

MARIAN RADETZKI

## Den orättvisa marknaden för hyrbilar

Så här efteråt är det lätt att konstatera att det inte blev riktigt som politikerna avsett, när de gick in och reglerade marknaden för hyrbilar. Motiven var hedervärda. Tillgång till bil betraktades sedan länge som en social rättighet för alla, men bara ett fåtal hade råd att skaffa sig en egen. När också leasingkostnaden översteg de flesta plånböckers förmåga, beslutade det statsbärande partiet om regler som skulle trygga gemene mans, och då särskilt barnfamiljernas, tillgång till hyrbil.

Billeasing kom i åtnjutande av kraftiga subventioner som betalades över statsbudgeten. Kommunala leasingbolag, finansierade med nästan räntefri statlig kredit, och med kostnadstäckning i stället för vinstmaximering som mål, etablerade sig snabbt på marknaden. Principerna för prissättningen var att varje leasingkontrakt skulle bära sina egna historiska kostnader. Många av de privata leasingfirmorna konkurrerades ut; de som överlevde tvingades genom dekret att följa de allmännyttiga bolagens hyresnivåer.

Den subventionerade hyrbilen med reglerad prissättning var tänkt att bli var mans, om inte egendom, så i alla fall nyttighet, och man kom en bra bit på väg mot detta ambitiösa mål. Snart nog uppenbarade sig emellertid allsköns problem, och kritikerna började ifrågasätta om de samhälleliga organen valt rätt metoder för att tillgodose befolkningens bilbehov.

De subventionerade hyrbilarna blev mycket attraktiva, och den ekonomiska bördan att tillgodose hela efterfrågan blev större än vad statsfinanserna mäktade. En centralstyrd hyrbilsförmedling etablerades med den svåra uppgiften att fördela befintliga bilar efter någon objektiv be-

hovsprövning. Alla ledigblivna hyrbilar skulle i princip ställas till förmedlingens förfogande för ny uthyrning.

Förmedlingens uppgift försvårades dock av att leasingkontrakten var permanenta. Det var nästan ingen som ville säga upp gamla kontrakt på välhållna Mercedesar och Bentleys från tiden före den stora inflationen, ty dessa kostade bara en spottstyver i hyra jämfört med de moderna men schabbiga Lador som förmedlingen kunde erbjuda till nya leasingkunder. Hyrbilsmarknaden stelnade till. De gamla och attraktiva kontrakten fick successivt ett allt större marknadsvärde. Det växte fram en livlig marknad för leasingkontrakt i lastbilar. Handeln med leasingkontrakt för personbilar förbjöds dock av myndigheterna, för att förhindra osund spekulation. Kontraktsinnehavarna hade dock möjlighet att byta till sig ett annat hyreskontrakt, eller att köpa en egen bil, med det gamla leasingavtalet i inbyte. Attraktiva inbytesavtal medförde regelbundet betydande rabatter vid sådana köp.

Sent omsider uppmärksammade massmedierna en egendomlighet som stred mot de intentioner varmed regleringen av hyrbilsmarknaden ursprungligen motiverats: Barnfamiljer med låga inkomster hade blivit föga gynnade av hyrbilsregleringen. De attraktivaste leasingkontrakten med de allra största statliga subventionerna återfanns i stället bland en grupp som knappast hade behov av offentliga bidrag. Denna grupp bestod i huvudsak av medelålders ansedda medborgare med det gemensamma att de hade direkt anknytning till, eller goda kontakter med leasingfirmorna och hyrbilsförmedlingen.

Det statsbärande partiet och dess regering ville först sopa hela frågan under mattan. Alltför många centralt placerade i maktens korridorer hörde nämligen till de mest gynnade. Men när de osociala konsekvenserna av rådande arrangemang blev alltmer kända, beslöt sig regeringen

*Docent MARIAN RADETZKI är verksam vid Institutet för internationell ekonomi vid Stockholms universitet.*

för att handla. I riksdagen presenterades ett storartat förslag till avreglering av marknaden för leasingbilar. En marknadslösning bedömdes ge en mindre orättvis fördelning av hyrbilarna. De allmänna subventionerna till leasingfirmorna skulle upphöra, med stora besparingar för statsbudgeten. Utbud och efterfrågan, inte centralbyråkraterna, skulle bestämma hyrans storlek för skilda bilmodeller. Bidrag till leasingkostnaden skulle utgå efter prövning, men bara till anspråkslösa bruksbilar och till särskilt behövande grupper.

Ett ramaskri från alla dem som gynna-

des av regleringen utbröt dock omedelbart efter det att regeringen presenterat sitt förslag. Medlemmar i det statsbärande partiet som meriterat sig till riksdagsplats på grund av sina uppdrag i biluthyrningens organisationsvärld, ingick en ohelig allians med flera regeringsugna oppositionspartier, och hotade med förtroendefråga. Inför risken att bli ersatt av oppositionen, kapitulerade regeringen och drog tillbaka förslaget. Ledarna för biluthyrningens institutioner och deras närstående drog en lättnadens suck, och körde vidare i de förhärda, lyxinredda, klassiska Rolls-Royce-bilarna.