

**Arbetsresor bland personer
med funktionsnedsättning** **PM
2020:5**

Arbetsresor bland personer med funktionsnedsättning PM
2020:5

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 20

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Publiceringsdatum: 2020-08-31

Förord

Denna PM är ett underlag till slutredovisningen av regeringsuppdraget *Fördjupad analys av konsekvensavsnittet i betänkandet Skattelättnad för arbetsresor* (Fi2020/00658/S1). Enligt uppdraget ska Trafikanalys fördjupa analysen i den del som rör konsekvenser för sjuka och personer med funktionsnedsättning och i vilken omfattning förslaget påverkar skattskyldiga som på grund av sjukdom eller funktionsnedsättning måste göra arbetsresor med bil.

Övriga publikationer i redovisningen av regeringsuppdraget är huvudrapporten *Skattelättnad för arbetsresor – analys av frågor i betänkande SOU 2019/36* (Rapport 2020:8), *Förvärvsarbete i glesbygd och landsbygd – en metodbeskrivning* (PM 2020:3), *Förvärvsarbetes tillgång till kollektivtrafik, bilinnehav och reskostnader* (PM 2020:4), samt *Förvärvsarbete och deras arbetsresor* (PM 2020:6).

Projektledare har varit Mikael Levin. Huvudförfattare till denna PM är Tom Petersen. Projektgruppen har i övrigt bestått av Krister Sandberg, Florian Stamm, Björn Tano och Mats Wiklund.

Östersund i augusti 2020

Per-Åke Viklund

Avdelningschef

Innehåll

Sammanfattning	5
1 Inledning.....	7
1.1 Dagens regler.....	7
1.2 Beskrivning av gruppen.....	8
1.3 Konsekvensanalys	14
2 Utvärdering.....	19
2.1 Effekter för den enskilde	19
2.2 Effekter på statskassan.....	22
3 Avslutande diskussion.....	23
Referenser	25
Bilaga	26

Sammanfattning

Vår analys i denna PM utgår enbart från de funktionsnedsättningar som efterfrågas i Trafikanalys resvaneundersökning (RVU Sverige 2011–16). Dessa omfattar nedsättning i rörelseförmåga, syn och hörsel, samt allergi som omöjliggör resande i kollektivtrafiken. Som Trafikanalys tidigare redovisningar visat finns det många andra funktionsnedsättningar av medicinsk, psykisk eller kognitiv art som gör det svårt eller omöjligt att resa kollektivt.

Antalet förvärvsarbetande med funktionsnedsättning är enligt vår avgränsning cirka 700 000, eller 14 procent av arbetsstyrkan. Av dessa räknar cirka 140 000 med avdrag för arbetsresor med bil. Cirka 18 000 reser till arbetet med färdtjänst.

Vi räknar med att de funktionsnedsättningar som är relevanta för vår analys är rörelsenedsättning och allergi – vid en nedsättning av syn bedöms det inte vara aktuellt med bilkörning, och hörselnedsättning bedöms inte påverka förmågan att resa kollektivt. Antalet förvärvsarbetande med rörelsenedsättning eller allergi är enligt RVU cirka 270 000, varav cirka 110 000 har längre än en mil till arbetet. Av dessa räknar cirka 50 000 med att göra bilavdrag.

Skatteverket uppskattade antalet skattskyldiga som idag (2017) åberopar sin funktionsnedsättning till 8 000 personer, men osäkerheten är mycket stor om hur många de är eller hur stora avdrag de gör. Vi utgår ifrån att dessa 8 000 gör avdrag för de verkliga driftskostnaderna av bil till arbetet upp till dubbla kilometerschablonen, plus andra driftskostnader. De flesta av dem med funktionsnedsättning som idag räknar med bilavdrag i deklarationen tycks alltså inte åberopa funktionsnedsättningen, utan gör normala avdrag för reskostnader till schablonen 1,85 kronor per kilometer. Med den kommande skattereduktionen skapas dock ett nytt incitament att åberopa sin funktionsnedsättning.

Vi bedömer alltså att den grupp personer med funktionsnedsättning som kan påverkas av förändrad skattelättnad är mellan 50 000 och 110 000 förvärvsarbetande. Antalet kan påverkas både upp och ned, beroende på hur många funktionsnedsättningar som omfattas och på hur allvarlig funktionsnedsättningen är, vilket bestäms av läkarutlåtanden och av Skatteverket.

Om den förvärvsarbetande åberopar sin funktionsnedsättning och kan styrka att den är förhindrad att resa med allmänna transportmedel tjänar den på det jämfört med nuvarande situation vid både låg och hög marginalsatt, upp till avstånd på 15–30 km. De med låg marginalsatt tjänar på reformen upp till avstånd på 80–150 km, men på längre avstånd blir det en försämring mot nuläget, som kan drabba cirka 2 000 förvärvsarbetande med rörelsenedsättning eller allergi. De med hög marginalsatt förlorar på reformen på avstånd över 30 km, och antalet påverkade kan uppgå till 4 000–7 000. För dem som utnyttjat maximalt kilometeravdrag för faktiska driftskostnader för bil blir det försämringar oavsett avstånd, på mellan 300 kronor och 98 000 kronor per år, beroende på avstånd och marginalsatt.

Effekterna på statskassan är beroende av många osäkra variabler men kan uppskattas till mellan minus 70 miljoner och plus 161 miljoner kronor per år. Ett sammanvägt scenario ger en positiv effekt på statskassan på 65–78 miljoner kronor per år. Beloppen kan variera både uppåt – om vi har överskattat antalet personer med funktionsnedsättning, eller om färre personer kommer att göra anspråk på skattereduktion med hänvisning till sin

funktionsnedsättning – och nedåt, om fler förvärvsarbetande bedöms vara oförmögna att begagna sig av kollektivtrafik än vi beräknat.

De som idag gör avdrag för verkliga bilkostnader upp till dubbla schablonavdraget kommer att få en kraftig försämring i det nya systemet. De kommer då att få incitament att söka färdtjänst, vilket kan komma att belasta kommunerna med upp till 1 miljard kronor¹ per år, vilket är en ökning av kostnaderna för färdtjänst i riket med 35 procent.

¹ Siffran är uppdaterad sedan huvudrapporten (Trafikanalys 2020a).

1 Inledning

I denna PM fördjupar vi reseavdragskommitténs analys av i vilken omfattning förslaget påverkar skattskyldiga som tillhör den grupp av förvärvsarbetande som på grund av sjukdom eller funktionsnedsättning måste göra arbetsresor med egen bil.

Vi börjar med att beskriva dagens regler och avgränsa gruppen. Detta ligger till grund för en uppskattning av hur många som nyttjar systemet idag. Sedan övergår vi till att uppskatta de avdrag som blir aktuella i det nya systemet, och räknar ut skillnaden för den enskilde vid olika avståndsintervall, hur många som kan påverkas och med vilka belopp.

