

Vad säger studier av avregleringar?

Empiriska studier av avregleringar på vissa marknader ger information om hur regleringar fungerar i praktiken, påpekar Astri Muren. I artikeln sammanfattas och kommenteras resultaten av ett antal avregleringsstudier.

Begreppet avreglering har kommit att karaktärisera den förändring av regleringsstrukturen som genomförts och håller på att genomföras, på ett antal olika marknader i Sverige och i andra västeuropeiska länder, liksom i USA. I den sittande Avregleringsdelegationens andra rapport till regeringen listas ett stort antal genomförda och pågående reformer av detta slag (Avregleringsdelegationen [1994], bilaga 9). Bland de genomförda reformerna hittar man avreglering av inrikesflyget fr o m 1992-07-01, Postens ensamrätt till brevbefodran avskaffad fr o m 1993-01-01 och avveckling av arbetsförmedlingsmonopolet. Exempel på pågående arbete är avskaffande av AB Svensk Bilprovvnings monopol på kontrollbesiktning m m, ökad konkurrens på elmarknaden och stärkt konkurrens inom restaurangnäringen genom liberalisering av alkoholserveringsreglerna.

I Sverige är denna strukturomvandling av regleringar så ny att det inte ännu råder någon konsensus vad gäller effekterna av förändringarna. En marknad utmärker sig genom att den är väl diskuterad i den allmänna debatten, och har utvärderats av olika forskargrupper, nämligen taximarknaden. Effekterna av den avreglering av taximarknaden som gjordes i juli 1990 har analyserats empiriskt och teore-

tiskt av Lind & Wigren [1993a, 1993b], och samtidigt Fölster [1992, 1993], bla här i *Ekonomisk Debatt*. I det följande refereras mycket kort resultaten av de båda studierna, och med utgångspunkt i detta exempel på avreglering identifieras fyra faktorer som verkar ha betydelse för utfallet av avregleringar. Med hjälp av andra exempel på avregleringar argumenteras för allmängiltigheten hos de uppräknade faktorerna. Dessa andra exempel på avregleringar hämtas inte från Sverige utan från USA. Fördelen med att använda sig av amerikanska exempel är att där genomfördes ett antal betydande avregleringar redan under slutet av 1970-talet och början av 1980-talet. Under den tid som gått efter avregleringarna har effekterna av dessa hunnit etableras, då företag, konsumenter och myndigheter har hunnit anpassa sig till de nya reglerna. Dessutom har effekterna av avregleringarna studerats av ett flertal forskare, och en samstämmighet om vilka de verkliga effekterna av avregleringarna är, har hunnit utvecklas.

Att studera effekter av avregleringar innebär också att studera effekter av regleringar. När man får veta effekterna av en avreglering får man ju indirekt information om effekterna av den reglering som var. I praktiken är detta kanske också

Ph D ASTRI MUREN är verksam vid Nationalekonomiska institutionen, Stockholms universitet.

* För synpunkter och kommentarer tackar jag Roger Pyddoke med flera deltagare i ett seminarium på Statskontoret, där en delvis annorlunda version av denna artikel presenterats.

det enda sätt som finns att ta reda på effekter av praktiskt relevanta regleringar, som oftast har funnits så länge att det inte finns någon möjlighet att empiriskt fastställa effekterna av dem, då så många andra variabler har förändrats att det inte går att separera ut effekten av någon viss reglering. Studier av effekter av regleringar blir då teoretiska vilket med nödvändighet gör dem mer hypotetiska. Den nuvarande avregleringsrörelsen borde alltså välkomnas av dem som vill empiriskt pröva, och komplettera, teoretiskt formulerade hypoteser om effekter av regleringar. Jag diskuterar avslutningsvis hur studier av effekter av avregleringar på detta sätt kan öka kunskapen om effekter av regleringar.

Studier av avreglering på taximarknaden

Regleringen av taximarknaden bestod av prisreglering där en maximitaxa bestämdes av Transportrådet, kvantitetsreglering där antalet trafikillstånd reglerades av länsstyrelserna, och dessutom vissa generella regler som att varje åkare måste vara ansluten till en central taxiväxel och lämplighetsprövning av åkare. Avregleringen bestod framför allt i att prisregleringen och kvantitetsregleringen slopades, liksom tvånget att vara ansluten till en central växel.

