

**RAPPORTER**

79/18

**UTGIFTER TIL REISER OG TRANSPORT  
I FORBRUKSUNDERSØKINGA  
OG NASJONALREKNESKAPEN**

AV  
HELGE HERIGSTAD

STATISTISK SENTRALBYRÅ  
OSLO

RAPPORTAR FRÅ STATISTISK SENTRALBYRÅ 79/18

UTGIFTER TIL REISER OG TRANSPORT  
I FORBRUKSUNDERSØKINGA OG  
NASJONALREKNESKAPEN

AV  
HELGE HERIGSTAD

OSLO 1979  
ISBN 82-537-1015-1  
ISSN 0332-8422

## FORORD

I denne rapporten vert utgiftene til reiser og transport i forbruksundersøkinga vurderte i forhold til FN sine internasjonale tilrådingar og til oppgåvene i nasjonalrekneskapen. Rapporten er eit ledd i arbeidet med å kontrollere kvaliteten av forbruksundersøkinga og nasjonalrekneskapen.

Tidlegare er bustadutgiftene vurderte tilsvarande i Rapport nr. 79/5. I Rapport 79/13 er dessutan utgiftene i forbruksundersøkinga og nasjonalrekneskapen samanlikna for alle vare- og tenestegrupper.

Statistisk Sentralbyrå, Oslo,            september 1979

Odd Aukrust

## INNHALD

	Side
Tabellregister .....	6
1. Innleiing .....	7
2. Reiser og transport i SNA .....	7
3. FBU samanlikna med SNA .....	8
3.1. 12-månadersregistrering .....	9
3.2. Privat kjøring/tenestekjøring .....	11
3.3. Import/eksport .....	13
3.4. Private organisasjonar .....	13
3.5. Forsikring .....	14
3.6. Konklusjon .....	14
4. FBU samanlikna med NR .....	14
Litteratur .....	17
Utgitt i serien Rapportar fra Statistisk Sentralbyrå .....	18

## TABELLREGISTER

Tabellar i teksten	Side
1. Utgifter til reiser og transport i alt og for 8 undergrupper. 1967-77. Løpande prisar ....	9
2. Samanlikning av utgifter til kjøp av bil i FBU før og etter korreksjon for tidsforskyvinga. 1973-77. Løpande prisar .....	11
3. Gjennomsnittleg kjørelengde pr. bil fordelt på privat kjøring og tenestekjøring og andel av bilar som har tenestekjøring. 1973-77 .....	11
4. Samanlikning av utgifter til kjøp av bil i FBU før og etter korreksjon for tenestekjøring. 1973-77. Løpande prisar .....	12
5. Andel av hushalda som har tenestebil og gjennomsnittleg kjørelengde i privat kjøring med desse bilane. 1973-77 .....	13
6. Utgifter til reiser og transport i FBU og NR. 1967-77. Mill.kr. Løpande prisar .....	15

## 1. INNLEIING

Forbruksundersøkinga (FBU) skal i prinsippet måla det same som det private forbruket i Nasjonalrekneskapan (NR). Men resultatane frå desse to statistikkane viser til dels store avvik. For dei fleste varene og tenestene viser NR høgare utgifter enn FBU, men for gruppa Reiser og transport er det FBU som har høgast utgifter. I dei siste åra har utgiftene til Reiser og transport i FBU vore om lag 15 prosent høgare enn i NR. I denne rapporten vil vi kort sjå nærare på korleis utgiftene til reiser og transport skal registrerast iflg. FN's "A system of national accounts" (SNA), og vurdera resultatane i FBU i forhold til SNA. Vi vil også samanlikne utgiftene i FBU med NR og sjå nærare på kva som kan vera årsakene til dei ulike resultatane i dei to statistikkane.

## 2. REISER OG TRANSPORT I SNA

Iflg. SNA skulle det ikkje vera store definisjonsmessige problem med korleis utgiftene i gruppa Reiser og transport skal registrerast. Gruppa omfattar følgjande:

- 6 Reiser og transport
  - 61 Kjøp av transportmiddel
    - 611 Bil og campingtilhengar
    - 612 Motorsykkel og sykkel
  - 62 Drift og vedlikehald av transportmiddel
    - 621 Bensin og olje
    - 622 Reservedelar og vedlikehaldsutgifter
    - 623 Verkstadreparasjonar
    - 624 Forsikring av transportmiddel
    - 625 Andre utgifter
  - 63 Bruk av offentlege transportmiddel
    - 631 Jernbane
    - 632 Sporvei og forstadbane
    - 633 Båt
    - 634 Fly
    - 635 Buss
    - 636 Drosjebil
    - 637 Flytteutgifter og frakt
    - 638 Frie reiser
  - 64 Porto, telefon og telegram
    - 641 Porto
    - 642 Telefon og telegram

Forbruket i hushalda er "outlays on new durable and non-durable goods and services reduced by net sales of second-hand goods, scraps and wastes". Ordet "new" må her tolkast som nye varer for hushaldet, ikke nødvendigvis ubrukne. Utgifter til kjøp av bilar omfattar difor utgifter til kjøp av nye og brukte bilar minus netto inntekter av sal og innbytte av brukte bilar.

Utgiftene skal registrerast når kjøpet skjer - sjølv om vara vert levert seinare. Ved avbetalingsal skal utgifta registrerast når kontrakten vert skriven. Kjøp og sal av brukte varer skal registrerast når varene skiftar eigar.

Varene og tenestene skal registrerast i kjøpars prisar inklusive transport. Forbruket av brukte varer skal vera differansen mellom prisen som kjøparen må betala og prisen som den forrige eigaren fekk. Dette kan t.eks. vera avanse til forhandlaren, reparasjonar, transportutgifter, avgifter o.l.

Forbruket skal gjelda private hushald - ikkje næringsdrift. Dersom ein bil vert brukt både privat og i næring, skal difor utgiftene til bilhaldet fordelast mellom privat forbruk og vareinnsats i næring. SNA rår til at utgiftene til kjøp og drift av ein slik bil vert fordelte etter kor mykje bilen vert brukt privat og i næring. Ein enkel fordelingsnøkkel kan her vera forholdet mellom kjørelenge i privat kjøring og tenestekjøring.

