

Specialstudier

November 2023



Delrapportering av
regeringsuppdrag





Specialstudie

Analys av drivmedelspriser: delrapportering av regeringsuppdrag

Konjunkturinstitutet är en statlig myndighet under Finansdepartementet. Vi gör prognoser som används som beslutsunderlag för den ekonomiska politiken i Sverige. Vi analyserar också den ekonomiska utvecklingen samt bedriver tillämpad forskning inom nationalekonomi.

I **Konjunkturbarometern** publicerar vi varje månad statistik över företagens och hushållens syn på den ekonomiska utvecklingen. Undersökningar liknande Konjunkturbarometern görs i alla EU-länder.

Rapporten **Konjunkturläget** är främst en prognos för svensk och internationell ekonomi, men innehåller också djupare analyser av aktuella makroekonomiska frågor. Konjunkturläget publiceras fyra gånger per år. **The Swedish Economy** är den engelska översättningen av delar av rapporten.

I **Lönebildningsrapporten** analyserar vi varje år de samhällsekonomiska förutsättningarna för lönebildningen.

I **Hållbarhetsrapporten** analyserar vi varje år den långsiktiga hållbarheten i de offentliga finanserna.

Den årliga rapporten **Miljö, ekonomi och politik** är en översyn och analys av miljöpolitiken ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Vi publicerar också resultat av utredningar, uppdrag och forskning i serierna **Specialstudier**, **Working paper**, **KI-kommentar** och som remissvar.

Du kan ladda ner samtliga rapporter från vår webbplats, www.konj.se. Den senaste statistiken och prognoserna hittar du under www.konj.se/statistik.

Förord

Regeringen har gett Konjunkturinstitutet i uppdrag att analysera drivmedelspriser, se Konjunkturinstitutets regleringsbrev för 2023, dnr Fi2022/03469 (delvis). Denna rapport utgör uppdragets delrapportering. Uppdraget ska slutrapporteras den 2 december 2024.

Stockholm 1 november 2023

Albin Kainelainen
Generaldirektör

Innehåll

1	Uppdraget och dess beredning	5
2	Huvudsakliga slutsatser	6
3	Dieselpriiset i Sverige är högre än priset i Sveriges grannländer	7
4	Hög samvariation mellan priset på råolja och biodrivmedel.....	11
5	Skatteförändringar har fullt ut kommit konsumenterna till del.....	14
6	Reduktionsplikten har haft betydande men varierad effekt på dieselpriiset.....	14
7	På lång sikt har bränsleutgifterna minskat för bensinbilar och ökat för dieslbilar	16
8	Framöver ska effekter på företag, hushåll och klimatmål studeras	18
	Referenser.....	19

1 Uppdraget och dess beredning

Konjunkturinstitutet har fått i uppdrag av regeringen att analysera drivmedelsprisernas utveckling (se gråruta nedan). Denna rapport utgör en delrapportering av uppdraget i enlighet med uppdragsbeskrivningen.

Uppdrag i Konjunkturinstitutets regleringsbrev för 2023

Analys av drivmedelspriser

Myndigheten ska analysera utvecklingen av drivmedelspriserna i Sverige, även i förhållande till utvecklingen i grannländerna, samt de samhällsekonomiska och klimatpolitiska aspekterna av de förändrade priserna. Myndigheten ska särskilt analysera skattemässiga och andra regelförändringars genomslag på drivmedelspriserna för hushåll och företag, samt deras påverkan på möjligheterna för Sverige att nå klimat- och energipolitiska mål och åtaganden inom EU. Myndigheten ska även analysera drivmedelsprisernas effekt på tillväxt, sysselsättning, näringsliv och hushåll. Vid uppdragets genomförande ska löpande avstämningar ske med Konkurrensverket. En delredovisning ska senast den 1 november 2023 lämnas till Regeringskansliet (Finansdepartementet). Uppdraget ska senast den 2 december 2024 slutredovisas till Regeringskansliet.

Löpande avstämningar har skett med Konkurrensverket. Konjunkturinstitutet har även haft ett möte med branschorganisationen Drivkraft Sverige för att få deras syn på viktiga aspekter som bör ingå i analyserna. Energimyndigheten, Trafikverket och Trafikanalys har bidragit med data och annan relevant information. Även drivmedelsbolag har tillfrågats om viss branschspecifik information. Vidare har Konjunkturinstitutet diskuterat möjliga analyser och metodval med myndighetens vetenskapliga och makroekonomiska råd som består av forskare inom akademien.

Analyserna i detta regeringsuppdrag avgränsas till bensin och diesel (och i viss utsträckning även el) som används i vägtransportsektorn samt arbetsmaskiner. Enligt uppdraget ska Sveriges drivmedelspriser analyseras i förhållande till grannländerna. Grannländer definieras i rapporten som Sveriges närmaste grannar: Norge, Finland och Danmark samt ett urval av stora länder i Europa med olika betydelse för Sverige: Polen, Tyskland och Frankrike.

Tre projekt har hittills genomförts inom ramen för uppdraget. Det första projektet beskriver och analyserar utvecklingen av drivmedelspriserna i Sverige samt även prisutvecklingen i relation till utvecklingen i Sveriges grannländer. Projektet har även analyserat vilka komponenter som bestämmer drivmedelspriserna. De två andra projekten analyserar genomslaget av styrmedelsförändringar på drivmedelspriserna; skatte- respektive reduktionspliktsförändringar. Det hittillsvarande arbetet har utmynnat i tre rapporter som finns publicerade i Konjunkturinstitutets specialstudieserie (Konjunkturinstitutet, 2023 a, b, c).