Fölster och Lind & Wigren finner båda att avregleringen ledde till att priserna på taxiresor steg och den genomsnittliga väntetiden minskade. De ställer frågan om den kombination av priser och väntetid som avregleringen förde med sig är den samhällsekonomiskt optimala. Här skiljer sig de båda studierna något; Fölster drar, på grundval av en empirisk skattning av taxikonsumenternas värdering av minskad väntetid samt kostnaden för att minska väntetid, slutsatsen att det finns för många bilar, dvs att väntetiden har reducerats under den samhällsekonomiskt optimala. Lind & Wigren anser att även

om det kan finnas mekanismer som gör att marknadsens avvägning mellan priser och väntetider inte är den optimala, så är dessa effekter för osäkra, och de åtgärder som skulle kunna vidtas för opraktiska, för att det skulle vara motiverat att direkt påverka etableringen i branschen.

Lind & Wigren poängterar att kvaliteten på taxitjänster har sjunkit i en annan dimension än väntetiden, nämligen genom att taxikunder upplever ökad otrygghet i och med att rapporter om brottslighet riktad mot taxikunder ökat. Avregleringen har också fört med sig ökade skattebrott och brott mot arbetstidslagstiftningen. Utvecklingen kan möjligen förklaras av att den ökade konkurrensen medfört ökade incitament att begå sådana brott, medan kontrollen av taximarknaden inte anpassats till detta. Andra, positiva innovationer är att taxestrukturerna förenklats och att vissa nyheter tillkommit, som en lägre taxa för kvinnor som reser utan manligt sällskap, s k tjejtaxa.

Fölsters och Lind & Wigrens studier av taximarknaden är så samstämmiga att det är rimligt att konstatera att effekterna av avregleringen av taxi är väl etablerade. Exemplet avregleringen av taximarknaden visar att det finns potentiella problem vid avregleringar. Vi delar upp dessa på fyra punkter, som först räknas upp kortfattat, och i de följande avsnitten diskuteras mer utförligt.

1. Vilken marknadsspecifik regleringsstruktur finns efter avregleringen? Är denna ändamålsenlig, eller bör den anpassas till situationen efter avreglering?
2. Vilka förändringar av kvalitet kan avregleringen tänkas leda till? I vilka avseenden kommer kvaliteten att öka och/eller minska, och hur påverkar detta priserna?
3. Vilka teknologiska innovationer, och andra förändringar av företagens produktionsmetoder är möjliga och tro-

liga? Hur påverkar dessa kvaliteten och priserna?

4. Finns bundna kostnader, dvs investeringar utan alternativ användningsvärde? Hur påverkar dessa konkurrensen?

Dessa fyra faktorer kommer, tillsammans med de mer direkta effekterna av avregleringen som fri prisbildning, etableringsfrihet, eller någon annan variabel som avregleringen direkt omfattar, att påverka utfallet av avregleringen. Vilka faktorer som är mest relevanta, och vilka effekterna blir, beror dels på vilken typ av marknad som avregleras, och dels på exakt hur reglerna varit utformade före, och utformas efter avregleringen. För att utveckla detta närmare behöver vi vidga kretsen av exempel utöver taximarknaden. Detta görs i de nästa fyra avsnitten, där en i taget av de fyra faktorerna går igenom.

Regler som gäller efter avregleringen

Med avreglering brukar man inte i allmänhet mena att alla regler som gäller på marknaden tas bort – även om detta gjordes skulle varje marknad fortfarande omfattas av generell lagstiftning som Konkurrenslagen, Konsumentköplagen och så vidare. Vanligare är att man med avreglering menar att regleringsstrukturen på marknaden görs mindre bindande i åtminstone vissa avseenden, och/eller förenklas i allmänhet. På taximarknaden såg vi att hinder för etableringsfrihet och fri prisbildning togs bort. Däremot höjdes kraven på åkare vad gäller lämplighetsprovning, och krav på kvittoskrivande taxameter och prisskyltning infördes. Dessa generella regler har i efterhand befunnits otillräckliga, framför allt på grund av den hårdare konkurrens som etableringsfriheten och den fria prisbildningen medförde. Tidigare, innan avregleringen, var konkurrensen inte lika hård och de ge-

nerella reglerna var såvitt man kan förstå tillräckliga. Regeringen har under våren 1994 i proposition 1993/94:168 föreslagit skärpta generella regler och utökad kontroll. En utredning av Statskontoret [1993] om möjligheterna att effektivt öka kontrollen av taximarknaden föregick förslaget.

