

Motion till riksdagen 2021/22:4713

av Oscar Sjöstedt m.fl. (SD)

med anledning av prop. 2021/22:99 Vårändringsbudget för 2022

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen godkänner ändrade ramar för utgiftsområden och anvisar ändrade anslag enligt regeringens förslag med de ändringar som framgår av tabell 1 i motionen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utvärdera klimatbonusens kostnad och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Under en tioårsperiod har utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård ökat spektakulärt. Enligt Ekonomistyrningsverket var utfallet för utgiftsområdet 4,83 miljarder kronor 2012, en bråkdel av de 20,95 miljarder som regeringen budgeterade för innevarande år, 2022. Även med hänsyn tagen till miljöfrågors berättigade prioritet – liksom viss inflation – så representerar denna utveckling ett storskaligt slöseri med allmänna medel. Till saken hör att tunga remissinstanser, såsom Konjunkturinstitutet och Riksrevisionen, har haft synpunkter på hur dessa medel har använts.

Mot bakgrund av ovanstående är det uppseendeväckande att regeringen utan vidare ökar anslaget till utgiftsområde 20 med ytterligare 3,85 miljarder, en förändring som väsentligen styrs av en ökning av anslaget 1:8 Klimatbonus med 3,90 miljarder, i klartext en statligt finansierad subvention av elbilar och laddhybrider (och ett mer begränsat antal gasbilar). Den sammanlagda kostnaden för denna utgiftspost under 2022 skulle därmed hamna på 7,41 miljarder, en anmärkningsvärt hög summa.

Under 2020 publicerades beräkningar från Chalmers Industriteknik som visade att en tredjedel av dessa miljöbilar hamnade utomlands, huvudsakligen i Norge. Exporten kan i någon mån bromsas av att man behöver äga bilen i Sverige under en viss period innan premien betalas ut. Frågan adresserades i ett pm från Miljödepartementet samma år (2020). Men problemet kvarstår.

Sverigedemokraterna motsätter sig inte en gradvis övergång från fossildrift till eldrift, men man bör förhålla sig avvaktande till en forcerad tidsplan för denna övergång. Efterfrågan på eldrivna fordon är redan förhållandevis hög och behöver alltså inte förstärkas ytterligare med statliga subventioner. Den senaste vintern rådde dessutom tidvis allvarlig brist på el med skenande priser som följd, en problematik som riskerar att återkomma under de närmast kommande vintrarna. Att i denna situation lägga betydande belopp på att skapa en ytterligare artificiell efterfrågan på eldrivna fordon borde vara kontroversiellt.

Batteridriften är dessutom behäftad med annan problematik, givet att tillgången på kobolt (som krävs för tillverkning av batterier) är begränsad. En stor andel av världsmarknadens kobolt kommer från Kongo, där arbetsförhållandena väcker frågor. Inget av detta innebär att Sverige ska sluta med att investera i eldrift, som definitivt har fördelar, men en dramatisk ökning av subventionerna måste kunna ifrågasättas.

Förslag till ändrade ramar för utgiftsområden och anslag

Anslag		Beslutad ram/anvisat anslag	Förändring av ram/anslag	Ny ram/Ny anslagnivå	Avvikelse mot regeringen (SD)
20	Allmän miljö- och naturvård	20 951 580	3 847 000	24 798 580	-3 900 000
1:8	Klimatbonus	3 510 000	3 900 000	7 410 000	-3 900 000
Summa anslagsförändring på ändringsbudget					

Oscar Sjöstedt (SD)

Dennis Dioukarev (SD)

Charlotte Quensel (SD)

David Perez (SD)