

*Tidskrift för
politisk filosofi*

Nº 1 2023 — årgång 27

Bokförlaget *Thales*

→ Individuell klimatpåverkan och individens ansvar

Karim Jebari

1 Introduktion

DE KLIMATFÖRÄNDRINGAR VI står inför kommer sannolikt att orsaka omfattande lidande för samtida och framtida generationer, och riskerar att orsaka en global katastrof som i ett extremfall kan innebära en kollaps av den mänskliga civilisationen. Det råder därför stor enighet bland moralfilosofer och andra om att vi bör reducera utsläppen av växthusgaser, i synnerhet utsläpp från förbränning av fossila bränslen.

En relativt vanlig uppfattning är att individer bidrar till klimatförändringar när de ägnar sig åt vissa typer av vardaglig ekonomisk aktivitet, såsom att resa till jobbet med bil, äta kött, åka på semester, eller värma upp sitt hus med gas eller energi från ett fossilt kraftverk. Dessa utsläpp kallas ibland för »individuella utsläpp», och sammantaget beskrivs de ofta som individens »klimatavtryck». Ett flertal filosofer och andra argumenterar för att vi har en moralisk skyldighet att reducera våra individuella utsläpp (Johnson 2003; 2011).

En invändning mot detta resonemang, är det så kallade »futilitetsargumentet», som framförts av bland annat Walter-Sinnott Armstrong och Elizabeth Cripps, vilket gör gällande att eftersom de flesta individers utsläpp är väldigt små, har varje individ en obefintlig påverkan på växthuseffekten (Sinnott-Armstrong 2005). Individer kan, enligt denna uppfattning, inte ha en moralisk skyldighet att reducera eller ändra sin ekonomiska aktivitet.

Det finns i litteraturen ett stort antal svar på denna invändning, bland annat att livsstilsförändringar kan bidra till att skapa nya normer, och därmed bidra till att fler agerar på samma sätt (Jamieson

2007). En annan invändning är att det är fel att bidra till klimatkrisen, oavsett hur litet ens bidrag är (Sandler 2004; Hourdequin 2010; 2011). En tredje typ av invändning, som framförts av Olle Torpman (2019) gör gällande att den kvarvarande mängd växthusgas som mänskligheten kan släppa ut kan ses som en global kollektiv »klimatbudget,» och att denna bör fördelas jämlikt. Att överskrida sin beskärda andel är orättvist mot andra personer (Maltais 2013; 2014). Göran Duus-Otterström (2021) har argumenterat för att om andra personer avstår från ekonomisk aktivitet för att reducera sitt klimatavtryck, och du gynnas av deras agerande, har du en skyldighet att själv avstå från den ekonomiska aktiviteten, även om din individuella handling skulle spela mycket liten roll. Avram Hiller (2011) menar att eftersom mänskliga civilisationen orsakar klimatförändringen, så måste varje individ som deltar i den civilisationen ha en del av ansvaret för denna. John Broome är en av de mest inflytelserika försvararna av argumentet att vi har ett individuellt klimatavtryck. Han menar att även om en persons utsläpp är litet, så kan det ändå spela roll, eftersom det finns ett kaotiskt inslag i hur klimatet fungerar: de utsläpp som jag ger upphov under mitt liv kan vara avgörande för att trigga igång en tropisk storm som dödar hundratals. Även om det är osannolikt, så orsakar mina utsläpp förväntad skada, enligt Broome (2019).

Alla dessa svar på futilitetsargumentet är ense om att individuella utsläpp finns, och att även om de är mycket små, så kan de spela en stor roll på aggregerad nivå. I polemik med dessa svar på futilitetsargumentet argumenterar jag här för att en stor del av människors vardagliga ekonomiska aktivitet av den typ som beskrivs ovan, inte kan sägas orsaka individuella utsläpp överhuvudtaget, och att de allra flesta individer i ett land som Sverige saknar klimatavtryck relaterat till vardagskonsumtion. Detta eftersom de fossila bränslen som i grunden genererar växthusgasutsläppen säljs på en global marknad som regleras av politiska institutioner och manipuleras av företag och internationella organisationer. Handlingar som inte har något klimatavtryck kan inte motivera ett moraliskt ansvar att avstå från dem, av samma skäl som jag inte har ett moraliskt ansvar att tacka jultomten för mina julklappar.