Ett exempel på en liknande utveckling kan hittas i studier av avregleringen av banker i USA, som beskrivs av White [1986] och Whinston [1993]. Den amerikanska banksektorn avreglerades stegvis under första halvan av 1980-talet av Reaganadministrationen, från en situation där både etableringsrätt, inlånings- och utlåningsräntor var reglerade. Avregleringen medförde i korthet att bankerna fick rätt att konkurrera med hjälp av priser, dvs in- och utlåningsräntor, och att tidigare geografiska restriktioner för rätten att driva bankverksamhet minskades. (Olika delstater har fortfarande delvis olika regler.) Resultatet blev ökad konkurrens inom banksektorn, vilket var vad man väntade sig, men efter avregleringen följde också stora problem i form av fellsagna investeringar i projekt med stor risk, med åtföljande nedläggningar av banker, och federala räddningsaktioner som medfört stor belastning på den federala budgeten.

White [1986] menar att problemen med alltför stort risktagande av bankerna delvis orsakats av att det system för bankförsäkring som tillämpats sedan den stora depressionen på 1930-talet, och som fungerade på den reglerade marknaden, inte var väl anpassat till den konkurrens mellan bankerna som avregleringen möjliggjorde. Bankförsäkringen fungerar så att alla banker betalar in en konstant andel av sin inlåning (1/12 procent) till en av två fonder; Federal Deposit Insurance Corporation (FDIC) för affärsbanker och en motsvarande för sparbanker. Dessa fonder garanterar sedan varje konto upp till summan USD 100 000. Från bankernas sida är alltså kostnaden för försäk-

ringen oberoende av hur inlåningen förvaltas, och från kundernas sida är sparmedlen försäkrade oberoende av om banken har rykte om sig att ta stora finansiella risker eller inte. Detta gjorde att oseriösa banker kunde locka till sig många kunder genom att sätta något högre ränta än konkurrenterna, och pengarna lånades senare i många fall ut till riskabla projekt eller försvann genom korruption etc. Resultatet blev en omfattande inkomstomfördelning från skattebetalare till oseriösa låntagare.

White menar inte att avregleringen var ett misstag, och inte heller att systemet med bankförsäkring via insättargaranti borde avvecklas, utan poängen är istället att bankförsäkringens utformning måste anpassas till hur den avreglerade marknaden fungerar.¹ I det här fallet, liksom för taximarknaden, ställer den hårdare konkurrensen på den avreglerade marknaden högre krav på de generella regler som finns kvar och påverkar marknaden även efter avregleringen.

Ett delvis annorlunda exempel på effekten av regler eller institutioner som finns kvar efter en avreglering finns i den amerikanska avregleringen av flygtrafiken, som beskrivs av Kaplan [1986] och Winston [1993]. I Förenta Staterna var passagerartrafik med flyg tidigare reglerad på liknande sätt som den svenska taximarknaden, alltså både vad gäller etableringsrätt på varje rutt, och priser som fastställdes av Civil Aeronautics Board (CAB). Avregleringen skedde under Carteradministrationen i slutet av 1970-talet, och innebar fri etableringsrätt (givet lämplighetskrav) och fri prissättning.

Avregleringen av flygbranschen förde med sig ett oväntat problem. Varje flygplats kan bara erbjuda ett visst antal tider för start och landning, s.k. *slots*. Dispositionsrätten till dessa finns hos vissa flygbolag, till en jämförelsevis låg avgift. Detta leder till etableringssvårigheter på belastade flygplatser, vilket gör att priserna på flygresor till och från dessa flyg-

platser kan hållas höga genom samförstånd mellan de företag som har *slots* på en viss flygplats. Många ekonomer har hävdat att om dessa istället auktionerades ut till marknadspris skulle kostnaden att utestänga konkurrenter bli högre, och risken för kartellsamarbete minska.

Vi har sett att det finns flera exempel på att regler och institutioner som fungerade på ett sätt på en reglerad marknad, kan fungera på ett annat sätt under de förhållanden som råder på en avreglerad marknad. Detta kan leda till att avregleringar för med sig problem som man inte hade väntat sig i förväg, och för att i rimlig mån undvika sådana är det värt att ta hänsyn till vilka regler som kvarstår efter en avreglering, redan vid utformningen av denna. För att kunna göra en sådan analys är det nödvändigt att studera de förhållanden som gäller för just den marknad som ska avregleras. Till exempel är det viktigt att ta hänsyn till vilka konkurrensförhållanden som kan väntas råda på den avreglerade marknaden, dvs om marknaden kommer att domineras av ett mindre antal stora företag eller många små och vilka konkurrensmedel företagen använder.

