

Dagens Nyheter den 8 april 2001

Assar Lindbeck om bilköer och bostadsköer:

”Marknadspriser gynnar låginkomsttagare”

Orsaken till kaoset på bostadsmarknaden i större städer och kaoset inom storstadstrafiken är i princip densamma. Priserna är reglerade under den nivå som skulle balansera tillgång och efterfrågan. Effekterna av en marknadsanpassning är däremot oväntade. Höginkomsttagarna är de som främst skulle förlora ekonomiskt på avgifter för bilkörning i våra tätorter. Likaså skulle en övergång till marknadshyror främst ge högre inkomsttagare höjda hyror. Det skriver ekonomi-professor Assar Lindbeck.

Politisk blockering från vänster och höger. De borgerliga motsätter sig trängselavgifter i trafiken av taktiska skäl och vänsterpartier blockerar en övergång till marknadshyror som låginkomsttagare tjänar på. En stor kompromiss över blockgränserna vore önskvärd, menar Assar Lindbeck

Gatuutrymmet i våra tätorter, särskilt naturligtvis i storstäderna, är en knapp nytting. Men eftersom gatunätet ägs av kommunerna har politikerna där kunnat hålla priset för bilkörning lika med noll trots rådande, och ökande, knapphet på gatuutrymme. Varken den statliga bensinskatten eller de kommunala parkeringsavgifterna riktar sig direkt mot bilkörning i tätorter. I stället tvingas bilisterna i huvudsak att betala för sin bilkörning i tätorterna via trängselkostnader och därmed förenad tidsförlust och ökad bensinförbrukning. Stadsbefolkningen som helhet har fått betala med buller och avgaser, som fördärvat stadsmiljön.

Under femtio- och sextioalet fick många kommunalpolitiker för sig att man skulle bygga i kapp efterfrågan på gatuutrymme för bilar genom att bredda gatorna och bygga parkeringshus. Därmed revs stora delar av stadskärnorna, och flera hundra års materiell stadskultur utplånades - ett högt pris för att slippa ifrån prisbildning för tätortsbilismen. Än i dag föreslår Stadsbyggnadskontoret i Stockholm nya stora parkeringsgarage i stadskärnan, bland annat under Tegnérunden och Humlegården, trots att detta skulle dra in ytterligare trafik till känsliga delar av staden. Försäkringar om att myndigheterna som kompensation skulle minska bilparkering i gatunätet saknar trovärdighet eftersom det är omöjligt att binda framtida beslutsfattare vid en sådan ordning.

Med dagens informationsteknologi är det inte svårt, rent tekniskt, att införa prissättning på tätortsbilismen. Man kan utforma ett system med avgifter som begränsas till områden och tider på dygnet då trängselproblemen verkligen är allvarliga - antingen biltullar eller mer differentierade trängselavgifter. Givetvis kan sådana avgifter kompletteras med nya kringleder, parkeringsanläggning i perifera lägen (i stället för i stadskärnan), låga taxor för kollektivtrafik

och en utbyggnad av kapaciteten för denna trafik.

Ett vanligt argument för att hålla nollpris för bilkörning i stadscentra är att högre priser för bilkörning skulle kunna drabba låginkomsttagare. Men bilkörning i tätorter är inte någon typisk låginkomstaktivitet. Ur fördelningssynpunkt skulle det vara långt bättre med låga priser exempelvis för mat, för vilken rikspolitikerna har hållit upp priset genom prisreglering för jordbruksprodukter.

I själva verket är det främst höginkomsttagare som skulle förlora ekonomiskt på avgifter för bilkörning i våra tätorter. Låginkomsttagare skulle rent av kunna tjäna på reformen, eftersom det skulle bli möjligt att sänka andra skatter, exempelvis kommunalskatten, som är speciellt tung just för låginkomsttagare.

Om man i stället av något skäl vill hålla den totala bilbeskattningen i tätorterna oförändrad kan man tänka sig att bilister i orter med trängselavgifter får rabatt på fordonsskatten via återbäring på kommunalskatten - dock ett krångligare arrangemang än en generell sänkning av kommunalskatten.

Nu finns det naturligtvis allvarliga förtroendeproblem i samband med reformer av detta slag. Kommunpolitikerna måste övertyga medborgarna dels om att man verkligen kommer att sänka andra kommunala skatter, dels om att man förmår bygga kringleder.

Ur politisk-ideologisk synpunkt är det märkligt att borgerliga partier, som i princip länge bejakat marknadsekonomi, tycks vara speciellt fientligt inställda till att införa marknadsekonomiska principer när det gäller gatunätet. Man behöver inte vara synsk för att ana en konflikt mellan ideologi och kortsiktig politisk taktik.

Orsaken till rådande kaos på bostadsmarknaden i större städer är i princip densamma som kaoset inom storstadstrafiken: reglerade priser under den nivå som skulle balansera tillgång och efterfrågan.

De ekonomiska och sociala skadeverkningarna av prisregleringen på bostäder är knappast mindre än skadeverkningarna av kommunernas nolltaxa för bilkörning i tätorter.

