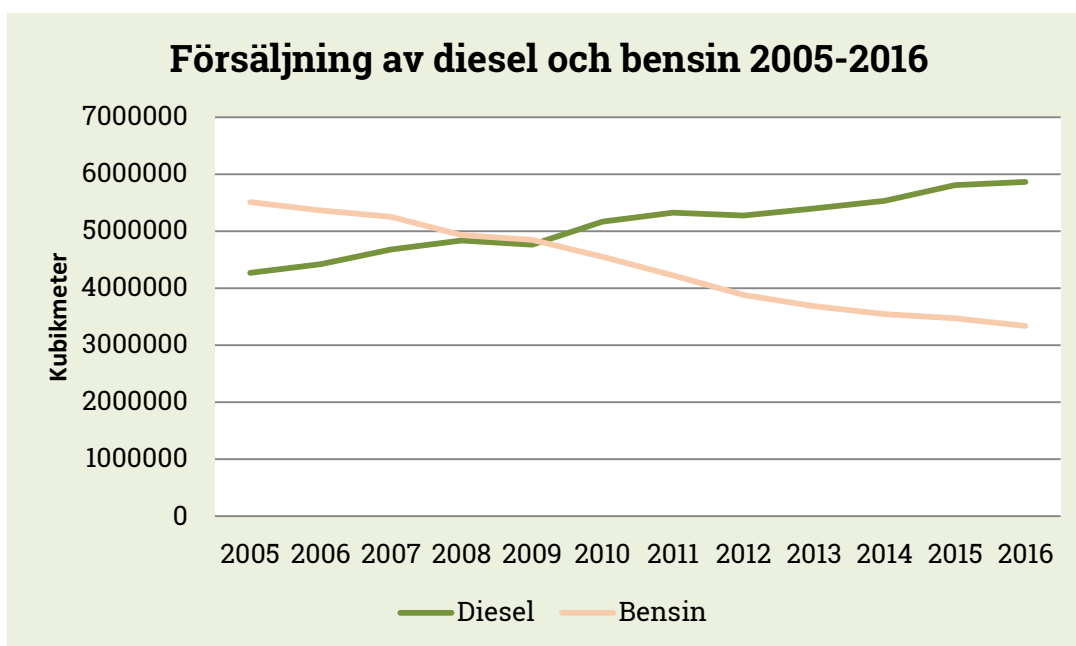


Lägre energiskatt för dieselbränsle

Omfattning: Enligt lagen om skatt på energi beskattas dieselbränsle lägre än bensin. För år 2017 var energiskattesatsen 42,9 öre/kWh för bensin i bästa miljöklass och 25 öre/kWh för diesel i bästa miljöklass. Statens skatteutgift utgörs av mellanskillnaden, 17,9 öre/kWh. Kostnaden för skatteundantaget beräknades för 2017 av finansdepartementet till **8,24 miljarder**.

Syfte med undantaget: Allmän energiskatt infördes 1957. Den lägre skattesatsen för diesel jämfört med bensin har funnits åtminstone sedan lagen om skatt på energi¹ trädde i kraft 1995. Den motiverades av hänsyn till den kommersiella buss- och lastbilstrafiken. För personbilar kompensades länge den lägre energiskattesatsen av en betydligt högre fordonsskatt.² Brytpunkten mellan energiskatt och fordonsskatt lades så att det blev fördelaktigt att äga en dieselbil först vid årliga körsträckor på över 1 500 mil. Därför var dieseldrift bland personbilar och lätta lastbilar länge främst en angelägenhet för taxi, hantverkare och tjänstebilar av olika slag.³

Fordonsskatten sänktes från och med år 2007 för fordon med partikelfilter som klarade nya miljöklasser.⁴ Detta tillsammans med en stadigt ökande lastbilstrafik har gjort att försäljningen av diesel har ökat år från år. 2009 gick dieseln om bensinen som det mest sålda bränslet i Sverige.⁵



Försäljning av bensin och diesel över tid i Sverige, m³. Källa SPBI.

¹ Lag (1994:1776) om skatt på energi.