2 Vad är ett »individuellt utsläpp»?

ETT INDIVIDUELLT UTSLÄPP av växthusgaser, eller individuell klimatpåverkan, är handlingar som en individ utför och som bidrar till ökade klimatförändringar. Det underliggande antagandet bakom att se vardagskonsumtion som något som ger upphov till individuella utsläpp är att en person bidrar till växthuseffekten genom att ägna sig åt en aktivitet som resulterar i att koldioxid släpps ut i atmosfären, till exempel genom att köra bil. Tanken är att om min bil förbränner en liter bensin, har mitt beteende bidragit med motsvarande ökad mängd koldioxid i atmosfären. Denna uppfattning antar att en mindre mängd koldioxid hade tillförts atmosfären i frånvaro av handlingen.

Ett alternativt resonemang är att en handling bidrar till växthuseffekten i den mån den ökar sannolikheten att en viss mängd fossila bränslen förbränns som inte annars hade förbränts. Om en handling inte ökar den sannolikheten, bidrar den inte till utfallet (klimatkrisen). Här är ett exempel för att illustrera skillnaden mellan att ha en liten påverkan och att inte ha någon påverkan alls.

Kim och Jona ska rösta i riksdagsvalet. De vill båda stödträsta på ett parti för att partiet ska klara riksdagsspärren. Båda röstar på avsett parti, men Jona röstar i en vallokal där en anti-demokratisk sabotör slänger rösterna för partiet. Varken Kims eller Jonas handling var nödvändig eller tillräcklig för att partiet skulle klara riksdagsspärren. Men Kims handling gjorde det lite mer sannolikt att så skulle ske. I den bemärkelsen kan man säga att Kim *bidrog* till att partiet klarade riksdagsspärren, medan Jona inte gjorde det. Ett annat sätt att uttrycka det är att Jonas handling, på grund av sabotören, var orelaterad till utfallet, den bakomliggande avsikten till trots. Alltså: om en individs handlingar kan liknas vid Kims, bidrar de till växthuseffekten. Om en individs handlingar kan liknas vid Jonas bidrar de inte till växthuseffekten.

Enligt detta sätt att se på handlingar bidrar en person till växthuseffekten som med sin handling gör det mer sannolikt att en viss mängd fossila bränslen förbränns och hamnar i atmosfären. För att en handling ska kunna sägas bidra till växthuseffekten är det alltså inte tillräckligt att handlingen i sig resulterar i att en viss mängd bensin förbränns. Det måste också vara så att handlingen innebär att san-

nolikheten ökar att en viss mängd bensin förbränns som inte annars hade förbränts. Om handlingen inte påverkar mängden växthusgaser i atmosfären, eller ens sannolikheten att mängden skulle öka, kan den inte sägas ha bidragit till växthuseffekten.

3 Hur en handling kan bidra till eller motverka växthuseffekten

HUR KAN EN individs handling öka sannolikheten att en viss mängd fossila bränslen förbränns? Enligt en konventionell analys aggregeras många människors handlingar genom globala marknadsmekanismer, och resulterar i ett utfall där fossila bränslen utvinns och förbränns.

Låt oss ta ett konkret (men förenklat) exempel: du funderar på att åka från Stockholm till Paris. När du köper biljetten skickar du en signal till flygbolaget att du är villig att åka till Paris för ett visst pris. Detta innebär att flygbolaget uppdaterar sin modell för hur efterfrågan för biljetter till Paris ser ut. Denna modell används sedan som input för att fatta beslut om att sätta in en till rutt från Paris till Stockholm. Detta beslut resulterar i sin tur i att flygbolaget också beslutar att skriva ett kontrakt på mer bränsle från sina leverantörer. Detta resulterar i sin tur i att oljebolaget uppdaterar sin prognos över framtida efterfrågan. Om denna anses vara tillräckligt stark, så väger det in i bolagets eventuella beslut att investera i exploatering av bolagets reserver. När detta sker, har ditt beslut, tillsammans med många andras, bidragit till ett visst oljeföretags beslut att utvinna råolja som annars hade blivit kvar i marken.