Här är det framför allt vänsterpartier som bromsar marknadsanpassade reformer. När priset på bostäder hålls lägre än jämviktspriset uppkommer samma slags fenomen som vid nolltaxa på bilkörning, nu i form av ett efterfrågeöverskott på bostäder, det vill säga "bostadskö" i stället för "bilkö". Resultatet har blivit att människornas valfrihet på bostadsområdet drastiskt beskurits, att rörligheten på bostads- och arbetsmarknaden har skadats och att svarta affärer och skattefiffel blivit minst sagt omfattande. Dessutom har delar av bostadsbeståndet förfallit och

nyproduktionen av privata hyreslägenheter kollapsat.

Inte minst i ett samhälle med ökad rörlighet i familjestrukturen krävs en väl fungerande bostadsmarknad, vilket förutsätter någorlunda balans mellan tillgång och efterfrågan. En viktig samhällsekonomisk nackdel av bostadsbristen i våra större städer är också att struktururomvandlingen i riktning mot kunskapsintensiv verksamhet bromsas upp.

Också på bostadsområdet har politikerna försökt "bygga bort" obalansen mellan efterfrågan och utbud. Efter perioder med stor produktion av subventionerade kommunala bostäder har man i vissa kommuner också lyckats bygga bort bristen på nya bostäder. Men det går inte att bygga bort bristen på centralt belägna bostäder med reglerade hyror i det tidigare producerade bostadsbeståndet.

När man närmat sig balans för nya hyreslägenheter, och tendenser uppkommit till tomma bostäder i denna del av bostadsbeståndet, har bostadsproduktionen av naturliga skäl fallit, samtidigt som efterfrågeöverskottet på äldre årgångar av bostäder har legat kvar. Det är bara genom hyror som balanserar tillgång och efterfrågan som man kan få balans på bostadsmarknaden som helhet och på dess olika delar.

Fördelningspolitiska argument mot marknadshyror är inte fullt lika svaga som motsvarande argument mot avgifter på bilkörning i storstäder. Men de är i dag långt svagare än vad anhängarna av hyreskontroll föreställer sig. I en situation med permanent bostadsbrist är det främst folk med goda kontakter och tillräckligt med pengar för att "handla svart" som kan skaffa sig förstahandskontrakt på bostäder med reglerade och låga hyror.

Det finns inte någon anledning att tro att låginkomsttagare gynnas mer av sådana system för fördelning av bostäder än av marknadshyror. En marknad med balans mellan tillgång och efterfrågan av bostäder kan dessutom kompletteras med speciella stöd för låginkomsttagare som grupp, exempelvis selektiva bostadssubventioner. Däremot är det i praktiken svårt att undvika att det i enskilda fall uppkommer både vinnare och förlorare vid en så omfattande reform som en successiv avveckling av hyreskontrollen.

Men eftersom låginkomsttagare i dag i stor utsträckning lever i bostäder med perifera lägen så är det inte i första hand de, utan främst högre inkomsttagare, som skulle drabbas av höjda hyror.

I själva verket kan man räkna med att hyrorna i vissa perifera lägen, med en ansamling låginkomsttagare, skulle falla i samband med att det allmänna efterfrågeöverskottet på bostäder går ned. Man kan också konstruera system som låter dagens hyresgäster ta del av fastighetsägarnas ökade hyresintäkter i samband med hyreskontrollens avveckling. Det vore också möjligt att skattevägen dra in till staten en del av värdestegringen på fastigheter i samband

med en avveckling av hyreskontrollen.

Men hur skall privata investerare kunna lita på att hyreskontrollen inte återinförs? Det finns exempel från utlandet på att det kan vara svårt att få i gång privat byggande av hyreslägenheter efter en lång period av reglerade hyror, eftersom politikerna inte lyckats skapa förtroende för att den fria prisbildningen på bostäder kommit för att stanna. En fungerande marknadsekonomi förutsätter förtroende för långsiktigt marknadsmässiga spel- regler.

Det starkaste argumentet mot fri prisbildning på bostäder är troligen att det i praktiken skulle bli svårt att behålla ett effektivt fungerande, lagfäst besittningsskydd. Men behovet av ett sådant skydd är långt mindre på en bostadsmarknad med marknadshyror än på dagens bostadsmarknad. Vid marknadshyror och lediga lägenheter kan en uppsagd person utan större besvär hitta en ny bostad; normalt är någon procent av beståndet av hyreslägenheter vid varje tillfälle ledigt på en sådan bostadsmarknad. Fastighetsägarens maktposition blir därmed långt mindre än i dag och denne har i regel inte något att vinna på att säga upp hyresgäster som sköter sig.

Sammanfattningsvis: de sociala problem som kan väntas uppstå vid en övergång till trängselavgifter för tätortsbilism (eller biltullar) respektive marknadshyror måste jämföras med de ekonomiska, miljömässiga och sociala skadeverkningarna av dagens prissystem på dessa båda områden. Jag menar att de senare skadeverkningarna är långt större än de förra, åtminstone i ett långsiktigt perspektiv.

Ur den synpunkten är det sorgligt att politiker från var sitt politiska block för- hindrar var sin reform. En "stor kompromiss" över blockgränserna i dessa båda frågor försvåras inte bara av ideologiska blockeringar utan också av att ansvaret för tätortstrafiken främst är en kommunal fråga medan bostadspolitikerna i huvudsak är en rikspolitisk angelägenhet.

Assar Lindbeck