



# OPINIONEN KRING MILJÖSKATTER (SÄRSKILT KOLDIOXIDSKATTER)

SVERKER JAGERS  
[sverker.jagers@pol.gu.se](mailto:sverker.jagers@pol.gu.se)  
Tel. 031-786 1230

# Bakgrund

- Sverige har en koldioxidskatt på fossila bränslen sedan 1991. Vi var bland de första länderna i världen att införa en sådan. Frågan är hur stödet för denna skatt har förändrats över tid, eftersom klimatfrågan på senare år har varit så i fokus i den allmänna debatten?
- I och med undertecknandet av det så kallade Parisavtalet, från 2015, har frågan om koldioxidskatt även aktualiserats i många andra länder och flera sneglar på hur vi gjort i Sverige och överväger att själva införa koldioxidskatter på fossila bränslen.
- Men Parisavtalet kan också göra det aktuellt med *ytterligare* höjningar av de koldioxidskatter vi redan har i Sverige.
- Fler klimatrelaterade skatter kan behövas för att Sverige skall kunna klara av att leva upp till sina utstakade klimatmål. Ett exempel är matsektorn som idag bidrar med en viktig del av Sveriges och världens alla utsläpp av växthusgaser. Bland annat finns det röster som förespråkar en klimatskatt på kött.

# Argument för miljö-och klimatskatter som styrmetod

- De är mer kostnadseffektiva än många andra tänkbara åtgärder.
- De är verkningsfulla – folk har generellt en benägenhet att reagera när priset stiger på en vara.
- Vidare, menar somliga, är de rättvisa, eller åtminstone rimliga. Det senare av det enkla skälet att de ju innebär att det bara är utsläpparen som får betala för sin nedsmutsning. Många andra, alternativa styrmedel, t ex subventioner och investeringar i ny teknik, innebär att alla skattebetalare får vara med och betala och detta oavsett om de bidrar till utsläppen eller ej.
- Trots dessa argument visar de flesta studier att koldioxidskatter är illa omtyckta styrmedel och att den stora majoriteten föredrar andra typer av politiska åtgärder för att minska våra koldioxidutsläpp. Till exempel är sådant som utbyggnad av kollektivtrafik, subventionering av icke-fossila bränslen och finansiella satsningar på utveckling av miljövänlig teknologi alla mycket mer populära åtgärder.

# Skäl att vara negativ till koldioxidskatter

- Ett viktigt skäl till varför koldioxidskatter är så impopulära är att de, trots vad jag skriver ovan, upplevs vara *orättvisa*.
- De tenderar att främst drabba låginkomsttagare.
- De tenderar att drabba folk som lever på glesbygden mer än folk som bor i städer.
- Protesterna av "de gula västarna" i Frankrike under år 2019 byggde i hög grad på just den här typen av motargument.
- Samtidigt kan man inte helt släppa det tidigare angivna rimlighetsargumentet.
- Kanske är det så att om folk i högre grad förstod och tänkte på att en miljöskatt innebär att *utsläpparen betalar* och att i princip alla andra (alltid mer populära) alternativ innebär att *alla får betala* – även de mest inbitna miljöaktivisterna som redan har ställt om sin livsstil och lever i princip koldioxidneutralt – så kanske synen på koldioxidskatter skulle förändras?

# Frågor

Mot denna bakgrund har vi i årets SOM-undersökning velat studera den svenska opinionen kring klimatskatter lite närmare och särskilt har vi frågat oss:

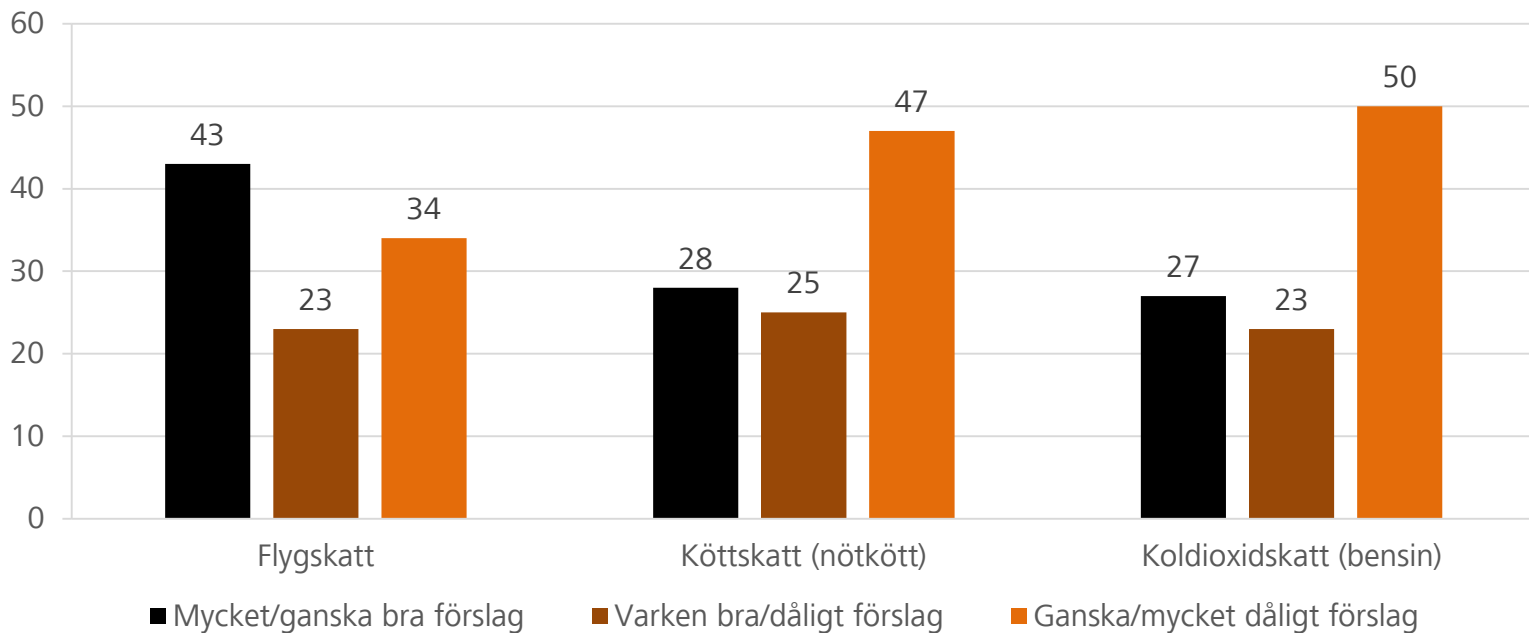
- *Vad anser svenska folket om olika klimatskatter?*
- *Hur har synen på klimatskatter förändrats över tid?*
- *Hur ser folk på förslag om att höja skatter över huvud taget? Är klimatskatter särskilt impopulära, eller är folk lika negativt inställda till höjning av skatter generellt?*
- *Vad kan vi lära av svaren på dessa frågor?*



**Låt oss börja med frågan om svenska folkets inställning till olika klimatskatter över lag. Hur stor andel anser att sådana bör höjas eller sänkas?**

## Inställning till miljö/klimatskatter

Andel *mycket/ganska bra förslag*, 2019 (procent)



# Resultat Inställning till olika miljö/klimatskatter

- Trots att den svenska **flygskatten** var så i blåsvädret när den skulle införas, tycks det som att flygskatten trots allt inte är så illa omtyckt. Hela 43% anser att en höjning av skatten vore ett ganska eller mycket bra förslag och ytterligare 23% väljer att inte ta ställning i frågan. Endast 34% anser att det är ett dåligt förslag att höja flygskatten.
- Annorlunda är det ställt med den hypotetiska frågan om att införa en **klimatskatt på nötkött**. Här menar bara 28% av de svarande att det är ett mycket bra eller ganska bra förslag, medan hela 47% tycker att det är ett mycket eller ganska dåligt förslag. Detta är kanske inte så förvånande resultat trots allt. Att staten skulle blanda sig i och försöka styra vad folk har i sina kylskåp upplever nog många vara en smula problematiskt.
- Slutligen har vi då frågan vad folk anser om att höja **koldioxidskatten på bensin**? Här är det bara 27% som säger sig tycka att detta är ett ganska eller mycket bra förslag, medan hela 50% anser det vara ett ganska eller mycket dåligt förslag.

