

Specialstudier

December 2024



Slutredovisning av regeringsuppdraget
Analys av drivmedelspriser





Specialstudie
Slutredovisning av regeringsuppdraget
Analys av drivmedelspriser

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 2024, dnr Fi/2023/03284(delvis). Denna rapport utgör uppdragets slutrapportering. Rapporten sammanfattar tidigare publicerade rapporter inom uppdraget. Charlotte Berg har varit projektledare för regleringsuppdraget.

Stockholm 2 december 2024

Albin Kainelainen
Generaldirektör

Innehåll

1	Uppdraget och dess beredning	5
2	Sammanfattande slutsatser	6
3	Det svenska dieselpriiset har gått från att vara det högsta till att vara bland de lägsta inom EU.....	7
4	Liten kostnadsökning för de flesta branscher	9
5	Begränsad påverkan på åkeribranschen.....	10
6	Inga tydliga effekter av drivmedelspriser på tillväxt och sysselsättning.....	11
7	Låginkomsttagare utanför de större städerna påverkas mest.....	12
8	Klimatstyrmedel har haft inverkan på drivmedelspriset.....	13
9	Ytterligare styrning behövs för att nå Sveriges nationella klimat- och energipolitiska mål.....	15
	Referenser	17

1 Uppdraget och dess beredning

Konjunkturinstitutet har under två års tid haft i uppdrag av regeringen att analysera drivmedelspriser (se gråruta nedan). Uppdraget har delredovisats vid två tillfällen, i november 2023 och i maj 2024. Denna rapport utgör slutrapporteringen av uppdraget i enlighet med uppdragsbeskrivningen.

Uppdrag i Konjunkturinstitutets regleringsbrev för 2024

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 vilket genomslag som regeländringar på bl.a. skatteområdet fått på drivmedelspriserna, samt deras påverkan på möjligheterna för Sverige att nå klimat- och energipolitiska mål och åtaganden inom EU. Myndigheten ska också analysera effekterna av den sänkta reduktionsplikten som gäller fr.o.m. årsskiftet 2023/24. Myndigheten ska även analysera drivmedelsprisernas effekt på tillväxt, sysselsättning, näringsliv och hushåll. Vid uppdragets genomförande ska löpande avstämningar ske med Konkurrensverket. En delredovisning av priseffekterna av den sänkta reduktionsplikten ska senast den 21 juni 2024 lämnas till Regeringskansliet (Finansdepartementet). Uppdraget ska senast den 2 december 2024 slutredovisas till Regeringskansliet.

Nio rapporter har publicerats inom ramen för uppdraget varav en är skriven av forskare vid Statens väg- och transportforskningsinstitut (Konjunkturinstitutet, 2023a, 2023b, 2023c, 2024a, 2024b, 2024c, 2024d, 2024e samt Swärdh m.fl. 2023). Även Konjunkturinstitutets årliga miljöekonomiska rapport 2023 (Konjunkturinstitutet, 2023d) har stora beröringspunkter med uppdraget då ett kapitel analyserar fördelningsaspekter av förändrade drivmedelspriser. Resultaten från dessa studier sammanfattas kortfattat i denna rapport.

2 Sammanfattande slutsatspunkter

De huvudsakliga slutsatserna från Konjunkturinstitutets analys av drivmedelspriser kan sammanfattas i nedanstående 9 punkter. Dessa beskrivs mer utförligt i de efterföljande kapitlen men även detta utgör kortfattade sammanfattningar. För att få en fullständig bild av analyserna hänvisas läsaren till de specialstudier som beskriver analyserna (Konjunkturinstitutet, 2023a, 2023b, 2023c, 2023d, 2024a, 2024b, 2024c, 2024d, 2024e samt Swärdh m.fl. 2023).

1. Det svenska dieselpriiset har gått från att vara det högsta till att efter årsskiftet 2023/2024 vara bland de lägsta jämfört med Sveriges grannländer.
2. Ökade drivmedelspriser resulterar i en liten kostnadsökning för de flesta branscher i näringslivet.
3. Förändrade drivmedelspriser har en begränsad påverkan på åkeribranschen.
4. Analysen visar inte på några tydliga effekter av drivmedelspriser på tillväxt och sysselsättning.
5. Låginkomsttagare utanför de större städerna påverkas mest av höga drivmedelspriser men spridningen är stor inom varje hushållsgrupp vilket kan försvåra en träffsäker kompensationspolitik.
6. Skatteförändringar har haft fullt genomslag på bensinpriset.
7. Effekten på dieselpriiset av förändringar i reduktionsplikten har varit svåra att bedöma eftersom reduktionspliktens effekt på HVO-priset inte varit densamma vid de olika tillfällena.
8. Ytterligare styrning behövs för att nå Sveriges nationella klimatmål till 2030 och 2040. Modellanalysen visar att drivmedelspriserna måste öka men att de långsiktiga effekterna på ekonomin är relativt små.
9. Det svenska energiintensitetsmålet ökar det samhällsekonomiska kostnaderna för att nå det nationella klimatmålet 2030.