En svårighet med konsekvensanalysen är osäkerheten i de skattningar av gruppens omfattning idag, både avseende vilka typer och vilken grad av funktionsnedsättning som omfattas, samt i vilken omfattning de yrkar avdrag idag. En annan svårighet är att incitamenten förändras i och med det nya systemet, så att antalet som kan komma att yrka avdrag i framtiden förändras.

1.1 Dagens regler

Om den skattskyldige har en funktionsnedsättning som inte medger resande i kollektivtrafiken berättigar det idag till generösare avdragsregler för resande med bil, än i normalfallet. Till att börja med behöver individen inte göra någon tidsvinst jämfört med kollektivtrafiken. Det finns inte heller något minsta avstånd under vilket avdrag inte medges, vilket är 5 km för andra med bilavdrag.²

Förvärvsarbetande med funktionsnedsättning får dra av för de totala verkliga bilkostnaderna upp till det dubbla schablonbeloppet, motsvarande 3,70 kronor per kilometer, vilket även kan inkludera andra driftskostnader som t.ex. parkering vid arbetsplatsen.³

Enligt Skatteverkets allmänna råd krävs det att funktionsnedsättningen omöjliggör resande med allmänna transportmedel, vilket därmed tvingar personen att använda egen bil (Skatteverket 2020). Till "allmänna transportmedel" räknas inte färdtjänst eller taxi.

Skatteverkets rättsliga vägledning och allmänna råd anger när "allmänna transportmedel" ska anses saknas, och dessa regler är utformade efter linjelagd trafik (Skatteverket 2019b, avsnitt 6). Färdtjänst kan i sig berättiga till reseavdrag, om egenavgiften överstiger 11 000 kronor per år. I praktiken erbjuder dock många kommuner och regioner högkostnadsskydd eller månadskort motsvarande den summan. Taxi kan också berättiga till reseavdrag i vissa fall.⁴

² Inkomstskattelag (1999:1229), 12 kap. 27, 30 §§. Minimavståndet saknar sannolikt oftast betydelse i praktiken, eftersom det finns ett grundavdrag på 11 000 kronor per år som gäller för alla, vilket motsvarar minst cirka 7 km vid 210 arbetsdagar per år och maximalt avdrag per kilometer² (cirka 14–15 km vid normalt avdrag per kilometer). Om det även finns andra avdrag kan dock avståndsgränsen ha betydelse.

³ Hänsyn ska tas till eventuella bidrag, t.ex. bilstöd. Om den skattskyldige har bilförmån eller drivmedelsförmån anpassas avdragsmöjligheterna därefter. Se Skatteverket (2109a, b, 2020).

⁴ www.skatteverket.se/privat/skatter/bilochtrafik/avdragforresortillochfranarbetet/annattransportmedel.4.515a6be615c637b9aa41be.html

Hög ålder berättigar inte ensamt till reseavdrag med verkliga bilkostnader, utan åldern måste vara förknippad med någon sjukdom eller nedsatt rörlighet som tvingar personen att resa med bil.⁵ Funktionsnedsättningen ska kunna styrkas med läkarintyg.

1.2 Beskrivning av gruppen

Vi vill uppskatta antal och andel av den yrkesarbetande befolkningen som utgörs av gruppen med sådan funktionsnedsättning som förhindrar resande med allmänna transportmedel, uppdelat på olika avståndsintervall och på resandet. Först gör vi en mer generell exposé av olika aspekter av svårigheterna att uppskatta andelen personer med olika funktionsnedsättningar, för att sedan begränsa målgruppen till förvärvsarbetande med specifika funktionsnedsättningar, och resultat från vår resvaneundersökning RVU Sverige.

Det finns åtskilliga källor till statistik om sjuka och personer med funktionsnedsättning, men resultaten i termer av gruppernas förekomst i befolkningen (s.k. prevalens) varierar beroende på mätmetod, avgränsningar, typ av funktionsnedsättning med mera. I den här studien ska vi dessutom begränsa oss till förvärvsarbetande, och behöver information om arbetsresornas längd. Sådan information finns i resvaneundersökningen RVU Sverige 2011–16. Antalet funktionsnedsättningar i RVU är dock begränsat till syn-, hörsel-, rörelsenedsättning samt allergi som förhindrar resande i kollektivtrafik. Det finns även andra funktionsnedsättningar – medicinska, kognitiva och psykiska – som kan påverka förmågan att resa med allmänna transportmedel (kollektivtrafik).⁶

Trots att det finns flera brett upplagda undersökningar finns det betydande svårigheter att mäta funktionsnedsättningar. Som exempel kan nämnas att skattningar av nedsatt rörelseförmåga varierar mellan 5 och 19 procent av befolkningen 16–84 år, och skattningar av hörselnedsättning mellan 9 och 17 procent.⁷ Skillnaderna förklaras av olika avgränsningar och definitioner, olika sätt att ställa frågorna, samt olika insamlingsverktyg (telefonintervju eller webbenkät). I Trafikanalys regeringsuppdrag *Kartläggning av funktionshinder i kollektivtrafiken* gjordes dels en genomgång av internationella undersökningar, dels en egen befolkningssenkät.⁸ I rapporten redovisas att uppskattningar av andelen med någon funktionsnedsättning (prevalensen) totalt brukar ligga på drygt 20 procent, men i regeringsuppdraget noteras också:

Det finns dock en förmåga som ofta ignoreras, förmågan att vistas i olika miljöer. Allergier, mag- och tarmsjukdomar, och annan kronisk nedsatt hälsa (fysiologiska funktionsnedsättningar) påverkar denna förmåga, men finns sällan med i prevalensskattningar. Att döma av andra undersökningar ligger [...] dessa i

⁵ "Avdrag med de verkliga kostnaderna är inte aktuellt bara för att en person har uppnått en viss ålder. Liksom vid sjukdom och funktionsnedsättning krävs det att den höga åldern medför att personen tvingas använda egen bil. I fråga om ålder är det därför ofta i praktiken någon sjukdom eller nedsatt rörlighet som medför att avdrag kan medges." (Skatteverket 2020)

⁶ Trafikanalys (2019). För en översikt av prevalenser i befolkningen av ett bredare spektrum av funktionsnedsättningar, från olika undersökningar, se Trafikanalys (2016), tabell 2.1.

⁷ Förutom RVU Sverige, Folkhälsomyndighetens nationella folkhälsoenkät (Hälsa på lika villkor, HLV), SCB:s Undersökning av levnadsförhållanden (ULF/SILC), samt SCB:s och Arbetsförmedlingens undersökning av arbetsmarknaden för personer med funktionsnedsättning. För en redovisning av skillnaderna i undersökningarna, se Trafikanalys (2018), s. 8 ff och s. 12.

