

## Motion till riksdagen 2025/26:4199

av **Janine Alm Ericson m.fl. (MP)**

# med anledning av prop. 2025/26:275 Extra ändringsbudget för 2026 – Stöd till Ukraina samt stöd till hushåll och andra åtgärder med anledning av kriget i Mellanöstern

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen avslår regeringens förslag om ytterligare tillfälligt sänkt koldioxidskatt på bensin och omärkt diesel.
2. Riksdagen avslår regeringens förslag om 400 miljoner kronor till utökat stöd till flyget.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att krisstöd till hushåll och företag ska vara träffsäkra och rättvisa och inte öka Sveriges fossilberoende, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utformningen av stöd i fråga om yrkesfisket ska premiera småskaligt och kustnära fiske som går till humankonsumtion, inte storskaligt foderfiske, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

## Motivering

Miljöpartiet står fast vid att Sverige ska ge ett starkt, uthålligt och långsiktigt stöd till Ukraina. Rysslands fullskaliga invasion är ett angrepp på Ukraina, på Europas säkerhet

och på den internationella rättsordning som Sverige är beroende av. I ett allvarligt säkerhetspolitiskt läge behöver Sverige bidra till Ukrainas försvarsförmåga, till Europas samlade motståndskraft och till att auktoritära stater inte tillåts vinna genom militärt våld. Av denna anledning ger Miljöpartiet fullt stöd till att skänka materiel till Ukraina i form av bl.a. Jasplan. Miljöpartiet stöder också de utökade bemyndiganden som föreslås i ändringsbudgeten till gagn för Ukraina.

Miljöpartiet delar också uppfattningen att staten behöver agera när krig, oro och störningar på globala energimarknader driver upp kostnaderna för hushåll och företag. Av denna anledning stöder Miljöpartiet regeringens förslag om att utöka el- och gasstödet (utg.omr. 21, anslag 1:12) med ytterligare 1 miljard kronor för att underlätta för Sveriges hushåll i en tid av krig och oro i omvärlden.

Miljöpartiet delar också regeringens analys att lantbruket befinner sig i ett mycket pressat läge till följd av kostnadsökningarna på diesel och andra insatsmedel till lantbruket, i kombination med bl.a. väder-/klimatrelaterade faktorer. Vi står därmed bakom stödet till lantbruket för att kompensera för ökade kostnader inom växtodlingen.

Miljöpartiet välkomnar att regeringen föreslår medel för sänkta priser i kollektivtrafiken. Det är precis vad Miljöpartiet efterfrågade i motion 2025/26:4098. När energipriserna stiger är kollektivtrafiken en av de snabbaste åtgärderna för att ge hushåll lättnad, minska efterfrågan på fossila drivmedel och stärka samhällets motståndskraft. Men stöd till kollektivtrafik behöver ges på ett sätt som långsiktigt sänker priserna på resor över hela landet, och som erbjuder regioner och kommuner rimliga planeringsförutsättningar.

## Regeringens drivmedelsskattesänkning är fel svar på krisen

Ekonomisk politik måste vara träffsäker, rättvis och långsiktigt klok. Den avgörande frågan är inte om människor ska få stöd genom krisen. Det ska de. Frågan är om staten ska använda krisen till att göra Sverige mer beroende av den fossila energi som har gjort oss sårbara från början – eller om vi i stället ska använda de medel vi har till att bygga ett tryggare, friare och mer motståndskraftigt samhälle.

Regeringen agerar ännu en gång med en generell fossilsubvention. I propositionen föreslås att koldioxidskatten på bensin och omärkt diesel tillfälligt sänks ytterligare med 2 kronor och 40 öre per liter. Det sker utöver den redan beslutade tillfälliga sänkningen av drivmedelsskatterna. Förslaget beräknas minska statens skatteintäkter med omkring 7,7 miljarder kronor under 2026. Det är mycket stora resurser som läggs på en åtgärd

som har svag träffsäkerhet och som riskerar att förlänga just det beroende som gör hushåll och företag utsatta.

