



RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE  
FRIDHEMSGATAN 30  
BOX 49163, 100 29 STOCKHOLM

Klimat- och näringslivsdepartementet  
[kn.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.remissvar@regeringskansliet.se)  
[kn.e.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.e.remissvar@regeringskansliet.se)  
KN2023/03617

Stockholm 2023-08-25

## **Remissvar – KN2023/03617 – promemorian Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel**

Riksförbundet M Sverige är en oberoende konsumentorganisation som arbetar på medlemmarnas uppdrag för hållbar, säker och tillgänglig mobilitet i hela landet. Vi är främst verksamma inom trafik- och fordonssäkerhet samt konsumentfrågor kopplade till bilinnehav. Vi har ungefär 70 000 medlemmar och ett trettiotal ideellt arbetande lokalklubbar.

M Sverige är även en del av ett stort internationellt nätverk av motorklubbar genom samarbetet inom FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) med över 80 miljoner medlemmar i hela världen.

M Sverige har fått tillfälle att lämna synpunkter på promemorian Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel.

### **Sammanfattning**

Riksförbundet M Sverige anser att kostnaderna för bilister måste minska och en sänkning av reduktionsplikten kan i närtid bidra till detta. M Sverige anser dock att en fortsatt satsning på reduktionsplikt i kombination med påtagligt sänkta drivmedelsskatter hade varit ett tillvägagångssätt som bättre bidragit till såväl sänkta konsumentpriser som minskade utsläpp.

Sänkt reduktionsplikt kommer att försvåra uppfyllandet av klimatmålen, varför regeringen vid föreslagen sänkning bör vidta kompletterande åtgärder som bidrar till sänkta utsläpp och snabbare omställning av fordonsflottan. Regeringen bör återkomma med en strategi för reduktionsplikten utformning från 2027 som bidrar till att konsumenter och näringsliv kan göra medvetna och långsiktigt hållbara val och investeringar.

### **Riksförbundet M Sveriges synpunkter**

Köp av drivmedel är en betydande utgift för många hushåll, inte minst sedan Rysslands invasion av Ukraina. Högt världsmarknadspris på råolja och en svag kronkurs har ökat priserna vid pump. Även nationell politik såsom hög bränsleskatt och krav på inblandning av biodrivmedel bidrar till att Sverige har bland EU:s högsta priser på både diesel och bensin.

Reduktionsplikten har medfört sänkta utsläpp av koldioxid och har dessutom bidragit till att stärka försörjningstryggheten genom att minska beroendet av importerad råolja. Reduktionspliktens fördel är att den har skapat långsiktiga spelregler och bidrar till att bränslebilar kommer att kunna framföras under hela sin livslängd på ett mer hållbart vis. Med tidigare reduktionspliktsnivåer väntades vägtrafiken nå 2030-målen om sänkta utsläpp.

Eftersom biodrivmedel generellt har varit dyrare än fossila drivmedel har dock reduktionsplikten bidragit till högre drivmedelspriser. När reduktionsplikten infördes 2018 var det mot ett löfte om att skatten på drivmedel skulle justeras ned om reduktionsplikten höjde priserna vid pump. Detta beskrevs bland annat i regeringens promemoria "Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle". Att detta aldrig skedde har skapat alldeles för höga drivmedelspriser och urholkat allmänhetens stöd till vägtrafikomställningspolitiken.

### **Bilister har betalat för mycket för omställningen**

På senare år har det blivit dyrare att köpa, äga och köra bil. Den främsta orsaken är att bilister tvingats betala flera gånger om för det som till slut blir hela samhällets vinst i form av renare och bättre bilar.

Konsumenten betalar för teknikutvecklingen genom allt högre priser för nya bilar. Oavsett vilken ny bil en köpare väljer i bilhallen innebär gemensamma regelverk inom EU att bilen har en merkostnad för utsläpps begränsande teknik, som bilköparen får stå för, men också ett värde för hela samhället genom lägre eller inga utsläpp och luftföroreningar. En sammanställning av olika studier från International Council on Clean Transportation (ICCT) visar att 2015 års utsläppsregler skapat en merkostnad för varje bilköpare på 2 000 kronor. I och med kommande utsläppsklass Euro 7 beräknas merkostnaden enligt EU att öka med ytterligare drygt 3 000 kronor per bil.

Att ställa om till exempelvis elbilar är förenat med en kostnadsökning för hushållen som är många gånger större än så. För första gången sedan 2007 saknar dessutom svenska bilköpare en bonus eller premie för att få fler att välja en bil med låga utsläpp. Malusskatten, den förhöjda fordonsskatten under tre år som infördes tillsammans med bonusen, ligger dock kvar.

Att använda bilen är också dyrt. Höga priser på råolja i kombination med högt skatteuttag har satt många hushåll under press. Enligt SEB:s *Privatekonomiskt stresstest 2022* ökade drivmedelskostnaderna med 5 000 kronor på bara ett år för en vanlig familj under 2022.