Varer og tenester som ein arbeidstakar får av arbeidsgjevaren anten gratis eller til reduserte prisar, og som gir arbeidstakaren ein klår fordel, skal reknast som privat forbruk. Når tilsette såleis disponerer firmabil til privat kjøring, skal dette reknast som forbruk.

Utgiftene til skadeforsikring dekkjer både den tenesta som forsikringsselskapa yter og risikoen som dei tek på seg. Iflg. SNA er det berre den delen av forsikringspremien som gjeld tenesta frå forsikringsselskapa som skal reknast som privat forbruk. På den andre sida skal utbetalingane frå forsikringsselskapa til reparasjonar av private bilar også reknast som privat forbruk. Men dette skal registrerast under gruppe 623 Verkstadreparasjonar og ikke under gruppe 624 Forsikring av transportmiddel.

Privat forbruk skal omfatta alt forbruk som norske hushald har i Noreg og i utlandet. Det skal ikkje omfatta forbruk som utlendingar har i Noreg.

Privat forbruk skal dessutan omfatta både forbruk i private hushald og i private interesseorganisasjonar av ulike slag.

### 3. FBU SAMANLIKNA MED SNA

Slik utgiftene til reiser og transport vert registrerte i FBU i dag, er det visse avvik frå opplegget i SNA. I dette kapitlet vil vi sjå nærare på desse avvika og freista vurdere kor mykje dei betyr for resultatene. Tabell 1 viser først utgiftene til reiser og transport frå 1967 til 1977 slik dei er registrerte i FBU. Då vi seinare skal samanlikna med forbruket i NR, viser tabellen totalforbruket i heile landet i mill.kr. Utgiftene i tabellen er blesne opp til totalforbruk for heile landet ved å multiplisera forbruket i gjennomsnittshushaldet med talet på hushald i landet. Talet på hushald er rekna ut som middelfolkemengda dividert med gjennomsnittleg tal på personar pr. hushald iflg. FBU, jmf. oppstillinga nedanfor.

Ar	Middel- folkemengde <sup>1)</sup>	Personar pr. hushald i FBU	Talet på hushald
1967 .....	3 786 019	3,06	1 237 261
1973 .....	3 960 613	2,88	1 375 213
1974 .....	3 985 258	2,97	1 341 838
1975 .....	4 007 313	2,78	1 441 479
1976 .....	4 026 152	2,81	1 432 794
1977 .....	4 043 175	2,82	1 433 750

1) Jmf. Statistisk årbok 1978, tabell 6.

Iflg. tabell 1 hadde norske hushald 9,9 milliardar kroner i utgifter til reiser og transport i 1973. I 1977 var desse utgiftene auka til 17,3 milliardar kroner. Dette er ein auke på 75,3 prosent. Det var liten stigning i utgiftene frå 1973 til 1974, mens auken har vore spesielt sterk dei siste åra. Tabellen viser tilsvarande tal for dei ulike undergruppene. Vi ser at desse viser store årlege svingningar, men at tala jamnar seg meir ut over ei årrekkje. Spørsmålet er nå kor godt tala i tabell 1 svarer til SNA sine definisjonar og opplegg.

Tabell 1. Utgifter til reiser og transport i alt og for 8 undergrupper i FBU. 1967-77. Løpande priser

		1967	1973	1974	1975	1976	1977
6 REISER OG TRANSPORT I ALT	Mill.kr .....	4 099	9 876	10 091	11 640	13 776	17 312
	Endr. Pst. ....		140,9	2,2	15,4	18,4	25,7
	Verdiindeks ...	41,5	100,0	102,2	117,9	139,5	175,3
611 Kjøp av bil	Mill.kr .....	1 566	3 041	2 719	3 288	3 744	6 337
	Endr. Pst. ....		94,2	-10,6	20,9	13,9	69,3
	Verdiindeks ...	51,5	100,0	89,4	108,1	123,1	208,4
612 Kjøp av motorsykkel og sykkel	Mill.kr .....	76	155	117	170	255	223
	Endr. Pst. ....		108,9	-24,5	45,3	50,0	-12,6
	Verdiindeks ...	49,0	100,0	75,5	109,7	164,5	143,9
62 Drift og vedlikehold av transport- middel	Mill.kr .....	1 391	4 173	4 794	5 400	6 257	7 265
	Endr. Pst. ....		200,0	14,9	12,6	15,9	16,1
	Verdiindeks ...	33,3	100,0	114,9	129,4	149,9	174,1
Av dette:							
621 Bensin og olje	Mill.kr .....	654	1 802	2 164	2 273	2 608	3 092
	Endr. Pst. ....		175,5	20,1	5,0	14,7	18,6
	Verdiindeks ...	36,3	100,0	120,1	126,1	144,7	171,6
622-Reservedeler, 623 vedlikehalds- utgifter og verkstad- reparasjoner	Mill.kr .....	432	1 373	1 057	1 911	2 139	2 259
	Endr. Pst. ....		217,8	-23,0	80,8	11,9	5,6
	Verdiindeks ...	31,5	100,0	77,0	139,2	155,8	164,5
624 Forsikring og andre utgifter	Mill.kr .....	305	998	1 573	1 231	1 510	1 913
	Endr. Pst. ....		227,2	57,6	-21,8	22,7	26,7
	Verdiindeks ...	30,6	100,0	157,6	123,3	151,3	191,7
63 Bruk av offentlige transport- middel	Mill.kr .....	739	1 689	1 475	1 813	2 356	2 206
	Endr. Pst. ....		128,6	-12,7	22,9	30,0	-6,4
	Verdiindeks ...	43,8	100,0	87,3	107,3	139,5	130,5
64 Porto, tele- fon og telegram	Mill.kr .....	326	817	990	966	1 166	1 281
	Endr. Pst. ....		150,6	21,2	-2,4	20,7	9,9
	Verdiindeks ...	39,9	100,0	121,2	118,2	142,7	156,8

### 3.1. 12-månadersregistrering

Kjøp av bilar skal iflg. SNA registrerast i det året kjøpet finn stad. FBU registrerer derimot utgiftene som kjøp siste 12 månader frå intervju tidspunktet. Utgiftene for 1977 i FBU vil såleis omfatta bilar som er kjøpte i tidsromet januar 1976 til desember 1977, men dei fleste bilane vil vera kjøpte i tidsromet juli 1976 til juni 1977. FBU ligg altså her gjennomsnittleg eit halvt år etter SNA. I ei tid med svingningar i bilsalet, kan dette slå ut i nokså ulike årlege endringar i FBU samanlikna med SNA-opplegget.

