FINANSDEPARTEMENTET

Bensinskatte-förändringars effekter

Rapport till

ESO

Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi

Ds 1994:55

FINANSDEPARTEMENTET

BENSINSKATTE-FÖRÄNDRINGARS EFFEKTER

Rapport till expertgruppen för studier i offentlig ekonomi

Jan Owen Jansson
Rickard Wall

Ds 1994:55

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes, Offentliga Publikationer, på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningskontor

Beställningsadress: Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Fax: 08-20 50 21
Telefon: 08-690 90 90

REGERINGSKANSLIETS
OFFSETCENTRAL
Stockholm 1994

ISBN 91-38-13652-X
ISSN 0284-6012

Förord

Bensinskatten har sedan länge varit en viktig inkomstkälla för staten. Den har dessutom använts både som konjunkturregulator och som instrument i miljö- resp. trafikpolitiken. För ett ekonomiskt-politiskt medel som har så många olika – delvis motstridiga – syften blir det naturligtvis både kontroversiellt och komplicerat att reda ut vilka effekter ändrade skatteregler får. I synnerhet gäller detta om man också tar hänsyn till allehanda påstådda fördelningsmässiga och regionala effekter där känslorna, som bekant, ofta svallar höga.

I den här skriften försöker Jan Owen Jansson och Rickard Wall från Statens Väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i Linköping bena ut vad forskningen egentligen vet om bensinskattens effekter. En viktig uppgift är att hålla i sär effekterna av en bensinskattehöjning på biltrafiken å ena sidan och bensinförbrukningen å den andra. Med hjälp av ekonomisk teori och olika empiriska studier drar de slutsatsen att påverkan på den senare variabeln är större än påverkan på den förstnämnda. Det skulle betyda att bensinskatten är ett mer verksamt instrument för miljöpolitik än för trafikpolitik.

Bensinskattens betydelse för statsfinanserna analyseras också. Skattehöjningar visar sig ge avsevärda intäkter på medellång sikt, men på längre sikt och i en totalanalys (som också tar hänsyn till effekter på löner, sparande, m.m.) är resultatet osäkert. Vad beträffar de omdiskuterade regionalpolitiska effekterna visar de sig visserligen finnas, men vara betydligt mindre än vad de normalt framställs som i debatten.

Sammantaget är det vår förhoppning att rapporten skall bidra till att ställa diskussionen om bensinskatten på mer saklig grund. Som vanligt för ESO-rapporter gäller att författarna själva står för analysen och sina slutsatser.

Stockholm i april 1994

Klas Eklund
Ordförande för ESO

Innehåll

Sammanfattning 11

1 Bakgrund, syfte, uppläggning 15
1.1 Bakgrund 15
1.2 Syfte 16
1.3 Rapportens uppläggning 17

2 Några nationella basfakta 19

3 Priselasticiteter på aggregerad nivå
3.1 Bilinnehavets nyckelroll för trafikutvecklingen 28
3.2 Bestämningsfaktorer för körsträckan per bil 30
3.3 Bilarnas bensinförbrukning per körd kilometer 31
3.4 Utländska studier av trafikarbetets och bensinefterfrågans priselasticitet 33
3.5 Sammanfattande slutsatser 36

4 Kompletterande disaggregering av det totala trafikarbetet med personbil 37
4.1 Användning av privat bil för privata resor 38
4.2 Användning av privatbil i tjänsten 39
4.3 Användning av tjänstebil privat 40
4.4 Användning av tjänstebil för tjänsteresor 40
4.5 Sammanfattning och slutsatser 41

5 Bensinskatten som styrmedel respektive statsinkomstkälla 43
5.1 Bensinskatten som styrmedel 43
5.2 Bensinskatten som inkomstkälla – ett räkneexempel 44

5.2.1 Höjningen av bensinskatten den 1 januari 1993 44
5.2.2 Räkneexemplets uppläggning 46
5.2.3 Inkomstbortfall på grund av bensin-efterfrågans priselasticitet 48
5.2.4 Läckage 50
5.2.5 Sammanfattning 52

6 Regional struktur för bilinnehav, bilanvändning och bensinförbrukning 55
6.1 Regionindelning 55
6.2 Befolkning, bilinnehav och total bensinförbrukning i H-regioner 56
6.3 Regional bilanvändning 56
6.3.1 Borgstrands studier 59
6.3.2 Senare studier 60
6.4 Regional bensinförbrukning 61
6.5 Jämförelse av regional körsträcka per bil enligt bensinstatistiken respektive HUT 62
6.5.1 Bilanvändningen på A-regionnivå 64
6.6 Regionala bensinutgifter och reseavdrag 66
6.6.1 Reseavdrag 66
6.6.2 Nettoutgifter per bil 68

7 Regionala välfärdsfördelningseffekter av en bensinskattehöjning 71
7.1 Beräkning av minskningen av konsument-överskott för bensin 71
7.2 Slutkommentar 74

Referenser 77

Abstract 79

Förteckning över ESO:s tidigare publicerade rapporter 101

Bilagor

1	Härledning av bensinefterfrågemodellens olika elasticiteter med avseende på bensinpriset	83
2	Indelningen av riket i A- och H-regioner	87
3	Sammanfattning av Borgstrands studier av regionala körsträckor	91
4	Kommuner som omfattas av nedsättningen av fordonsskatten	95
5	Bilhushållens totala utgifter samt drivmedelsutgifter och övriga bildriftsutgifter i H-regioner	97

Tabeller

1.1 Beskattningen av whisky, cigaretter och bensin 16
2.1 Bensinförbrukningen i Sverige i volym och löpande utgifter för åren 1988–1992 samt fördelningen på hushållssektor och övrig sektor 22
2.2 Bensinbeskattningen och statens inkomster (miljarder kronor, löpande priser) 24
2.3 Hushållens bensinutgifter och privat konsumtion (miljarder kronor, löpande priser) 24
3.1 Genomsnitt av resultat av studier av bensinpriselasticiteten för *totalt trafikarbete* (Goodwin 1992) 34
3.2 Genomsnitt av resultat av studier av priselasticiteten för *total bensinförbrukning* (Goodwin 1992) 34
3.3 Härledda bensinpriselasticiteter för personbilarnas specifika bensinförbrukning ($e_{SBF,p}$) 35
3.4 Bensinpriselasticiteter för bilinnehav, körsträcka, specifik bensinförbrukning samt totalt trafikarbete och total bensinefterfrågan 36
4.1 Privatbilsanvändningen för privatresor 39
4.2 Kategorisering av det totala personbilstrafikarbetet (miljarder fordonskm) 41
5.1 Statens intäkter från beskattningen av bensin under 1992 samt efter bensinskattehöjningen den 1 januari 1993 49
5.2 Årliga statsfinansiella effekter av bensinskattehöjningen den 1 januari 1993 jämfört med det hypotetiska referensfallet "oförändrad bensinefterfrågan, inga läckage" (miljoner kronor) 53
6.1 Genomsnittliga körsträckor i mil per privat disponerad bil i Sverige under åren 1985, 1988 och 1992 61
6.2 Personbilars årliga bensinförbrukning i liter som ett genomsnitt för åren 1990–1992 61
6.3 Specifik bensinförbrukning i liter per privatägd bil i Sverige under åren 1985, 1988 och 1992 enligt HUT 62
6.4 Jämförelse av GKS enligt bensinstatistiken resp. HUT 63
6.5 Reseavdragen år 1985, 1988 och 1991 67

6.6	Bensinutgifter för de privata personbilarna enligt HUT 1992 minus medelvärden för reseavdragen och nedsättningen av fordonsskatten	68
7.1	Förändring av konsumentöverskottet i kronor för en genomsnittlig bilanvändare till följd av bensinskattehöjningen den 1 januari 1993 (utan hänsyn till den samtidiga höjningen av reseavdraget)	73
B5.1	Totala utgifter samt utgifter för drivmedel och övriga bildriftsutgifter per bilhushåll (kronor)	99
B5.2	Drivmedelsutgifter och övriga bildriftsutgifter som andel av bilhushållens totala utgifter, procent	100

Figurer

2.1	Den totala bensinförbrukningen i Sverige åren 1970-1993 fördelad på olika förbrukarkategorier	20
2.2	Personbilsparken (bilar i trafik) i Sverige åren 1970–1993 uppdelad efter ägarkategori	20
2.3	Personbilarnas genomsnittliga bensinförbrukning per körd kilometer i Sverige åren 1970–1993	21
2.4	Årlig genomsnittlig körsträcka för personbilar i Sverige 1970–1993 beräknad på basis av Vägverkets trafikmätningar resp. bensinförbrukningsstatistiken	23
2.5	Bensinprisets reala utveckling i Sverige åren 1970–1993 (1980 = 100)	23
2.6	Bensinutgifter som andel av totala utgifter i bilhushåll ordnade efter inkomst i 5-percentiler	25
3.1	Trafikarbete, befolkning, bilinnehav och genomsnittlig körsträcka i Sverige 1970–1993 (1970 = 100)	29
6.1	Befolkning, bilbestånd och bensinförbrukning i H-regioner år 1992	57
6.2	Antal bilar per 1 000 invånare i H-regioner åren 1975–1993	58
6.3	Årlig GKS på A-regionnivå som ett genomsnitt för åren 1990–1992	65
7.1	Minskat konsumentöverskott på bensinmarknaden p.g.a. en prishöjning (P)	72
B2.1	Sveriges indelning i A-regioner numrerade från 01 till 70	89
B2.2	Sveriges indelning i H-regioner	90
B3.1	Borgstrands resultat av bearbetningen av AB Svensk bilprovnings datamaterial	92
B3.2	Borgstrands resultat av bearbetningen av regional bensinförbrukningsstatistik	93
B4.1	Kommuner där fordonsskatten för personbilar tas ut endast till den del som överstiger visst angivet belopp	96

Sammanfattning

Bensinskatten är ett viktigt instrument för såväl statens finans- och budgetpolitik som för transportpolitiken och energi- och miljöpolitiken. Syftet med denna studie är att beräkna och diskutera några för de politiska målen relevanta effekterna av bensinskatteförändringar.

Personbilarna svarar i Sverige för ca 90 % av den totala bensinförbrukningen. Därför koncentreras analysen till dessa. Personbilarnas totala bensinförbrukning B ett visst år kan beskrivas som en produkt av fyra faktorer:

$$B = \text{Befolkning} \times \frac{\text{Bilar}}{\text{Befolkning}} \times \frac{\text{Km}}{\text{Bilar}} \times \frac{\text{Bensinförbrukning}}{\text{Km}}$$

En granskning av den omfattande internationella litteraturen om bensinefterfrågans *priselasticitet* visar att bilden är ganska splittrad. För att mer inträngande analysera denna fråga än vad som kan göras på basis av ekonometriska studier av den totala bensinefterfrågan (som ett aggregat) har i föreliggande studie en ansats valts som går ut på att separat undersöka hur:

i) bilinnehavet
ii) körsträckan per bil
iii) bensinförbrukningen per körd km påverkas av bensinpriset jämte övriga tänkbara bestämningsfaktorer.

Genom denna separering går det att få grepp om det största estimeringsproblemet i sammanhanget, nämligen att flera av de bakomliggande bestämningsfaktorerna inkl. tidens gång är starkt korrelerade med varandra.

Slutsatsen av analysen är att totalt för Sverige ger summan av deleffekterna i) och ii) en bensinpriselasticitet för *personbilstrafiken* på

– 0,2 på kort sikt och – 0,3 på längre sikt. På grund av olika möjligheter att öka den genomsnittliga energieffektiviten i fordonsparken är priselasticiteten för *bensinefterfrågan* väsentligt högre: – 0,3 på kort sikt och av storleksordningen – 0,7 på längre sikt. (Det är osäkert om den långsiktiga priselasticiteten är tillnärmelsevis konstant över tiden). Det är dock klart att en bensinprishöjning är ett avsevärt verksammare styrmedel för miljö- och energipolitiken än för trafikpolitiken.

För budgetpolitiken är det intressant att veta hur statens skatteintäkter påverkas av en höjning (eller sänkning) av bensinskatten. När den statsfinansiella situationen och/eller konjunkturläget kräver en förstärkning av statsbudgeten är det vanligt att någon eller några av punktskatterna på alkoholhaltiga drycker, tobaksvaror och bensin höjs med tanken att motsvarande skatteintäkter skall öka i nästan samma grad. Är detta riktigt beträffande bensinskatten?

Om inga "läckage" förekommer, gäller att bensinskatteelasticiteten för totalintäkterna från bensinbeskattningen är lika med produkten av efterfrågans bensinskatteelasticitet och kvoten mellan bensinskatt och bensinpris plus ett. Enligt den formeln blir bensinskatteintäkternas elasticitet med avseende på bensinskatten omkring 0,8 på kort och 0,5 på lång sikt – om alltså inga ytterligare faktorer spelar in.

För att beräkna den totala effekten av bensinskatteförändringar på den konsoliderade offentliga sektorns saldo måste dock flera tillkommande hänsyn tas. På grund av ett flertal läckage ger en bensinskattehöjning en måttlig förstärkning av detta saldo. Ett räkneexempel visar att en krona högre bensinskatt plus 25 öre moms på skatten ger en nettoförbättring av den konsoliderade offentliga sektorns saldo på drygt en miljard kronor på lång sikt. Denna nettoeffekt kan relateras till den hypotetiska ökning av de totala bensinskatteintäkterna som maximalt skulle kunna uppnås genom en sådan bensinskattehöjning, dvs. 1,25 kronor gånger rådande bensinförbrukning (i liter), vilket blir drygt 7 miljarder kronor.

Denna utsaga bygger på en partialanalys. I en vidare analys som också tar hänsyn till följdeffekter av skattehöjningar på sparandet och lönebildningen m.m. skulle kanske en något annorlunda slutsats dras, även om ingenting talar för att det statsfinansiella utfallet i en totalanalys skulle bli bättre. Finns över huvud taget några skatter som, givet rådande skattetryck, varaktigt skulle förbättra det finansiella läget i den offentliga sektorn om de höjdes?

Studiens två sista kapitel belyser de regionala fördelningseffekter som uppkommer då bensinskatten förändras. Liksom vid prishöjningar på andra varor och tjänster leder en bensinprishöjning till ett *minskat konsumentöverskott*. Detta kan uttryckas i kronor och utgör det bästa måttet på välfärdsförlusten. Regionalt skiljer sig välfärdseffekten av en viss bensinskatteförändring åt främst därför att bensinförbrukningen per bil i utgångsläget är systematiskt olika i olika delar av landet. Av mindre betydelse för den relativa minskningen av konsumentöverskottet i ett regionalt perspektiv är de regionala skillnader i priselasticitet som tycks finnas. Dessa är dock mycket svåra att fastställa med en rimlig grad av säkerhet.

Konsumentöverskottsberäkningarna ger till resultat att en höjning av bensinskatten med 1,25 kronor per liter (inkl. moms) förorsakar genomsnittsbilisten i den norra glesbygden en välfärdsförlust per år som är 200–300 kronor större än välfärdsförlusten för genomsnittsbilisten i riket.

1 Bakgrund, syfte, uppläggning

1.1 Bakgrund

Den rådande beskattningen är ett uttryck för en sammanvägning av flera olika ekonomisk-politiska mål. En huvudtanke bakom beskattningen av drivmedel är att vägtrafikanterna på detta sätt skall bära *marginalkostnaderna* för sitt utnyttjande av vägnätet. De *fasta kostnaderna* för infrastrukturen bör enligt denna tankegång betalas medelst körlängdsoberoende fordonsskatter.

Den nuvarande bensinskattenivån är väl motiverad av olika trafikberoende kostnader vad gäller vägtrafik utanför tätort. Där kan nu (i mars 1994) vägtrafiken i stort sett sägas bära sina marginalkostnader (se t.ex. den senaste utredningen från Kommunikationsdepartementet om vägtrafikens s.k. kostnadsansvar, "Vägavgifter på samhällsekonomiska villkor" – Ds 1992:44, s. 164).

För tätortstrafik är emellertid fortfarande betydande höjningar av bensinskatten motiverade enligt i stort sett samstämmiga resultat från olika utredningar och forskningsrapporter.

Andra överväganden än de rent transportekonomiska har dock gjorts och görs alltjämt beträffande beskattningen av bensin. Regionala rättvisehänsyn vägs ofta in i beslutsprocessen, och genom att bensinefterfrågan allmänt uppfattas som oelastisk har bensinskattehöjningar ibland motiverats av rent fiskala skäl.

Under budgetåret 1992/93 gav punktskatten på bensin ca 6 % av statens totala skatteinkomster. Detta kan jämföras med exempelvis inkomsterna från skatt på spritdrycker, vin och öl och skatt på tobaksvaror som svarade för drygt 3 % resp. knappt 2 %.

De totala inkomsterna från den allmänna mervärdesskatten (moms) om 118 miljarder kronor utgjorde närmare 37 % av statens totala skatteinkomster. Däri ingår närmare 6 miljarder kronor i moms på bensin som fr.o.m. den 1 mars 1990 är belagd med full mervärdesskatt.

Tabell 1.1 Beskattningen av whisky, cigaretter och bensin

	Skatt som andel av priset, procent	
	Moms	Punktskatt
Whisky	20	60
Cigaretter	20	51
Bensin	20	53

De höga punktskatterna på sprit och tobaksvaror kan förklaras av att dessa är hälsovådliga på olika sätt. Bensinskatten kan bl.a. motiveras av biltrafikens externa kostnader i form av luftföroreningar m.m.

Frågan är om dessa punktskatter ligger på en nivå som maximerar inkomsterna därav till staten? Detta synes nära nog vara fallet beträffande alkoholskatterna eftersom priselasticiteten för alkoholhaltiga drycker beräknas ligga omkring – 1 (se t.ex. Alkoholskatteutredningens betänkande, SOU 1991:52, s. 123), medan tobaksvaror anses ha en så pass låg priselasticitet som – 0,4.

Hur det är med bensinskatten i detta avseende har hittills rått osäkerhet om. En allmän uppfattning är väl att bensinefterfrågan är relativt oelastisk med avseende på bensinskatten, vilket skulle göra denna till en säker inkomstkälla för staten. Den följande analysen ger anledning att något modifiera den uppfattningen.

1.2 Syfte

Syftet med föreliggande rapport är att belysa bensinskatteförändringars effekter på personbilarnas totala trafikarbete och bensinförbrukning samt på statens budget, eller snarare den konsoliderade offentliga sektorns saldo. De regionala fördelningseffekterna av en bensinskattehöjning skall också belysas. Vi skall dels kartlägga den regionala strukturen för bilanvändning och bensinförbrukning, dels göra en regional jämförelse av välfärdsförslusten för hushållen av en höjning av bensinskatten.

1.3 Rapportens uppläggning

Studien startar på riksnivå. I kapitel 2 redovisas nuläget och en översiktlig historik för personbilarnas bensinförbrukning presenteras liksom vissa storheter av betydelse för utvecklingen därav. Vidare belyses bensinkonsumtionens roll för statens finanser resp. hushållens utgifter.

Den teoretiska grundvalen för den följande sambandsanalysen av bensinprisförändringar beskrivs i kapitel 3 och relevant empirik sammanfattas, vilket gör det möjligt att inringa bensinpriselasticiteter för bilinnehav, bilanvändning och bilarnas specifika bensinförbrukning på aggregerad nivå. En kompletterande disaggregering av det totala trafikarbetet görs i kapitel 4 för att öka förståelsen av resultaten av elasticitetsberäkningarna. Disaggregeringen görs i första hand enligt följande kategorisering:

(1) Användning av privat bil för privata resor
(2) Användning av privat bil i tjänsten
(3) Användning av tjänstebil för privata resor
(4) Användning av tjänstebil i tjänsten

I kapitel 5 diskuteras bensinskatten, dels som styrmedel för transport- och miljö- och energipolitiken, dels som statsinkomstkälla. Ett räkneexempel motsvarande bensinskattehöjningen den 1 januari 1993 illustrerar den senare rollen.

I kapitel 6 förs studien ner på regional nivå. Där står fördelningsfrågorna i centrum. En tillståndsbeskrivning av den regionala strukturen för bilinnehav, bilanvändning och bensinförbrukning ges, och i det avslutande kapitlet 7 görs beräkningar av välfärdseffekterna av bensinskattehöjningar i ett regionalt perspektiv.

2 Några nationella basfakta

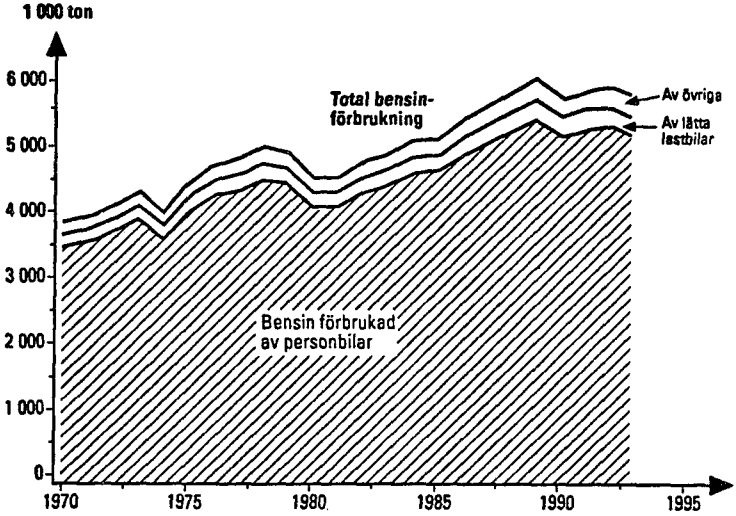
I detta kapitel visas utvecklingen under de senaste decennierna av förbrukning av motorbensin (benämns i fortsättningen bensin) i Sverige, samt vissa storheter vilka har betydelse för bensinförbrukningens omfattning. Vidare redovisas några nationella data för att belysa den roll bensinkonsumtionen spelar i Sverige för hushållens utgifter liksom för statens finanser.

Av figur 2.1 på nästa sida framgår att personbilarna svarar för huvuddelen, ca 90 %, av bensinförbrukningen i Sverige. De flesta lätta lastbilar drivs med bensin och svarar för ca 5 % av bensinförbrukningen (tunga lastbilar drivs i allmänhet med diesel). Övriga förbrukare, som t.ex. fritidsbåtar, snöscootrar, gräsklippare och motorsågar, svarar för resterande 5 %.

