LUND UNIVERSITY

Klimatet och samhällsekonomin

Andersson, Fredrik; Olsson, Ola

Published in:
Ekonomisk Debatt

2008

Link to publication

Citation for published version (APA):
Andersson, F., & Olsson, O. (2008). Klimatet och samhällsekonomin. *Ekonomisk Debatt*, *36*(4), 3-7.

Total number of authors:
2

General rights
Unless other specific re-use rights are stated the following general rights apply:
Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.
• Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
• You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
• You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Read more about Creative commons licenses: https://creativecommons.org/licenses/

Take down policy
If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

LUND UNIVERSITY

PO Box 117
221 00 Lund
+46 46-222 00 00

Download date: 22. Jan. 2026

Klimatet och samhällsekonomin

Klimatfrågan framstår allt mer som en av jordens stora ödesfrågor. Sedan Sternrapporten, rapporterna från FNs klimatpanel och Al Gores film *En obekväm sanning*, har medvetenheten om klimatförändringarnas konsekvenser ökat avsevärt i Sverige såväl som i övriga världen. Ovanligt varma, regniga och stormiga vintrar har av många svenskar tolkats som att någonting är allvarligt fel med vårt klimat. Bilder i TV på kollapsande glaciärisar och på samhällen drabbade av förödande orkaner har förstärkt dessa intryck.

Sedan Nicholas Sterns omtalade rapport från 2006 har nationalekonomisk teori och metod visat sig kunna ge centrala bidrag till hur resultaten från den naturvetenskapliga forskningen kring klimatförändringarna kan översättas till samhälleliga konsekvenser och avvägningar för vanliga människor. Bland de många viktiga insikterna från denna forskning finns den om att klimatförändringarnas effekter drabbar människor mycket ojämnt i världen. I nordliga länder som Sverige kan växthuseffekten i viss mån ha positiva effekter såsom bättre avkastning inom jordbruket och lägre kostnader för uppvärmning. I utvecklingsländerna kring ekvatorn är dock de negativa effekterna klart övervägande och innefattar en accelererande ökenspridning, allvarlig vattenbrist och avskogning. För samhällen på vissa öar i Karibien och Stilla Havet innebär stigande havsnivåer sannolikt t o m slutet på deras hela existens. Utvecklingsländernas ofta svaga och odemokratiska regeringar och institutioner gör en effektiv anpassning till förändringarna än svårare.

Sternrapporten (2006, s 1) sammanfattar effektivt vad det är som står på spel: ”Climate change presents a unique challenge for economics: it is the greatest and widest-ranging market failure ever seen.” Trots denna ödesmättade utgångspunkt har Sternrapporten ett i grunden hoppingivande budskap. Kostnaderna för att stabilisera nivån på växthusgaserna i atmosfären kring 2050 är långt ifrån oöverstigliga; troligen ligger de på ca 1 procent av BNP om insatserna görs nu. En drastisk minskning av utsläppen behöver inte heller innebära slutet för den ekonomiska tillväxten i världen; med rätt teknologi finns det inte nödvändigtvis någon motsättning mellan tillväxt och miljö.

Ett av Sternrapportens viktigaste budskap är att klimatfrågan bara kan lösas genom kollektiv handling på global nivå. Detta har dock inte hindrat att klimatfrågan ofta blivit en viktig fråga i ländernas inrikespolitik. I Sverige kom nyligen den parlamentariska Klimatberedningens rapport *Svensk klimatpolitik* (SOU 2008:24) där framför allt målen för den svenska

klimatpolitiken slås fast. Efter en vår av flitigt bollande av procentsatser slutade det hela i oenighet då oppositionen reserverade sig mot majoritetens förslag för klimatpolitikens mål. Oppositionen krävde en reduktion av växthusgaserna fram till 2020 på 40 procent medan regeringsalliansen fastnade för 30 procent (plus kanske 8 procent). Beredningen föreslår också ett svenskt mål om att jordens temperatur inte bör stiga mer än 2 grader över förindustriell nivå. Ett faktum att komma ihåg i sammanhanget är förstås att Sverige släpper ut ca fem tusendelar av de samlade växthusgaserna i världen.

Beredningen hade betydligt mindre att säga om kostnaderna och de avvägningar som Sverige står inför för att nå målet om en 30-40 procentig minskning. Förutom att forskningen om och användandet av styrmedel borde öka, var ett av få konkreta förslag att järnvägskapaciteten skulle öka med 50 procent inom tolv år, dvs till 2020.