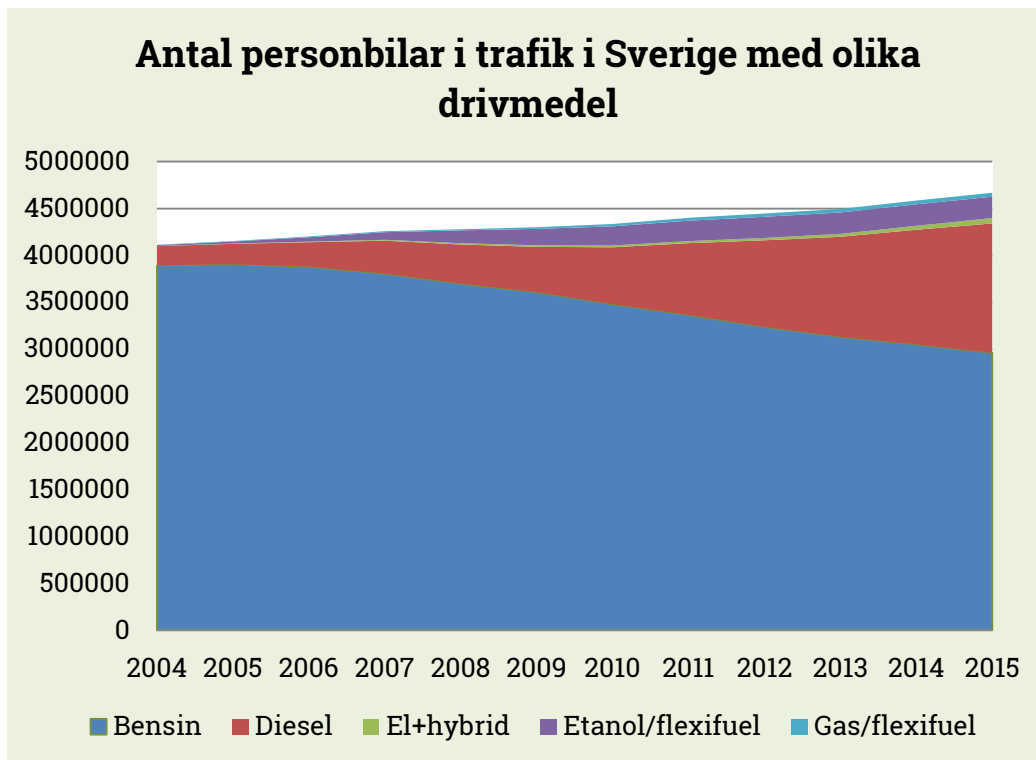
² Potentiellt miljöskadliga subventioner 2. Skrivelse från Naturvårdsverket 2017-06-01.

³ Skatt på väg, SOU 2004:63

⁴ Regeringens proposition 2005/06:167 om skattelättnad för bilar i vissa miljöklasser.

⁵ Statistiksida hos Svenska petroleum och biodrivmedelsinstitutet.

Effekter av undantaget: Sedan fordonsskatten sänktes för dieselmotorer så har deras andel av bilförsäljningen ökat kraftigt. I dag ligger dieselandelen i nybilsförsäljningen på drygt 50 procent.⁶ I den totala personbilsparken är andelen i dag cirka 30 procent.⁷ Detta är en del av en europeisk trend. Liknande skatteundantag som de svenska finns i de flesta EU-länder. Därför är också 7 av 10 personbilar som säljs inom EU dieselmotorer. Däremot är dieselandelen i USA som har en annorlunda lagstiftning endast en procent.⁸ Genom att bränslet är billigare körs också dieselmotorer mer, i snitt 4 procent mer än bensinmotorer i Europa, enligt en studie från T&E, Transport and Environment. Dieselmotorer har enligt samma studie en högre klimatpåverkan i ett livscykelperspektiv, i snitt 42,6 ton koldioxid per bil under dess livstid, jämfört med bensinmotorens 39 ton. Detta förklaras dels av längre genomsnittlig körsträcka under bilens livstid, dels av dieselmotorns högre utsläpp vid framställningen av bränslet i raffinaderiet.⁸



Antal personbilar i Sverige med olika drivmedel. Källa: Naturvårdsverket.⁹

Undantaget gör att det blir billigare än annars att köra dieseldrivna fordon. Det har skapat en kraftigt ökad användning av diesel, vilket lett till ökade utsläpp av kväveoxider, mer buller och mer partiklar i luften jämfört med om andelen bensin och

⁶ [Pressmeddelande från bilsweden 18 januari 2017.](#)