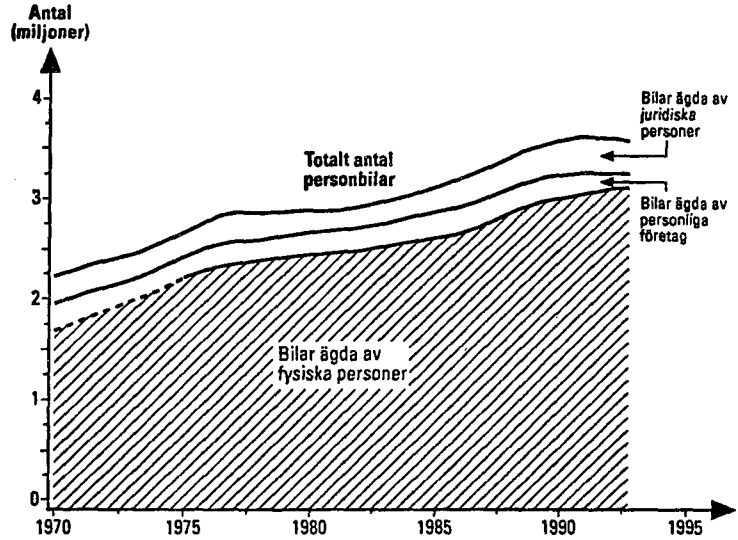
Utvecklingen av bensinförbrukningen i Sverige styrs således i hög grad av utvecklingen av antalet personbilar i trafik. Den visas i figur 2.2. Där framgår att 80-85 % av bilarna är registrerade på fysiska personer, dvs. det är privata bilar som huvudsakligen används för privatresor.

Mellan åren 1970 och 1993 ökade bensinförbrukningen i Sverige med knappt 50 % och antalet bilar i trafik med drygt 60 %. Den viktigaste förklaringen till att bensinförbrukningen uppvisar en lägre tillväxttakt än bilparken är att bilarna under de två senaste decennierna har förbrukat successivt mindre bensin per körd kilometer. I figur 2.3 syns den trendmässiga nedgång i personbilarnas specifika bensinförbrukning, som blivit ett av resultaten av oljekriser och återkommande bensinprishöjningar.

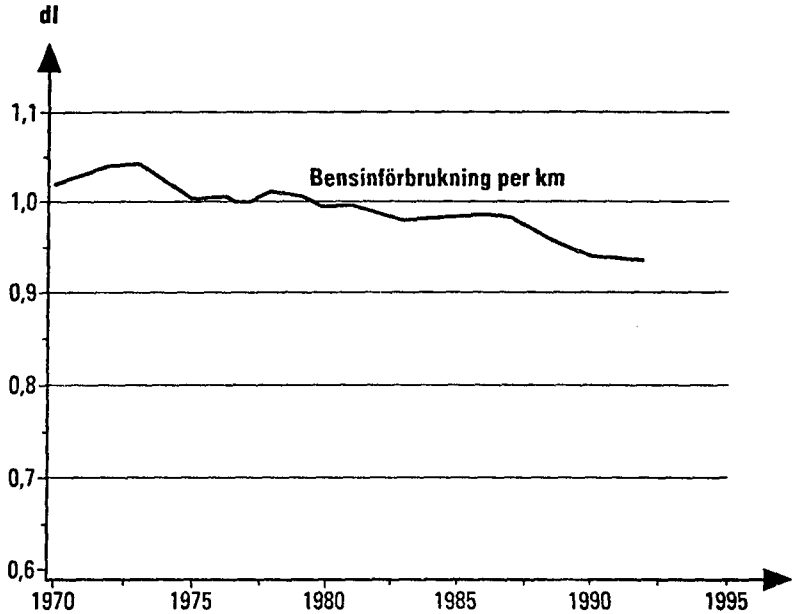
Figur 2.1 Den totala bensinförbrukningen i Sverige åren 1970-1993 fördelad på olika förbrukarkategorier (Källa: SCB)



Figur 2.2 Personbilsparken (bilar i trafik) i Sverige åren 1970–1993 uppdelad efter ägarkategori (Källa: SCB)



Figur 2.3 Personbilarnas genomsnittliga bensinförbrukning per körd kilometer i Sverige åren 1970–1993



Källa: SCB, KV, VV och egna beräkningar

En primär bestämningsfaktor för bensinförbrukningen är förstås hur mycket bilarna körs per år. Som framgår av figur 2.4 på nästa sida har den årliga körsträckan per bil i Sverige fluktuerat relativt lite och någon trend kan knappast skönjas, då beräkningarna utgår från Vägverkets trafikmätningar. Tas i stället bensinförbrukningen per personbil som utgångspunkt, och körsträckan räknas ut genom division med specifik bensinförbrukning enligt figur 2.3 ovan, blir bilden något annorlunda. Jämförs graferna i figur 2.4 med utvecklingen av realt bensinpris i figur 2.5 framgår att diskrepanserna dem emellan uppstått vid de tillfällen bensinpriset höjts kraftigt; under de två oljekriserna åren 1973/74 och 1979/80, samt då försäljning av bensin belades med moms i mars 1990, (diskrepansen i början av 1970-talet råder det osä-

kerhet om; 1970 var det första år under vilket Vägerket företog en riksomfattande trafikmätning vilket torde innebära att mätresultaten för det året är mindre tillförlitliga). Orsaken till dessa diskrepanser har inte klarlagts definitivt, men tänkbara förklaringar diskuteras i avsnitten 3.2 och 3.3 nedan.

I tabell 2.1 nedan ges den totala bensinförbrukningen i Sverige under de senaste åren i volym resp. löpande utgifter. Dessutom visas hur stor andel därav som hushållssektorn svarar för. Räknat i löpande priser har värdet av den i Sverige försålda bensinen ökat kraftigt under 1990-talet. Den viktigaste förklaringen till detta är att bensin belades med mervärdesskatt den 1 mars 1990. Samtidigt har hushållens andel av bensinförbrukningen ökat i värdetermer. Detta beror främst på att "övrig sektor" till största delen består av företag, vilka kan göra avräkning för mervärdesskatten (mer om detta i kapitel 4). En möjlighet de privata hushållen i allmänhet saknar.

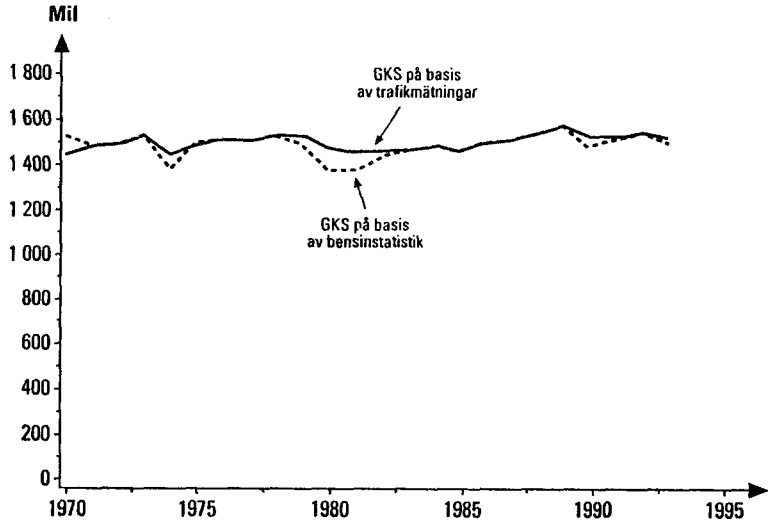
Tabell 2.1 Bensinförbrukningen i Sverige i volym och löpande utgifter för åren 1988–1992 samt fördelningen på hushållssektor och övrig sektor

	1988	1989	1990	1991	1992
Volym, 1 000 m³	5 739	5 949	5 630	5 751	5 800
Pris, kr/lit	4,37	4,69	6,44	6,63	6,42
Totalutgifter, mkr	25 079	27 901	34 537	36 051	35 286
Därav					
hushållssektorns andel	75 %	73 %	80 %	77 %	78 %
övrig sektors andel	25 %	27 %	20 %	23 %	22 %

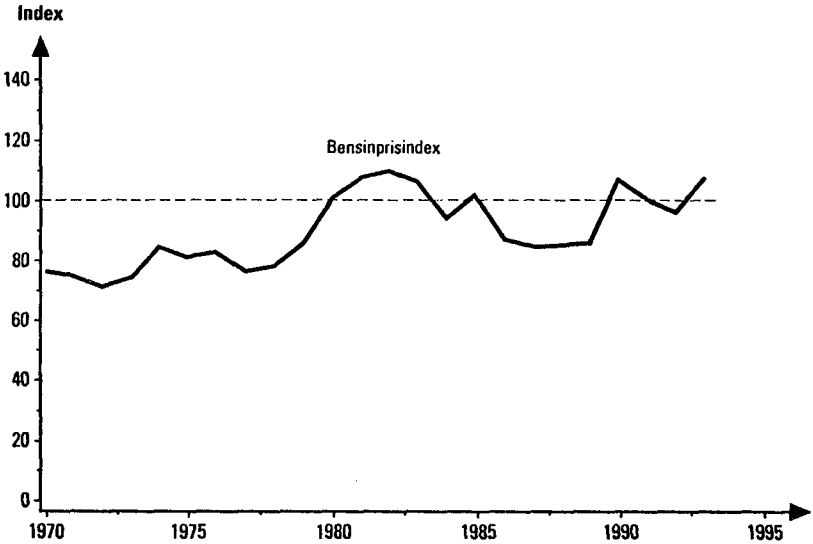
Källa: Nationalräkenskaperna

I tabell 2.2 nedan redovisas några nyckeltal som beskriver bensinbeskattningens betydelse för statens budget under senare år. Med uttrycket *punktskatt* avses den så att säga egentliga bensinskatten samt koldioxidskatten på bensin. Då bensinförsäljning belades med *mervärdesskatt* fr.o.m. den 1 mars 1990 ökade statens inkomster från *den totala bensinbeskattningen* kraftigt.

Figur 2.4 Årlig genomsnittlig körsträcka för personbilar i Sverige 1970–1993 beräknad på basis av Vägverkets trafikmätningar resp. bensinförbrukningsstatistiken



Figur 2.5 Bensinprisets reala utveckling i Sverige åren 1970–1993 (1980 = 100)



Tabell 2.2 Bensinbeskattningen och statens inkomster (miljarder kronor, löpande priser)

Budgetår	1988/89	1989/90	1990/91	1991/92	1992/93
Statens totala inkomster	367,7	401,6	403,5	397,7	377,7
Statens totala skatteinkomster	323,9	354,1	353,1	335,2	321,3
Inkomster från punktskatten på bensin	15,7	16,6	17,2	17,6	19,5
Inkomster från mervärdesskatt på bensin	–	0,9	5,5	5,5	5,9
Totala inkomster från beskattning av bensin	15,7	17,5	22,7	23,1	25,4
Total bensinbeskattning som andel av statens totala inkomster, %	4,27	4,36	5,63	5,81	6,72
Total bensinbeskattning som andel av statens totala skatteinkomster, %	4,85	4,94	6,43	6,89	7,91

Källa: Statsbudgetens utfall, RRV, samt egna beräkningar

I tabell 2.3 redovisas hushållssektorns bensinutgifter som andel av den totala privata konsumtionen. Bl.a. som en följd av att bensinförsäljning belades med moms den 1 mars 1990 har denna andel ökat från dryga 3 % under slutet av 1980-talet till uppemot 4 % under början av 1990-talet.

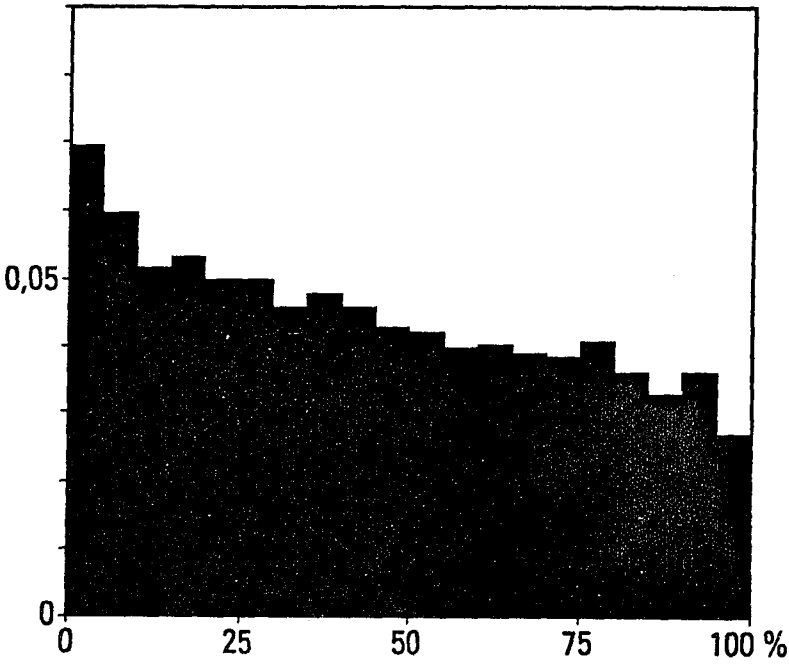
Tabell 2.3 Hushållens bensinutgifter och privat konsumtion (miljarder kronor, löpande priser)

	1988	1989	1990	1991	1992
Total privat konsumtion	584,4	632,7	692,7	767,8	772,3
Utgifter för bensin	18,8	20,2	27,7	27,8	27,5
Bensinutgifter som andel av total privat konsumtion, %	3,22	3,19	4,00	3,62	3,56

Källa: Nationalräkenskaperna, SCB

I figur 2.6 nedan illustreras bilhushållens utgifter för bensin som andelar av totala utgifter under år 1992 där hushållen grupperats i 5-percentiler efter disponibel inkomst. Till vänster i figuren återfinns hushåll med de lägsta och till höger hushåll med de högsta inkomsterna. Utgifterna för bensin stiger med ökande inkomst. Till viss del beror detta på att körsträckorna per bil i genomsnitt är längre bland hushåll i de högre inkomstskikten. Den huvudsakliga förklaringen är dock att flerbilshushållen blir mer frekventa ju högre den disponibla inkomsten är. Bensinutgifterna som andel av hushållens totala utgifter minskar däremot med stigande inkomster.

Figur 2.6 Bensinutgifter som andel av totala utgifter i bilhushåll ordnade efter inkomst i 5-percentiler



Källa: Hushållens utgifter (HUT) 1992, SCB

3 Priselasticiteter på aggregerad nivå

Som framgått av figur 2.1 ovan svarar personbilarna för ca 90 % av total bensinförbrukning i Sverige. Det faller sig då naturligt att koncentrera analysen till just dessa.

En bensinskatteförändring får effekt på flera storheter av intresse. Personbilarnas totala bensinförbrukning B ett visst år kan beskrivas som en produkt av fyra faktorer – befolkning, bilinnehav (bilar/befolkning), genomsnittlig körsträcka per bil (km/bil) samt bilarnas genomsnittliga bensinförbrukning per körd kilometer:

$$B = \text{Befolkning} \times \frac{\text{Bilar}}{\text{Befolkning}} \times \frac{\text{Km}}{\text{Bilar}} \times \frac{\text{Bensinförbrukning}}{\text{Km}} \qquad (3.1)$$

Förändringar i bensinpriset, exempelvis till följd av bensinskatteförändringar, påverkar den totala bensinförbrukningen via tre deleffekter. Nämligen via:

(1) bilinnehavet (bilar per capita, BpC)
(2) genomsnittlig körsträcka (GKS)
(3) bensinförbrukningen per km (specifik bensinförbrukning, SBF)

Bensinefterfrågans prisberoende är ett ekonometriskt mycket komplicerat problem. Detta bör benas ut på så sätt att bensinpriselasticiteten estimeras genom en separat behandling av ovannämnda deleffekter. Det är en mycket datakrävande ansats, men i längden den enda som har utsikter att ge insyn i problemkomplexet. Ett stort antal studier av enbart bensinefterfrågan har gjorts av framför allt energiekonomer. Utmärkta översikter av den litteraturen (liksom egna empiriska studier) har utförts vid nationalekonomiska institutionen vid Göteborgs Universitet (Sterner 1990, Sterner och Dahl 1991, Franzén 1994). Som kommer att framgå av det som följer är resultaten av sådana studier ett viktigt komplement till den här valda ansatsen.

Genom att vi under många år vid Statens Väg- och transportforskningsinstitut (VTI) bedrivit studier av bilinnehavets och bilanvändningens bestämningsfaktorer finns kunskaper och relevanta databaser som gör det praktiskt möjligt att i detta projekt välja den ambitiösare, disaggregerade ansatsen (se bilaga 1 för en koncis beskrivning).

3.1 Bilinnehavets nyckelroll för trafikutvecklingen

Det totala trafikarbetet TA som genereras av personbilarna ett visst år kan uttryckas som en produkt av befolkning, bilinnehav och genomsnittlig körsträcka:

$$TA = \text{Befolkning} \times \frac{\text{Bilar}}{\text{Befolkning}} \times \frac{\text{Km}}{\text{Bilar}} \qquad (3.2)$$

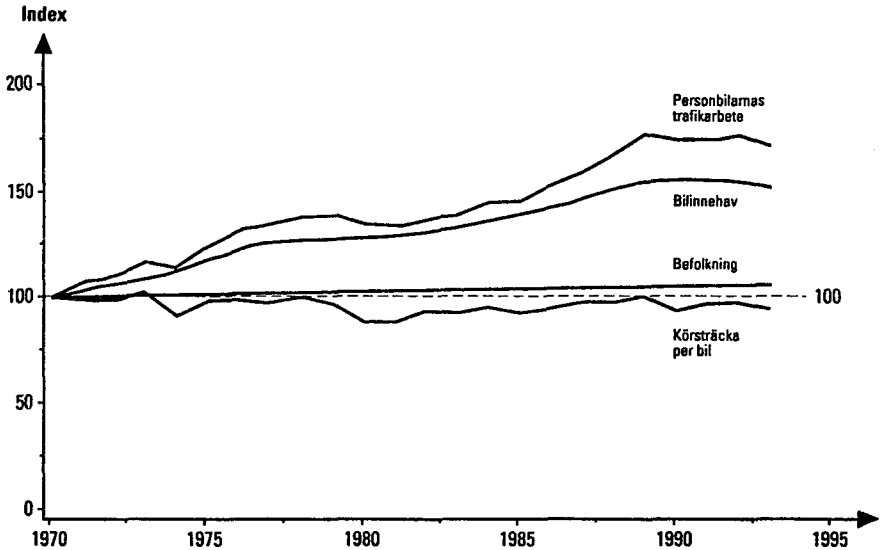
Som framgår av figur 3.1 nedan har bilinnehavets stadiga ökning hittills varit den viktigaste faktorn för biltrafikutvecklingen.

Mellan åren 1970 och 1993 ökade personbilarnas trafikarbete med 74 %. Som synes var ökningen av bilinnehavet per person (55 %) den dominerande faktorn bakom detta.

Bilresandet under efterkrigstiden representerar till stor del ett nytt behov. År 1950 utgjorde resor 8 % av hushållsbudgeten och 1990 inte mindre än 16 %. Andelsfördubblingen förklaras nästan helt av resor med egen bil.

Bilismens utbredning är en långdragen diffusionsprocess. Dessutom är den starkt fasförskjuten mellan könen. En modell för personbilsinnehavet i Sverige 1950–2010 som utvecklats vid VTI (Jansson m.fl., 1986) fokuserar på hur många nya bilägare som år för år tillkommer resp. hur många bilinnehavare som avslutar sitt bilägande. Med den modellen går det att identifiera befolkningsomsättningen som en avgörande bestämningsfaktor för bilinnehavets utbredning – åtminstone den hittillsvarande utvecklingen. De generationer som successivt faller ifrån har ett lägre bilinnehav än efterföljande generationer vid en given ålder och inkomst. Detta kommer också framöver att vara en pådrivande kraft för tillväxten av den totala bilparken oberoende av pris- och inkomstutvecklingen. Numera är det framför allt kvinnornas bilinnehav som påverkas därav.

Figur 3.1 Trafikarbete, befolkning, bilinnehav och genomsnittlig körsträcka i Sverige 1970–1993 (1970 = 100)



Källa: SCB och VV

Bilinnehavet har givetvis också andra bestämningsfaktorer än själva befolkningsomsättningen. Med hjälp av ovan beskrivna VTI-modell har inkomst-, bensinpris- och befolkningsomsättningselasticiteten för bilinnehav på medellång sikt kunnat inringas någorlunda snävt:

- ökar hushållens disponibla inkomster med 1 % ökar bilinnehavet med 0,30 %,
- ökar bensinpriset med 1 % minskar bilinnehavet med 0,10 %,

- om både inkomst och pris förblir oförändrade kommer bilinnehavet ändå att öka med i storleksordningen 0,40 % per år fram till sekelskiftet, då mindre bilvana generationer successivt ersätts av mer bilvana generationer.

3.2 Bestämningsfaktorer för körsträckan per bil

I figur 2.4 ovan har den genomsnittliga körsträckan per bil (GKS) angivits enligt två alternativa beräkningsmetoder. Dels på basis av Vägverkets trafikmätningar och dels på basis av bensinförbrukningsstatistiken. Överensstämmelsen är i allmänhet god. Dock har iögonfallande diskrepanser uppstått vid de tillfällen bensinpriset höjts kraftigt; under de två oljekriserna, efter momsbeläggningen av bensin i mars 1990 samt efter bensinskattehöjningen den 1 januari 1993.

En tänkbar förklaring till dessa diskrepanser kan vara att Vägverkets trafikmätningar, som endast omfattar det statliga vägnätet (vilket till största delen ligger utanför tätortsgränserna), inte förmått fånga upp hela minskningen av trafikarbetet. Om den kraftigaste minskningen av trafikarbetet till följd av en bensinprisökning äger rum i tätorterna, där man har lättare att finna alternativa transportmedel, kommer givetvis Vägverkets trafikmätningar att ge en underskattning av totaleffekten. Resultat från andra studier (t.ex. Henriksson, 1993) tyder emellertid på att Vägverkets mätningar beskriver den totala trafikutvecklingen med god precision.

Oavsett om beräkningarna utgår från Vägverkets trafikmätningar eller om bensinstatistiken används som bas, kan konstateras att den genomsnittliga körsträckan per bil har förändrats ganska lite sedan 1970 (åtminstone jämfört med bilinnehavet) trots att bensinpriset fluktuerat kraftigt under samma tidsperiod (figur 2.5). Körsträckans relativa stabilitet är en bidragande orsak till att trafikprognosmakare under bilåldern har koncentrerat sig på bilinnehavets utveckling.

Av senare studier framgår dock att denna stabilitet inte är en inneboende egenskap hos GKS utan är ett resultat av flera av varandra balanserande krafter (se t.ex. Wall, 1991). Å ena sidan påverkas GKS av inkomsttillväxten i ökande riktning, och å andra sidan verkar ben-

sinprisets trendmässiga ökning och bilinnehavets breddning minskande på GKS.

Detta begrepp – bilinnehavets breddning – innebär att kvinnor och pensionärer ökar sitt bilinnehav i proportionsvis snabbare takt än unga och medelålders män, och/eller – om man ser bilinnehavet på hushållsnivå – att antalet flerbilshushåll ökar i snabbare takt än antalet enbilshushåll. Att pensionärernas bilar och de s.k. andrabilarna har en klart kortare GKS än övriga bilar är väl dokumenterat (t.ex. i SCB:s HUT 1992). Effekten på GKS av breddningen av bilinnehavet är naturligtvis avtagande i takt med att man närmar sig mättnadsnivån i alla bilägarkategorier.

