

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 estimate-ringsproblemet i sammanhanget, nämligen att flera av de bakomlig-gande bestämningsfaktorerna inkl. tidens gång är starkt korrelerade med varandra.

Slutsatsen av analysen är att totalt för Sverige ger summan av del-effekterna 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 energieffektiviteten 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 bensenprishöjning 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 bensen 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 bensenbeskattningen är lika med produkten av efterfrågans bensinskatteelasticitet och kvoten mellan bensinskatt och bensenpris 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 följd effekter 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.