



Drivkraft
Sverige

Drivmedelsprisernas utveckling över tid



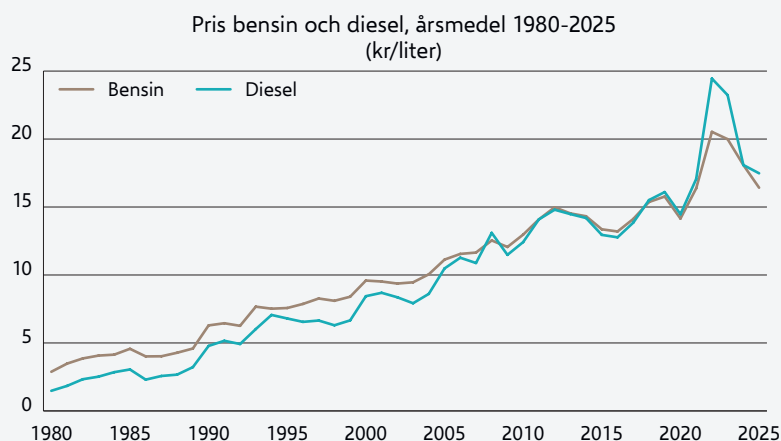
ÄR DET DYRT ATT TANKA I SVERIGE?

De senaste åren har på många sätt utmanat och ibland rentav vält den gängse världsbilden över ända. Ekonomin har testats på flera sätt. Först under pandemiåren och sedan genom helt nya handelsmönster efter Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina.

I efterdyningarna av pandemin när ekonomierna öppnade upp och produktionen ökade började oljepriserna att stiga. Efter Rysslands invasion av Ukraina i februari 2022 steg priserna på drivmedel och annan energi avsevärt. Detta färgade den svenska valrörelsen där drivmedelspriserna fick en central roll, men hur dyrt var egentligen drivmedel 2022 och hur dyrt är det att tanka 2025¹?

Priset på drivmedel

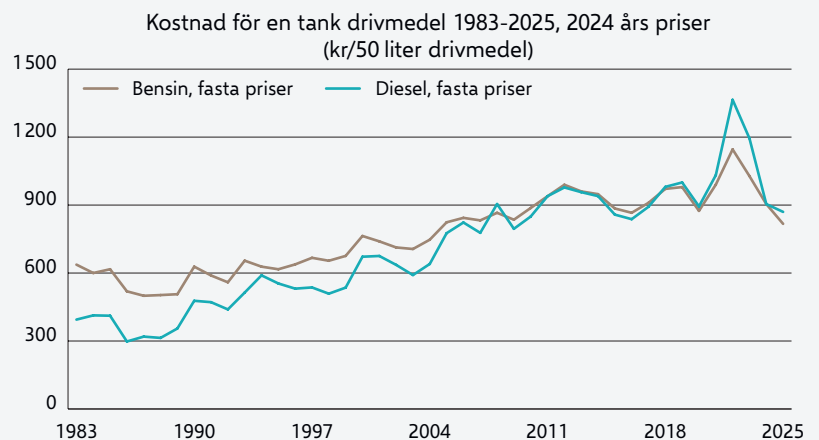
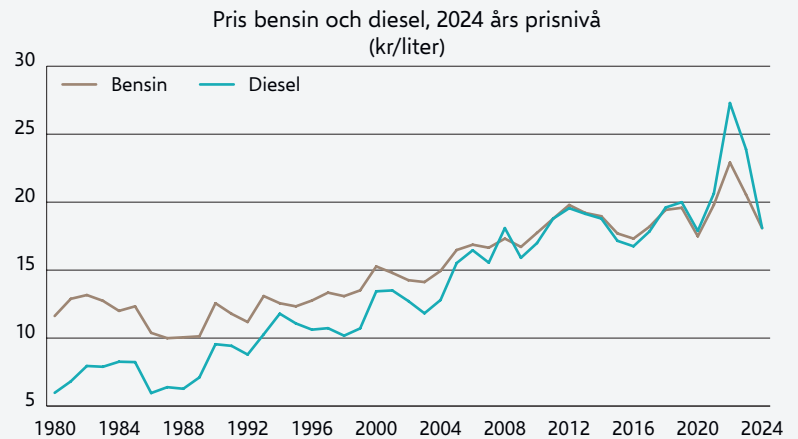
Vid en första anblick på priset över tid är det idag dyrt att tanka en liter bensin eller diesel. En liter diesel var i början av 2025 över tio gånger dyrare än den var 1980 och en liter bensin ungefär 6 gånger dyrare. Detta är dock ett förenklat resonemang som inte tar hänsyn till varken att andra priser också ökat under samma period, att inkomsterna hos befolkningen ökat eller att den tekniska utvecklingen möjliggjort att det går att åka längre på en liter drivmedel, dvs att fordonen generellt blivit effektivare och drivmedelsförbrukningen därmed sjunkit.



