

Bokanmälningar

Lars Bergman: Miljöpolitik och transporter – En ekonomisk analys

SNS Förlag, Stockholm 1996, 99s.

I inledningen till sin nya bok frågar sig Lars Bergman vad som kan motivera ytterligare en bok på temat ”transporter och miljö”? Han ger själv svaret: ”Det lilla ordet ’ekonomi’. Mycket sägs och skrivs om ’transporter och miljö’, betydligt mindre om ’transporter, miljö och ekonomi’” (s 9). Miljöekonomi har visserligen numera en relativt stark ställning inom nationalekonomin, men dessvärre förefaller det som om transport-ekonomi med inriktning mot miljö ibland hamnat lite mellan stolarna. Därför är Bergmans bidrag välkommet och det innehåller också en del friskt blod. Å andra sidan återges inte speciellt mycket av den forsknings- och utredningsverksamhet som faktiskt ändå ägt rum, både i Sverige och internationellt, de senaste 5–10 åren. Överhuvudtaget är boken tämligen referensfattig och av de sammanlagt 11 referenserna i referenslistan är endast en från en internationell tidskrift.

Den första frågan som diskuteras är varför efterfrågan på transporter ökat snabbare än BNP? En rimlig delförklaring som ges är att den ekonomiska tillväxten till stor del skett genom ekonomisk specialisering som förutsätter ökad handel (per produktionsenhet), vilket för med sig att godstransporterna ökar snabbare än BNP.

Förklaringen på persontransportsidan är inte lika övertygande. Bergman argumenterar för att ”gamla” transporttjänster som resor till och från arbetet borde vara ungefär proportionella mot BNP samtidigt som vissa nya transporttjänster, som resor till och från externa köpcentra och vissa fritidsresor, kommer till när inkomsten stiger. Men varför skulle tex mängden arbetsresor vara proportionell mot BNP? Ingen förklaring ges och internationell forskning om resornas sammansättning indikerar tvärtom att det framförallt är fritidsresorna som ökat på senare tid, medan arbetsresorna verkar ha ökat långsammare än BNP. Det finns heller ingen diskussion om infrastrukturinvesteringars (eventuella) inverkan på trafikmängden (och därmed indirekt på miljön). De sk ”intrångseffekter” som orsakas är också en politiskt ”het” fråga (tex i samband med Dennis-överrensommelsen), men nämns endast kort i en fotnot.

Bergman konstaterar korrekt att de externa effekterna från vägtrafikens luftföroreningar är störst i tätorter till följd av att hälsoeffekterna är störst där, samtidigt som detta idag inte återspeglas i avgiftsstrukturen. Med detta konstaterande lämnar dock Bergman de viktiga lokala mil-

jöeffekterna åt sitt öde för att i stället koncentrera sig på regionala och globala effekter. Han konstaterar att den utsläppsreduktion av svavel- och kväveoxider som ägt rum nästan helt kan förklaras med teknisk utveckling, eftersom den har skett samtidigt som transportarbetet ökat. Det samma skulle kunna ha sagts om kolväten, kolmonoxid och partiklar, som emellertid inte diskuteras alls.

Utifrån (ytterst få) skattningar av externa miljökostnader från luftföroreningar konstateras att det förefaller som om "vägtrafikens utsläpp av koldioxid och kväveoxid redan har begränsats mer än vad som är motiverat från samhällsekonomisk synpunkt" (sid 50), medan situationen är den omvända för flyget och sjöfarten. Underlaget för Bergmans påstående är dock, som han själv påpekar, ytterligt osäkert och begränsat. Med andra existerande skattningar av de externa miljökostnaderna skulle resultatet kunna bli det omvända.

Därmed fås en naturlig övergång till ett intressant avsnitt om utsläppsbegränsningar som substitut för försäkringar, d v s som ett sätt att gardera sig för osannolika men dramatiska miljöeffekter. Utifrån konventionell försäkringsteori förklarar Bergman att nyttan av sådana reduktioner beror på kostnaden av ett ogynnsamt utfall, sannolikheten för utfallet, samt medborgarnas riskaversion. Att endast fokusera på det mest sannolika utfallet kan därmed leda kraftigt fel. Resonemanget är kanske speciellt lämpligt för den sk växt-huseffekten, orsakad av bl a koldioxidutsläpp. Men detta är ju ett globalt miljöproblem, och det spelar ingen roll var dessa utsläpp sker; dessutom är Sveriges andel av dessa utsläpp mycket liten. Bergman frågar sig därför hur man då kan motivera nationella utsläppsbegränsningar? Svaret är kanske självklart, men inte desto mindre ofta ignorerat: via internationella demonstrationseffekter. D v s om Sverige "går före" och minskar sina utsläpp så kan detta medföra att andra länders åtaganden

ökar om utsläppsminskningar. Bergman konstaterar att det därmed visserligen principiellt finns skäl för Sverige att "gå före", men att det finns "en hel del som talar för att kostnaden för en strategi byggd på ensidiga åtaganden är betydligt högre än kostnaderna för ett internationellt samordnat miljöpolitiskt program" (sid 56). I stort sett alla med elementära kunskaper i ekonomi och spelteori lär väl i och för sig hålla med om detta påstående, men ett problem i sammanhanget är ju att sådana överenskommelser, speciellt vad gäller koldioxid, är mycket svåra att uppnå. Inte desto mindre förefaller det intuitivt mycket tveksamt om de internationella demonstrationseffekterna skulle vara av en sådan omfattning att miljöeffekterna i Sverige motiverar nämnvärda utsläppsminskningar av detta skäl.