Miljöpartiet anser att riksdagen bör avslå regeringens förslag om ytterligare tillfälligt sänkt koldioxidskatt på bensin och omärkt diesel. Riksdagen bör också avslå regeringens förslag om stöd till flyget samt befrielsen från punktskatt på flygbränsle. Regeringen bör i stället återkomma med krisstöd som är träffsäkra, rättvisa och förenliga med målet att minska Sveriges fossilberoende. Sverige ska stå starkt med Ukraina, stötta hushåll och företag genom krisen och samtidigt använda krisen till att göra vårt land tryggare, friare och mer självständigt.

Precis som vid regeringens förra förslag om sänkt skatt på drivmedel är remisskritiken tung.

Många av instanserna avstyrker helt regeringens förslag, däribland Energimyndigheten, 2030-sekretariatet, Energiföretagen Sverige, Drivkraft Sverige, Energigas Sverige, Konjunkturinstitutet, Naturvårdsverket, Statskontoret, Svensk Bioenergi och Svensk Kollektivtrafik, och ännu fler framför betydande invändningar.

Att förslaget motverkar utfasningen av fossila bränslen och försvårar våra möjligheter att nå Sveriges antagna klimatmål betonas av många instanser, som Energimyndigheten, Naturvårdsverket och Energiföretagen. Klimatutsläppen bedöms öka ytterligare av att hållbara biobränslen och kollektivtrafiks konkurrenskraft gentemot fossildriven biltrafik försvagas, och – som Transportföretagen, Tågöretagen och Mobility Sweden påpekar – av att elektrifieringen av fordonsflottan motverkas. Även den grannlandstankning som riskerar uppstå när Sveriges drivmedelspriser är lägre än närliggande länder beräknas av Energimyndigheten göra det svårare för Sverige att uppnå sina klimatmål.

Naturvårdsverket och Energimyndigheten betonar att det rådande omvärldsläget understryker behovet av åtgärder som minskar Sveriges fossilberoende, snarare än tvärtom. Trafikverket, Trafikanalys, Energimyndigheten och Energiföretagen ställer sig frågande till hur förslaget förhåller sig till Sveriges beredskap, särskilt med tanke på den risk som finns för framtida bränslebrist. Tvingande förbrukningsdämpande åtgärder kan behövas i framtiden, vilket förvärras av regeringens förslag, och Svenskt Näringsliv, Konkurrensverket och Företagarna påpekar att denna skattesänkning riskerar att skapa ytterligare orimlig förväntan om återkommande kompensation vid framtida prisökningar, som kommer ske så länge vi är beroende av importerade fossila drivmedel.

En särskilt angelägen kritik för just denna proposition, där Sverige föreslås sänka bränsleskatterna under EU:s minimiskattenivåer efter ansökan hos EU-kommissionen och de andra medlemsstaterna, är att Sveriges agerande skapar incitament för andra medlemsländer att göra samma sak, något som lyfts fram av bl.a. Konjunkturinstitutet, Energiföretagen Sverige och Drivkraft Sverige. Detta ökar efterfrågan i EU, skapar konkurrens om tillgängliga bränslemängder och driver upp priserna ytterligare. Att just Sverige enskilt skulle få sänka sina drivmedelspriser är inte helt logiskt med tanke på att Sverige inte har högre drivmedelspriser än våra grannländer. Energimyndigheten varnar för att närliggande länder kan vilja sänka sina drivmedelsskatter för att undvika snedvriden konkurrens och grannlandstankning, och att åtgärder generellt ökar sannolikheten för liknande beslut i andra länder på grund av dess legitimering.

Propositionen framför att regelrådet bedömer att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i förordningen om konsekvensutredningar. Med tanke på den svidande kritik mot förslaget som remissinstanserna tar upp och som regeringen väljer att bortse ifrån, är det anmärkningsvärt att regeringen hävdar, mot regelrådets bedömning, att konsekvensutredningen står i proportion till förslagets effekter.

### **Dyr reform med svag träffsäkerhet**

Skattesänkningen innebär en väldigt hög kostnad för staten, samtidigt som det inte särskilt effektivt eller rättvist hanterar hushålls och företags ökade kostnader.

Skatteintäkter beräknas minska med ca 7,7 miljarder kronor under 2026, utöver de 1,64 miljarder som gick till den förra sänkningen. Det uppskattas bidra till att en bensin- eller dieselbilägare sparar runt 135–175 kronor i månaden.