I tabell 2 har vi freista rekna litt på kva dette kan bety når det gjeld kjøp av bil. Grunnlaget for utrekningane er utgiftene i FBU til kjøp av bil etter kvartal. Ut frå oppgaver over talet på førstegangsregistrerte personbilar, har vi gjort eit overslag over korleis sesongsvingningane for bilkjøpet er. Og på grunnlag av dette har vi fordelt dei registrerte utgiftene i kvart kvartal på fire kvartal bakover frå registreringstidspunktet. Den gjennomsnittlege sesongvariasjonen i bilsalet dei siste åra har vore:



1. kvartal	22 prosent
2. "	28 "
3. "	26 "
4. "	24 "

Bilkjøpet er difor fordelt på følgjande måte for 1976-77:

Reg. kvartal	Kjøps- kvartal	1975				1976				1977			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1976	1. kvartal	0,11	0,28	0,26	0,24	0,11							
	2. "		0,14	0,26	0,24	0,22	0,14						
	3. "			0,13	0,24	0,22	0,28	0,13					
	4. "				0,12	0,22	0,28	0,26	0,12				
1977	1. kvartal					0,11	0,28	0,26	0,24	0,11			
	2. "						0,14	0,26	0,24	0,22	0,14		
	3. "							0,13	0,24	0,22	0,28	0,13	
	4. "								0,12	0,22	0,28	0,26	0,12

Vi har altså gått ut frå at 11 prosent av bilkjøpet som FBU hadde registrert i 1. kvartal 1976, faktisk skjedde i 1. kvartal 1975, 28 prosent av desse bilane vart tilsvarende kjøpte i 2. kvartal 1975 osv., og berre 11 prosent vart kjøpte i registreringskvartalet. Bilkjøpet for kvart kvartal i 1976 og 1977 var slik det er registrert i FBU:

	1976	1977
	Kr	Kr
1. kvartal	2 493	2 836
2. "	2 622	4 780
3. "	2 431	4 146
4. "	2 865	5 643

Desse utgiftene er så fordelte på fire kvartal bakover på grunnlag av oversikta ovanfor. Resultatet vert følgjande (målt i kroner):

	Reg. kvartal	1975				1976				1977			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1976	1. kvartal	274	698	649	598	274							
	2. "		367	682	629	577	367						
	3. "			316	583	535	681	316					
	4. "				344	630	802	745	344				
1977	1. kvartal					312	794	737	681	312			
	2. "						669	1 243	1 147	1 052	669		
	3. "							539	995	912	1 161	539	
	4. "								677	1 242	1 580	1 467	677

Ved å summera loddrett for alle kvartala i 1976 og dividera på 4, får vi eit overslag over det faktiske gjennomsnittlege bilkjøpet i 1976 iflg. FBU - 3 266 kroner. Om lag halvparten av dette vil vera registrert i 1976-undersøkinga, og resten kjem frå 1977-undersøkinga. Til samanlikning var det registrerte forbruket i FBU 2 613 kroner i 1976.

Tabell 2. Samanlikning av utgifter til kjøp av bil i FBU før og etter korreksjon for tidsforskyvinga. 1973-77. Løpande prisar

		1973	1974	1975	1976	1977 <sup>1)</sup>
Før korreksjon (iflg. tabell 1)	Mill.kr .....	3 041	2 719	3 288	3 744	6 337
	Endring. Pst. ....		-10,6	20,9	13,9	69,3
	Verdiindeks .....	100,0	89,4	108,1	123,1	208,4
Etter korreksjon	Mill.kr .....	2 841	3 002	3 536	4 680	5 992
	Endring. Pst. ....		5,7	17,8	32,4	28,0
	Verdiindeks .....	100,0	105,7	124,5	164,7	210,9

1) Overslag. Dette er rekna ut under føresetnad av at FBU i 1978 etter korreksjon for tidsforskyvinga viser same utvikling i bilkjøpet som oppgåvene frå Bilregisteret.

I tabell 2 er utgiftene til kjøp av bil frå 1973 til 1977 rekna ut på nytt etter denne korreksjonen. Tabellen viser at korreksjonen for registreringsperioden slår sterkt ut i endringstala. Dei ukorrigerte tala viser t.eks. ein nedgang i bilkjøpet på 10,6 prosent frå 1973 til 1974, mens tala etter korreksjonen viser ein auke på 5,7 prosent. Endringa frå 1975 til 1976 var tilsvarende 13,9 prosent før korreksjonen og 32,4 prosent etter korreksjonen. Dei korrigererte tala viser altså ei langt jamnare utvikling enn dei ukorrigerte. Korreksjonen slår derimot lite ut i nivået. Som vi skal sjå seinare, stemmer dei korrigererte årlege endringane i tabellen langt betre overeins med utgiftene i NR enn dei ukorrigerte tala.

Dei korrigererte tala i tabellen for 1977 er svært usikre, då vi i prinsippet ikkje kan rekna desse ut før resultatata frå 1978-undersøkinga ligg føre. Endringa i tabellen på 28 prosent er rekna ut under føresetnad av at FBU i 1978 etter korrigering for 12-månadersregistreringa viser same utvikling i bilkjøpet som oppgåvene frå Bilregisteret.

### 3.2. Privat kjøring/tenestekjøring

Eit vanskeleg punkt når ein skal vurdere utgiftene til reiser og transport, er skiljet mellom privat bruk av bil og bruk av bil i næring. Iflg. SNA skal utgiftene her fordelast mellom privat forbruk og vareinnsats. Dette gjer ein ikke fullt ut i FBU når det gjeld kjøp av bil. Bilar som berre vert brukte i næringsdrift, vert sjølvsagt ikkje tekne med i FBU. Men alle andre bilar som i avslutningsintervjuet vert førte som kjøpte siste 12 månader, reknar ein som forbruk fullt ut. Når bilar som skal brukast både privat og i næring kjem med her, vert altså heile kjøpesummen rekna som forbruk. Her burde iflg. SNA ein del av kjøpesummen ha vore rekna som utgift i næring. Dette kan tyda på at utgiftene i tabell 1 er noko for høge.

