



## Eksamensoppgave

### JUS4121 - Rettsøkonomi

#### Semester Vår 2024

Dato: 11.04.2024

Tid: 4 timer

---

Eksamen består av 2 oppgaver som hver teller 50 %.

- Oppgave 1 består av 6 delspørsmål fra a til f.
- Oppgave 2 består av 6 delspørsmål fra a til f.

### Oppgave 1

Skipsfarten intern i EU har store utslipp av klimagasser. Den enkelte skipsreder har mulighet til å redusere utslippene f.eks. gjennom å senke hastighetene på skipene, modernisere fremdriftsmaskineriet, installere hybriddrift, gå over til ammoniakk som drivstoff m.m. Tiltakene har økende kostnader i den forstand at for hvert tonn utslipp som reduseres, koster det mer å redusere utslippene med ytterligere ett tonn.

- Tegn to grafer for henholdsvis de totale kostnadene og de marginale kostnadene ved utslippsreduksjoner i hvert sitt diagram med utslipp på X-aksen og kostnader på Y-aksen. Hva er forskjellen på total og marginal rensekostnad? Hva er tolkningen av punktet der grafene krysser X-aksen? Kan det tenkes at ingen av grafene krysser Y-aksen? Begrunn svaret.
- De totale miljøkostnadene ved utslipp er tilnærmet lik 1000 Nok ganger utslippet målt i tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Tegn grafer for de totale miljøkostnadene og de marginale miljøkostnadene inn i diagrammene over. Gi en mulig tolkning av at kurven for marginale miljøkostnader er horisontal for kostnad = 1000. Hva kjennetegner den samfunnsøkonomiske effektive mengden utslipp? Hvorfor er det ikke samfunnsøkonomisk effektivt å kutte utslippene til null? Begrunn svaret.
- Myndighetene vurderte å innføre en utslippsstandard for skipsfarten, dvs. at alle typer fartøy vil måtte forholde seg til en maks tillatt mengde klimagasser pr. kontainermil eller passasjermil kjørt. Myndighetene kjenner ikke skipsfartens marginale rensekostnadsfunksjon, dvs. at denne kan være bratt eller slak (med samme utgangspunkt på X-aksen). Myndighetene kjenner imidlertid den marginale miljøkostnaden. Forklar hvorfor det i dette tilfellet er bedre å sette en miljøavgift på utslippene fra skipsfarten uavhengig av fartøyklasse.



- d. Myndighetene endte opp med å inkludere skipsfarten i det europeiske kvotehandelssystemet (EU ETS). Hvis du tar utgangspunkt i de marginale rensekostnadene til skipsfarten, hva blir utslippsreduksjonene for en gitt kvotepris? Anta at skipsfarten vil få utdelt gratiskvoter tilsvarende en viss andel av de historiske utslippene. Forklar hvorfor rederne foretrekker dette fremfor en miljøavgift, selv om miljøavgiften blir satt på samme nivå som kvoteprisen.
- e. Produksjon av elektrisk kraft er også med i EU ETS. Deres marginale rensekostnader er lavere enn skipsfartens marginale rensekostnader. Illustrer i et diagram hvorfor det er samfunnsøkonomisk effektivt å la de to sektorene handle utslippskvoter med hverandre, istedenfor å kreve at hver sektor skal kutte utslippene med 40 prosent uten muligheter for handel.
- f. Noen mener at det å dele ut gratiskvoter, vil gi større utslipp fra skipsfarten enn om skipsfarten måtte kjøpe alle kvotene på auksjon – den totale kvotemengden i EU ETS vil være den samme i begge tilfeller, men har de rett? Ta utgangspunkt i at rederiene beholder retten til å få gratiskvoter selv om de legger ned driften, og begrunn svaret.

## Oppgave 2

En lakseoppdretter har flere merder plassert i en fjord på Vestlandet. En gang imellom inntreffer det uhell slik at oppdrettslaks rømmer. Rømt oppdrettslaks påvirker produktiviteten i en nærliggende lakseelv negativt og medfører tap for eierne av fiskerettighetene i elven. Anta at en rømmingshendelse medfører et tap på 100 for eierne av fiskerettighetene i elven. Dersom lakseoppdretteren ikke foretar seg noe, er sannsynligheten for rømming 50 %. Lakseoppdretteren har imidlertid mulighet til å minske rømmingsfaren helt ned til 5 % ved ulike tiltak. Tiltakene er imidlertid kostbare for oppdretteren, og det å minske rømmingsfaren helt ned til 5 % vil koste mer enn samlet profitt i selskapet, som er 40 per periode.

- a. Anta at oppdretteren har objektivt ansvar for eventuelle skader på villaksstammen i den nærliggende elven. Denne gjennomfører da tiltak slik at sannsynlighetene for rømming blir 15 %. Hvordan ser grafen for oppdretterens aktsomhetskostnader ut? Illustrer i et diagram med forventet skadekostnad, aktsomhetskostnader og totale kostnader.
- b. Istedenfor objektivt ansvar setter staten en culpa-norm som tilsvarer en sannsynlighet på 25 % for rømming. Hvilken grad av aktsomhet velger oppdretteren nå? Begrunn svaret.
- c. Med utgangspunkt i Coase-teoremene; diskuter hvorvidt det er sannsynlig at eierne av fiskerettigheter i lakseelven og oppdretterne kommer til et annet resultat enn i oppgave b mht. valget av graden av aktsomhet.
- d. Myndighetene mener det er en reell fare for at villaksstammen skal dø ut, noe som vil innebære kostnader for samfunnet langt utover tapene til eierne av fiskerettigheter i naboelven. De ønsker derfor å frede den aktuelle fjorden, noe som betyr at lisensene til oppdretteren blir inndratt.



Oppdretteren har i så tilfelle rett til erstatning. Gjør rede for hvordan erstatningssummen bør beregnes.

e. Etter at det ble kjent at myndighetene vurderte fredning, gjorde oppdretteren en større investering i et nytt kaianlegg. Oppdretteren ønsker at dette refunderes fullt ut, da kaianlegget ikke har noen alternativ bruk. Diskuter hvorvidt det er rimelig at oppdretteren får en slik erstatning i tillegg til summen som er gjort rede for i oppgave d. Bruk gjerne teorien om erstatning for den perfekte oppfyllelsesinteressen.

f. Myndighetene har gjennomført en nytte-kostnadsanalyse av fredning. Gjengi kort innholdet i en slik analyse. Analysen viser at fredning bør gjennomføres ut fra Kaldor-Hicks-kriteriet. Hva sier dette kriteriet? Kunne bruk av Michelman-kriteriet ha gitt en annen konklusjon?

\*\*\*

Oslo, vår 2024

Morten Nadim

Faglig eksamensleder