Förändringar av kvalitet

Kvaliteten förändrades på två sätt på taximarknaden efter avregleringen. Dels ökade kvaliteten i dimensionen väntetid då den genomsnittliga väntetiden, både för att komma fram i telefon till beställningscentralen/taxiväxeln och för att få en bil, minskade. Dels minskade kvaliteten i dimensionen personlig trygghet, då kunderna upplever ökad risk för hot eller angrepp från taxiförare.

Kvalitetseffekter återfinns också i olika former i de amerikanska exemplen. I flygbranschen ändrades kvaliteten genom att

¹ Ett förslag är att göra avgiften för försäkringen beroende av bankens risktagande.

restiden på vissa rutter ökade, och bekvämligheten vid flygresor minskade bl a genom att stolarna i planen placerades tätare och den genomsnittliga kvaliteten på matservering under flygning sänktes.² Whinston [1993] konstaterar vidare att säkerheten vid flygresor inte minskat; detta kan ses som ett tecken på att den generella kontrollen av flygplans säkerhet är tillräcklig även efter avreglering. Kanske kan man också vänta sig att ett flygbolag som råkar ut för flera olyckor på grund av att man sparar pengar på flygplansservice eller piloters arbetstid, får så mycket negativ publicitet att vidare verksamhet hotas.

I den amerikanska banksektorn skyddades konsumenterna mot kvalitetsförsämringar av bankgarantin, utom i de fall där en kund hade mer än det garanterade beloppet USD 100 000 inestående på ett konto (något fall har rapporterats i pressen där detta drabbat stora kunder). Istället drabbades skattebetalarna via den federala budgeten.

Man kan tänka sig åtminstone två metoder att försöka förutse kvalitetsförändringar efter avreglering. Den ena är att utgå från regleringens exakta utformning, tillsammans med förutsättningarna för konkurrens med kvalitet/service eller priser: ett bindande maximipris, som man hade på taximarknaden, tillsammans med etableringsbegränsningar, gör att varje företag behöver, och får, relativt många kunder för att täcka kostnaderna. Väntetiden blir hög då bilarna utnyttjas stor del av tiden. Fria priser och etableringsfrihet gör att fler kan komma in på marknaden, utnyttjandet av varje bil minskar och med det väntetiden. I den amerikanska flygbranschen var priserna bindande neråt snarare än uppåt. Dessutom var kostnaderna för att annonsera om priser låga jämfört med de potentiella intäkterna, så ett lågprisföretag kunde locka till sig många kunder. Med lägre priser följde högre utnyttjande av flygplanskapacitet och därmed ökade väntetider.

En annan väg att förutse kvalitetsändringar är att studera informationsstrukturen på marknaden. Kan konsumenter lätt identifiera kvalitetsförändringar när de inträffar? Svaret är ja för både taxi och flyg. Kan kunder i efterhand identifiera företag som producerat låg eller hög kvalitet, dvs kan företag lätt få rykte om sig att vara "bra" eller "mindre bra" eller "dåliga"? I flygbranschen kan detta kanske fungera, men som Lind & Wigren påpekar är det inte möjligt för taxikunder att hålla reda på "dåliga" förare, det kan till och med vara svårt att associera vissa taxiföretag med låg eller hög säkerhet. Dessutom finns hela tiden ett inflöde av konsumenter som är nya på marknaden, delvis beroende på att taximarknaden är geografiskt segmenterad så att information från tex London eller Göteborg inte är användbar i Stockholm. I detta avseende skiljer sig taximarknaden från flygbranschen, där många företag är kända internationellt.

Resonemang om informationsstrukturen på en marknad kan vidgas betydligt, i tex sjukvård, eller bilreparationer, kan kunden i vissa fall inte någonsin, i andra först efter en mycket lång tid, veta om kvaliteten i ingreppet var hög eller låg. För en del tjänster är den privata och samhällsekonomiska förlusten mycket hög vid konsumtion av låg kvalitet. Detta kan gälla utbildning och sjukvård. Under sådana förhållanden kan en sökprocess, där konsumenter tar reda på en varas kvalitet genom att pröva sig fram, bli mycket kostsam för individer och samhälle.

