

Motion till riksdagen 2025/26:4098

av Janine Alm Ericson m.fl. (MP)

med anledning av prop. 2025/26:236 Extra ändringsbudget för 2026 – Sänkt skatt på drivmedel samt el- och gasprisstöd

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen avslår förslaget om sänkt skatt på drivmedel.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stöd till hushåll i det rådande kostnadsläget ska vara träffsäkra och rättvisa och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Miljöpartiet delar uppfattningen att hushåll och företag kan behöva stöd när omvärldsläget höjer kostnaderna drastiskt. Men regeringens valda åtgärd på drivmedelsområdet är fel väg. Den är dyr, har dålig träffsäkerhet och riskerar att fördjupa Sveriges fossilberoende i ett läge där det som behövs är minskad sårbarhet, stärkt beredskap och snabbare omställning bort från olja och gas.

Tung kritik från remissinstanserna

Remisskritiken är tung. Ett flertal remissinstanser, däribland 2030-sekretariatet, Konjunkturinstitutet, Naturvårdsverket, Statens energimyndighet och Trafikverket, har avstyrkt regeringens förslag och pekat på att skattesänkningen riskerar att motverka klimatomställningen, försämra konkurrensförutsättningarna för fossilfria drivmedel, skapa osäkerhet om långsiktiga investeringsvillkor och öka efterfrågan på drivmedel på ett sätt som också kan få negativa konsekvenser för beredskapslagren. Även flera remissinstanser som inte uttryckligen avstyrker förslaget varnar för att billigare fossila drivmedel urholkar incitamenten för omställning. Regeringen redovisar själv att bl.a.

Svenskt Näringsliv, Energiföretagen Sverige och Mobility Sweden efterfrågar åtgärder som främjar övergången till fossilfrihet inom transportsektorn.

Kostsam reform med svag effekt

Den påstådda lättningen för hushållen är samtidigt mycket begränsad. Enligt regeringens egna beräkningar innebär förslaget under fem månader en besparing på knappt 120 kronor för en dieselsälgare som kör 1 400 mil per år och omkring 230 kronor för en bensinsälgare som kör 900 mil per år. Det är mycket små belopp i relation till hushållens samlade kostnadsökningar.

Samtidigt är åtgärden kostsam för staten. Regeringen beräknar att den offentliga förvaltningens finansiella sparande och statens budgetsaldo försämras med ca 4,1 miljarder kronor. Att använda så stora resurser till en reform med så begränsad effekt för enskilda hushåll är inte ansvarsfull ekonomisk politik.

Fördelningsprofilen är också problematisk. Propositionen visar att endast omkring 40 procent i den lägsta inkomstgruppen berörs av förslaget, medan omkring 80 procent i inkomstgrupperna i den övre halvan av inkomstfördelningen gör det. Regeringen konstaterar också att kostnadsminskningen räknat i kronor blir störst i de högre inkomstgrupperna. Förslaget är därmed inte tillräckligt träffsäkert för att möta de hushåll som har det svårast ekonomiskt.

Regeringens egen konsekvensanalys visar vidare att sänkt energiskatt på bensin och diesel gör höginblandade och rena biodrivmedel relativt sett dyrare. Det kan försämra konkurrenssituationen för fossilfria alternativ och leda till att större volymer fossila drivmedel används. Lägre drivmedelspriser minskar också incitamenten att gå över till eldrift eller välja andra transportslag. Regeringen bedömer själva att förslaget leder till ökade utsläpp.

Låser fast Sverige i fossilberoende

Detta är särskilt fel i ett läge där Sverige behöver minska sin exponering mot internationella fossilprischocker. Kriget i Mellanöstern och osäkerheten på energimarknaderna visar återigen hur sårbart ett samhälle blir när människor och företag är fast i ett fossilberoende. I stället för att återkommande subventionera användningen av fossila drivmedel behöver politiken inriktas på att göra Sverige mindre beroende av fossil olja och gas.

