

## Uppgift 4.6

Det grundläggande motivet bakom arbetslöshetsförsäkring (a-kassa i sveriges fall) grundar sig i att skydda individen mot den förlorade inkomsten som uppstår vid arbetslöshet. Om det enda man bekymrar sig över är försäkringsskyddet så bör försäkringen ligga i ungefärlig nivå med det man förlorar vid eventuell arbetslöshet.

Arbetslöshetsförsäkringar bidrar som i de flesta fall när man talar om försäkringar till asymmetrisk information. Köparna har mer information och starkare insyn i den risk som de potentiellt bär av att bli arbetslösa kontra försäkringsbolagen vilket ger upphov till adverse selection. Individer med vetskap om sina egna stora risker till att bli arbetslösa skulle därför vara mest benägna att teckna ALF. Om jag som individ vet att företaget jag arbetar på håller på att gå i konkurs så finns det således starka drivkrafter för mig i att teckna en försäkring som resulterar i framtida ekonomiskt stöd.

Arbetslöshetsförsäkringar kan bidra till Moral Hazard. Då den försäkrade individen vid eventuell uppsägning inte bär hela kostnaden för utebliven inkomst kan den försäkrade därför anpassa sitt beteende utifrån denna premiss. Blir personen i fråga arbetslös och erhåller en generös försäkring pga detta finns incitament för denne att inte lika aktivt söka arbete som det skulle finnas hos en individ som inte erhåller en lika generös ersättning.

Skulle arbetslöshetsförsäkringen ligga på en låg nivå hade de incitament som tidigare fanns hos de med en generös försäkring (söka arbete mindre frekvent) inte längre tyckas lika starka. Personerna vill undvika den låga a-kassan och vill komma ut i arbetslivet snabbare. Vilket arbete som den arbetslöse väljer att ta kommer inte spela lika stor roll längre. Trots att denne kanske är överkvalificerad för yrket i fråga.

## Krugman och Wells, kapitel 7 inlämningsbeting uppgift 1

The United States imposes an excise tax on the sale of domestic airline tickets. Let's assume that in 2015 the total excise tax was \$6.10 per airline ticket (consisting of the \$3.60 flight segment tax plus the \$2.50 September 11 fee). According to data from the Bureau of Transportation Statistics, in 2015, 643 million passengers traveled on domestic airline trips at an average price of \$380 per trip. The accompanying table shows the supply and demand schedules for airline trips. The quantity demanded at the average price of \$380 is actual data; the rest is hypothetical.

Price of trip	Quantity of trips demanded (millions)	Quantity of trips supplied (millions)
\$380.02	642	699
380.00	643	698
378.00	693	693
373.90	793	643
373.82	913	642

**A. What is the government tax revenue in 2015 from the excise tax?**

$$\text{Tax revenue} = 643 \cdot 10^6 \cdot 6.10 = 3\,922\,300\,000 \text{ USD}$$

**B. On January 1, 2016, the total excise tax increased to \$6.20 per ticket. What is the quantity of tickets transacted now? What is the average ticket price now? What is the 2015 government tax revenue?**

The quantity now falls to 642 million trips, and the price to 380.02 USD. The tax revenue is:  $642 \cdot 10^6 \cdot 6.20 = 3\,986\,600\,000 \text{ USD}$

**C. Does this increase in the excise tax increase or decrease government tax revenues.**

Evidently, it increases government tax revenues, if we compare the results from (a) and (b)