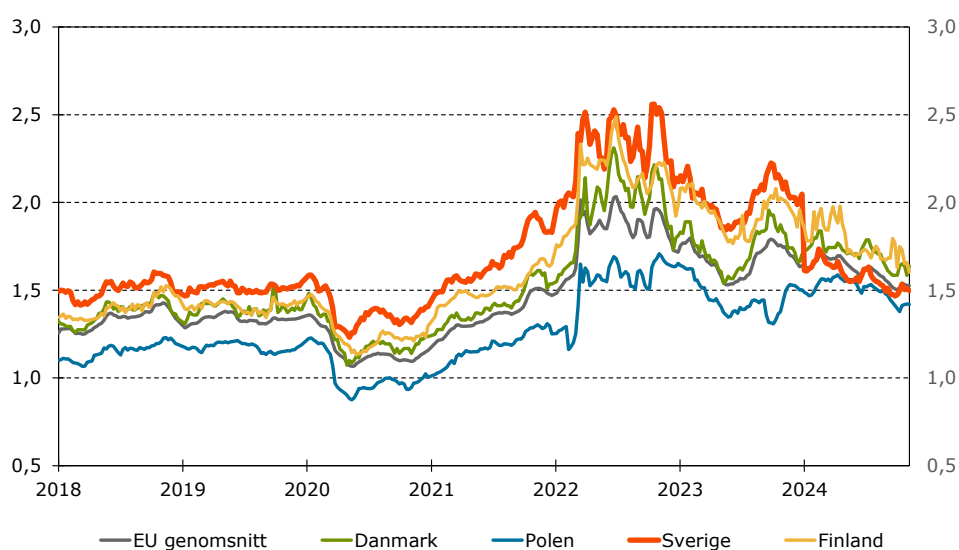
3 Det svenska dieselpriiset har gått från att vara det högsta till att vara bland de lägsta inom EU

För att minska växthusgasutsläppen från vägtrafiken har Sverige under en längre tid haft styrmedel som ökar inblandningen av biodrivmedel i diesel och bensin. Fram till och med mitten av 2018 skedde denna styrning med hjälp av en skatt på de koldioxidutsläpp som härrör från den fossila delen av diesel och bensin. Även energiskatten var under denna tid fördelaktig för biogena drivmedel i förhållande till de fossila. Den 1 juli 2018 infördes reduktionsplikterna för diesel och bensin. Koldioxidskatten förändrades och beskattade både de fossila och biogena utsläppen. Både reduktionsplikten och koldioxidskatten ökar priset på både diesel och bensin eftersom den biogena motsvarigheten är dyrare än den fossila motsvarigheten. Syftet med dessa styrmedel är att uppnå de av riksdagen uppsatta klimatmålen i Sverige och de klimatåtaganden som finns gentemot EU. Den 1 januari 2024 sänktes dock reduktionsplikterna kraftigt från 30,5 procent till 6 procent för diesel och från 7,8 procent till 6 procent för bensin.

Diagram 1 visar dieselpriets utveckling sedan 2018. Det framgår tydligt av diagrammet att dieselpriiset i Sverige var högre än i våra närmaste grannländer samt även högre än EU-genomsnittet innan sänkningen vid årsskiftet 2023/24. Under 2024 har det svenska dieselpriiset varit lågt i förhållande till dieselpriiset i de utvalda grannländerna. Det är endast Polen som har ett lägre dieselpriis. Det svenska bensinpriset har däremot varit i paritet med övriga grannländers bensinpris samt EU-genomsnittet under hela reduktionspliktsperioden, se diagram 2. Vid årsskiftet 2023/24 sänktes både reduktionsplikten och skatten på bensin. Efter denna förändring är det svenska bensinpriset strax under genomsnittspriset inom EU.

