

Bensinen är inte alls särskilt dyr nu

Expressen den 13 november 2021

Bensinpriset ligger just nu på dryga 18 kronor, varav drygt 10 kronor utgörs av bensinskatt och moms. Detta är en ökning med närmare 4 kronor eller drygt 25 procent på fyra år. Detta är långt mer än inflationen, vilken stannat på totalt sju procent sen hösten 2017.

Protesterna har inte låtit vänta på sig. Ett exempel är Facebookgruppen Bränsleupproret vars ordförande talar om att dagens bensinpris är "ett hån mot hela landet". Protesterna verkar också ha fått visst gehör: Moderaterna vill sänka skatten så mycket att bensin och dieselpriiset sänks med en krona. Detta som en del i ett landsbygdspaket.

Är protesterna motiverade? Är bensinen exceptionellt dyr nu jämfört med när den kostade en krona litern och jämfört med hur betalningsförmågan utvecklats?

Det är snart 50 år sedan bensinpriset passerade en krona litern. Det skedde närmare bestämt i början av 1973. Sedan dess har inflationen varit 600 procent; om bensinpriset hållit jämna steg med inflationen skulle priset i dag ha varit sju och inte 18 kronor. Men är det mer betungande för dagens bilägare att betala 18 kronor litern än det var att betala en krona litern för 1973 års bilägare?

För att svara på den frågan behöver vi göra en jämförelse med den genomsnittliga löneutvecklingen för heltidsanställda. Enligt SCB har den genomsnittliga lönen för heltidsanställda tjänstemän i privat sektor ökat 11 gånger sen 1973. Motsvarande ökning för kollektivanställda är drygt nio gånger.

Om bensinpriset hade ökat lika snabbt som lönerna för tjänstemän skulle det i dag ligga på 12 kronor litern och om det ökat lika snabbt som lönerna för kollektivanställda skulle det ligga på drygt 10 kr. Det verkar därför vid en första anblick som dagens bensinpris gräver djupare hål i hushållsbudgeten än 1973.

Men då bortser man från den exceptionella utvecklingen av förbränningsmotorernas bränsleeffektivitet. I likhet med nästan alla andra femtonåriga pojkar på den tiden köpte jag 1973 en moped med en motorstyrka på en ynka hästkraft. Den drog 0,15 liter per mil! Fiat 500, 1960-talets succébil, hade en tvåcylindrig svansmotor på 13 hk som drog 0,45 liter per mil. Volvo 240, som lanserades 1974, drog ca en liter milen med en motor på 100 hk. Detta kan exempelvis jämföras med en ny VW Passat som bara har hälften så hög bensinförbrukning, trots betydligt fler hästkrafter. Lågt räknat har bränsleåtgången per mil halverats sedan 1973.

Om heltidslönerna i genomsnitt ökat 11 gånger och det går åt hälften så mycket bensin per mil jämfört med 1973, då betyder det att så länge priset inte överstiger 24 kronor litern, är det inte mer betungande för dagens heltidsarbetande genomsnittstjänsteman att tanka bilen än vad det var för dennes motsvarighet när bensinen kostade en krona litern.

För kollektivanställda, som haft en något långsammare löneutveckling, ligger nivån på drygt 20 kronor per liter. Att så är fallet framgår också av att den andel av hushållens konsumtionsutgifter som går till drivmedel nästan halverats sedan mitten av 1980-talet trots att vi kör ungefär lika mycket bil nu som då.

En bensinskatt är ett utmärkt sätt för staten att få in pengar och att öka takten i marschen mot ett fossilfritt Sverige. Den är heller inte särskilt betungande för den enskilde. Utan bensinskatt, måste någon annan åtgärd komma i dess ställe. En åtgärd som både kan slå hårdare och riskerar att bli mindre effektiv.

Magnus Henrekson