Bensinprisets variationer under de tjugo senaste åren har, tack vare att prisökningarna och prisminskningarna i viss utsträckning balanserat varandra, haft en måttlig inverkan på trenden i GKS-utvecklingen. Den kortsiktiga elasticiteten är jämförelsevis enkel att skatta medan det ännu är oklart om den långsiktiga effekten på GKS av en bensinprisförändring är avsevärt större.

En VTI-studie av bilanvändningens bestämningsfaktorer (Wall, 1991) har visat att:

- ökar hushållens disponibla inkomster med 1 % ökar den genomsnittliga körsträckan på kort sikt med 0,30–0,35 % och långsiktigt med ca 0,40 %
- ökar bensinpriset med 1 % minskar den genomsnittliga körsträckan med 0,10–0,15 % på kortare och med 0,15–0,20 % på längre sikt
- när bilparken ökar med 1 % minskar den genomsnittliga körsträckan med ca 0,15 % genom bilinnehavets breddning.

3.3 Bilarnas bensinförbrukning per körd kilometer

Tillgängliga data för personbilsparkens specifika bensinförbrukning (SBF) är behäftade med den största osäkerheten. Eftersom framför allt den långsiktiga utvecklingen ska analyseras är frånvaron av adekvata äldre studier besvärande. Vissa beräkningar antyder dock att SBF ökade något under 1960-talet och i början av 1970-talet (Kordi, 1976 och

1980). Det var ett resultat av att bilarna blev tyngre och utrustades med starkare motorer.

I spåren av den första oljekrisen 1973/74 följde en rad åtgärder från såväl statsmakternas, bilfabrikanternas som de enskilda bilisternas sida som syftade till att minska bilarnas SBF. Utvecklingen därav började studeras mer noga än tidigare, såväl genom tester av nya bilar i laboratoriemiljö som genom regelbundna intervjuundersökningar avseende hela bilparken (t.ex. HUT och KV:s Bilunderhåll). Sistnämnda undersökningar tyder på att SBF trendmässigt har sjunkit med uppemot 10 % under de senaste 15 åren.

Minskningen av SBF är i första hand ett resultat av bilfabrikanternas ansträngningar att ta fram bensinsnålare bilar. Bilarnas bränsleekonomi har alltmer kommit att bli ett konkurrensmedel. Vidare är det tänkbart att bilägare har blivit noggrannare att ombesörja sådan service som har betydelse för bilens bensinförbrukning. Nämnas kan också de överensskommelser mellan personbilsleverantörerna och dåvarande Transportrådet/Konsumentverket beträffande nya bilars SBF.

Trenden för SBF är alltså klarlagd, och ligger till grund för GKS beräknad utifrån bensinstatistiken i figur 2.3. Emellertid saknas årliga data. De nationella undersökningar av personbilarnas SBF som företagits under senare decennier (HUT och KV) med 3 till 4 års intervall har samtliga avsett vad som kan beskrivas som normala år. Inte någon av dessa undersökningar (som planeras långt i förväg) har råkat innefatta något av åren 1979/80 eller 1990/91 då diskrepanser mellan GKS enligt Vägverkets trafikmätningar och GKS framräknad ur bensinstatistiken uppstått.

En tänkbar förklaring till dessa diskrepanser (utöver vad som sagts i avsnitt 3.2) kan därför vara att trafikarbetet inte minskat mer än vad Vägverket uppmätt, utan att det är bilarnas SBF som efter kraftiga bensinprishöjningar temporärt minskat mer än vad som framgår av interpolering av HUT och KV:s punktskattningar. Sådana effekter kan tänkas uppstå t.ex. om bilisterna tillfälligt vidtar extraservice av bilarna m.m.

En konsekvens av den osäkerhet som data för SBF är behäftade med är att det för närvarande inte finns någon tillfredsställande modell som separat kvantifierar den påverkan på SBF som bensinprisförändringar sannolikt har. Elasticiteten för SBF må i stället framkomma som en residual genom att ekonometriskt bestämma bensinefterfrågans pris-

elasticitet resp. trafikarbetets (bensin)priselasticitet. Elasticiteten för den specifika bensinförbrukningen med avseende på bensinpriset, $e_{SBF,p}$ erhålles som skillnaden däremellan.

Det finns ett fåtal internationella tvärsnittsstudier av bensinefterfrågans priselasticitet $e_{B,p}$. (Nationella tvärsnittsstudier är ogörliga eftersom bensinpriset är i stort sett detsamma inom en nations gränser vid en viss tidpunkt). Däremot finns ett stort antal tidsserieanalytiska studier av bensinefterfrågan. Det bör dock sägas att tidsserieanalys i syfte att beräkna långsiktiga priselasticiteter är en mycket vansklig hantering. Speciellt när det är fråga om prisförändringars inverkan på producentbeteende och teknisk utveckling. Vad är det som säger, att historien skall upprepa sig? De tekniska framsteg, som i ett visst skede frammanades genom faktorprisförändringar har ju i viss mening varit unika. De kan inte upprepas. Däremot kan nya framsteg göras, som får likartad effekt på kostnadsnivån, men att föreställa sig att samma slags lagbundenhet gäller som beträffande konsumenternas anpassning till relativa prisförändringar på konsumtionsvaror är djärvt. Vad gäller SBF föreligger dessutom vissa begränsningar genom att en absolut nedre gräns för SBF torde finnas, som sannolikt ligger en god bit över noll.

Ett annat problem är att bensinpriset har flukturerat kraftigt. Långsiktig anpassning till en prisförändring är möjlig och trolig, antingen när priset ifråga legat på en viss, relativt stabil nivå före den prisförändring vars effekt man önskar beräkna, för att sedan förbli på den nya, högre nivån under avsevärd tid, eller när priset är stadigt växande (eller fallande). En hälsosam skeptisism beträffande alla de ganska varierande empiriska resultat som litteraturen på området visar upp uttrycks i Newbery et.al. 1988. Det finns dock några utmärkta översiktsartiklar, så man får hoppas att genomsnittsvärdena som framkommit ligger någorlunda rätt.

3.4 Utländska studier av trafikarbetets och bensinefterfrågans priselasticitet

I en litteraturöversikt häromåret (Goodwin 1992) sammanfattas resultat av ett hundratal studier av priselasticiteten för det totala trafikar-

betet resp. bensinförbrukningen med tabellerna 3.1 och 3.2 på nästa sida. Siffrorna inom parentes anger standardavvikelsen resp. antalet studier som ligger bakom genomsnittsvärdena.

Om begreppet kort sikt här avser endast veckor eller möjligen månader (detta framgår inte av artikeln i fråga) är värdet – 0,16 i vänstra kolumnen av tabell 3.1 någorlunda konsistent med resultaten i Wall 1991. Det är endast körsträckan (med en i Wall 1991 beräknad bensinpriselasticitet på – 0,10 till – 0,15) och inte bilparkens storlek och sammansättning som kan tänkas bli påverkad av en bensinprisförändring på så kort sikt.

På lite sikt bidrar också bilinnehavseffekten till den totala effekten på trafikarbetet. Om man dessutom antar att GKS-elasticiteten samtidigt ökar något, är överstämmelsen mellan de svenska resultaten från ovannämnda VTI-studier och de utländska genomsnittsvärdena påfallande.

Tabell 3.1 Genomsnitt av resultat av studier av bensinpriselasticiteten för *totalt trafikarbete* (Goodwin 1992)

	Kort sikt	Lång sikt
Tidsseriestudier	– 0,16 (0,08/4)	– 0,33 (0,11/4)
Tvärsnittsstudier	–	– 0,29 (0,06/2)

Tabell 3.2 Genomsnitt av resultat av studier av priselasticiteten för *total bensinförbrukning* (Goodwin 1992)

	Kort sikt	Lång sikt
Tidsseriestudier	– 0,27 (0,18/51)	– 0,71 (0,41/45)
Tvärsnittsstudier	– 0,28 (0,13/6)	– 0,84 (0,18/8)

Genom att jämföra resultaten (viktade med antal bakomliggande studier) i tabell 3.1 och 3.2 vertikalt erhålles följande, härledda elasticiteter för bensinförbrukningen per kilometer:

Tabell 3.3 Härledda bensinpriselasticiteter för personbilarnas specifika bensinförbrukning ($e_{SBF,p}$)

	Kort sikt	Lång sikt
$e_{SBF,p}$	– 0,11	– 0,41

Det kortsiktiga värdet är konsistent med de svenska erfarenheterna illustrerade i figur 2.3 och därför oproblematiskt. Frågan är om det är tillrådligt att också utnyttja resultaten av de utländska studierna beträffande priselasticiteten för SBF på längre sikt?

Den utveckling av bensinförbrukningen per fordonskilometer som inträffat i Sverige under den senaste knappa femtonårsperioden kan möjligen uppfattas som rimligt konsistent med det ovan härledda långsiktiga värdet på $e_{SBF,p}$. Minskningen av SBF som inträffat t.o.m. år 1992 närmar sig 10 % (som nämnts i avsnitt 3.3). Under den relativt långa högprisperioden 1980–1985 låg bensinpriset (realt) ca 35 % över 1970-talets genomsnittliga nivå och ca 28 % över nivån 1960–1979. Bilden kompliceras av bensinprisfallet under 1980-talets andra hälft som var 20 %, dvs. den observerade nedpressningen av SBF har skett under en period då bensinpriset faktiskt fallit. Skall man tro att bensinpriset alls har betydelse för anpassningen av SBF måste påverkan uppenbarligen ske med ganska lång eftersläpning i tiden. Nu är det reala bensinpriset åter på den höga nivå som rådde under tidigt 1980-tal. Om det kommer att förbli där under en längre tid framöver skulle man förmodligen vid seklets slut med större säkerhet kunna uttala sig om värdet på $e_{SBF,p}$ på lång sikt.

3.5 Sammanfattande slutsatser

I tabell 3.4 nedan sammanfattas detta kapitels diskussion genom kort- och långsiktiga värden för relevanta elasticiteter. Det är opraktiskt att avrunda på detta intermediära stadium, så två decimaler anges trots osäkerheten.

Tabell 3.4 Bensinpriselasticiteter för bilinnehav, körsträcka, specifik bensinförbrukning samt totalt trafikarbete och total bensinefterfrågan

Bensinpriselasticitet	Mycket kort sikt	Kort sikt	Längre sikt
$e_{BpC,p}$	0	– 0,05	– 0,10
$e_{GKS,p}$	– 0,10	– 0,15	– 0,20
$e_{SBF,p}$	– 0,11	– 0,11	– 0,41
$e_{TA,p}$	– 0,10	– 0,20	– 0,30
$e_{B,p}$	– 0,21	– 0,31	– 0,71

Det är svårt att definiera siktlängd mer precist. Mycket kort sikt handlar här om veckor eller några månader. Kort sikt är i storleksordningen ett år, och med längre sikt avses för BpC och GKS, och därmed också för trafikarbetet, ett par år. För SBF (och den totala bensinförbrukningen) kan det ta 5–10 år innan hela effekten av en bestående bensinprisförändring slår igenom.

Att isolera effekten på SBF från alla andra inflytelser är, som framhållits ovan, empiriskt mycket vanskligt. Det som tycks möjligt att mer otvetydigt urskilja är dels den omedelbara effekten på GKS och SBF av en kraftig bensinprishöjning, dels en mer långsiktig effekt på dessa storheter samt på bilinnehavet (BpC) som uppstår om prishöjningen blir varaktig.

4 Kompletterande disaggregering av det totala trafikarbetet med personbil

De i föregående kapitel behandlade aggregaten total personbilspark, totalt trafikarbete med personbil och total bensinförbrukning döljer inom sig kategorier av olika karaktär, bl.a. vad gäller genomslaget av bensinskatteförändringar och därmed troligen effekten därav på efterfrågan. För det första är det klart att privatpersoners och företags bilanvändning träffas olika av bensinskatteförändringar. För det andra blir de privatekonomiska konsekvenserna för fysiska personer av bensinprisförändringar högst olika beroende på dels om avdragsrätt vid inkomstskattetaxeringen för kostnaderna för bilresor till/från arbetet gäller, dels om möjligheten att utnyttja tjänstebil för privata resor är för handen.

Som framgår av figur 2.4 har personbilarna i Sverige under de senaste decennierna i genomsnitt körts omkring 1 500 mil per bil och år. Under år 1992 var antalet personbilar i trafik ca 3,6 miljoner. Dessa genererade alltså ett totalt trafikarbete på rikets vägar av storleksordningen 55 miljarder fordonskilometer:

En kategorisering av den totala bilanvändningen enligt följande är ett första steg mot en mer disaggregerad ansats:

(1) användning av privat bil för privata resor
(2) användning av privat bil i tjänsten
(3) användning av tjänstebil privat
(4) användning av tjänstebil i tjänsten

Den inhemska statistikproduktionen lämnar för närvarande mycket övrigt att önska på denna mer disaggregerade nivå. Vissa grova uppskattningar kan dock göras.

4.1 Användning av privat bil för privata resor

Det är tidigare belagt från flera källor att privatpersoners bilar har väsentligt kortare årlig körsträcka än företagsbilar. De senare utgör ca 20 % av bilparken. Vissa undersökningar (se t.ex. Möller 1989 och Wall 1991) tyder på att företagens bilar i genomsnitt körs uppemot 2 000 mil per år medan de privata personbilarna körs i genomsnitt ca 1 400 mil per år. Omkring 150–200 av dessa mil körs i tjänsten (enligt t.ex. Inkomst- och skattestatistiken och HUT). För närvarande finns det ca 3 miljoner privata bilar i landet, som alltså körs drygt 1 200 mil privat om året vilket genererar ett trafikarbete på (3 000 000 · 1 225≈) 37 miljarder fordonskilometer.

En viss del av de privata milen subventioneras emellertid av statsmakterna på så vis att avdrag i deklarationen beviljas för resor till och från arbetet (under vissa förutsättningar). Exakt hur många mil det är frågan om är oklart. Den senast publicerade inkomststatistiken avser inkomståret 1991 och där framgår att de totala avdragsbeloppen för resor till/från arbetet detta år uppgick till 10 600 miljoner kronor. För bilresor är det fråga om avdrag på 12 kronor per mil utöver de 4 000 kronor som schablonavdraget uppgår till. Hur stor andel av dessa 10 600 miljoner kronor som bilister står för är inte helt klart, men sannolikt utgörs huvuddelen av de bakomliggande arbetsresorna av resor med bil. Säg att det är 95 %. Omräknat till trafikarbete erhålles då dryga (10 600 000 000 · 0,95/12≈) 8 miljarder fordonskilometer.

Detta betyder att ca (8/37≈) 22 % av det privata trafikarbetet med egen bil består av skattesubventionerade resor till/från arbetet förutsatt att alla de som yrkar och medges avdrag för resor till/från arbetet med bil verkligen reser på det sättet (vilket är långt ifrån säkert).

Det privata personbilsresandet med egen bil uppgår alltså i genomsnitt till omkring (1 225 · 0,78≈) 950 ej subventionerade mil per år och (1 225 · 0,22≈) 275 subventionerade mil.

Dessa genomsnittsvärden är dock föga representativa. Få av den knappa miljon arbetspendlare vilka medgivits avdrag i deklarationen kör så lite som 275 mil till/från arbetet om året. Bland de ca 2 miljoner privata bilanvändare utan reseavdrag kan flera kategorier med vitt skilda persontransportbehov urskiljas. Kunskapen om olika sådana kategoriers bilanvändning är för närvarande fragmentarisk. Utifrån

vissa studier (bl.a. HUT och egna beräkningar) torde dock en grov bild kunna skisseras. Denna ges i illustrationssyfte i tabell 4.1.

Tabell 4.1 Privatbilsanvändningen för privatresor

	Genomsnittligt antal körda mil per bil och år		
Privatbilister	Resor till/ från arbetet	Övriga privat-resor	Total årlig körsträcka
Privatbilsanvändare utan reseavdrag (≈ 2 miljoner pers.)	50	950	1 000
– därav pensionärer (≈ 0,5 miljoner pers.)		600	600
– andrabilsanvändare (≈ 0,5 miljoner pers.)		1 000	1 000
– övriga (≈ 1 miljon pers.)	100	1 100	1 200
Privatbilsanvändare med reseavdrag (≈ 1 miljon pers.)	800	875	1 675
Alla privatbilister ≈ 3 miljoner	300	925	1 225

4.2 Användning av privatbil i tjänsten

I det föregående nämndes att olika undersökningar har visat att de privata personbilarna körs ca 150–200 mil per år i tjänsten. De flesta bilarna används dock aldrig i tjänsten. För de bilar som används i tjänsten uppgår den genomsnittliga körsträckan i tjänsten till uppemot 900 mil per år (enligt HUT är siffran för år 1992 ca 850 mil). Dessutom förefaller dessa bilanvändare köra ett par hundra mil mer privat per år än andra.

Som regel utgår ersättning för användning av egen bil i tjänsten från arbetsgivaren. Den kan vara så hög som 25 kronor per mil. Det skattefria avdraget har ökats från 12 kronor till 13 kronor per mil fr.o.m. den 1 januari 1993.

4.3 Användning av tjänstebil privat

Användare av tjänstebil privat kan välja mellan att ta upp hela förmånsvärdet i deklarationen och då åtnjuta fri bensin (om förmånsgivaren samtycker till detta) eller att betala bensinen för den privata körningen själv och då endast ta upp 80 % av förmånsvärdet i deklarationen. Vilket alternativ som är ekonomiskt mest gynnsamt beror bl.a. på förmånstagarens marginalskatt, bilens inköpspris och ålder (som bestämmer förmånsvärdet). Under år 1992 lönade det sig sällan att betala bensinen själv för den som körde mer än ca 700–800 mil per år privat. Bensinskattehöjningen den 1 januari 1993 ledde till att denna "gräns" sänktes med något hundratal mil. Ändrade regler för beräkning av förmånsvärdet motverkar något denna effekt. Tumregeln för år 1994 är att det sällan lönar sig för förmånstagaren att betala bensinen själv om denne kör mer än 600 mil privat per år.

De tjänstebilsanvändare som drabbas av bensinskattehöjningar är alltså endast de som kör jämförelsevis lite privat. De som ligger på gränsen kan ju slippa undan genom att upphöra med att betala bensinen själv, och övriga påverkas inte alls.

4.4 Användning av tjänstebil för tjänsteresor

Som nämnts är det ofta möjligt för företagen göra avräkning för mervärdesskatten.

Empiriska resultat tyder också på att bilar ägda av juridiska personer uppvisar en lägre körsträckeelasticitet med avseende på bensinpriset än bilar ägda av fysiska personer (se t.ex. Wall 1991).

Näringslivets personbilstransporter krävde under år 1992 drygt 1 000 miljoner liter bensin (se tabell 2.1 ovan) vilket motsvarar ett trafikarbete på ca 12 miljarder fordonskilometer. Drygt hälften därav kan beräknas utföras av tjänstebilarna och resten av anställdas privatbilar mot ersättning från arbetsgivaren.

4.5 Sammanfattning och slutsatser

Tabell 4.2 nedan sammanfattar det föregående försöket till kategorisering av trafikarbetet. Genom denna disaggregering ges en mer nyanserad bild av bensinskatteförändringars effekter på trafikefterfrågan, som kompletterar sambandsanalysen i kapitel 3.

Tabell 4.2 Kategorisering av det totala personbilstrafikarbetet (miljarder fordonskm)

Bilar Bilresor	Bilar ägda av privatpersoner ≈ 3 miljoner	Bilar ägda av företag o.d. ≈ 0,6 miljoner	Totalt
Privata bilresor helt på egen bekostnad	29		29
Avdragsgilla bilresor till/från arbetet	8		8
Privata bilresor på arbetsgivarens bekostnad		4	4
Bilresor i tjänsten	6	8	14
Totalt	**43**	**12**	**55**

Av tabellen framgår att endast ungefär hälften av det totala trafikarbetet med personbil bekostas fullt ut ur privatpersoners egna fickor. Drygt 20 % av det totala trafikarbetet utgör näringslivstransporter. För dessa görs avräkning för mervärdesskatten på bensin, och en kostnadshöjning föranledd av en höjning av bensinskatten får ju dessutom en dämpad effekt på juridiska personers inkomster på grund av bolagsskatten.

Med tanke på dessa förhållanden är det inte förvånansvärt att elasticiteten för bilinnehav, körsträcka och trafikarbete med avseende på bensinpriset är relativt låg, som framgått av föregående kapitel.

5 Bensinskatten som styrmedel respektive statsinkomstkälla

5.1 Bensinskatten som styrmedel

Från föregående kapitel är det uppenbart att bensinskattehöjningars effekt på biltrafikvolymen är relativt begränsad, även på lång sikt. Om det av trafik-, energi- och/eller miljöpolitiska skäl är önskvärt att styra över en avsevärd del av personresorna med bil till kollektiva transportmedel, är bensinskatten ett föga verksamt styrmedel i det syftet. Innan en mer betydande effekt på färdmedelsfördelningen har uppnåtts, är det troligt att man kommer i konflikt med fördelningspolitiska mål.

För miljöpolitiken är dock den totala bensinförbrukningen en viktigare målvariabel än trafikarbetet, och på lång sikt är det troligt att en beständig, hög bensinskatt får en avsevärd effekt på bensinförbrukningen. För att ta ett konkret exempel, skulle en höjning av bensinskatten med en dryg tredjedel på lång sikt kunna leda till 6 % minskning av det totala personbilstrafikarbetet och uppåt 15 % minskning av den totala bensinförbrukningen. Den största potentialen hos en bensinskattehöjning ligger i dess långsiktiga påverkan på fordonsparkens specifika bensinförbrukning. Det är dock den mest osäkra effekten. Den skulle kunna bli lägre än vad som kan extrapoleras från tidigare erfarenheter, om det visar sig att man är närmare det tekniskt möjliga än vad som nu kan anas, men den skulle också kunna bli avsevärt högre, om en övergång till alternativa bränslen och motortyper frammanas.

5.2 Bensinskatten som inkomstkälla – ett räkneexempel

Samma stora osäkerhet råder beträffande bensinskatteförändringars långsiktiga effekter på de offentliga finanserna.

I det som följer skall vi dock försöka beräkna de statsfinansiella konsekvenserna av en förändring av skatten på bensin med hjälp av de i kapitel 3 uppskattade priselasticiteterna. Som räkneexempel kommer att användas en höjning av bensinskatten på 33 %, som leder till ett höjt bensinpris med 20 %. Detta motsvarar den bensinskattehöjning som företogs den 1 januari 1993, som i absoluta tal var nästan exakt 1 krona per liter.

5.2.1 Höjningen av bensinskatten den 1 januari 1993

Försäljningspriset på bensin före beskattning fluktuerar bl.a. som en följd av förändringar av världsmarknadspriset på råolja. I Sverige låg försäljningspriset före skatter i genomsnitt på ca 2,05 kronor per liter bensin under år 1992.