¹ För 2025 avser priset årets fyra första månader.

Prisutvecklingen justerad för inflationen

Även vid en omräkning där jämförelsen sker i 2024 års prisnivå har priset på drivmedel ökat över tid. Ökningstakten är dock inte alls lika påfallande. År 2024 var dieselpriiset tre gånger så högt som 1980 medan bensinpriset för samma period har ökat med drygt 50 procent. Med tillbakagången av drivmedelspriserna i början av 2025 är kostnaden för en fylld tank fullt jämförbar med prisbilden under merparten av 2000-talet.



Bilarnas effektivitet

Egentligen är det mer intressant att se vad kostnaden är att ta sig från punkt A till punkt B än vad priset per liter drivmedel uppgår till. Denna kostnad beror utöver literpriset på drivmedel även på fordonets förbrukning av drivmedel per mil. Även fast kostnaden att fylla en tank ökat över tid behöver alltså inte transportkostnaderna ha ökat på motsvarande sätt.

Trafikverket har för nyregistrerade personbilar i Sverige redovisat genomsnittlig förbrukning sedan 1980. Ur denna statistik framgår att den genomsnittliga förbrukningen för bensin- och dieselfordon sjunkit över tid. Den tekniska utvecklingen av förbränningsmotorerna har alltså gjort bilarna effektivare vilket minskar kostnaden att ta sig från punkt A till punkt B. Effekten på den genomsnittliga förbrukningen hade sannolikt varit ännu större om inte fordonen samtidigt blivit tyngre.

När hänsyn tas till den tekniska utvecklingen blir inte trenden med ökande kostnader över tid lika tydlig. Drivmedelskostnaden att köra 1500 mil i en fem år gammal bensinbil förefaller vara förhållandevis konstant

över tid med högst årskostnad 2005, lägst årskostnad 1987 och en medelkostnad på knappt 19 000 kronor per år. Givet prisbilden under de första månaderna 2025 skulle året, historiskt sett kunna bli det billigaste för en bensinbil. För dieselpilisten infann sig dock en rejäl kostnadstopp 2022 när dieselpriiserna sköt i höjden. Drivmedelskostnaden för dieselpilisten ser även ut att trendmässigt ha ökat något över tid även om kostnaden 2024 var lägre än många andra år under 2000-talet.

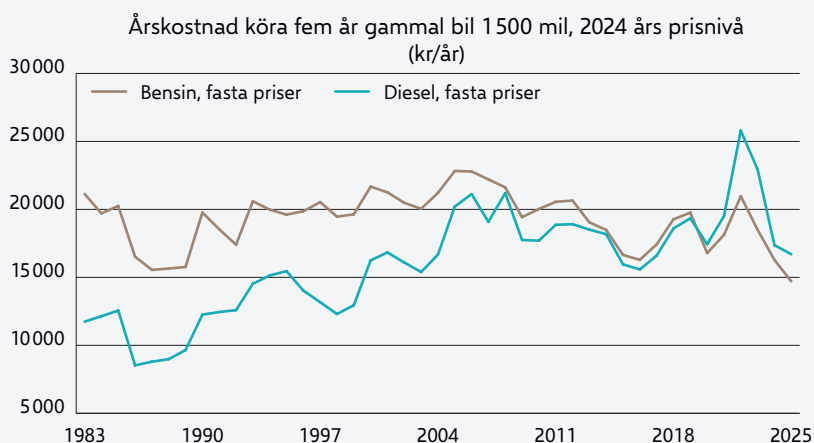
Förbrukningen per mil testas i EU-harmoniserade körcykler. Under 2020 påbörjades övergången från körcykeln NEDC till WLTP som ger en högre uppmätt förbrukning än den tidigare körcykeln och bättre ska överensstämja med förhållandena under verklig körning. Under 2020 och 2021 redovisades den genomsnittliga förbrukningen i den svenska nybilsförsäljningen både enligt NEDC och WLTP. Den nya körcykeln WLTP ger en högre förbrukning per mil än den tidigare körcykeln NEDC. Skillnaden mellan värdena för dessa två år har använts för att räkna upp förbrukningen bakåt i tiden^{2,3}. Metoden ger en betydande