Andelen som berörs av förslagen är lägre i de lägre inkomstgrupperna. I den lägsta inkomstgruppen berörs ca 40 procent av personerna av förslaget. I inkomstgrupperna i den övre halvan av inkomstfördelning berörs ca 80 procent av personerna av förslaget. Även om effekten av förslaget relativt den ekonomiska standarden är störst för personer med låga inkomster lägger personer i höga inkomstgrupper i genomsnitt mer pengar på drivmedel i kronor räknat. Kostnadsminskningen räknat i kronor är därmed som störst i de högre inkomstgrupperna. Därtill bedöms förslaget gynna män mer än kvinnor.

### **Ökar utsläppen och försvagar omställningen**

Förslaget ökar klimatutsläppen kraftigt och ökar utsläppsgapet mot Sveriges klimatmål för inrikes transporter till 2030. Regeringen bedömer själva att deras förslag kommer att öka utsläppen med 300 000 ton koldioxid under 2026, utöver ökningen på 100 000 ton

koldioxid som den förra sänkningen beräknades leda till. Utsläppsökningen bedöms kunna bli ännu större om höginblandade och rena biodrivmedels konkurrenssituation försämras gentemot det fossila, något flera remissinstanser varnar för. Därutöver minskar förslagen incitamenten för övergång till eldrift och andra mer hållbara transportslag, som kollektivtrafiken. Att regeringen själva erkänner att det blir mindre fördelaktigt med eldrivna alternativ rimmar dåligt med Tidöregeringarnas löften om satsningar för elektrifieringen. Att påstå, som framförs i propositionen, att förslaget bara skulle påverka elektrifieringstakten lite grann på grund av att åtgärden är ”temporär” är ett ologiskt argument med tanke på de skattesänkningar som genomförts även 2023, 2024 och 2025. Elektrifieringen har bromsat in under Tidöregeringen, som inte verkar vilja dra några lärdomar från tidigare misstag.

## Vi behöver träffsäkra stöd som minskar fossilberoendet

Det finns betydligt bättre alternativ för att stötta hushåll och företag utan att förvärra parallella och framtida kriser, samtidigt som vi främjar klimatomställningen.

### **Riktat transportstöd**

Som Miljöpartiet betonade vid regeringens förra skattesänkingsförslag är det fullt möjligt, och betydligt mer effektivt, att stötta hushållen i pågående kostnadskris utan att subventionera det fossila. Lösningen är inte bensinpopulism och kortsiktiga skattesänkningar på fossila bränslen som fördjupar vårt fossilberoende. I stället bör vi rulla ut ett transportstöd riktat till de hushåll som drabbas hårdast av höga bensin- och dieselpriiser, dvs. människor i glesbygd och landsbygd med lägre inkomst. Vårt förslag finner stöd i flera remissinstanser, som exempelvis Energimyndigheten och 2030-sekretariatet, som betonar behovet av riktade stöd direkt gentemot utsatta hushåll utan att påverka prissignalen om ett minskande utbud av fossila drivmedel. I Miljöpartiets vårbudgetmotion budgeteras ca 4 miljarder till ett transportstöd, som beräknas ge en utdelning på ca 2 900 kronor per person resterande halvan av 2026.

### **Elbilsoffensiv och fossilfria alternativ**

Elektrifiering av transportsektorn var både statsministerns och klimatministerns främsta klimatlöfte, men det har blivit deras största misslyckande. Elektrifieringen av fordonsflottan har tvärnitat under Tidöregeringen, och därmed fördjupat svenskarnas fossilberoende. Miljöpartiet vill rulla ut en nationell elbilsoffensiv med omfattande stöd

för köp och leasing av nya och begagnade elbilar för att kraftigt öka elektrifieringstakten. Jämfört med regeringens senkomna premie kan nästan fyra gånger så många hushåll byta till elbil med vårt förslag, samtidigt som vi gör det billigare att ladda.