2 Huvudsakliga slutsatser

De huvudsakliga slutsatserna från Konjunkturinstitutets tre analyser är:

- Dieselpriiset i Sverige har varit högre än i Sveriges grannländer under en längre tid till följd av att Sverige i högre utsträckning använt nationella klimatpolitiska styrmedel. Däremot är det svenska bensinpriset, där kraven på biodrivmedelinblandning varit lägre, i paritet med prisnivån i Sveriges grannländer. Sedan 2018 förklaras det höga svenska dieselpriiset till stor del av en relativt hög inblandning av biodrivmedel genom den så kallade reduktionsplikten. Reduktionsplikten är samtidigt ett verksamt instrument för att minska de nationella utsläppen av fossil koldioxid.
- Bränsleutgifterna per kilometer har ökat under perioden 2000 till 2022, speciellt för fordon som drivs med diesel. Om hänsyn tas till utvecklingen av disponibelinkomsten visar analysen att bensinbilsägaren idag lägger en lägre andel av inkomsten på bränsleutgifter än år 2000. För dieselbilsägaren har bränsleutgifterna som andel av disponibel inkomst legat relativt konstant förutom de sista två åren då de ökat markant. På kort sikt då inkomsterna är relativt oförändrade och fordonsflottan relativt trögörlig kommer stora förändringar i bränslepriserna ge märkbara effekter på hushållens bränsleutgifter.
- Under 2021 och 2022 ökade priset på drivmedel kraftigt. För att motverka detta genomfördes skattesänkningar på drivmedel i maj 2022. Konjunkturinstitutets analys visar att dessa skatteförändringar fick fullt genomslag på bensinpriset vid pump. Detta gäller både vid skattesänkningen och vid den höjning som sedan genomfördes när den temporära delen togs bort i oktober samma år.
- För att ytterligare sänka drivmedelspriserna vid pump har regeringen föreslagit att reduktionspliktskraven ska sänkas till 6 procent 1 januari 2024. Sedan införandet av reduktionsplikten 2018 har nivåerna höjts vid fyra tillfällen. Konjunkturinstitutets analys visar att det är vid de två senaste höjningarna som det går att se en tydlig påverkan på dieselpriiset. Trots att reduktionsplikten höjdes ungefär lika mycket vid det tredje och fjärde tillfället steg dieselpriiset vid pump betydligt mer vid den fjärde höjningen. Detta visar att det är svårt att förutspå reduktionsplikts priset.
- På längre sikt är Konjunkturinstitutets bedömning att effekten av att sänka reduktionsplikten till 6 procent kan uppskattas till en sänkning av dagens prisnivå med omkring 5 kronor per liter diesel. Hur lång tid det tar för den fulla effekten att realiseras på pumppriiset är dock svårt att bedöma. Det ska även noteras att på sikt kommer det svenska dieselpriiset att bestämmas av Sveriges utsläppsmål och klimatpolitiska åtaganden gentemot EU samt styrkan i och utformningen av den övriga klimatpolitiken.

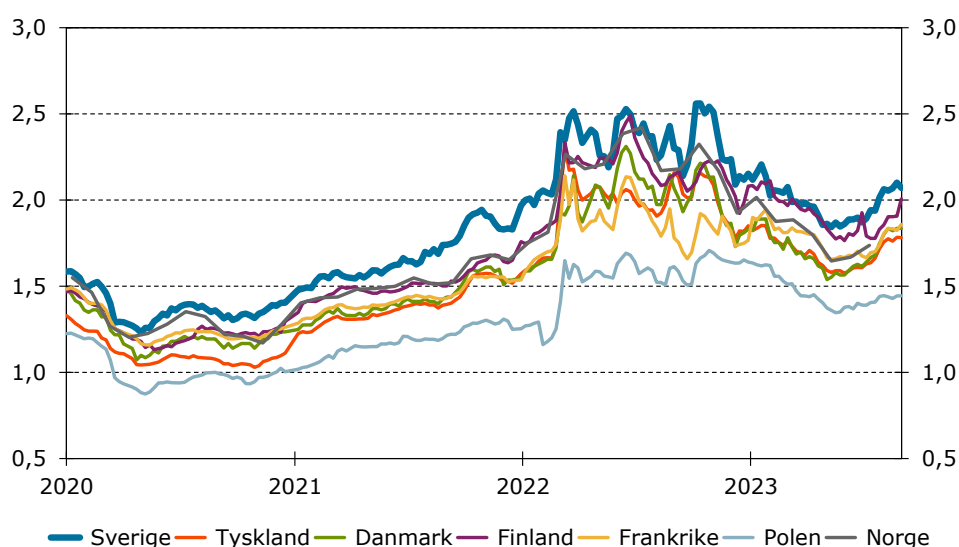
Dessa slutsatser beskrivs mer utförligt nedan. I avsnitt 3 redogörs för drivmedelsprisernas utveckling och hur priserna förhåller sig till de i Sveriges grannländer. I avsnitt 4 diskuteras vilka faktorer som påverkar drivmedelspriserna och hur dessa samvarierar med varandra. Resultaten från analysen av skatte- och reduktionspliktsförändringar redogörs för i avsnitt 5 och 6. I avsnitt 7 presenteras relativa mått för bränsleutgifterna som kan ge en kompletterande bild av utvecklingen av bränsleutgifterna. Slutligen redovisas vilka kommande analyser som Konjunkturinstitutet planerar inom ramen för detta regeringsuppdrag.

3 Dieselpriiset i Sverige är högre än priset i Sveriges grannländer

Drivmedelspriserna i Sverige och i grannländerna har ökat kraftigt sedan början av 2021 och var som högst under andra halvåret 2022, se diagram 1 och diagram 3.¹ Dieselpriiser har ökat mer än priserna på övriga drivmedelsslag på den svenska marknaden. I ett internationellt perspektiv är det svenska dieselpriiset högt. Under 2021 och 2022 ökade det svenska dieselpriiset mer än priset i Sveriges grannländer, se diagram 1.

Diagram 1 Dieselpriis i Sverige och Sveriges grannländer inkl. skatt

Euro per liter



Anm. Veckodata för Sverige, Tyskland, Danmark, Finland, Frankrike och Polen. Månadsdata för Norge.

