



**LUNDS**  
UNIVERSITET

# EKONOMI- HÖGSKOLAN

Kandidatuppsats Linnéa Ahlgren

## Hyberavdraget

Utvärdering av eventuella effekter

Offentlig ekonomi  
Handledare Åsa Hansson  
PPE-programmet  
maj 2023

## **Abstract**

A circular economy is one of the biggest challenges Sweden has to address in order to fulfill the goals set by FN in Agenda 2030. In order to make progress the Swedish government assigned an investigation in 2017. The investigation presented a few suggestions to how Sweden could obtain a more circular economy. One of the suggestions presented by the investigation was called hyberreduction. The name 'hyber' was inspired by the words 'rent', 'second-hand' and 'repair' in Swedish and these sections are also what the reduction aimed to cover. The suggestion was never implemented by the government which creates an interesting 'what if?' situation. This essay will take a closer look at the suggestion developed by the investigation and evaluate the accuracy. The purpose is to investigate how the hyber-reduction could affect the Swedish economy as well as the environment. Since the main goal of the reduction is to improve sustainable consumption and production this will be analyzed more carefully. In a broader perspective the essay aims to evaluate a possible path for the Swedish economy towards a more elaborated circular economy and draw general conclusions based on pros and cons caused by a hypothetical implementation of hyber. Sweden has already experimented with similar tax-reductions called rut and rot. This previous experience creates possibilities to make predictions about how the market might react to similar reforms. However, national economic methods will be the main method for analysis.

**Keywords:** cirkulär ekonomi, hyberavdrag, skattereduktion

# Innehållsförteckning

<b>1. Introduktion</b>	<b>4</b>
1.1 Bakgrund	4
1.2 Syfte	5
1.3 Frågeställning	6
1.4 Avgränsningar	6
1.4.1 Remisser	6
1.4.2 Jämförelser	7
1.4.3 Tidsberoende analys	7
<b>2. Metod</b>	<b>8</b>
2.1 Övergripande	8
2.2 Jämförelse med rut	8
2.3 Remissvar	9
2.4 Nationalekonomiska metoder	9
<b>3. Teori</b>	<b>10</b>
3.1 Cirkulär ekonomi	10
3.2 Hyberavdraget	11
3.3 Tidigare utvärderingar	14
3.3.1 Remissvar - hyberavdraget	14
3.3.2 Remissvar - rutavdraget	16
3.3.3 Effekter av rutavdraget	16
3.3.4 Cirkuläritet i andra länder	16
3.4 Substitutions- och inkomsteffekten	17
3.5 Skatteincidens	18
3.6 Cobb-Douglas	18
3.7 Generationsmålet	18
<b>4. Resultat</b>	<b>20</b>
4.1 Inledande resonemang	20
4.2 Frågeställning 1: hållbar konsumtion och produktion	20
4.3 Frågeställning 2: samhällliga effekter	27
4.3.1 Nationalekonomisk teoretisk analys	27
4.3.2 Jämförelse med rut samt input från näringspolitiska aktörer	31
<b>5. Slutsats</b>	<b>36</b>
<b>6. Referenser</b>	<b>39</b>

# 1. Introduktion

*Introduktionen består av en bakgrund, syfte, frågeställningar och avgränsningar. Bakgrunden kommer kort att förklara hyberavdraget samt redogöra för varför den utredning som tagit fram förslaget tillsatts. I syftet presenteras avsikten med frågeställningen vilket styr riktningen på resterande delar av uppsatsen.*

## 1.1 Bakgrund

“We are determined to protect the planet from degradation, including through sustainable consumption and production, sustainably managing its natural resources and taking urgent action on climate change, so that it can support the needs of the present and future generations.” (United Nations, *Transforming our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development*, 2015). År 2015 formulerade FN:s 193 medlemsländer en vision för hur världen skulle se ut 2030. 17 globala mål togs fram för att främja ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet. Sverige har länge legat i framkant gällande genomförande av målen och år 2023 (vid tid för skrivande av denna uppsats) rankas Sverige på tredje plats bakom Finland och Danmark. Trots detta finns det stora utmaningar kvar. Agenda 30-delegationen tog år 2017 fram en rapport och identifierade “En samhällsnyttig och cirkulär ekonomi” som något Sverige behöver fokusera mer på. Målet med cirkulär ekonomi förknippas främst med delmål nummer 12 som förespråkar hållbar konsumtion och produktion. Detta delmål har OECD definierat som Sveriges största utmaning. (UNDP, 2022). Klimatpolitiska rådets rapport 2023 visar att Sveriges nuvarande politik inte är tillräcklig för att nå målen till 2030. De menar tvärtom att regeringens nuvarande förslag kommer att leda till en ökning av Sveriges utsläpp de närmsta åren.

Sveriges regering tillsatte 2017 en utredning för att ta fram förslag för hur Sveriges ekonomi ska bli mer cirkulär. Utredningen cirkulär ekonomi (SOU 2017:22) bedömer att andelen som köps begagnat eller hyrs är väldigt liten. De skriver även att hushållens konsumtion av reparationer motsvarar mindre än 1%. Detta ger en indikation på låg cirkuläritet även om den exakta siffran är svår att uppskatta eftersom Sverige saknar mätbara värden (Utredningen cirkulär ekonomi, SOU 2017:22). I Nederländerna har man gjort stora framsteg, cirkuläriteten

i ekonomin uppskattas till nästan en fjärdedel. Nederländerna har tydliga mätbara mål som kontinuerligt rapporteras i the circularity GAP report. Här kan man även ta del av andra länders mål och resultat gällande cirkulära framsteg (CGRi, 2023). Norge har exempelvis en cirkuläritet på 2%, Japan lyfts fram som ett exempel med en kultur som ser ner på slit och släng samhället och Finland har nyligen bestämt sig för att öka sin cirkuläritet och har satt omfattande mål för att lyckas. Eftersom Sveriges mål inte är mätbara blir de svåra att utvärdera. Utredningen lyfter också fram att det i Sverige saknas “tydligt uttalade ambitioner och mål och ett strategiskt sammanhang” (SOU 2017:22).

Utredningen cirkulär ekonomi skrev ett betänkande *Från värdekedja till värdecykel*. I betänkandet presenteras olika förslag på åtgärder. Ett av förslagen kallas hyberavdraget och är en skattereduktion (likt rut- och rotavdrag) för tjänster kopplade till hyr, begagnat och reparation. Utredningen presenterade även vilka hinder som står i vägen för en mer cirkulär ekonomi. Det största hindret som identifierades var prisrelationerna mellan att köpa nytt och alternativa lösningar som kräver mindre resurser. Det är helt enkelt för billigt att köpa nytt jämfört med att hyra, köpa begagnat eller reparera. Andra hinder som utredningen lyfter fram är att det är mer tidskrävande att leta begagnat eller lämna in för reparation. Ett tredje hinder handlar om konsumenternas preferenser. Folk föredrar att köpa nya saker framför att köpa begagnade. Dessa hinder är hyberavdraget tänkta att motverka. Huvudsyftet beskrivs av utredningen som att främja ett mer effektivt resursutnyttjande genom att förlänga livslängd och nyttjandegrad på konsumentprodukter. De menar även att avdraget kommer att generera andra positiva effekter för samhället inom näringslivet (*Från värdekedja till värdecykel*, SOU 2017:22). Åsikter och kritik mot förslaget har kommit in till regeringen i form av remissvar från aktörer som ombetts utreda frågan. Avdraget har inte genomgått någon omröstning i riksdagen och således heller inte implementerats.

## 1.2 Syfte

Syftet med denna kandidatuppsats är att utvärdera förslaget om att införa hyberavdraget i Sverige. Förslagets syfte och förväntade konsekvenser med avdraget kommer att analyseras. Hyberavdraget har tagits fram för att främja cirkuläriteten i ekonomin vilket är en stor utmaning för Sverige. Utöver detta förväntas även andra positiva konsekvenser för både samhället och miljön följa införandet. Eftersom förslaget inte har implementerats blir detta en teoretisk nationalekonomisk analys av eventuella effekter som avdraget skulle ha medfört.

Detta med utgångspunkt i de effekter som utredningen själv uppmärksammat. Analysen kommer därför både att fokusera på konsekvenser för samhället såväl som miljön. Eftersom huvudsyftet med avdraget är att främja en cirkulär ekonomi med fokus på hållbar konsumtion och produktion kommer större vikt att läggas på denna del. Detta för att se hur Sverige skulle kunna gå vidare och förbättra sitt arbete med cirkulär ekonomi och skapa en förståelse för vad denna typ av åtgärd får för effekter på samhället i stort. Uppsatsen för nationalekonomiska resonemang kring avdragets effekter och landa i en slutsats ifall hyberavdraget förväntas uppfylla förväntade effekter och till vilket pris. Förhoppningen är att kunna dra slutsatser kring om förslaget borde antas eller avslås i sin helhet eller om det finns idéer och delar av förslaget som är värda att ta till vara och bygga vidare på.

### 1.3 Frågeställning

1. Skulle hyberavdraget på ett effektivt sätt ha främjat hållbar konsumtion och produktion i enlighet med de kriterier som tagits fram av Utredningen cirkulär ekonomi?
2. Skulle hyberavdraget uppfyllt de samhällliga effekter som Utredningen cirkulär ekonomi räknat med?

### 1.4 Avgränsningar

#### 1.4.1 Remisser

Eftersom utredningen gjorts på initiativ av regeringen, har, som en del i nästa steg förslagen skickats på remiss till olika aktörer i samhället. Totalt har 139 remissvar mottagits. I resultatdelen i denna uppsats görs en mindre analys på de viktigaste kommentarerna som framkommit från andra aktörer i anknytning till hyberförslaget. För sammanhanget har även en mindre sammanställning över några utvalda remisser gjorts, vilket presenteras i teoridelen. Eftersom mer än 100 svar finns tillgängliga har ett urval gjorts. Detta urval har baserats på en rad olika faktorer. Främst ska representanter som kan tänkas bli direkt påverkade få komma till tals. Exempel på representanter från denna kategori är Skatteverket som kommer sköta administrationen för avdraget och Hantverkarna som är en av de branscher som inkluderas i hyber. För att inkludera många olika perspektiv har remisser valts från aktörer som förespråkar olika intressen. Eftersom uppsatsen behandlar miljöpåverkan har remisser som kan tänkas ta hänsyn till detta perspektiv inkluderats, såsom Naturvårdsverket,

Naturskyddsföreningen och NSR. Inkluderade är även aktörer som kan tänkas lyfta ekonomiska och arbetsmarknadsmässiga perspektiv såsom Konkurrensverket, Sveriges konsumenter, Svensk Näringsliv och LO. För att få en övergripande bild har både offentliga och privata aktörer valts, både myndigheter och intresseorganisationer. För att öka neutraliteten har olika sidor av den politiska agendan inkluderats, exempelvis både Svenskt Näringsliv och LO.

#### 1.4.2 Jämförelser

Hyberavdraget är en skattereducerade åtgärd och har ungefär samma utformning som rut- och rotavdrag. Likheterna gör att de ekonomiska effekterna kan låta sig jämföras. Jag har valt att exkludera rut från analysen och istället göra en jämförelse mellan rut och hyber. Det underlättar språkligt i uppsatsen genom att inte återkommande behöva hänvisa till båda avdragen. Det ödslar heller inte onödig tid på att efterforska två olika saker som ska representera samma jämförelse. Eftersom vissa punkter som ingår i hyberavdraget nu ingår i rut, antas dessa ligga närmre varandra.