Regeringens förslag innebär inte bara en ökad sårbarhet för svenska hushåll och företag, utan riskerar att skada svenska intressen. Den föreslagna sänkningen av drivmedelsskatten går dessutom i motsatt riktning mot EU-kommissionens hållning, enligt vilken åtgärder med anledning av energikrisen bör förenas med minskad energiefterfrågan och stärkt energieffektivitet, inte minst inom transportsektorn. Ju fler länder som väljer denna väg, desto mer fördjupas såväl olje- som klimatkrisen, samtidigt som de ekonomiska vinsterna tillfaller oljeproducerande stater såsom Ryssland.

Rättvisa stöd till hushållen utan att förstärka fossilberoendet

Det är fullt möjligt, och mycket mer effektivt, att stötta hushållen vid den kostnadskris vi ser nu utan att subventionera fortsatt fossilberoende. Miljöpartiet vill se åtgärder som både hanterar krisen här och nu och är långsiktiga, i stället för att låsa fast hushållen i fossilberoendet och öka sårbarheten för rusande världsmarknadspriser och kommande prischocker.

Miljöpartiet vill i stället se prioriterade riktade stöd till dem som drabbas hårdast, en elbilsoffensiv som ser till att alla har råd att byta till elbil, billig kollektivtrafik att lita på och satsningar på inhemsk produktion av biodrivmedel. Det är så Sverige stärker hushållens ekonomi, ökar beredskapen och minskar utsläppen samtidigt.

Halverat pris på kollektivtrafik

Sverige behöver minska efterfrågan på fossila bränslen och politiken måste göra det lättare för fler att välja kollektivtrafik. För att uppmuntra så många som möjligt att resa kollektivt vill Miljöpartiet som omedelbar krisåtgärd därför halvera priset på kollektivtrafiken i hela landet. Detta förslag är inte nytt. När Tyskland befann sig i en liknande situation 2022 införde landet mycket kraftigt sänkta priser i kollektivtrafiken, med goda resultat.

Kraftigt sänkta biljettpriser skulle ge hushållen en snabb lättnad, göra det möjligt för fler att ställa bilen hemma och samtidigt minska trycket på användningen av bensin och diesel. Det vore alltså både socialt rättvist och samhällsekonomiskt sunt.

På sikt vill Miljöpartiet införa ett Sverigekort, så att människor kan resa med all regional och lokal kollektivtrafik i hela landet till ett lågt och enhetligt pris. Till dess är halvering av priset ett steg på vägen som kan möta den akuta situation vi står inför.

Riktat transportstöd till dem som behöver det mest

Höga drivmedelspriser slår inte lika mot alla. I stora delar av landet saknas en kollektivtrafik som är tillräckligt utbyggd, tillgänglig och tillförlitlig för att människor ska kunna välja bort bilen. För många hushåll är bilen en nödvändighet för att få vardagen att fungera. Det gäller inte minst hushåll med små ekonomiska marginaler. Generella sänkningar av drivmedelspriserna gynnar höginkomsttagare mest, medan låginkomsttagare har betydligt sämre möjligheter att bära de ökade kostnaderna.

Därför bör transportstödet riktas till de hushåll som drabbas hårdast av höga bensin- och dieselpriiser: personer med låga inkomster och människor som bor i områden där tillgången till kollektivtrafik är otillräcklig. Med riktade stöd kan staten hjälpa dem som har störst behov, i stället för att lägga miljardbelopp på breda skattesänkningar med svag träffsäkerhet. Ett sådant stöd är mer rättvist och mer träffsäkert och kan utformas så att det lindrar hushållens kostnader utan att samtidigt öka Sveriges fossilberoende.

Nationell elbilsoffensiv

Sverige behöver kraftigt öka takten i elektrifieringen. Om fler hushåll hade haft råd att byta till elbil hade färre varit sårbara för dagens prischocker på bensin och diesel, samtidigt som utsläppen hade varit lägre. I stället har omställningen bromsats upp av regeringen. Miljöpartiet vill se en nationell elbilsoffensiv med rättvisa stöd för köp och leasing av nya och begagnade elbilar, för att säkerställa att alla ska ha råd att byta till elbil.

Janine Alm Ericson (MP)

Annika Hirvonen (MP)

Leila Ali Elmi (MP)

Malte Tängmark Roos (MP)

Linus Lakso (MP)

Nils Seye Larsen (MP)