Källor: Weekly Oil Bulletin, statistisk sentralbyrå Norge och Norges Bank.

Det är främst produktpriset, det vill säga pris exklusive skatt, som skiljer det svenska dieselpriiset från priserna i grannländerna, se blå staplar i diagram 2. Diagrammet visar att produktpriset är högre för det svenska dieselpriiset än för de andra länderna i alla tre jämförelseperioder. Sveriges höga krav på inblandning av biodrivmedel orsakar en stor del av prisskillnaden eftersom biodrivmedlen, HVO² och FAME³ som används vid låginblandning i diesel, är dyrare än fossil diesel. Under 2022 och 2023 var den svenska reduktionsplikten 30,5 procent för diesel och 7,8 procent för bensin medan exempelvis Tysklands reduktionsplikt var 8 procent 2023. Även olika dieselstandarder kan i viss mån orsaka prisskillnader. Den svenska miljöklass 1 är något dyrare än den standard som finns inom stora delar av EU.

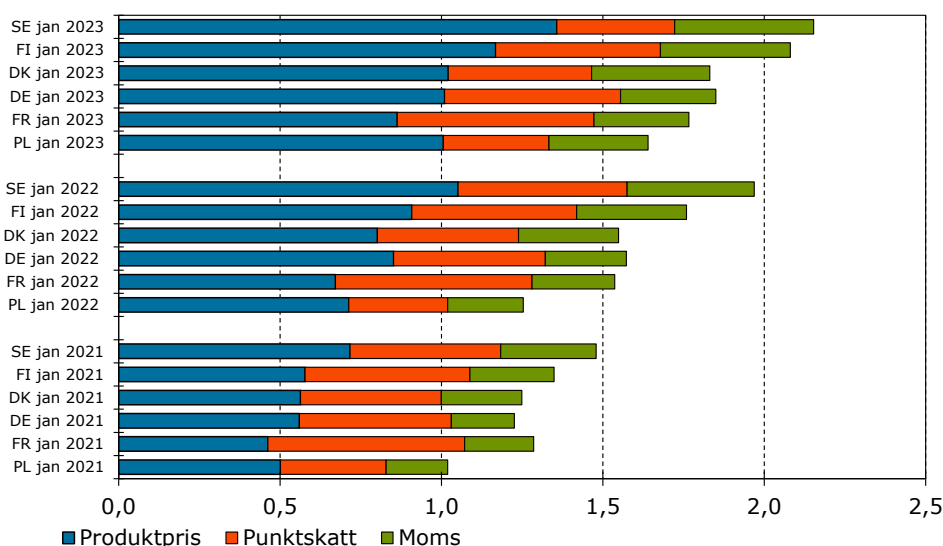
¹ I Konjunkturinstitutet (2023a) finns en mer utförlig beskrivning av drivmedelspriserna i Sverige och hur de förhåller sig gentemot Sveriges grannländer.

² Hydrerad vegetabilisk olja.

³ Fettsyrametylestrar.

Diagram 2 Dieselpriiset i Sverige och Sveriges grannländer uppdelat på produktpris, punktskatt och moms

Euro per liter



Källa: Weekly Oil Bulletin.

Av de analyserade grannländerna har Polen lägst dieselpriis. Detta beror dels på att Polen har lägre skatt på drivmedel, dels på att produktpriset är lägre än i Sverige. Polen var också tidigt ute med att vidta politiskt beslutade åtgärder med anledning av de höga drivmedelspriserna under 2021 och 2022.⁴ Även Frankrike har lägre dieselpriis än Sverige under perioden 2020–2023, trots att de haft något högre skatter både som andel och i nivå jämfört med Sverige. I Frankrike finns det även regionala skatter utöver de federala vilket inte inkluderas i denna jämförelse. Under 2022 sänktes priset på bensin och diesel i Frankrike genom att de gav en rabatt vid pump vilket för slutkund får samma inverkan som en sänkning av drivmedelsskatten.⁵ Frankrikes lägre pumppriis beror i stället i stor utsträckning på ett lågt produktpris, som i alla fall delvis kan förklaras av det lägre inblandningskravet på drygt 8 procent per energienhåll för diesel.

Finlands dieselpriis har varit närmast i nivå med det svenska priset. Skattenivån i Finland och Sverige var relativt likvärdiga under 2020 till 2023, bortsett från den svenska tillfälliga skattesänkningen mellan maj och september 2022. Därmed förklaras prisskillnaden även här i produktpriset. Finland hade ett inblandningskrav som var relativt högt i början av 2022 (21 procent per energienhåll) men det sänktes till 13,5 procent per energienhåll under andra halvåret 2022 och under 2023.

Både Tyskland och Danmark har infört reduktionsplikt för biodrivmedel med en gemensam kvot för drivmedel. Nivån för plikterna är betydligt lägre än den svenska vilket påverkar skillnaden i produktpriset.

Det svenska bensinpriset är med undantag för det polska i paritet med priset i Sveriges grannländer, se diagram 3. Polen har i jämförelse med de studerade länderna främst låga skatter men också relativt lågt produktpris (se diagram 3). Sverige och de flesta av