Diagram 1 Dieselpriiset, januari 2018 - oktober 2024

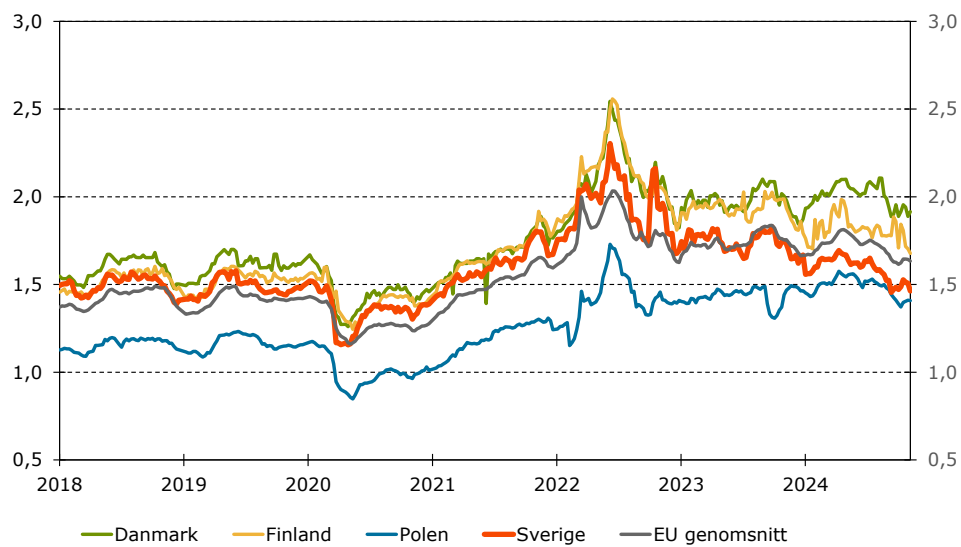
Euro/liter



Källa: Europeiska kommissionen Oil bulletin.

Diagram 2 Bensinpriset, januari 2018 - oktober 2024

Euro/liter



Källa: Europeiska kommissionen Oil bulletin.

4 Liten kostnadsökning för de flesta branscher

I Konjunkturinstitutet (2024a) analyseras med hjälp av en input-outputmodell hur förändringar i drivmedelspriser påverkar kostnaderna i näringslivets branscher. Analysen avgränsas till att studera prisökningar som endast sker i Sverige. Prisökningen skulle alltså kunna bero på förändringar i reduktionsplikten eller införandet av ett nationellt handelssystem för drivmedel, det vill säga förändringar som är specifika för den svenska marknaden.

Analysen visar att kostnadsökningen som uppstår då drivmedel blir dyrare är liten för de flesta branscher i det svenska näringslivet. Detta är en konsekvens av att drivmedel utgör en relativt liten andel av den totala kostnadsmassan för företagen. Lastbilstransporter, fiskerier, kollektivtrafik, buss och taxi får större kostnadsökningar av högre drivmedelspriser relativt andra branscher. Även skogsbruk, jordbruk, post och övriga transporttjänster liksom sjötransporter påverkas mer än andra.

I modellberäkningen beräknas effekten av en 35-procentig prisökning på drivmedel (bensin och diesel) exklusive skatt. För hushåll motsvarar det en tioprocentig prisökning på drivmedel vid pump.¹ Det leder till en ökning av konsumentpriserna totalt med ca 0,2 procentenheter som en direkt effekt eftersom hushållens utgifter för drivmedel utgör ca 2 procent av den totala konsumtionen. Därtill tillkommer en indirekt effekt av högre priser på andra varor och tjänster av de högre produktionskostnaderna som uppgår till knappt 0,3 procentenheter. Totalt blir effekten på konsumentpriserna således knappt 0,5 procentenheter av en ökning av drivmedelspriserna med 10 procent vid pump.²

Man bör ha i åtanke att dessa effekter på konsumentpriserna är beräknade under ett antal förenklande antaganden. Det antas att det inte sker någon substitution eller ändrat beteende på grund av prisförändringarna. Det antas också att inhemska producenter lyckas höja priserna på sina egna produkter trots att importpriserna inte stiger i samma grad. I det avseendet så är den modellberäknade priset effekten en övre gräns av den verkliga effekten. Om företag och hushåll substituerar bort från dyrare drivmedel blir priset effekten sannolikt mindre. Å andra sidan antas det inte heller ske någon anpassning av efterfrågan, växelkurs eller lönenivån. Om exempelvis lönekraven blir högre på grund av dyrare drivmedel så kan ökade lönekostnader leda till en större effekt på priserna i slutändan.