För politikerna i beredningen var det säkert en lättnad att slippa tala för mycket om obehagliga uppoffringar för väljarna. Som företrädare för den dystra vetenskapen kan man dock inte låta bli att oroas över att de reella avvägningarna och kostnaderna diskuterats i så liten omfattning. Hur realistiskt är det att järnvägskapaciteten kan öka med 50 procent på tolv år? Det visade sig snart att vare sig finans- eller statsministern var särskilt övertygande om att detta i praktiken var genomförbart.

En dyrköpt lärdom från 1970- och 1980-talens finanspolitik är att det är farligt att låta partier bjuda över varandra med löften om kostsamma reformer utan några krav på finansieringsutrymme eller redovisade kostnader. Denna lärdom bör partierna nu ta till sig i klimatpolitiken. Vem som helst kan sätta upp mål om 30-, 40-, eller 95-procentiga minskningar av växthusgaser. Det kommer dock att krävas ett avsevärt statsmannaskap för att verkligen identifiera, genomföra och stå för de förändringar som krävs.

Nationalekonomin i Sverige och annorstädes står av allt att döma också inför en gigantisk uppgift när samhällsekonomin ska ställas om så att utsläppen ska minskas med 75-90 procent på bara lite mer än 40 år. Förändringarna kommer att involvera stora ändringar i skatter och styrmedel och i nyskapandet av marknader för utsläpp och föroreningar. I detta temanummer av *Ekonomisk Debatt* försöker vi bidra på detta område med fem artiklar som på olika sätt berör klimatfrågan och dess inverkan på samhällsekonomin.

I den första artikeln diskuterar Runar Brännlund utifrån ekonomisk teori vilka principer man bör utgå ifrån vid utformningen av en svensk klimatpolitik. Brännlund argumenterar bl a för att det i praktiken inte går att separera mål från medel i klimatpolitiken. Effekterna av båda är i verkligheten alltid osäkra och för att vara effektiva måste medlen samordnas på en global nivå.

En viktig utgångspunkt i Brännlunds analys är vidare att det i princip inte spelar någon roll var utsläppsminskningarna görs eftersom atmosfären är att betrakta som en global kollektiv vara. Det ekonomiskt mest rationella tillvägagångssättet är dessutom att reduktionerna av utsläpp bör göras där

kostnaderna är minst. Implikationen är därför att en svensk klimatpolitik lika väl kan vara inriktad mot att minska utsläppen i Kina som i Sverige. Över huvud taget bör ensidiga nationella åtaganden (som de svenska) överges till förmån för en globalt samordnad politik.

I den sista delen av artikeln konstaterar Brännlund att Klimatberedningens betänkande överraskande nog närmast saknar kostnadsberäkningar för de mål som presenteras. Han visar vidare att det med största sannolikhet kommer att bli mycket dyrt för Sverige om de beslutade utsläppsreduktionerna helt och hållet måste göras i Sverige. Effekten kan t o m bli att produktion flyttas från Sverige till länder med ännu större utsläpp av växthusgaser och att nettoeffekten således i själva verket kan bli negativ.

I den andra artikeln presenterar Henrik Hammar och Åsa Löfgren fem undersökningar av attityderna till en skatt på koldioxid. Utgångspunkten är att ekonomiska styrmedel såsom koldioxidskatter oftast är överlägsna andra styrmedel när det gäller att uppnå miljömål på ett kostnadseffektivt sätt. Hammar och Löfgren går igenom hur koldioxidskatten gradvis stigit sedan införandet 1991 och att den nu motsvarar ca 2,30 kr per liter bensin.

Attitydundersökningarna ger flera intressanta resultat. Bland annat visar det sig att koldioxidskatten är en tämligen impopulär klimatpolitisk åtgärd jämfört med t ex en utbyggnad av kollektivtrafiken. Dock tyder ett redovisat experiment på att synen på koldioxidskatten blivit något mer positiv efter Al Gores film och att det spelar roll vad man kallar skatter: Även om konstruktionen är densamma visar sig folk vara mer negativt inställda till en ”bensinskatt” än till en koldioxidskatt. Detta tyder på att det spelar stor roll hur skatter och andra klimatpolitiska åtgärder motiveras och presenteras.

I den tredje artikeln diskuterar de norska ekonomerna Mads Greaker och Cathrine Hagem de överväganden som Norge står inför i klimatpolitiken. Norge är särskilt intressant då landet står för en försvinnande liten del av de globala utsläppen av växthusgaser, har en omfattande egen oljeproduktion och dessutom står utanför EU. Liksom i Brännlunds analys av Sveriges fall slår Greaker och Hagem fast att det inte finns någon stark anledning till att ett litet land som Norge borde ”gå före” i klimatpolitiken. Även om mycket god vilja finns i Norge är det knappast så att Kina eller Indien kommer att dra ned på sina utsläpp bara för att de nordiska länderna gör det. I stället bör Norge verka för en internationell samordning. Greaker och Hagem föreslår vidare att den s k Clean Development Mechanism (CDM) som det beslutades om i Kyotoavtalet bör fasas ut.