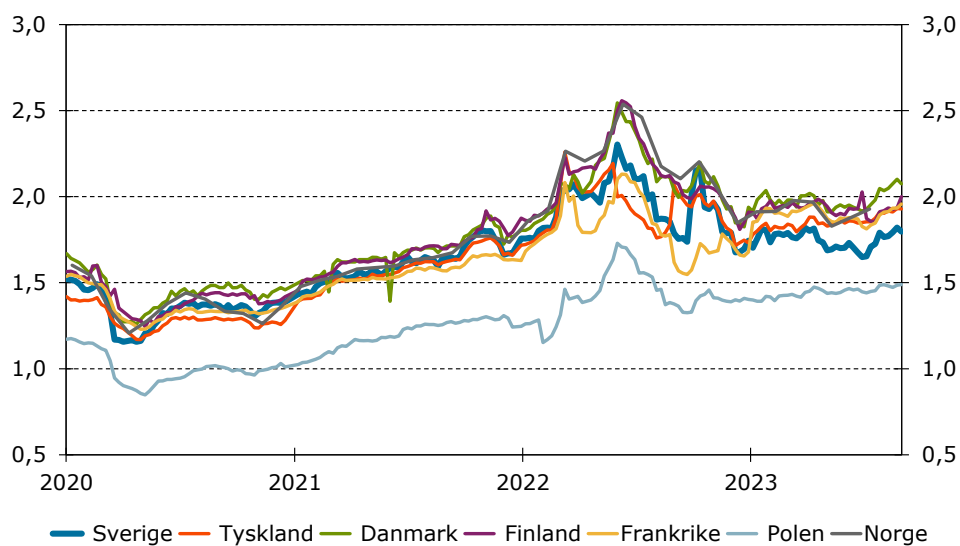
⁴ Dessa skatteförändringar syns inte i diagrammet eftersom de infördes efter januari 2022.

⁵ Denna rabatt kan inte observeras i diagram 2.

grannländerna har övergått till E10 (upp till 10 volymprocent etanol) bensin vilket innebär i stort sett likvärdig inblandning av etanol mellan länderna. Det är endast Polen och Norge som under den studerade perioden inte hade infört E10.⁶ Även beskattningen av bensin är relativt likvärdig mellan länderna med undantag för Polen.

Diagram 3 Bensinpriset i Sverige och Sveriges grannländer inkl. skatt

Euro per liter

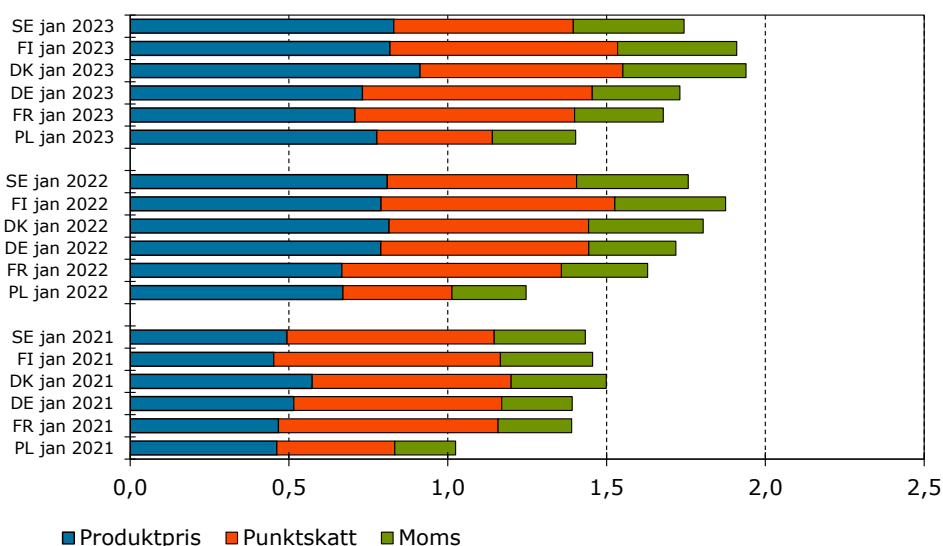


Källa: Weekly Oil Bulletin.

⁶ Norge har infört E10 under 2023 och Polen kommer införa E10 under 2024.

Diagram 4 Bensinpriset i Sverige och Sveriges grannländer uppdelat på produktpris, punktskatt och moms

Euro per liter



Källa: Weekly Oil bulletin samt egna beräkningar.

Att jämföra Sveriges drivmedelspolitik med den som förs i våra grannländer och hur skillnader i nationell politik har påverkat drivmedelspriserna är komplext av flera skäl. Ett skäl är att politiken för att öka biobränsleinblandningen är utformad på olika sätt i de studerade länderna. Denna typ av styrmedel är ofta utformade som övergripande krav på inblandning och ett antal undervillkor gällande exempelvis mängden avancerade biodrivmedel, möjlighet till dubbelräkning och alternativ att uppfylla kraven med hjälp av exempelvis el till elbilar. Klart är dock att den svenska reduktionsplikten fram till och med slutet av 2023 kräver högre biodrivmedelsinblandning än grannländerna, vilket därmed leder till högre priser, främst för diesel. Regeringen har föreslagit att reduktionsplikterna kommer att sänkas till 6 procent både för diesel och bensin från och med januari 2024.⁷

Även utformningen av andra styrmedel inom transportområdet skiljer sig mellan länderna. Att enbart jämföra drivmedelspriser ger därför inte en fullständig bild av hur körkostnader skiljer sig åt mellan länderna. I flera länder finns andra styrmedel som indirekt påverkar körkostnaden. Exempelvis beskattas bilinnehav betydligt högre i Danmark och Norge än i Sverige. För att fånga även denna typ av skatter och subventioner vid en jämförelse måste jämförelsen göras för specifika bilmodeller. Exempelvis var det totala skatteuttaget mer än tre gånger så högt för en bensindriven kompakt SUV i Danmark jämfört med i Sverige år 2022.⁸

⁷ Proposition 2023/24:28 Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel.