Anta att du väljer att stanna hemma. Om ingen annan köper biljetten till det pris som du hade kunnat betala, kommer flygbolaget sannolikt att sänka priset, och nya personer som annars inte hade haft råd, eller prioriterat andra utgifter, kan nu tänka sig att flyga till Paris. Det innebär att ditt val att avstå från att flyga kan leda till att priserna pressas, vilket skulle minska lönsamheten för den rутten. Lägre lönsamhet för flygresor innebär att det är mindre sannolikt att flygbolaget öppnar en ny rutt, vilket innebär lägre efterfrågan på bränsle. Lägre efterfrågan på bränsle innebär att priset faller något, och om priset blir för lågt, kan det i sin tur innebära att vissa oljereserver inte utvinns, om de är för dyra att exploatera. Handlingen att avstå från att flyga skulle i detta scenario bidra till att priset på olja faller lite grann,

vilket kan leda till att sannolikheten för att en viss oljefyndighet inte exploateras ökar.

Vissa val att avstå från konsumtion av fossila bränslen kan ha större betydelse än att avstå från att resa till Paris. Om du avstår från en relativt impopulär resa, en där flygbolaget redan står och vacklar i frågan om det är överhuvudtaget värt att betala de fasta kostnaderna, så är det mer sannolikt att din handling påverkar utfallet än om du väljer ett resmål som är mer populärt. Om jag väljer att cykla istället för att åka bil till jobbet påverkar det efterfrågan på bensin mer direkt än om jag avstår från att flyga. Även om en bilresa resulterar i mindre utsläpp av växthusgaser än en flygresa per personkilometer, är min individuella handling mer meningsfull i fallet med bilresan. Om jag avstår från att åka bil, kommer det i sig inte göra att någon annan blir mer sugen på att åka bil (förutom i en situation där det finns en risk för trängsel). Relationen mellan mitt val och förekomsten av en bilresa är direkt, till skillnad från relationen mellan mitt val och förekomsten av en flygresor (som beror på ett stort antal personers val).

Men även om mitt val att cykla istället för att åka bil till jobbet har en direkt effekt på antalet bilresor en given dag, är effekten på det globala bensinpriset modererad av en rad andra faktorer relaterade till den globala oljemarknaden. Att jag inte förbrukar en viss mängd bensin kan ha en liten effekt på bensinpriset. Men bensinen som jag inte förbrukar kommer att köpas av nästa marginalkonsument, alltså den konsument som nu har råd att förbruka bensin som den annars inte hade haft råd att förbruka. Och eftersom bensin, liksom flygbränsle, är en global produkt, kan den marginalkonsumenten finnas varsomhelst på jorden. Olja är nämligen en global råvara; om efterfrågan på flygbränsle eller bensin minskar i Sverige finns det många potentiella köpare i andra länder.

Om den produkt du väljer att inte förbruka köps och säljs på en lokal eller regional marknad har du större möjlighet att påverka priset. Ett exempel är stenkol. Kol är en regional råvara och lönsamheten är för låg för att det ska vara värt att frakta från exempelvis Tyskland till Sydafrika. Det innebär att om du avstår från att bidra till förbränningen av kol, är det mer sannolikt att din handling påverkar priset eftersom de som säljer kol har ett mindre antal potentiella köpare att vända sig till.

Orsakssambanden mellan en individs handling och minskade net-toutsläpp är dock indirekt och mycket komplex, eftersom den förutsätter att (tillräckligt många) andra agerar likadant. Ju fler potentiella konsumenter av en vara det finns, desto mer sannolikt är det att skillnaden mellan konsumenters villighet att betala för varan är väldigt liten. Anta att villighet att betala för en flygresa är slumpmässigt fördelad i en grupp potentiella konsumenter. Om gruppen består av tio personer kommer skillnaden mellan summan som en individ är villig att betala, och den närmsta summan som en annan person i gruppen är villig att betala, att vara större än om gruppen består av åtta miljarder personer.

