



23-08-25

Regeringskansliet/Klimat- och näringslivsdepartementet

Diarienummer KN2023/03617

Remissvar kring promemorian Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel

[kn.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.remissvar@regeringskansliet.se)

[kn.e.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.e.remissvar@regeringskansliet.se)

Detta remissvar är utarbetat av Kungliga Automobil Klubbens (KAK) expertråd under ledning av ordförande Anders Ydstedt.

Postadress:  
Box 56038  
102 17 Stockholm

Besöksadress:  
Villa Godthem  
Rosendalsvägen 9  
Stockholm

Internet  
[www.kak.se](http://www.kak.se)

E-mai  
[info@kak.se](mailto:info@kak.se)

Telefon  
08-678 00 55



## Remissvar kring promemorian Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel

### Sammanfattning

- Kungliga Automobil Klubben (KAK) välkomnar förslagen om sänkt reduktionsplikt för diesel och bensin.
- De störningar som bilismen och andra transporter ger upphov till måste hanteras utifrån ett holistiskt perspektiv där minskade utsläpp och ökad mobilitet kombineras.
- Ambitionen måste vara att skapa likvärdiga villkor för transporter och mobilitet i hela EU och Sverige ska därför inte avvika i förhållande till andra länder när det gäller tillämpningen av regelverk som till exempel reduktionsplikten.
- Reduktionsplikten bör även omfatta inblandning av efuels som tas fram med elektricitet.

### Förslaget

I promemorian föreslås en sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel. Kraven på minskade utsläpp i sänks till sex procent för bensin och diesel för åren 2024–2026.

Syftet torde vara att minska kostnaderna för transporter och sänka priset på bränsle vid pump.

### Bakgrund

Bilen utvecklas och förbättras ständigt och bästa möjliga förutsättningar måste skapas för att de tekniska framstegen ska komma till nytta på bästa sätt. Bilismens påverkan på vår miljö har ständigt uppmärksamats även om fokus skiftat. Utmaningar har lösts i ett växelspel mellan ny teknik och legala krav. De störningar som bilismens ger upphov till måste tas på största allvar. Som bilistorganisation är det KAK:s ambition att bilismens miljöpåverkan ska minimeras.

Postadress:  
Box 56038  
102 17 Stockholm

Besöksadress:  
Villa Godthem  
Rosendalsvägen 9  
Stockholm

Internet  
[www.kak.se](http://www.kak.se)

E-mai  
[info@kak.se](mailto:info@kak.se)

Telefon  
08-678 00 55



Det är utsläppen i alla led, från produktion via användning till återvinning, som ska bekämpas, inte bilen i sig. Reglerade utsläpp är idag nära noll. Ökad effektivitet, nya bränslen och eldrift kommer att göra bilen helt tyst och utsläppsfri. På sikt kommer därför fokus att behöva flytta till produktion av fordon och energi.

### Synpunkter

KAK delar intentionerna i promemorian kring förändrad reduktionsplikt. Att skapa förutsättningar för en hållbar utveckling inom transportsektorn kräver ett holistiskt synsätt. Minskade utsläpp måste kombineras med maximal mobilitet för både personer och varor. Här spelar vägtransporterna en avgörande roll. Bilens flexibilitet är oersättlig för många människor, särskilt i ett glesbefolkat land som Sverige. Därför är det viktigt att rimliga förutsättningar skapas som harmoniserar med andra jämförbara länder, särskilt inom ramen för EU. Sverige ska inte avvika på ett tydligt gentemot andra länder, det riskerar att bli en nackdel både för privatpersoner och näringsliv. De justeringar av reduktionsplikten som nu föreslås ligger i linje med detta och är därmed välkomna.

EU:s övergripande klimatmål enligt den klimatlag som antogs i juni 2021, innebär att klimatneutralitet ska uppnås senast 2050. År 2030 ska EU:s nettoutsläpp vara minst 55 procent lägre än de var 1990. KAK stödjer denna ambition. Ska dessa mål uppnås krävs att förutsättningar skapas för att ny teknik ska fasas in i fordonsflottan. Då måste både hushåll, företag och andra organisationer ges ekonomiskt utrymme att investera i ny teknik. Därför är det en klok ambition att minska priserna på bränsle för att på sätt skapa ekonomiska marginaler.