¹ Siffrorna gäller för 2021 eftersom data för beräkningen avser det året. Att priset vid pump ökar mindre i procentuella termer än priset exklusive skatt beror på att punktskatterna på drivmedel är satta i kronor och ören. Relationen mellan procentuella prisförändringar inklusive och exklusive skatt varierar från år till år eftersom punktskatter och priser förändras.

² En ökning med 10 procent i konsumentled motsvarar en ökning av drivmedelspriserna med 35 procent i producentled. Modellen är helt linjär, vilket innebär att en ökning av drivmedelspriserna i konsumentled med 20 procent ger en dubbelt så stor effekt på priser och kostnader. En ökning med 5 procent ger hälften så stor effekt, och så vidare.

5 Begränsad påverkan på åkeribranschen

I Konjunkturinstitutet (2024d) gjordes en djupdykning i åkeribranschen eftersom denna bransch utmärker sig med hög andel drivmedelskostnader jämfört med andra branscher. Ökade produktionskostnader för godstransporter på väg kan påverka efterfrågan på den svenska åkeribranschens tjänster på flera sätt. Dels kan högre priser leda till minskad efterfrågan på transporttjänster genom att kunderna minskar sin produktion eller förbättrar sin logistik för att minska antalet transporter, dels kan ökade priser leda till en övergång till andra transportslag. Dessutom kan ökade produktionskostnader leda till att transporttjänsterna utförs av utländska åkare som delvis har en annan kostnadsbild än de svenska åkarna. Dessa aspekter analyserade i rapporten.

Dieselpriiset har olika stor betydelse för olika delar av branschen. För lokala transporter utgör exempelvis kostnaderna för diesel cirka 10 procent av de totala kostnaderna medan för tyngre och mer långtgående transporter utgör dieselpriiset cirka 30 till 40 procent.

Rapportens analys utgår i stor utsträckning från de totala transportkostnaderna som åkerinäringen står inför, eftersom den tillgängliga litteraturen i huvudsakligen har analyserat åkerinäringen baserat på totala kostnader.³ Trots detta är det möjligt, med hänsyn tagen till dieselpriets betydelse för de totala kostnaderna, att göra en ungefärlig bedömning av hur dieselpriet påverkar branschen. När det gäller efterfrågans känslighet för transportkostnader visar merparten av litteraturen att efterfrågan minskar med 0,3 till 0,5 procent på lång sikt i Sverige vid en enprocentig ökning av kostnaden för vägtransporttjänster. Eftersom dieselpriet utgör mellan 10 och 40 procent av den totala kostnaden för vägtransporttjänsten kan en överslagsmässig bedömning vara att efterfrågan på vägtransporter vid en dieselprishöjning på 1 procent förändras med cirka -0,2 till -0,03 procent. Eftersom den efterfrågade kvantiteten förändras procentuellt mindre än priset, kan påverkan av dieselpriet på efterfrågan på vägtransporttjänster betraktas som relativt begränsad.

³ Totala kostnader består av kostnader för förare, drivmedel, kapital, skatt, service och reparation, administration samt övriga kostnader.

6 Inga tydliga effekter av drivmedelspriser på tillväxt och sysselsättning

Realekonomin kan påverkas av förändrade drivmedelspriser både genom utbuds- och efterfrågekanaler. Utbudseffekten verkar genom att drivmedel är en insatsvara i näringslivets produktion, vilket innebär att ett högre pris medför högre produktionskostnader för företagen. Efterfrågeeffekten verkar främst genom att drivmedelsutgifterna påverkar hushållens utrymme för övrig konsumtion. I Konjunkturinstitutet (2024c) analyseras sambandet mellan förändrade drivmedelspriser, produktion och sysselsättning i näringslivet samt några utvalda branscher.

Sammantaget finner rapporten inte någon tydlig effekt av förändrade drivmedelspriser på den ekonomiska utvecklingen på kort sikt för perioden 2000–2019. Detta gäller även när perioden efter pandemin, då drivmedelspriserna ökade kraftigt, inkluderas i analysen. Varken dieselpriiser eller bensinpriser påverkar sysselsättningen i näringslivet för tidsperioden 2000–2019⁴, medan förädlingsvärdet stiger svagt efter en positiv dieselpriischock. Den positiva effekten på förädlingsvärdet är dock liten så betydelsen av detta resultat ska inte överdrivas. Resultaten pekar inte heller på några tydliga effekter på vare sig förädlingsvärde eller sysselsättning i de mest drivmedelsintensiva branscherna.