⁸ Trafikanalys (2019), avsnitt 2.1–2.2 och 10.1.

storleksordningen ett tiotal procent [...], varför det inte är orimligt att anta en total prevalens i intervallet 25–35 procent (s. 37).

Kartläggningens egen befolkningsenkät, som saknar övre åldersgräns, tyder också på en prevalens runt en tredjedel av befolkningen. Andelen ökar dock snabbt med åldern, varför resultatet är känsligt för vilken övre åldersgräns som används.

I den här konsekvensanalysen använder vi RVU, där andelen med syn-, hörsel-, rörelsenedsättning eller allergi var 20 procent i hela undersökningen⁹, och 14 procent bland förvärvsarbetande 16–74 år. De verkliga andelarna kan variera både uppåt, genom att inkludera andra funktionsnedsättningar än de som mäts i RVU, och nedåt, genom att läkares och Skatteverkets bedömningar av förmågan att använda allmänna transportmedel skiljer sig från hur funktionsnedsättningar mäts i RVU.

Bland förvärvsarbetande i allmänhet är män i majoritet med 52 procent, men kvinnorna dominerar med 57 procent bland förvärvsarbetande med rörelsenedsättning eller allergi. Män har i större utsträckning hörselnedsättning (59 procent), medan kvinnorna i något högre grad har en synnedsättning (52 procent).

Skatteverket för ingen statistik på antalet avdrag som görs med hänsyn till funktionsnedsättning, men gör i en kartläggning som citeras i betänkandet uppskattningen att 8 000 skattskyldiga hänvisar till sin funktionsnedsättning.¹⁰ Enligt vår slutsats är det antalet en kraftig underskattning av det faktiska antalet skattskyldiga med funktionsnedsättning. En förklaring till denna underskattning kan vara att dagens regler för den enskilde inte medför något särskilt behov att hänvisa till sin funktionsnedsättning för att få rätt till normalt bilavdrag, om det saknas kollektivtrafik.¹¹ De fördelar som finns i form av avdrag för verkliga bilkostnader är begränsade till de extra kostnader man kan redovisa för arbetsresorna (med avdrag för eventuellt bilstöd). Det förutsätter att det finns sådana extra kostnader. Den skattskyldige ska idag redovisa en kostnadskalkyl i samband med självdeklarationen, vilket är en administrativ börda.

Detta kommer dock att ändras i det föreslagna systemet, som alltid kommer att medföra högre avdrag, om den skattskyldige kan få läkarintyg på en tillräckligt allvarlig funktionsnedsättning. Inga extra kostnader behöver finnas eller redovisas. Vi bör därför förvänta oss en betydligt större andel personer som söker skattelättnad med hänvisning till sin funktionsnedsättning i det nya systemet.

Vi tolkar Skatteverkets uppskattning på 8 000 personer som det antal skattskyldiga som söker avdrag för verkliga bilkostnader (upp till det dubbla schablonbeloppet per kilometer).

Förvärvsarbetande med funktionsnedsättning

Trafikanalys resvaneundersökning RVU Sverige 2011–16 ger vid handen att gruppen personer med funktionsnedsättning är betydande. Om vi begränsar oss till personer i arbetsför ålder, 16–74 år, har cirka 19 procent av befolkningen någon nedsättning i rörelse-, syn- eller hörselförmågan, eller en allergi som innebär att de inte kan resa kollektivt.¹² Av den förvärvs-

⁹ Ålder 6–84 år.

¹⁰ SOU 2019:36, s. 279; Skatteverket (2019a).

¹¹ I ett annat underlags-PM visar vi att andelen förvärvsarbetande som har bristfällig eller helt saknar kollektivtrafik är cirka 12 procent totalt sett (platsbaserad) och drygt 40 procent för reserelationer över 30 km (individbaserad). I det senare fallet beror cirka 3 procentenheter på mer än två timmars restidsförlust jämfört med bilkörning (Trafikanalys 2020c).

¹² Trafikanalys, *RVU Sverige 2011–16*, individdata. Genomsnitt över dessa år.

arbetande delen av befolkningen är andelen cirka 14 procent, vilket motsvarade cirka 650 000 personer i slutet av 2013.¹³ Givet att antalet personer med någon funktionsnedsättning och andelen förvärvsarbetande ökat i samma omfattning, och resandet utvecklats på samma sätt, har cirka 50 000 förvärvsarbetande med funktionsnedsättning tillkommit, summerande till cirka 700 000 (Tabell 1.1).

Tabell 1.1. Omfattning av förvärvsarbetande grupper med funktionsnedsättningar fördelade på arbetsresornas avstånd, tusental. Ålder 16–74 år.

<i>Funktionsnedsättning</i>	<i>Uppgift saknas</i>	<i>0–10 km</i>	<i>10–30 km</i>	<i>30– km</i>	<i>Summa</i>	<i>Andel av förvärvsarbetande*</i>
Allergi som förhindrar resor i kollektivtrafik	9	51	26	16	101	2,0%
Rörelsenedsättning	29	82	44	27	180	3,6%
Synnedsättning	15	42	31	22	111	2,2%
Hörselnedsättning	53	178	115	74	420	8,4%
Rörelsenedsättning eller allergi	36	129	67	41	273	5,5%
Någon av ovanstående	88	310	188	120	705	14%

Källa: RVU Sverige 2011–16, individdata. Antalsuppgifterna är uppräknade med sysselsättningsökningen 2013–2018 enligt RAMS.