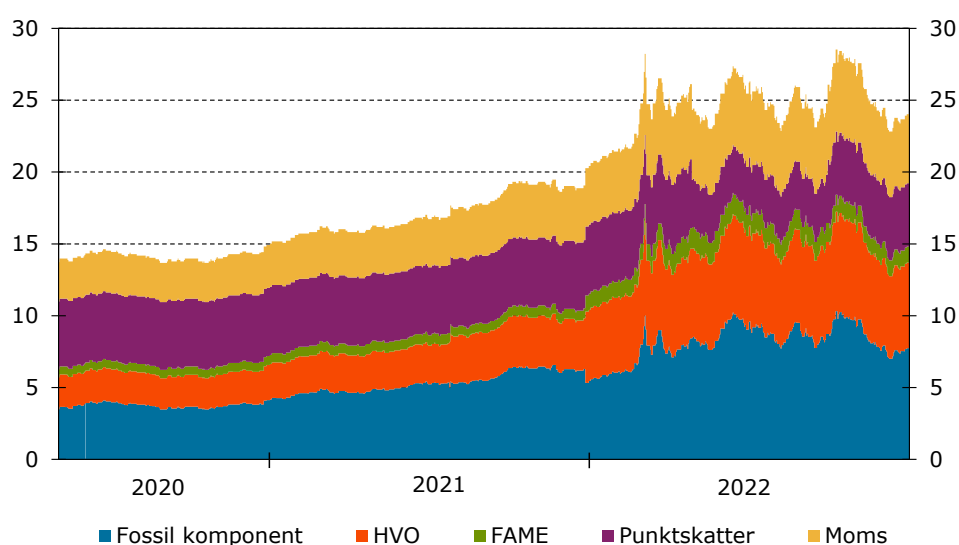
⁸ Analysen är gjord av Transport and Environment (2022).

4 Hög samvariation mellan priset på råolja och biodrivmedel

För att analysera utvecklingen av diesel- och bensinpriset ytterligare studeras dess sammansättning genom att dela upp priset i olika bränsle- och skattekompener.⁹ Resultatet visar att beskattningen av diesel ökade betydligt långsammare än bidraget från priset på fossila och biogena drivmedel mellan 2020 och 2022, se diagram 5. Produktpriset på drivmedel har ökat markant över tid, till stor del drivet av de biogena drivmedelskomponenterna.

Diagram 5 Dieselprisets komponenter

Kronor per liter



Anm. Nominella priser. Punktskatter inkluderar energi- och koldioxidskatt.

Källa: Energimyndigheten (2022a), Skatteverket (2022), OKQ8:s och Circle K:s listpriser samt Konjunkturinstitutet.¹⁰

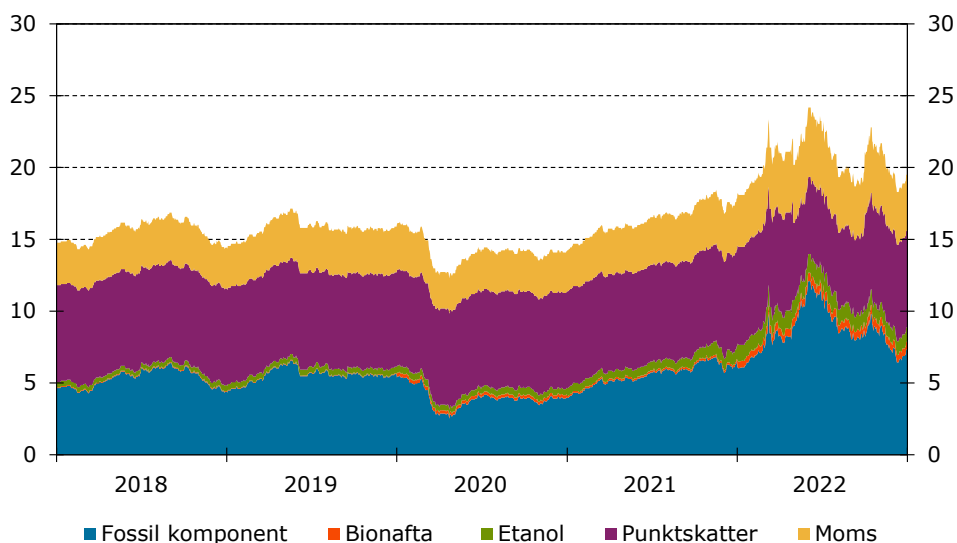
Även bensinprisets utveckling beror till stor del på ökningen av produktpriset under perioden 2020–2022, se diagram 6. Bidraget från biodrivmedel i bensinpriset ökar under perioden men i betydligt lägre utsträckning än motsvarande bidrag i dieselpriset. Skatten på bensin (koldioxid- och energiskatt samt moms) har ökat i kronor men minskat som andel av priset.

⁹ Se Konjunkturinstitutet (2023a) för en beskrivning av den prismodellen som används för uppdelningen.

¹⁰ Se [Priser \(okq8.se\)](https://okq8.se) och [Drivmedelspriser - bensinpriser & dieselpriser | Circle K](https://www.circlek.se/Drivmedelspriser-bensinpriser-och-dieselpriser)

Diagram 6 Bensinprisets komponenter

Kronor per liter



Anm. Nominella priser. Punktskatter inkluderar energi- och koldioxidskatt.

Källor: Energimyndigheten (2020), Energimyndigheten (2021), Energimyndigheten (2022a), Energimyndigheten (2023), OKQ8:s listpriser, Skatteverket (2022) samt Konjunkturinstitutet.

För att identifiera vilka underliggande faktorer som kan förklara drivmedelsprisets utveckling har Konjunkturinstitutet genomfört en ekonometrisk analys.¹¹ Analysen visar att råvarupriser och den svenska växelkursen är de två viktigaste drivkrafterna som förklarar prisförändringarna för bensin och diesel exklusive skatt.¹² Det går dock inte att särskilja en separat bio- och fossilkomponent eftersom priserna för dessa samvarierar kraftigt. Den höga samvariationen kan ha olika förklaringar. Exempelvis har Baumeister och Kilian (2014) samt Qiu m.fl. (2012) argumenterat för att hög ekonomisk global tillväxt leder till stigande pris på råolja och grödor och därmed också biodrivmedel. Vidare kan högre oljepriser ge ett incitament att byta från fossila drivmedel till biodrivmedel. Högre efterfrågan på biodrivmedel ökar priset på bioråvaror, såsom rapsolja, vilket i sin tur driver upp priset på biodrivmedel (Yahya m.fl. 2022). Fossil diesel är även en viktig insatsvara i jord- och skogsbruk. Högre råoljepris kan därmed leda till ökade produktionskostnader för jord- och skogsbruk vilket också ökar priset på grödor och andra bioråvaror. Dessa förklaringar talar för att marknaderna för fossila- och biodrivmedel är sammanlänkande via både efterfråge- och utbudssidan vilket talar för en gemensam trend. Det är dock tveksamt om de kan förklara den mycket höga samvariationen som den ekonometriska analysen visar.