Ett skäl till att det är relativt svårt att påverka sannolikheten för att en viss mängd fossila bränslen förbränns är att klimatkrisen är ett *koordinationsproblem*. Ett koordinationsproblem är en situation där en persons individuella försök att lösa problemet skapar incitament för andra att göra problemet värre. Ett exempel på ett koordinationsproblem är bilköer. Bilköer orsakas av att det är för många bilar på vägen samtidigt. Om du som individ vill göra något åt problemet med bilköer, och tar bussen, kommer det att bli lite mer attraktivt för någon annan att ta bilen, eftersom det nu är lite mindre trängsel. Det innebär att om du och de andra resenärerna inte koordinerar era individuella åtgärder, så kommer ditt ansvarstagande att leda till att någon annan frestas att inte ta sitt ansvar. Det finns en risk att ditt individuella ansvarstagande inte gör någon skillnad alls för problemet med bilköer.

4 Problemet med marknadsmodellen

OVAN BESKREVS MARKNADSMODELLEN, som förklarar hur en handling, till exempel att åka bil till jobbet, kan höja sannolikheten för att en viss oljefyndighet exploateras. Enligt marknadsmodellen bidrar jag till växthuseffekten genom att åka bil till jobbet, på ett liknande sätt som när jag genom min röst bidrar till att en viss kandidat vinner ett val: Min handling gör ett visst utfall mer sannolikt. Men det finns ett fundamentalt problem med den här modellen. Fossila bränslen köps och säljs på en global marknad. Det är dock inte en fri marknad. Den globala marknaden för fossila bränslen påverkas huvudsakligen av politiska aktörer, såsom stater och internationella organisationer. Dessa aktörer är i många fall mycket mer inflytelserika än enskilda

konsumenter. Jag menar att dessa aktörer slår undan benen för marknadsmodellen. Konsekvensen av att dessa aktörer kan eliminera min påverkan på fossilpriser är att jag inte bidrar till växthuseffekten när jag åker bil till jobbet. Min handling är, som Jonas försök att rösta, helt orelaterad till utfallet.

En av de största aktörerna på oljemarknaden är OPEC, en internationell oljekartell där tretton av världens främsta oljeexportörer ingår. OPEC:s uttalade syfte är att manipulera priset på olja för att hålla det stabilt och relativt högt. I frånvaro av OPEC, och andra politiska institutioner som kan manipulera oljepriset, skulle ett tillräckligt stort antal individer i teorin kunna reducera sannolikheten för exploateringen av nya oljefyndigheter genom att driva ned priset på olja, om de lyckades koordinera sina handlingar över tid. Men OPEC kan hålla oljepriset högt genom att tillfälligt avstå från att pumpa olja från redan utvecklade fyndigheter. Eftersom det är relativt billigt att pumpa olja när en fyndighet väl är utvecklad, är det omöjligt att påverka mängden olja som utvinns genom att försöka påverka priset via förändringar i efterfrågan (OPEC 2022).

OPEC är inte den enda politiska organisationen som agerar på sätt som gör att individuella handlingar inte påverkar priset. USA subventionerar, både på federal och delstatlig nivå, ett stort antal företag som utvinner olja och fossilgas med hjälp av så kallad fracking-teknologi, som innebär att dessa fortsätter att borra efter nya fyndigheter även när priset inte motiverar detta. Under pandemins första månader, när den globala efterfrågan på olja och gas minskade drastiskt blev effekten att många fracking-företag i USA fick stora ekonomiska problem. Här verkade det som om konsumenternas beteende verkligen skulle få genomslag i hur mycket fossila bränslen som förbrukas. Men de som hade hoppats på fracking-industrins kollaps blev besvikna när USA blixtnsabbt gick in med billiga lån och subventioner för att hålla industrin under armarna. Inte ens när stora delar av världsekonomin förlamades av en global pandemi var efterfrågeminskningen så stor att den inte kunde motverkas av de politiska institutionerna som gick fossilindustrins ärenden (Erickson & Achakulwisut 2021). Detsamma gäller om det finns en statlig subvention i någon annan del av den fossila orsakskedjan mellan en viss handling och utvinningen av olja. Det kan handla om subventioner av flygplatser, oljeriggar, raffinaderier,