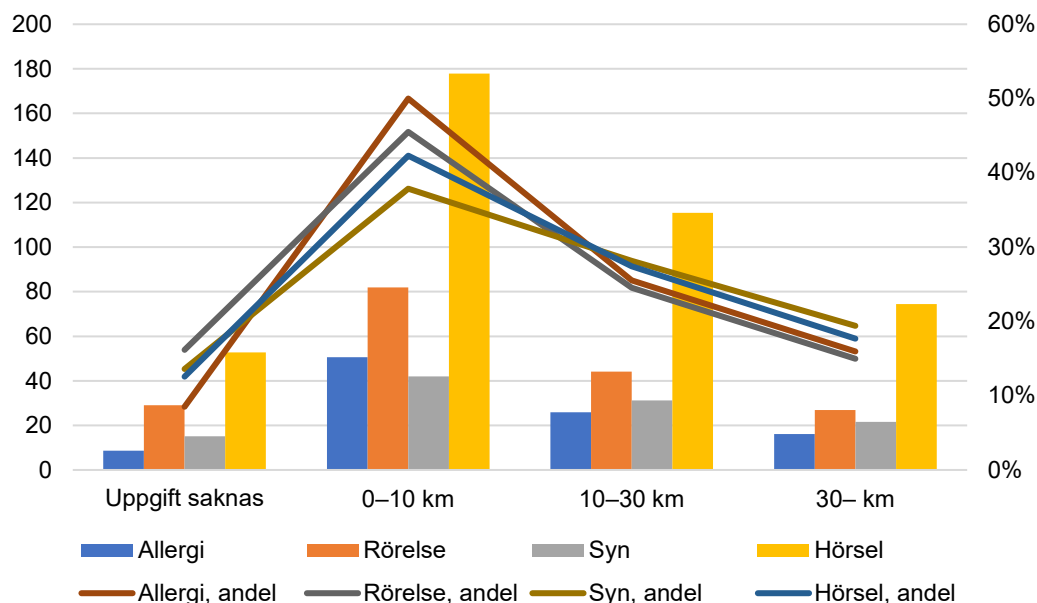
Anm: Det saknas reseavstånd för 13 procent (88 000) av de förvärvsarbetande med funktionsnedsättning. De olika funktionsnedsättningarna summerar till högre antal än på sista raden, beroende på att man kan ha flera funktionsnedsättningar samtidigt.

***Jämförelse med RAMS 2018:** 4,98 miljoner personer.

Fördelningen av personer med funktionsnedsättning över olika reseavstånd till arbetet är relativt lika fördelningen av befolkningen i gemen (Figur 1.1). Förvärvsarbetande med rörelse- eller hörselnedsättning har samma genomsnittliga reseavstånd som förvärvsarbetande i gemen, cirka 20 km, medan personer med allergi (som förhindrar resor med kollektivtrafik) har kortare reseavstånd, cirka 13 km, och personer med synnedsättning har längre, omkring 30 km.

Knappt hälften, 44 procent, har mer än en mil till arbetet. Uppgift saknas om reseavstånd för 13 procent av de förvärvsarbetande med någon av dessa funktionsnedsättningar.

¹³ Uppgifterna från RVU 2011–2016 motsvarar ett genomsnitt under de åren, med mittpunkten i årsskiftet 2013/14. Sedan dess har sysselsättningen ökat med 7,8 procent till 2018 (SCB RAMS, www.statistikdatabasen.scb.se/sq/86238).



Figur 1.1. Fördelning av förvärvsarbetande med olika funktionsnedsättningar efter avstånd till arbetet. Tusental (till vänster) samt andelar av respektive funktionsnedsättning i procent (till höger). Antalen uppräknade till 2018 enligt RAMS. Jämför med Tabell 1.1.

Källa: RVU Sverige 2011–16, individdata; RAMS 2013–18.

Arbetsdagar

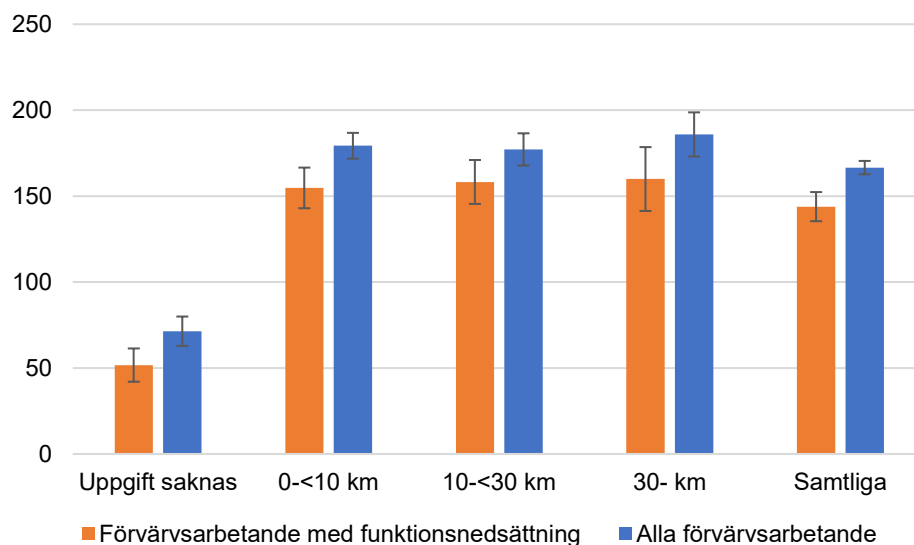
Antalet arbetsdagar för personer med funktionsnedsättning är lägre än för populationen i stort, 144 dagar per år jämfört med 167, eller 14 procent färre (Figur 1.2). Denna skillnad beror inte på den lägre förvärvsfrekvensen i gruppen¹⁴, eftersom vi här enbart studerar förvärvsarbetande. Däremot är det en större andel som stannar hemma på grund av egen eller annans sjukdom. Till exempel är andelen förvärvsarbetande som inte reser en genomsnittlig dag någonstans mellan 4 och 9 procent för personer med rörelsenedsättning eller allergi som förhindrar resande med kollektivtrafik, jämfört med omkring 2,5 procent ($\pm 0,3$) för personer utan någon sådan funktionsnedsättning.¹⁵ För förvärvsarbetande med syn- respektive hörselnedsättning märks inga skillnader i andel som inte reser på grund av egen eller annans sjukdom, jämfört med övriga förvärvsarbetande.

Av dem som uppgivit reseavstånd ligger antalet arbetsdagar på omkring 160 dagar per år, medan det för dem som inte uppgivit reseavstånd ligger på cirka 50 dagar. För personer utan någon funktionsnedsättning är motsvarande siffror 180 respektive 70 dagar.¹⁶

¹⁴ Medan andelen förvärvsarbetande i åldern 16–74 år är två tredjedelar bland dem som saknar funktionsnedsättning, är den endast hälften bland personer med någon funktionsnedsättning (RVU Sverige 2011–16).

¹⁵ Inkluderar även uteblivna resor med andra möjliga ärenden än arbetsresor.

¹⁶ I Trafikanalys (2020a) uppges antalet arbetsdagar till 182, vilket utgår från antalet förvärvsarbetande med uppgift om reseavstånd i RAMS 2018, där det inte finns uppgift om funktionsnedsättning. Här jämför vi antalet förvärvsarbetande med och utan funktionsnedsättning i RVU.



Figur 1.2. Antal arbetsdagar för förvärvsarbetande med någon funktionsnedsättning, jämfört med genomsnittet för alla förvärvsarbetande, på olika reseavstånd till arbetet. Ålder 16–74 år.