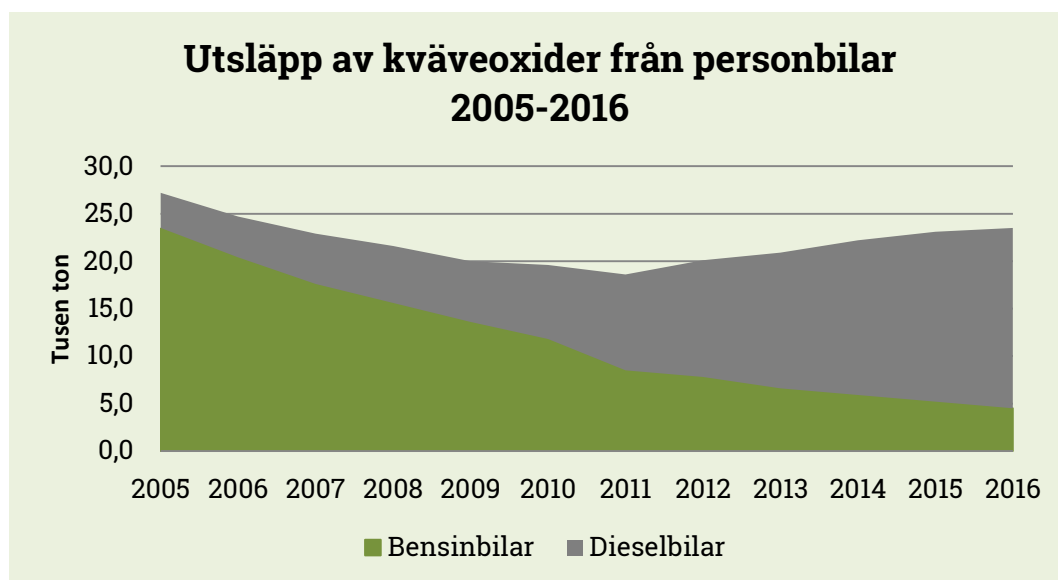
⁷ [Statistiksida över antalet personbilar i trafik per tekniktyp, 2017.](#)

⁸ [Diesel, the True \(Dirty\) Story, Report, Transport and Environment, 2017.](#)

⁹ [Statistiksida på Naturvårdsverkets webbplats. Antal personbilar i trafik per tekniktyp, 2017.](#)

dieselbilar förblivit oförändrad. Personbilar med dieselmotorer har ungefär dubbelt så höga utsläpp av kväveoxider som bensinbilar per personkilometer.¹⁰

Genom att dieselbilar har högre utsläpp av partiklar och kväveoxider än bensinbilar har också halterna av dessa ämnen samt av marknära ozon (som bildas via nedbrytning av kvävedioxid) förblivit höga i många av våra städer, trots förbättrad avgasrening hos dieslarna. Luftföroreningarna har i sin tur orsakat tusentals förtida dödsfall på grund av hälsovådliga luftföroreningar.¹¹ Den lägre energiskatten för diesel har sammantaget gett Sverige en betydligt smutsigare bilflotta än vad som hade varit fallet vid en likformig beskattning av bensin och diesel, även om de nya avgaskraven för diesel enligt Euro 6 gör att nya dieselbilar är väsentligt renare än gamla.⁸ Energiskatten är tänkt att täcka in bland annat externa miljökostnader från luftföroreningar¹², vilket inte sker fullt ut i detta fall, medan koldioxidskatten tänks motsvara externa miljökostnader för klimatskador.¹³



Utsläpp av kväveoxider från personbilar 2005-2016. Bättre avgasrening har lett till lägre utsläpp totalt sett i landet, men minskningen skulle varit ännu större med en större andel bensinbilar eftersom katalysatorerna i dessa har en effektivare rening av kväveoxider. Personbilarna står för 42 procent av vägtrafikens totala utsläpp. Lokalt i stadsmiljö kan halterna av kväveoxider och ozon vara höga. Källa: Naturvårdsverket.¹⁴

Konsekvenser av ett borttagande: Beskattning inom ett område bör eftersträva att vara likformig för att undvika snedvridningseffekter. En helt likformig beskattning av bensin och diesel kräver en höjd energiskatt för diesel jämfört med bensin, men skulle också innebära en sänkt koldioxidskatt till bensinens normerande nivå. En likformig

¹⁰ [Samhällsekonomiska principer och kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 5.2, kapitel 11, 2015](#)

¹¹ [Air Quality in Europe 2017. EEA Report No 13/2017, sid 57 ff.](#)