Punktskatten på bensin omfattar den så att säga egentliga bensinskatten samt en koldioxidskatt. T.o.m. den 31 december 1992 utgick skatt på bensin per liter enligt följande:

	Blyfri bensin, kr	Blyad bensin, kr
Bensinskatt	2,37	2,68
Koldioxidskatt	0,58	0,58
Summa	**2,95**	**3,26**

Fr.o.m. den 1 januari 1993 beskattas bensinen per liter enligt följande:

	Blyfri bensin, kr	Blyad bensin, kr
Bensinskatt	3,14	3,65
Koldioxidskatt	0,74	0,74
Summa	**3,88**	**4,39**

Till ovanstående skattebelopp kommer sedan mervärdesskatt på för närvarande 25 %, vilken ska beräknas på summan av bensinskatten och produktpriset före skatt. Total beskattning och totalpriset på bensin per liter under år 1992 uppgick därför till:

	Blyfri bensin, kr	Blyad bensin, kr
Produktpris exkl. skatt	2,05	2,05
Bensinskatt	2,37	2,68
Koldioxidskatt	0,58	0,58
Mervärdesskatt	1,25	1,33
Bensinpris vid pump	**6,25**	**6,64**

Motsvarande belopp under år 1993 (givet 1992 års produktpris exkl. skatt) uppgick till:

	Blyfri bensin, kr	Blyad bensin, kr
Produktpris exkl. skatt	2,05	2,05
Bensinskatt	3,14	3,65
Koldioxidskatt	0,74	0,74
Mervärdesskatt	1,48	1,61
Bensinpris vid pump	**7,41**	**8,05**

Skattehöjningen på bensin per den 1 januari 1993 har sålunda uppgått till:

	Blyfri bensin, kr	Blyad bensin, kr
Bensinskatt	+ 0,77	+ 0,97
Koldioxidskatt	+ 0,16	+ 0,16
Mervärdesskatt	+ 0,23	+ 0,28
Summa	**+ 1,16**	**+ 1,41**

Under år 1993 sjönk världsmarknadspriset på råolja, vilket ledde till att faktiskt produktpris före skatt, mervärdesskatt och bensinpris vid pump blivit mindre än vad som angivits ovan.

Andelen blyfri bensin har under de senaste åren ökat snabbt. Denna utveckling kommer att fortsätta, men för att renodla skatteeffekten utgår beräkningarna från 1992 års förhållanden – 60 % blyfri bensin och 40 % blyad bensin. Utifrån denna fördelning blir höjningen av

bensinbeskattningen sammantaget omkring (1,16 · 0,60+1,41 · 0,40=) 1,26 kronor per liter.

Detta gäller för de ca 80 % av den totala bensinförbrukningen som hushållssektorn svarar för. Återstående 20 % förbrukas inom s.k. övrig sektor. Där återfinns framför allt företag och där har man oftast möjlighet att göra avräkning för mervärdesskatten. Under antagande om att även dessa förbrukar blyfri resp. blyad bensin i proportionen 60/40 konfronteras man inom den övriga sektorn med en skattehöjning på ca (0,93 · 0,60+1,13 · 0,40=) 1,01 kronor per liter.

5.2.2 Räkneexemplets uppläggning

Utgångspunkten vid beräkningen av den varaktiga budgeteffekten nedan är att bensinskatteförändringen fullt ut övervältras framåt på bensinpriset, dvs. att priset exkl. skatt förblir oförändrat.

Som jämförelsenorm definieras ett referensfall som motsvarar "oförändrad efterfrågan, inga läckage". År 1992 såldes ca 5 800 miljoner liter bensin i Sverige. Detta gav upphov till två slags skatteinkomster för staten, dels inkomster från bensinskatten, dels inkomster från mervärdesskatten. Bensinskatten höjdes med 1,01 kronor per liter den 1 januari 1993. Under det hypotetiska antagandet att beteende hos bensinförbrukarna ej påverkas av den resulterande prishöjningen och inga andra "läckage" förekommer skulle bensinskattehöjningen medföra en ökning av statens inkomster från bensinskatten på (5 800 · 1,01=) 5 858 miljoner kronor per år. Som nämnts förbrukas ca 20 % av bensinen i Sverige av företag o.d. Dessa har oftast möjlighet att göra avräkning för mervärdesskatten. Statens inkomster från mervärdesbeskattningen inskränker sig därför till de 80 % av bensinen som förbrukas av hushållen. Under det hypotetiska antagandet om oförändrat beteende hos konsumenterna medför därför bensinskattehöjningen en automatisk ytterligare ökning av statens inkomster om ungefär (5 800 · 0,80 · (0,60 · (1,48–1,25)+0,40 · (1,61–1,33)≈) 1 160 miljoner kronor per år. Statens inkomster brutto från den totala beskattningen av bensin till följd av bensinskattehöjningen den 1 januari 1993 skulle alltså maximalt kunna öka med (5 858 + 1 160 =) 7 018 miljoner kronor per år.

Bensinefterfrågan är emellertid priselastisk, och den fråga vi vill försöka besvara är, hur mycket mindre än ovanstående 7 miljarder kronor kommer saldoförbättringen i verkligheten att bli, när bensinskatten höjs med en krona?

Bensinskatteelasticiteten α för inkomsterna från den totala bensinbeskattningen lyder formeln:

$$\alpha = 1 - e \frac{S}{P+S}$$

e = priselasticiteten för bensinefterfrågan ($e_{B,p}$ i kapitel 3)
P = bensinpris före skatt per liter
S = total skatt per liter

Eftersom förhållandet mellan total bensinskatt och totalpris är 3/4, kan konstateras att en bensinskattehöjning leder till en ökning av bensinskatteinkomsterna, allt annat lika, så länge absolutvärdet för e understiger 1,33. Vi har i det föregående funnit att bensinpriselasticiteten är väsentligt lägre – den ligger i intervallet 0,21 till 0,71 i absoluta tal beroende på siktlängden.

Allt annat är emellertid inte lika. Det finns ett antal "läckage" som gör att totaleffekten på den konsoliderade offentliga sektorns saldo blir väsentligt mindre positiv än vad detta elasticitetsintervall antyder.

Vi genomför räkneexemplet i två steg. I det första steget beräknas bortfallet av skatteinkomster (jämfört med referensfallet) p.g.a. att bensinefterfrågan är priselastisk, och i det andra steget beräknas olika läckage av annat slag.

De läckage vi tar hänsyn till är främst:

* en bensinskattehöjning höjer KPI och därmed också basbeloppet vilket i sin tur leder till ökade statsutgifter i form av högre utgifter för de sociala förmåner, vars storlek styrs av basbeloppet
* en bensinskattehöjning leder till viss reduktion av inkomsterna från direkt skatt och arbetsgivaravgifterna

* en bensinskatttehöjning leder till minskad konsumtionsvolym av övriga varor, vilket minskar de indirekta skatteinkomsterna
* reseavdragens betydelse.

Den slutliga frågeställningen är alltså, om dessa negativa effekter på den konsoliderade offentliga sektorns budgetsaldo är så stora, att den "läckagejusterade" bensinskatteelasticiteten α' är avsevärt lägre än α, och rent av närmar sig värdet noll innebärande att bensinskattehöjningar inte ger något inkomsttillskott alls i slutänden?

5.2.3 Inkomstbortfall på grund av bensinefterfrågans priselasticitet

(a) Minskning av den totala bensinefterfrågan

De ovannämnda bensinpriselasticiteterna är tillämpliga på den del av bensinförbrukningen som personbilarna svarar för, dvs. omkring 90 %. Nedan antages emellertid att även övriga förbrukare av bensin minskar sin förbrukning i motsvarande utsträckning vid en bensinskattehöjning.

Enligt bensinefterfrågans kortsiktiga priselasticitet på – 0,31 kommer den 20 procentiga ökning av bensinpriset som bensinskattehöjningen ger upphov till att leda till en minskning av bensinförbrukningen under år 1993 med 6,2 %, eller 360 miljoner liter (givet 1992 års förbrukning om 5 800 miljoner liter).

Enligt bensinefterfrågans långsiktiga priselasticitet (vilket bl.a. innebär att hänsyn tas till effekten av övergången till bensinsnålare bilar) kan bensinförbrukningen per år (från och med år 1998), ceteris paribus, beräknas minska med omkring 14 %, eller 824 miljoner liter.

Den mer exakta innebörden av detta för statens inkomster beror bl.a. på i vilken utsträckning bensinförbrukningen minskar i hushållssektorn resp. övrig sektor (där avräkning i allmänhet kan göras för mervärdesskatten). Användningen av företagsbilar tycks vara något mindre känslig för bensinprisförändringar än användningen av andra bilar. Här antas dock att minskningen av bensinförbrukningen är proportionellt lika i sektorerna. Tabell 5.1 på nästa sida sammanfattar beräkningarna.

(b) Övergång till användning av blyfri bensin

Blyad bensin har under senare år beskattats hårdare än den blyfria bensinen. Detta ger incitament till övergång från användning av blyad till blyfri bensin, vilket är önskvärt från miljösynpunkt. För statsbudgeten innebär förstås en övergång från användning av hårdare beskattad blyad bensin till användning av mindre hårt beskattad blyfri bensin mindre bensinskatteinkomster.

Tabell 5.1 Statens intäkter från beskattningen av bensin under 1992 samt efter bensinskattehöjningen den 1 januari 1993

Beskattningen under år 1992		
Skatteuttag per liter bensin (kronor)	4,10	
Bensinförbrukning (miljoner liter)	5 800	
Statens totala bensinskatteintäkter (miljoner kronor)	23 780	
Beskattningen från och med 1993		
	Kort sikt (– 0,31)	Lång sikt (– 0,71)
Skatteuttag per liter bensin (kronor)	5,31	5,31
Bensinförbrukning (miljoner liter)	5 440	4 976
Statens totala bensinskatteintäkter (miljoner kronor)	28 886	26 423
Ökning av statens intäkter från bensinbeskattningen jämfört med år 1992 (miljoner kronor)	5 106	2 643

På längre sikt betyder sannolikt inte den senaste bensinskattehöjningen någonting i det här sammanhanget. Den blyade bensinen är på väg ut ur marknaden i och med att bilparken förnyas. Det finns dock skäl att tro att den senaste bensinskattehöjningen påskyndar den här processen sett på kort sikt. Under år 1993 har ca 77 % av all såld bensin i Sverige varit blyfri och ca 23 % har varit blyad (enligt SCB). Detta är en betydande andelsförskjutning jämfört med åren 1991 och 1992 då proportionerna varit 57/43 resp. 60/40.

Flera faktorer, utöver bensinskattens utformning, bidrar till att den blyade bensinen försvinner från marknaden, t.ex. utvecklingen av ersättningsämnen för bly som natrium. Det är därför svårt att kvantifiera hur proportionen blyfri/blyad bensin påverkas av en förändrad bensinskatt. Här antas att 10 av de 17 procentenheternas marknadsandel som

den blyade bensinen förlorat under år 1993 beror på bensinskattehöjningen. Varje procentandels förskjutning av proportionen mot den blyfria bensinen innebär en minskning av statens bensinskatteintäkter med ca 30 miljoner kronor per år. De 10 procentenheterna motsvarar således 300 miljoner kronor, och en fullständig övergång till blyfri bensin minskar statens totala bensinskatteintäkter med ca 690 miljoner kronor per år jämfört med förhållandena under år 1993.

5.2.4 Läckage

(a) Basbeloppets förändring

En bensinskatteförändring påverkar konsumentprisindex (KPI). Höjningen den 1 januari 1993 kan beräknas höja KPI:s nivå med 0,75 %, och därmed också basbeloppet med ungefär samma procenttal. Basbeloppet styr bl.a. storleken på vissa värdesäkrade sociala förmåner. Numera justeras basbeloppet endast en gång per år, i december månad, och då bestäms hur stort basbeloppet för nästkommande år ska vara. Denna effekt på de offentliga finanserna kommer alltså med viss eftersläpning.

Sammantaget kan bensinskattehöjningen den 1 januari 1993 via effekten på KPI och basbeloppet beräknas leda till en budgetförsvagning på omkring 1 180 miljoner kronor (beräknat enligt en simuleringsmodell som utvecklats vid Finansdepartementet). Efterhand minskar bensinkonsumtionens vikt i KPI i det att volymen förbrukad bensin minskar. På lång sikt kan därför budgetförsvagningen beräknas uppgå till ca 1 010 miljoner kronor.

(b) Direkt skatt

Det kan antas, särskilt i rådande kärva ekonomiska läge, att den högre kostnaden för bensin för näringslivets personbilstransporter på sikt övervältras på löntagarna i form av lägre löneutbetalningar snarare än på konsumenterna i form av högre varupriser. De lägre lönekostnaderna leder i sin tur till lägre skatteintäkter från den direkta skatten samt skattedelen av de sociala avgifterna. Den genomsnittliga margi-

nalskatten för år 1993 var ca 40 %. Arbetsgivaravgiften uppgår för år 1993 till ca 25 % av den totala lönekostnaden. Denna budgetförsvagning till följd av bensinskattehöjningen kan beräknas uppgå till 467 miljoner kronor på kort och 427 miljoner kronor på lång sikt.

(c) Konsumtion av övriga varor och sparande

En bensinskattehöjning medför en köpkraftsindragning från bensinkonsumenterna. Frågan är, om detta leder till en minskning av konsumtionen av övriga varor, om sparandet minskar, eller båda.

En *bestående* real bensinskattehöjning bör åtminstone på lång sikt i huvudsak leda till minskad konsumtion av övriga varor. Det finns viss begränsning för hur mycket sparandet kan minska (även om detta skulle bli den initiala effekten). Då både konsumtion av övriga varor och sparande beskattas uppstår effekter som motverkar statens inkomstökning av en bensinskattehöjning.

Ca 70 % av övriga varor är belagda med mervärdesskatt. Här antas därför att undanträngd konsumtion av andra varor (och tjänster) än bensin till följd av bensinskattehöjningen leder till minskade intäkter från mervärdesbeskattningen med (0,70 · 0,20 · 100=) 14 % av den undanträngda konsumtionens värde. Att uppskatta omfattningen av beskattningen av sparandet är ett svårare problem. Ränta på bankmedel beskattas i allmänhet med 30 %. Sparande kan emellertid ta sig många former, t.ex. i fastigheter, konst eller ädelstenar. Den totala skattebelastningen på sparandet, torde röra sig om endast några få procent.

Här antas en genomsnittlig procentskattesats för både undanträngd konsumtion och sparande på 10 %. Kalkylen visar då på ett läckage i form av minskade skatteintäkter för staten på ca 316 miljoner kronor på kort sikt och 121 miljoner kronor på lång sikt.

(d) Reseavdragens betydelse

En viss del av den i Sverige försålda och beskattade bensinen kan sägas subventioneras av statsmakterna på så vis att avdrag i deklara-

tionen beviljas för resor till och från arbetet samt för vissa tjänsteresor.

Den senast publicerade inkomststatistiken avser inkomståret 1991, och där framgår att de totala avdragsbeloppen detta år uppgick till dryga 12 500 miljoner kronor varav 10 600 miljoner kronor består av resor till/från arbetet och 1 900 miljoner kronor av tjänsteresor. Detta avser avdrag om 12 kronor per mil (och vad gäller resor till/från arbetet – belopp som överstiger de 4 000 kronor som schablonavdraget uppgår till). Det är inte helt klart vilken sorts resande dessa 12 500 miljoner kronor representerar, men det är rimligt att anta att huvuddelen utgörs av resor med bil. Säg att det är 95 %. Omräknat till mil blir det då ((12 500 000 000 · 0.95/12)=) 990 000 000 mil.

Den 1 januari 1993 höjdes avdragsbeloppen för resor till/från arbetet samt tjänsteresor med 1 kronor per mil (från 12 till 13 kronor) just till följd av höjningen av bensinskatten. Om hänsyn tas till detta vid beräkningen av bensinskattehöjningens effekter för statens budget finns här ytterligare ett läckage. Om denna kategori bilanvändning antas vara lika bensinpriskänslig som övrig bilanvändning blir läckaget (räknat på 40 % marginalskatt) 373 miljoner kronor på kort och 344 miljoner kronor på lång sikt.

5.2.5 Sammanfattning

I tabell 5.2 sammanfattas beräkningarna ovan. Det bör ånyo framhållas att detta är ett räkneexempel.

Tabell 5.2 Årliga statsfinansiella effekter av bensinskattehöjningen den 1 januari 1993 jämfört med det hypotetiska referensfallet "oförändrad bensinefterfrågan, inga läckage" (miljoner kronor)

	Kort sikt	Lång sikt
Minskningen av bensinefterfrågan	– 1 912	– 4 375
Övergången till blyfri bensin	– 300	0
Höjningen av basbeloppet	– 1 180	– 1 010
Minskningen av direkt skatt m.m.	– 467	– 427
Minskningen av konsumtion av övriga varor/sparande	– 316	– 121
Summa	**– 4 175**	**– 5 933**
Höjningen av avdraget från 12 kronor per mil till 13 kronor	– 373	– 344
Summa inkl. höjningen av reseavdraget	**– 4 548**	**– 6 277**

Utöver alla osäkerhetsfaktorer som redan nämnts, bör framhållas att resultaten bygger på en partiell analys. I en allmän jämviktsanalys skulle hänsyn kunna tas till ett antal följdeffekter som uppkommer t.ex. på grund av det ömsesidiga beroende som föreligger mellan effekter från personbilstrafikens bensinefterfrågan och basbeloppets storlek. Minskad bensinkonsumtion leder så småningom till att denna ges lägre vikt vid beräkningen av KPI, vilket i sin tur leder till att effekten på basbeloppet blir mindre än vad som har antagits. Följdeffekter på sparande och lönebildning är också tänkbara. Det är dock vår uppfattning att hänsynstagande till effekter av detta slag skulle ha en måttlig inverkan på kalkylen.

I referensfallet är de totala inkomsterna från bensinbeskattningen 7 018 miljoner kronor per år. Enligt föreliggande räkneexempel där hänsyn tagits dels till bensinefterfrågans priselasticitet och dels till olika andra läckage, ger alltså en kronas bensinskattehöjning inte 7 miljarder kronor utan (7 018–4 175≈) 2,8 miljarder kronor på kort sikt och endast (7 018–5 933≈) drygt en miljard kronor förstärkning av de offentliga finanserna på längre sikt.

6 Regional struktur för bilinnehav, bilanvändning och bensinförbrukning

Bensinskatten har som nämnts starka begränsningar som styrmedel i trafikpolitiken på grund av biltrafikarbetets relativa oelasticitet. För att avsevärt påverka t.ex. färdmedelsfördelningen måste bensinskatteförändringarna vara mycket betydande. Om dessa går i höjande riktning stöter man snart på patrull i den fördelningspolitiska avdelningen. Det är främst den förment tunga börda som därigenom lägges på glesbygdsbilister, i synnerhet i de nordliga länen, som framhålles av motståndare till högskattepolitik för bensin. I de två sista kapitlen skall dessa föreställningar om de regionala fördelningseffekterna av bensinskatteförändringar närmare granskas.

För diskussionen i föregående kapitel om de trafik-, miljö- och budgetpolitiska effekterna av bensinskatteförändringar är det priselasticiteten för det totala trafikarbetet och den totala bensinförbrukningen som spelar huvudrollen. För de regionala fördelningseffekterna är det däremot den regionala strukturen för bilinnehav, bilanvändning och bensinförbrukning som är avgörande. En kartläggning därav är detta, det näst sista, kapitlets syfte, och i sista kapitlet kan sedan de regionala välfärdseffekterna av en bensinskattehöjning beräknas.

6.1 Regionindelning

Den regionala indelningen av riket som kommer att användas i det följande är de s.k. A-regionerna resp. H-regionerna. Det finns 70 A-regioner, så för presentationen i tabeller och vissa diagram finns behov av en väsentligt grövre indelning. H-regionerna består av 7 grupper av kommuner med homogent befolkningsunderlag. Kommunerna i en viss H-region behöver inte gränsa till varandra även om så ofta är fallet. (En detaljerad redogörelse för rikets indelning i A- och H-regioner finns i bilaga 2.) H-regionerna är:

1. Stockholm
2. Göteborg
3. Malmö
4. Större städer
5. Den södra mellanbygden
6. Den norra tätbygden
7. Den norra glesbygden

6.2 Befolkning, bilinnehav och total bensinförbrukning i H-regioner

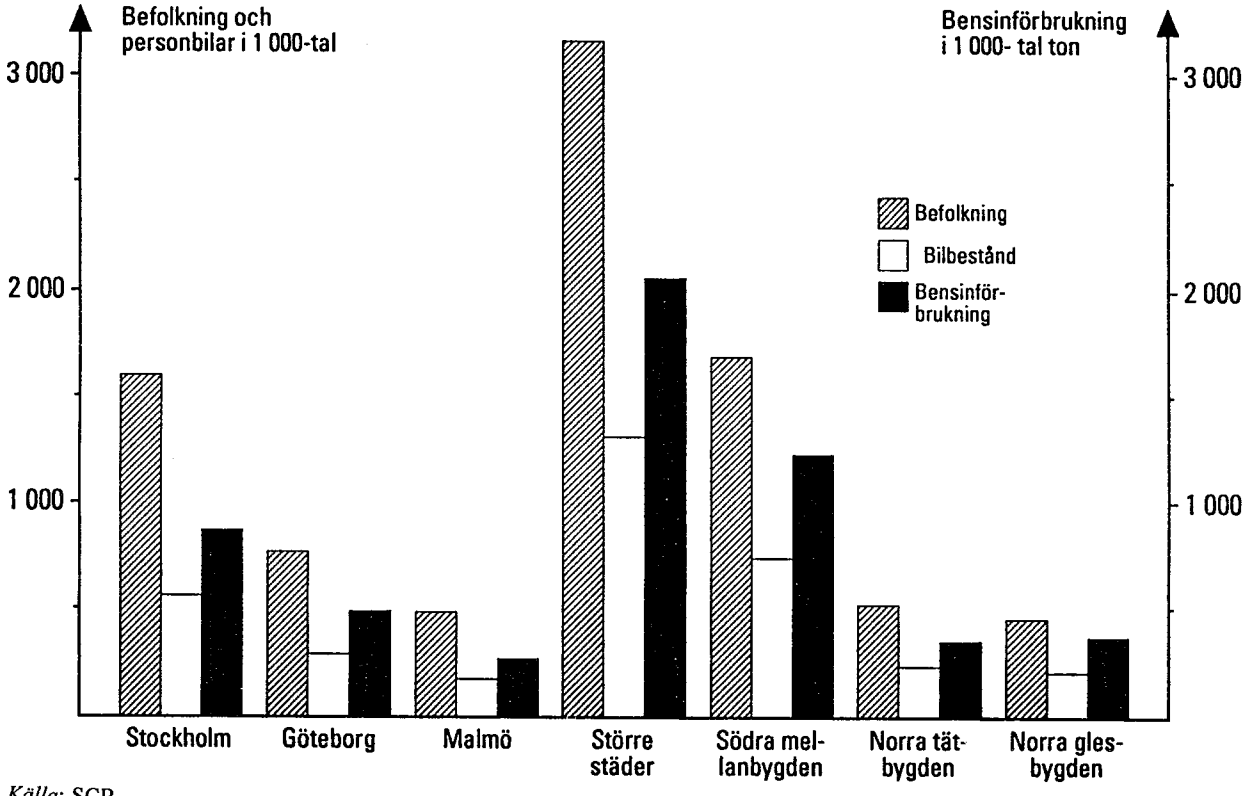
Figur 6.1 nedan illustrerar de olika H-regionernas inbördes storlek vad avser befolkning, bilbestånd och bensinförbrukning under år 1992.

