

Mixtra inte med prismekanismen, Damberg

Svenska Dagbladet den 17 mars 2022

Det har nog inte undgått någon att elpriset är högre än det brukar vara, drivmedelspriserna likaså. Förändringarna är så stora att regeringen har lanserat en rad åtgärder som kompensation för pris-höjningarna. Många av åtgärderna har redan fått motiverad kritik, inte minst för att tillfälliga stöd skapar osäkerhet. Hur länge gäller de? Kommer liknande stöd att ges vid liknande kriser i framtiden? När anses krisen vara över? Kommer det då att vara politiskt möjligt att avveckla åtgärderna?

Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är det intressant att notera att flera av åtgärderna tycks syfta till att människor ska kunna fortsätta leva och konsumera som de gjorde när priserna på el och drivmedel var lägre. Bidrag till alla bilägare och elpriskompensation som ger mest till hushåll med hög elkonsumention är två exempel. Andra har föreslagit rena prisregleringar som tänkbara åtgärder.

Sannolikt är det politiska överväganden som ligger bakom dessa förslag. Risken finns nämligen att dessa kompensations-åtgärder motverkar den långsiktiga miljöpolitiken och på kort sikt ger krigförande Ryssland välkomna intäkter.

Samhällsekonomiskt sett är generella stöd nästan alltid att föredra framför åtgärder som mixtrar med prismekanismen (det vill säga marknadens prissättning av varor och tjänster). Prishöjningar skapar nämligen två olika effekter som påverkar människors välfärd och beteende: en inkomsteffekt och en substitutionseffekt. Den förra innebär att vi blir fattigare när el och drivmedel blir dyrare. För hushåll med små marginaler kan inkomsteffekten vara betungande, och det är begripligt att regeringen vill ge kompensation för att motverka effekten. Det kan lätt göras genom vilken åtgärd som helst som ger hushållen mer pengar i plånboken, exempelvis höjt grundavdrag. En sådan kompensation kompenserar även för indirekta effekter, till exempel om (eller snarare när) el- och drivmedelspriser spiller över på höjda matpriser.

Den andra effekten, substitutionseffekten, innebär att människor försöker byta ut det som blivit dyrare mot något som relativt sett är billigare och kan fungera som substitut: att skaffa en bränslesnålare bil, åka mer tåg, cykla eller jobba mer hemifrån, exempelvis. Om det är något nyttigt som blivit dyrare kan det vara motiverat att motverka även substitutionseffekten för att motverka risken för underkonsumtion. Men de anpassningar som människor gör när el och drivmedel blir dyrt är samhällsekonomiskt önskvärda. Faktum är att miljöpolitiken genom miljöskatter på el och drivmedel under lång tid har syftat till att åstadkomma just substitutionseffekter.

Fossilt producerad energi har länge varit alldeles för billig. Med högre priser har hushållen getts incitament att ändra sitt beteende och framför allt har företag och innovatörer fått starkare incitament att utveckla mer energisnåla produkter. Regeringen kan inte veta vad som är den bästa metoden för varje enskild individ eller hushåll att hantera den uppkomna situationen. Förutsättningar, möjligheter och önskemål skiljer sig åt från individ till individ. Även detta talar för att stödåtgärder görs så generella som möjligt.

När nu miljöpolitiken får oväntad hjälp av tragiska händelser i vår omvärld, kan jag personligen tycka att regeringen borde ha viktigare saker för sig än att hitta sätt att kompensera bilister som dessutom bidrar till ökad efterfrågan på rysk olja och gas.

Slutligen kan konstateras att ett pristak på bensen är den mest riskabla åtgärden, vilket illustreras av en lång rad av historiska exempel. Initialt blir effekten att omställnings-incidenten av ett högre pris försvinner, men pristak riskerar också bidra till drivmedelsbrist, hamstring och uppkomst av svarta marknader med mindre seriösa aktörer.

Lärdomen av både historien och grundläggande ekonomisk teori sammanfaller alltså: gärna stödåtgärder – men mixtra inte med pris-mekanismen!

Andreas Bergh