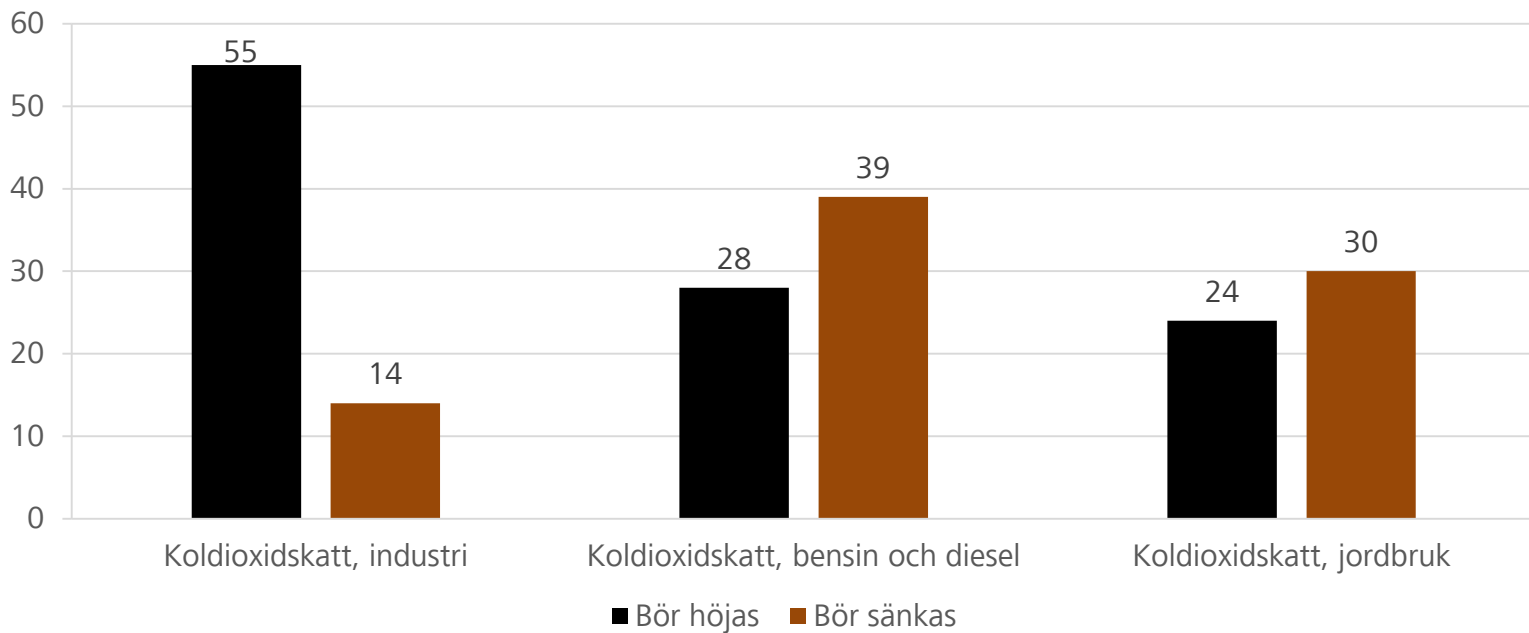


# Koldioxidskatt i relation till andra skatter

Kanske kan en förklaring till koldioxidskattens relativa impopularitet ha att göra med att den riktar sig mot koldioxidutsläpp från trafiken mer specifikt och därför berör en känslig sak: folks rörelsefrihet? Låt oss därför titta lite närmare på vad folk tycker om flera olika typer av koldioxidskatter.

## Inställning till koldioxidskatter

Andel *bör höjas/bör sänkas*, 2019 (procent)



# Resultat ang. inställning till att höja eller sänka koldioxidskatter

- Helt klart vill flest svarande att man bör höja koldioxidskatten riktad till industrin (55% anser att skatten bör höjas och endast 14% att den bör sänkas).
- När det gäller inställningen till en höjning av koldioxidskatten på bensin och diesel är siffrorna ganska annorlunda. Här är det endast 28% som är positiva till en höjning medan 39% anser att den bör sänkas.
- En koldioxidskatt riktad till jordbruket anser endast 24% att den bör höjas medan 30% anser att den bör sänkas. Detta är intressant, eftersom ju landets jordbrukare är tämligen få idag och många därför kanske borde tänka att det inte är så många som skulle drabbas av en sådan skatt. Men kanske tänker folk istället att en sådan skatt kommer att påverka priset på jordbruksprodukter och i så fall drabbas ju i princip alla i landet av en sådan skatt.
- Bortsett från till industrin är det alltså en minoritet av de svarande som är positiva till att höja de övriga förslagen på koldioxidskatter som frågas om i enkäten.