Hyber jämförs även med andra utsläppsminskande åtgärder såsom skatt och utsläppsrättigheter. Skatt har valts då det är ett återkommande exempel i litteraturen. Exempelvis tar Generationsmålet upp det som en välriktad klimatpolitisk åtgärd. I fallet för denna uppsats finns det även en pedagogisk poäng eftersom det kan sättas i motsats till reduktionen i diagram 5 som visar substitutions- och inkomsteffekten. Att köpa utsläppsrättigheter som jämförelse har också valts på grund av sin pedagogiska enkelhet och tydlighet. Priset på utsläppsrätterna visar marknadspriset vilket skapar en mall för kostnadseffektiviteten i avdraget.

#### 1.4.3 Tidsberoende analys

Utredningen är från 2017 och mycket har hänt i ekonomin sedan dess. Pandemin har satt sina spår och i skrivande stund (maj 2023) har världen upplevt en stigande inflation och står möjligtvis inför en kommande lågkonjunktur. Det ekonomiska läget påverkar givetvis ekonomiska vanor, prioriteringar och konsumtionsmönster. Detta är dock inget som kommer att analyseras närmare i uppsatsen. Uppsatsens syfte är att analysera hyber som en allmän åtgärd. Effekter kommer analyseras neutralt eller i vissa fall utifrån olika scenarion.

## 2. Metod

*Metodens syfte är att skapa förståelse för hur frågeställningen ska besvaras och på vilka grunder analysen utförs.*

### 2.1 Övergripande

Utredningen förväntar sig att förslaget ska uppnå nedanstående mål och förväntade konsekvenser:

#### *Hållbar konsumtion och produktion*

- Längre livslängd på produkter och effektivare nyttjande av resurser
- Minskning av utsläpp med 81.000 ton koldioxidekvivalenter per år.
- Uppmuntran om miljömedvetna val för konsumenter

#### *Samhälleliga effekter*

- 10.000 nya jobb inom hybersektorn
- Bättre villkor för utsatta grupper (kopplat till integration)
- En självfinansieringsgrad på 50-100 %

Med detta som utgångspunkt kommer uppsatsen att utvärdera samtliga mål och förväntade konsekvenser med olika metoder. De tre första målen kopplas till miljö och kan således knytas samman till den första frågeställningen. De tre sista målen handlar mer om samhällsekonomi och arbetsmarknad och hör därför ihop med den andra frågeställningen. Syftet är att mer eller mindre utvärdera eller bemöta samtliga mål men eftersom de skiljer sig åt i utformning krävs olika metoder. Några kommer att utvärderas främst genom jämförelse och diskussion, andra kräver nationalekonomiska analyser.

### 2.2 Jämförelse med rut

För att besvara frågeställningen kommer utredningens resultat att utvärderas på olika sätt. Eftersom skattereduktionen tidigare har genomförts i form av ett rutavdrag kan rutavdragets effekter jämföras med de eventuella effekterna av hyberavdraget. Således kommer syfte, konsekvenser och resultat jämföras mellan hyber och rut. Diskussion kommer även att föras kring huruvida skattereduktionerna är jämförbara och om rutavdragets utvärdering är ett hinder eller stöd för införandet av rut. Eftersom rut inte berör cirkulär ekonomi eller



hållbarhet kommer denna jämförelse främst att kopplas till första frågeställningen som handlar om samhällsekonomin och arbetsmarknaden.

### 2.3 Remissvar

Ärendet har skickats på remiss till olika aktörer i samhället. Relevanta aktörer kommer att väljas ut och sammanfattas. Tankar och åsikter från dessa aktörer utgör ett underlag som förslaget kan ställas mot. Slutsatser från samhällets aktörer kommer att jämföras med de som dragits av utredningen själva. Skillnader och likheter kommer diskuteras och analyser kan hjälpa till att stärka eller försvaga påståenden. Eftersom remissvaren kommer ifrån olika aktörer med olika perspektiv kan denna del tänkas bidra till diskussionen i samtliga punkter.

### 2.4 Nationalekonomiska metoder

Resterande metoder utgår från nationalekonomiska teorier. I denna del kommer olika antaganden testas för att undersöka vilka aktörer som gynnas av avdraget. För att ytterligare undersöka de ekonomiska effekterna av avdraget kommer olika scenarion för skatteincidensen att undersökas och dess effekter utvärderas. Analyser sker genom att betrakta skattereduktionen som en subvention som läggs på företagen.

För att besvara den första frågeställningen kopplad till klimatet, kommer uppsatsen ta utgångspunkt i utredningens antagande om att avdraget ska resultera i en minskning med 81.000 ton koldioxidekvivalenter. För att analysera detta appliceras substitutions- och inkomsteffekten som kan kopplas till teorier om konsumtion och preferenser.

## 3. Teori

*För att få kännedom om cirkulär ekonomi, mer kunskap om hyberavdraget och de resonemang som gjorts av andra aktörer har en sammanställning gjorts på det underlag som används för uppsatsen. I detta kapitel ges även utrymme till kommentarer från aktörer som kommer att hänvisas till senare i uppsatsen. För att enkelt kunna följa med i resonemangen har även förklaringar gjorts för de teorier i nationalekonomisk analys som är centrala för uppsatsen.*

### 3.1 Cirkulär ekonomi

För att minska belastningen på jordens resurser krävs ett mer effektivt användande av råmaterial. Cirkulär ekonomi handlar om att återvinna och återanvända material, samt minska avfallet så att flödet av naturresurser blir som namnet föreslår - cirkulärt. I utredningens betänkande *Från värdekedja till värdecykel* framhävs att cirkulär ekonomi ska verka inom gränserna för jordens bärkraft. Detta innebär att synen på hur vi hittills har sett på de ekonomiska komponenterna i samhället måste förändras. Det handlar om att resursanvändningen, istället för att vara en linjär kedja som börjar med produktion och slutar med avfall, blir en cykel där råmaterialet används om igen. En konsument ska istället betraktas som en användare och avfallet ska i största möjliga mån istället ses som en resurs. Cirkulär ekonomi kan även definieras som en motsats till den linjära 'slit och släng' ekonomin som Sveriges konsumtion och produktion för tillfället präglas av. Detta användande av jordens resurser skapar negativa externaliteter. Råvarorna som överanvänds skapar en långsiktig kostnad som ingen betalar för, det vill säga ett marknadsmisslyckande (SOU 2017:22).

## 3.2 Hyberavdraget

Det exakta förslaget som lagts fram lyder enligt bild 1:

**Förslag:** Inför en skattereduktion, ett hyberavdrag<sup>1</sup>, för konsumenter som har utgifter för tjänster i samband med hyra, begagnatförsäljning eller reparation av konsumentprodukter. Skattereduktionen bör uppgå till 50 procent av arbetskostnaden för utförda tjänster och ska kunna göras upp till ett tak på 25 000 kronor per person och år. Arbetskostnaden beräknas genom en enkel schablon uppgå till 70 procent av försäljningspriset.

Konsumenten kan få skattereduktion vid inköp av någon av följande tjänster:

- hyra och leasing av konsumentprodukter under en tid av upp till ett år,
- kommissionstjänster för vidareförsäljning av begagnade konsumentprodukter,
- reparation, underhåll, service, uppgradering, och rekonditionering av konsumentprodukter,
- hämtning eller lämning av en konsumentprodukt i anslutning till att denna produkt ska hyras, repareras eller säljas/köpas begagnat.

Bild 1: Utredningens förslag. Hämtad från (SOU 2017:22)

De konsekvenser som utredningen räknar med att förslaget ska resultera i är:

- Längre livslängd på produkter och effektivare nyttjande av resurser
- Minskning av utsläpp med 81.000 ton koldioxidekvivalenter per år.
- Uppmuntran om miljömedvetna val för konsumenter
- 10.000 nya jobb inom hybersektorn
- Bättre villkor för utsatta grupper (kopplat till integration)
- En självfinansieringsgrad på 50-100 %

Hyberavdraget förväntas jämna ut prisrelationerna mellan nya och använda konsumentvaror för att främja en mer hållbar konsumtion och produktion. Förutom att främja cirkulär ekonomi menar utredningen att förslaget kommer att öka sysselsättningen. Cirka 10.000 nya jobb förväntas skapas, framförallt för människor som tidigare stått långt ifrån arbetsmarknaden. En grupp som ges som exempel är nyanlända och utredningen menar därför att förslaget kan ha positiva effekter på integrationen. Företag som idag ägnar sig åt hybertjänster är framförallt småföretag med mindre än 10 anställda och totalt beräknas branschen årligen omsätta 4 miljarder kronor (inkluderar endast den andel som säljs till hushållen). Ytterligare en konsekvens är att några företag går från svartarbete till vit arbetskraft, men detta förväntas inte ske i samma utsträckning som vid införandet av rut- och rotavdrag. Införandet av hyberavdraget förväntas öka hushållens användande av hybertjänster med 150%, en förändringsfaktor på 2,5. Då konsumenter förväntas välja att hyra, reparera eller köpa begagnat förväntas nykonsumtionen av de berörda konsumentvarorna minska i ungefär samma utsträckning. Resonemanget lyder att om man exempelvis hyr ett par längdskidor behöver man inte samtidigt köpa ett par nya. I direkta nummer förväntas detaljhandeln minska med 2,6 miljarder vilket uppskattas leda till en förlust av ca 1000 jobb, vilket ska sättas i relation till de 10.000 jobb inom hybersektorn som hyberavdraget förväntas skapa (SOU 2017:22).

Eftersom det tar ett tag för marknaden att anpassa sig till de nya förhållandena räknar utredningen med att införandet av hyberavdraget kommer kosta ca 1,8 miljarder årligen och möjligtvis mer inledningsvis. Långsiktigt beräknas avdraget ha en självfinansieringsgrad mellan 50-100%. Dessutom räknar man med positiva sociala effekter, att arbetslösa hittar jobb, att nyanlända integreras och att näringslivsverksamhet och småföretag gynnas. Framförallt räknar man med att konsumtionen av nya varor minskar som följd av att hybertjänster ökar. Utredningen räknar med att omställningen till en början kommer leda till ökade utsläpp på 81.000 ton koldioxidekvivalenter men att hushållen och staten tillsammans kommer att minska sin konsumtion i en sådan utsträckning att utsläppen minskar med 162.000 ton koldioxidekvivalenter och således landar på en minskning på netto 81.000 ton koldioxidekvivalenter. Totalt förväntas en nettominskning på 81.000 ton årligen. Eftersom mindre konsumtion leder till en minskad produktion och mycket av det vi konsumerar produceras utanför Sverige förväntas en större del av minskningarna ske utomlands. Av dessa förväntas 4000 ton minska inom landets gränser (SOU 2017:22).

Sammanfattningsvis förväntas detta påverka staten genom minskade skatteintäkter på grund av kostnaderna för skattereduktionen. Samtidigt blir fler sysselsatta vilket ökar inkomstbaserade skatteintäkter. Transfereringar i form av bidrag förväntas minska. Staten skulle dessutom få bättre förutsättningar för att klara miljömålen. En effekt som utredningen lyfter fram som särskilt viktig är att konsumenter upplever att miljömedvetna handlingar blir belönade (SOU 2017:22).

Förslaget bedöms vara i enlighet med EUs lagar och näringspolitiska direktiv. Rent administrativt förespråkar utredningen att utbetalningarna till användare av hybertjänster sker via fakturamodellen som är den som används för rutavdraget. De argumenterar även för att ansvaret ska ligga på utövaren och att ett tak på 25.000 kronor ska förebygga att allt för stora vinster går att plocka ut genom fusk. Skattereduktionen ska likt rut uppgå till 50 % av arbetskostnaden. Eftersom arbetskostnaden är svårare att beräkna för hyber än för rut ska avdraget beräknas via schablon på 70 %. Av den totala kostnaden för tjänsten beräknas alltså 70 % vara kopplat till arbetskostnaden och vidare ska arbetskostnaden reduceras med 50 % vilket resulterar i att avdragets totala storlek är 35 % av tjänstens ursprungliga kostnad. Utredningen bedömer att ett avdrag på 35 % är tillräckligt för att skapa beteendeförändringar hos konsumenten (SOU 2017:22).