Reduktionsplikten kan rätt tillämpad vara med och bidra till en positiv utvecklingen. Risker med att tillämpa den på det sätt som Sverige valt att göra är att den får en rent avskräckande effekt, inte minst på andra länder. Alltför höga krav på kort tid riskerar att driva upp priser på bränslen på ett orimligt sätt, vilket skapar en ohållbar situation för konsumenterna. Den justering som nu föreslås är därför rimlig.

En sänkning av reduktionsplikten är ett effektivt och snabbt sätt att minska bränslekostnaderna. I promemorian anges som exempel att priset på diesel förväntas bli cirka 5,50 kronor per liter lägre för en privatperson 2024 jämfört med dagens lagstiftning. I Sverige säljs det ungefär 6,6 miljarder liter diesel årligen. I ett förenklat räkneexempel kan man då konstatera att promemorians förslag skulle innebära en sänkning av bara dieselpriiset på 36 miljarder för 2024 givet att de antaganden som promemorian utgår ifrån

Postadress:  
Box 56038  
102 17 Stockholm

Besöksadress:  
Villa Godthem  
Rosendalsvägen 9  
Stockholm

Internet  
[www.kak.se](http://www.kak.se)

E-mai  
[info@kak.se](mailto:info@kak.se)

Telefon  
08-678 00 55



är korrekta ( $5,5 \times 6,6 = 36,3$ ). Att hitta motsvarande budgetutrymme att sänka skatten på bränsle torde vara svårt.

Detta är också betydligt högre summor än vad Sverige kan gå miste om i återbetalning när regeringen skickar in sin betalningsansökan senast i augusti 2026 till EU-kommissionen som rör miljömålen. 660 miljoner kronor per missat delmål anges, (fast "bötesbeloppet" som kan multipliceras både upp och ner, om missen anses avsevärd eller inte, i relation till målen).

Bilismen genomgår nu något av ett paradigmskifte med ny teknik på olika områden. Elektrifieringen är en viktig del i detta, men även förbränningsmotorer kommer att spela en viktig roll i omställningsarbetet. Förutsättningarna för det har aldrig varit bättre än nu. Utsläppen från förbränningsmotet har sjunkit påtagligt under de senaste decennierna, en utveckling som kommer att fortsätta med ny teknik.

Det är viktigt att omställningen av transportsektorn sker genom teknikneutralitet. Tidigare försök att på politisk väg peka ut vilka bränslen som ska användas i framtiden har visat sig misslyckade. Etanolen och den så kallade pumplagen är det kanske tydligaste exemplet. Försöken att tvinga fram omställning med hjälp av viss teknik blev i praktiken ett hinder för hållbar utveckling i transportsektorn och sämre tillgång på tankställen då en del mackar fick stänga sin verksamhet.

Men systemet med reduktionsplikt skulle kunna användas på fler områden än i dagsläget. Syntetiska bränslen eller e-bränslen är ett komplement som är kompatibla med dagens förbränningsmotorer. Den här typen av bränslen har potential att bidra till sänkta utsläpp om rätt förutsättningar skapas. De skulle också kunna inkluderas i systemet med reduktionsplikt. Det skulle i bästa fall vara en lågt hängande frukt i och med att inga förändringar av fordonen behöver göras.

En grundläggande princip för ekonomiska styrmedel är att varje transportslag ska bära sina egna kostnader. Transporter och resor är en viktig del i ett välfärdssamhälle och det finns ett tydligt samband mellan ekonomisk tillväxt samt bättre och billigare transporter. Det finns därför ingen poäng i att ha höga avgifter och kostnader på mobilitet, tvärtom är det klokt att inte överbelasta transportsektorn med ekonomiska styrmedel eller annat som leder till höjda priser på resande.

Utifrån detta perspektiv är vägtrafiken tydligt överbelastad med avgifter och styrmedel i förhållanden till dess bidrag till samhällsekonomin. En lättnad i form av sänkt reduktionsplikt är därför en klok och välkommen åtgärd.

Postadress:  
Box 56038  
102 17 Stockholm

Besöksadress:  
Villa Godthem  
Rosendalsvägen 9  
Stockholm

Internet  
[www.kak.se](http://www.kak.se)

E-mai  
[info@kak.se](mailto:info@kak.se)

Telefon  
08-678 00 55