Men kanske är detta ett för snävt perspektiv? Kanske ingår även andra länders miljösituation i den svenska miljöpolitikens (implicita) målfunktion, till följd av någon form av altruism på nationell nivå? I så fall blir värdet av demonstrationseffekterna mycket större, vilket gör att det mycket väl kan vara rationellt (d v s i enlighet med målfunktionen) att "gå före", tvärt emot vad som synes vara Bergmans slutsats. Man kommer här osökt att tänka på statsvetaren Bo Rothsteins¹ kritik i denna tidskrift av nationalekonomers ofta förekommande fokusering på egenintresset som det enda motivet för handling. Även om Rothsteins kritik till stor del är välmotiverad så har flera ekonomer också ifrågasatt detta standardantagande i ekonomisk teori. Amartya Sen² skriver tex:

¹ Rothstein, Bo [1996], "Är insikter i ekonomi effektiva? Kommentar till Persson" *Ekonomisk Debatt*, årg 24, s 205–209.

² Sen, A. K. [1995], "Rationality and Social Choice." *American Economic Review*, vol. 85, pp. 1–24. Vid det här laget finns också en relativt stor forskning om ekonomi och altruism. För en god översikt, se tex Zamagni, S. (ed.) (1995), *The Economics of Altruism*, Edward Elgar publishing limited, Aldershot.

”Just as it is necessary to avoid the high-minded sentimentalism of assuming that all human beings ... try constantly to promote some selfless 'social good', it is also important to escape what may be called the 'low-minded sentimentalism' of assuming that everyone is constantly motivated entirely by personal self-interest” (sid 15). Visserligen väger därmed rimligen miljöeffekterna i Sverige speciellt tungt för svenska beslutsfattare, men det behöver ju inte betyda att ingen vikt alls läggs t ex vid miljöeffekterna i vissa speciellt ut-satta utvecklingsländer.

Bergman kommer, i likhet med de flesta studier på området, fram till att koldioxid-målet är det svåraste att nå av de nationella miljömålen. Hur stora är då kostnaderna av att minska koldioxidutsläppen? Med hjälp av konjunkturinstitutets miljöräkenskapsmodell beräknas vad det skulle kosta att uppfylla utsläppsmålet att koldioxidutsläppen skall vara 10% lägre 2010 jämfört med 1990, med och utan kärnkrafts-avveckling. Föga överraskande kommer han fram till att det blir dyrare utan kärnkraft, 42 miljarder jämfört med 11 miljarder per år, eftersom marginalkostnaden för att minska utsläppen ökar ju mer man minskar. Förutom att beräkningarna bygger på en allmän jämviktsmodell får man dock inte veta mycket om vad som ligger bakom resultaten. En kort beskrivning i appendix kunde t ex klargjort hur arbetsmarknaden och den tekniska utvecklingen modellerats.

Därefter beräknar han vad det skulle kosta att minska utsläppen *inom transportsektorn*. Eftersom det, som Bergman påpekar, normalt inte är kostnadseffektivt att minska utsläppen procentuellt lika mycket i alla sektorer, skulle det varit intressant att jämföra genomsnittskostnaden, per kg reducerad koldioxid, vid en lika stor procentuell minskning inom transportsektorn. Bergman väljer dock att i stället beräkna kostnaden för en minskning med 20% 2010 (jämfört med 1990), på grundval av kommunikationskommitténs betänkande,

SOU 1996:26. Han konstaterar att kostnaden blir flera gånger så hög om Sverige självt genomför denna minskning, utan en framväxt av en internationell marknad för ”koldioxidsnåla” fordon som skulle bli följden om flera länder genomförde minskningen. Denna poäng är rimligtvis principiellt viktig (och ofta ignorerad), även om den troligen överdrivs något i beräkningsresultaten; redan idag finns betydande anpassningsmöjligheter via val av fordon. Det är t ex väl dokumenterat att Italien sedan länge har ett jämförelsevis högt bränslepris och i genomsnitt små och mycket bränslesnåla fordon, medan det omvända gäller för USA. Dessutom tar utveckling av nya fordon ganska lång tid varför denna effekt via bilstocken torde vara begränsad till 2010.

En av bokens fördelar är annars att den, på det stora hela, är mycket klar och tydlig (ibland nästan övertydlig) och att den kräver mycket lite förkunskaper både vad gäller ekonomi och transporter. Ekonomisk effektivitet och kostnadseffektivitet förklaras t ex mycket noggrant med hjälp av diagram på flera ställen i boken. Speciellt för en läsare som redan kan ganska mycket om trafik och miljö, men som skulle vilja lära sig mer om ett samhällsekonomiskt perspektiv på frågan, utgör Bergmans nya bok en god introduktion.

*Ekon dr OLOF JOHANSSON
Nationalekonomiska Institutionen
Göteborgs universitet*