En tidsserie för befolkning och bilbestånd för åren 1975–1993 ger antal bilar per (1 000) invånare i figur 6.2 nedan. Den kraftiga ökningen av bilinnehavet i den norra glesbygden under 1980-talet är notabel. Det är också intressant att notera att större delen av den minskning av bilinnehavet som inträffat i Sverige under 1990-talet skett i framför allt de tre storstadsområdena.

6.3 Regional bilanvändning

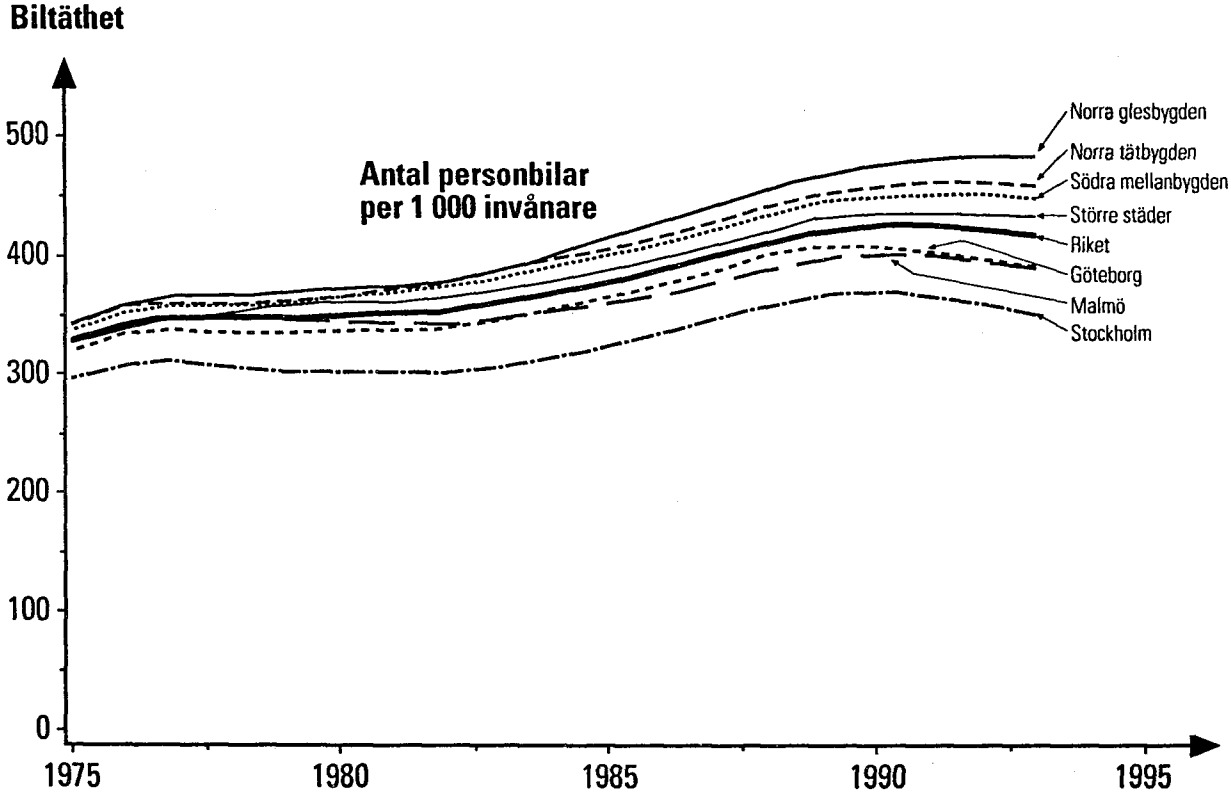
Sedan länge har man intresserat sig för det trafikarbete personbilarna genererar på rikets vägar. Det beräknades ofta genom en uppskattning av bilarnas årliga, genomsnittliga körsträcka, som multiplicerades med registrerat antal bilar. Redan i SOU 1934:27 kan man finna en skattning av GKS som uppgick till 1 400 mil och avsåg år 1931. Under de följande decennierna publicerades emellanåt resultat från intervjuundersökningar om bilanvändning. Urvalet var oftast inte större än att någorlunda säkra slutsatser kunde dras endast avseende riksgenomsnittet.

Figur 6.1 Befolkning, bilbestånd och bensinförbrukning i H-regioner år 1992



Källa: SCB

Figur 6.2 Antal bilar per 1 000 invånare i H-regioner åren 1975–1993



Källa: SCB

6.3.1 Borgstrands studier

Från och med år 1965 gäller efter riksdagsbeslut obligatorisk kontrollbesiktning hos AB Svensk bilprovning av alla personbilar, utom vissa av de allra nyaste. Därmed skapades en helt ny informationskälla för analys av bilanvändningen, även på regional nivå. Denna nya databas utnyttjades av framförallt Björn Borgstrand vid Vägverket för studier av regional bilanvändning.

Från slutet av 1960-talet till slutet av 1970-talet publicerade Vägverket ett antal rapporter baserade på Borgstrands bearbetningar av material huvudsakligen från AB Svensk bilprovning. Borgstrands studier utgör fortfarande den mest noggranna kartläggning av bilanvändningens regionala variationer som gjorts i Sverige.

Huvudresultaten av hans forskning kan sammanfattas sålunda:

i) Borgstrand lyckades att statistiskt belägga vissa samband som man tidigare anat men ej kunnat visa, som att yngre bilar körs mer än äldre, att tyngre bilar körs mer än lättare m.m.

ii) Vägverket företar trafikmätningar på det statliga vägnätet (det allmänna vägnätet utanför tätort). Genom att subtrahera detta uppmätta trafikarbete från det som framkom ur Bilprovningens material lyckades Borgstrand skatta trafikarbetet inom rikets tätorter, som man tidigare haft dålig kunskap om.

iii) I den sista rapporten kring dessa frågor, (Borgstrand 1979) presenterades den regionala bild av årliga körlängder som utgjorde det huvudsakliga statistiska underlaget för riksdagens beslut i februari 1980 om nedsättning av fordonsskatten i vissa av rikets kommuner.

Borgstrand lade tonvikten på tillståndsbeskrivning, men företog också viss kausalanalys på basis av tvärsnittsdata. Han försökte t.ex. förklara mellanregionala variationer i medelkörsträckor med olikheter i regionernas socioekonomiska struktur och bosättningsmönster. Dessa ansatser har inte varit lika framgångsrika som hans tillståndsbeskrivningar. Tidsserieanalys i syfte att förklara årliga förändringar i körsträckor med förändringar i bensinpris, konjunkturläge, etc. företog Borgstrand inte. Han ansåg att materialet från Bilprovningen inte var av den arten och kvaliteten att sådana ansatser kunde rättfärdigas.

Ett problem är att personbilar i allmänhet inte behöver kontrollbesiktigas under de första åren (då fordonen dessutom används jämförelsevis mycket). Som exempel på andra svårigheter kan nämnas att Bilprovningen drar sitt stickprov på så sätt att samtliga fordon som besiktigas under en viss tidsperiod – under senare år några veckor i april månad – ingår i urvalet. Därför kommer endast en mindre andel bilar att ingå i urvalen för två på varandra följande stickprovundersökningar och knappast några i urvalen för tre eller fyra konsekutiva stickprov. Detta förvärrar bl.a. problemet med trasiga vägmätare och att många äldre bilar har femsiffriga vägmätare, vilka nollställs var 10 000:e mil.

Bilprovningens material är således jämförelsevis resurskrävande att bearbeta. Detta är sannolikt en bidragande orsak till att ingen hittills fortsatt Borgstrands arbete.

6.3.2 Senare studier

Under 1980- och 1990-talen har flera mer eller mindre regelbundna intervjuundersökningar genomförts där bilanvändningen redovisats geografiskt differentierad. Bland dessa kan Konsumentverkets Bilunderhåll nämnas.

Ur resultaten från dessa studier kan vissa gemensamma drag vad avser den regionala bilanvändningen skönjas. Årliga körsträckor per bil är längre i glesbygd än i tätbygd. Av storstadsområdena intar Göteborg en särställning med körsträckor som genomgående ligger över riksgenomsnittet. I tabell 6.1 på nästa sida ges de tre senaste resultaten från en annan regelbundet återkommande intervjuundersökning, som omfattar bl.a. bilanvändningen: Hushållens UTgifter (HUT). Observera dock att HUT endast omfattar bilar som disponeras av privata hushåll; såväl privat användning som användning i tjänsten av dessa bilar registreras dock.

Det kan noteras att den regionala spridningen kring riksmedelvärdet är mindre under år 1988 än under åren 1985 och 1992. Som framgår av figur 2.5 ovan var det reala bensinpriset lågt under år 1988 och relativt högt under åren 1985 och 1992. Föreliggande underlag tillåter inga bestämda slutsatser, men en tolkning skulle kunna vara att i tider

då bensinpriset är högt drar de som kan ner på bilåkandet, medan andra med mindre valmöjligheter måste köra som förut.

Tabell 6.1 Genomsnittliga körsträckor i mil per privat disponerad bil i Sverige under åren 1985, 1988 och 1992

Region	1985	1988	1992
Stockholm	1 303	1 461	1 363
Göteborg	1 384	1569	1 546
Malmö	1 205	1 559	1 510
Större städer	1 356	1 428	1 389
Den södra mellanbygden	1 327	1 390	1 528
Den norra tätbygden	1 368	1 484	1 405
Den norra glesbygden	1 406	1 433	1 528
Riket	**1 340**	**1 444**	**1 437**

Källa: HUT (SCB)

6.4 Regional bensinförbrukning

Från och med 1975 har SCB publicerat statistik avseende bensinförbrukning nedbrutet ända ner på kommunnivå. I tabell 6.2 nedan presenteras uppgifter från den datakällan för H-regioner i form av årlig bensinförbrukning per bil resp. per invånare under åren 1990–92.

Tabell 6.2 Personbilars årliga bensinförbrukning i liter som ett genomsnitt för åren 1990–1992

Region	Per bil	Per invånare
Stockholm	1 324	473
Göteborg	1 370	542
Malmö	1 255	489
Större städer	1 380	589
Södra mellanbygd	1 388	613
Norra tätbygden	1 406	633
Norra glesbygden	1 577	740
Riket	**1 380**	**576**

Källa: SCB

De regionala skillnaderna blir relativt sett större när bensinförbrukningen uttrycks per invånare, därför att man i glesbygden inte bara kör mer med bilarna, utan biltätheten är också större i glesbygden.

Den regionala strukturen för GKS enligt tabell 6.1, som bygger på HUT, och för bensinförbrukningen per bil enligt tabell 6.2 som bygger på SCB:s bensinstatistik, är någorlunda överensstämmande. Kan det vara en regionalt skiljaktig specifik bensinförbrukning (SBF) som förklarar att överensstämmelsen inte är perfekt?

På regional nivå finns inga andra uppgifter om SBF än de som framkommer ur ovannämnda intervjuundersökningar. De olika studiernas resultat är tämligen lika. I tabell 6.3 ges data ur HUT.

Tabell 6.3 Specifik bensinförbrukning i liter per privatägd bil i Sverige under åren 1985, 1988 och 1992 enligt HUT

Region	1985	1988	1992
Stockholm	0,97	0,94	0,90
Göteborg	1,01	0,94	0,91
Malmö	0,98	0,97	0,91
Större städer	0,98	0,93	0,91
Den södra mellanbygden	0,99	0,93	0,90
Den norra tätbygden	1,00	0,99	0,94
Den norra glesbygden	0,95	0,96	0,92
Riket	0,98	0,96	0,91

Källa: HUT (SCB)

Som synes har energieffektiviteten för personbilarna stadigt ökat. Vidare kan konstateras att den regionala spridningen för bilarnas SBF är liten. I den norra delen av landet tycks SBF ligga på en något högre nivå än i övriga riket.

6.5 Jämförelse av regional körsträcka per bil enligt bensinstatistiken respektive HUT

Under antagandet att personbilarnas andel av total bensinförbrukning är lika i samtliga H-regioner (90 %) kan regionala årliga körsträckor enkelt räknas fram från uppgifterna i tabell 6.2 och 6.3.

I tabell 6.4 jämförs de sålunda framtagna värdena för GKS med regionala körsträckedata ur HUT (tabell 6.1). Observera att bensinstatistiken avser ett medelvärde för åren 1990–1992. Denna aggregering tjänar till att jämna ut slumpvariationer, som kan uppstå för data på kommunnivå avseende endast ett år.

Tabell 6.4 Jämförelse av GKS enligt bensinstatistiken resp. HUT

Region	(1) GKS för alla personbilar bilar enligt statistiken (mil)	(2) GKS för av hushållen disponerade bilar enligt HUT (mil)	(1)/(2)
Stockholm	1 473	1 363	1.08
Göteborg	1 512	1 546	0.98
Malmö	1 375	1 510	0.91
Större städer	1 512	1 389	1.09
Södra mellanbygden	1 535	1 528	1.00
Norra tätbygden	1 496	1 405	1.06
Norra glesbygden	1 716	1 528	1.12
Riket totalt	1 513	1 437	1.05

För det första kan konstateras att siffrorna på riksnivå är konsistenta med uppgifterna i tabell 4.2 (i kapitel 4). Divideras 55 miljarder fordonskilometer (= totala personbilstrafikarbetet i riket) med 3,6 miljoner (= totala personbilsparken) erhålles 1527 mil, och slås det totala trafikarbete som utförs av de av hushållen disponerade bilarna ut per bil, erhålles 1441 mil. Frågan är hur tillförlitlig den regionala strukturen är i vardera fallet? Både bensinstatistiken och HUT har brister av olika slag. Det största problemet med att från bensinstatistiken härleda regionala GKS är förmodligen att i de geografiskt mer begränsade områdena som Göteborg och Malmö kan tankning och motsvarande bilkörning ofta göras i olika, angränsande H-regioner. De säkraste värdena framtagna via bensinstatistiken torde gälla dels Riket totalt, dels Norra glesbygden. I vardera fallet är gränsproblemen närmast obefintliga.

När det gäller den regionala strukturen i övrigt, tycks därför uppgifterna från HUT vara mer att lita på. Detta får stöd också av andra undersökningar. Bland dessa kan Konsumentverkets Bilunderhåll avseende förhållandena under år 1991 nämnas (liksom i HUT 1992 omfattas där endast bilar disponerade av privatpersoner). I denna redovi-

sas dock inte GKS efter H-regionindelning. Däremot presenteras resultat för storstadsområdena separat – Stockholm 1 433 mil, Göteborg 1 558 mil och Malmö 1 434 mil och genomsnittet för riket 1 452 mil.

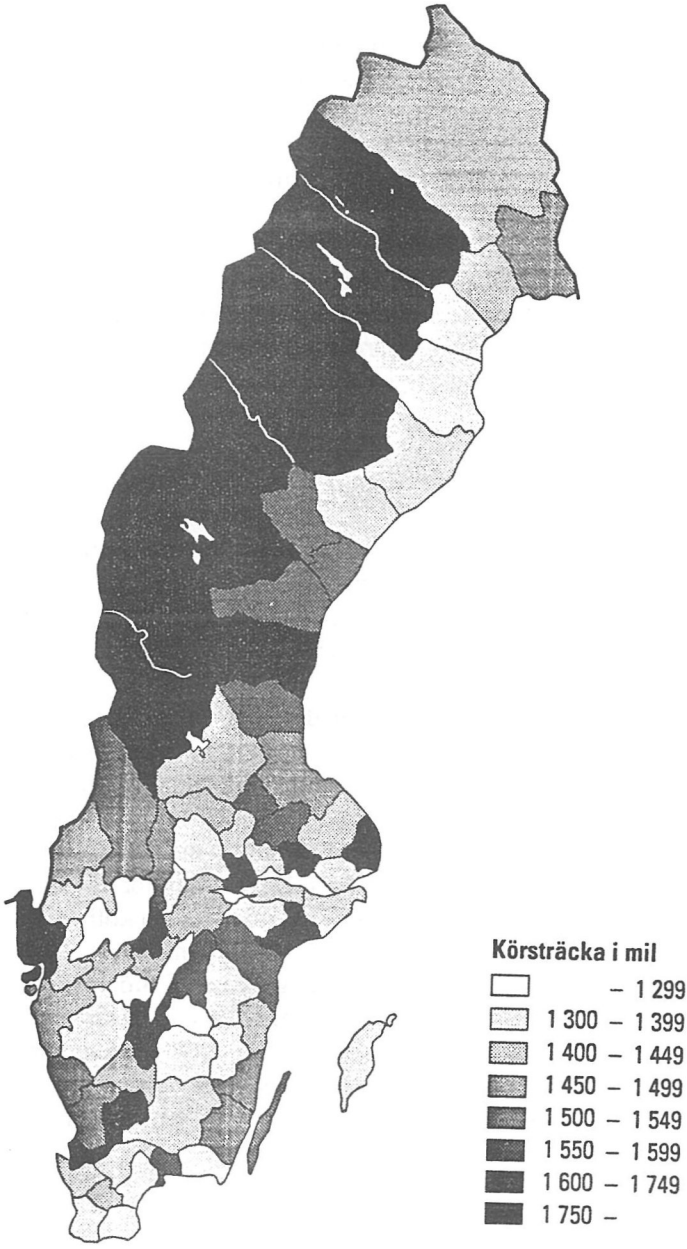
6.5.1 Bilanvändningen på A-regionnivå

I syfte att ge en visuell bild av den regionala strukturen för bilanvändningen ges i figur 6.3 på nästa sida GKS beräknad via bensinstatistik på A-regionnivå. Det är en mer finfördelad gruppering av kommuner. Ju mörkare områden desto längre GKS gäller. Angivna värden avser årlig genomsnittlig körsträcka per bil i resp. A-region beräknat som ett medelvärde för de tre åren 1990, 1991 och 1992.

En jämförelse mellan figur 6.3 och motsvarande figur som Borgstrand ställde samman av Bilprovningens datamaterial (se bilaga 3) tyder på att den regionala variationen i bilanvändningen har varit likartad över tiden. Den grundläggande struktur som rådde under 1970-talet med längre GKS i norr (framför allt i det norra inlandet) än i söder gäller i stora drag också 15 år senare.

Den årliga genomsnittliga körsträckan i riket under de tre första åren av 1990-talet har uppgått till dryga 1 500 mil per bil. I de kommuner vilka omfattas av nedsättningen av fordonsskatten (se bilaga 4) har GKS uppgått till ca 1 740 mil.

Figur 6.3 Årlig GKS på A-regionnivå som ett genomsnitt för åren 1990–1992



6.6 Regionala bensinutgifter och reseavdrag

Den regionala strukturen för bensinutgifterna är naturligtvis i stort sett densamma som för bilanvändningen och bensinförbrukningen. Priset per liter bensin vid pump varierar obetydligt i riket och i vilket fall inte systematiskt mellan regioner. I bilaga 5 presenteras tabeller från HUT 85, 88 och 92 för hushållens bildriftutgifter på H-regionnivå, där det är möjligt att se hur bl.a. bensinutgifterna förhåller sig till totalutgifterna för hushåll i olika delar av landet.

Här bör två aspekter lyftas fram, nämligen resavdragen och nedsättningen av fordonsskatten i de s.k. stödområdena 5 och 6 (enligt 1979 års stödområdesindelning). Frågan är om förekomsten därav i mer avsevärd utsträckning jämnar ut den regionala strukturen för bilutgifter?

6.6.1 Reseavdrag

Publicerad statistik för avdrag i deklarationen för resekostnader till och från arbetet omfattar uppgifter om totalt avdragsbelopp för grupper av deklaranter samt hur många individer dessa grupper omfattar. Det genomsnittliga avdragsbeloppet är kvoten därav. Sådana data anges i tabell 6.5 på nästa sida.

Där framgår att antalet deklaranter med godkända avdrag för resekostnader till och från arbetet minskade drastiskt mellan åren 1985 och 1988. Orsaken till detta är att schablonavdraget höjdes från tidigare 1 000 kronor till 3 000 kronor fr.o.m. inkomståret 1986. Alla de med resekostnader (och andra avdrag i samband med inkomsternas förvärvande) under 3 000 kronor föll bort. De var framför allt sådana som utnyttjat olika former av månadskort för den lokala kollektivtrafiken. Denna effekt var särskilt påtagligt i storstadsområdena. Antalet godkända avdrag för inkomståret 1988 uppgick t.ex. i Stockholm till endast en dryg femtedel av motsvarande antal för inkomståret 1985. Samtidigt ökade det genomsnittliga avdragsbeloppet för de kvarvarande väsentligt för år 1988 jämfört med år 1985. (Det var ju i stort sett bara bilpendlarna som beviljades reseavdrag utöver schablonavdraget det senare året.)

Tabell 6.5 Reseavdragen år 1985, 1988 och 1991

År 1985	Stockholm	Göteborg	Malmö	Större städer
A.	1 517 704	978 740	467 363	3 007 421
B.	672 516	274 355	138 388	860 348
C.	2 256	3 567	3 377	3 496
	Södra mellanbygden	Norra tätorten	Norra glesbygden	Riket
A.	1 606 304	521 424	449 670	8 548 626
B.	359 647	135 710	92 030	2 532 994
C.	4 466	3 842	4 886	3 374

År 1988	Stockholm	Göteborg	Malmö	Större städer
A.	1 161 065	994 016	473 657	3 146 576
B.	148 118	115 751	63 832	394 991
C.	7 839	8 588	7 419	7 965
	Södra mellanbygden	Norra tätorten	Norra glesbygden	Riket
A.	1 783 401	551 900	500 630	8 611 245
B.	216 404	72 367	60 684	1 072 147
C.	8 241	7 626	8 250	8 032

ÅR 1992	Stockholm	Göteborg	Malmö	Större städer
A.	1 308 889	1 213 116	580 490	3 956 316
B.	122 981	105 223	57 208	367 619
C.	10 643	11 529	10 147	10 762
	Södra mellanbygden	Norra tätorten	Norra glesbygden	Riket
A.	2 253 941	677 047	621 308	10 561 790
B.	199 977	64 982	54 055	968 045
C.	11 271	10 419	11 494	10 916

A = Totalt belopp i 1 000 kronor för godkända avdrag för resor till/från arbetet
B = Antal deklaranter med godkända avdrag för resor till/från arbetet
C = Godkänt avdragsbelopp per deklarant i kronor

6.6.2 Nettoutgifter per bil

Vid beräkning av nettoutgifter per bil kombinerar vi data ur HUT 1992 och uppgifter avseende reseavdragen för år 1991 (uppgifterna för år 1992 är ännu inte framtagna). För att beloppen i tabell 6.5 skall bli mer jämförbara med bensinutgifter per bil, divideras de totala reseavdragen (A i tabell 6.5) i varje region med antalet bilar. Det privatekonomiska värdet av reseavdragen beräknas därefter med antagandet att marginalskatten är 40 %.