Tabell 3 nedanfor viser gjennomsnittleg kjørelengde pr. bil i FBU for åra 1973-77 fordelt på privat kjøring og tenestekjøring. Då FBU registrerer kjørelengda siste 12 månader, har vi korrigerert for dette i tabellen på same måten som i samband med tabell 2. Kjørelengda er dessutan berre rekna ut for bilar som har hatt same eigar heile 12-månadersperioden.

Tabell 3. Gjennomsnittleg kjørelengde pr. bil fordelt på privat kjøring og tenestekjøring og andel av alle bilar som har tenestekjøring. 1973-77

	1973		1974		1975		1976		1977	
	Km	Pst.	Km	Pst.	Km	Pst.	Km	Pst.	Km	Pst.
I ALT .....	12 639	100,0	12 307	100,0	12 344	100,0	12 418	100,0	12 367	100,0
Privat kjøring .....	10 288	81,4	10 511	85,4	10 841	87,8	11 138	89,7	11 180	90,4
Tenestekjøring .....	2 351	18,6	1 796	14,6	1 503	12,2	1 280	10,3	1 187	9,6
Bilar i bruk til tenestekjøring. Pst. ....	35,6		29,2		25,5		22,8		19,0	

Gjennomsnittleg kjørelengde viser små endringar over perioden. Det var ein liten nedgang i samband med oljekrisa i 1974, og etter den tid har kjørelengda halde seg nær konstant.

Av spesiell interesse her er at tenestekjøringa viser ein jamn nedgang frå 18,6 prosent av total kjørelengde i 1973 til 9,6 prosent i 1977. Dette skyldest først og fremst at det er stadig færre private bilar som vert brukte til tenestekjøring. Dersom vi tek omsyn til dette når vi reknar ut utgiftene i FBU, vil tala våre visa litt lågare utgifter til kjøp av bil, men sterkare auke i perioden 1973-77.

I tabell 4 har vi freista korrigerer for dette på grunnlag av fordelinga i tabell 3. Vi går då ut frå at nye bilar vert brukte like mykje til tenestekjøring som gamle bilar. Dette er sannsynlegvis ikkje heilt riktig, men resultatet bør kunna gi ein peikepinn på korleis korreksjonen slår ut. Tabell 4 er basert på dei korrigererte tala i tabell 2.

Tabell 4. Samanlikning av utgifter til kjøp av bil i FBU før og etter korreksjon for tenestekjøring. 1973-77. Løpande prisar

		1973	1974	1975	1976	1977
<u>Før</u> korreksjon (jmf. tabell 2)	Mill.kr .....	2 841	3 002	3 536	4 680	5 992
	Endr. Pst. ....		5,7	17,8	32,4	28,0
	Verdiindeks .....	100,0	105,7	124,5	164,7	210,9
<u>Etter</u> korreksjon	Mill.kr .....	2 313	2 564	3 105	4 198	5 417
	Endr. Pst. ....		10,9	21,1	35,2	29,0
	Verdiindeks .....	100,0	110,9	134,2	181,5	234,2

Vi ser at FBU etter denne korreksjonen viser lågare utgifter til kjøp av bil enn før. Samtidig er veksten i utgiftene sterkare etter korreksjonen. Grunnen til dette er sjølvsagt at tenestekjøringa med privat bil har vist ein synkande tendens i perioden. Som vi skal sjå seinare, stemmer dei korrigererte nivåta i tabell 4 ganske godt overeins med utgiftene i NR.

Dette skiljet mellom privat kjøring og tenestekjøring kan også skape vanskar for utgiftene til drift og vedlikehald av bilane. I rekneskapsheftet i FBU gjer vi riktignok klart merksame på at utgiftene i samband med næringsdrift skal haldast utanfor. Men kor godt dette skiljet vert praktisert, veit vi ikkje. Det er likevel grunn til å tru at det i mange tilfelle kan vera vanskeleg å dela utgiftene mellom privat bruk og næring, t.eks. ved kjøp av bensin til eller reparasjon av bilar som også vert brukte til tenestekjøring. Ut frå dette må vi kanskje venta at utgiftene til drift og vedlikehald i FBU også er noko for høge i forhold til definisjonane i SNA. Kor stor feilen er, er vanskeleg å seia. Dersom vi legg tabell 3 til grunn, kan feilen maksimalt vera 18,6 prosent i 1973 og 9,6 prosent i 1977, men vi må gå ut frå at han er monaleg mindre enn dette - kanskje tredjeparten. Med den endringa som har skjedd i forholdet mellom privat kjøring og tenestekjøring, ser vi likevel at FBU kan visa noko for høgt nivå på utgiftene og samtidig litt for låg vekst i desse utgiftene over perioden. Dersom tenestekjøringa med privat bil går ytterlegare ned framover, vil utgiftene i FBU etter kvart vera svært lite avhengige av om vi korrigerer for tenestekjøring eller ikkje.

På den andre sida er det ikkje utenkjeleg at FBU ikkje får med absolutt alle bilutgiftene som folk har m.a. fordi ein gløymer å føra dei inn i rekneskapen. Dessutan kan det vera slik at folk har høgast utgifter i ferien eller når dei er på lengre reiser. Men nokre av desse hushalda får vi ikkje med i undersøkinga nettopp fordi dei er bortreist. Sjølv om vi korrigerer for fråfall, får vi ikkje teke fullt omsyn til dette dersom det er tilfelle. Kor mykje folk gløymer og om dette eventuelt utliknar feilen med tenestekjøringa ovanfor, er vanskeleg å seia. Men alt i alt kan ikkje feilen i utgiftene til drift og vedlikehald av transportmiddel i FBU vera svært stor.

Iflg. SNA skal privat kjøring med firmabil reknast som privat forbruk. Det finst her ei rekke ulike ordningar. FBU registrerer dette ved å spørja om kjørelengde i privat kjøring med firmabil. Utgiftene vert så rekna ut ved å multiplisera med ein fast pris pr. kilometer. Tabell 5 viser kor stor andel av alle hushalda i FBU som hadde tenestebil i 1973-77 og gjennomsnittleg kjørelengde i privat kjøring med desse bilane.

