är lätt att förstå varför denna tanke kan framstå som attraktiv på klimatområdet. Det skulle sannolikt ha väldigt goda konsekvenser om alla följde regeln att var och en bör ”dra sitt strå till stacken”. Enligt detta synsätt

finns det en utsläppsnivå som är sådan att om alla skulle hålla sig till denna nivå så skulle vi få en miljömässig hållbar utveckling globalt sett, och det är denna nivå vi inte får överskrida. Regelutilitarismen tycks alltså implicera att ingen av oss får släppa ut mer än 1–2 ton per år (där de individuella utsläppen måste beräknas enligt någon rimlig modell), vilket innebär att det i stort sett alltid är fel att flyga. Testfamiljen i exemplet ovan fick ju ge upp alla flygresor för att ens komma ned till 2,8 ton.

Denna teori tycks alltså ge ”rätt utslag” i klimatfrågan. Problemet är att det inte alltid är rimligt att fråga sig vad som skulle hända om alla handlade på samma sätt, för vad som är rätt eller fel att göra i en viss situation beror oftast på vad andra faktiskt gör, exempelvis hur många som handlar på samma sätt. Teorin implicerar till exempel att det är fel att inte skaffa barn, vilket är orimligt. Den låter oss också komma undan för lätt i vissa fall, exempelvis vad gäller att ge till världens fattiga. Anta att världsfattigdomen kan utplånas om alla vi som tillhör den globala överklassen ger 1 procent av vår inkomst till fattigdomsbekämpning. Regelutilitarismen implicerar då att var och en bör ge ”sin andel” – 1 procent. Men med tanke på att så många faktiskt inte ens ger detta tycks den mest rimliga moralen i detta fall kräva mer av mig än vad regelutilitarismen gör, nämligen att jag ger mer än 1 procent. Ibland bör vi helt enkelt göra mer än vår andel. Teorin är alltså inte generellt rimlig, även om den ger ett attraktivt utslag på klimatområdet.

Vi har alltså hamnat i den olustiga situationen att en rimlig moralisk teori (världsförbättrarmoralen) inte ger önskat utfall, samtidigt som den teori som tydligast ger

önskat utfall (regelutilitarismen) inte är generellt rimlig. Man kan därför misstänka att det inte finns någon moralteori som både är rimlig och ger önskat utfall, det vill säga förklarar varför det är fel att flyga.

Jag tror dock att det finns ett alternativt förslag som är värt att undersöka närmare. Enligt detta förslag bör jag undvika att flyga därför att allt individuellt flygande ingår i ett kollektivt beteende som gör stor skada. Alla som flyger svärtar därför ned sig moraliskt, även om de kanske inte är klandervärda. Jag bör därför ta avstånd från denna skadliga praktik och sluta flyga, även om det inte har någon effekt.

Till de politiska lösningarna

Oavsett om det finns någon moralisk ”lösning” på klimatproblemet är det i första hand politiska lösningar som behövs. Detta beror inte bara på att vi inte kan förvänta oss att särskilt många individer eller företag frivilligt kommer att göra stora uppoffringar i en värld där det stora flertalet fortsätter att agera som förut. De flesta av oss är inga moraliska hjältar, utan vi är bara villiga att göra uppoffringar om andra gör detsamma. Politiken är den enda instans som kan garantera att vi alla drar vårt strå till stacken. När det gäller företag är det exempelvis bara den politiska makten som kan motverka tendensen att i stort sett alla företag gör vad de kan för att minimera sina produktionskostnader, och därmed trygga sin fortsatta existens på en konkurrensutsatt marknad. Det krävs helt enkelt tuffa regleringar, som ser till att det blir

dyrare för företagen att släppa ut mer än att släppa ut mindre.