## Halverat pris på kollektivtrafiken i väntan på ett Sverigekort

Sverige behöver snabbt minska efterfrågan på fossila bränslen, och politiken ska göra det lättare för fler att välja kollektivtrafik. För att uppmuntra så många som möjligt att resa kollektivt föreslog Miljöpartiet som omedelbar krisåtgärd redan i samband med vårändringsbudgeten att priset på kollektivtrafiken skulle halveras i hela landet. Detta förslag var 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 ger hushållen en snabb lättnad och gör det möjligt för fler att ställa bilen hemma och samtidigt minska trycket på användningen av bensin och diesel.

Det är positivt att regeringen valt att lyssna på Miljöpartiet och flera stora miljöorganisationer, men åtgärden kommer väldigt sent under mandatperioden och det är förvånande att regeringens halvering av priserna i kollektivtrafiken enbart sker månaderna runt just valet. Detta samtidigt som regeringen knappt nämnt ordet kollektivtrafiken under fyra år.

Miljöpartiet vill permanent införa ett Sverigekort, så att människor enkelt och smidigt kan resa med all regional och lokal kollektivtrafik i hela landet till ett lågt och enhetligt pris. Ett Sverigekort blir enklare för de som pendlar över regiongränser eller besöker platser runt om i landet. Miljöpartiet lanserade detta redan våren 2023 och har budgeterat för ett Sverigekort sedan dess. Halveringen av priset i kollektivtrafiken är ett steg på vägen som kan möta den akuta situation vi står inför, men det är inget Sverigekort. Faktum är att regeringen tidigt valde att inte gå vidare med ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige, trots att detta har legat färdigutrett hela mandatperioden.

Miljöpartiet ställer sig bakom sänkta priser i kollektivtrafiken för andra halvåret 2026, men vi vill mer än regeringen. Färdtjänsten bör omfattas av prissänkningen. Halveringen behöver dessutom förlängas till dess att vi kan införa ett Sverigekort som gäller för all kollektivtrafik i hela landet, regional som lokal, till ett lågt och enhetligt pris.

### **Bredda stödet till trafikavtalen till samtliga trafikslag**

Anslaget Trafikavtal används för utgifter för statens trafikavtal när det gäller transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik. I Trafikavtalen ligger ersättningar till tåglinjer, flygsträckor, Gotlandsfärjorna samt busstrafik i inre Norrland. Under mandatperioden har regeringen skapat stor osäkerhet kring flertalet viktiga tåglinjer och busslinjer eftersom de medel som behövs för att bibehålla tidigare trafikavtal på motsvarande nivå har saknats. Regeringen har helt enkelt inte anslagit de medel som Trafikverket äskat om för att ens kunna bibehålla trafiken, än mindre för att kunna finansiera det ännu större behov som finns.

Det är symptomatiskt för regeringens prioriteringar att interregionala tåglinjer och busslinjer inte får de stöd från staten som behövs, men flygtrafiken får gång på gång nya stödpengar. De regioner som efterfrågar statligt stöd har även behov av att det finns en långsiktighet för statens åtaganden. Bristen på pengar har inneburit att de avtal som löper ut ett visst år är de som inte kan förnyas eller får kraftigt neddragna stöd. Det har blivit ett ”trafikavtalslotteri” vilka tåglinjer och bussar som drabbas. Vi ser hellre att de 100 miljoner som regeringen nu lägger på inrikesflyget breddas till trafikavtalen generellt och blir öppna för regioner att ansöka om för samtliga trafikslag. Det ger naturligtvis inte den långsiktighet som behövs och därför är det även nödvändigt att anslaget Trafikavtal generellt höjs och att regeringen aviserar en långsiktighet i ambitionerna för interregional kollektivtrafik. Vi anser att den tillfälliga utökningen av anslaget 1:7 Trafikavtal ska möjliggöras som ett utökat stöd för all trafik och samtliga trafikslag som kan omfattas av trafikavtal.