Skatteverket får ökade administrativa kostnader och behöver utöka sin personal med ca 40 personer vilket förväntas kosta runt 40 miljoner per år. Hyberavdraget beräknas kunna ingå i ungefär samma system som rut och utredningen bedömer således att kostnaderna för de nya tekniska lösningarna kommer uppgå till ca 6 miljoner (SOU 2017:22).

Förslaget beräknas alltså kosta upp till 1,8 miljarder om året. För att finansiera detta föreslår utredningen eventuell omfördelning av befintliga skattemedel, att slopa subventioner till exempelvis elbilar eller att begränsa rotavdraget. Vissa reparationstjänster som utförs i hemmet ingår redan i rutavdraget. Dessa ska vid fall av implementering ändras till att innefattas av hyberavdraget (SOU 2017:22).

## 3.3 Tidigare utvärderingar

### 3.3.1 Remissvar - hyberavdraget

Utredningens förslag har skickats på remiss till olika aktörer i samhället.

*Skatteverket* skriver i sitt remissvar 2017 att förslaget kommer att vara svårt och dyrt att genomföra. Utredningen hade räknat med att hyberavdraget skulle kunna verka inom samma system som rut. Skatteverkets bedömning är att hyberavdraget kommer att behöva ett helt nytt system. Det nya systemet behövs eftersom utformningen av förslaget skiljer sig, det är inte längre endast arbete i hemmet som avses och systemet måste även kunna hantera e-tjänster. De trycker på att reglerna för hyber är svåra att tolka för både konsumenter och företag. Det kan förekomma oklarheter kring vad som är en konsumentvara och eftersom platsen för utförandet som tidigare nämnt inte är avgörande förutsätter Skatteverket att det kommer att förekomma mycket fusk. För att hantera den extra administration som förslaget ger upphov till, räknar Skatteverket med att behöva utöka sin personal med 40 anställda. De administrativa kostnaderna uppskattas ligga mellan 100-150 miljoner. Eftersom Skatteverket bedömer att ett helt nytt tekniskt system behöver utformas beräknas detta kosta mellan 50-80 miljoner. Skatteverket avråder från att implementera hyberavdraget (Skatteverket, 2017).

*Sveriges Konsumenter* ställer sig tveksamma till hyberavdraget eftersom de anser att ytterligare en skattereduktion är förvirrande för konsumenter och småföretag. De menar att det är viktigt med tydliga och enkla modeller för att minimera risken för att avdragen missbrukas och att konsumenter och företag på ett enkelt sätt kan reda ut hur man tar del av dem. Generellt sett är Sveriges Konsumenter positiva till initiativ som gynnar en ökad förväntad livslängd på konsumentvaror. De anser att andra alternativ bör undersökas för att uppnå samma resultat men att en utökad skattereduktion som dessutom skiljer sig i utformning från det befintliga rut och rot är för komplicerat (2016).

*Ekonomistyrningsverket* menar likt Sveriges Konsumenter att ytterligare en skattebestämmelse ökar komplexiteten. Upplägget riskerar fusk och träffsäkerheten på arbetskostnaderna blir bristfällig när den beräknas med schablon. Dessutom menar de att det skapar gränsdragningsproblem för både företag och konsumenter och förespråkar istället enhetliga regler som är lätta att upprätthålla (2017).

*Hantverkarna* menar att det finns för få hantverkare för att möta den ökande efterfrågan som förväntas uppstå med avdraget. De menar att man först måste få fler att utbilda sig till hantverkare samt ta vara på den kompetens som finns hos de utrikesfödda på ett bättre sätt (2017).

*Konkurrensverket* har inget att invända mot förslaget (2017).

*LO* ser hur ett hyberavdrag som stimulerar ökning av hyr, begagnat köp och reparationer kan ha fördelar för miljön. De förespråkar dock en bredare skatteöversyn eftersom löntagarkollektivet sällan är vinnare på särlösningar (2017).

*Naturvårdsverket* avråder från att implementera hyberavdraget. De menar att det endast kommer att få en begränsad effekt på resursanvändningen mot en väldigt stor kostnad. De kritiserar även att det inte finns några tydliga riktlinjer eller mätbara mål för hur anpassningen i produktionen ska kunna bli mer cirkulär (2017).

*Naturskyddsföreningen* ställer sig positiv till hyberavdragets införande. De vill även att avdraget innefattar branscher som ägnar sig åt redesign och att skadliga verksamheter, till exempel produkter med farliga ämnen eller hög energiförbrukning, utesluts. Reduktionen bör vara stor nog att skapa rejäla incitament och öka tillgängligheten till hybertjänster (2017)

*NSR* är positivt inställda till införandet av hyberavdraget. De trycker på att reparationer måste bli billigare för att öka cirkuläriteten i samhället (2017).

*RISE* anser att ett införande av hyberavdraget hade varit bra. De föreslår även att organisationer och företag inkluderas för att kunna dra nytta av skattereduktionen. Detta för att bredda incitamenten för att förlänga livslängden på produkter och främja cirkuläritet (2017).

*Svenskt Näringsliv* avstyrker förslaget med motiveringen att en utförlig konsekvensanalys saknas. De lyfter också fram komplexiteten som ett problem och menar att mer generella, enkla och transparenta åtgärder bör införas för att sänka arbetslösheten. Åtgärder som

implementeras bör stärka drivkrafterna utan att snedvrída ekonomin eller riskera gränsdragningsproblem (2017).

### 3.3.2 Remissvar - rutavdraget

I ett remissvar från 2020 avstyrker LO att taket för rutavdraget ska höjas och att fler tjänster ska inkluderas i rut. De argumenterar för att det är kostsamt och att jobben som skapas är osäkra och lågavlönade. Vidare menar de att förslaget skulle leda till ökad ojämlikhet i samhället (LO, 2020, remissvar till SOU 2020:5).

### 3.3.3 Effekter av rutavdraget

Riksrevisionens granskning från 2020 rapporterar att de arbetsmarknadspolitiska effekterna främst är positiva, arbetsinkomsterna har ökat, framförallt i de mer utsatta grupperna inom tjänstesektorn. Träffsäkerheten i förslaget har dock bedömts vara ganska låg. Målgrupperna som man riktat in sig på både som konsument och personal är inte nödvändigtvis de som gynnats av avdraget. Huruvida avdraget är självfinansierande finns det inte nog med empiri för att stödja. En annan oförutsägbar effekt är arbetskraftsinvandring.

“Den första slutsatsen är att riksdagens intentioner med rutavdraget i viss mån har infriats vad gäller rutköparnas ökade marknadsarbete och möjligheter för vissa grupper att få en fastare förankring på arbetsmarknaden. Den andra slutsatsen gäller bedömningen att rutavdraget är självfinansierat. Enligt Riksrevisionen har denna bedömning, vilken gjordes av den då sittande regeringen (prop. 2011/12:100), svagt empiriskt stöd.” (2019/20:177).

### 3.3.4 Cirkuläritet i andra länder

*Nederländerna* jobbar aktivt med cirkuläritet och är en av de ledande länderna inom cirkulär ekonomi. En fjärdedel av deras ekonomi beräknas vara cirkulär. Förutom de miljömässiga effekterna jobbar Nederländerna, med vissa städer i tätén, för ett hållbart varumärke och att kännetecknas av cirkuläritet. Målet är alltså inte endast kopplat till miljön utan innefattar även andra intresseområden. Tre mål har satts upp kopplat till cirkulär ekonomi; att upprätthålla naturkapital, förbättra försörjningstrygghet och stärka holländsk ekonomi. Utredningen från värdekedja till värdecykel menar att målen bygger på varandra och att det är svårt att klara ett mål utan att även ha klarat de andra två (SOU 2017:22).



*Japan* har länge jobbat med cirkuläritet och att inte slösa är en del av den japanska kulturen, något som kallas 'mottainai'. Eftersom Japan består av en stor befolkning på en liten yta har de varit tvungna att fundera kring att effektivisera resursanvändningen. De har även tagit stora initiativ i internationella sammanhang och är kända för att introducera FN och G8 till 3R - reduce, reuse, recycle. Detta är något Japan själva jobbar efter tillsammans med tydliga indikatorer och mål. Till skillnad från Europa som mäter cirkuläritet i ekonomiskt värde, mäter Japan utifrån resurser enligt följande: cirkulär användning = mängden återvunnet material/ total mängd använt material. Likt Nederländerna ser Japan fler värden i cirkuläriteten än endast de som är kopplade till miljön. Den cirkulära ekonomin är även kopplad till näringspolitik och försörjningstrygghet. Staten jobbar tätt med näringslivet genom frivilliga överenskommelser men med ett underliggande hot om lagstiftning om detta inte efterlevs (SOU 2017:22).

### 3.4 Substitutions- och inkomsteffekten

Bergh och Jakobsson definierar inkomsteffekten som en ändring av vårt konsumtionsmönster för att vi blir rikare eller fattigare. När vi blir rikare har vi råd att konsumera mer. Vad vi väljer att konsumera mer av beror på våra preferenser. När vi får en högre inkomst konsumerar vi mer av normala varor och mindre av inferiora. Substitutionseffekten beskriver hur vi väljer bort varor när de blir relativt dyrare. För att visa hur dessa effekter hänger ihop och hur vi agerar när priset på varor ändras kan man föreställa sig två varor, A och B. I utgångsläget konsumeras en optimal blandning av A och B. Om priset höjs på A kommer konsumenten inte ha råd med sin optimala konsumtion. Budgeten minskar eftersom konsumtionen kostar mer och konsumenten hamnar på en lägre nyttonivå eller indifferenskurva. Detta är inkomsteffekten. Om konsumenten väljer att främst minska konsumtionen av A eller B beror på preferenser. Matematiskt blir inkomsteffekten skillnaden mellan den ursprungliga konsumtionen och den nya konsumtionen på den lägre indifferenskurvan. Samtidigt blir B billigare i relativa termer. För att förstå substitutionseffekten i denna modell kan vi föreställa oss de nya prisrelationerna, det vill säga att B är relativt billigare vilket orsakar en annan lutning på budgetlinjen men att vi befinner oss på den ursprungliga indifferenskurvan. Substitutionseffekten förklarar hur mycket kompensation konsumenten skulle behöva för att vara lika nöjd som i utgångsläget. Substitutionseffekten kommer alltid betyda att man byter bort den vara som blivit dyrare mot

en vara som blivit relativt sett billigare. Substitutionseffekten förklaras av skillnaden mellan utgångsläget och den hypotetiska konsumtionen konsumenten substituerat (2020). Effekten illustreras även i diagram 3 i kapitel 4.2.

### 3.5 Skatteincidens

Bergh och Jakobsson skriver i boken *Modern Mikroekonomi* att skatteincidens avgörs av hur angelägna de två parterna, konsumenterna och producenterna, är att få köpa respektive sälja. Detta kan beskrivas som elasticitet och illustreras med hjälp av lutningen på utbud- och efterfrågekurvorna. Om utbudskurvan har brant lutning innebär det att utbudet är oelastiskt. Utbudssidan har alltså svårt att anpassa sig och blir mer angelägna att sälja sina produkter. När en skatt läggs på en vara där utbudet är oelastiskt blir det producenterna som får ta den största skattebördan, alltså betala största delen av skatten. Om tvärtom utbudet är elastiskt och efterfrågan oelastiskt blir utfallet det omvända (2020).