I en svensk kontext kan reduktionsplikten, som ökar inblandningen av biodrivmedel, haft stor inverkan på priset på biodrivmedel, främst HVO. Kraven inom den svenska reduktionsplikten gör att Sverige efterfrågar en stor andel av den HVO som produceras och som uppfyller kraven inom den svenska reduktionsplikten. Reduktionsplikten

¹¹ Metoden är en faktoranalys.

¹² Reduktionsplikten påverkar drivmedelspriserna genom att öka inblandningen av biodrivmedel i bensin och diesel. I analys fångas detta endast indirekt genom priset på biodrivmedel.

höjdes kraftigt för diesel 1 augusti 2021 och 1 januari 2022 vilket sammanföll med en ökning av priset på HVO100 vid båda tillfällena.

5 Skatteförändringar har fullt ut kommit konsumenterna till del

Både nuvarande och föregående regering har mot bakgrund av de höga pumppriserna genomfört en rad styrmedelsförändringar för att sänka drivmedelspriserna. Den 1 maj 2022 sänktes skatten på drivmedel i syfte att underlätta för hushåll och företag. Skattesänkningen bestod av en permanent del och en temporär del. Den temporära sänkningen togs bort 1 oktober samma år.

Eftersom det uttalade syftet med skattesänkningarna var att underlätta för konsumenter har Konjunkturinstitutet analyserat hur stor del av skattesänkningen som kom konsumenterna till del i form av lägre drivmedelspriser.¹³ Det finns tidigare studier som pekar på att det finns en risk att drivmedelspriserna sänks mindre vid skattesänkningar än vad de höjs vid skattehöjningar.¹⁴ Konjunkturinstitutet har därför också analyserat effekten av borttagandet av den temporära skattesänkningen.

Resultaten pekar på att samtliga skatteförändringar, såväl den permanenta skattehöjningen som införandet och borttagandet av den temporära skattesänkningen fick fullt genomslag på bensinpriset. Detta indikerar att konsumenterna till fullo fick ta del av den totala skattesänkningen som genomfördes i maj 2022. De förändringar av drivmedelsskatten som genomfördes under 2022 kan därmed anses ha haft avsedd effekt på bensinpriset.

6 Reduktionsplikten har haft betydande men varierad effekt på dieselpriiset

Som konstaterades i avsnitt 3 är det svenska produktpriset för diesel högt i ett europeiskt perspektiv. En bidragande orsak till det höga produktpriset är reduktionsplikten som innebär ett krav på drivmedelsleverantörer att blanda in biodrivmedel i bensin och diesel. Konjunkturinstitutet har därför analyserat hur reduktionsplikten har påverkat drivmedelspriserna sedan införandet.¹⁵

Analysen visar att prisseffekten av en höjning av reduktionsplikten har varierat över tid. Vid införandet av reduktionsplikten gjordes även förändringar av drivmedelsbeskattningen i syfte att hålla drivmedelspriserna konstanta. Analysen tyder på att dieselpriiset vid pump också förblev oförändrat vid införandet av reduktionsplikten. De två första höjningarna av reduktionsplikten var relativt små. Den första höjningen av reduktionsplikten (på motsvarande 0,7 procentenheter) i januari 2019 förefaller inte ha haft någon betydande effekt på dieselpriiset vid pump. Den andra höjningen (på motsvarande en procentenhet) genomfördes 1 januari 2020 då det var betydande volatilitet i drivmedelspriserna med anledning av coronapandemin, vilket gör dess effekt på priset svår att bedöma. I samband med den tredje (1 augusti 2021) och fjärde höjningen (1 januari 2022), som var större, syns däremot tydliga ökningarna av dieselpriiserna vid pump. Resultaten indikerar att i samband med den tredje höjningen (på motsvarande 5

¹³ För en fullständig beskrivning av analysen se Konjunkturinstitutet (2023b).

¹⁴ Se exempelvis Doyle och Samphantarak (2008) samt Yilamzkuday (2017).

¹⁵ Se Konjunkturinstitutet (2023c) för en fullständig beskrivning av analysen.

procentenheter) steg dieselpriiset vid pump med cirka 0,7 kronor per liter och i samband med den fjärde höjningen (på motsvarande 4,5 procentenheter) steg priset med 1,2 kronor per liter. Trots att reduktionsplikten höjdes ungefär lika mycket vid det tredje och fjärde tillfället steg alltså dieselpriiset vid pump betydligt mer vid den fjärde höjningen.

En möjlig förklaring till att priset på biokomponenter har stigit i samband med förändringarna av reduktionsplikten. Konjunkturinstitutet har inte tillgång till priset på de biokomponenter som blandas in i diesel på den svenska marknaden, däremot är priset på den närbesläktade produkten HVO100 allmänt tillgängligt. I samband med den fjärde höjningen av reduktionsplikten ökade priset på HVO100 markant. Detta skulle kunna förklaras med att reduktionsplikten har en tilltagande effekt på priset på biokomponenter, det vill säga att ju mer reduktionsplikten höjs desto mer stiger priset på biokomponenter. Att priset på HVO100 stiger vid detta tillfälle kan dock (även) bero på andra faktorer, som exempelvis andra länders biodrivmedelspolitik. En slutsats från analysen är därmed att reduktionsplikten är ett styrmedel vars prisseffekt är svår att förutspå.