En sannolik förklaring till resultaten är att näringslivet som helhet använder relativt lite drivmedel i sin produktion vilket visades i Konjunkturinstitutet (2023a). För vissa branscher är dock drivmedelskostnaderna relativt stora så som exempelvis i branschen vägtransporter som har en kostnad för drivmedel på över 20 procent av branschens genererade förädlingsvärde. Övriga branschers kostnader är dock under 10 procent. För hushållen har konsumtionen av drivmedel som andel av disponibel inkomst trendmässigt minskat sedan 2000. Trots att drivmedelspriserna har stigit sedan 2000 har kostnaden för att köra en kilometer med en genomsnittlig bil varit relativt konstant, som andel av disponibel inkomst.

⁴ Tidsperioden är vald eftersom åren efter 2019 påverkas av covid-19-pandemin. Under pandemin infördes bland annat utökad stöd för korttidspermittering vilket sannolikt stöttade upp utvecklingen för sysselsättningen under delar av perioden. Detta syns när perioden 2000–2023 studeras då en positiv bensinprischock påverkar sysselsättningen positivt.

7 Låginkomsttagare utanför de större städerna påverkas mest

Konjunkturinstitutets årliga miljöekonomiska rapport (Konjunkturinstitutet, 2023d) och Swärdh (2023) analyserar fördelningspolitiska aspekter av förändrade drivmedelspriser. Analysen görs i en inkomst- och geografisk dimension. När analysen inkluderar alla hushåll uppdelade i olika inkomstgrupper går det inte att utläsa någon större variation i hur olika hushållsgrupper påverkas av högre drivmedelspriser i förhållande till sin disponibla inkomst. Detta beror i huvudsak på att hushåll med höga inkomster i större utsträckning har tillgång till bil. Om analysen avgränsas till hushåll som har en bil påverkas de med lägre inkomster betydligt mer än de med högre inkomster, trots att hushåll med högre inkomster använder mer drivmedel. När analysen även tar hänsyn till var hushållen bor visar analysen att hushåll med lägre inkomster utanför de större städerna påverkas mer av höga drivmedelspriser än övriga hushållsgrupper. Jämförs hushåll i samma inkomstkategori men med olika bostadsorter – storstadsområden, mellanstora städer eller mindre städer/landsbygd – är skillnaden dock liten. En viktig observation är emellertid att det finns en stor spridning inom respektive grupp. Även om det ser ut som att en grupp i genomsnitt inte påverkas så mycket kan det fortfarande finnas hushåll inom gruppen som drabbas hårt.

På längre sikt kan hushållen i större utsträckning anpassa sig till högre drivmedelspriser vilket kan minska fördelningseffekterna. På längre sikt måste emellertid hänsyn tas även till uppsatta utsläppsmål. Analysen visar att de fördelningspolitiska effekterna:

- (i) skiljer sig kraftigt åt mellan olika politikutformningar som alla når samma utsläppsnivå,
- (ii) beror på klimatpolitikens ambitionsnivå, till exempel hur stora utsläppsminskningar som ska ske i Sverige, och
- (iii) är starkt beroende av hur intäkterna från höjda drivmedelsskatter återförs till ekonomin.

För att Sverige ska nå uppsatta klimatpolitiska mål kommer det att krävas ytterligare politiskt beslutade styrmedel som kommer att få fördelningspolitiska konsekvenser. Även om fördelningseffekterna av politiken blir kraftiga bör detta inte nödvändigtvis påverka de klimatpolitiska styrmedlens utformning. Tvärtom indikerar nationalekonomisk teori att en politisk vilja att motverka klimatpolitikens fördelningseffekter bör hanteras genom annan politik och inte genom anpassade klimatpolitiska styrmedel. Ur samhällsekonomisk synvinkel är det bästa ett policypaket bestående av kostnadseffektivt utformade klimatpolitiska styrmedel i kombination med andra fördelningspolitiskt kompenserande åtgärder om behov finns.