Värdet av reseavdragen per bil i olika H-regioner är angivet i andra kolumnen i tabell 6.6 (95 % av totala reseavdragen antas avse resor med personbil). Kolumnen längs till höger ger nettoutgifter för bensin utslaget per bil, efter det att hänsyn också tagits till den nedsättning av fordonsskatten som medges i vissa kolumner. Observera att tabell 6.6 avser förhållandena *före* den senaste bensinskattehöjningen (den 1 januari 1993).

Tabell 6.6 Bensinutgifter för de privata personbilarna enligt HUT 1992 minus medelvärden för reseavdragen och nedsättningen av fordonsskatten

	Bensin-utgifter per bil		Rese-avdrag per bil				Nedsättning av fordons-skatt per bil	Nettout-gifter per bil
Stockholm	6 670	–	1 142	=	5 528			5 528
Göteborg	8 140	–	1 806	=	6 334			6 334
Malmö	7 778	–	1 382	=	6 396			6 396
Större städer	7 562	–	1 290	=	6 272			6 272
Södra mellan-bygden	7 648	–	1 269	=	6 379			6 379
Norra tät-bygden	7 215	–	1 183	=	6 032	–	33	5 999
Norra gles-bygden	8 032	–	1 164	=	6 868	–	272	6 596
Riket	**7 533**	**–**	**1 290**	**=**	**6 243**	**–**	**19**	**6 224**

Det är slående att Stockholmsbilisternas utgifter är klart lägst. Det beror på att körsträckan är relativt låg (enligt HUT). Bilisterna i Norra glesbygden ligger i den andra änden. Nettoutgiften i övriga regioner är ganska lika.

Det måste dock påpekas att de framräknade genomsnittsvärdena döljer en viktig aspekt, nämligen att nettoutgifterna är utpräglat sned-

fördelade i varje region. För de ca 25 % av bilisterna som medges reseavdrag är nettoutgifter för bensin nära noll för en avsevärd del av privatresandet.

7 Regionala välfärdsfördelnings-effekter av en bensinskattehöjning

Med tabell 6.6 för ögonen är det svårt att hävda att nettoutgifterna för bilanvändning är mycket ojämnt fördelade mellan H-regioner. De två extremerna – Stockholm och Norra glesbygden – skiljer sig med drygt tusen kronor per bil och år. Frågan är nu vilka fördelningspolitiska konsekvenser en *höjning* av bensinskatten får.

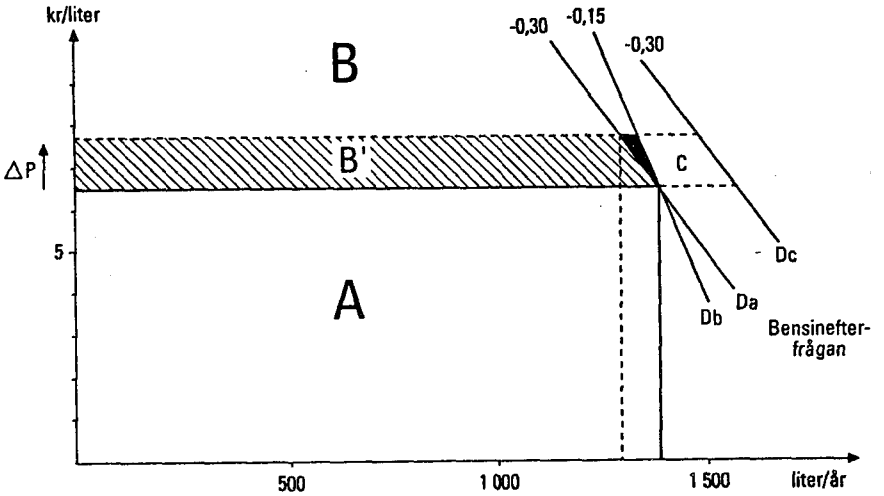
Det bästa måttet på de välfärdsekonomiska konsekvenserna för individer eller hushåll av en pris- och/eller punktskattehöjning är minskningen av konsumentöverskottet.

7.1 Beräkning av minskningen av konsumentöverskott för bensin

I figur 7.1 på nästa sida anges på den vertikala axeln pris på bensin och på den horisontella axeln efterfrågad kvantitet bensin i antal liter. Efterfrågekurvan Da illustrerar ett nationellt typfall. Under år 1992, med ett bensinpris på 6,42 kronor per liter, uppgick den genomsnittliga bensinefterfrågan per bil till närmare 1 400 liter.

Dessa 1 400 liter bensin gav en nytta (i form av biltransporter) för den typiska bilanvändaren som monetärt kan beräknas som den totala arean under efterfrågekurvan Da, dvs. både yta A (det som bilanvändaren betalar) och yta B + B′. Yta B + B′ benämns ofta konsumentöverskottet, eller den samlade betalningsviljan för varan/tjänsten som överstiger det som konsumenten faktiskt betalar.

Figur 7.1 Minskat konsumentöverskott på bensinmarknaden p.g.a. en prishöjning (P)



I figur 7.1 har inte ytan B avgränsats helt. Detta är ofta svårt att göra, eftersom efterfrågekurvans utseende i ändpunkterna sällan är kända. I föreliggande fall är sådan kunskap inte heller nödvändig, ty det som är av intresse är inte den totala storleken på B utan hur mycket B minskar när skatten på bensin höjs.

Grafen Da beskriver ett efterfrågesamband vars priselasticitet är omkring – 0,30 i det aktuella intervallet. När bensinskatten höjs och priset stiger med 1,26 kronor per liter bensin (se avsnitt 5.2.1) minskar efterfrågad kvantitet bensin med drygt 80 liter på kort sikt. Konsumentöverskottet minskar med ett belopp motsvarande ytan B'.

Att lägga märke till här är att storleken på bensinefterfrågans priselasticitet spelar en underordnad roll för storleken på av B'. Efterfrågekurva Db illustrerar fallet med en bensinpriselasticitet på – 0,15. Här är minskningen av konsumentöverskottet större än i fall a. Skillnaden är dock liten – den svartmarkerade ytan.

Det som har störst betydelse för storleken på konsumentöverskottsminskningen är efterfrågad kvantitet i utgångsläget. Med efterfrågekurvan Dc i figur 7.1, som illustrerar bensinefterfrågan för ge-

nomsnittsbilisten i den norra glesbygden, uppstår en märkbart större minskning av konsumentöverskottet vid en bensinprishöjning.

I tabell 7.1 nedan ges årlig genomsnittlig minskning av konsumentöverskott vid konsumtion av bensin (B' i figur 8.1) till följd av bensinskattehöjningen den 1 januari 1993 under förutsättning att den på riksnivå uppskattade priselasticiteten på kort respektive lång sikt gäller i samtliga regioner.

Beräkningarna baseras på strukturen för den regionala bensinförbrukningen per bil enligt tabell 6.2 i föregående kapitel.

Tabell 7.1 Förändring av konsumentöverskottet i kronor för en genomsnittlig bilanvändare till följd av bensinskattehöjningen den 1 januari 1993 (utan hänsyn till den samtidiga höjningen av reseavdraget)

Region	Kort sikt e = –0,3	Lång sikt e = –0,7
Stockholm	– 1 618	– 1 551
Göteborg	– 1 688	– 1 618
Malmö	– 1 546	– 1 482
Större städer	– 1 687	– 1 605
Södra mellanbygden	– 1 696	– 1 626
Norra tätbygden	– 1 718	– 1 646
Norra glesbygden	– 1 927	– 1 848
Riket	**– 1 687**	**– 1 617**

Av tabellen framgår att minskningen av konsumentöverskottet är tämligen likartat i stora delar av landet. Det gäller både på kort och lång sikt.

Genom att den kortsiktiga och långsiktiga bensinpriselasticiteten är så pass olika, konfirmeras påståendet ovan att priselasticitens värde är av underordnad betydelse för den relativa konsumentöverskottsminskningen. Genomsnittsbilisten i Norra glesbygden gör en årlig välfärdsförlust på grund av en krona högre bensinskatt, som är drygt 200 kronor större än i riket både på kort och lång sikt.

Bensinefterfrågans priselasticitet har dock viss betydelse. Regionala elasticiteter är dessvärre ej möjliga att skatta med tillfredsställande säkerhet i nuvarande situation, bl.a. på grund av brister i regionala data. Vid VTI bedrivs emellertid för närvarande ett projekt som syftar till att lösa dessa svårigheter (se ett kommande VTI-Notat, Byrsjö och

Wall 1994). Preliminära resultat antyder att det föreligger vissa regionala skillnader i bensinefterfråans priselasticitet.

Antag, för att ta det mest ofördelaktiga fallet, att Norrlandsbilister vore helt bensinprisokänsliga (medan de i tabell 7.1 angivna elasticiteterna gäller i övriga riket). Då skulle konsumentöverskottsförlusten för dessa, relativt bilanvändare i övriga riket, stiga från drygt 200 kronor till 300 kronor per år.

7.2 Slutkommentar

Den regionala strukturen för bilanvändningen är olika, vilket gör att en bensinskattehöjning innebär en något större välfärdsförlust för Norra glesbygdens bilister än för övriga bilister. Skillnaden är dock inte tillräckligt stor för att denna dimension av välfärdsfördelningen i riket skall framstå som ett första rangens fördelningsproblem. Ytterligare nedsättning av fordonsskatten i Norra glesbygden efter en bensinskattehöjning för att skapa millimeterrättvisa kan motiveras, men det är knappast något som kan upplevas som mycket angeläget.

Det finns betydligt större fördelningsproblem i andra dimensioner. Ett sådant gäller den mycket betydande skillnad i reskostnad till/från arbetet som finns mellan de som får göra reskostnadsavdrag och de som inte är berättigade därtill. Detta utgör också ett stort effektivitetsproblem för resusrsallokeringen, liksom anomalin att många tjänstebilsdisponerare uppfattar marginalkostnaden för privatresor som varande lika med noll. Båda dessa snedvridande förhållanden minskar kraftigt möjligheterna för kollektiva transportalternativ att konkurrera om arbetspendlarna och långsiktigt skapar de en stark tendens till "urban sprawl". Den starkt subventionerade regionala kollektivtrafiken är konkurrenskraftig i vissa relationer genom att marginalkostnader för länskortsinnehavare är lika med noll. Den prissättningen är samhällsekonomiskt motiverad i motsats till nollpriserna för vissa bilpendlare och tjänstebilsdisponerare. Länstrafiken brottas med stora finansiella problem och man kan befara successiva taxehöjningar, vilka kommer att leda in utvecklingen i en ond cirkel.

Att eliminera skattesubventioneringen av bilresor vore både fördelningspolitiskt och allokeringsmässigt en åtgärd av strategisk betydelse. Att närmare utveckla detta problemkomplex ligger dock utanför ramen för denna rapport.

Referenser

Bilunderhåll, Rapport 1992/93:25, Konsumentverket, Stockholm 1993

Borgstrand, B.: *Personbilarnas årliga körlängder under 1970-talet*, Statens vägverk, Stockholm 1979

Cardebring, P. & Jansson, J.O.: *Avställda bilar och bilstatistiken*, VTI- Meddelande 445, Linköping 1985

Franzén, M.: *Gasoline demand – A comparison of models*, Ekonomiska Studier nr 49, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet, Göteborg 1994

Goodwin, P.B.: *A review of new demand elasticities with special reference to short and long run effects of price charges*, Journal of transport economics and policy, 1992:2, London 1992

Hansson, L. & Lindberg, G.: *Trafikavgifter på samhällsekonomiska villkor*, Ds 1992:44, Kommunikationsdepartementet, Stockholm

Jansson, J.O.: *Car demand modelling and forecasting. A new approach.* Journal of Transport Economics and Policy, May 1989.

Jansson, J.O.: *Car ownership entry and exit propensities of different generations – A key factor for the development of the total car fleet* i Jones P: New developments in dynamic and activity-based approaches to travel analysis, Gower 1990

Jansson, J.O.: Cardebring P. & Junghard O.: *Personbilsinnehavet i Sverige 1950–2010*, VTI-Rapport 301, Linköping 1986

Henriksson, P.: *Årliga körsträckor skattade ur Bilprovningens databas*, VTI-Notat T 149, Linköping 1993

Kordi, I.: *Drivmedelsförbrukningen i Sverige emot år 1990. Personbilar*, Rapport 1976:1, Transportforskningsdelegationen, Stockholm 1976

Kordi, I.: *Personbilarnas bränsleförbrukning – utvecklingen under 1970-talet*, Prognoskonsult, Stockholm 1980

Meddelande i samordningsfrågor 1992:2, SCB, Stockholm 1992

Newbery, M., Hughes, G.A., Paterson, W.D.O. & Bennathan, E.: *Road transport taxation in developing countries*, World bank discussion papers No 26, Washington 1988.

Möller, S.: *Beräkning av samband mellan fordonsålder och trafikarbete för några olika fordonstyper*, VTI-Notat T 74, Linköping 1989

SOU 1991:52, *Alkoholbeskattningen*, Finansdepartementet, Stockholm

Sterner, T.: *The pricing of and demand for gasoline*, Transportforskningsberedningen, Rapport 1990:9, Stockholm 1990.

Sterner, T. & Dahl, C.: *Gasoline demand modelling: Theory and application* i International energy modelling, ed. T. Sterner, Chapman and Hall, London 1991.

Wall, R.: *Bilanvändningens bestämningsfaktorer*, VTI-Meddelande 648, Linköping 1991

Abstract

The petrol tax is an instrument for fiscal policy as well as transport, energy and environmental policy. The purpose of this study is to estimate and discuss some of the policy-relevant effects of petrol tax changes.

In Sweden 90 % of the total petrol consumption can be ascribed to passenger cars. Therefore the analysis is concentrated to them.

Total annual petrol consumption by cars, B can be written as a product of four factors:

$$B = \text{Population} * \frac{\text{Cars}}{\text{Population}} * \frac{\text{Km}}{\text{Cars}} * \frac{\text{Petrol consumption}}{\text{Km}}$$

A review of the vast literature on the *price-elasticity* of the demand for petrol, gives a rather mixed impression. For a more penetrating analysis of this matter than is possible by econometric studies of aggregate demand for petrol, the present approach seeks to separate the extent to which each of the following variables is affected by changes in the price of petrol:

(i) car ownership
(ii) car use
(iii) petrol consumption per km

Such a separation allows resolving the most difficult estimation problem in this connection: the fact that some of the underlying determinants including chronological time are strongly correlated with one another.

The estimates show that in Sweden the sum of part-effects (i) and (ii) results in a petrol-price-elasticity with respect to *car traffic* equal to – 0.2 in the short run, and – 0.3 in the long run. Because of different possibilities to increase the average fuel efficiency in the car

fleet, the petrol-price-elasticity of *petrol demand* is substantially greater (in absolute terms): – 0.3 in the short run, and of the order of – 0.7 in the long run. (It is uncertain whether the long-run price elasticity found in the past remains reasonably stable in the future.) So much is clear: A petrol price rise is a considerably more effective measure for energy and environmental policy than for transport policy.

For budgetary policy it is important to know what happens to total tax revenue when the petrol tax is changed. In the absence of "leakages", for example reduced income from other taxes, the petrol-tax-elasticity of total petrol tax revenue equals the product of the petrol-price-elasticity of the demand for petrol and the ratio of the petrol tax to the final petrol price plus unity. By this formula, the elasticity of total tax revenue with respect to the petrol tax is about 0.8 in the short run, and 0.5 in the long run – provided that nothing else changes.

However, to calculate the total effect of petrol tax changes on the financial balance of the "consolidated public sector", a number of additional factors have to be taken into account. Due to several "leakages" a petrol tax rise will make a rather modest improvement of that balance. A numerical example shows that another krona of petrol tax (plus 25 öre vat on the tax) will yield a net improvement of one thousand million kr (Sw.cr.) in the long run. This net effect can be compared to the hypothetical total increase in petrol tax revenue that is maximally obtainable by such a petrol tax rise, i.e. 1.25 kr times the current total petrol consumption (in litres), which would be a good seven thousand million kr.

In the last two chapters of the study the regional welfare distribution effects of petrol tax rises are looked at. Like other price increases a petrol price rise (induced by a tax increase) reduces the *consumers' surplus* in the market concerned. This can be expressed in monetary terms, and is the best measure of the welfare loss. Regional differences in this respect arise mainly because the petrol consumption per car is different at present in different regions.

The calculation of the reduction in consumers' surplus shows that at rise of the petrol tax by 1.25 kr (including vat) results in an annual welfare loss which is 200–300 kr greater for the representative motorist in the northern, thinly polulated areas, than the welfare loss for the average Swedish motorist. On average 250 kr is 0.1 % of a household's total expenditure.

Bilaga 1

Härledning av bensinefterfrågemodellens olika elasticiteter med avseende på bensinpriset

Bensinefterfrågemodellen

Personbilarnas totala bensinförbrukning B är en produkt av de tre faktorerna som bestämmer det totala trafikarbetet – nämligen befolkning, bilinnehav och bilanvändning samt bensinförbrukningen per körd kilometer. Med ledning av redogörelsen i kapitel 3 för bestämningsfaktorerna var för sig kan B tecknas:

$$B = INV \cdot BpC(X,Y,t) \cdot GKS(X,Y,BpC) \cdot SBF(p,Y,t) \qquad (B1.1)$$

där

X = p·SBF(p,Y,t) = bensinkostnad per km
p = pris per liter bensin
Y = inkomst per capita
t = kronologisk tid
BpC = antal bilar per invånare
GKS = genomsnittlig körsträcka
SBF = bensinförbrukningen per km i genomsnitt för hela bilparken

Det totala trafikarbetet för bensindrivna bilar TA kan alltså tecknas:

$$TA = INV \cdot BpC \cdot GKS \qquad (B1.2)$$

Bensinpriset påverkar den totala bensinförbrukningen och det totala trafikarbetet via ett flertal kanaler, vilket gör empiriska undersökningsresultat svårtolkade. Problemen förstärks av att inkomsten Y, som stadigt ökat med tidens gång, och kronologisk tid (representerande diffusionsprocessen beträffande bilinnehavet, och autonom teknisk utveckling vad gäller energieffektiviteten) båda är viktiga bestäm-

ningsfaktorer för BpC, GKS och SBF. Då sambandsanalys av detta slag ofta formuleras i termer av elasticiteter är det ändamålsenligt att ge sambanden B1.1 och B1.2 i elasticitetsform. Här ges partialelasticiteterna med avseende på enbart bensinpriset, men även inom ramen för den begränsningen bör den distinktionen göras att både BpC och GKS primärt beror på X (som i sin tur bestäms av p) medan SBF är direkt beroende av p.

$$e_{BPC,p} = (1+e_{SBF,p})e_{BpC,X} \quad \text{(B1.3)}$$

$$e_{GKS,p} = (1+e_{SBF,p})e_{GKS,X} + (1+e_{SBF,p})e_{GKS,BpC}\ e_{BpC,X} \quad \text{(B1.4)}$$

$$e_{TA,p} = (1+e_{SBF,p})(e_{BpC,X}+e_{GKS,X}+e_{GKS,BpC}\ e_{BpC,X}) \quad \text{(B1.5)}$$

$$e_{B,p} = e_{TA,p} + e_{SBF,p} \quad \text{(B1.6)}$$

$$\frac{\partial B}{\partial p}\ \frac{p}{B} = e_{B,p}$$ = totala bensinförbrukningens bensinspriselasticitet (B1.7)

$$\frac{\partial TA}{\partial p}\ \frac{p}{TA} = e_{TA,p}$$ = totala trafikarbetets bensinpriselasticitet (B1.8)

$$\frac{\partial BpC}{\partial X}\ \frac{X}{BpC} = e_{BpC,X}$$ = bilinnehavets elasticitet med avseende på bensinkostnaden per km (B1.9)

$$\frac{\partial BpC}{\partial p}\ \frac{p}{BpC} = e_{BpC,p}$$ = bilinnehavets bensinpriselasticitet (B1.10)

$$\frac{\partial GKS}{\partial X}\ \frac{X}{GKS} = e_{GKS,X}$$ = körsträckans elasticitet med avseende på bensinkostnaden per km (B1.11)

$$\frac{\partial GKS}{\partial p}\ \frac{p}{GKS} = e_{GKS,p}$$ = körsträckans bensinpriselasticitet (B1.12)

$$\frac{\partial SBF}{\partial p}\ \frac{p}{SBF} = e_{SBF,p}$$ = bensinpriselasticiteten för bensinförbrukningen per km (B1.13)

Bilaga 2

Indelningen av riket i A- och H-regioner

Indelning av riket i A-regioner

Indelningen av riket i A-regioner innebär att riket delas in i 70 stycken regioner. Dessa består av grupper av geografiskt angränsande kommuner, vilka är uppbyggda för att utgöra näringsgeografiska enheter som är lämpliga för att belysa den regionala utvecklingen av befolkning och näringsliv. Rikets indelning i A-regioner illustreras geografiskt i figur B2.1.

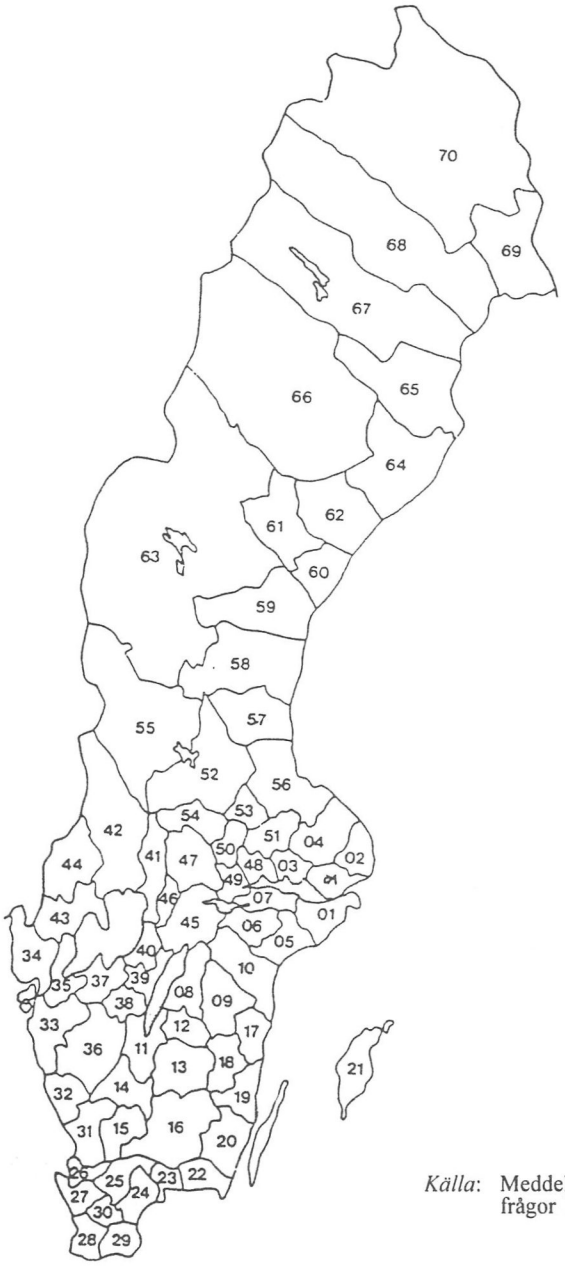
Indelning av riket i H-regioner

Indelningen i H-regioner är ett sätt att dela in landet i områden med homogent befolkningsunderlag. Denna indelning bygger i sin tur delvis på indelningen i A-regioner. Var och en av rikets 286 kommuner klassificeras och hänförs till någon av nedanstående 7 H-regioner (ibland är det ändamålsenligt att samredovisa H-regionerna 8 och 9, och då används koden 2).