### 3.6 Cobb-Douglas

Cobb-Douglas preferenser är en användbar funktion för att illustrera nytta av två olika alternativ eller varor. Funktionen utgår från att konsumenten vill lägga en bestämd del av sin inkomst på den ena varan och således resterande på den andra varan. Nyttan av de två varorna 1 och 2 kan skrivas som  $x_1^a x_2^{1-a}$ , där exponenterna summeras till 1 och visar hur stor del som ska läggas på respektive vara (Varian, 2014, *Intermediate Microeconomics*).

### 3.7 Generationsmålet

*Generationsmålet (Magnus Jiborn och Astrid Kander (red.) 2013) är ett projekt som behandlar sambandet mellan klimatpåverkan och konsumtion. Boken ger förklaringar till relativpriser, tjänstesektorn och miljöpåverkan.*

I kapitlet *Vem bestämmer över konsumtionen?* skriver författarna Gram-Hansen, Mont och Müller om att det behövs ett nytt konsumtionsbeteende eftersom vårt konsumtionsbeteende är den faktor som alltmer orsakar vår klimatpåverkan. De menar att staten historiskt sett har försökt påverka vår konsumtion i en viss riktning genom att skapa institutioner och infrastruktur. Statens intressen varierar över tid och just nu befinner vi oss i en tid där ekonomisk tillväxt prioriteras. Författarna lyfter fram politikernas ansvar att identifiera mål

och omvärdera prioriteringar för att styra mot en mer hållbar konsumtion. Staten spelar en viktig roll för att förankra idéer om förändrade konsumtionsbeteenden och författarna pekar på tidigare exempel där detta uppnåtts med finansiella och sociala incitament, exempelvis gällande minskad konsumtion av alkohol- och tobak. "Det svåraste men långsiktigt bästa sättet att påverka människors konsumtion är att försöka ändra de psykologiska, sociala och kulturella faktorerna" (2013).

Carlsson-Kanyama, Klintman och Mont skriver i *Frivillig enkelhet - ett hållbart sätt att ta samhällsansvar?* att klimathotet är ett samhällsproblem som många individer känner ett personligt ansvar för. Konsumenters medvetna val förväntas påverka företag och politiker att anpassa sig efter den mer miljömedvetna efterfrågan. I intervjuer med personer som valt att leva enkelt identifieras några hinder. Bland annat svårigheter att hitta vad man behöver i secondhandbutiker och avsaknad av reparationsverkstäder. Författarna uppmärksammar även en studie som visar sambandet mellan utsläpp och utgifter. Studien visar att högre utgifter ofta resulterar i högre utsläpp, men att detta inte är en nödvändighet. I anknytning sammanställer de en tabell med olika produkters utsläpp per krona. Denna tabell illustrerar skillnaden i utsläpp på att spendera 100 kr på ett par nya skor vilket genererar 0,5 kg växthusgasutsläpp gentemot att spendera samma summa på att reparera ett par skor vilket släpper ut 0,08 kg. Författarna föreslår även en förändring för att göra tjänster billigare i förhållande till varor, exempelvis genom att påverka skatten (2013).

Magnus Lindmark förklarar relativpriser mellan varor och tjänster i kapitlet *Strypa tillväxten - bästa lösningen?* (2013). Han menar att tjänsternas andel av BNP har ökat i reala termer men att ökningen är en prisillusion. Strukturomvandlingen från produktionssektorn till tjänstesektorn mätt i fasta priser visar istället att tjänstesektorn inte ökat utan varit konstant. Detta på grund av snabba förändringar inom produktionssektorn vilket leder till att varor blir allt billigare och tjänster blir relativt sett dyrare än varor. "Varje arbetstimme köper mer och mer produktioner". På grund av denna utveckling blir det billigare att köpa nytt än att reparera. Relativpriset kan även användas i andra sammanhang och Lindmark menar att det kan styra ekonomiska incitament. Genom att höja det relativa priset på utsläpp, kommer produktionen anpassa sig för att minska koldioxidintensiteten (2013).

## 4. Resultat

*I resultatet görs analysen utefter de underlag och teorier som tidigare presenterats. Denna del börjar med att sammanfatta generella insikter som har uppkommit under efterforskningen. Därefter finns en tydlig uppdelning mellan de två olika frågeställningarna.*

### 4.1 Inledande resonemang

Det finns en bred samsyn att Sverige behöver göra något för att främja cirkulär ekonomi. De problem som identifierats av utredningen överensstämmer med Generationsmålets analys. Med tanke på den snabba utvecklingen som pressar ned priserna på varor och leder till relativa prishöjningar inom tjänstesektorn krävs åtgärder för att konsumtionen ska bli mer hållbar. Både staten och individen lyfts fram som viktiga aktörer. Staten kan påverka genom finansiella och sociala styrmedel, vilket hyberavdraget kan klassas som. Konsumenterna i sin tur påverkar genom sin konsumtion. Hyberavdraget avspeglar detta samspel genom att vara en statlig reglering som gör det lättare för individer att konsumera varor med lägre utsläpp.

Remissvaren ger blandad kritik, vissa menar att avdraget bara ökar komplexiteten i samhället, snedvrider marknaden och inte kommer att uppfylla målen. Andra uppmuntrar att åtgärder tas för att förlänga livslängden på konsumentprodukter och föreslår vidare att hyberavdraget utökas för att även inkludera företag samt att avdraget bör vara en betydande summa för att öka incitamenten ordentligt.

Om man ska förlita sig på tidigare framgångsexempel som Japan och Nederländerna har jag identifierat tre gemensamma nämnare; att ha mätbara mål, en accepterande inställning hos befolkningen och inkludera näringslivet.

Med detta i åtanke kan en djupare analys göras i enlighet med frågeställningarna.

### 4.2 Frågeställning 1: hållbar konsumtion och produktion

De miljöeffekter som kan tänkas följa som effekt av hyberavdraget är enligt utredningen en längre livslängd på produkter och effektivare nyttjande av resurser, en utsläppsminskning på 81.000 ton koldioxidekvivalenter och en uppmuntrande effekt att göra miljömedvetna val.

Den första effekten 'längre livslängd på produkter och effektivare nyttjande av resurser' är svår att kvantifiera. Utredningen nämner några olika sätt att mäta cirkuläritet som bland annat används av andra länder. De tar dock inte ställning till vilken mätmetod som bör användas i detta fall. Grundprincipen i samtliga cirkuläritetsmått är att undersöka kvoten av återanvändning som andel av det som produceras. Något sådant mått kopplas inte till hyberavdraget. De länder som är världsledande inom cirkuläritet, såsom Japan och Nederländerna, jobbar med mätbara mål och någon form av cirkuläritetsmått. Sverige har tidigare fått kritik för att sakna mätbara mål eller metoder för att beräkna cirkulär framgång. I detta fall blir målet med en mer hållbar konsumtion och produktion vagt då det inte finns något kriterium att förhålla sig till. Naturvårdsverket kritiserar även specifikt att inga riktlinjer satts för produktion i hyberavdraget trots att det är en del av huvudmålet.

Utredningen har räknat med att omställningen inledningsvis kommer att leda till ökade utsläpp men att konsumtionen kommer minska i en sådan utsträckning att utsläppen slutligen landar på en minskning med netto 81.000 ton koldioxidekvivalenter. Det som orsakar minskningen av utsläpp är alltså hushållens och statens minskning i sin konsumtion av nya konsumentvaror. Huvudpoängen är att det krävs en minskning av den nuvarande konsumtionen snarare än en ökning av hyberkonsumtion. Utredningen har lagt fram ett förslag som ska jämna ut prisrelationerna och således öka konsumtionen av hybertjänster i syfte att främja cirkuläriteten i ekonomin. De förutsätter att detta ska reducera ohållbar konsumtion av nya varor, vilket är det faktiska hotet. I sin rapport gör utredningen ett antagande om att minskningen av konsumtionen av nya konsumentvaror förväntas motsvara ökningen av hybertjänster. Argumentet lyder att om en konsument har hyrt ett par skidor behöver konsumenten inte också köpa ett par. Logiken stämmer för just den enstaka varan och kan tänkas funka även på andra varor. Exempelvis kan man argumentera för att en konsument kan välja att reparera sin cykel istället för att köpa en ny. I ekonomiska termer gör utredningen ett antagande om att konsumtion av nya varor ('nytt') och hyber är perfekta substitut. Som vi kan se i diagram 1 innebär det här att konsumenten väljer antingen det ena eller det andra beroende på vilket alternativ som är mest kostnadseffektivt. Genom att ändra prisrelationerna och göra hybertjänster mer kostnadseffektiva kan man således få konsumenten att välja bort nykonsumtion.

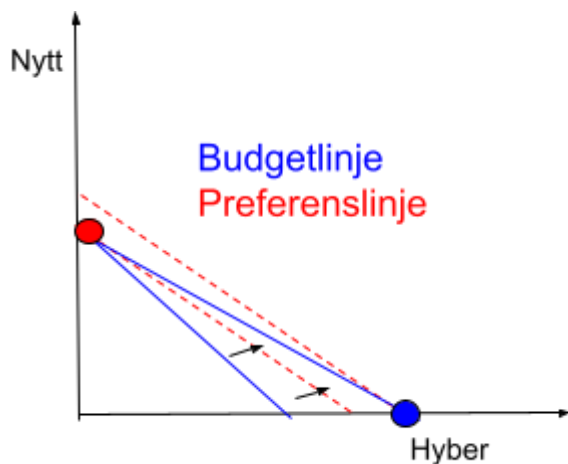


Diagram 1: Utgångspunkten är den röda cirkeln. När hyber blir billigare ändras lutningen på budgetlinjen och skär en högre preferenslinje i den blå cirkeln. Konsumenten går från att bara konsumera nytt till att bara konsumera hyber.

Är detta ett rimligt antagande? Utredningen skriver visserligen att detta är ett förenklat antagande men förenklade antaganden bör ändå ge förutsättningar för att dra slutsatser i rätt riktning. Eftersom beräkningar genomförts med detta som grund är det värt att ifrågasätta huruvida antagandet ger rätt implikationer. Vissa konsumentvaror såsom nya skidor och hyrda skidor kan nog korrekt antas vara perfekta substitut men genom att välja andra exempel kan man lika gärna argumentera för att produkterna är tvärtom, perfekta komplement. Låt oss anta att de billiga hyrskidorna skapar en ökad efterfrågan på att köra till fjällen. Bilfärden kan då räknas som ett perfekt komplement.

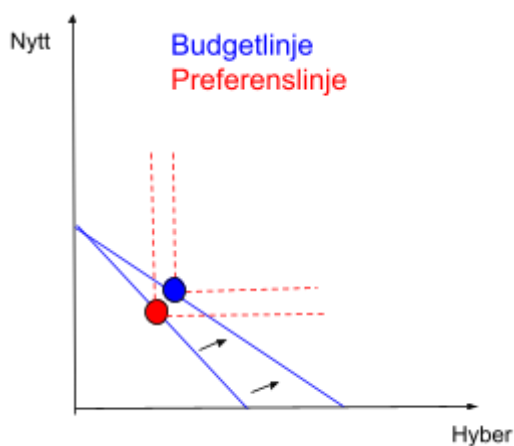


Diagram 2: 'Nytt' blir i detta fallet konsumtion av bilfärden. Hyber blir billigare vilket ändrar lutningen på budgetlinjen. Konsumenten har råd med en högre preferenslinje och rör sig från röd till blå cirkel. Konsumtionen av både nytt och hyber ökar.