Men som vi har sett under (i) och (ii) ovan krävs det vissa moraliska förändringar för att en radikal klimatpolitik ska vara möjlig. Politiska lösningar kan exempelvis bara ha önskad effekt om vi är disponerade att följa lagar och förordningar. Men detta kräver ingen ny etik, för de flesta anser redan att det är fel att åka snålskjuts på andra. Det krävs också vissa moraliska förändringar för att vi alls ska kunna få till stånd en mer radikal klimatpolitik. Vi måste dels förändra våra politiska värderingar i en opartisk riktning, dels vara villiga att göra vissa uppoffringar (för offrens skull) under förutsättning att andra också gör det. Vi bör dessutom verka för att politiska lösningar kommer till stånd.

Men frågan är hur många som måste omfatta denna ”nya etik” för att en ny politik ska vara möjlig i en liberal demokrati som vår. Är det exempelvis nödvändigt att folkmajoriteten ger sitt stöd för en sådan politik? Låt oss hoppas att så inte är fallet, för vi kan knappast förvänta oss att det stora flertalet frivilligt går med på stora begränsningar av den egna friheten, åtminstone inte tillräckligt snart. Det är därför osannolikt att de politiker som vill hindra oss från att flyga, köra bil eller äta rött kött blir valda (eller omvalda) i allmänna val, särskilt inte om andra länder är ovilliga att göra liknande uppoffringar.

Mot detta kan man invända att folkmajoriteten inte behöver vara med på noterna, åtminstone inte till en början. Vad man i stället kan hoppas på är att politiker i *alla* partier inser situationens allvar (de är ju trots allt

betydligt mer informerade än folkflertalet), och att man därför kan nå breda politiska överenskommelser, så att det inte blir någon partiskiljande fråga. Vår uppgift blir i så fall inte bara att rösta grönt i allmänna val, utan också att påverka politikerna direkt, exempelvis genom att gå med i olika miljöorganisationer. Och här är det (tyvärr) möjligt att vissa moraliska hjältedåd är nödvändiga, för vissa av oss kanske måste reducera de egna utsläppen kraftigt för att framstå som trovärdiga. Egentligen borde det inte behövas några förebilder alls, men skälet till att det kanske gör det ändå är att ganska många verkar tycka att den som förespråkar en viss politik måste ”leva som hon lär”. Detta är förstås rent nonsens, för det går ju alldeles utmärkt att förespråka ett förbud mot privatskolor, samtidigt som man placerar sina egna barn i privatskola givet att systemet ser ut som det gör. Men så länge det stora flertalet gör sig skyldiga till detta tankefel kan det vara nödvändigt att ”leva som man lär” av rent pragmatiska skäl.

En kort sammanfattning

Det kan finnas moraliska skäl att sluta flyga redan nu, men det är oklart om någon av de moraluppfattningar som förespråkar detta också är rimlig. Vad som däremot är säkert är att vi måste bry oss om världens fattiga och framtida generationer så pass mycket att vi är beredda att göra vissa uppoffringar för deras skull. Endast då är en radikal klimatpolitik möjlig, och det viktiga är att vi gör vad vi kan för att få till stånd en sådan politik. Vi kan alltid hoppas att det räcker med goda argument för att nå

detta mål, och att några moraliska hjältedåd därför inte är nödvändiga, men det är inte omöjligt att en viss grupp (där vi själva ingår) måste föregå med gott exempel för att vi ska kunna få gehör för våra åsikter.

Litteratur

- Azar C (2008) *Makten över klimatet*. Stockholm: Bonnier.
- Hedenus F och Björk A (2011) *Slutrapport One tonne life*. Finns att ladda ned på http://onetonnelif.se/wp-content/uploads/2011/07/OTL_slutrapport_low1.pdf
- Sinnott-Armstrong W (2005) It's not *my* fault: Global warming and individual moral obligations. I: Gardiner S M, Caney S, Jamieson D och Shue H (red.), *Climate Ethics: Essential Readings*. Oxford University Press, 2010: 332-346.
- Tersman F (2009) *Tillsammans*. Stockholm: Bonnier Existens.