

Gratispassasjerene

Av Karine Nyborg, professor i økonomi, Universitetet i Oslo

Ekspesimenter viser at gratispassasjerer er samarbeidsviljens verste fiende. Derfor må velferdsstaten holde dem i sjakk.

Velferdsstaten er basert på tillit. Den som går inn for det, kan klare å lyve til seg uberettiget sykelønn, arbeidsløshetsstrygd eller dobbel barnetrygd. Slik må det være, dersom systemet skal kunne hjelpe ved problemer som ikke fullt ut kan bevises.

Spørsmålet er om en velferdsstat basert på tillit kan opprettholdes over tid. I sykelønnsdebatten har enkelte hevdet at økonomiske insentiver og strengere kontrolltiltak må til for et varig lavt sykefravær; andre har ment at dette er mistenkeliggjøring, og at normene er gode nok.

Normer og økonomiske insentiver vil imidlertid påvirke hverandre. Normer mot misbruk er sentrale for en levedyktig velferdsstat. Derfor er det viktig å forstå dette samspillet. Her kan nyere forskning fra eksperimentell økonomi bidra. De siste par tiårene har denne forskningen nær sagt eksplodert i omfang. Enkelte resultater er blitt bekreftet så mange ganger, og under såvidt ulike betingelser, at de fremstår som svært robuste. Et slikt resultat er at de fleste er langt mer generøse og villige til å bidra til fellesskapet enn det økonomer tradisjonelt har antatt. Imidlertid er denne godviljen i høy grad situasjonsbetinget; ikke minst er den betinget av andres oppførsel.

Fellesgodespillet er en type eksperiment som er inngående studert i litteraturen. Deltakerne deles i små grupper, la oss si fire og fire. Alt foregår anonymt. Hver deltaker får et pengebeløp, for eksempel hundre kroner, og blir bedt om å fordele disse pengene mellom seg selv og gruppa. Alt du beholder selv, kan du ta med deg hjem; alt du gir til gruppa, fordobles og deles likt mellom medlemmene. Du vil dermed tjene mest om du beholder alt selv, mens de andre i gruppa gir alt.

I fellesgodespillet ser vi typisk at deltakerne i snitt gir omtrent halvparten til gruppa. Det er store individuelle forskjeller; noen gir alt, noen gir ingenting, og en god del gir noe midt i mellom.

Når eksperimentet gjentas mange ganger, faller bidragene imidlertid kraftig. Unntaket er grupper der alle medlemmene startet med spesielt høye bidrag; disse klarer ofte å holde nivået oppe. Svært mange ser derimot ut til å bli gradvis mer skuffet over de andre, og trekker dermed velviljen tilbake. Dette gjelder både når gruppesammensetningen er konstant, og når den endres mellom runder. Gratispassasjerene ser rett og slett ut til å undergrave de andres gode moral.

I sitt doktorgradsarbeid, forsvart ved Universitetet i Oslo i vinter, spurte Karen Evelyn Hauge deltakerne i et fellesgodespill hva de mente var det moralsk ideelle bidraget. Flertallet av hennes deltakere svarte at det moralsk rette var å bidra omtrent like mye som gjennomsnittet i gruppa. Ikke bare faktisk atferd, men også oppfatningen om det moralsk rette, ser altså ut til å være tett knyttet til andres oppførsel. En mulig tolkning er at folk føler moralsk ansvar for å bidra såfremt andre også gjør sin del; men så snart de føler at andre snylter på deres gode vilje, faller dette moralske ansvaret bort.

Vi vet ennå ikke nok om i hvilken grad slike laboratorieeksperimenter er relevante for atferd i storsamfunnet. Resultatet om at folk er bidragsvillige, men ikke hvis de føler seg utnyttet, er imidlertid så gjennomgående i litteraturen at det er verdt å merke seg.

I sykkelønsdebatten har det vært sagt at misbrukerne er for få til å utgjøre noe stort samfunnsøkonomisk problem. Det kan nok være sant – på kort sikt. Den største faren ved misbruk er antakelig nettopp at snyltere undergraver de andres gode motivasjon. Misbruk kan rett og slett være smittsomt.

Velferdstaten må derfor holde gratispassasjerene i sjakk. Dersom problemet støtteordningen er ment å avhjelpe, ikke kan bevise, vil heller ikke misbruk kunne bevise – og da kan neppe kontroll og sanksjoner løse problemet. I slike situasjoner kan økonomiske insentiver hjelpe. Slike insentiver – for eksempel begrenset sykkelønsdekning – vil normalt ha sosialt uheldige sider. Kanskje er dette likevel prisen vi må betale for å holde gratispassasjerene i sjakk, og slik unngå at de på lang sikt undergraver hele systemets bærekraft. De er neppe så mange. Det må vi også hindre at de blir.