

Klimanytt 253**Redaktør: Ole Henrik Ellestad****22.5.2019****klimanytt@klimarealistene.com**

Bompenger og klimapolitikk

Rögnvaldur Hannesson*

Svært mange har oppfattet at kuren (klimapolitikken og dens konsekvenser) er verre enn sykdommen (den globale oppvarming). Da reageres det på kostbare tiltak som ikke har effekt på klima. Kostnader som for mange spiser opp de årlige lønnsøkninger.

Bompenger vekker sterke reaksjoner

Bompenger er plutselig blitt et hett tema. Det har vokst frem en protestbølge. I Bergen har et par bompengestasjoner blitt fjernet, og meningsmålinger tyder på at bompengemotstandere i byen kan få en betydelig del av stemmene ved kommunevalget til høsten. Da kan det være på sin plass å minne om sammenhengen mellom bompenger og klimapolitikk.

Bompengene er en del av de avtaler staten inngår med enkelte byer om bygging av veier og kollektivtrafikk. Byene får penger fra staten mot å kreve inn bompenger som delfinansiering. Slik blir bompengene med på å finansiere ikke bare veier for biler, men også sykkelveier og kollektivtrafikk. Satsingen på kollektivtrafikk og sykling er en del av klimapolitikken. Utfordringen er å få til noe som gir uttelling i verdensmesterskapet i kulldioksidkutt. Siden Norge får hele sin elektrisitet fra vannkraft, er det privatbilismen man helst kan gå løs på.

Norges utslipp har ingen påvirkning

Selv de som tror på menneskeskapt klimaendring og deres angivelige skadevirkninger kan neppe unngå å stille seg spørsmålet om redusert biltrafikk i Norge har noen som helst betydning for klimaet. Det har den ikke. Norges utslipp av kulldioksid måles i promille av verdens utslipp. Noen skøyere har moret seg med å regne ut hvor mange brøkdeler av en grad reduserte utslipp fra norsk biltrafikk ville bety for den globale oppvarming. Det er mange nuller etter desimalkommaet i det svaret.

Det hadde kanskje gått an å argumentere med at Norge måtte gjøre sin del av en internasjonal dugnad for å få ned utslippene av kulldioksid. Men det er ingen slik dugnad på gang. Det er kun enkelte land i EU som forfekter den politikken og selv de monner lite i den store sammenheng (se [Klimanytt 249](#)). De siste to årene har utslippene av kulldioksid økt formidabelt, på grunn av utslipp fra folkerike utviklingsland i Sørøst-Asia og Kina. I USA økte de også, for første gang på mange år.

EU-land er uenige

Og hva med EU? Nylig ble det avholdt et toppmøte i Romania. Det kom en meget utvannet uttalelse om klima fra det møtet. Noen land som Sverige, Frankrike og Nederland var misfornøyd, men fikk ikke selve Angela Merkel med seg. Fru Merkel kunne imidlertid godt tenke seg et utslippsfritt Europa hvis det lot seg gjøre. Det meste lar seg vel gjøre, men spørsmålet er heller hvem ønsker å leve i et samfunn fritt for utslipp av kulldioksid?

Det ville være et samfunn uten fly, med sporadisk forsyning av elektrisitet fra sol- og vindkraft (gitt at man ikke gjør et stort sprang til atomkraft), et samfunn hvor man ikke kan varme opp sin bolig når man måtte ønske eller kjøle den ned hvis det er for varmt, et samfunn med kun elektriske biler og andre doninger som



det kan bli et problem å lade opp. Ville vi kunne pløye vår mark eller høste vårt korn på et betimelig vis med elektrisk drevne maskiner eller måtte vi gå tilbake til hest og kjerre? Da måtte vi eventuelt dyrke nok mat til hestene også. Noen har påstått at en slik total elektrifisering av alt som vi kjører med på sjø og land overhode ikke lar seg gjøre, til det har vi hverken nok kobber eller kobolt. Et lite tankeeksperiment rundt disse problemene utløser spørsmålet om ikke kuren (klimapolitikken og dens konsekvenser) er verre enn

sykdommen (den globale oppvarming).

Investeringer i 'grønn energi' er redusert

Nylig kom Det internasjonale energibyrå (IEA) direktør *Fatih Birol* med et hjertesukk. Det investeres for lite i energiforsyning og i særdeleshet i sol- og vindenergi, sa han. Etter hans mening er verden ikke på vei til å nå de så meget omtalte Paris-målene. Man kan mene meget om disse målene og om det i det hele tatt gir noen mening å forestille seg at menneskene kan bestemme om verden skal varmes opp med 1,5 eller 2 grader, omtrent som når man vrir på en termostat på veggen. Men selv om man tar dette for god fisk, er verden overhode ikke på vei dit, og det Norge gjør eller ikke gjør for å redusere egne utslipp av kulldioksid er fullstendig irrelevant.

Kostbare tiltak med liten effekt

Tilbake til bompengene. Spørsmålet om bompenger er et spørsmål om prioriteringer på statsbudsjettet. Tapte inntekter p.g.a. elbilenes fritak fra moms og engangsavgift, et annet klimapolitisk tiltak, er større enn hva bilistene betaler i bompenger (10–11 mrd. i 2015–17). Ca. 3 mrd. går over statsbudsjettet til bevaring av regnskog i land som Indonesia og Brasil. Hvor stor virkning disse tiltakene har på klimaet kan diskuteres, for å si det forsiktig. Videre er det nok en utfordring å sørge for at disse midlene blir brukt etter hensikten; begge disse landene er blant verdens mest korrupte.

Totalt bruker staten årlig ca. 15 milliarder kr. på klimapolitikk, godt over hva bilistene betaler i bompenger. Burde ikke disse midlene heller brukes til å bygge skikkelige veier, uten bompenger?