Som vi kan se i diagram 2, leder ökad konsumtion av hyber till ökad konsumtion av 'nytt' i fallet då produkterna är perfekta komplement. Hyberavdraget får med detta antagande motsatt

effekt mot det önskvärda. Vilket av exemplen ovan som bäst svarar mot verkligheten kan vi inte säkert veta men ett antagande som ofta används i nationalekonomiska analyser är Cobb-Douglas. I detta fall föredrar konsumenter en bestämd blandning av produkterna. Konsumtionen i samhället innefattar många olika konsumtionsvaror där vissa kan tänkas vara perfekta substitut, andra komplement eller helt enkelt inte relatera till hyberkonsumtionen. En individ har dessutom en given budget att spendera på dessa olika varor. Därför är det inte rimligt att i sin helhet anta perfekta substitut mellan hyber och nytt. Istället för att jämföra enstaka produkter mot varandra undersöker vi nu den generella konsumtionen av nya produkter och hybertjänster givet en individs budget och utformar konsumentens preferenser enligt Cobb-Douglas, det vill säga konvexa indifferenskurvor. Genom att använda substitutions- och inkomsteffekten kan vi se att en ökad konsumtion av hyber inte nödvändigtvis leder till en minskad konsumtion av nya varor. I diagram 3 har vi antagit neutrala preferenser, dvs att konsumenten har lika starka preferenser mot 'hyber' som 'nytt'.

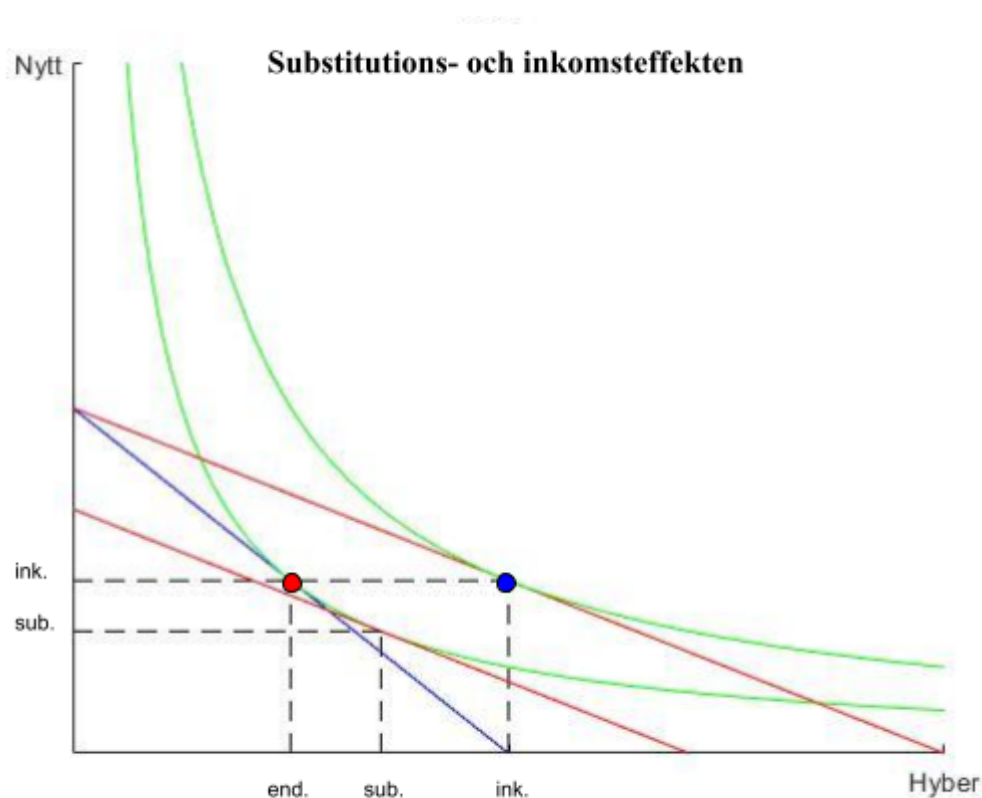


Diagram 3: Substitutions- och inkomsteffekten

I diagram 3 ser vi att substitutionseffekten gör att vi rör oss från den röda punkten till höger i diagrammet, alltså att konsumtionen av hyber ökar. Det minskade priset på hyber leder till en högre budgetlinje. Inkomsteffekten gör att vi slutligen hamnar i den blå punkten. Detta

innebär alltså att pengarna som blir över på grund av det billigare priset på hyber används till konsumtion av både nytt och hyber. Resultatet blir alltså en ökad konsumtion av hyber men ej en minskad konsumtion av nytt. Detta resultat har nåtts på grund av våra antagande på preferenser. Vi har antagit en neutral, konvex, Cobb-Douglas funktion (den gröna kurvan i diagrammet). Beroende på konsumentens preferenser skulle det minskade priset på hyber till och med kunna leda till högre konsumtion av nya varor. För att inkomsteffekten ska leda till ökad konsumtion av hyber och minskad konsumtion av nya konsumentvaror ska hybertjänster ses som en normal vara. Om hyber istället anses vara inferior kommer inkomsteffekten leda till mindre konsumtion av hybertjänster till fördel för nya varor. Exakta preferensuppskattningar är svåra att göra. Det man dock kan konstatera är att hybertjänster, enligt utredningen, användes i en väldigt liten utsträckning år 2017 när ekonomin i landet var god. Detta visar på att människor i allmänhet verkar föredra nytt framför hyber - ett antagande som utredningen också kommit fram till. Således är det fullt möjligt att inkomsteffekten skapar utrymme för mer konsumtion av nytt vilket skulle få negativa konsekvenser för miljön. Om människor istället hade föredragit hybertjänster framför nya konsumentvaror skulle avdraget fått positiva konsekvenser för miljön.

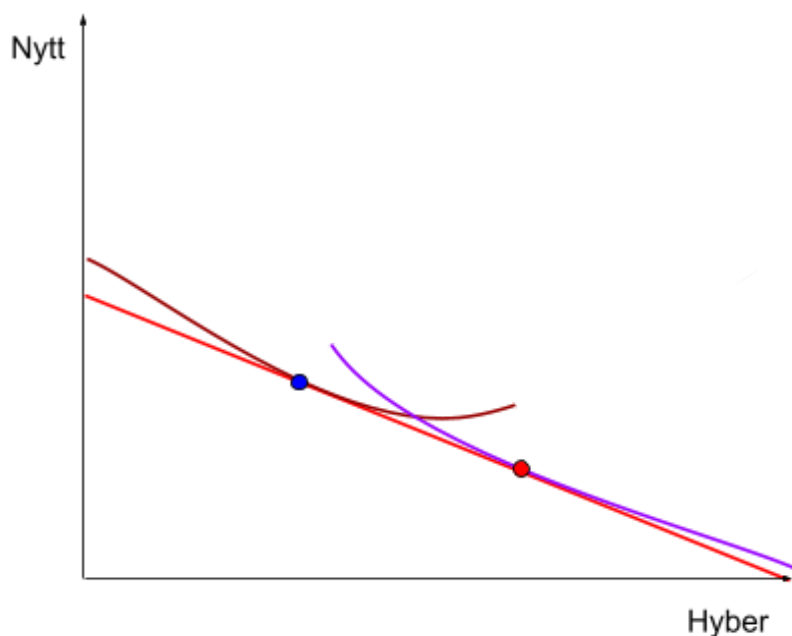


Diagram 4: Ändrade preferenser

I diagram 4 har den konvexa preferenskurvan vridits för att illustrera scenarion med mindre neutrala preferenser. Den lila kurvan visar utfallet om människor i större utsträckning skulle föredra hyber. I detta fall hade vi hamnat i den röda punkten där konsumtionen av nytt



minskat - ett för våra syften önskvärt utfall. Den bruna nyttofunktionen visar utfallet om konsumenter föredrar nytt framför hyber. Detta är ett antagande som gjorts av utredningen och som med våra resonemang ovan kan tyckas rimligt. Således kanske det mest troliga utfallet är den blå punkten, i vilket konsumtionen av nytt ökar som följd av minskade priser på hyber. En skattereduktion minskar priset på hyber vilket ändrar prisrelationer och skapar en högre budgetlinje. Prisrelationer skulle även jämnas ut om priset på 'nytt' istället höjdes. Detta kan åstadkommas genom en skatt på 'nytt'. I diagram 4 blir nytt dyrare vilket minskar budgetlinjen.

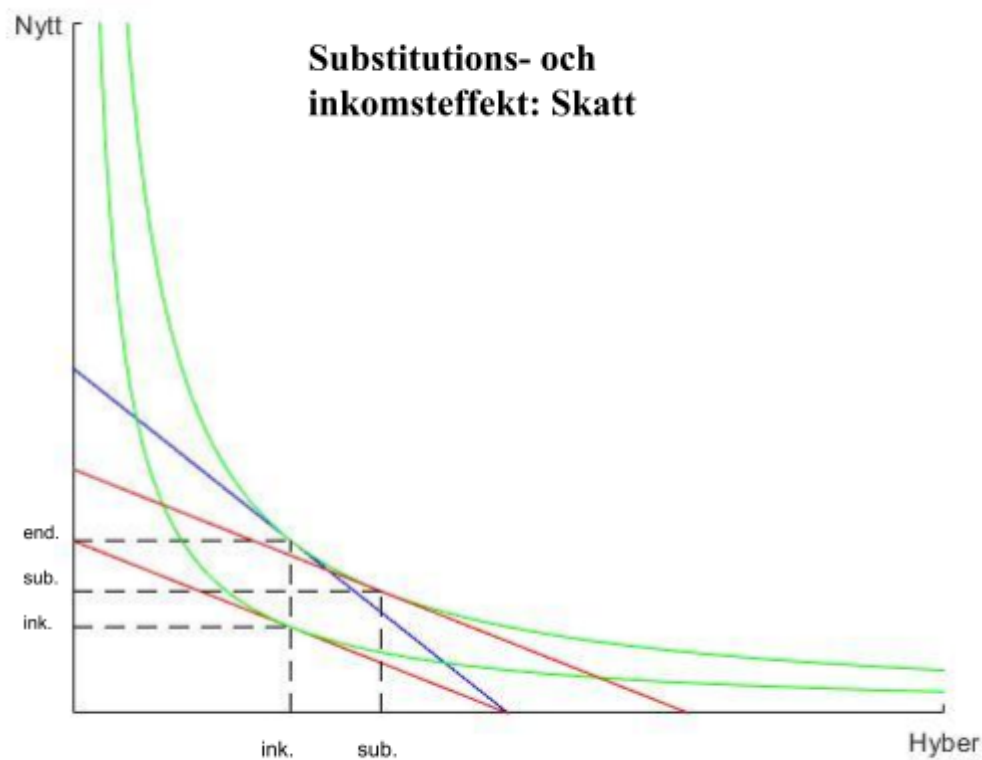


Diagram 5: Skatt på 'nytt'

Som vi kan se i diagram 5 leder substitutionseffekten till mindre konsumtion av 'nytt'. Utfallet av inkomsteffekten kan som sagt påverkas av preferenser men den viktiga effekten, att konsumtionen minskar, uppnås. En skatt går även teoretiskt bra ihop med att utjämna negativa externaliteter. Eftersom konsumtion orsakar negativa externaliteter för miljön ser en skatt till att dessa ersätts ekonomiskt - att konsumenten betalar den faktiska kostnaden. En skatt leder dock till skatteintäkter vilket ökar den offentliga sektorns kapital. En grundläggande insikt i ekonomisk teori är att sparande är lika med investeringar. Att spara pengar på banken innebär i praktiken att banken kan använda kapitalet till att låna ut till

andras investeringar, vilket ger upphov till konsumtion. På samma sätt kan en skatt tänkas leda till ökade inkomster till staten, därav sparande till staten som senare ska investeras någonstans, alltså offentlig konsumtion. Utan att dyka för djupt in i detta resonemang kan vi konstatera att effekterna av politiska åtgärder inte alltid är uppenbara. Vilka typer av varor och tjänster som slutligen konsumeras är det som påverkar miljön, inte av vem.