8 Klimatstyrmedel har haft inverkan på drivmedelspriset

Den 1 maj 2022 sänktes skatten på drivmedel i syfte att ekonomiskt underlätta för hushåll och företag. Skattesänkningen bestod av en permanent del och en temporär del. Den temporära sänkningen togs bort 1 oktober samma år. Hur skatteförändringen påverkade bensinpriset analyserade i Konjunkturinstitutet (2023b). Resultaten av analysen pekar på att samtliga skatteförändringar, såväl den permanenta skattesänkningen 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. Det tyder även på att effekten av införandet och borttagandet av skattesänkningen är symmetrisk: skattesänkningen minskade bensinpriset lika mycket som skattehöjningen ökade bensinpriset. De förändringar av drivmedelsskatten som genomfördes under 2022 kan därmed anses ha haft avsedd effekt på bensinpriset.

Utöver koldioxid- och energiskatt påverkas drivmedelspriserna även av reduktionsplikten som är ett verksamt instrument för att minska de nationella utsläppen av fossil koldioxid (se Konjunkturinstitutet, 2023a). Reduktionsplikten innebär ett krav på drivmedelsleverantörer att blanda in biodrivmedel i bensin och diesel. Den svenska reduktionsplikten infördes i juli 2018 och har höjts ett flertal gånger innan den sänktes kraftigt vid årsskiftet 2023/24. Eftersom reduktionsplikten innebär ökad inblandning av den relativt dyra biodrivmedlet bidrar plikten samtidigt till att öka priset på drivmedel.

I Konjunkturinstitutet (2023c) analyserades hur mycket införandet och de höjningar som har gjorts av reduktionsplikten har påverkat dieselpriiset i Sverige.⁵ Analysen visar att priset för diesel har varierat över tid. De första höjningarna av plikten hade liten effekt på priset medan de två sista höjningarna innebar en tydliga ökning av dieselpriiset vid pump. Trots att reduktionsplikten höjdes ungefär lika mycket vid det tredje och fjärde tillfället steg dieselpriiset vid pump betydligt mer vid den fjärde höjningen.

En möjlig förklaring till att priset för diesel har varierat är att priset på biokomponenter har stigit i samband med de två höjningarna av reduktionsplikten som skedde i augusti 2021 och januari 2022. 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. En slutsats från analysen är därmed att reduktionsplikten är ett styrmedel vars priset är svår att förutspå.

Vid årsskiftet 2023/2024 sänktes den svenska reduktionsplikten kraftigt. Reduktionspliktsnivån för diesel sänktes med 24,5 procentenheter till 6 procent och nivån för bensin sänktes med 7,8 procentenheter till 6 procent. I samband med detta sänktes även skatten på bensin med 60 öre per liter och dieselskatten höjdes med 12 öre per

⁵ Kraven på utsläppsreduktion var under perioden 2018–2023 betydligt högre på diesel än på bensin. Därför avgränsades rapporten till att studera effekten av reduktionsplikten på dieselpriiset.

liter. I Konjunkturinstitutet (2024b) analyseras hur denna förändring påverkade dieselpriset vid pump. Resultaten pekar på att på kort sikt (en månad efter sänkningen) har policyförändringarna inneburit att dieselpriset vid pump har sjunkit med cirka 4,6 kronor per liter. Om skatten inte hade höjts vid samma tillfälle hade reduktionsplikten sänkt pumppriset på diesel med cirka 4,8 kronor per liter enligt samma beräkningar. På tre månaders sikt är effekten av policyförändringarna något lägre (cirka 4,4 kronor per liter).

Även i denna rapport studeras prisutvecklingen för biodrivmedlet HVO100 och analysen visar att det skedde en kraftig prissänkning i samband med sänkningen av reduktionsplikten. Detta tyder på att den svenska reduktionsplikten har påverkat både efterfrågan och priset på HVO.

9 Ytterligare styrning behövs för att nå Sveriges nationella klimat- och energipolitiska mål

I Konjunkturinstitutet (2024e) analyseras om styrningen från EU:s två utsläppshandelssystem (ETS 1 och ETS 2), tillsammans med nuvarande beslutade svenska styrmedel, leder till att Sverige når sina nationella klimat- och energipolitiska mål 2030 och 2040. Scenarioanalysen visar att ytterligare styrning behövs för att nå målen. Rapporten analyserar även merkostnaden för Sverige av att bedriva klimatpolitik utöver styrningen från EU:s handelssystem. Analysen fokuserar på drivmedelsprisernas betydelse för att nå de svenska klimat- och energipolitiska målen till 2030 och 2040.