# Diskussion

- Bilden vi får hittills är att de flesta tycker att flertalet koldioxidskatter och andra klimatrelaterade skatter borde sänkas. Gäller detta endast för klimatskatter och, framförallt, hur har det sett ut över tid?
- Den svenska koldioxidskatten har höjts flera gånger över tid (från ca 1,25 kr till närmare 3 kr/liter under perioden den funnits) så kanske gör detta att folk extra negativt inställda till en ytterligare höjning av den skatten.
- Parallellt med att koldioxidskatten har höjts har dessutom flera andra skatter sänkts, eller frusits (till exempel inkomstskatter), vilket kanske har gjort att koldioxidskatten därmed har blivit extra impopulär?
- Har (både existerande och hypotetiska) koldioxidskatter blivit mer eller mindre populära över åren?

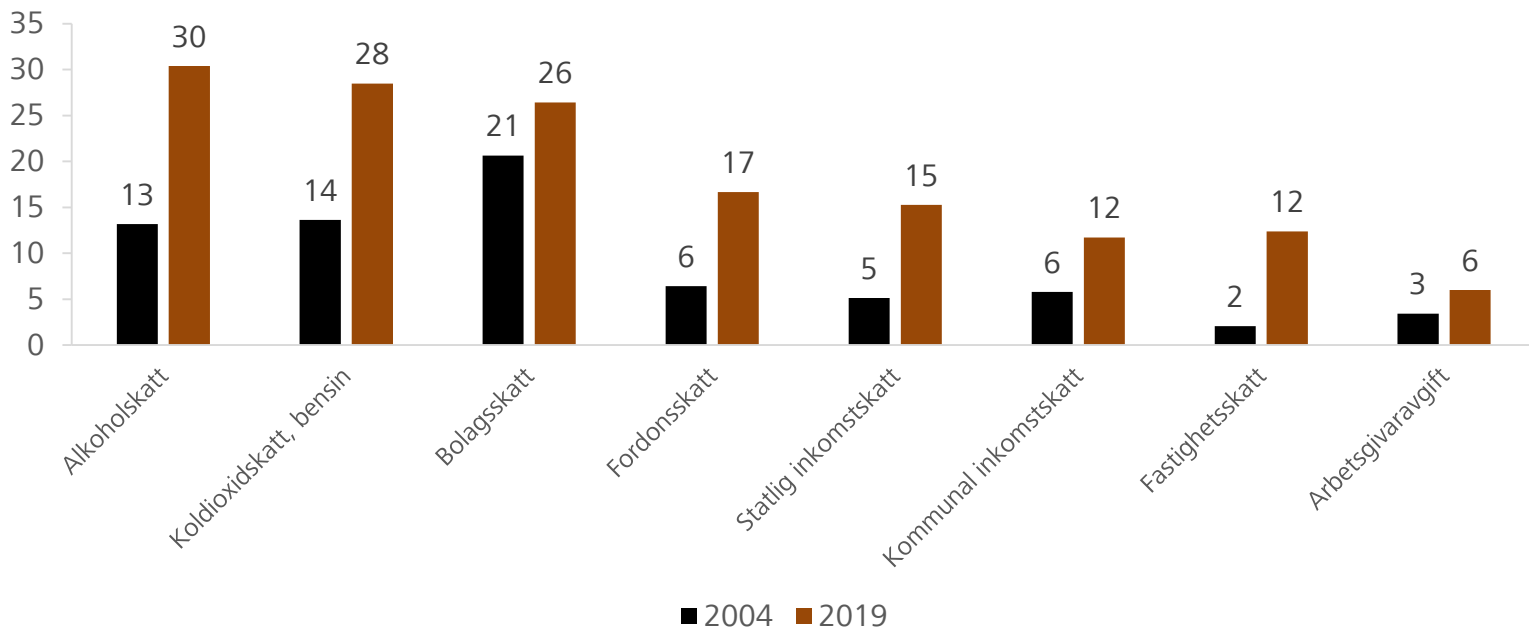


*"Tycker du att följande skatter  
bör höjas eller sänkas?"*

- Alkoholskatt, - Koldioxidskatt,
- Bolagsskatt, - Fordonsskatt,
- Statlig/kommunal inkomstskatt,
- Fastighetsskatt,
- Arbetsgivaravgift"

## Inställning till höjning av skatter

Andel *för* en höjning 2004, 2019 (procent)



# Resultat avs. höjning av skatter över tid

- Först och främst har stödet för koldioxidskatten absolut inte minskat på senare år, trots fortsatta höjningar av den. Tvärtom har stödet för en höjning fördubblats från 14 till 28% mellan de två mätpunkterna.