Det vi kan konstatera är att en lägre budgetlinje leder till minskad konsumtion. En liknande slutsats har dragits av *Generationsmålet* där kopplingen mellan utgifter och utsläpp uppmärksammas. Men de lyfter även fram betydelsen av hur man spenderar sina pengar. Genom att sammanställa en liten tabell över utsläpp per krona för utvalda produkter åskådliggörs att det släpper ut 6,25 gånger så mycket att köpa nya skor jämfört med att spendera lika mycket på att reparera ett par gamla (2013). Genom att använda hyber framför nytt kan vi alltså minska utsläppen. Samtidigt ska vi inte glömma att även hyber medför utsläpp även om dessa utsläpp är mindre än alternativet.

Å ena sidan är en skatt mer riktad mot grundproblemet som här identifieras som utsläppen på grund av en alltför hög och ohållbar konsumtion. Å andra sidan kan skatter tänkas vara mindre populära hos befolkningen och kan således vara svårare att genomföra i praktiken. En skatt kan alltså vara mer träffsäker och effektiv i teorin men kan i praktiken vara svår att vinna stöd för. Skattereduktioner eller subventioner kan tänkas vinna en mer utbredd acceptans och ses som något positivt. I förlängningen kan hyberavdraget tänkas bidra med en uppmuntrande effekt om medvetna val, vilket utredningen poängterar. Att ställa om människors preferenser så att varor med mindre klimatavtryck prioriteras framför varor med högt klimatavtryck är därför en del av den omställningen och har kanske ett långsiktigt värde även om det på kort sikt inte ger de effektivaste utsläppsminskningarna. Att konsumenter i stor skala föredrar att reparera, hyra och köpa begagnat framför att konsumera 'nytt' kan få positiva konsekvenser för samhället. Att ändra inställningen hos den breda befolkningen lyfts fram av *Generationsmålet* som det långsiktigt bästa sättet att påverka konsumtionen. Kultur och allmän acceptans har varit viktiga faktorer för både Nederländerna och Japan som ligger längre fram i det cirkulära samhället än vad Sverige gör. Deras metod har varit att jobba tillsammans med näringslivet. Således kan kanske hyberavdraget även hjälpa Sverige i rätt riktning. Det är dock värt att ifrågasätta om hyberavdraget är det mest kostnadseffektiva sätt att göra detta på.

Utöver eventuella långsiktiga preferenser förutsätter utredningen att miljöeffekterna av avdraget ska leda till utsläppsminskning. Detta har vi kommit att ifrågasätta med hjälp av substitutions- och inkomsteffekten men i bästa fall kan utsläppsminskningarna uppgå till 81.000 ton koldioxidekvivalenter årligen. Enligt utredningen skulle förslaget genomförande kosta de statliga finanserna mellan 0-1,8 miljarder om året. Ovan kan vi se att exempelvis Skatteverkets remissvar indikerar att det skulle kunna bli dyrare än vad utredningen har räknat med. För enkelhetens skull väljer vi att acceptera antaganden från utredningen och beräkna effektiviteten per krona om vi tar höjd för att förslaget skulle kosta 1,8 miljarder.

För att jämföra med ett konkret exempel som åskådliggör ett tons värde på marknaden ser vi hur många ton koldioxidekvivalenter vi skulle kunna köpa för samma investering inom EUs handelssystem för utsläppsrättigheter. Om Sverige betalar 1,8 miljarder kronor för att minska utsläppen med 81.000 ton koldioxidekvivalenter innebär det att kostnaden för ett ton uppgår till över 200.000 kronor. Under 2022 kostade en utsläppsrättigheter för ett ton koldioxidekvivalenter 79 euro (EEX, 2023). I dagens valuta<sup>1</sup> är det värt ungefär 894 kr. För 1,8 miljarder kronor skulle man istället kunna köpa ungefär 2 miljoner ton koldioxidekvivalenter.<sup>2</sup> Visserligen jämförs här två olika år men år 2017 när rapporten skrevs var priset på utsläppsrättigheter ännu lägre och skulle lett till ännu större skillnader. Ett ton kostade då endast 6,32 euro, vilket 1 januari 2017 är 60,5 svenska kronor. Detta innebär att Sverige för 1,8 miljarder kronor år 2017 skulle kunna köpa nästan 30 miljoner ton koldioxidekvivalenter<sup>3</sup>. Avdraget bedöms inte vara kostnadseffektivt utifrån detta resonemang.

## 4.3 Frågeställning 2: samhällseliga effekter

### 4.3.1 Nationalekonomisk teoretisk analys

Målet för hyberavdraget är som tidigare nämnt att främja användandet av så kallade 'hybertjänster' i förmån för att öka levnadslängden för konsumentvaror. För att se vilka aktörer i ekonomin som påverkas av detta och på vilket sätt använder vi oss av ett diagram med utbud- och efterfrågefunktioner. Marknaden för hyr-, reparations- och

---

<sup>1</sup> 20 april 2023

<sup>2</sup>  $1,8 \text{ miljarder} / 894 = 2013423$

<sup>3</sup>  $1,8 \text{ miljarder} / 60,5 = 29752066$

begagnatbranschen skiljer sig åt. Dessutom finns det många olika verksamhetsområden inom de olika branscherna. Hyrverksamheten sträcker sig exempelvis från högtidsdräkter till fritidsprodukter såsom skidor eller cyklar. För att visa på generella resultat inom de olika branscherna har tre scenarion skissats fram. I samtliga fall har skattereduktionen lagts på utbudssidan. Avdraget är avsett för konsumenterna som i diagrammet illustreras av den blå efterfrågefunktionen, men likt rutavdraget planeras den administrativa ansökan ligga på företagen som illustreras av de röda linjerna. Vilken part som skatten (eller i detta fall reduktionen) åläggs har ingen betydelse för utfallet av fördelningen av bördan (eller i detta fall nyttan). Eftersom reduktionen lagts på företagen skapas en förskjutning av den röda linjen till höger från  $S_1$  till  $S_2$ . Priset för konsumenterna ändras från jämviktspriset  $P^*$  till  $P_{\text{konsument}}$  och kvantiteten från  $Q^*$  till  $Q_{\text{Hyber}}$ . För företagen blir priset  $P_{\text{företag}}$ . Skillnaden som illustreras av den ljusgröna rektangeln visar den offentliga sektorns kostnader. Effekterna blir alltså att mer hyberavdraget nyttjas till ett billigare pris för konsumenterna. Det jämnar alltså ut prisrelationerna genom att göra hyber billigare utan att det skadar producenterna - tvärtom gynnas de också genom att de kan ta ut högre priser för sina tjänster. I detta första scenario är företag och konsument, eller utbud och efterfrågan, lika elastiska. Det innebär att de får dela jämnt på fördelarna som reduktionen frambringar. Vilket vi kan se grafiskt genom att avståndet från  $P^*$  och  $P_{\text{konsument}}$  är lika stort som avståndet mellan  $P^*$  och  $P_{\text{företag}}$ . Rent praktiskt betyder det att företagen kommer att ha utrymme till att höja priset och således tjäna mer pengar per enhet, samtidigt som det faktiska priset för konsumenterna minskar. Halva avdraget gynnar företagen och den andra halvan konsumenterna. Detta eftersom båda parter är likvärdigt anpassningsbara och kan anpassa sin konsumtion, respektive produktion.

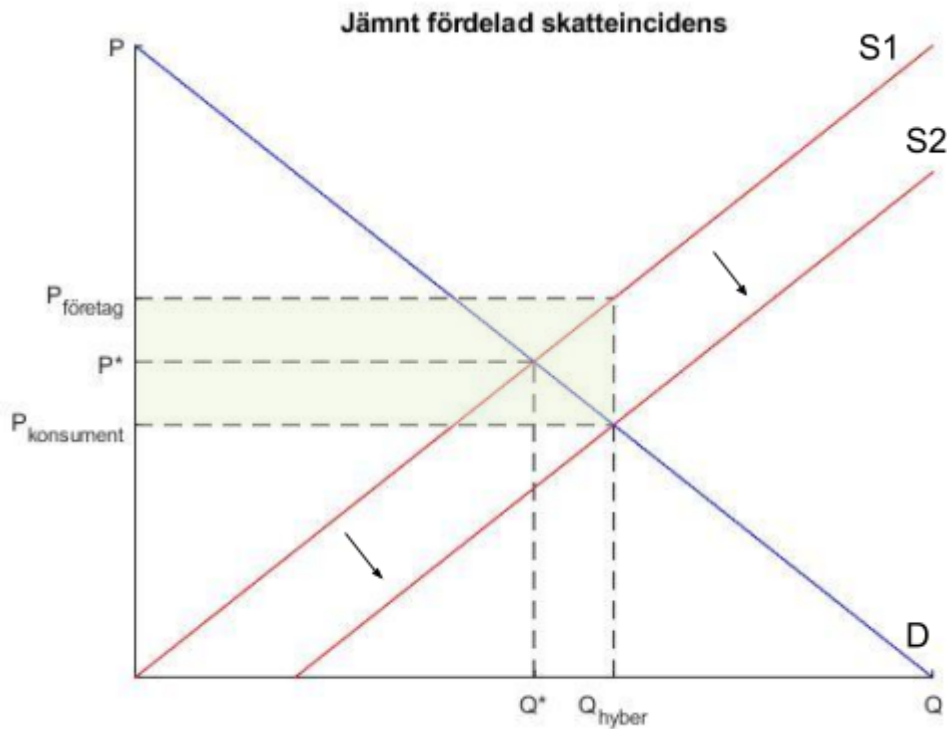


Diagram 6: Jämmt fördelad skatteincidens.

I nästa scenario är företagen inte lika anpassningsbara, eller i ekonomiska termer - mindre elastiska. Detta är åskådliggjort i diagram 6 genom att lutningen på utbudet är brantare. Genom att återigen jämföra avståndet till  $P^*$  kan vi se att företagen får en större gagn av reduktionen än konsumenterna.  $P_{\text{företag}}$  ökar mer än vad  $P_{\text{konsument}}$  minskar. Företagen kan sätta högre priser men konsumenterna får inte i samma grad erhålla lägre priser. Även i detta scenario leder reduktionen till en högre kvantitet av hybertjänster samt lägre priser för konsumenten (men ej i samma utsträckning).

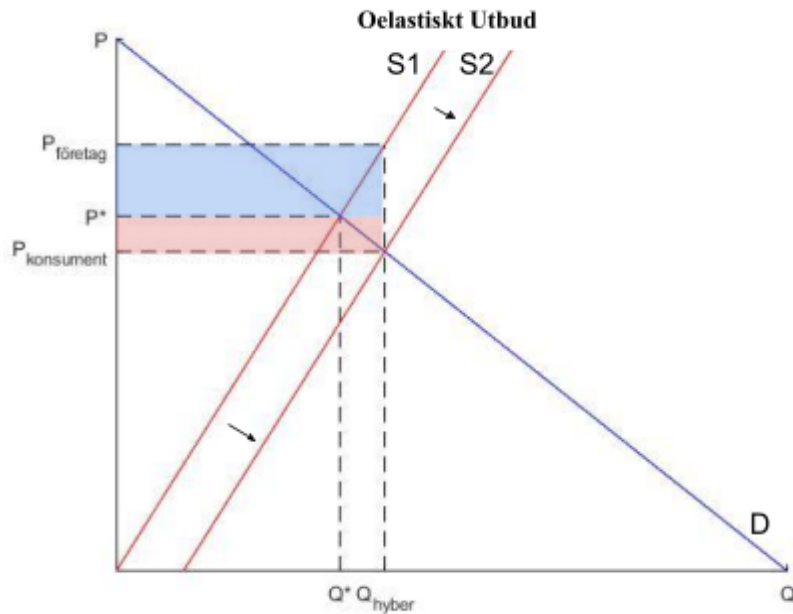


Diagram 2: Oelastiskt utbud

I det sista scenariot är företagen istället priskänsliga, det vill säga elastiska. Avdraget gynnar således konsumenterna i högre utsträckning genom lägre priser. Återigen ökar kvantiteten.