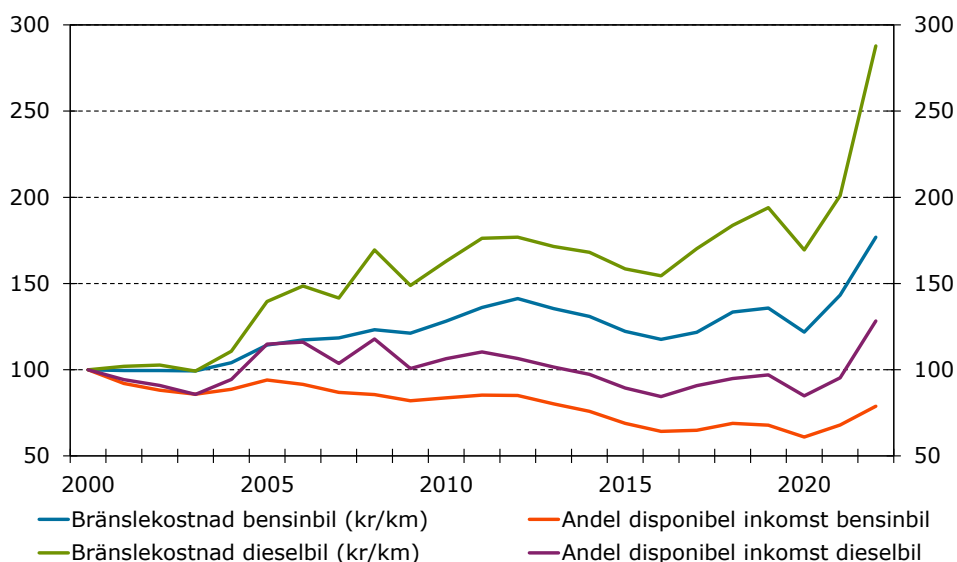
Konjunkturinstitutet har även analyserat vad som kan förväntas hända med dieselpriiset när reduktionsplikten för diesel sänks till 6 procent. Prisseffekten av lägre reduktionsplikt beror på vilken tidshorisont som studeras. På kort sikt kan utfallet påverkas av att företagen sitter fast i redan ingångna kontrakt och därmed inte kan sänka sina kostnader. På längre sikt är det Konjunkturinstitutets bedömning att en sänkning av reduktionsplikten till 6 procent kan sänka dieselpriiset med omkring 5 kronor. Hur lång tid det tar för den fulla effekten att realiseras på pumppriset är svårt att bedöma.

7 På lång sikt har bränsleutgifterna minskat för bensinbilar och ökat för dieslbilar

De höga drivmedelspriserna under perioden 2020 till 2022 har resulterat i högre bränsleutgifter mätt i kronor per kilometer, speciellt för fordon som drivs med diesel. Bränsleutgifterna per kilometer (tonkilometer för godstransporter) beror inte enbart på drivmedelspriset utan även på fordonets bränsleeffektivitet. Vidare har hushållens och företagens inkomster ökat över tid. Sammantaget innebär den tekniska utvecklingen och inkomstutvecklingen att bränsleutgifterna mätt som andel av inkomsten inte har ökat lika mycket som drivmedelspriset. För en mer allsidig bild av utvecklingen av drivmedelspriserna är det därför även relevant att redovisa de relativa bränsleutgifterna.

Diagram 7 Bränsleutgifter för personbilar i kronor per kilometer och som andel av disponibel inkomst

Index 2000=100



Anm. Bränslekostnaden räknas fram genom att multiplicera bränsleförbrukningen för en genomsnittlig bensinbil (diesebil) med bensinpriset (dieselpriset). Andel disponibel inkomst visar bränsleutgifterna mätt som andel av disponibel inkomst för att köra en kilometer med en genomsnittlig bensinbil (diesebil) i fordonsflottan. Disponibel inkomst per invånare är årsgenomsnitt.

Källor: SCB, Trafikverket och Energimyndigheten.

Diagram 7 visar utvecklingen av bränsleutgifterna per kilometer och som andel av disponibel inkomst för den genomsnittliga personbilen i fordonsflottan. Bränsleutgifterna år 2000 för att köra en bensinbil 1 000 mil utgjorde 7,6 procent av den genomsnittliga individens disponibla inkomst. Motsvarande andel för diesebilen var 5,2 procent. För att underlätta en jämförelse över tid har andelarna indexerats och satts till samma startpunkt 2000.¹⁶

Den genomsnittliga diesebilen i fordonsflottan har haft en sämre utveckling av bränsleeffektiviteten och högre bränsleprisökningar jämfört med bensinbilen. Detta har lett

¹⁶ Bränslekostnaden år 2000 var för den genomsnittliga bensinbilen i fordonsflottan 0,9 kronor per kilometer och för den genomsnittliga diesebilen 0,6 kronor per kilometer.

till ökade bränsleutgifter per kilometer för dieselbilen jämfört med bensinbilen. Det är dock viktigt att beakta att analysen görs utifrån ett genomsnittligt fordon för respektive drivmedelslag och inte utifrån likvärdiga bilmodeller.¹⁷

Om bränsleutgifterna per kilometer sätts i relation till den genomsnittliga disponibla inkomsten så visar analysen att kostnaden för att köra en kilometer som andel av den disponibla inkomsten har minskat för en genomsnittlig bensinbilsägare under perioden 2000 till 2022. En individ behövde därmed använda en mindre andel av sin disponibla inkomst för att köra en kilometer. Detta har även gällt för individer som köpte sin bil år 2000 och behållit den till 2022 och för personer som vart tredje år valt att byta sin bensinbil till en ny bensinbil. För dieselbilsägaren har bränsleutgifterna som andel av disponibel inkomst varit relativt oförändrade under samma period förutom de två sista åren. Detta beror främst på två faktorer. Dels har den genomsnittliga dieselbilen i fordonsflottan blivit större och tyngre vilket har lett till att bränsleförbrukningen per kilometer inte minskat i samma utsträckning som för bensinbilen. Dels har dieselpriiset, speciellt de senaste två åren, ökat betydligt mer än bensinpriset.