### **Åtgärder för lägre priser och fortsatt omställning behövs**

Sveriges bilister har fått bära en alldeles för tung kostnadsbörda i klimatomställningen. Därför är det välkommet att regeringen vidtar åtgärder för att sänka kostnaderna vid pump. Indexuppräknade höga drivmedelsskatter i kombination med stigande inblandningskrav har gjort hushållens vardagstransporter för dyra. Riksförbundet M Sverige har tidigare föreslagit att reduktionsplikten skulle behållas samtidigt som skatter på drivmedel och bilägande skulle sänkas. När nu regeringen går i en annan riktning kommer detta att kräva kompletterande åtgärder. Nya åtgärder för att sänka utsläpp behövs, liksom fortsatta kostnadsreducerande åtgärder.

Förnybara drivmedel behövs för att vi ska kunna fasa ut fossila drivmedel, eftersom det kommer att rulla bensin- och dieslbilar på vägarna under många år framöver. Utan tydliga styrmedel och subventioner saknas de ekonomiska incitamenten för branschen att vilja ta fram och utforska de

möjligheter som kan finnas inom området. Regeringen bör skapa och förankra en förutsägbar och långsiktig plan för reduktionsplikten, så att konsumenterna och branschen kan göra medvetna val och investeringar. Regeringen bör också verka för att öka den inhemska produktionen av förnybara drivmedel. Om den inblandningen av förnyelsebara drivmedel på sikt ska öka behövs åtgärder för att minska kostnaderna som inblandningen av biobränsle i reduktionsplikten medför.

Riksförbundet M Sverige anser att sänkningen av reduktionsplikten bör följas av:

- Införd skrotningspremie. Bilägare bör få en premie på minst 10 000 kronor för att skrota en personbil som varit i trafik de senaste 12 månaderna. Ur ett miljöperspektiv är nya bilar renare och mer bränslesnåla än äldre bilar. Det är ett resultat av teknikutveckling och förbättrade drivmedel med lägre utsläpp. Vägtrafikens utsläpp skulle sjunka om vi skrotade ut de äldsta bilarna som körs i daglig trafik. Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv är gamla bilar problematiska eftersom de generellt sett har dålig krocksäkerhet och saknar antisladdsystem. Trots att dessa bilar endast står för cirka 1 procent av trafikarbetet inträffade nästan 30 procent av dödfallen i en personbil under 2018 i sådana bilar.
- Återinförd klimatbilsbonus. Sedan den nya regeringen tillträdde har två av de tidigare bärande verktygen i omställningsarbetet reformerats. Klimatbilsbonusen togs bort i november 2022 och reduktionsplikten sänks kraftigt vid årsskiftet.

Det är ett hinder för omställningen att hushållen inte kan räkna hem köpet av en elbil, särskilt eftersom regeringen menar att omställningen främst ska äga rum genom elektrifiering. Eftersom laddbara bilar är mycket dyrare att köpa kan företag erbjuda anställda bilarna som förmån med ett subventionerat förmånsvärde. Den anställda ges en kraftfull rabatt på skatten för förmånen för att kompensera för att elbilar och laddhybrider kostar mycket mer än bilar utan motsvarande miljöteknik. Värdet kan sättas ner till 350 000 kronor, trots att bilen kostat det dubbla, 700 000 kronor. Även konsumenterna som köper ny bil privat måste ges möjlighet att få motsvarande subvention, exempelvis som en bonus vid köp.

- Utbyggd laddinfrastruktur. Om fler ska kunna ställa om till laddbar bil krävs fler laddstolpar. För att nå transportsektorns mål till 2030 måste utbyggnaden av laddinfrastruktur öka avsevärt under de närmaste åren. Inom en snar framtid måste laddmöjlighet för elbil finnas tillgänglig oavsett bostadsort och bostadstyp.

Tusentals nya publika laddstolpar krävs för att täcka upp för dagens brist. Dagens drygt 450 000 laddbara bilar kräver enligt EU:s målsättning en tiondel så många stolpar, 45 000. Men år 2023 finns mindre än hälften så många, bara cirka 18 000 publika laddstolpar. I EU:s nya klimatpaket *Fit for 55* finns målet att det ska vara möjligt att ladda en elbil var sjätte mil längs de större vägarna i Europa. Men enligt Trafikverket finns det i Sverige vita fläckar där det är gles mellan stolparna. I glesare befolkade delar av landet är det mindre lönsamt för marknaden att bygga laddstolpar. Därför behövs fortsatta stöd för att säkerställa laddinfrastruktur i hela landet.

Ökade satsningar och förenklade regler krävs också, särskilt för dem som bor i flerfamiljshus eller parkerar i en samfällighet. Det är idag mycket svårt för den som parkerar på en så kallad gemensamhetsyta, som i en garagelänga, att få sätta upp en laddbox till följd av krångliga regelverk och tillståndsprocesser kring anläggningsbesluten. Lantmäteriets processer är

kostsamma och ställer till problem för alla som annars redan gärna hade bytt ut sin bensin- eller dieselbil.

- Slopade skatt på trafikförsäkringen. 2007 infördes skatt på trafikförsäkringen som del av en reform för att omfördela kostnaden för trafikskadade. Medan resten av reformen skrotades blev skatten på 32 procent kvar och har sedan dess gett staten en intäkt på 3–4 miljarder kronor årligen, totalt bortåt 45 miljarder kronor. Regeringen måste titta på alla möjligheter att dämpa hushållens utsatthet nu när kostnaderna för bilen har ökat så kraftigt.

### **Riksförbundet M Sverige**

Caroline Drabe  
Vd

Heléne Lilja  
Chef kommunikation och samhälle