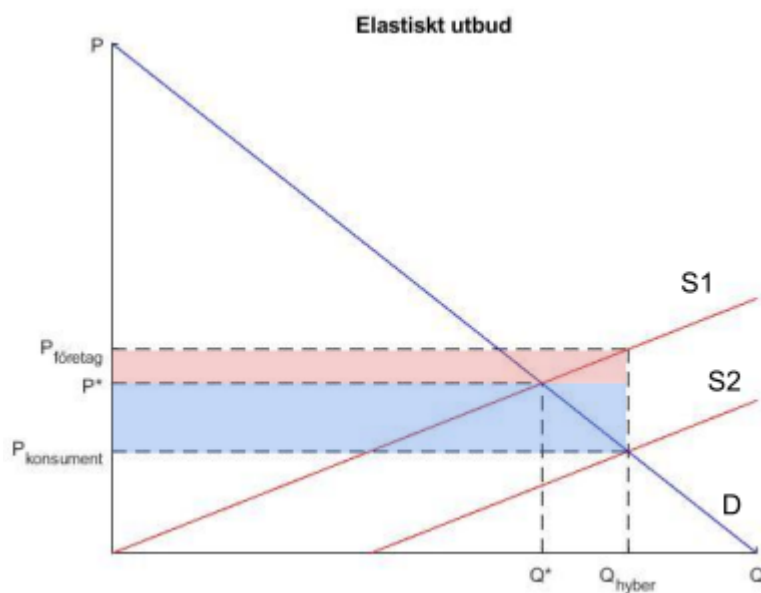


Diagram 7: Elastiskt utbud

Alltså leder skattereduktionen antingen till lägre priser för konsumenten eller till större lönsamhet för företagen vilket leder till att marknaden växer och kvantiteten av konsumerade hybertjänster ökar. Båda dessa utfall är önskvärda utifrån utredningens resonemang. De lägre priserna leder till att prisrelationerna jämnas ut vilket är avsikten för hyberavdraget. Prisrelationerna är ett delmål för att uppnå en ökad andel konsumtion av hyber. En ökad marknad för hyber kan även försvaga några av de andra hindren som tagits fram av

utredningen. Ett hinder som identifierats är att hybertjänster är tidskrävande. Ett större utbud kan tänkas innebära att tjänsten blir mer lättillgänglig och således mindre tidskrävande. Ett annat hinder är konsumenternas preferenser - att föredra nytt. Det större utbudet kan vara hjälpsamt för att konsumenter mer träffsäkert ska hitta det de är ute efter, det vill säga att ett större utbud har förutsättningar att tillfredsställa en större kvantitet av preferenser. Dessa hinder uppmärksammades även av författarna Carlsson-Kanyama, Klintman och Mont i *Generationsmålet*.

Både konsumenter och producenter kan därför tänkas påverkas positivt genom att priset för konsumenten minskar, intäkten för företaget ökar och konsumtionen ökar. Som vi har sett påverkar marknadsläget vilken av parterna som främst gynnas. Det beror på vilken part som är minst elastisk. Om utsläppen minskar påverkar även detta samhället positivt. I detta exempel sker det på bekostnad av den offentliga sektorn som betalar ut skattereduktionen. En stor del av denna kostnad förväntas finansieras av att sysselsättningen ökar och således täcks av inkomstskatten och minskningen av transfereringar som betalas ut i form av bidrag. Värt att notera är även att statens skatteintäkter från mervärdesskatt kan förväntas bli mindre från hyberkonsumtion jämfört med vanlig konsumtion då begagnatbranschen kan använda sig av vinstmarginalbeskattning (Skatteverket, u.å.) och reparationer har en lägre mervärdesskatt på 12 % istället för 25 % (Regeringen, 2023).

I den här delen av uppsatsen har vi alltså konstaterat att förslaget kan ha positiva effekter för arbetspolitiken på så sätt att det gynnar konsumenter och producenter samt har potential till att öka sysselsättningen men till eventuell kostnad för staten. Utredningen uppskattade att de statliga kostnaderna kunde uppgå till högst 1,8 miljarder per år.

#### 4.3.2 Jämförelse med rut samt input från näringspolitiska aktörer

Hyberavdraget liknas i utredningen med rutavdraget. Båda är skattereduktioner men utformningen skiljer sig lite åt. Hyber ska beräknas med schablon och tjänsterna behöver inte nödvändigtvis utföras i kundens hem för att avdraget ska gälla. I övrigt är själva principen samma. Tjänsterna ligger nära varandra och de är tänkta att införas på samma marknad, det vill säga den svenska tjänstemarknaden. Förutsättningarna och likheterna mellan avdragen

gör så att rutavdraget kan användas som en mall för att räkna på förväntade effekter av hyberavdraget. I följande stycke gör därför denna uppsats ett antagande att utfallen för hyber i utgångsläget är samma som för rut i de fall då konsekvenserna överlappar.

Huvudsyftet med rutavdraget var att skapa ekonomiska incitament för att en större andel inom tjänstesektorn skulle jobba lagligt. De som tidigare jobbade svart inom tjänstesektorn skulle ställa om. Som tidigare nämnt var de förväntade konsekvenserna ökade arbetsinkomster och ökad sysselsättning. Rutavdraget är således tänkt att främja ekonomin och sociala aspekter på arbetsmarknaden. Riksrevisionens utvärderingen bekräftade att rutavdragets effekter bland annat lett till ökade arbetsinkomster och bättre villkor för utsatta grupper. Riksrevisionen observerade även att andelen svartjobb minskat till förmån för vit och laglig arbetskraft. En oönskad konsekvens var arbetskraftsinvandringen, denna effekt gör det svårt att fullt ut utvärdera de andra delmålen eftersom fler jobb inte nödvändigtvis resulterar i minskad arbetslöshet om mängden arbetskraft samtidigt ökar. Det är även svårt att utvärdera huruvida rutavdraget är självfinansierat till 100%, Riksrevisionen ställer sig tveksamma till detta och menar på att det inte finns tillräckligt med empiri.

Om denna utvärdering ska ligga till grund för att förutse konsekvenserna av hyberavdraget behövs en sammanställning av likheter och skillnader. I tabell 1 har en sammanställning av syfte, tänkta konsekvenser och faktiska konsekvenser gjorts mellan avdragen. Avdragen har olika huvudsyften men många av de tänkta och önskvärda konsekvenserna är samma. Avdragen beräknas ha liknande arbetsmarknadspolitiska och sociala konsekvenser. Båda avdragen förväntas vara delvis eller helt självfinansierade. I raden 'Faktiska konsekvenser' används Riksrevisionens slutsaster för rutavdraget. Eftersom hyber inte har några faktiska konsekvenser då avdraget inte införts, syftar den gula rutan istället till att redogöra för 'Eventuella konsekvenser', med andra ord utfall som skulle kunna antas inträffa även för hyberavdraget.



**Tabell 1: Sammanställning av rut och hyber**

	<b>Rut</b>	<b>Hyber</b>
<b>Syfte</b>	Ekonomi och arbetsmarknad: Fler ska jobba vitt inom tjänstesektorn	Hållbarhet: Främja cirkulär ekonomi. Ökad användning av hybertjänster
<b>Tänkta konsekvenser:</b> (a) Arbetsmarknad  (b) Ekonomi (c) Socialt  (d) Hållbarhet	(a) Vit arbetskraft och högre sysselsättning (b) Självfinansierat (c) Bättre villkor och integration (d) ingen effekt	(a) Högre sysselsättning  (b) 50-100% självfinansierat (c) Bättre villkor och integration (d) Minskning 81.000 ton CO <sub>2</sub>
<b>Faktiska konsekvenser/Eventuella konsekvenser</b>	(a) Högre sysselsättning och mer vit arbetskraft (b) Tveksamt självfinansierat (c) Bättre villkor för utsatta grupper (d) Ingen effekt (e) Arbetskraftsinvandring	(a) Högre sysselsättning (b) Tveksamt självfinansierat (c) Bättre villkor för utsatta grupper (d) Går ej att utvärdera (e) Arbetskraftsinvandring

Som tabell 1 åskådliggör är det möjligt att självfinansieringsgraden inte uppgår till de nivåer som utredningen räknat med. Antagandet i denna del är att dessa aspekter är jämförbara med rut. Riksrevisionen är tveksam till rutavdragets självfinansieringsgrad eftersom empirin inte stödjer det. Således är det rimligt att även ställa sig tveksam till att hyber täcker sina egna kostnader i den utsträckning som utredningen förutspått. Ytterligare ett argument för detta kommer från Skatteverket som i sitt remissvar beräknar att de administrativa kostnaderna kommer överstiga de belopp som utredningen kommit fram till. Detta dels på grund av att ett nytt tekniskt system måste implementeras, det vill säga en engångssumma och dels för att administrera avdraget genom exempelvis personalkostnader. Eftersom rutavdraget delvis motiverades av ekonomiska ändamål kan det ses som ett misslyckande att åtgärden inte kan konstateras finansiera sig själv. Eftersom hyberavdraget motiveras av att värna om miljön snarare än ett ekonomiskt intresse bör den låga empirin kring främjandet av de statliga finanserna inte vara avgörande. Riksrevisionens utvärdering talar därför inte i sig själv emot hyberavdraget.

Arbetskraftsinvandring är inget som utredningen själva förutspår eller nämner. Att det är en möjlig effekt är inte ett osannolikt utfall men blir varken ett argument för eller emot.

Gällande de arbetsmarknadspolitiska effekterna såsom sysselsättning och villkor krävs ett längre resonemang. I den enkla jämförelse som gjorts ovan baserat på riksrevisionens rapport, ser båda dessa mål ut att uppfyllas. Remissvaren ger dock en annan bild. Det bör exempelvis uppmärksammas att de två arbetsmarknadspolitiska aktörerna LO och Svenskt Näringsliv båda avstyrker förslaget. Framförallt får den administrativa komplexiteten runt avdraget kritik. Utöver kritiken från Skatteverket som menar att administrationen går ut över det finansiella verkar utformningen kunna orsaka problem även på andra områden. Sveriges Konsumenter pekar exempelvis på att den administrativa komplexiteten kan hindra en ökning av efterfrågan på hybertjänster. Detta eftersom konsumenter och småföretag inte känner till eller förstår sig på avdraget och därför drar sig för att använda det. Att efterfrågan på hyber ökar och således minskar efterfrågan på nykonsumtion är en förutsättning för förslagets relevans. Ekonomistyrningsverket i sin analys gjort ett liknande resonemang och pekar även på gränsdragningsproblem som ytterligare kommer att försvåra administrationen vilket blir kostsamt för samhället. Därför kan det även ifrågasättas om förslaget verkligen får de arbetsmarknadspolitiska effekter som utredningen räknat med, det vill säga att det skapas 10.000 nya jobb inom hybersektorn.

Även om utredningens bedömning är korrekt och 10.000 jobb tillkommer inom hybersektorn, är det inte säkert att marknaden är redo för detta. Ett problem som lyfts av hantverkarna kommer från producenternas håll. De uppmärksammar att det inte finns tillräckligt med kvalificerad arbetskraft för att möta en ökande efterfrågan. I remissvaret föreslogs lösningar på detta problem, bland annat attraktivare utbildningar för hantverkare och att på ett bättre sätt ta vara på den kompetens som finns i landet som i många fall besitts av nyanlända. Här kan man tänka att hyberavdraget möjligen skapar incitament för fler att utbilda sig och vilja jobba inom hybersektorn eftersom man kan ta mer betalt för arbetet, se diagram 1-3. Dessa förändringar tar dock tid och kritiken implicerar att det kan finnas en fördröjningseffekt som bör inkluderas i analysen.