Tabell 5. Andel av hushalda som har tenestebil og gjennomsnittleg kjørelengde i privat kjøring med desse bilane. 1973-77

År	Har	Gjennomsnittleg
	tenestebil	kjørelengde
	Pst.	Km
1973 .....	2,5	6 548
1974 .....	5,1	7 916
1975 .....	3,5	5 706
1976 .....	4,1	6 539
1977 .....	3,9	6 848

Tabellen viser at det kanskje har vore ein liten auke i hushald som disponerer firmabil i FBU, mens den private kjøringa med desse bilane stort sett har vore uendra i perioden. Spørsmålet her er om det er riktig at om lag 4 prosent av alle hushald disponerer firmabil, eller om dette talet er for lågt. Pr. 31/12-77 var det i Vegdirektoratet registrert om lag 1,1 mill. personbilar. Av desse var om lag 110 000 bilar eller 10 prosent registrerte i ulike næringar (utanom primærnæringsane). Dersom alle desse bilane vart disponerte av tilsette i desse næringsane som firmabilar, ville 7,7 prosent av alle hushald ha disponert tenestebil (1 434 000 hushald i 1977, jmf. side 8). Men vi må gå ut frå at ein god del av desse bilane vart brukte av eigarane (dvs. dei private næringsdrivande sjølve) eller dei vart brukte berre til næringsdrift i firmaene. Den riktige prosenten må difor liggja ein god del lågare enn 7,7 prosent. Når FBU i tabell 5 viser om lag 4 prosent, så er dette kanskje litt lågt, men feilen kan ikkje vera særleg stor.

Mens 10 prosent av bilbestanden er registrert i næring, så gjaldt dette nesten 30 prosent av nyregistrerte bilar i 1977. Andelen av hushald som disponerer firmabil må vi difor gå ut frå har auka noko dei siste åra. Dette kan tyda på at det særleg er prosenten for 1977 i tabell 5 som er for låg.

Vi har ikkje tilsvarande oppgåver å samanlikna med når det gjeld kjørelengda med tenestebil. Samanlikna med privat kjøring i tabell 3, synest kanskje kjørelengdene i tabell 5 noko låge. På den andre sida er det vel lengder av denne storleiksordenen som vert oppgitt ved skattelikninga. Alt i alt må vi rekna med at forbruket som gjeld privat kjøring med tenestebil, ikkje vert fullt ut registrert i FBU. Derimot er det vanskeleg å seia meir eksakt kor stor underestimeringa er.

Skiljet mellom private utgifter og utgifter i næringsdrift kan også skapa problem for utgiftene til offentlege transportmiddel. Her skal berre utgiftene til private reiser vera med. Men det er ikkje umogleg at nokre personar i rekneskapen fører utgifter til reiser som dei seinare får refundert av arbeidsgjevar. Utgiftene i FBU er difor kanskje litt for høge. På den andre sida har vi kanskje større fråfall blant folk som er på lengre reiser slik at utgiftene av denne grunnen er noko for låge. Alt i alt vil vi her kanskje tru at dersom FBU viser feil utgifter til offentlege transportmiddel, så er tala litt for låge.

### 3.3. Import/eksport

Iflg. SNA skal forbruket omfatta nordmenn sitt forbruk i utlandet, men ikkje utlendingar sitt forbruk i Noreg. I prinsippet følgjer FBU denne definisjonen. Det er likevel sannsynleg at vi ikkje får med heile forbruket til nordmenn i utlandet både på grunn av fråfall og gløymse. Dette kan m.a. gjelda utgifter til bensin og offentlege transportmiddel. NR reknar at nordmenn sitt konsum i utlandet er om lag 4-5 prosent av totalforbruket. Dette vil vel først og fremst gjelda utgifter til mat, opphald o.l., slik at feilen i FBU når det gjeld utgiftene til reiser og transport knappast kan vera meir enn 1-2 prosent.

### 3.4. Private organisasjonar

Iflg. SNA skal forbruket omfatta utgifter i private interesseorganisasjonar. Mange av desse organisasjonane har utgifter til kjøp og drift av eigne bilar, billettutgifter til offentlege transportmiddel og utgifter til porto og telefon. Desse utgiftene er ikke med i FBU. I NR utgjer utgiftene i interesseorganisasjonar, religiøse og kulturelle organisasjonar om lag 0,5 prosent av totalforbruket.

Mestdelen av dette vil dessutan vera løn til tilsette og andre utgifter, slik at transportutgiftene utgjer ein mykje mindre del. Dette skulle tyda på at feilen FBU her gjer ved ikkje å ha private organisasjonar med, berre er 1-2 promille av totalutgiftene til reiser og transport. Desse utgiftene er for øvrig heller ikkje i NR registrerte som utgifter til reiser og transport, men som utgifter i gruppe 8 Andre varer og tenester.

### 3.5. Forsikring

Utgifter til forsikring skal iflg. SNA berre gjelda betaling for tenestene som forsikrings-selskapa yter, dvs. forsikringspremie minus utbetalt erstatning frå forsikringsselskapa. I FBU vert heile forsikringspremien rekna som forbruk. På den andre sida skal alle utgiftene til verkstad-reparasjonar som forsikringsselskapa dekkjer, også reknast som forbruk. Desse vert ikkje registrert i FBU. Dersom det meste av erstatningane frå forsikringsselskapa gjeld verkstadreparasjonar, og lite direkte pengeoverføringar til private personar, så burde FBU visa eit riktig nivå på gruppe 62 Drift og vedlikehald av transportmiddel samanlikna med SNA. Men FBU vil visa for høge utgifter til forsikring og tilsvarande for låge utgifter til verkstadreparasjonar.

### 3.6. Konklusjon

Det er vanskeleg å trekkja nokon klar konklusjon. Utrekningane her kan tyda på at FBU måler utgiftene til kjøp av bil ganske godt sett i forhold til SNA. Dette gjeld etter at utgiftene i FBU er korrigererte for tidsforskyvinga og tenestekjøring med privat bil. Dersom vi ikkje tek omsyn til dette, vil FBU visa for høge utgifter til kjøp av bil sett i forhold til SNA, og utgiftene vil vera noko forskovne i tid. Utgiftene til drift og vedlikehald av transportmiddel bør derimot stort sett stemma med opplegget i SNA sjølv om desse kanskje også er litt for høge. Utgiftene til offentlege transportmiddel er på den andre sida kanskje litt for låge.