- Dessutom ser vi att stödet för att höja samtliga av de nämnda skatterna har stigit över tid.
- Kanske är det så att många svenskar idag tycker att vi har ett för lågt skattetryck och att det egentligen finns utrymme att öka nivån på många skatter?
- Samtidigt är det viktigt att komma ihåg det väldigt sällan rör sig om en majoritet av de svarande som vill höja skatterna
- Detta kan bli intressant att följa upp i nästa års SOM-undersökning när de fulla konsekvenserna av Coronaspridningen kommer vara tydligare.

# Höjning av koldioxidskatter vs höjning av andra skatter

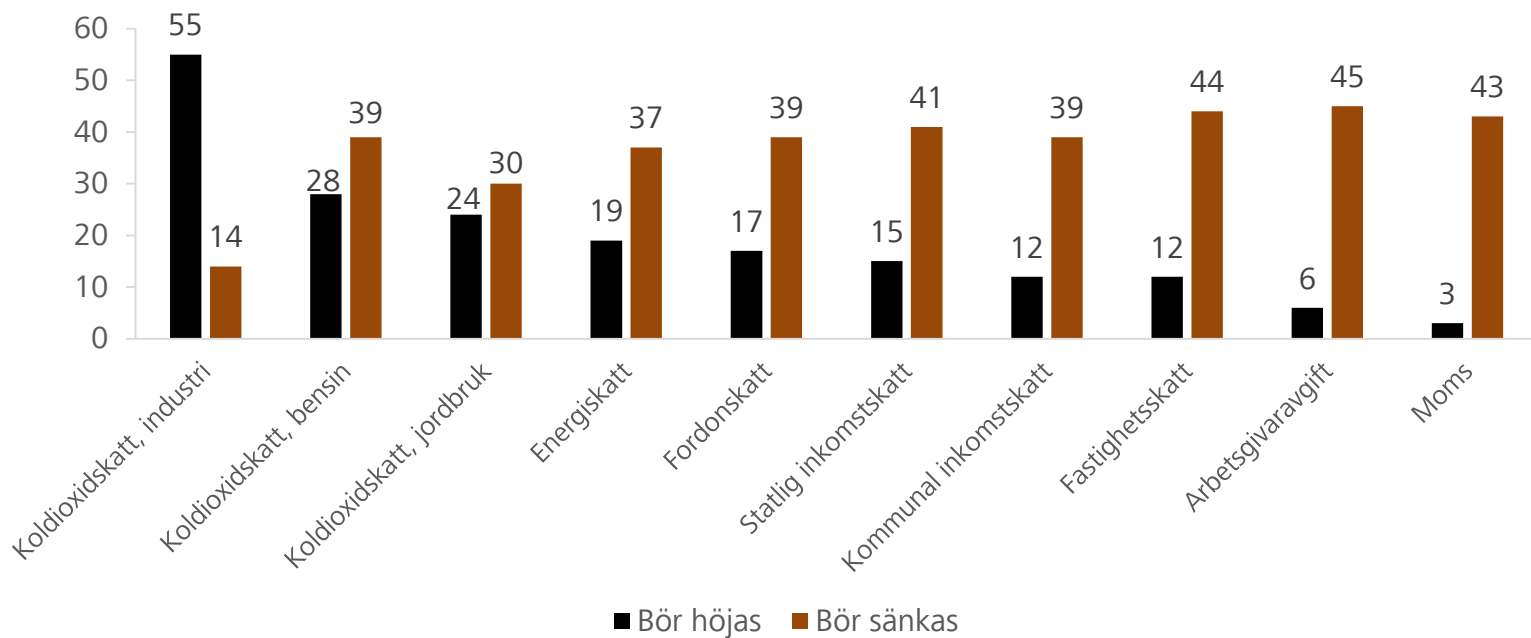
- Kvar har vi att analysera vår rimlighetsfråga:
- Vi konstaterade ju inledningsvis att koldioxidskatter alltid är mindre populära än andra åtgärder som skulle kunna hjälpa samhället att anstränga klimatet mindre, t ex. utbyggnad av kollektivtrafik och subventionering av icke-fossila bränslen. Så här ser det ut i opinionen, trots att koldioxidskatter riktar sig till de som orsakar problemet medan de alternativa åtgärderna innebär att alla skattebetalare får stå för kostnaden.
- *Om folk inte tänker på - eller inte bryr sig om - det jag här kallar för "rimlighetsargumentet" borde en höjning av koldioxidskatten vara mindre populär än höjningar av andra skatter (skatter som alltså skulle behöva höjas för att betala för de mer populära politiska åtgärderna).*