En kritik mot villkoren kommer från LO som menar att det inte är lönerarbetarna som drar fördel av avdraget. I rapporten från Riksrevisionen angående rutavdraget beskrivs att utsatta grupper har fått en starkare koppling till arbetsmarknaden samt att skillnaderna i löneökning har varit som störst i denna grupp. Eftersom denna del liknar hyberavdragets utformning på så sätt att de riktas mot ungefär samma grupp av arbetare, är ett liknande resultat tänkbart. Kritiken mot hyberavdraget från LO var inte så utförlig och förklarar inte varför

lönerarbetarna inte gynnas av reformen. För att få reda på detta har eftersökningar gjorts om hur tidigare remissvar utformats från LO i liknande frågor. En rimlig fråga att ställa är alltså, vad tycker LO om rutavdraget? LO har i tidigare remisser varit skeptiska mot rutavdraget och kan således tyckas vara konsistent i sitt resonemang. I ett remissvar från 2020 på om rut skulle utvidgas resonerade LO att även om antalet anställningar ökar så är det lågavlönade och osäkra anställningar som ökar vilket LO ser som något negativt (*LO, SOU 2020:5. Remissvar*). Riksrevisionens och LOs bedömning behöver därför inte vara motstridiga. Det är mycket möjligt att arbetsförhållandena för utsatta grupper är stabilare och bättre avlönade än innan, samtidigt som det är osäkra arbetsvillkor och låga löner relativt resten av samhället. Om antalet arbetstillfällen är viktigare än vilka arbetstillfällen, samt om högre lön är något bra fast det inte når upp till en viss standard, är frågor som är svåra att ta ställning till. Det mynnar ut i en etisk och politisk ståndpunkt som denna uppsats inte har för avsikt att ta ställning i.

## 5. Slutsats

*Slutsatsen innehåller inga nya antaganden eller analyser. Här konkretiseras resultaten från analysen vilket i enlighet med syftet ger en slutgiltig bedömning av avdraget och ger indikationer på hur utredningen bör gå vidare. Tabell 2 ger en överskådlig sammanställning av slutsatsen i punktform.*

**Tabell 2: Sammanställning av slutsats**

Kan ej utvärderas	➤ längre livslängd på produkter och effektivare nyttjande av resurser
Hyberavdraget skulle kunna bidra till:	➤ förändrade preferenser hos befolkning ➤ högre sysselsättning ➤ bättre arbetsförhållanden för utsatta grupper
Hyberavdraget bidrar antagligen inte till att:	➤ minska koldioxidutsläppen på ett kostnadseffektivt sätt ➤ vara 50-100% självförsörjande

### *Livslängd och resursnyttjande*

De huvudsakliga målet för hyberavdraget är att främja en mer hållbar konsumtion och produktion. Det första delmålet 'längre livslängd på produkter och effektivare nyttjande av resurser'. Detta mål går inte att uppskatta eftersom varken kvantitativa eller kvalitativa kriterier har definierats.

### *Förändrade preferenser hos befolkning*

Att jobba tillsammans med näringslivet är något som funkat för andra länder för att vinna acceptans, även om just hyber inte testats någon annanstans. Som vi har sett i den teoretiska analysen leder lägre priser till att folk är med benägna att konsumera hyber. Ökade preferenser för hybertjänster kan tänkas uppnås, men för att detta ska få positiva

konsekvenser för miljöns ska preferenserna för hyber vara större än för nytt och leda till att nytt konsumeras i lägre utsträckning. Att hyberavdraget skulle påverka befolkningens generella preferenser för cirkuläritet är något spekulativt men kan inte uteslutas. Detta kan kopplas till målet 'uppmuntran om miljömedvetna val för konsumenter'. Men detta osäkra utfall blir i sammanhanget dyrt om det inte kombineras med faktiska utsläppsminskningar. Hyber är således inte nödvändigtvis den mest effektiva metod för att uppnå detta och andra alternativ bör undersökas.

### *Högre sysselsättning och bättre villkor*

I analysen ovan har vi kommit fram till att högre sysselsättning och bättre arbetsförhållanden har stöd i den nationalekonomiska analysen och i jämförelsen med rutavdraget men möter motstånd från bland annat Sveriges Konsumenter och LO. Den slutsats vi kan dra är således att hyberavdraget skulle kunna leda till högre sysselsättning och bättre villkor för utsatta grupper men att andra metoder för att uppnå detta skulle föredras av vissa aktörer i samhället samt att att högre sysselsättning inom den sektorn kanske inte är önskvärt då villkoren fortfarande inte är bra nog.

### *Utsläppsminskning*

Genom substitutions- och inkomsteffekten kan vi se att det finns ganska svaga indikationer för att hyberavdraget överhuvudtaget skulle minska koldioxidutsläppen. Mer troligt är att konsumtionen skulle öka och således ge negativa effekter på utsläppen. Detta grundar sig dels på antagandet om att preferenser för nytt är starkare än för hyber. Vidare har vi konstaterat att 81.000 ton koldioxidekvivalenter är för lite för att förslaget ska kunna ses som kostnadseffektivt. Kostnaden för ett ton koldioxidekvivalenter är långt över marknadspriset i EUs utsläppshandel. För att minska utsläppen skulle i detta fall en skatt som jämnar ut prisrelationerna på andra hållet skulle vara mer träffsäker och mer kostnadseffektiv för staten.

### *Finansieringsgrad*

Som tidigare konstaterats finns det få indikatorer på att avdraget skulle uppnå den självfinansieringsgrad som uppgetts av utredningen. Att stärka de statliga finanserna är inget uttalat mål för avdraget, men kostnaderna bör ändå vägas in. I resultatet konstateras att avdraget kan komma att kosta mer än vad utredningen initialt räknat på.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att bättre kriterier bör tas fram för att mäta cirkuläriteten, det finns mer kostnadseffektiva sätt att minska utsläppen och det bör undersökas om det finns mer träffsäkra och kostnadseffektiva sätt att förändra preferenser, öka sysselsättningen och skapa bättre villkor för utsatta grupper.

## 6. Referenser

Bergh, Andreas - Jakobsson, Niklas. 2020. *Modern Mikroekonomi - Marknad, politik och välfärd*. Fjärde upplagan. Lund: Studentlitteratur

Carlsson-Kanyama, Annika - Klintman, Mikael - Mont, Oksana. 2013. *Frivillig enkelhet - ett hållbart sätt att ta samhällsansvar*. Jiborn, Magnus - Kander, Astrid (red.). *Generationsmålet*, kap 4. Stockholm: Dialogos förlag

CGRi. 2023. *The Circularity Gap Report*

<https://www.circularity-gap.world/countries>

EEX. 2023. *EUA Emission Spot Primary Market Auction Report* [Hämtad:05-2023]

<https://www.eex.com/en/markets/environmental-markets/eu-ets-auctions>

Ekonomistyrningsverket. 2017. Remissvar till *SOU 2017:22*. Stockholm: Miljö- och energidepartementet

<https://www.regeringen.se/contentassets/745db6c0852a475a8546d88bed78d234/ekonomistyrningsverket.pdf>

Gram-Hanssen, Kirsten - Oksana, Mont - Müller, Leos. 2013. *Vem bestämmer över konsumtionen?*. Jiborn, Magnus - Kander, Astrid (red.). *Generationsmålet*, kap 3. Stockholm: Dialogos förlag

Hantverkarna. 2017. Remissvar till *SOU 2017:22*. Stockholm: Miljö- och energidepartementet

<https://www.regeringen.se/contentassets/745db6c0852a475a8546d88bed78d234/hantverkarnas-riksorganisation.pdf>

Klimatpolitiska rådet. 2023. *Klimatpolitiska rådets rapport*

<https://www.klimatpolitiskaradet.se/wp-content/uploads/2023/03/klimatpolitiskaradetrapport2023.pdf>

Konkurrensverket. 2017. Remissvar till *SOU 2017:22*. Stockholm: Miljö- och energidepartementet  
<https://www.regeringen.se/contentassets/745db6c0852a475a8546d88bed78d234/konkurrensverket.pdf>

Landsorganisationen i Sverige (LO). 2020. Remissvar till *SOU 2020:5*. Stockholm: Finansdepartementet  
<https://www.regeringen.se/contentassets/eaal3acd777c4f128eb034af487eeafc/landorganisationen-i-sverige-lo-web.pdf>

Landsorganisationen i Sverige (LO). 2017. Remissvar till *SOU 2017:22*. Stockholm: Miljö- och energidepartementet  
<https://www.regeringen.se/contentassets/745db6c0852a475a8546d88bed78d234/lo---landorganisationen-i-sverige.pdf>

Lindmark, Magnus. 2013. *Strypa tillväxten - bästa lösningen?* Jiborn, Magnus - Kander, Astrid (red.). *Generationsmålet*, kap 5. Stockholm: Dialogos förlag

Naturskyddsföreningen. 2017. Remissvar till *SOU 2017:22*. Stockholm: Miljö- och energidepartementet  
<https://www.regeringen.se/contentassets/745db6c0852a475a8546d88bed78d234/naturskyddsforeningen.pdf>

Naturvårdsverket. 2017. Remissvar till *SOU 2017:22*. Stockholm: Miljö- och energidepartementet  
<https://www.regeringen.se/contentassets/745db6c0852a475a8546d88bed78d234/naturvardsverket.pdf>

NSR. 2017. Remissvar till *SOU 2017:22*. Stockholm: Miljö- och energidepartementet  
<https://www.regeringen.se/contentassets/745db6c0852a475a8546d88bed78d234/nsr.pdf>

Regeringen. 2023. *Höjd mervärdesskatt på vissa reparationer*  
[https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/arende/betankande/hojd-mervardesskatt-pa-vissa-reparationer\\_HA01SKU7](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/arende/betankande/hojd-mervardesskatt-pa-vissa-reparationer_HA01SKU7)



Riksrevisionen (RiR 2020:2). *Rutavdraget - konsekvenser av reformen*

<https://www.regeringen.se/contentassets/944316e850e14a828d190daac7bb1260/riksrevisionens-rapport-om-rutavdraget-skr.-201920177.pdf>

Utredningen cirkulär ekonomi. 2017. *Från värdekedja till värdecykel - så får Sverige en mer cirkulär ekonomi*. SOU 2017:22. Stockholm: Statens offentliga utredningar

[https://www.regeringen.se/contentassets/e9365a9801944aa2adce6ed3a85f0f38/fran-vardekedja-till-vardecykel-2017\\_22.pdf](https://www.regeringen.se/contentassets/e9365a9801944aa2adce6ed3a85f0f38/fran-vardekedja-till-vardecykel-2017_22.pdf)

Skatteverket. 2017. Remissvar till *SOU 2017:22*. Stockholm: Miljö- och energidepartementet

<https://www.regeringen.se/contentassets/745db6c0852a475a8546d88bed78d234/skatteverket.pdf>

Skatteverket, Vinstmarginalbeskattning av begagnade varor med mera, [Hämtad: 22-05-2023]

<https://www.skatteverket.se/foretag/moms/sarskildamomsregler/vinstmarginalbeskattningavbegagnadevarormedmera.4.58d555751259e4d6616800010756.html>

Svenskt Näringsliv. 2017. Remissvar till *SOU 2017:22*. Stockholm: Miljö- och energidepartementet

<https://www.regeringen.se/contentassets/745db6c0852a475a8546d88bed78d234/svenskt--naringsliv.pdf>

Sveriges konsumenter. 2016. Remissvar till dir. 2016:3, Stockholm: Miljö- och energidepartementet

<https://www.regeringen.se/contentassets/745db6c0852a475a8546d88bed78d234/sveriges-konsumenter.pdf>

United Nations. 2015. *Transforming our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development*

<https://sdgs.un.org/2030agenda>