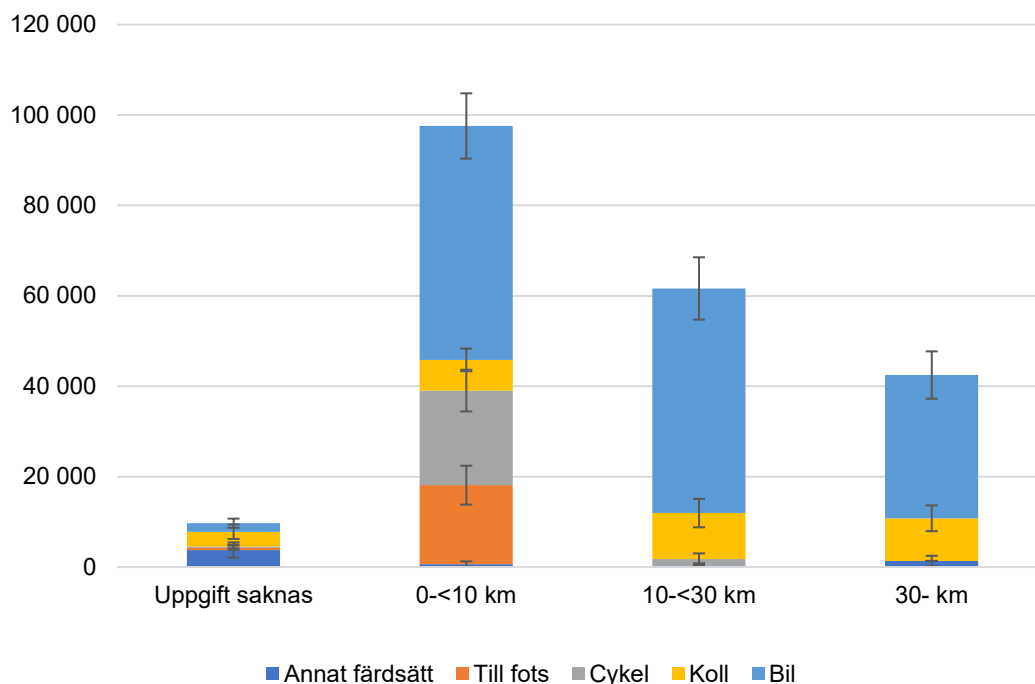
Anm: De funktionsnedsättningar som ingår är: allergi, eller nedsättning av rörelseförmåga, syn eller hörsel. Vi antar två arbetsresor per arbetsdag. "Uppgift saknas" = uppgift saknas om reseavstånd. Felstaplarna anger 95-procentiga konfidensintervall.

Källa: RVU Sverige 2011–16.

Färdsätt

Resmönstren för förvärvsarbetande med funktionsnedsättning liknar dem för förvärvsarbetande utan funktionsnedsättning. Inga större skillnader syns vad gäller färdlängdsfördelningen, men vad gäller valet av färdsätt är andelen bil högre på kortare avstånd och andelen kollektivtrafik lägre, jämfört med förvärvsarbetande utan någon funktionsnedsättning.

På avstånd under 10 kilometer sker drygt hälften av resorna till arbetet med bil. Omkring 20 procent vardera sker till fots eller med cykel, och endast 7 procent med kollektivtrafik (Figur 1.3). Över 10 kilometer är andelen bilresor fyra femtedelar och andelen kollektivtrafikresor en femtedel.



Figur 1.3: Färdmedelsfördelning för förvärvsarbetande med syn-, hörsel-, eller rörelsenedsättning, eller allergi som inte medger resande i kollektivtrafik. Antal huvudresor till eller från arbetet efter reseavståndet, både tur och retur, i tusental per år.

Anm: Felstaplarna anger 95-procentiga konfidensintervall.

Källa: RVU Sverige 2011–16.

Bilavdrag

På individnivå kan vi ur RVU få ut huruvida personen avser att söka "bilavdrag" (inkomst-avdrag för arbetsresor med bil) till nästa års självdeklaration, nedbrutet på de olika funktionsnedsättningarna (Tabell 1.2). Vi kan dock inte säga om de verkligen har sökt avdrag, eller varför. Vi kan inte heller veta om de åberopar sin funktionsnedsättning, och yrkar avdrag med verkliga bilkostnader (upp till dubbelt schablonavdrag), eller om de endast yrkar normala bilavdrag. Det finns inget sätt att validera antalet faktiska bilavdrag som görs med hänvisning till funktionsnedsättning, eftersom Skatteverket inte registrerar det.¹⁷

Andelen som räknar med bilavdrag är ungefär densamma oavsett funktionsnedsättning, skillnaderna ligger inom felmarginalen. Om typen av funktionsnedsättning skulle spelat en huvudroll för bilavdraget borde det funnits vissa skillnader mellan olika funktionsnedsättningar, t.ex. syn- och hörselnedsättning jämfört med rörelsenedsättning och allergi, eftersom dessa påverkar förmågan att resa kollektivt på olika sätt. Vi drar därför slutsatsen att många som räknar med bilavdrag inte hänvisar till någon funktionsnedsättning, kanske för att den inte bedöms som tillräckligt allvarig, för att det leder till ökad administration, eller för att normalt kilometeravdrag bedöms tillräckligt för att täcka driftkostnaderna.

¹⁷ Skatteverkets uppskattning på 8 000 personer är uträknad utifrån en grupp som även omfattar användning i tjänsten, vilket bedöms utgöra huvuddelen eller 85 procent av den gruppen (SOU 2019, s. 279).

Tabell 1.2. Antal och andelar av de förvärvsarbetande som avser söka bilavdrag, per funktionsnedsättning. Tusental samt procent.

Funktionsnedsättning	Avser söka bilavdrag, tusental	Totalt antal förvärvsarbetande, tusental	Andel
Allergi som förhindrar resor i kollektivtrafik	18	101	18%
Rörelsenedsättning	33	180	19%
Synnedsättning	25	111	22%
Hörselnedsättning	87	420	21%
Rörelsenedsättning eller allergi	52	273	19%
Någon av ovanstående	144	705	20%

Källa: RVU Sverige 2011–16, individdata; RAMS 2013–2018.

Anm: Medelvärden avseende referens tidpunkten 31 december 2013, uppräknade med sysselsättning enligt RAMS till 2018 (7,8 procent). Siffror i fetstil citeras i texten.