## 4. FBU SAMANLIKNA MED NR

I dette kapitlet vil vi samanlikna dei korrigererte utgiftene i forrige kapittel med utgiftene til reiser og transport i NR.

Sjølv om FBU og NR i prinsippet skal måla det same forbruket, så er målemetodane svært ulike. NR tek utgangspunkt i total tilgang av varer og tenester og via ei rekkje utrekningar og fordelingar kjem ein frem til endeleg forbruk i private hushald. I denne prosessen ligg det mange utrekningar og fordelingar som delvis er baserte på skjønn. Dei er dessutan konstante frå år til år. FBU registrerer på den andre sida forbruket direkte ved rekneskap og intervju. Men utvalet kvart år er lite, rekne-skapsperioden berre 2 veker, og det kan hefta målefeil ved registreringane. Tala for kvart år vil difor vera nokså usikre. Derimot bør vi kunna stola meir på resultatata over ei årrekkje. Ut frå dette vil det på ei rekkje område vera større eller mindre avvik mellom FBU og NR i registreringsmetode og kva dei ulike utgiftsgruppene omfattar. Det er difor ikkje å venta at dei to statistikkane viser eksakt same resultat. Tala bør likevel ikkje vera vesensforskjellige, og utviklinga over ei årrekkje bør vera om lag den same.

Tabell 6 viser utgiftene til reiser og transport i FBU og NR for åra 1967 til 1977. FBU-tala er tekne frå tabellane 1 og 4. Forbruket i NR har vi for åra 1967-74 teke frå NOS-publikasjonen Nasjonalrekneskap 1967-77, mens tala for 1975-77 er tekne frå maskinlister frå Nasjonalrekneskaps-kontoret over siste reviderte nasjonalrekneskapstal. Det er gjort to korreksjonar i tabellen. I FBU inkluderer gruppe 625 Andre utgifter frie reiser med tenestebil, utgifter til sjåførlærar, parkeringsavgift, bompengar o.l. Dette er riktig iflg. SNA. NR har ikkje med frie reiser med tenestebil i det heile teke, utgifter til sjåførlærar vert gruppert under gruppe 7 Fritidssyslar og utdanning, og parkeringsavgift, bompengar o.l. er gruppert under gruppe 63 Bruk av offentlege transportmiddel. Vi har difor trekt ut gruppe 625 Andre utgifter i FBU-tala i tabellen.

I FBU vert salet av bruktbilar registrert etter opplegget i SNA. NR inkluderer derimot ikke sal av bruktbilar innan sektor Private hushald. Men ein har frå 1975 av lagt inn eit overslag over sal av brukte bilar frå næringslivet til private hushald. I åra 1975-77 er dette rekna ut til respektive 379, 424 og 603 mill.kr. For å få tala meir samanliknbare over heile perioden, har vi difor lagt inn tilsvarande overslag på 310 mill.kr i 1973 og 340 mill.kr i 1974.

Tabell 6. Utgifter til reiser og transport i FBU og NR. 1967-1977. Mill.kr. Løpande prisar

			1967 <sup>1)</sup>	1973	1974	1975	1976	1977
6 REISER OG TRANSPORT I ALT	Mill.kr	FBU .....	4 351	8 816	9 228	10 949	13 693	15 804
	"	NR .....	3 931	7 541	8 583	10 056	12 441	15 166
	Endr.pst.	FBU .....		102,6	4,7	18,6	25,1	15,4
	"	NR .....		91,8	13,8	17,2	23,7	21,9
	Verdiindeks	FBU .....	49,4	100,0	104,7	124,2	155,3	179,3
	"	NR .....	52,1	100,0	113,8	133,4	165,0	201,1
	FBU/NR .....		1,11	1,17	1,08	1,09	1,10	1,04
611 Kjøp av bil	Mill.kr	FBU .....	1 566	2 313	2 554	3 105	4 199	5 417
	"	NR .....	1 197	2 608	2 788	3 515	4 825	6 258
	Endr.pst.	FBU .....		47,7	10,9	21,1	35,2	29,0
	"	NR .....		117,9	6,9	26,1	37,3	29,7
	Verdiindeks	FBU .....	67,7	100,0	110,9	134,2	181,5	234,2
"	NR .....	45,9	100,0	106,9	134,8	185,0	240,0	
FBU/NR .....		1,31	0,89	0,92	0,88	0,87	0,87	
612 Kjøp av motor- sykkel og sykkel	Mill.kr	FBU .....	76	155	117	170	255	223
	"	NR .....	65	110	137	160	174	203
62 Drift og vedlikehald av trans- portmiddel	Mill.kr	FBU .....	1 645	3 842	4 082	4 895	5 718	6 677
	"	NR .....	1 233	2 298	2 792	3 135	3 714	4 528
	Endr.pst.	FBU .....		133,6	6,2	19,9	16,8	16,8
	"	NR .....		86,4	21,5	12,3	18,5	21,9
	Verdiindeks	FBU .....	42,8	100,0	106,2	127,4	148,8	173,8
"	NR .....	53,7	100,0	121,5	136,4	161,6	197,0	
FBU/NR .....		1,33	1,67	1,46	1,56	1,54	1,47	
Av dette:	Mill.kr	FBU .....	654	1 802	2 164	2 273	2 608	3 092
"	NR .....	720	1 437	1 744	1 872	2 168	2 493	
621 Bensin og olje	Endr.pst.	FBU .....		175,5	20,1	5,0	14,7	18,6
	"	NR .....		99,6	21,4	7,3	15,8	15,0
	Verdiindeks	FBU .....	36,3	100,0	120,1	126,1	144,7	171,6
	"	NR .....	50,1	100,0	121,4	130,3	150,9	173,5
FBU/NR .....		0,91	1,25	1,24	1,21	1,20	1,24	
622- Reserve- 623 delar, ved- likehalds- utg. og verkstad- rep.	Mill.kr	FBU .....	432	1 373	1 057	1 911	2 139	2 259
	"	NR .....	422	802	961	1 178	1 450	1 863
	Endr.pst.	FBU .....		217,8	-23,0	80,8	11,9	5,6
	"	NR .....		90,0	19,8	22,6	23,1	28,5
	Verdiindeks	FBU .....	31,5	100,0	77,0	139,2	155,8	164,5
"	NR .....	52,6	100,0	119,8	146,9	180,8	232,2	
FBU/NR .....		1,02	1,71	1,10	1,62	1,47	1,21	

1) 1967-tala er ikkje korrigererte.