pipelines, motorvägar, terminaler för att importera förvätskad fossilgas (LNG-terminaler), etc. Om subventioner som skyddar företagen från förändringar i efterfrågan, kommer dina försök att på individuell basis reducera priset på olja inte att ha någon som helst effekt.

Det finns ytterligare ett skäl till att individuella handlingar i syfte att reducera efterfrågan på olja inte har den avsedda effekten. Den »gröna paradoxen», ett begrepp som introducerades av ekonomen Hans-Werner Sinn, syftar till en paradoxal konsekvens av åtgärder för att reducera efterfrågan på olja. Enligt marknadsmodellen, som presenterades ovan, är oljeföretag passiva och reaktiva. När efterfrågan på olja minskar, minskar även deras investeringar i exploatering av nya fyndigheter (Sinn 2012). Men enligt Sinn och andra stämmer detta inte överens med hur dessa aktörer handlar i verkligheten. När konsumenter av olja minskar sin efterfrågan, tolkar producenter detta som en signal att efterfrågan kommer att minska ännu mer i framtiden. Det innebär i praktiken att producenterna kommer att agera som om deras tillgångar (oljereserver, kapital etc.) kommer att bli exproprierade i framtiden. Det innebär att de oljeproducenter som kan kommer att öka sina investeringar i ny exploatering och producera så mycket som möjligt så länge de kan, även om de tjänar mindre pengar per oljefat. Att tjäna mindre är trots allt bättre än att inte tjäna något alls. Detta gäller förstås inte för alla oljeproducenter. Vissa reserver är dyra att utveckla, och exploateringen av dessa kommer att hämmas av låga priser. Men det finns dessvärre mycket olja kvar som är väldigt billig att exploatera, framförallt i Mellanöstern. De producenter som har billiga reserver kommer alltså att accelerera sin oljeutvinning på ett sätt som kan motverka bortfallet av olja från dyrare fyndigheter. Lägre oljepriser som är motiverade av klimatfrågan innebär att produktionen av olja skiftar från marginalproducenter (alltså producenter med relativt dyra fyndigheter) till producenter med stora reserver som är relativt billiga att exploatera. Även om lägre priser på olja kan innebära en nettoreduktion av investeringar i olja, kommer den reduktionen att vara mycket mindre än vad en traditionell marknadsmodell skulle implicera. Kostnaden för att utvinna olja är inte heller statisk. Fracking-industrin har till exempel utvecklat sina metoder mycket de senaste 20 åren, och olja som utvinns med den tekniken har blivit billigare att utvinna (Mistré, Crénes & Hafner 2017).

Reduktioner av efterfrågan måste alltså kombineras med politiska åtgärder för att reducera tillgången av fossila bränslen, annars riskerar sådana reduktioner att vara mycket mindre effektiva, enligt Sinn. Sådana åtgärder skulle kunna inkludera nationalisering av oljeföretag eller andra typer av politiska styrmedel.

För att sammanfatta: föreställningen att ditt val att inte flyga till Paris minskar utsläppen med den mängd som flygresan orsakade (delat med antal passagerare) är fel. Ditt val minskar inte utsläppen alls, eftersom de förmodade marknadsmekanismerna som bidrar till att aggregera din handling med andra handlingar kortsluts helt av aktörer som OPEC. Våra val att åka bil eller ej blir därmed kausalt frånkopplade från sannolikheten att en viss mängd fossila bränslen grävs upp och bränns. Oavsett hur vi agerar som konsumenter, kan vi inte påverka sannolikheten att en viss mängd fossila bränslen omvandlas till växthusgaser.