Region	Omfattning
H1 Stockholm	Stockholms/Södertälje A-region
H8 Göteborg	Göteborgs A-region
H9 Malmö	Malmö/Lund/Trelleborgs A-region
H3 Större städer	Kommuner med mer än 90 000 invånare inom 30 km radie från kommuncentrum
H4 Södra mellanbygden	Kommuner med mer än 27 000 och mindre än 90 000 invånare inom 30 km radie från kommuncentrum samt med mer än 300 000 invånare inom 100 km radie från samma punkt
H5 Norra tätbygden	Kommuner med mer än 27 000 och mindre än 90 000 invånare inom 30 km radie från kommuncentrum samt med mindre än 300 000 invånare inom 100 km radie från samma punkt
H6 Norra glesbygden	Kommuner med mindre än 27 000 invånare inom 30 km radie från kommuncentrum

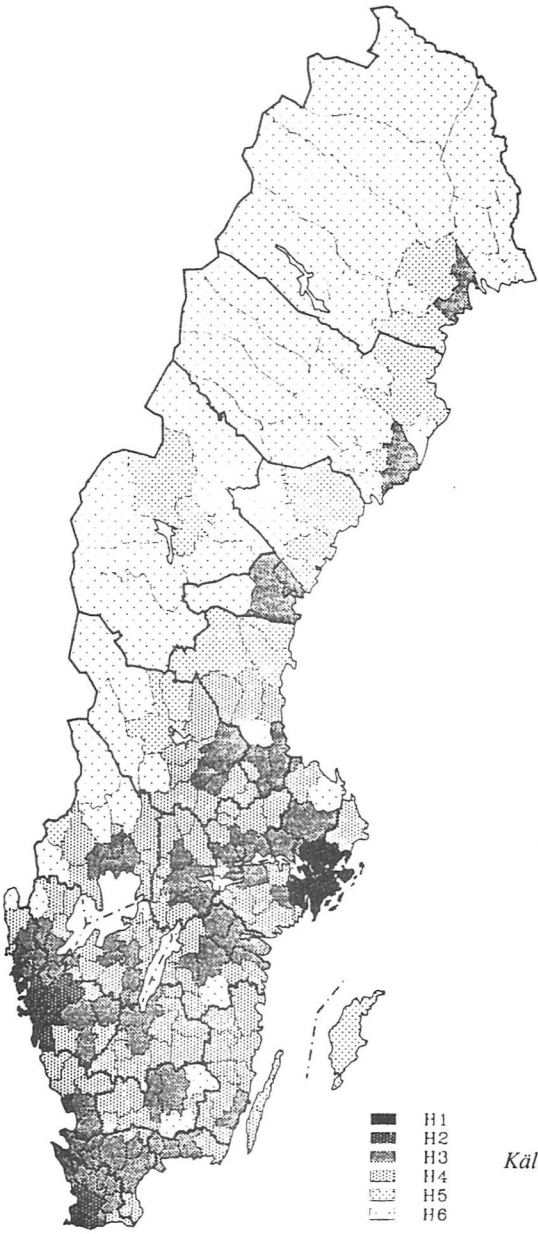
Som framgår av översiktskartan i figur B2.2 nedan uppfyller även ett fåtal kommuner i den södra delen av Sverige de kriterier som satts upp för H-region nr 6. Dessa har då, lite oegentligt, förts till den Norra glesbygden. Det föreligger ytterligare ett par diskrepanser av detta slag i H-regionindelningen. Dessas geografiska så att säga samlingsbenämning skall alltså inte tas alltför bokstavligt.

Figur B2.1 Sveriges indelning i A-regioner numrerade från 01 till 70



Källa: Meddelande i samordnings-frågor 1992:2, s. 69, SCB

Figur B2.2 Sveriges indelning i H-regioner



Källa: Meddelande i samordningsfrågor 1992:2, s. 70, SCB

Bilaga 3

Sammanfattning av Borgstrands studier av regionala körsträckor

Sammanfattning av Borgstrands resultat

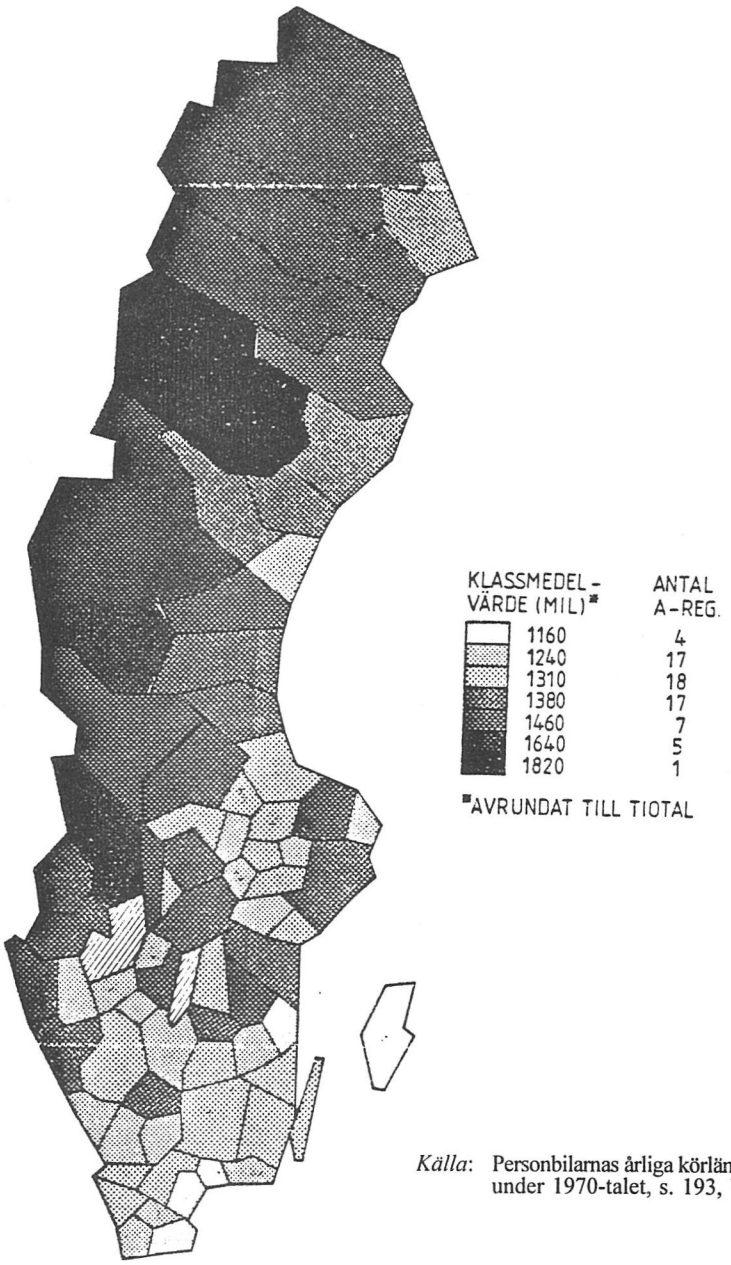
I huvudtextens avsnitt 7.2.1 beskrivs kortfattat de viktigaste resultaten av Borgstrands forskning avseende personbilars körsträckor regionvis.

Bl.a. nämns att en av hans publikationer, Personbilarnas årliga körlängder under 1970-talet, innehöll material som låg till grund för riksdagens beslut i februari 1980 om nedsättning av fordonsskatten i vissa av rikets kommuner.

Tyngdpunkten i detta material låg på beräkningar av AB Svensk bilprovnings stickprov av mätarställningar hos kontrollbesiktigade bilar. Borgstrand komprimerade denna informationsmassa på en Sverigekarta där mörkare områden markerade långa årliga genomsnittliga körsträckor och ljusare områden markerade kortare. Denna karta återges i figur B3.1

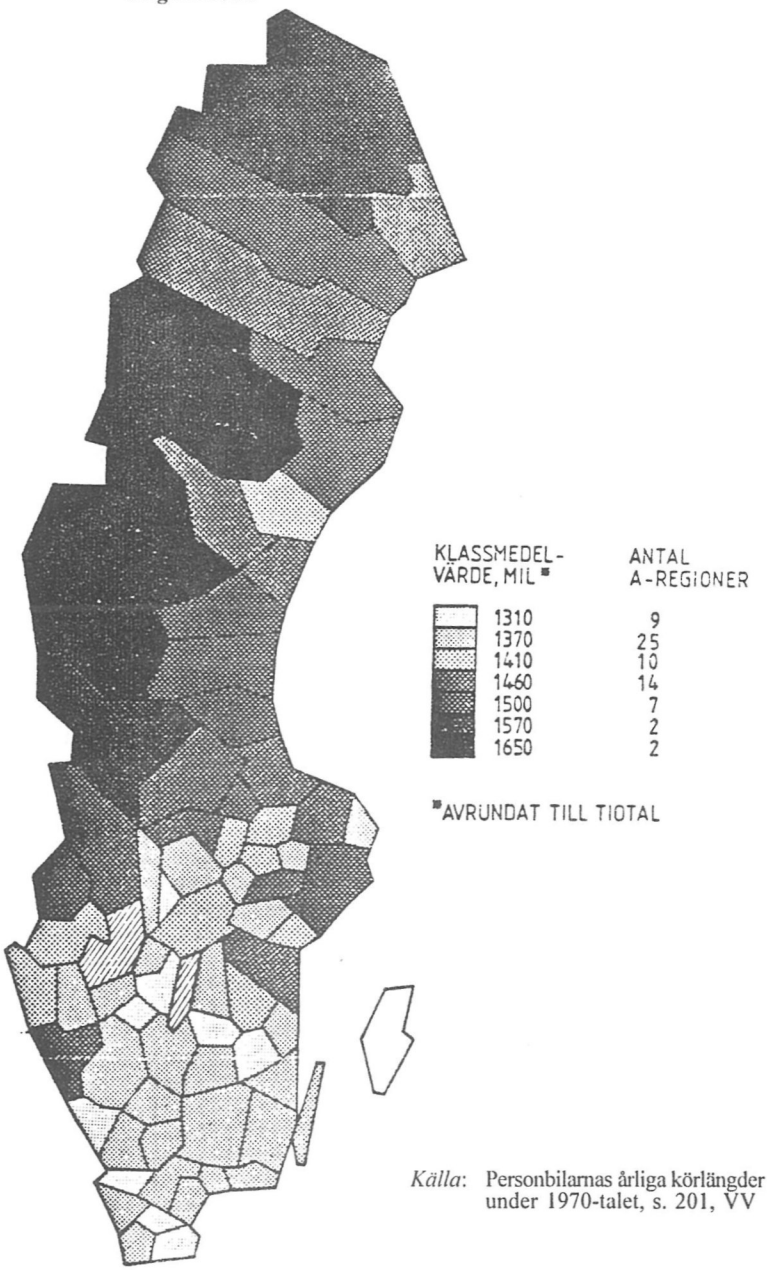
Vissa beräkningar gjordes också utifrån SCB:s första sammanställning av regionala bensinleveranser avseende år 1975. Dessa resultat komprimerades också på en Sverigekarta på motsvarande sätt, och återges i figur B3.2.

Figur B3.1 Borgstrands resultat av bearbetningen av AB Svensk bilprovnings datamaterial



Källa: Personbilarnas årliga körlängder under 1970-talet, s. 193, VV

Figur B3.2 Borgstrands resultat av bearbetningen av regional bensinförbrukningsstatistik



Källa: Personbilarnas årliga körlängder under 1970-talet, s. 201, VV

Bilaga 4

Kommuner som omfattas av nedsättningen av fordonsskatten

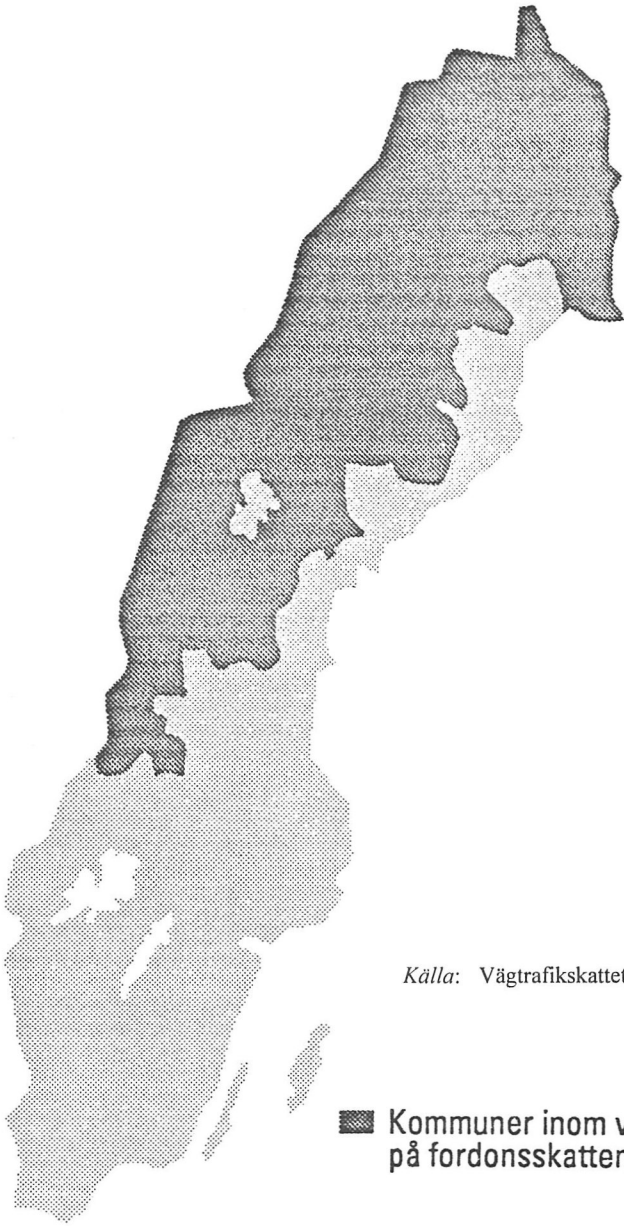
Nedsättningen av fordonsskatten i vissa kommuner

I december 1979 beslutade riksdagen om en höjning av skatten på bensin. Samtidigt förutskickades ett beslut om att en nedsättning av fordonsskatten skulle medges alla personbilar hemmahörande i ett antal glesbygdskommuner. Detta beslut kom i februari 1980. Nedsättningsbeloppet fastställdes till 120 kronor per bil och år.

De kommuner som kom att omfattas av nedsättningen av fordonsskatten är de som utgjorde stödområdena 5 och 6 i enlighet med prop. 1978/79:112. Valet föll sig naturligt då man helt nyligen arbetat om hela systemet med stödområdesindelningen i samband med sysselsättningsutredningens arbete.

Nedsättningsbeloppet har sedan år 1980 höjts i två omgångar till nuvarande 384 kronor. Däremot har nedsättningsområdet förblivit oförändrat. Detta visas geografiskt i figur B4.1 på nästa sida.

Figur B4.1 Kommuner där fordonsskatten för personbilar tas ut endast till den del som överstiger visst angivet belopp



Källa: Vägtrafikskattetabeller, RSV, s. 9

Kommuner inom vilka rabatt på fordonsskatten ges

Bilaga 5

Bilhushållens totala utgifter samt drivmedelsutgifter och övriga bildriftsutgifter i H-regioner

Bilhushållens utgifter enligt HUT

I huvudtexten har bilanvändarnas bensinutgifter analyserats ur flera olika aspekter. Här ska perspektivet vidgas till att ej omfatta blott bensinutgifter utan till totala bildriftsutgifter.

Tabellerna B5.1 och B5.2 på följande sidor redovisar data ur HUT. Dessa belyser drivmedels- och övriga bildriftsutgifters betydelse för hushållens ekonomi under åren 1985, 1988 och 1992.

Studium av just dessa år möjliggör en särskilt intressant jämförelse. Både år 1985 och år 1988 får nämligen anses varit högkonjunkturår även om konjunkturen var lite starkare år 1988 än 1985. Däremot skiljer de sig åt vad avser prisnivån på bensin. Betraktat ur ett perspektiv av de senaste decennierna framstår år 1985 och år 1988 som utpräglade hög- resp. lågprisår. År 1992 låg åter bensinpriset högt – i närheten av 1985 års nivå. Nu hade emellertid konjunkturen vänt vilket begränsar jämförbarheten något.

Av tabellerna B5.1 och B5.2 framgår att drivmedelsutgifterna varit märkbart högre i framför allt den norra glesbygden jämfört med övriga landet under högprisåren för bensin 1985 och 1992 till följd av att man där kört mer med sina bilar. Detta blir särskilt påtagligt när drivmedelsutgifterna räknas som andelar av hushållens totala utgifter. Bilhushållen i den norra glesbygden har avsatt mer än 1 procentenhet mer av sina totala utgifter för drift av bilen än vad man gjort i resten av landet.

Under år lågprisåret för bensin 1988 var däremot bilden annorlunda. På grund av sjunkande bensinpriser och en svagare ökning av bilanvändningen som reaktion på detta i norra glesbygden än i övriga riket

(enligt HUT) ligger där totala bildriftsutgifter räknade i kronor nära rikssnittet. Som andel av totala utgifter hamnar den norra glesbygden något över genomsnittet för riket.

Regional likformighet för hushållens bildriftsutgifter behöver dock inte utgöra ett relevant mått på regional balans. I glesbygden är t.ex. boendekostnaderna oftast lägre än i tätorterna.

Tabell B5.1 Totala utgifter samt utgifter för drivmedel och övriga bildrifts-utgifter per bilhushåll (kronor)

År 1985	Stockholm	Göteborg	Malmö	Större städer
Totala utgifter	147 100	140 200	132 100	128 500
Drivmedelsutgifter	5 620	6 330	5 170	5 900
Övriga bilutgifter	6 200	5 370	4 910	5 220
Drivmedel+bilutgifter	11 820	11 700	10 080	11 120
	Södra mellan-bygden	Norra tätorten	Norra glesbygden	Riket
Totala utgifter	124 700	133 700	120 100	131 600
Drivmedelsutgifter	6 090	6 310	6 420	5 970
Övriga bilutgifter	5 180	5 880	5 300	5 420
Drivmedel+bilutgifter	11 270	12 190	11 720	11 390

År 1988	Stockholm	Göteborg	Malmö	Större städer
Totala utgifter	189 100	176 500	168 700	156 700
Drivmedelsutgifter	5 520	6 790	6 280	6 140
Övriga bilutgifter	6 640	5 660	6 890	5 280
Drivmedel+bilutgifter	12 160	12 450	13 170	11 420
	Södra mellan-bygden	Norra tätorten	Norra glesbygden	Riket
Totala utgifter	150 300	156 000	150 400	161 600
Drivmedelsutgifter	6 120	6 510	6 200	6 160
Övriga bilutgifter	5 520	5 530	5 650	5 680
Drivmedel+bilutgifter	11 640	12 040	11 850	11 840

ÅR 1992	Stockholm	Göteborg	Malmö	Större städer
Totala utgifter	226 900	220 000	229 600	202 200
Drivmedelsutgifter	7 470	9 280	9 100	9 150
Övriga bilutgifter	8 970	7 820	7 970	7 230
Drivmedel+bilutgifter	16 440	17 100	17 070	16 380
	Södra mellan-bygden	Norra tätorten	Norra glesbygden	Riket
Totala utgifter	195 900	196 100	194 900	206 000
Drivmedelsutgifter	9 330	9 380	10 120	9 040
Övriga bilutgifter	7 690	7 660	8 380	7 750
Drivmedel+bilutgifter	17 020	17 040	18 500	16 780

Tabell B5.2 Drivmedelsutgifter och övriga bildriftsutgifter som andel av bilhushållens totala utgifter, procent

År 1985	Stockholm	Göteborg	Malmö	Större städer
Totala utgifter	100,00	100,00	100,00	100,00
Drivmedelsutgifter	3,82	4,51	3,91	4,59
Övriga bilutgifter	4,21	3,83	3,72	4,06
Drivmedel+bilutgifter	8,03	8,34	7,63	8,65
	Södra mellanbygden	Norra tätorten	Norra glesbygden	Riket
Totala utgifter	100,00	100,00	100,00	100,00
Drivmedelsutgifter	4,88	4,72	5,35	4,54
Övriga bilutgifter	4,15	4,40	4,41	4,12
Drivmedel+bilutgifter	9,03	9,12	9,76	8,66

År 1988	Stockholm	Göteborg	Malmö	Större städer
Totala utgifter	100,00	100,00	100,00	100,00
Drivmedelsutgifter	2,92	3,85	3,72	3,92
Övriga bilutgifter	3,51	3,21	4,08	3,37
Drivmedel+bilutgifter	6,43	7,05	7,81	7,29
	Södra mellanbygden	Norra tätorten	Norra glesbygden	Riket
Totala utgifter	100,00	100,00	100,00	100,00
Drivmedelsutgifter	4,07	4,17	4,12	3,81
Övriga bilutgifter	3,67	3,54	3,76	3,51
Drivmedel+bilutgifter	7,74	7,71	7,88	7,33

ÅR 1992	Stockholm	Göteborg	Malmö	Större städer
Totala utgifter	100,00	100,00	100,00	100,00
Drivmedelsutgifter	3,74	4,75	4,20	4,87
Övriga bilutgifter	4,25	3,99	3,57	3,71
Drivmedel+bilutgifter	7,98	8,73	7,77	8,59
	Södra mellanbygden	Norra tätorten	Norra glesbygden	Riket
Totala utgifter	100,00	100,00	100,00	100,00
Drivmedelsutgifter	5,22	5,17	5,69	4,82
Övriga bilutgifter	3,93	3,81	4,23	3,89
Drivmedel+bilutgifter	9,15	8,98	9,92	8,71

Förteckning över ESO:s tidigare publicerade rapporter

Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi (ESO) är en kommitté (B 1981:03) under Finansdepartementet. Dess huvuduppgift är att bredda och fördjupa underlaget för budgetpolitiska och samhällsekonomiska avgöranden. En särskild uppgift är att belysa frågor om den offentliga sektorns effektivitet och produktivitet. Expertgruppen arbetar främst genom att lämna uppdrag till myndigheter, institutioner och forskare. rapporterna publiceras i departementsserien eller i annan lämplig form.