¹² [Miljö, ekonomi och politik, Konjunkturinstitutet 2013, sid 8.](#)

¹³ [Internalisering av trafikens externa effekter, trafikanalys PM 2011:6.](#)

¹⁴ [Statistikside på Naturvårdsverkets webbplats om kväveoxider, 2017.](#)

skatt skulle innebära en höjning av dieselskatterna med totalt 1,37 kr/liter, vilket i dagsläget är omkring tio procent. Om man endast skulle göra energiskatten likformig, utan att ändra skattesatserna för koldioxidskatten blir höjningen vid pump 1,58 kr/liter.

| 2017 | Energiskatt kr/l i dag | Koldioxidskatt kr/l i dag | Total miljöskatt kr/l i dag | Energiskatt kr/kWh* i dag | Koldioxidskatt kr/kg CO ₂ ** i dag |
|---|------------------------|---------------------------|-----------------------------|---------------------------|---|
| Bensin (miljöklass I) | 3,88 | 2,62 | 6,50 | 0,43 | 1,17 |
| Diesel (miljöklass I) | 2,49 | 3,24 | 5,73 | 0,25 | 1,33 |
| Diesel: skillnad gentemot bensin | -1,39 kr | +0,62 kr | -0,77 kr | -0,18 kr | +0,16 kr |

* Energivärde kWh/liter vid 5 % inblandning av förnybart är 8,94 för bensin och 9,78 för diesel.

** Koldioxidvärde kg/liter vid 5 % inblandning av förnybart är 2,24 för bensin och 2,44 för diesel.

Dagens energi- och koldioxidskatter för drivmedel (2017).

| | Likformig energiskatt kr/l | Likformig koldioxidskatt kr/l | Total likformig skatt kr/l | Skillnad mot idag kr/l |
|------------------------------|----------------------------|-------------------------------|----------------------------|------------------------|
| Bensin (miljöklass I) | 3,88 | 2,62 | 6,50 | 0 |
| Diesel (miljöklass I) | 4,24 | 2,85 | 7,10 | 1,37 |

Källa: Egna beräkningar.

Likformig energi- och koldioxidskatt för drivmedel med bensin som norm.

| | Likformig energi- och koldioxidskatt +moms | Likformig energiskatt + moms | Snittpris vid pump i dag (2017) | Pris vid pump med likformig energi- och koldioxidskatt | Pris vid pump med likformig energiskatt |
|------------------------------|--|------------------------------|---------------------------------|--|---|
| Bensin (miljöklass I) | 8,13 | 8,13 | 14,10 | 14,10 | 14,10 |
| Diesel (miljöklass I) | 8,87 | 9,36 | 13,76 | 15,13 | 15,51 |

Källa: Egna beräkningar.

Effekt på priset vid pump för olika likformiga beskattningar.

En helt likformig skatt beräknas ge en kostnad vid pump på 15,13 kr/l och en ökad skatteintäkt på cirka 8 miljarder brutto för staten jämfört med idag. Medan att enbart göra energiskatten likformig men låta dieseln koldioxidskatt vara på dagens nivå beräknas ge en kostnad vid pump på 15,51 kr/l och cirka 13 miljarder i ökade skatteintäkter brutto.

Med en uppskattad priselasticitet på diesel på mellan -0.2 och -0,1¹⁵ (vilket innebär att vid en procents prisökning minskar förbrukningen med -0,2 eller -0,1 procent) skulle skatteintäkten minska med 80-160 miljoner vid likformig skatt, på grund av minskad förbrukning. Om endast energiskatten görs likformig minskar skatteintäkten med mellan 103-205 miljoner kronor. Utsläppsmässigt blir minskningen på kort sikt mellan 143-286 tusen ton koldioxid. För kväveoxider har inga beräkningar av den potentiella utsläppsminskningen kunnat göras.

Med en likformig och teknikneutral beskattning av fossila drivmedel kan andelen nya dieselfordon i bilparken förväntas att sakta börja minska igen genom att driftskostnaderna höjs och det därmed krävs längre körsträckor för att motivera merkostnaden för inköp och fordonskatt för dieselmotorer. Brytpunkten förskjuts uppåt. Prisökningen för diesel kan emellertid kompenseras genom en ökad inblandning av biodiesel, som är skattebefriad.

¹⁵ DS 2005:055 Sveriges fjärde nationalrapport om klimatförändringar, sid 55.