Informationsstrukturen på en marknad är viktig vid val av regleringsstruktur på marknaden, antingen det gäller utformningen av generella spelregler eller regle-

² Detta beskrivs inte i och för sig som ett problem av dem som studerat avregleringen av flygbranschen; den lagre servicen kompenseras av lägre priser, och möjligheten finns att åka första klass eller s k *business class* om man är villig att betala för mer service.

ring av företag på detaljnivå, eller valet mellan dessa. Vad gäller taximarknaden konstaterades att information om individuella företags service endast med svårighet sprids till de presumtiva kunderna. Detta är ett motiv till reglering via lämplighetsprövning. På andra marknader sprids sådan information med större lätthet, och nackdelen med att råka köpa en vara av låg kvalitet är mindre. Motiven för lämplighetsprövning är då inte lika starka (ett exempel är hårfriseringar).

Slutsatsen är att när det finns marknadsmekanismer som gör att kunderna får information om kvaliteten på olika företags produktion relativt snabbt, så kan man vänta sig att den ökade konkurrens som en avreglering medför leder till att den samhällsekonomiskt optimala kvalitetsnivån produceras. Priserna bestäms sedan i hög grad av kvaliteten. Om informationen brister kan problem ibland avhjälpas genom regler som styr informationen, en sorts varudeklaration, vid behov kompletterade med generella lämplighetskrav som krav på viss utbildning (som läkarlegitimation), försäkring, eller på kvalitetstestning med vissa tidsintervall (som besiktning av t ex hissar).

Innovationer

Lind och Wigren nämner att man väntade sig att avregleringen av taxi skulle leda till innovationer, men att dessa förhoppningar inte infriades annat än i ganska liten utsträckning, t ex genom sk tjejtaxor. Ett exempel på mycket omfattande innovationer i samband med avreglering är den amerikanska telemarknaden, där ny teknik (mikrovågsteknik) ledde till ökad press från nya producenter som ville att AT&T monopolet skulle upplösas, och den avreglering av monopolet för långdistanstelefoni som sedan skedde möjliggjorde ytterligare innovationer (Whinston [1993]).

Efter avregleringen av flygbranschen i USA utvecklades en ny transportstruktur

som beskrivs med bilden av ett nav med ekrar (*hub and spoke*), som karakteriseras av att varje större flygbolag har åtminstone en central, dvs navet, i en större knutpunkt, och att man hämtar upp och lämnar passagerare i mindre städer med mindre plan och knyter vidare till nästa central med större plan. Detta ger fördelar för konsumenter eftersom samordning av avgångstider, bagagehantering osv underlättas (Whinston [1993]).

Det ligger i sakens natur att innovationer är svåra att förutsäga, vilket bekräftas av de ovanstående exemplen. Just därför framstår det som speciellt viktigt vid planering av en avreglering på en viss marknad att studera effekter av avregleringar på motsvarande marknader i andra länder. Eftersom ny teknologi ofta får snabb spridning internationellt kan internationella jämförelser ge indikationer om vilken typ av utveckling man kan vänta sig.

Bundna kostnader

Bundna kostnader (*sunk costs*) är kostnader för resurser nedlagda i investeringar som inte kan återvinnas, vare sig resurserna är fysiskt nedgrävda som i fallet med kablar, eller på annat sätt icke-realiserbara som specialiserad kompetens som inte kan användas till annat än det den ursprungligen var avsedd för. På marknader utan eller med få bundna kostnader är utträde lätt, vilket innebär att inträde för med sig liten ekonomisk risk. Taximarknaden är en marknad som utmärker sig för frånvaron av bundna kostnader; i stort sett den enda investering som behöver göras är inköp av en taxibil, och denna kan lätt säljas igen, eventuellt i någon annan ort, om investeringen skulle ha visat sig ekonomiskt ofördelaktigt.

Taximarknaden är relativt ovanlig i detta avseende. På marknader där andelen bundna kostnader är stor har problem uppstått i samband med avregleringar. Det exempel vi utgår ifrån är kabel-TV-marknaden i USA (se Owen & Gottlieb

[1986]), som i olika omgångar reglerats, avreglerats och omreglerats. Ett av de problem man försökt hantera är att reglera styrkeförhållandet mellan en lokal myndighet och en licenstagare, dvs ett kabel-TV-företag som vunnit en anbudstävlan om att få tillhandahålla kabel-TV i området. Regler har vid olika tidpunkter utformats för under vilka förutsättningar en licens måste förnyas, hur stora licensavgifter maximalt får vara, under vilka förutsättningar lokala myndigheter får reglera kabel-TV-företagets avgifter till konsumenter, osv.