I Ds-serien har ESO tidigare utgivit följande rapporter

1982

- Perspektiv på besparingspolitiken (Ds B 1982:3)
- Inkomstfördelningseffekter av livsmedelssubventioner (Ds B 1982:7)
- Perspektiv på budgetunderskottet, del 1. Budgetunderskottens teori och politik. Statens budgetfinansiering och penningpolitiken (Ds B 1982:9)
- Offentliga tjänster på fritids-, idrotts- och kulturområdena (Ds B 1982:10)
- Ökad produktivitet i offentlig sektor – en studie av de allmänna domstolarna (Ds B 1982:11)

1983

- Staten och kommunernas expansion – några olika styrmedel (Ds Fi 1983:3)
- Enhetligt barnstöd? (Ds Fi 1983:6)
- Perspektiv på budgetunderskottet, del 2. Fördelningseffekter av budgetunderskott. hushållsekonomi och budgetunderskott (Ds Fi 1983:7)
- Minskad produktivitet i offentlig sektor – en studie av patent- och registrerings-verket (Ds Fi 1983:18)
- Driver subventioner upp kostnader? – prisbildningseffekter av statligt stöd (Ds Fi 1983:19)
- Administrationskostnader för några transfereringar (Ds Fi 1983:22)
- Generellt statsbidrag till kommuner – modellskisser (Ds Fi 1983:26)
- Produktivitet i privat och offentlig tandvård (Ds Fi 1983:27)
- Perspektiv på budgetunderskottet, del 3. Budgetunderskott, portföljval och tillgångsmarknader. Modellsimuleringar av offentliga besparingar m.m. (Ds Fi 1983:29)
- Fördelningseffekter av kommunal barnomsorg (Ds Fi 1983:30)
- Administrationskostnader för våra skatter (Ds Fi 1983:32)

1984

- Vem utnyttjar den offentliga sektorns tjänster? (Ds Fi 1984:2)
- Perspektiv på budgetunderskottet, del 4. Budgetunderskott, utlandsupplåning och framtida konsumtionsmöjligheter. Budgetunderskott, efterfrågan och inflation (Ds Fi 1984:3)
- Konstitutionella begränsningar i riksdagens finansmakt – behov och tänkbara utformningar (Ds Fi 1984:7)
- Är subventioner effektiva? (Ds Fi 1984:8)
- Marginella expansionsstöd – ekonomiska och administrativa effekter (Ds Fi 1984:12)
- Transfereringar och inkomstskatt samt hushållens materiella standard (Ds Fi 1984:17)
- Parlamentet och statsutgifterna – hur finansmakten utövas i nio länder (Ds Fi 1984:18)

- Återkommande kostnads- och presentationsjämförelser – en metod att främja effektiviteten i offentlig tjänsteproduktion (Ds Fi 1984:19)

1985

- Statsskuldräntorna och ekonomin – effekter på inkomst- och förmögenhetsfördelningen samt på den samlade efterfrågan i samhället (Ds Fi 1985:2)
- Produktions- kostnads- och produktivitetsutveckling inom offentligt bedriven hälso- och sjukvård 1960–1980 (Ds Fi 1985:3)
- Produktions- kostnads- och produktivitetsutveckling inom den sociala sektorn 1970–1980 (Ds Fi 1985:4)
- Transfereringar mellan den förvärvsarbetande och den äldre generationen (Ds Fi 1985:5)
- Frivilligorganisationer – alternativ till den offentliga sektorn? (Ds Fi 1985:6)
- Organisationer på gränsen mellan privat och offentlig sektor – förstudie (Ds Fi 1985:7)
- Produktions- kostnads- och produktivitetsutveckling inom vägsektorn (Ds Fi 1985:9)
- Skatter och arbetsutbud (Ds Fi 1985:10)
- Sociala avgifter – problem och möjligheter inom färdtjänst och hemtjänst (Ds Fi 1985:11)
- Egen regi eller entreprenad i kommunal verksamhet – möjligheter, problem och erfarenheter (Ds Fi 1985:12)

1986

- Produktions-, kostnads- och produktivitetsutveckling inom armén och flygvapnet (Ds Fi 1986:1)
- Samhällsekonomiskt beslutsunderlag – en hjälp att fatta beslut (Ds Fi 1986:2)
- Effektivare sjukvård genom bättre ekonomistyrning (Ds Fi 1986:3)
- Effekter av statsbidrag till kommuner (Ds Fi 1986:7)
- Byråkratiseringstendenser i Sverige (Ds Fi 1986:8)
- Svensk inkomstfördelning i internationell jämförelse (Ds Fi 1986:12)
- Offentliga tjänster – sökarljus mot produktivitet och användare (Ds Fi 1986:13)
- Kostnader och resultat i grundskolan – en jämförelse av kommuner (Ds Fi 1986:14)
- Regleringar och teknisk utveckling (Ds Fi 1986:15)
- Socialbidrag. Bidragsmottagarna: antal och inkomster. Socialbidragen i bidragssystemet (Ds Fi 1986:16)
- Produktions-, kostnads- och produktivitetsutveckling inom den offentligt finansierade utbildningssektorn 1960–1980 (Ds Fi 1986:17)
- Offentliga utgifter och sysselsättning (Ds Fi 1986:29)

1987

- Att leva på avgifter – vad innebär en övergång till avgiftsfinansiering? (Ds Fi 1987:2)
- Vägar ut ur jordbruksprisregleringen – några idéskisser (Ds Fi 1987:4)
- Kvalitetsutvecklingen inom den kommunala äldreomsorgen 1970–1980 (Ds Fi 1987:6)
- Produktkostnader för offentliga tjänster – med tillämpningar på kulturområdet (Ds Fi 1987:10)
- Integrering av sjukvård och sjukförsäkring (Ds Fi 1987:11)

1988

- Kvalitetsutvecklingen inom den kommunala barnomsorgen (Ds 1988:1)
- Från patriark till part – spelregler och lönepolitik för staten som arbetsgivare (Ds 1988:4)
- Produktivitetsutvecklingen i kommunal barnomsorg 1981–1985 (Ds 1988:5)
- Prestationer och belöningar i offentlig förvaltning (Ds 1988:18)
- Subventioner i kritisk belysning (Ds 1988:28)

- Hur stor blev tvåprocentaren? Erfarenheter från en besparingsteknik (Ds 1988:34)
- Effektiv realkapitalanvändning i kommuner och landsting (Ds 1988:51)
- Alternativ i jordbrukspolitiken (Ds 1988:54)
- Kvalitet och kostnader i offentlig tjänsteproduktion (Ds 1988:60)
- Vad kan vi lära av grannen? Det svenska pensionssystemet i nordisk belysning (Ds 1988:68)

1989

- Hur man mäter sjukvårds – exempel på kvalitets- och effektivitetsmätning (Ds 1989:4)
- Lönestrukturen och den "dubbla obalansen" – en empirisk studie av löneskillnader mellan privat och offentlig sektor (Ds 1989:8)
- Beställare-utförare – ett alternativ till entreprenad i kommuner (Ds 1989:10)
- Vad ska staten äga? De statliga företagen inför 90–talet (Ds 1989:23)
- Statsbidrag till kommuner: allt på en check eller lite av varje? En jämförelse mellan Norge och Sverige (Ds 1989:26)
- Produktivitetsmätning av folkbibliotekens utlåningsverksamhet (Ds 1989:42)
- Bostadsstödet – alternativ och konsekvenser (Ds 1989:47)
- Kommunalförmögenhetsförvaltning i förändring: citykommunernaStockholm,Göteborg och Malmö (Ds 1989:56)
- Hur ska vi få råd att bli gamla? (Ds 1989:59)
- Arbetsmarknadsförsäkringar (Ds 1989:68)

1990

- Bostadskarriären som förmögenhetsmaskin (Ds 1990:29)
- Skola? förskola? Barnskola! (Ds 1990:31)
- Statens dolda kapital. Aktivt ägande: exemplet Vattenfall (Ds 1990:36)
- Sjukvårdskostnader i framtiden – vad betyder åldersfaktorn? (Ds 1990:39)
- Läkemedelsförmånen (Ds 1990:81)

1991

- Målstyrning och resultatuppföljning i offentlig förvaltning (Ds 1991:19)
- Metoder i forskning och produktivitet och effektivitet med tillämpningar på offentlig sektor (Ds 1991:20)
- Vad kostar det? Prislista för statliga tjänster (Ds 1991:26)
- Det framtida pensionssystemet – två alternativ (Ds 1991:27)
- Skogspolitik för ett nytt sekel (Ds 1993:31)
- Prestationsbaserad ersättning i hälso- och sjukvården – vad blir effekterna? (Ds 1991:49)
- Ostyriga projekt – att styr och avstyra stora kommunala satsningar (Ds 1991:50)
- Marginaleffekter och tröskeleffekter – barnfamiljerna och barnomsorgen (Ds 1991:66)
- Sj, Televerket och Posten – bättre som bolag? (Ds 1991:77)

1992

- Skatteförmåner och särregler i inkomst- och mervärdeskatten (Ds 1992:6)
- Frihandeln ett hot mot miljöpolitiken – eller tvärtom? (Ds 1992:12
- Växthuseffekten – slutsatser för jordbruks-, energi- och skattepolitiken (Ds 1992:15)
- Fattigdomsfällor (Ds 1992:25)
- Vad vill vi med socialförsäkringarna? (Ds 1992:26)
- Statliga bidrag – motiv, kostnader, effekter? (Ds 1992:46)
- Hur bra är vi? Den svenska arbetskraftens kompetens i internationell belysning (Ds 1992:83)

- Slutbudsmetoden – ett sätt att lösa tvister på arbetsmarknaden utan konflikt (Ds 1992:88)
- Kommunerna som företagsägare – aktiv koncernledning i kommunal regi (Ds 1992:111)
- Press och ekonomisk politik – tre fallstudier (Ds 1992:124)
- Statsskulden och budgetprocessen (Ds 1992:126)

1993
- Presstödets effekter – en utvärdering (Ds 1993:20)
- Hur välja rätt investeringar i transportinfrastrukturen? (Ds 1993:22)
- Lönar sig förebyggande åtgärder? Exempel från hälso- och sjukvården och trafiken (Ds 1993:37)
- Social Security in Sweden and Other European Countries – Three Essays (Ds 1993:51)
- Idrott åt alla? – Kartläggning och analys av idrottsstödet (Ds 1993:58)

1994
- Att rädda liv – Kostnader och effekter (Ds 1994:14)
- Varför kulturstöd? – Ekonomisk teori och svensk historia (Ds 1994:16)
- Kvalitets- och produktivitetsutvecklingen i sjukvården 1960–1992 (Ds 1994:22)
- Kvalitet och produktivitet – Teori och metod för kvalitetsjusterade produktivitetsmått (Ds 1994:23)
- Produktivitetsutvecklingen inom den offentliga sektorn 1980–1992 (Ds 1994:24)
- Det offentliga stödet till partierna – Inriktning och omfattning (Ds 1994:31)
- Den svenska insolvensrätten – Några förslag till förbättringar inom konkurshanteringen m.m. (Ds 1994:37)
- Budgetunderskott och statsskuld – Hur farliga är de? (Ds 1994:38)

I andra serier utgivna rapporter m.m.
I följande förteckning ingår dock inte de rapporter som publicerats som bilagor till långtidsutredningarna.

Tidigare publicerat
- Besparingar genom avregleringar (RRV, 1982, Dnr 1982:999)
- Vem skall betala jordbrukets rationalisering? (Statskontorets småskrifter 9, 1983)
- Inför omprövningen. Alternativ till dagens socialförsäkringar (Liber Förlag 1983)
- Statsförvaltningen behöver nya organisationsformer – förstudie (RRV, 1984, Dnr 1983:18)
- Kostnader för offentliga tjänster i Norden. KRON-projektet (Statskontoret 1983:18)
- Hur stor är den offentliga sektorn? Johan A. Lybeck (Liber Läromedel, 1984)
- Varför blev de dyrare? Kostnadsutvecklingen för statliga reformer (RRV, 1984. Dnr 1984:334)
- Erfarenheter av stora omorganisationer, styrning – genomförande (Statskontoret 1985:4)
- Erfarenheter av stora omorganisationer, tre fallstudier (Statskontoret 1985:5)
- Statliga tjänsteproduktion – produktivitetsutveckling 1960–80 (Statskontoret 1985:15)
- Långa handläggningstider i offentlig verksamhet (RRV 1985, Dnr 1984:695)
- Kvalitetssäkring – att mäta, värdera och utveckla sjukvårdens kvalitet (Spri-rapport 230, 1987)
- FoU – en resurs för utveckling av offentliga tjänster? En studie av lokalt utvecklingsarbete inom kriminalvård och barnomsorg (Statskontoret 1989:39)

1993
- En "skattereform" för socialförsäkringar? Red. Klas Eklund (Publica, 1993)

Departementsserien 1994

Kronologisk förteckning

1. Myndigheternas skrivregler - 3:e upplagan. SB/Fi.
2. Utredningar om elmarknadsreformen. N.
3. Förslag till skydd för området Ulriksdal - Haga - Brunnsviken - Djurgården. M.
4. Agenda 2000. - Svensk forskning i ett EG-perspektiv. Rosenbad den 14 december 1993. Rapport Nr. 4. U.
5. Agenda 2000. - Arbetsgrupp under ledning av David Magnusson. "Staten och forskningen" Arbetsgrupp under ledning av Gunnar Engström. "Staten, forskningen och näringslivet" Rapport Nr. 5. U.
6. Agenda 2000. - Scandinavian Institute for Research in Entrepreneurship. I tanke och handling - lära för småföretagare. Rapport Nr. 6. U.
7. Bostadsrätt. Bostadsrättsföreningens och panthavares rätt till betalning, tvångsförsäljning m.m. Ju.
8. Vissa frågor rörande svensk trädgårdsnäring. Jo.
9. Från samhällsguide till medborgarkontor. C.
10. Rättskapacitet och immunitet och privilegier inom Konferensen om säkerhet och samarbete i Europa (ESK). UD.
11. Agenda 2000. - Universiteten och högskolorna i den fortsatta kompetensutvecklingen. Rapport Nr. 7. U.
12. Vissa frågor rörande föräldrapenning och tillfällig föräldrapenning. S.
13. Lex Britannia. A.
14. Att rädda liv - Kostnader och effekter. Fi.
15. Hur tre blir ett - finansiell samordning mellan socialförsäkring, hälso- och sjukvård och social-tjänst. S.
16. Varför kulturstöd? Ekonomisk teori och svensk verklighet. Fi.
17. Remissammanställning Specialdomstolarna i framtiden (Ds 1993:34). Ju.
18. Agenda 2000. - Lorentz Lyttkens. Kompetens och individualisering. Rapport Nr. 8. U.
19. Agenda 2000. - Ingenjörsvetenskapsakademien. Avd. XII. Hur vi tar Sverige in i informationssamhället nu - till gagn för sysselsättning och tillväxt. Rapport Nr 9. U.
20. Särskilda konkurrensregler för lantbruket. N.
21. Agenda 2000. - Kari Marklund. Sveriges Tekniska Attachéer i USA, Frankrike och Japan. Ny informationsteknologi i undervisningen. Rapport Nr 10. U.
22. Kvalitets- och produktivitetsutvecklingen i sjukvården 1960-1992. Fi.
23. Kvalitet och produktivitet - Teori och metod för kvalitetsjusterade produktivitetsmått. Fi.
24. Den offentliga sektorns produktivitetsutveckling 1980-1992. Fi.
25. Förslag till struktur i systemet för industri-forskning. N.
26. Beskattning av utdelning och fåmansföretag. Fi.
27. Entreprenader på nya spår. K.
28. Förändrad kraftvärmebeskattning + bilagor. Fi.
29. Oskäliga avtalsvillkor m.m. Införlivande med svensk rätt av EG:s direktiv om oskäliga villkor i konsumentavtal. Ju.
30. Agenda 2000. - Stefan Fölster, Åke E Andersson. Utbildningskonton. Rapport Nr 11. U.
31. Det offentliga stödet till partierna - Inriktning och omfattning. Fi.
32. Konkursernas och kreditförlusternas geografi. A.
33. Så fungerar miljöskatter! M.
34. Agenda 2000. - Utbildningsdepartementet. Internationella jämförelser och svenska perspektiv - statistiskt underlag för Agenda 2000. Rapport Nr 12. U.
35. Agenda 2000. - Kunskap och kompetens för nästa århundrade. En första analys. U.
36. Snöskotern i naturen. Snöskotertrafikens effekter på naturmiljön. M.
37. Den svenska insolvensrätten - Några förslag till förbättringar inom konkurshanteringen m.m. Fi.
38. Budgetunderskott och statsskuld - Hur farliga är de? Fi.
39. Remissammanställning - Lokal demokrati i utveckling. C.
40. Statens roll inom vård och omsorg. S.
41. Remissvaren på FOB 90-komissionens förslag. Fi.
42. Konkurrensrättens tillämpning på ekonomiska föreningar - några principiella frågeställningar. N.
43. Lokal och regional förvaltning i Norden. C.
44. Olika typer av fordonskontroll och effekterna av den periodiska kontrollen. K.
45. Självstyrelse och demokrati - forskningens frontlinjer. C.

Departementsserien 1994

Kronologisk förteckning

46. Särskolebarn – om samverkan, dialog och föräldrainflytande. U.
47. Bolagisering av statens maskinprövningar. Jo.
48. Sveriges medlemskap i den Europeiska Unionen. UD.
49. EG-direktiv om upphovsrätt
    - uthyrning och utlåning
    - satellit- och kabelsändningar. Ju.
50. Valfrihetsrevolutionen i praktiken. S.
51. Skyddet för enskilda personers privatliv. En studie. Ju.
52. Småföretagens riskkapitalförsörjning. N.
53. Motiv för offentliga åtaganden. Fi.
54. Remissammanställning över betänkandet SOU 1993:71 Organisationernas bidrag. C.
55. Bensinskatteförändringars effekter. Fi.

Departementsserien 1994

Systematisk förteckning

Statsrådsberedningen

Myndigheternas skrivregler - 3:e upplagan. [1]

Justitiedepartementet

Bostadsrätt. Bostadsrättsföreningens och panthavares rätt till betalning, tvångsförsäljning m.m. [7]
Remissammanställning
Specialdomstolarna i framtiden (Ds 1993:34). [17]
Oskäliga avtalsvillkor m.m. Införlivande med svensk rätt av EG:s direktiv om oskäliga villkor i konsumentavtal. [29]
EG-direktiv om upphovsrätt
- uthyrning och utlåning
- satellit- och kabelsändningar. [49]
Skyddet för enskilda personers privatliv. En studie. [51]

Utrikesdepartementet

Rättskapacitet och immunitet och privilegier inom Konferensen om säkerhet och samarbete i Europa (ESK). [10]
Sveriges medlemskap i den Europeiska Unionen. [48]

Socialdepartementet

Vissa frågor rörande föräldrapenning och tillfällig föräldrapenning. [12]
Hur tre blir ett - finansiell samordning mellan socialförsäkring, hälso- och sjukvård och social-tjänst. [15]
Statens roll inom vård och omsorg. [40]
Valfrihetsrevolutionen i praktiken. [50]

Kommunikationsdepartementet

Entreprenader på nya spår. [27]
Olika typer av fordonskontroll och effekterna av den periodiska kontrollen. [44]

Finansdepartementet

Att rädda liv - Kostnader och effekter. [14]
Varför kulturstöd? Ekonomisk teori och svensk verklighet. [16]
Kvalitets- och produktivitetsutvecklingen i sjukvården 1960-1992. [22]
Kvalitet och produktivitet - Teori och metod för kvalitetsjusterade produktivitetsmått. [23]
Den offentliga sektorns produktivitetsutveckling 1980-1992. [24]
Beskattning av utdelning och fåmansföretag. [26]
Förändrad kraftvärmebeskattning + bilagor. [28]
Det offentliga stödet till partierna - Inriktning och omfattning. [31]
Den svenska insolvensrätten - Några förslag till förbättringar inom konkurshanteringen m.m. [37]
Budgetunderskott och statsskuld - Hur farliga är de? [38]
Remissvaren på FOB 90-komissionens förslag. [41]
Motiv för offentliga åtaganden. [53]
Bensinskatteförändringars effekter. [55]

Utbildningsdepartementet

Agenda 2000. - Svensk forskning i ett EG-perspektiv. Rosenbad den 14 december 1993. Rapport Nr. 4. [4]
Agenda 2000. - Arbetsgrupp under ledning av David Magnusson. "Staten och forskningen" Arbetsgrupp under ledning av Gunnar Engström. "Staten, forskningen och näringslivet" Rapport Nr. 5. [5]
Agenda 2000. - Scandinavian Institute for Research in Entrepreneurship. I tanke och handling - lära för småföretagare. Rapport Nr. 6. [6]
Agenda 2000. - Universiteten och högskolorna i den fortsatta kompetensutvecklingen. Rapport Nr. 7. [11]
Agenda 2000. - Lorentz Lyttkens. "Kompetens och individualisering". Rapport Nr. 8. [18]
Agenda 2000. - Ingenjörsvetenskapsakademien. Avd. XII. "Hur vi tar Sverige in i informations-samhället nu - till gagn för sysselsättning och tillväxt" Rapport Nr 9. [19]
Agenda 2000. - Kari Marklund. Sveriges Tekniska Attachéer i USA, Frankrike och Japan. Ny informationsteknologi i undervisningen. Rapport Nr 10. [21]
Agenda 2000. - Stefan Fölster, Åke E Andersson. Utbildningskonton. Rapport Nr 11. [30]
Agenda 2000. - Utbildningsdepartementet. Internationella jämförelser och svenska perspektiv - statistiskt underlag för Agenda 2000. Rapport Nr 12. [34]
Agenda 2000. - Kunskap och kompetens för nästa århundrade. En första analys. [35]
Särskolebarn - om samverkan, dialog och föräldrainflytande. [46]

Departementsserien 1994

Systematisk förteckning

Jordbruksdepartementet

Vissa frågor rörande svensk trädgårdsnäring. [8]
Bolagisering av statens maskinprovningar. [47]

Arbetsmarknadsdepartementet

Lex Britannia. [13]
Konkursernas och kreditförlusternas geografi. [32]

Näringsdepartementet

Utredningar om elmarknadsreformen. [2]
Särskilda konkurrensregler för lantbruket. [20]
Förslag till struktur i systemet för industriforskning. [25]
Konkurrensrättens tillämpning på ekonomiska föreningar – några principiella frågeställningar. [42]
Småföretagens riskkapitalförsörjning. [52]

Civildepartementet

Från samhällsguide till medborgarkontor. [9]
Remissammanställning – Lokal demokrati i utveckling. [39]
Lokal och regional förvaltning i Norden. [43]
Självstyrelse och demokrati – forskningens frontlinjer. [45]
Remissammanställning över betänkandet SOU 1993:71 Organisationernas bidrag. [54]

Miljö- och naturresursdepartementet

Förslag till skydd för området Ulriksdal - Haga - Brunnsviken - Djurgården. [3]
Så fungerar miljöskatter! [33]
Snöskotern i naturen. Snöskotertrafikens effekter på naturmiljön. [36]

FRITZES
Postadress: 106 47 Stockholm
Fax 08-20 50 21, Telefon 08-690 90 90

ISBN 91-38-13652-X
ISSN 0284-6012