

Sensurveiledning ECON3010 utsatt eksamen v23

Oppgave A

Politikerne vil kompensere folk for høye strømpriser. Vurder en strømsubsidie per kilowatt-time opp mot en lik kontantutbetaling til alle forbrukere av strøm.

Noen mener at kontantutbetalingen bare bør gå til de med lavest inntekt. Vurder fordeler og ulemper ved en slik målrettet kompensasjon.

Relevant stoff: Generelle innsikter om fordeling og effektivitet, og hva som skjer i markedet ved en strømsubsidie.

Hva er problemet? Problematisk med store, uventede svingninger i en utgift som er en stor del av husholdningsbudsjettet. De fleste har få muligheter til å vri seg over på andre oppvarmingskilder på kort sikt. Høye strømpriser rammer lavinntektsgrupper hardt.

Vannkraften er nasjonalt felleseie, og størstedelen av inntektene tilfaller staten (forklar). Som andre grunnrenteinntekter muliggjør det lavere skatter – eller økt G. Hvordan skal inntektene komme befolkningen til gode?

Diskutere fordeling via priser (subsidiert strøm) vs kontantbetaling, skattelette e.l. uavhengig av strømbruk.

Det er en viss innebygget kompensasjon og omfordeling via skattesystemet siden økte inntekter til staten gir lavere skatt eller høyere offentlige utgifter. Diskutere fordelingseffekter.

Målrettet kompensasjon: Godt tiltak hvis formålet med støtten er å skjerme de med lavest inntekt fra store uforutsette utgifter. Mindre godt hvis formålet er å forsikre større deler av befolkningen som slike. Tar ikke hensyn til at utgiftsøkningen kan variere mye, også mellom personer med lave inntekter pga ulikt strømforbruk (liten ny leilighet vs stort gammelt hus på landet)

Oppgave B

Det er foreslått å innføre priser på kollektivtransport i Oslo og som varierer over døgnet. Drøft et slikt forslag med utgangspunkt i økonomisk teori.

For det første må en få brakt inn døgnavariabel etterspørsel, og si noe om tilbudssiden. Det enkleste er å anta to etterspørselssammenhenger; én for rushtid og én utenom rushtid. Det er naturlig å anta at etterspørselen i rushtid er mindre elastisk. Gitt kapasitet på kort sikt er rimelig. Anta som en forenkling at det kun er faste kostnader ved kollektivtransport, med marginalkostnad lik null ved transport lavere enn kapasiteten.

Det er også relevant å diskutere om de to etterspørselskurvene er uavhengige av hverandre. Det kan de være – de kan for eksempel reflekterer betalingsvilligheten til forskjellige *grupper*, som alltid reiser på ulike tidspunkt. Hvis vi derimot definerer E-kurvene som etterspørsel på et gitt *tidspunkt*, er det urimelig å se bort fra krysspriseeffekten, altså at prisen i rushtida påvirker etterspørselen utenom rushtida. En viktig effekt av variable priser vil nettopp være at noen av de som normalt reiser i rushtiden vil velge å reise utenom.

La oss først begrense drøftingen til effektivitet; ser bort ifra fordelingsaspektet som kan trekkes inn i alle analyser. Dersom kompensering av taperne ikke finner sted, vil noen selvsagt tape. Her er det likevel et viktig moment at de som reiser i rushtid ikke nødvendigvis taper på høyere priser: det kommer an på om det er viktigst for dem at køen forsvinner eller at prisen øker.

Med en felles positiv pris over hele døgnet, vil vi ha utnyttet kapasitet utenom rushtid (og marginal betalingsvillighet høyere enn marginalkostnaden). I rushtidperioden er det flere som ønsker å reise enn hva det er plass til med tilhørende etterspørselsoverskudd som tyter ut i køer, trengsel, og ekstra venting. De som reiser i rushtiden må da rasjoneres etter noe annet enn pris. («Den som kommer først, får plass».) Dermed får vi et effektivitetstap ved at plassene ikke fordeles etter betalingsvillighet. Noe tyter også ut i at for mange bruker privatbil med de ekstrakostnader dette kan skape.

Med utgangspunkt i en felles pris over døgnet, kan den gitte kapasiteten utnyttes mer effektivt ved en annen prispolitikk. Den bør prisen slik at marginal betalingsvilje er lik marginalkostnad, der denne er definert. I topp-perioden bør prisen settes slik at kapasiteten akkurat utnyttes ..

En nest-best betraktning:

La oss se på markedet for kollektivtransport og markedet for bruk av vei til privatbil i sammenheng. Forrige resonnement bygger på at bruk av vei for privatbiler var riktig priset, ved at alle eksternaliteter var brakt inn i veiprisen og dermed i enkelte bilkjørers kalkyle. Hvis vi derimot ikke har korrigert for eksternalitetene ved bilkjøring er bilbruken er for høy, og en økning i rushtidsprisen vil øke kostnadene ytterligere. En må da avveie dette nye tapet mot den gevinsten en kan oppnå i ved riktig prising i kollektivmarkedet.

Administrative kostnader er også relevant – det kan være enklere med en felles pris over døgnet. Men med dagens muligheter for digitale løsninger er dette trolig ikke avgjørende for valget.