Fallet kabel-TV kan beskrivas med följande exempel: Antag att en lokal myndighet, tex en kommun, utlyser en anbudstävlan bland kabel-TV-företag om att få ensamrätt att operera i ett visst område. En vinnare utses, och denne utlovar att tillhandahålla tjänsten till specificerade konsumentpriser och licensavgift. Efter att investeringar pågått under en period, eventuellt att verksamheten startat, händer ett av följande: Kabel-TV-företaget anmäler att kostnaderna blivit högre än väntat, och att priserna måste höjas och/eller licensavgiften sänkas. Annars avbryts servicen. Alternativt meddelar kommunen att man kommit fram till att licensavgiften måste höjas eller konsumentpriserna sänkas, annars förnyas inte licensen.

Utfallet av en sådan omförhandling av det ursprungliga kontraktet beror på vem av de båda parterna som har störst förhandlingsstyrka. Detta kan styras genom regler som tex föreskriver att i vissa fall måste en licens förnyas, eller tak för högsta tillåtna licensavgifter. Dessa regler bör bestämmas med hänsyn tagen till vilka incitament och vilken förmåga de respektive parterna har att utnyttja möjligheten till omförhandling, och vilka alternativ som finns vad gäller att ta hänsyn till framtida omförhandlingar när man skriver kontrakt. En fråga är till exempel om ett annat företag kan använda sig av den investering som påbörjats.

Vad säger studier av avregleringar om regleringar?

För att kunna se vad de refererade studierna av effekter av avregleringar kan säga om effekter av regleringar, blir det nödvändigt att försöka vända på steken, dvs på de fyra faktorer vi bedömt som centrala och allmängiltiga.

Den första, att regler och institutioner fungerar annorlunda i en avreglerad omgivning än i en reglerad, pekar på att en reglering i praktiken sällan kommer ensam. Detta betyder att det är intressant att studera samspelet mellan olika regler, som kanske också tillkommit i en sekvens, var och en för att stödja en tidigare beslutad regel. På taximarknaden kan man uppfatta den ursprungliga regleringen som en prisreglering i form av ett maximipris. För att ge företag möjlighet att täcka kostnaderna införde man samtidigt etableringskontroll. Detta gjorde att andra typer av kontroll underlättades, då de företag som agerade på marknaden redan var registrerade i och med etableringskontrollen. På grund av detta var behovet av en separat lämplighetsprövning mindre.

Avregleringar har ofta visat sig leda till effekter på kvaliteten. Detta pekar på att regleringar i allmänhet påverkar kvaliteten på marknaden, även om de inte direkt berör kvalitetsaspekter. En reglering som innebär minimipris begränsar eller eliminerar priskonkurrens. Företagen blir då hänvisade till att konkurrera om kunder genom servicenivå, vilket är en form av kvalitetskonkurrens. Om minimipriset är generöst tilltaget bör detta leda till en hög servicenivå på marknaden. Effekten av regleringar på kvalitet är ett område där det hittills bedrivits relativt lite national-ekonomisk forskning. Kanske kan den vikt som kvalitetsaspekter fått i diskussionen om avreglering, i Sverige och i andra länder, leda till att detta blir mer uppmärksammat i framtiden.

Regleringar kan påverka innovations-

takten på flera olika sätt. Detaljerad reglering av produktion och prissättning som på taximarknaden minskar användbarheten av innovationer som förutsätter att regleringsstrukturen ändras. På detta sätt kan regleringar motverka innovationer. Å andra sidan är en reglerad marknad i vissa fall en relativt trygg plats att vistas på för ett företag,³ man kan kanske lättare sätta undan medel att finansiera forskning och utveckling med, man kan, åtminstone i fallet reglerade monopol, bedriva verksamheten i stor skala. För åtminstone ett exempel, den amerikanska marknaden för telekommunikationer, är det inte klart om regleringarna påverkat innovationstakten eller om innovationer framtvingat avreglering, eftersom innovationer, regleringar och avregleringar avlöste varandra. Det finns knappast underlag för någon slutsats om vad som påverkar vad, men sambandet mellan regleringar och innovationer skulle kunna vara ett intressant och mångsidigt forskningsområde.