"Tycker du att följande skatter bör höjas eller sänkas? –Koldioxidskatt industri/bensin/jordbruk, -Energiskatt, -Fordonskatt, -Statlig/Kommunal inkomstskatt, -Fastighetsskatt, -Arbetsgivaravgift, -Moms"

## Inställning till olika skatter

### Andel *för* höjning kontra *för* sänkning, 2019 (procent)





# Resultat: Koldioxidskatter bland de mest populära skatterna att höja

- Intressant nog ser vi att åtminstone bland de skatter som vi har valt att mäta opinionen kring år 2019, är de tre mest populära skatterna att höja *alla* koldioxidrelaterade.
- Flest människor (55%) tycker att man bör höja koldioxidskatten riktad till industrin, på andra plats kommer en höjning av koldioxidskatten på bensin (28%) och på tredje plats kommer en höjning av en koldioxidskatt riktad till jordbruket (24%).
- Koldioxidskatterna är alltså mer populära att höja än somliga av de skatter som skulle kunna finansiera mer populära klimatstyrningspolitiska åtgärder, såsom bland annat kommunal och statlig inkomstskatt.

# Diskussion

- Mina avslutande resultat, att koldioxidskatter är bland de mest populära skatterna att höja, torde kunna ha viktiga politiska implikationer.
- För det första signalerar detta att våra beslutsfattare har en viktig pedagogisk uppgift framför sig om man vill få med sig svenska folket på en framtida och stramare klimatpolitik. Man bör överväga att bättre förklara rimlighetsargumentet:
- Antingen försöker man förklara och sälja in logiken i att de som orsakar problemen skall betala och då bör man överväga att höja (och få svenska folket att förstå och i högre grad acceptera) koldioxidskatter. Kanske till och med att man bör införa fler klimatrelaterad skatter vad tiden lider?
- Eller, så går man på linjen att satsa mer på de alltid mycket mer populära styråtgärderna (t ex. kollektivtrafik och subventioner) men då står man samtidigt inför risken att man måste höja skatter som är mindre populära att höja än de som bygger på att nedsmutsaren betalar.
- En tredje möjlighet (som ytterst sällan diskuteras!) skulle kunna vara att höja de relativt sett mer populära koldioxidskatterna och sedan använda intäkterna från dessa till att finansiera långt mycket mer populära styrmedel. Exemplet är nog många: utbyggd kollektivtrafik (kanske särskilt i glesbygden för att slippa gula västar även i Sverige), subventioner av fossilfria bränslen, sänkta kostnader för elbilar, och utbyggnad av laddstationer för elbilar i och utanför städerna.



# Tack för din uppmärksamhet!

SVERKER JAGERS  
[sverker.jagers@pol.gu.se](mailto:sverker.jagers@pol.gu.se)  
Tel. 031-786 1230