Analysen ovan visar att på längre sikt är höga bränslepriser inte ett lika stort problem för hushållen om dessa prisökningar samtidigt åtföljs av ökade inkomster och/eller effektivare fordon. På kort sikt om priset på drivmedel ökar snabbt hinner inte hushåll och företag anpassa sig, till exempel genom att köpa en ny och mer bränslesnål bil. Därför slår en snabb förändring av drivmedelspriserna igenom på bränsleutgifterna i större utsträckning än på längre sikt. För både diesel- och bensinbilar är det tydligt att prisuppgången under 2022 inte kompenseras av ökade inkomster eller bränslesnålare bilar på kort sikt.

Lastbilstransporternas bränslekostnad per tonkilometer har ökat både för tunga och lätta lastbilar. Ökningen har dock varit högst för lätta lastbilar vilket troligen förklaras av att lätta lastbilar har minskat sin mängd gods vid körning, vilket i sin tur ökar bränslekostnaden per tonkilometer. På en övergripande näringslivsnivå har bränslekostnaden per tonkilometer mätt som andel av totala förädlingsvärdet ökat med 35 procent mellan 2000 och 2022.

¹⁷ Dieselmotorn är generellt effektivare än bensinmotorn vilket inte framkommer i denna analys.

8 Framöver ska effekter på företag, hushåll och klimatmål studeras

Framöver kommer Konjunkturinstitutet inom ramen för regeringsuppdraget fokusera analysen på hur företag och hushåll har påverkats, och kommer att påverkas, av förändringar i drivmedelspriserna. Även analys av drivmedelsprisernas inverkan på möjligheten att nå klimatmålen kommer att studeras.

Som nämndes ovan påverkar tidsperspektivet vilka anpassningsmöjligheter hushåll och företag har och därmed i vilken utsträckning förändringar i drivmedelspriser påverkar hushållens välfärd och företagets produktion. På kort sikt är anpassningsmöjligheterna små eftersom varken inkomsten eller fordonsflottan inte förändras i någon större utsträckning. Det är därför intressant att studera vilka fördelningseffekter som uppstår för olika hushållsgrupper om drivmedelspriserna ändras kraftigt på kort sikt. Även företagen har små möjligheter att snabbt ändra sin produktion och transportkedja.

På längre sikt påverkas effekterna av förändrade drivmedelspriser bland annat av inkomstutvecklingen i ekonomin men även av teknikutveckling och av földeffekter via anpassning av priser på andra varor och tjänster. Teknikutveckling kan exempelvis gälla utveckling av bränsleeffektiviteten i de fossildrivna fordonen men också hur snabbt och till vilka priser elfordon introduceras i fordonsflottan. Introduktionen av elfordon i de scenarier som tagits fram av olika aktörer¹⁸ förespår en relativt snabb introduktion av elbilar i persontransporter och på lite längre sikt även för tyngre fordon. Detta kommer att påverka storleken på de långsiktiga effekterna av högre priser på bensin och diesel samtidigt som det innebär kostnader för att elektrifiera transportsektorn. Även samspelet mellan möjligheten och kostnaderna för att nå de svenska klimatmålen påverkas av i vilken utsträckning elfordon kommer in i fordonsflottan. Möjligheterna att nå de svenska klimatmålen och Sveriges EU-åtaganden påverkas också av vilka styrmedel som finns inom transportområdet inklusive i vilken mån de påverkar bränslepriset. Dessa långsiktiga effekter kommer att studeras inom ramen för detta projekt under 2024 och presenteras i slutrapporten som publiceras senast den 2 december 2024.

¹⁸ Se Konjunkturinstitutet (2023a) för en sammanställning av scenarier för elbilsintroduktion.

Referenser

- Baumaster, C., Kilian, L. (2014). "Do oil price increases cause higher food prices? - Biofuels, binding constraints, and agricultural commodity price volatility", *Economic Policy* vol. 29, issue 80, s. 691-747
- Energimyndigheten (2020). Drivmedel 2019-Redovisning av rapporterade uppgifter enligt drivmedelslagen, hållbarhetslagen och reduktionsplikten (ER 2020:26)
- Energimyndigheten (2021). Drivmedel 2020 – Redovisning av rapporterade uppgifter enligt drivmedelslagen, hållbarhetslagen och reduktionsplikten (ER 2021:29)
- Energimyndigheten (2022b). Drivmedel 2021 – Redovisning av rapporterade uppgifter enligt drivmedelslagen, hållbarhetslagen och reduktionsplikten (ER 2022:08)
- Energimyndigheten (2022b). Kontrollstation för reduktionsplikten 2022 Delrapport 1 av 2, ER 2022:07
- Energimyndigheten (2023). Drivmedel 2022-Redovisning av rapporterade uppgifter enligt drivmedelslagen, hållbarhetslagen och reduktionsplikten (ER 2023:19)
- Konjunkturinstitutet (2023a). Drivmedelsprisernas utveckling, Specialstudie dnr. 2023-457.
- Konjunkturinstitutet (2023b). Skatteförändringar och bensinpriset, Specialstudie dnr. 2023-458.
- Konjunkturinstitutet (2023c). Reduktionsplikten och dieselpriiset, Specialstudie dnr. 2023-459.
- Proposition 2023/24:28 Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel.
- Qiu, C., Colson, G., Escalante, C., och Wetzstein, M. (2012). Considering macroeconomic indicators in the food before fuel nexus, *Energy Econ.*, 34 (2012), pp. 2021-2028.
- Skatteverket (2022). Historik Skattesatser. Tillgänglig: <https://skatteverket.se/download/18.1997e70d1848dabbac9568a/1672157478673/skattesatser%20br%C3%A4nsle%20till%20och%20med%202022.pdf>. Hämtad: 2023-08-29.