Tabell 6 (framh.). Utgifter til reiser og transport i FBU og NR. 1967-1977. Mill.kr. Løpande prisar

			1967 <sup>1)</sup>	1973	1974	1975	1976	1977
624 Forsikring av bil	Mill.kr	FBU .....	252	667	861	711	971	1 326
	"	NR .....	46	58	87	84	96	172
	Endr.pst.	FBU .....		165,7	29,1	-17,4	36,6	36,6
	"	NR .....		26,1	50,0	-3,4	14,3	79,2
	Verdiindeks	FBU .....	37,8	100,0	129,1	106,7	145,6	198,8
	"	NR .....	79,3	100,0	150,0	144,8	165,5	296,6
	FBU/NR .....		5,48	11,50	9,90	8,46	10,11	7,71
	Mill.kr	FBU .....	739	1 689	1 475	1 813	2 356	2 206
	"	NR .....	1 103	1 716	1 936	2 217	2 599	2 873
	63 Bruk av offentlege transport- middel	Endr.pst.	FBU .....		128,6	-12,7	22,9	30,0
"		NR .....		55,6	12,8	14,5	17,2	10,5
Verdiindeks		FBU .....	43,8	100,0	87,3	107,3	139,5	130,6
"		NR .....	64,3	100,0	112,8	129,2	151,5	167,4
FBU/NR .....			0,67	0,98	0,76	0,82	0,91	0,77
64 Porto, telefon, telegram	Mill.kr	FBU .....	326	817	990	966	1 166	1 281
	"	NR .....	334	810	930	1 030	1 131	1 304
	Endr.pst.	FBU .....		150,6	21,2	- 2,4	20,7	9,9
	"	NR .....		142,5	14,8	10,8	9,8	15,3
	Verdiindeks	FBU .....	39,9	100,0	121,2	118,2	142,7	156,8
	"	NR .....	41,2	100,0	114,8	127,2	139,6	161,0
FBU/NR .....		0,98	1,01	1,06	0,94	1,03	0,98	

1) 1967-tala er ikkje korrigererte.

Ser vi først på kjøp av bil, så stemmer tala i FBU og NR ganske godt overeins i tabell 6. FBU har noko høgare utgifter, men dei årlege endringstala og utviklinga frå 1973 til 1977 er svært like. M e r k at dette gjeld etter at FBU-tala er korrigererte for ulik registreringsperiode og bruk av bil i næringsdrift. Men samanlikninga vil framleis vera usikker. NR-tala inkluderer ikkje sal av brukte bilar innan sektoren Private hushald. Iflg. SNA burde eventuell forhandlaravanse på desse bilane vore med, noko som er med i FBU. Dette kan vera eit ganske stort beløp (kanskje ½ milliard) då salet av brukte bilar i Noreg er større enn salet av nye bilar. NR har indirekte med utgifter til reparasjonar o.l. som desse forhandlarane har på brukte bilar. Men desse utgiftene er i NR registrerte i gruppa 623 Verkstadreparasjonar, mens dei i FBU kjem i gruppa 611 Kjøp av bilar. Dersom vi korrigerer for dette, vil avviket mellom FBU- og NR-tala verta større.

På den andre sida er det ikkje sikkert at FBU og NR har same skiljet mellom privat bruk av bil og bruk av bil i næring. FBU-tala er jo korrigererte her, så dei burde liggja så nær opp til SNA-definisjonen som mogleg. Men vi veit ikkje kor godt folk oppfattar dette skiljet.

Dette er også eit stort problem i NR. Her fordelar ein totalsalet av bilar på privat forbruk og næringsdrift. Til dette brukar ein oppgaver over import, vareinnsats i industri og talet på første-gongsregistrerte bilar. Desse siste oppgåvene har også ei kode for kva næring/yrke personane som bilane vert registrerte på, høyrer til. Dette gir eit visst grunnlag til å fordela bilsalet på forbruk og vareinnsats. Men det må også her vera problem med bilar til private næringsdrivande (bønder, handverkarar, handelsfolk osv.), slik at fordelinga delvis vil vera basert på skjønn. Og forholdet til skattelovane kan vel også føra til at registreringa ikkje stemmer med dei faktiske forholda. Det er difor vanskeleg å seia bestemt kva som er årsaka til avviket mellom FBU og NR når det gjeld utgifter til kjøp av bil. Men tala og vurderingane her kan kanskje tyda på at sjølv om reduksjonen av utgiftene i FBU på grunn av tenestekjøring er for stor, så viser NR noko for høge tal.

FBU viser høgare utgifter til bensin og olje enn NR. Utviklinga over perioden er likevel nesten eksakt den same. Men også her er samanlikninga noko usikker på grunn av skiljet mellom privat bruk av bil og tenestekjøring. NR har her oppgaver over totalt sal av bensin, men vei ikkje kor mykje bensin som er selt til private bilar og til personbilar, lastebilar o.l. i næringsdrift. Dette må ein difor fordela. Til dette kjem at NR-tala inkluderer utlendingar sitt kjøp av bensin i Noreg, noko som ikkje

er med i FBU-tala. Men dette kan maksimalt gjelda eit par prosent av forbruket. Tidlegare har vi nemnt at utgiftene til bensin og olje i FBU kanskje er litt for høge (jmf. side 12 og 13). Samanlikninga her tyder likevel på at NR viser for låge utgifter til bensin og olje.

Utgiftene til reservedelar, vedlikehald, verkstadreparasjonar og forsikring må sjåast under eitt i tabellen. Her er det nemleg slik at utgiftene til bilforsikring vert registrerte brutto i FBU og netto i NR. Dette betyr at FBU reknar heile forsikringspremien som forbruk, mens NR berre reknar som forbruk differansen mellom innbetalt premie og utbetalte erstatningar. Dette er m.a. grunnen til dei store avvika mellom FBU og NR når det gjeld utgifter til forsikring i tabell 6.

På den andre sida reknar ikkje FBU reparasjonar av bilar som forbruk når slike reparasjonar vert betalte av forsikringsselskapa, men desse reparasjonsutgiftene er med i NR. I prinsippet skal difor utgiftene til skadeforsikring ha same omfang i FBU og NR med den forskjell at FBU registrerer dette som utgifter til forsikring, mens NR registrerer det som utgifter til verkstadreparasjonar. Når det gjeld utgiftene til ansvars- og ulykkesforsikring, så reknar FBU også her heile premien som forbruk, mens NR berre har med differansen mellom innbetalt premie og utbetalte erstatningar. FBU vil difor ha litt for høge tal her i forhold til NR.