I den fjärde artikeln diskuterar Markus Åhman den roll som internationella transporter i form av flyg och sjöfart spelar i sammanhanget – en icke obetydlig men framför allt *växande* roll visar det sig – och vilka konsekvenser detta har för klimatåtgärder. Internationella transporter utmärks av sin avsaknad av nationell hemvist vilket inte bara skapar uppenbara implementeringsproblem, utan också är grundvalen för internationella avtal och kon-

ventioner med utgångspunkten att freda dessa aktiviteter från olika typer av inblandning. Till detta kommer flygets oklara men sannolikt elakartade klimateffekter utöver uppmätta utsläpp.

Åhmans genomgång leder fram till slutsatsen att sektorsbaserade utsläppshandelssystem både är en mer realistisk och ur vissa synpunkter mer ändamålsenlig väg för att inlemma internationella transporter i framtida klimatavtal än ett direkt inlemmande av dessa aktiviteter i övergripande utsläppshandelssystem.

I temanumrets femte och sista artikel ger Martin Persson och Thomas Sterner sin syn på Sternrapporten och det nya konsensus i klimatfrågan som de menar håller på att växa fram bland nationalekonomer för närvarande. Persson och Sterner tar tre fundamentala frågeställningar som utgångspunkt för sin diskussion: frågan om vilka etiska aspekter som bör vara vägledande för avvägningar kring klimatåtgärder; frågan om hur framtiden bör diskonteras i sammanhanget; samt frågan om hur man bör förhålla sig till problemet att klimatförändringar har konsekvenser som av olika skäl svårligen låter sig mätas i ekonomiska termer (eller har så stora relativpriseffekter att värdering med fasta priser blir meningslös).

Perssons och Sterners allmänna slutsats är att konsensus bland nationalekonomer har förskjutits i inställningen till alla dessa frågor – i de två första fallen kan förskjutningen direkt härledas till Sternrapporten, i det sista fallet är det snarare fråga om en kritik av Sternrapporten. Det är också på den sista punkten som Persson och Sterner mest kraftfullt argumenterar för att den tidigare förhärskande inställningen bland nationalekonomer – att klimatförändringar enligt de allra flesta bedömningar till syvende och sist har måttliga effekter på framtida generationers samlade välstånd – varit missriktad. I kontrast till denna inställning pekar man på att klimatförändringarna har konsekvenser som kan förefalla blygsamma vid en hastig genomgång av nationalräkenskaperna men som uppenbart kan ha enormt genomgripande effekter på ekonomin – en påtaglig försämring av förutsättningarna för jordbruk nämns som ett exempel.

Persson och Sterner nämner också kort en fjärde punkt kring vilken man ser tecken på en ändrad inställning från nationalekonomer i Sternrapportens kölvatten, nämligen att allt starkare röster hörs som påpekar det väsentliga i att ta osäkerheten kring klimatförändringarna på allvar och till fullo beakta det faktum att de scenarier som finns i svansen på fördelningen över möjliga utfall är i sanning förskräckande.

Denna observation kring den stora osäkerheten i sammanhanget görs också av David von Below som recenserar Björn Lomborgs uppmärksammade bok *Cool it*. En av flera punkter på vilken von Below är kritisk mot Lomborg gäller behandlingen av osäkerhet – sin bakgrund som statistiker till trots bygger Lomborgs huvudpoäng kritiskt på att konsekvenserna av måttfullhet när det gäller åtgärder är acceptabla, en utsaga som helt baseras på punktskattningar. Samtidigt som von Below är allmänt kritisk till mycket av Lomborgs slutsatser rekommenderar han boken, både som utmaning

mot förhärskande föreställningar och som en källa till intressant faktakunskap med relevans för klimatfrågan.

Sammanfattningsvis innehåller detta temanummer ett axplock av infallsvinklar som visar att nationalekonomisk analys, nationalekonomisk forskning och nationalekonomers synpunkter har stor relevans i klimatdiskussionen. Vi hoppas att numret läses och att läsningen stimulerar även andra nationalekonomer – liksom för övrigt icke nationalekonomer – att ta del av och engagera sig i debatten kring denna ödesfråga för de närmaste hundra åren.

Fredrik Andersson och Ola Olsson

nr 4 2008 årgång 36