

# Skicka inte pengar till Putin genom sänkt bensin- och dieselskatt

Dagens Industri den 25 mars 2022

Höga priser på el, gas och drivmedel innebär stora utmaningar eftersom både levnads- och produktionskostnader drivs upp. I det läget försöker man i många länder att kompensera för prisökningarna genom sänkta energi- och drivmedelsskatter. I Sverige kompenseras hushållen för elprishöjningarna genom bidrag knutna till elkonsumentens storlek samtidigt som regeringen tillfälligt vill sätta ner drivmedelsskatterna. Sänkningarna av skatten på bensin och diesel kan bli betydligt högre än enligt regeringens förslag därför att oppositionspartier både till höger och vänster förefaller eniga om att plussa på dem.

Att kompensera särskilt låginkomsthushåll som drabbas av de höga energipriserna är rimligt och viktigt, men att göra detta genom sänkta drivmedelsskatter är en dålig metod. Det riskerar både att bromsa samhällsomställningen som krävs för att hantera klimatkrisen och att öka Putins oljeintäkter som finansierar hans krig.

Det är lätt att förklara att den gröna samhällsomvandlingen fördröjs av lägre drivmedelsskatter. Insikten att de bidrar till att fylla på Putins krigskassa är svårare att förmedla. Nedan ger vi tre viktiga skäl till varför sänkta drivmedelsskatter som svar på högre bensin- och dieselpriiser är fel väg att gå.

1. Sänkta skatter och kompensation till bilägare motverkar den nödvändiga klimatomställningen. Det är kritiskt med stabila och tydliga styrmedel, inklusive höga priser på fossila bränslen, för att uppmuntra till sparande och effektivitet samt ge incitament för att utveckla alternativa energikällor. Allt tyder på att minskningen av koldioxidutsläppen går alldeles för långsamt.

Enligt Klimatpolitiska rådets senaste rapport får Sverige svårt att nå sina klimatpolitiska mål. Det gäller därför att förstärka drivkrafterna att minska användningen av fossila bränslen. När det sker genom höjda världsmarknadspriser bör vi därför inte försöka motverka detta. Omställning till förnyelsebar energi och elektrifiering av transportsektorn skulle dessutom minska beroendet av risk olja och gas.

2. Hushåll som drabbas av höjda bränslepriser kan behöva stöd men dessa måste utformas klokt. Fokus bör ligga på hushåll med låga inkomster snarare än hjälp till alla. Det är en utmaning att designa träffsäkra kompensationsmekanismer och samtidigt bibehålla starka incitament för en grön omställning. Grundprincipen bör vara stöd av klumpsummekaraktär. Det betyder att de inte ska relateras till förbrukningen av drivmedel.

Kompensationen till alla bilägare är ett bidrag av detta slag men eftersom storleken är densamma oberoende av inkomst är den fördelningspolitiska träffsäkerheten låg. Det vore rimligt att begränsa bidraget till hushåll med låga inkomster och att göra det mer generöst för denna grupp. Det är bra att bidraget är högre – 1 500 i stället för 1 000 kronor – i glesbygds- och landsbygdsområden, men den regionala differentieringen kunde göras större.

3. Sänkta drivmedelsskatter är som att skicka en check till Putin. Den lägre beskattningen ökar efterfrågan på olja och gör det därmed möjligt för oljeproducenter som Ryssland att höja sina exportpriser och därmed öka sina intäkter. Effekten av hur ett enskilt litet land som Sverige agerar är förstås liten. Men nu agerar många importländer på samma sätt och konsekvenserna blir då stora. Det gäller särskilt om skattesänkningarna blir bestående under en längre tid eftersom efterfrågan då påverkas mer när konsumenternas möjligheter att anpassa sitt beteende är större.

Det kan framstå som rationellt för ett enskilt land att möta höjda oljepriser med skattesänkningar därför att det minskar priserna för konsumenterna givet att inte också andra länder agerar på samma sätt. Men om alla gör det, så skapas utrymme för producenterna att höja sina exportpriser så kraftigt att prissänkningen för förbrukarna i stort sett uteblir. Det finns alltså en tydlig motsättning mellan individuell och kollektiv rationalitet

Målet bör vara att minska Rysslands krigskassa. Vi ska reducera vår import så mycket vi kan. Nu har kravet på inblandning av icke fossila bränslen i drivmedel (reduktionsplikten) pausats. Detta görs för att begränsa kostnadsökningen men är också bakvänt. Mindre inblandning av alternativ innebär mer olja och därmed mer intäkter till Ryssland.

Faktum är att det kunde vara en effektiv sanktionsstrategi om länderna i den fria världen enades om höga tullar på import av rysk olja och naturgas. Det skulle reducera efterfrågan på produkterna och därmed tvinga Ryssland att sänka exportpriserna. Då skulle landets intäkter minska. Effekten skulle sannolikt bli stor eftersom det ryska exportutbudet av olja och gas kan antas vara ganska okänsligt för variationer i de priser man kan ta ut – det är lönsamt att exportera så länge priserna ligger över de mycket låga produktionskostnaderna samtidigt som landet behöver valutaintäkter.

Med sänkta ryska exportpriser bör det bara bli begränsade höjningar av konsumentpriserna i de oljeimporterande länderna. Och de prisökningar som det blir, bör kompenseras av höjda bidrag eller sänkta skatter av klumpsummetyp för främst låginkomsttagare. Dessa budgetsatsningar kan finansieras av intäkterna från tullavgifterna.

Den skisserade strategin kräver samordning mellan olika länder. En sådan underlättas av att EU-länder inte själva beslutar om sina tullar utan dessa bestäms gemensamt.

Det främsta hotet mot rationella ekonomisk-politiska beslut som påverkar drivmedels- och oljepriser är att västvärldens länder inte samordnar sitt agerande och låter det styras av förenklade och populistiska resonemang. Den svenska debatten, där partierna försöker övertrumfa varandras förslag om skattesänkningar på drivmedel, är tyvärr beklämmande. Vi borde kunna kräva mer av våra folkvalda.

**Lars Calmfors**  
**Åsa Löfgren**  
**Thomas Sterner**