5 Moraliska plikter som reciprocitet

STATSVETAREN GÖRAN DUUS-OTTERSTRÖM argumenterar i antologin »Klimat och Moral» (Linton 2021) att vissa moraliska plikter inte nödvändigtvis motiveras av handlingarnas utfall. Ett sätt att motivera en moralisk skyldighet är principen om reciprocitet. Enligt den principen har jag en skyldighet att hjälpa de som hjälper mig. Om min granne vattnade mina växter när jag var på semester, skulle det uppfattas som ogint att inte hjälpa grannen med en likvärdig tjänst. Reciprocitetsprincipen kan utsträckas till att omfatta storskaliga samarbeten. Det finns många goda skäl att betala skatt. Men ett skäl till att göra det är att jag har dragit nytta av andra medborgares skatter, vilket bepliktigar mig att återgälda nyttan genom att betala min andel. Duus-Otterström menar att vi även kan utsträcka detta resonemang till klimatfrågan. Enligt honom har var och en av oss en plikt att minska våra utsläpp, även när det innebär uppoffringar, för att återgälda de som redan har gjort sådana uppoffringar. Denna plikt gäller oavsett om våra handlingar får effekt på utfallet eller ej. Reciprocitetsprincipen motiveras av en intuition att våra handlingar kan ha en positiv effekt på utfallet. Detta kan se ut på följande sätt. Du vattnade mina växter när jag var på semester. Jag har därmed en skyldighet att vattna

dina växter när du är på semester. Denna skyldighet finns även om jag skulle tro att det var lönlöst att så göra, eftersom dina växter redan har dött. Men skälet till att vi intuitivt uppfattar att jag har den skyldigheten är att det mycket väl kan vara så att växterna ändå kanske klarar sig. Hursomhelst måste jag *försöka* rädda dina växter om jag kan. Men anta att jag *visste* med total säkerhet att dina växter inte kan klara sig, oavsett hur mycket jag vattnar dem. Kräver reciprocitetsprincipen verkligen att jag agerar även när jag vet att mitt agerande är lönlöst? Jag tror inte det. Jag menar att skälet till att reciprocitetsargumentet tillämpas i detta sammanhang är att man uppfattar att det finns en *möjlighet* att ens individuella handlingar får en effekt på utfallet. Om vi förnekar den premissen, tappar reciprocitetsargumentet sin kraft.

6 Har vi ett politiskt ansvar?

JAG HAR HITTILLS argumenterat för att en vanlig människa inte har ett individuellt klimatavtryck i någon relevant bemärkelse. Vi har därmed inte heller ett individuellt ansvar att minska det påstådda klimatavtrycket. Klimatkrisen är ett politiskt problem, inte ett individuellt problem. Men frågan är då: har vi en individuell moralisk skyldighet att påverka politiken åt rätt håll i klimatfrågan? Mitt svar är *ja*. Att jag påstår att vi har ett moraliskt ansvar att agera politiskt kan verka motsägelsefullt. Min röst påverkar ju inte utfallet i ett val särskilt mycket. Varför har jag ett ansvar att agera politiskt för ett bättre klimat, men inte att minska min individuella klimatpåverkan? Min röst är bara en bland miljoner.

Skillnaden är att det inom politiken inte finns organisationer som till exempel OPEC, som kan välja att aktivt motverka min röst. Om jag röstar på ett parti som tar klimatet på allvar, kan jag sägas ha bidragit till det partiets röstresultat. Men är inte Sverige också för litet för att det ska spela roll? Har Sverige som land ett klimatavtryck? Det beror på. Vissa typer av fossila bränslen handlas på en regional marknad, till exempel fossilgas och stenkol. Om Sverige skulle ersätta kol med (grön) vätgas för produktion av stål, skulle det kunna påverka det regionala priset på stenkol. När efterfrågan sjunker, sjunker priset. Om priset faller under en viss nivå, är det inte längre lönsamt att bryta kol. Fossilgas är också i viss mån en regional resurs. Om Sverige

skulle minska sin efterfrågan på fossilgas (som används till bland annat kraftvärme och för tillverkning av konstgödsel) skulle det också kunna få konsekvenser på priset i Europa. Däremot har Sverige sämre möjligheter att påverka priset på bensin, asphalt, flygfotogen och andra oljerelaterade produkter. Dessa handlas på en global marknad, och det är mindre sannolikt att svenska politiska åtgärder skulle få någon stor effekt.