För att nå de nationella klimatmålen till 2030 och 2040 antas att ett nationellt utsläppshandelssystem införs 2025, utöver den styrning som ges av EU:s utsläppshandelssystem. Det nationella handelssystemet antas inkludera koldioxidutsläpp i ESR-sektorn från mobil och stationär förbränning. Analysen visar att det främst är vägtransporterna som kommer att bidra till att det nationella klimatmålet för 2030 nås. Effekterna på ekonomin och på pumppriserna är relativt små till 2030 eftersom en stor del av reduktionen kan ske genom ökad inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel samt en ökad elektrifiering av fordonsflottan.

För att uppfylla det nationella klimatmålet till 2040 måste dock utsläppsrättspriset öka kraftigt för att åstadkomma de sista utsläppsminskningarna. Pumppriset kommer i detta scenario nästan fördubblas jämfört med pumppriset i scenariot där EU-kommissionens högre ETS-priser antas. I och med att pumppriset blir så högt kommer ekonomin påverkas både direkt via högre transportkostnader och indirekt via en generellt lägre efterfrågan från hushållen. Modellanalysen visar också att efter 2030 kommer jordbrukets utsläpp att utgöra en betydligt större andel av ESR-utsläppen jämfört med i dag. Om även jordbrukets utsläpp av metan och lustgas inkluderas i det nationella utsläppshandelssystemet visar modellanalysen att kostnaderna för samhället, i form av BNP-förändring, blir lägre men att detta sker på bekostnad av jordbruket. Effekten på pumppriset blir i ett sådant scenario i stort sett detsamma som i med scenariot med kommissionens högre ETS-prisbana. Att prissätta metan och lustgas från jordbruket är dock inte enbart en fråga om hur en sådan prissättning ska åstadkommas utan kommer troligen även att handla om politiska avvägningar mellan klimatmålet och mål för bland annat försörjningstrygghet i form av livsmedel, biologisk mångfald och ett levande landskap.

Utöver ett nationellt klimatmål till 2030 har Sverige även ett nationellt energiintensitetsmål och ett vägledande energisparkrav som ska bidra till EU:s övergripande energisparmål. ”Energieffektivitet först” förespråkas av EU som den princip från vilken medlemsländernas energipolitik ska utformas. Energieffektivisering kan bland annat ses som en åtgärd för att minska växthusgasutsläpp. Scenarioanalysen visar att Sveriges energipolitiska målsättningar 2030 varken uppnås i scenariot med enbart höga EU ETS-priser eller i scenariot där det svenska klimatmålet till 2030 nås.

Om både det nationella energiintensitetsmålet och klimatmålet 2030 ska nås visar scenarioanalysen att konsekvenserna för svensk ekonomi blir betydligt större än om enbart klimatmålet uppnås. Det följer av att ökade priser via högre beskattning på

energi innebär att priset både på fossil energi samt el och biodrivmedel ökar. Beskattningen omfattar hela ekonomin, det vill säga även den energiintensiva industrin. Principen ”energieffektivisering först” har dock flera syften där bland annat kommissionen lyfter fram en tryggad energiförsörjning inom EU och vikten av att motverka energifattigdom. Modellresultaten tyder således på att det kan finnas målkonflikter även mellan energieffektivitet och en kostnadseffektiv klimatpolitik.

Referenser

- 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.
- Konjunkturinstitutet (2023d), Miljö, ekonomi och politik 2023 – Fördelningseffekter av miljö- och klimatpolitik, dnr. 2023-522.
- Konjunkturinstitutet (2024a), Drivmedelsprisernas betydelse för företagens kostnader, Specialstudie dnr. 2024-049.
- Konjunkturinstitutet (2024b), Priseffekten av den sänkta reduktionsplikten, Specialstudie dnr. 2024-246.
- Konjunkturinstitutet (2024c), Effekter av förändrade drivmedelspriser på tillväxt och sysselsättning, Specialstudie dnr. 2024-247.
- Konjunkturinstitutet (2024d), Åkeribranschen, Specialstudie dnr. 2024-248.
- Konjunkturinstitutet (2024e), Drivmedelsprisernas betydelse för att nå klimat- och energipolitiska mål, Specialstudie dnr. 2024- 465.
- Swärdh J-E, S. Algers och K. Ek (2023), ”Fördelningseffekter av bilstyrmedel för att nå klimatmålet 2030 – En analys av inkomst- och geografisk dimension”, Vti rapport 1192.