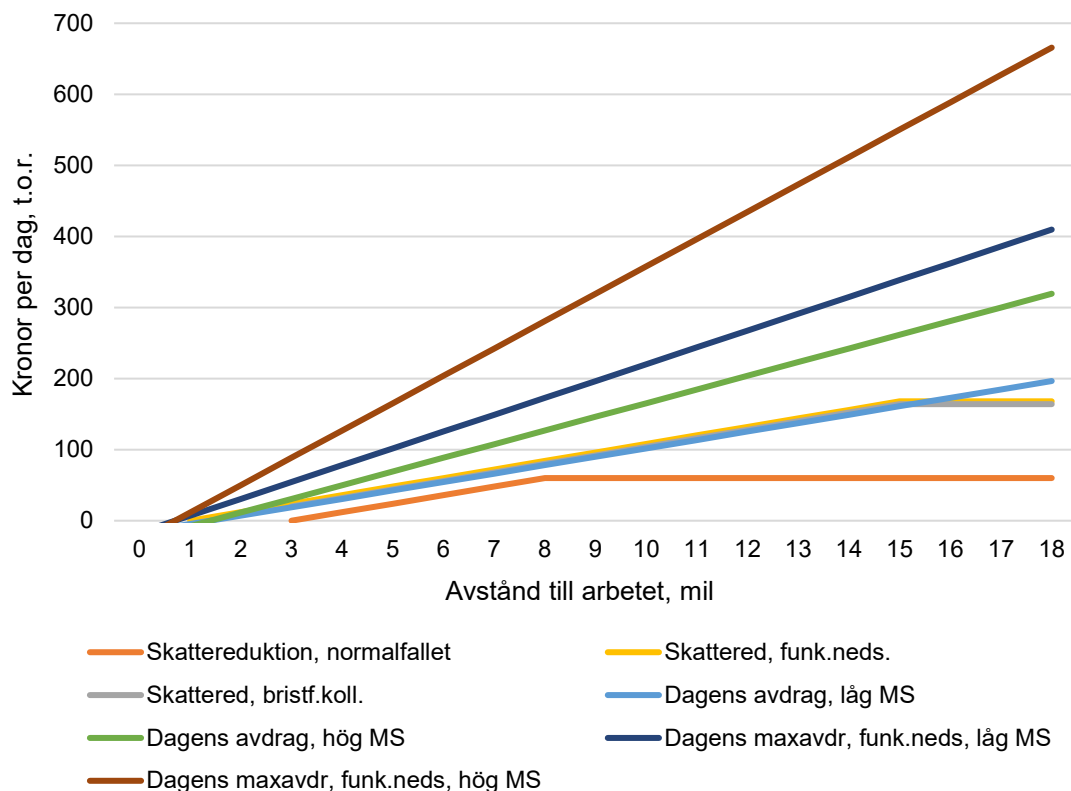
Som vi såg i PM om förvärvsarbetandes arbetsresor har ungefär en sjättedel av dem som räknar med bilavdrag kortare reseavstånd än vad som motiveras av den normala kilometerschablonen 1,85 kronor per kilometer, med hänsyn tagen till grundavdraget (cirka 15 km, se Trafikanalys 2020b, s. 17). En del av dessa bör vara personer med funktionsnedsättning.

1.3 Konsekvensanalys

I det här avsnittet diskuteras förutsättningarna för de jämförelser vi behöver göra mellan dagens situation och morgondagens, med ett infört nytt system med skattereduktion. Själva konsekvenserna redovisas i nästa kapitel, 2 Utvärdering. För konsekvensanalysen finns det flera fall att beakta. För det första vill vi analysera konsekvenserna för den enskilde, för det andra för statskassan. Vi behöver också välja jämförelsescenario. För den enskilde beror konsekvenserna på flera saker i dagens situation,

- om de idag söker avdrag för hela driftskostnaden för bil, med hänvisning till funktionsnedsättningen, eller bara normalt inkomstavdrag enligt kilometerschablon,
- avståndet till arbetsplatsen, och
- marginals katt, förmånsbil, förekomst av samåkning, avdrag för trängselskatt med mera, det vill säga faktorer som påverkar på samma sätt som i den övriga befolkningen.

Med utgångspunkt från reslängdsfördelningen ur RVU, samt medelreslängder, antaganden om marginals katt, antaganden om hur många som söker avdrag, med mera, kan vi uppskatta effekterna på individen och på statskassan genom att per reseavståndsintervall uppskatta hur många som kan förlora avdraget, samt få högre eller lägre avdrag. Exempel på skattelättnad idag vid olika marginals katt, med och utan funktionsnedsättning, samt enligt förslaget, framgår av Figur 1.4.



Figur 1.4. Dagens avdrag och föreslagna skattelättnad, kronor per dag, tur-och-returresa. MS = marginalsatt enligt utredningen, låg = 32 procent, hög = 52 procent.
Anm: "Skattered, bristf.koll." följer nära under "Skattered, funk.neds", men startar först vid 3 mils reseavstånd och är genomgående 4 kronor lägre per dag.

Antalet berörda, före och efter

Den begränsade information vi har om avdrag med hänvisning till funktionsnedsättning tyder inte på att den är särskilt omfattande idag. Som nämnts ovan uppskattar Skatteverket populationen till 8 000 personer, eller mindre än en procent av det totala antalet avdrag. Detta betyder dock inte att avdraget inte kan ha stor betydelse för dem som drabbas av en försämring. Vi räknar därför både med konsekvenserna om den förvärsarbetande hänvisar till funktionsnedsättningen och gör maximalt kilometeravdrag idag, och om den bara utnyttjar normal kilometerschablon. För konsekvenserna för den enskilda är det kanske inte nödvändigt att räkna på hög marginalsatt, eftersom de inte verkar skilja sig mot resten av befolkningen.¹⁸ För konsekvenserna på statskassan har det däremot betydelse hur många som drar av för hög marginalsatt idag (se avsnitt 2.1 nedan, samt Bilagan).¹⁹

För statskassan beror beräkningen dessutom på antalet i populationen, både före och efter reformen. Före reformen påverkas populationen av arten och graden av funktionsnedsättning, samt om den förvärsarbetande yrkar avdrag idag.²⁰ Efter reformen kommer den dessutom att

¹⁸ Enligt RVU är andelen personer över den dåvarande skiktgränsen på samma nivå bland personer med funktionsnedsättning som i den övriga befolkningen, 18 procent, och enligt RAMS 2018 är den 19 procent. I RVU: inkomster över 400 000 kronor per år, där skiktgränsen ungefär gick 2013. I RAMS: inkomster över 500 000 kronor per år. För inkomståret 2019 låg första skiktgränsen på 490 00 kronor per år.

¹⁹ Vi räknar med samma marginalsatter som utredningen: låg marginalsatt = 32 procent, hög marginalsatt = 52 procent.

²⁰ Vi vet inte idag hur många som inte söker reseavdrag, trots att de skulle ha rätt till det. Genom Skatteverkets kontroller vet vi dock att ungefär hälften av dem som söker avdrag gör fel, nästan alla till sin egen favör.

påverkas av de nya incitament som reformen skapar, eftersom det ger högre avdragsmöjligheter att hänvisa till en funktionsnedsättning. Populationens storlek, både före och efter, påverkas också av läkares, Skatteverkets och domstolars bedömningar, och kollektivtrafikens anpassningar till personer med olika funktionsnedsättningar som skiljer sig åt från region till region.