### **Flygtrafiken ska bära kostnader för säkerhet och bagage**

Men regeringen nöjer sig inte med att tilldela medel från anslaget Trafikavtal till flyget. Utöver detta anser regeringen att skattebetalarna ska bjuda på flygets kostnader för säkerhetskontroll av passagerare och bagage. Enligt lagen (2004:1100) om luftfartsskydd ska flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage täckas av en avgift som tas ut av flygföretagen i ett avgiftsutjämningsystem. Transportstyrelsen förvaltar det gemensamma avgiftsutjämningsystemet och tar ut avgiften. Regeringen vill nu ta bort denna avgift då högre bränslepriser till följd av kriget i Mellanöstern och stängningen av Hormuzundet kan medföra högre biljettpreiser och därmed ett minskat flygresande. Miljöpartiet avslår regeringens förslag och därmed ska anslaget 1:12 Transportstyrelsen behållas oförändrat.

## Stödet till lantbruket, yrkesfisket och vattenbruket

Vi delar regeringens analys att lantbruket befinner sig i ett mycket pressat läge till följd av kostnadsökningarna på diesel och andra insatsmedel till lantbruket, i kombination med bl.a. väder-/klimatrelaterade faktorer. Vi står därmed bakom stödet till lantbruket för att kompensera för ökade kostnader inom växtodlingen.

### **Lantbruk, yrkesfiske och vattenbruk behöver stöd för omställning**

Jordbruket är i dag i mycket hög grad beroende av såväl fossila bränslen, för drivmedel och för produktion av insatsmedel, som mineralgödsel. När priset på fossila bränslen går upp till följd av krig och kriser i omvärlden, drabbas lantbruket hårt. Jordbrukets beroende av fossila bränslen utgör en djupgående sårbarhet i livsmedelsproduktionen. För att stärka Sveriges beredskap och bygga upp motståndskraften inom livsmedelsproduktionen är det nödvändigt att fasa ut fossila bränslen från jordbruket och från hela livsmedelskedjan.

En politik för att stötta lantbrukarna i den kostnadskris som uppkommit måste därför med nödvändighet kombineras med en offensiv och systematisk politik för att ersätta fossila bränslen i drivmedel och produktion av insatsmedel med förnybara och fossilfria alternativ. Regeringens satsningar på produktion av förnybara bränslen inom ramen för exempelvis Klimatklivet har dock präglats av en ryckighet som skapat osäkerhet i branschen, och de lantbrukare som väljer förnybara drivmedel som HVO missgynnas i förhållande till dem som kör på fossil diesel, där statliga subventioner ges, för att nämna några exempel.

Regeringen måste omgående ta fram en sammanhållen strategi för att göra hela livsmedelsproduktionen fossilfri. Satsningarna på förnybar energiproduktion och eldrift behöver öka kraftigt, och det krävs en strategi för jordbrukets behov av näring och fossilfri gödsel. Ekologiskt och kretsloppsbaserat jordbruk måste öka. Det är också av avgörande betydelse att den styrmedelsmix som används på helheten stöder förnybara alternativ. Regeringens egen styrmedelsutredning konstaterade dock att den statliga subventionen av fossila drivmedel inom jordbruket bidrar till att försvaga och försena omställningen till förnybara drivmedel och skapar en ojämn spelplan till förmån för fossila bränslen.

Det är avgörande att jordbrukets kostnadskompensation sker på andra sätt än genom fossila subventioner, men regeringen har under mandatperioden inte tagit några initiativ för att ersätta den statliga fossilsubventionen med en styrmedelsmix som främjar och inte motarbetar den nödvändiga omställningen till förnybara alternativ. Både

Klimatpolitiska rådet och Riksrevisionen har exempelvis konstaterat stora brister i regeringens arbete i detta avseende. Miljöpartiet anser att de fossila subventionerna omgående måste växlas mot ett generellt jordbruksavdrag samt en biopremie för att ytterligare stimulera produktionen av förnybara drivmedel.

När det gäller krisstödet till yrkesfisket och vattenbruket är det viktigt att utformningen gällande yrkesfisket premierar småskaligt och kustnära fiske som går till humankonsumtion, inte storskaligt foderfiske.

*Janine Alm Ericson (MP)*

*Leila Ali Elmi (MP)*

*Linus Lakso (MP)*

*Nils Seye Larsen (MP)*

*Mohamed Yassin (MP)*

*Annika Hirvonen (MP)*

*Katarina Luhr (MP)*

*Ulrika Westerlund (MP)*