Däremot är det mycket enklare för Sverige att koordinera sitt agerande med andra länder än vad det är för dig och mig att göra det. Man kan säga att Parisavtalet är en institution vars syfte är just att underlätta koordinering av individuella länders klimatåtgärder. Genom att Sverige minskar sin konsumtion av olja och koordinerar detta med andra länder kan Sverige även påverka oljepriset, givet att vi koordinerar med tillräckligt många inflytelserika länder.

Men störst möjligheter att reducera de globala utsläppen ger inte de åtgärder som Sverige kan göra som individuellt land, utan de som Sverige kan göra som politisk aktör inom EU och andra internationella organisationer. EU är världens största ekonomi, och omfattar nästan en halv miljard människor som tillsammans står för en stor andel av de totala utsläppen. Om Sverige skulle kunna påverka EU:s politik i klimatfrågan skulle det i sin tur leda till stora och viktiga utsläppsminskningar. Och Sverige har goda möjligheter att göra detta, om vi väljer politiker som på ett fokuserat sätt gör det till sin prioritet att genomföra relevanta åtgärder. Detta är inte önsketänkande från min sida; Sverige har redan haft en stor påverkan inom EU när det kommer till klimatfrågan. En av de viktigaste politiska åtgärderna som Sverige (mycket tack vare Miljöpartiet) gjort i klimatfrågan handlar om att reformera EU:s system för handel med utsläppsrätter.

EU har ett system som reglerar utsläpp av växthusgaser. Systemet går ut på att stora utsläppare, som till exempel kolkraftverk, måste köpa utsläppsrätter för att kunna bränna kol. Priset på dessa beror på dels hur många utsläppsrätter det finns, och dels på hur hög efterfrågan är. Men när systemet infördes lyckades lobbyister från fossilindustrin få igenom att ett stort antal utsläppsrätter skulle delas ut gratis varje år, och att det skulle finnas ett stort antal utsläppsrätter till salu. Detta ledde till att utsläppsmarknaden till en början inte fungerade som den skulle; en utsläppsrätt var helt enkelt alldeles för billig, vilket

innebar att det var fortsatt lönsamt att bränna kol. Vad den svenska regeringen, pådrivet av Miljöpartiet, lyckades med under mandatperioden 2014–2018 var att få till en överenskommelse där antalet utsläppsrätter minskades om priset föll under en viss nivå, och där antalet gratis utsläppsrätter också reducerades. Resultatet var en kraftig ökning av priset på utsläppsrätter och därmed också en kraftig ökning av priset på kolkraft. Den åtgärden har varit avgörande i att reducera mängden kol som bränts i EU de senaste åren. Det är sannolikt en av de mest avgörande politiska åtgärder som Sverige har åstadkommit för att minska de globala utsläppen sedan åtminstone vår utbyggnad av kärnkraften på 80-talet. De må vara »tråkiga» och teknokratiska, men politiska åtgärder får effekt. Kvällstidningarna säljer fler lösnummer på artiklar om hur man som individ kan »plastbanta» för klimatets skull. Men det är politiska åtgärder som kommer att rädda mänskligheten, och de kan bli möjliga om du och jag engagerar oss politiskt. →

Karim Jebari är fil.dr i filosofi och verksam som forskare vid Institutet för framtidsstudier.