Incitamentet att åberopa funktionsnedsättning i det föreslagna systemet med skattereduktion beror på reseavståndet samt om kollektivtrafiken är bristfällig eller inte. Incitamentet är betydligt större då kollektivtrafiken inte är bristfällig (Figur 1.4, Tabell 1.3). Med reseavstånd 10–30 km samt 80–150 km ökar incitamentet med reseavståndet (i tabellen kallat L). Med reseavstånd 10–30 km är incitamentet mellan 0 och 24 kronor per dag, oavsett kollektivtrafik-tillgång.

Tabell 1.3. Jämförelse mellan incitamenten att åberopa funktionsnedsättning för skattereduktion, då kollektivtrafiken inte är bristfällig respektive bristfällig. Kronor per dag.

Reseavstånd L, km	Skillnad mellan avdrag vid funktionsnedsättning och... (kronor per dag)	
	...normal skattereduktion	...bristfällig kollektivtrafik
0–<10	0	0
10–<30	$1,2 * (L-10)$	$1,2 * (L-10)$
30–<80	24	4
80–<150	$24 + 1,2 * (L-80)$	4
150–	108	4

Anm: L = reseavstånd i kilometer, enkel väg.

Vi kan inte säga i vilken utsträckning som dessa incitament kommer att påverka skattskyldigas benägenhet att åberopa sina funktionsnedsättningar, men de är tillräckligt stora för att ha betydelse – i synnerhet i områden med acceptabel tillgång till kollektivtrafik. Eftersom det inte kommer att finnas några krav på att redovisa några kostnader, utan endast reseavståndet ska vara bestämmande, försvinner också ett administrativt hinder för den skattskyldige att yrka avdrag för funktionsnedsättning.

Då uppgifterna om funktionsnedsättning i RVU är självskattningar kan vi inte veta om symptomen är så allvarliga att läkare skulle bedöma att den skattskyldige omöjligen kan använda allmänna transportmedel. Kollektivtrafiken utvecklas också successivt med avseende på användbarhet. Vi får därför se de uträknade antalen som ett övre "tak" på hur många som kan tänkas påverkas av avskaffat reseavdrag och ny skattelättnad, när det gäller funktionsnedsättningarna rörelse, syn, hörsel och allergi. Som tidigare nämnt finns det dock andra funktionsnedsättningar av medicinsk, psykisk eller kognitiv art som kan påverka förmågan att resa med kollektivtrafiken. Om även dessa räknas med utvidgas kretsen av berörda och "taket" måste höjas.

Vilka funktionsnedsättningar ska räknas?

Resultaten i Tabell 1.2 visar att funktionsnedsättningens art inte påverkar hur stor andel som räknar med bilavdrag, vilket den borde göra om funktionsnedsättningen hade haft någon

betydelse. Nedsatt hörsel eller syn bör rimligen inte påverka möjligheterna att resa kollektivt i samma utsträckning som rörelsenedsättningar eller allvarlig allergi. Vi kan alltså inte direkt från Tabell 1.2 dra slutsatser om vilka som är berättigade till högre skattereduktion.

Av de fyra funktionsnedsättningar i RVU har vi istället identifierat nedsättning i rörelseförmågan och allergi som betydelsefulla för färdmedelsvalet, till förmån för bilen. Hörselnedsättning innebär inte i sig något hinder för vare sig resor med allmänna färdmedel eller bil, och synnedsättning innebär i många fall att resande i egen bil är omöjligt.²¹ Många personer med synnedsättning har färdtjänst för resa till arbetet, vilket gör förutsättningarna för avdrag annorlunda (se nästa avsnitt).

Med ett antagande om att varken syn- eller hörselnedsättning påverkar förmågan att resa kollektivt, och begränsar den undersökta populationen till individerna med rörelsenedsättning och allvarligare allergier, är populationen 273 000 förvärvsarbetande (Tabell 1.1). Omkring 108 000 av dessa har mer än 10 km till arbetet och skulle därmed kunna vara berättigade till skattelättnad. Om vi enbart betraktar dem som idag räknar med bilavdrag sjunker antalet till 52 000 (Tabell 1.2). När vi i nästa kapitel räknar på den population som kan komma att hänvisa till sin rörelse eller allergi använder vi alltså intervallet 50 000–110 000 personer. Dessa gränser ska endast ses som indikativa.

Färdtjänst till arbetet

I det avståndsbaserade systemet kommer personer med färdtjänst att gynnas jämfört med det nuvarande kostnadsbaserade systemet, om de har längre än en mil till arbetet. De underlag vi har är väldigt osäkra, men det finns inget som tyder på att det rör sig om särskilt många.

Enligt RVU görs det under 2 miljoner färdtjänstresor till arbetet per år.²² Antalet förvärvsarbetande med färdtjänst är enligt samma källa 18 000 ±5 000. Om frågan begränsas till någon av de fyra nämnda funktionsnedsättningarna sjunker antalet något. Högst några tusen av dessa har reseavstånd över en mil. Om inga undantag görs får de göra samma skattereduktion som alla andra. Som visats ovan har de dock i genomsnitt färre resdagar än övriga förvärvsarbetande, vilket minskar de årliga beloppen jämfört med andra förvärvsarbetande. Om vi istället jämför med den genomsnittliga färdtjänstresenären blir antalet resor drygt åtta gånger större än medelvärdet på 35 resor per år (Trafikanalys 2020d).²³

²¹ Samåkning med en seende bilförare är förstås ett alternativ, som vi tyvärr inte haft möjlighet att analysera.

²² Detta motsvarar maximalt 4 500 "helårsresenärer", räknat på 210 arbetsdagar. Räknat på 144 arbetsdagar blir det cirka 7 000 personer.

²³ $2 * 144 / 35 \approx 8,2$. Färdtjänstresandet varierar dock stort mellan kommuner, från 0,12 till 101 resor per person och år.

2 Utvärdering

I det här kapitlet samlar vi ihop vad som sagts ovan om populationerna före och efter den föreslagna reformen, och beräknar de ekonomiska effekterna på den enskilde och på statskassan.