Ut frå dette synest NR å ha altfor låge utgifter i gruppe 622-23. NR-tala i denne gruppa burde jo vore monaleg høgare enn FBU-tala, mens dei i tabellen ligg godt under. Ei tidlegare samanlikning med momsstatistikken har også vist at NR har for låg produksjon når det gjeld reparasjonar av kjørety.

På den andre sida er variansen på FBU-tala stor for reservedelar, vedlikehald og verkstadreparasjonar, noko som slår ut i store årlege variasjonar. Dersom NR justerer opp utgiftene til verkstadreparasjonar, er det ut frå dette vanskeleg å trekkja nokon annan konklusjon enn at tala i FBU og NR stemmer om lag så godt overeins som vi kan venta for denne gruppa.

Det er store avvik mellom FBU og NR når det gjeld utgiftene til offentlege transportmiddel. Her ligg NR høgare enn FBU, og har også vist sterkare auke i perioden. Noko av skilnaden kan skyldast at NR-tala som nemnt før inkluderer utgifter til leige av bil, parkeringsavgift, bompengar o.l., og at NR har med utlendingar sine utgifter til offentlege kommunikasjonar i Noreg. Dette er ikkje med i FBU, men kan ikkje utgjera mange prosent av totalutgiftene til offentlege transportmiddel. I tillegg har vi også her problemet med å skilja mellom private utgifter og utgifter i næring. Vi har tidlegare nemnt at FBU-utgiftene på grunn av dette kanskje er litt for låge. Likevel kan samanlikninga indikera at NR-tala i gjennomsnitt kanskje er noko for høge.

Utgifter til porto, telefon og telegram er stort sett heilt like i dei to statistikkane.

Utgiftene til reiser og transport i alt synest ut frå dette å stemma ganske bra overeins. Både nivået og dei årlege endringane er om lag dei same. NR viser likevel ein noko sterkare auke frå 1973 til 1977 enn FBU. Noko av denne forskjellen kan forklårast av skilnader i dei to statistikkane som er nemnde ovanfor, men som det ikkje er teke omsyn til i tabell 6. Dessutan er det stor varians på FBU-tala slik at det er heilt avgjerande kva tidsperiode vi ser på. Ser vi t.eks. på perioden 1974-77, viser FBU ein auke på 73 prosent og NR 76 prosent.

Dersom vi altså får korrigerert for dei reelle skilnadene som vi kjenner til i definisjonar og metode mellom FBU og NR, så synest FBU og NR å visa om lag dei same utgiftene til reiser og transport.

#### LITTERATUR:

1. United Nations. A system of national accounts. New York 1969.
2. United Nations. Handbook on national accounting: Part I. New York 1975.
3. United Nations. Recommendations concerning family budget enquiries in Europe. New York 1966.
4. Statistisk Sentralbyrå. Boligutgiftsbegrepet i forbruksundersøkelsene. Rapport 79/5.
5. Statistisk Sentralbyrå. Forbruksundersøkinga 1967-1977 samanlikna med nasjonalrekneskapen. Rapport nr. 79/13.




## Utkome i serien Rapportar frå Statistisk Sentralbyrå

- 79/1 Hans Viggo Sæbø: Energibruk etter formål ISBN 82-537-0992-7
- 79/2 Viggo Jean-Hansen: Det norske nasjonalregnskapet Dokumentasjonsnotat nr. 7 Sektorberegninger for samferdselssektorene og reparasjon av kjøretøyer m.v. ISBN 82-537-0968-4
- 79/3 Jon Blaaid: Undersøkelse av renholdsbedrifter 1977 ISBN 82-537-0969-2
- 79/4 Anne Lise Ellingsæter: Deltidsundersøkelsen 1978 ISBN 82-537-0970-6
- 79/5 Grete Dahl: Boligutgiftsbegrepet i forbruksundersøkelsene En metodestudie ISBN 82-537-0971-4
- 79/6 Charlotte Koren: MAF0 - Makromodell for folketrygden En skisse av en budsjettmodell ISBN 82-537-0972-2
- 79/7 Odd Skarstad: Estimering av inntektsderiverte på tverrsnittsdata med målefeil ISBN 82-537-0976-5
- 79/8 Svein Røgeberg: Det norske nasjonalregnskapet Dokumentasjonsnotat nr. 14 Sektorberegninger for fiske og fangst ISBN 82-537-0977-3
- 79/9 Statsansattes vurdering av arbeidsforholdene i staten 1977 ISBN 82-537-0954-4
- 79/11 Nils Martin Stølen: Substitusjonsmuligheter mellom energivarer Med et appendiks av Steinar Strøm og Nils Martin Stølen ISBN 82-537-0990-0
- 79/12 Skatter og overføringer til private Historisk oversikt over satser m.v. Årene 1969-1979 ISBN 82-537-0978-1
- 79/13 Helge Herigstad: Forbruksundersøkinga 1967 - 1977 samanlikna med nasjonalrekneskapen ISBN 82-537-1001-1
- 79/14 Jon Blaaid: Oppgavebyrden for små bedrifter ISBN 82-537-0995-1
- 79/15 Leif Körbøl og Svein Røgeberg: Det norske nasjonalregnskapet Dokumentasjonsnotat nr. 3 Sektorberegninger for jordbruk og skogbruk ISBN 82-537-1003-8
- 79/16 Helge Herigstad: Forbrukseiningar ISBN 82-537-0994-3
- 79/17 Morten Reymert: Makroøkonomiske virkninger for Norge av økte råvarepriser ISBN 82-537-1011-9 ISSN 0332-8422
- 79/18 Helge Herigstad: Utgifter til reiser og transport i forbruksundersøkinga og nasjonalrekneskapen ISBN 82-537-1015-1



Pris kr 7,00

Publikasjonen kjem ut i kommisjon hos H. Aschehoug & Co. og  
Universitetsforlaget, Oslo, og er til sals hos alle bokhandlarar.



ISBN 82-537-1015-1  
ISSN 0332-8422