² Trafikverket, Vägtrafikens utsläpp 2021

³ Trafikverket, Vägtrafikens utsläpp 2023

osäkerhet till jämförelsen över tid, särskilt med jämförelsen längre bakåt i tiden men ger ändå tydliga indikationer på utvecklingen.

Hybridfordon är inte heller med i jämförelsen. Andelen bensin- och dieselfordon med hybriddrift har ökat över tid, dessa fordons genomsnittliga förbrukning är lägre än motsvarande fordon med endast förbränningsmotor. Om dessa hade inkluderats skulle den genomsnittliga kostnaden att framföra ett fordon en viss sträcka sjunka, framförallt för de senaste åren då en stor andel hybridbilar tagits i bruk.



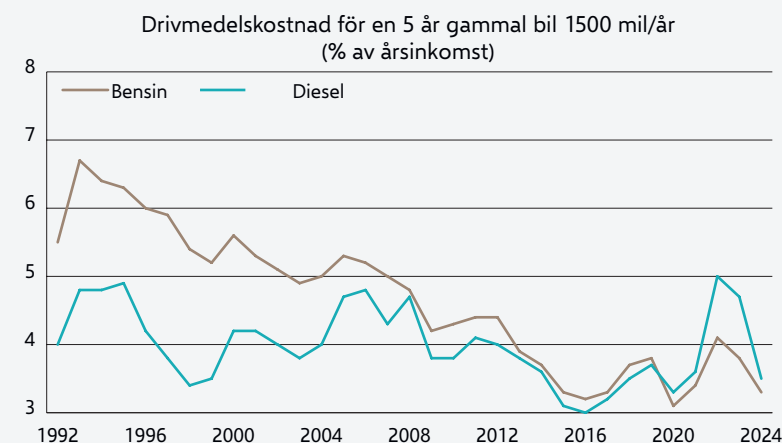
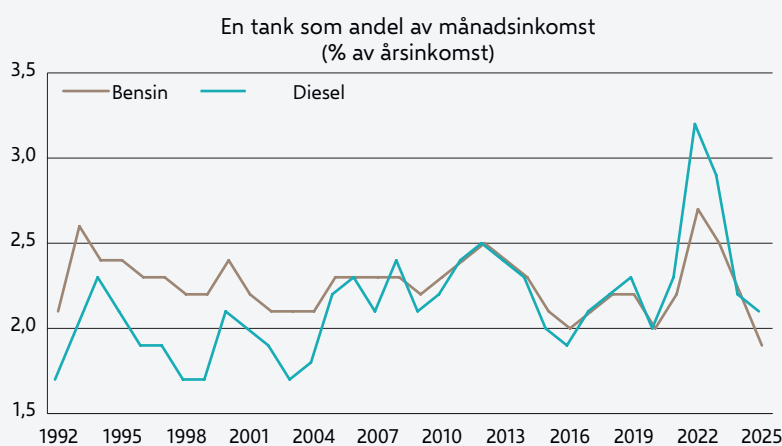
Befolkningens inkomster

Hushåll och företag har under de senaste åren drabbats av högre kostnader på många varor och tjänster vilket lett till ett trendbrott där 2022 var det första året sedan 1990-talet där hushållens ekonomiska standard sjönk⁴. Var ökade drivmedelskostnader en bidragande orsak till detta och hur förhåller sig svenskarnas drivmedelskostnader mot den generella inkomstutvecklingen över tid?

