

När politiker nu vill sänka skatterna på bensin och diesel går pengarna rakt in i Putins krigskassa

Dagens Nyheter den 17 mars 2022

I måndags lanserade regeringen ett ekonomiskt stödpaket på cirka 14 miljarder kronor. Det innehöll tillfälligt sänkta drivmedelsskatter, drivmedelskompensation till bilägare, mer medel till klimatbonus för elbilar, förlängd elpriskompensation i södra och mellersta Sverige samt tillfälligt höjda bostadsbidrag för barnfamiljer. Samtidigt har flera oppositionspartier kritiserat förslagen för att vara otillräckliga. Sannolikt kommer ytterligare stöd att förhandlas fram i riksdagen.

Stora prisökningar på bensin, diesel, el och livsmedel sänker hushållens realinkomster och ökar produktionskostnaderna i ekonomin. Det finns skäl att motverka detta genom finanspolitiska stimulanser så att inte återhämtningen efter pandemin stannar av.

Läget påminner om det i mitten av 1970-talet. Då hade inflationen i världsekonomin stigit till följd av en expansiv ekonomisk politik i främst USA. Till detta kom stora oljeprisstegringar i samband med de arabiska Opec-medlemmarnas embargo mot västvärlden efter jom kippurkriget 1973. Det utlöste samtidig ekonomisk stagnation och inflation, stagflation.

Sverige försökte möta detta genom finanspolitiska stimulanser: den så kallade överbrygningspolitiken. Eftersom penningpolitiken upprätthöll en fast växelkurs kunde den inte förhindra att omvärldens inflation importerades. Detta spillde över i tvåsiffriga löneökningar 1975–76 och kostnadskris i näringslivet, vilket tvingade fram devalveringar och inledde en två decennier lång period av låg tillväxt.

Risken för att löneökningarna i Sverige ska sticka iväg är mindre i dag. Det skulle förmodligen snabbt motverkas av räntehöjningar från Riksbanken. Det kan rentav vara fördelaktigt om finanspolitiska stimulanser kombineras med en stramare penningpolitik som inte skulle driva upp bostadspriserna på samma sätt som tidigare.

Men det finns ändå skäl att vara eftertänksam om hur stora de finanspolitiska stödprogrammen bör vara. Efterfrågan i ekonomin kommer också att hållas uppe av ökade offentliga utgifter för flyktmottagande och försvar. Det finns anledning att ha is i magen i fråga om ytterligare finanspolitiska stöd, i varje fall tills det går att bättre överblicka på vilken nivå oljepriserna hamnar.

Det är beklämmande att lyssna till hur olika partier, både till höger och vänster, försöker övertrumfa varandra i sänkningar av bensin- och dieselskatterna. Risken är uppenbar att den finanspolitiska debatten helt spårar ur därför att politikerna under pandemin vant sig vid att kunna presentera ständigt nya stödprogram. Sådana föreslås nu med en oroväckande lättvindighet.

Det finns visserligen budgetutrymme i dag, men det är en orimlig princip om den ena realinkomstsänkningen efter den andra till följd av prisstegringar ska kompenseras av statliga budgetsatsningar. I så fall borde också realinkomsthöjningar utlösa indragningar av köpkraft från hushållen när priser faller, men det kommer inga politiker att argumentera för.

Ett problem med sänkningar av bensen- och dieselskatterna är att de bidrar till att hålla uppe efterfrågan på olja. Därigenom blir det möjligt för oljeproducenter att ta ut högre priser än de annars skulle kunna. Det ökar Rysslands oljeinkomster och bidrar på så sätt till att finansiera Putins krig. Sveriges agerande har förstås liten effekt på världsmarknadspriserna, men om många länder gör som vi blir påverkan stor.

Regeringens förslag om bidrag till privatpersoner som äger bil har kritiserats för dålig träffsäkerhet. Men det är en fördel att bidraget inte knyts till drivmedelsförbrukningen. Då försvagas inte incitamenten att hålla nere den. Detsamma gäller för åtgärder som utökade bostadsbidrag liksom andra mer generella bidragsökningar eller skattesänkningar som kan komma i fråga.

Om västvärlden vill reducera Putins intäkter kan faktiskt höga importavgifter (tullar) på rysk olja och naturgas vara en effektiv metod. Om sådana införs samordnat av många länder, minskar efterfrågan på de ryska produkterna. Samtidigt borde utbudet från rysk sida vara relativt okänsligt för priset: så länge det ligger över produktionskostnaden – som är låg – finns incitament att fortsätta producera för export till väst.

Möjligheterna att snabbt ställa om leveranser till Kina eller Indien, och för dessa länder att absorbera dem, torde vara begränsade. I så fall blir den huvudsakliga effekten av importavgifterna att Ryssland måste sänka sina exportpriser. Samtidigt skulle priserna på importerad rysk olja och gas i väst sannolikt inte stiga så mycket.

Samordnade importavgifter på rysk energiexport kan vara ett bättre sätt att minska Putins exportintäkter än ett importembargo. Sverige borde verka för sådana beslut på EU-nivå och inte, som en del föreslagit, för vidgade möjligheter att sänka energiskatter.

Sammanfattningsvis vore det bra om den ekonomiska diskussionen i Sverige kunde handla om mer än hur vi ska kompenseras för att kriget i Ukraina höjer våra levnadskostnader.

Lars Calmfors