Referenser

- BROOME, J. (2019) »Against Denialism», *The Monist*, 102 (1), ss. 110–129. Tillgänglig online: <https://doi.org/10.1093/monist/ony024>.
- DUUS-ÖTTERSTRÖM, G. (2021) »Mitt ansvar», i: M. Linton (red.) *Klimat och moral: nio tankar om hettan*, Stockholm: Natur och Kultur.
- ERICKSON, P. OCH ACHAKULWISUT, P. (2021) *How Subsidies Aided the US Shale Oil and Gas Boom*, SEI Report, Stockholm Environment Institute. Tillgänglig online: <https://doi.org/10.51414/sei2021.016>.
- HILLER, A. (2011) »Climate Change and Individual Responsibility», *The Monist*, 94 (3), ss. 349–368. Tillgänglig online: <https://doi.org/10.5840/monist201194318>.
- HOURDEQUIN, M. (2010) »Climate, Collective Action and Individual Ethical Obligations», *Environmental Values*, 19 (4), ss. 443–464. Tillgänglig online: <https://doi.org/10.3197/096327110X531552>.
- HOURDEQUIN, M. (2011) »Climate Change and Individual Responsibility: A Reply to Johnson», *Environmental Values*, 20 (2), ss. 157–162. Tillgänglig online: <https://doi.org/10.3197/096327111X12997574391643>.

- JAMIESON, D. (2007) »When Utilitarians Should Be Virtue Theorists«, *Utilitas*, 19 (2), ss. 160–183. Tillgänglig online: <https://doi.org/10.1017/S0953820807002452>.
- JOHNSON, B. L. (2003) »Ethical Obligations in a Tragedy of the Commons«, *Environmental Values*, 12 (3), ss. 271–287. Tillgänglig online: <https://doi.org/10.3197/096327103129341324>.
- JOHNSON, B. (2011) »The Possibility of a Joint Communiqué: My Response to Hourdequin«, *Environmental Values*, 20 (2), ss. 147–156. Tillgänglig online: <https://doi.org/10.3197/096327111X12997574391580>.
- LINTON, M. (red.) (2021) *Klimat och moral: nio tankar om hettan*, Stockholm: Natur och Kultur.
- MALTAIS, A. (2013) »Radically Non-Ideal Climate Politics and the Obligation to at Least Vote Green«, *Environmental Values*, 22 (5), ss. 589–608. Tillgänglig online: <https://doi.org/10.3197/096327113X13745164553798>.
- MALTAIS, A. (2014) »Failing International Climate Politics and the Fairness of Going First«, *Political Studies*, 62 (3), ss. 618–633.
- MISTRÉ, M., CRÉNES, M. OCH HAFNER, M. (2017) *Shale Gas Production Costs: Historical Developments and Outlook, Rapid Response Energy Brief*, 10. Tillgänglig online: http://www.insightenergy.org/system/publication_files/files/000/000/067/original/RREB_Shale_Gas_final_20170315_published.pdf?1494419889.
- OPEC (2022) *Wikipedia*. Tillgänglig online: <https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=OPEC&oldid=1124047523> (besökt 28:e november 2022).
- SANDLER, T. (2004) *Global Collective Action*, Cambridge: Cambridge University Press. Tillgänglig online: <https://doi.org/10.1017/CBO9780511617119>.
- SINN, H.-W. (2012) *The Green Paradox: A Supply-Side Approach to Global Warming*, Cambridge, Mass: The MIT Press.
- SINNOTT-ARMSTRONG, W. (2005) »It's Not My Fault: Global Warming and Individual Moral Obligations«, i: W. Sinnott-Armstrong och R. B. Howarth (red.) *Perspectives on Climate Change: Science, Economics, Politics, Ethics*, Emerald Group Publishing Limited (Advances in the Economics of Environmental Resources), ss. 285–307. Tillgänglig online: [https://doi.org/10.1016/S1569-3740\(05\)05013-3](https://doi.org/10.1016/S1569-3740(05)05013-3).
- TORPMAN, O. (2019) »The Case for Emissions Egalitarianism«, *Ethical Theory and Moral Practice*, 22 (3), ss. 74–762. Tillgänglig online: <https://doi.org/10.1007/s10677-019-10016-8>.