Om kostnaden för en tank drivmedel jämförs med genomsnittslönen i Sverige före skatt⁵ utgjorde kostnaden för såväl en tank bensin som diesel en rekordhög andel av bruttoinkomsten 2022. Skillnaden mot tidigare var mer påtaglig för diesel än för bensin. Över tid har dock en tank drivmedel kostat ungefär 2 procent av den svenska genomsnittsinkomsten per månad före skatt. Som andel av inkomsten kan bensinpriset hamna på historiskt låga nivåer under 2025.

Om fordonets effektivitet vägs in och sätts i relation till inkomsterna, tvingas svensken som vill ta sig från punkt A till punkt B använda en större andel av sin lön på detta nu jämfört med förut? Det korta svaret är nej. Trenden över tid är att drivmedelskostnaden för att framföra ett fem år gammalt fordon 1500 mil över tid har sjunkit som andel av den genomsnittliga löneinkomsten per år.

Perioden 2021-2023 utgjorde ett trendbrott för såväl bensin- som diesebilisten med ökade drivmedelskostnader. Här behövde diesebilisten lägga en historiskt hög andel på drivmedel medan bensinbilisten 2022 fortsatt lade en lägre andel av bruttolönen på bensin jämfört med det historiska genomsnittet. För



2024 och 2025 ser kostnadsandelen för bensin- och diesebilisten åter ut att vara under de genomsnittliga kostnaderna historiskt sett. För bensinbilisten indikerar beräkningen till och med att det aldrig krävts en så liten del av inkomsten för att köra 1500 mil i bil. Beräkningen avser rena bensinbilar och tar inte med de snålare hybridfordonen som annars skulle förstärka bilden ytterligare.

Här jämförs med den genomsnittliga löneinkomsten före skatt. Hänsyn tas således inte till andra inkomster som kapitalinkomster eller transfereringar eller inkomstskatterna. Dessa påverkar alla den slutliga disponibla inkomsten/ekonomiska standarden dvs vad som finns kvar i plånboken efter inkomster, skatter och andra transfereringar.

⁴ SCB pressmeddelande: Hushållens ekonomiska standard sjunker för första gången sedan 90-talet,

SCB pressmeddelande: Ekonomisk standard sjönk 2023 för andra året i rad

⁵ Genomsnittlig månadslön efter sektor 1992–2023

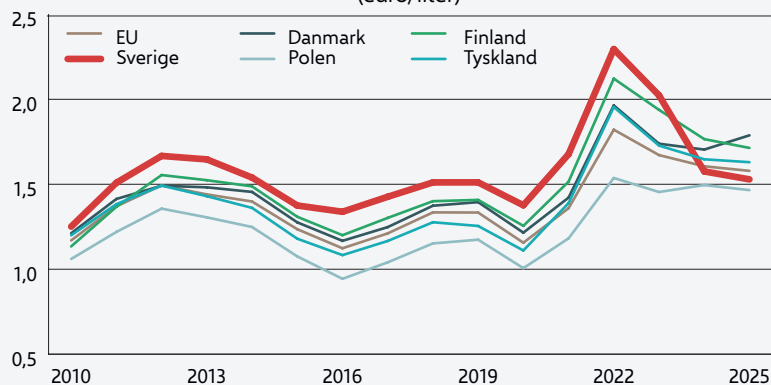


Drivmedelspriser – en jämförelse mellan länder

Sverige har under lång tid haft ett högt dieselpriis jämfört med våra grannländer och jämfört med EU-genomsnittet. Detta har under de senaste åren förklarats med Sveriges höga reduktionsplikt men kunde tidigare förklaras med att Sverige hade förhållandevis hög beskattning av diesel. När reduktionsplikten infördes 2018 sänktes samtidigt skatten på diesel per liter. 1 januari 2024 sänktes reduktionsplikten men skatterna justerades inte upp. Detta har gjort att Sverige nu har dieselpriiser under EU-genomsnittet, långt under våra nordiska grannländer mer i paritet med de polska prisnivåerna.

Vad gäller bensin har Sverige historiskt haft priser något över EU-genomsnittet men lägre än i Danmark och Finland. Detta har dock förändrats under den senaste åren. Efter flera skattesänkningar har nu Sverige bensinpriser långt under EU-genomsnittet.

Jämförelse mellan länder, dieselpriiser (euro/liter)



Jämförelse mellan länder, bensinpriser (euro/liter)