Slutligen diskuterades betydelsen av bundna kostnader, speciellt i samband med anbudskonkurrens. Det är väletablerat att omfattningen av bundna kostnader påverkar konkurrensen på en marknad; inom detta område har även gjorts empiriska undersökningar, såsom Sutton [1991]. Eftersom avregleringar ofta görs i syfte att öka konkurrensen, har bundna kostnader betydelse för effekten av avreglering; på marknader med små bundna kostnader som taximarknaden kan man vänta sig att konkurrensen ökar när inträde underslättas, på marknader med stor andel bundna kostnader kan det bli annorlunda, t ex så att marknaden domineras av ett eller ett par företag. Betydelsen av bundna kostnader påverkas också av den tekniska utvecklingen, vilket är tydligt inom t ex telekommunikationsområdet där mobiltelefoni nu gör det möjligt att tillhandahålla telefonförbindelse i stort sett helt utan att binda kostnader. Eftersom bundna kostnader kan leda till

att graden av konkurrens på en marknad är låg, kan det finnas argument för regleringar via maximipris på sådana marknader. Existensen av vissa regleringar, som på telekommunikationsområdet, kan delvis förklaras av att betydelsen av bundna kostnader varit stor på den berörda marknaden.

För att kunna utnyttja den möjlighet till utvidgad kunskap om effekter av regleringar och avregleringar som ges av de pågående avregleringarna, är det av stor betydelse att effekterna av dessa dokumenteras. Det är då viktigt att beskriva marknaden också före avregleringen, för att få en relevant jämförelsenorm. Om detta görs kan vi, genom att studera effekter av avregleringar, lära oss något om hur den detaljerade regleringsstruktur vi haft under lång tid, faktiskt fungerat.

Referenser

- Avregleringsdelegationen, [1994], *Avreglering för tillväxt och fler jobb*. Regeringskansliets offsetcentral, Stockholm.
- Fölster, S, [1992], "Taxesänkning, var god dröj! Effekter av taxinäringens avreglering". *Ekonomisk Debatt*, årg 20, nr 3, s 200–208.
- Fölster, S, [1993], "Effekter av taxinäringens avreglering", i Fölster m fl, *Sveriges systemskifte i fara?* Industriens Utredningsinstitut, Stockholm.
- Kaplan, D, [1986], "The Changing Airline Industry", i Weiss, L & Klass, M, red, *Regulatory Reform: What Actually Happened?* Little, Brown, Boston.
- Lind, H & Wigren, A, [1993a], *Ordning på taximarknaden, var god dröj!* SNS Förlag, Stockholm.
- Lind, H & Wigren, A, [1993b], "Varför blev 'avregleringen' av taxi bara en halv framgång?". *Ekonomisk Debatt*, årg 21, nr 6, s 519–528.
- Owen, B & Gottlieb, P, [1986], "The Rise and Fall and Rise of Cable Television Regulation". I Weiss, L & Klass, M, (red), *Regula-*

³ Detta beror på hur den aktuella regleringen är utformad.

tory Reform: What Actually Happened?.
Little, Brown, Boston.

Statskontoret [1993:15], Om taxi och annan yrkestrafik.

Sutton, J, [1991], *Sunk Costs and Market Structure*. MIT Press, Boston.

Whinston, C, [1993], "Economic Deregulation: Days of Reckoning for Microeconomists". *Journal of Economic Literature*, årg 31, s 1263-1289.

White, L, [1986], "The Partial Deregulation of Banks and Other Depository Institutions".
I Weiss, L & Klass, M, (red), *Regulatory Reform: What Actually Happened?*. Little, Brown, Boston.

Prenumerera på

ekonomisk
debatt

Prenumerationspriset är 375 kr för 8 nummer (1 år).
Prenumeration kan påbörjas när som helst under året.
Studeringe och lärare prenumererar för 275 kr/år
och för 140 kr/termin (4 nummer).
(Läroanstaltens namn skall anges).
För distribution utanför Norden tillkommer 50 kr.

Prenumeration sker hos *STK-Distribution*,
Box 84, 162 12 VÄLLINGBY.
Tel 08-38 04 05.

Prenumeration kan också ske genom att avgiften sätts in på
postgiro 74 65 79-2 eller på bankgiro 849-6317.
Ange därvid *Ekonomisk Debatt* som betalningsmottagare.

Tidskriften är medlemsförmån för medlemmar
i Nationalekonomiska Föreningen.