2.1 Effekter för den enskilde

Skillnaderna blir stora beroende på vilka antaganden som görs. För den enskilde blir det positiva konsekvenser vid låg marginalsatt och upp till och med reseavstånd 80–150 kilometer. På avstånd däröver blir det en försämring, som kan drabba cirka 2 000 förvärvsarbetande (Tabell 2.1). Vid hög marginalsatt blir det också en viss förbättring, men bara upp till och med reseavstånd på 15–30 kilometer. På avstånd däröver kan antalet påverkade uppgå till 4 000–7 000.²⁴

För dem som utnyttjat maximalt kilometeravdrag för verkliga driftskostnader för bil blir det en försämring oavsett avstånd, på längre avstånd en mycket stor försämring (Tabell 2.1, kolumnerna "PFN-max"). Det är den här gruppen som vi antar att Skatteverket och utredningen uppskattat till 8 000 personer, men osäkerheten är mycket stor om hur stor den är eller hur mycket den gör avdrag för. Notera också att försämringen här endast avser de avståndsberoende avdragen. Till det kommer försämringen att parkeringsavgifter vid arbetsplatsen inte kommer att vara avdragsgilla (SOU 2019, s. 222).²⁵

Med det sammanvägda scenariot (Tabell 2.1, kolumnen längst till höger) försöker vi visa hur ett genomsnitt av de förvärvsarbetande skulle drabbas. Det blir mest intressant i analysen av effekterna på statskassan (nästa avsnitt, 2.1).

RVU ger vid handen att det förekommer cirka 5 000 förvärvsarbetande med rörelsenedsättning eller allergi, med kortare reseavstånd än 7 kilometer, som räknar med bilavdrag i kommande självdeklaration. Förvärvsarbetande med mindre än 7 kilometer till arbetsstället måste ha andra avdrag som komplement till de kilometerberoende för att komma över grundavdraget, men de avdragen har vi ingen information om och de måste därför lämnas utanför analysen.

Det finns cirka 18 000 med rörelsenedsättning eller allergi som har mellan 7 och 10 kilometers reseavstånd till arbetet. Med maximal kilometerschablon för personer med funktionsnedsättning kommer de över grundavdraget idag, men avdraget kommer att försvinna med reformen så att endast icke-avståndsberoende avdrag (väg-, bro- och färjeavgifter) är tillgängliga i det avståndsintervallet. Den ekonomiska förlusten uppgår i genomsnitt till mellan 300 och 500 kronor per år, beroende på marginalsatt.

²⁴ Uppskattat från 18 procent med hög marginalsatt av de 24 000–40 000 som ingår i avståndskategorierna över 30 km.

²⁵ Å andra sidan kommer inte heller bilstöd eller andra bidrag att beaktas vid beräkning av skattereduktionen.

Tabell 2.1. Konsekvenser för enskilda vid olika antaganden om dagens avdrag och marginalskatt. Kronor per år.

Rese- avstånd, km	Samtliga PFN-RA, tusental	Räknar med bil- avdrag, tusental	Låg MS		Hög MS		Viktat avdrag*
			Normalt avdrag* kr/år	PFN- max avdrag* kr/år	Normalt avdrag* kr/år	PFN-max avdrag* kr/år	kr/år
Uppgift saknas	36	0					
0–<7	111	5	0	0	0	0	0
7–<10	18	0	0	–304	0	–494	–47
10–<15	26	3	187	–1 360	187	–2 327	–40
15–<30	41	18	1 063	–3 514	346	–7 090	265
30–<80	34	20	1 338	–7 670	–2 168	–16 805	–871
80–<150	4	2	3 170	–10 647	–3 988	–26 440	–2 521
150–	2	2	–11 302	–50 607	–34 095	–97 965	–21 482
Summa	273	52					

Anm: * "Normalt avdrag" innebär 1,85 kronor per km (både tur och retur). Viktat avdrag betyder en sammanvägning av låg och hög marginalskatt samt 8 000 med maximalt avdrag med dubbla kilometerschablonen ("PFN-max"). PFN-RA betecknar personer med rörelsenedsättning eller allergi som hindrar kollektivresande. Siffror i fetstil citeras i texten. Beräkningarna är utvärderade vid genomsnittligt reseavstånd i varje avståndsklass, och tar hänsyn till olika antal arbetsdagar för de olika avstånden. Se vidare i de fullständiga tabellerna med konsekvenser i Bilagan.

I gruppen vi utvärderar, "personer med rörelsenedsättning eller allergi som hindrar kollektivresande" (hädanefter PFN-RA), är kvinnorna i majoritet, 57 procent. Det är också fler kvinnor i lägre avståndintervall, se Tabell 3.1 i Bilagan. Vi har inte gjort separata utvärderingar för kvinnor, men de låter sig enkelt göras med uppgifterna i tabellerna.

När det gäller konsekvenserna för statskassan spelar det stor roll vilken population vi räknar med, före och efter reformen, eftersom effekterna blir direkt linjära mot dem (och förstås hur lång resväg de har). Vi utvärderar effekterna dels med hela gruppen PFN-RA, dels den andel som räknar med bilavdrag i nästkommande självdeklaration. Vi utvärderar dessutom vid hög och låg marginalskatt samt vid dubbla schablonavdraget (PFN-max), och till slut vid ett viktat scenario där dessa tre är sammanvägda (Tabell 2.2).

Tabell 2.2. Konsekvenser för statskassan vid olika antaganden om dagens avdrag, marginalskatt och populationer, miljoner kronor per år. Minus/rött betyder negativ effekt för statskassan.

Rese- avstånd, km	Konsekvenser, skillnader skattereduktion mot					
	Låg MS, normalt avdrag*		Hög MS, normalt avdrag*		Viktat avdrag*	
	PFN-RA	Räknar med bilavdrag	PFN-RA	Räknar med bilavdrag	PFN-RA	Räknar med bilavdrag
0–<7	0	0	0	0	0	0
7–<10	0	0	0	0	1	0
10–<15	–5	–1	–5	–1	1	0
15–<30	–45	–20	–16	–7	–11	–5
30–<80	–40	–24	81	48	30	18
80–<150	–4	–2	27	13	11	5
150–	24	24	74	74	46	46
Summa	–70	–22	161	127	78	65

Anm: För förklaringar se Tabell 2.1.

Vi har inte haft möjlighet att analysera effekterna av förmånsbil eller samåkning, men det är känt från utredningen att dessa kommer att tjäna stort på reformen. Samåkning är inte så vanligt idag, utom på längre avstånd, över 15 mil (Trafikanalys 2020b, Tabell 3.7). Ungefär i var tionde bil sker samåkning generellt, men på avstånd över 15 mil sker det i varannan–var tredje bil. Beroende på hur många som kommer att utnyttja de möjligheterna kommer de också att påverka utfallet på statskassan.

Förvärvsarbetande som gör avdrag för verkliga bilkostnader

De som idag gör avdrag för verkliga bilkostnader upp till dubbla schablonavdraget kommer att få en kraftig försämring i det nya systemet. De kommer då att få incitament att söka färdtjänst, som de antagligen har rätt till då arbetsresor räknas som så kallade väsentliga resor i färdtjänstlagen.²⁶

Färdtjänst är visserligen förenat med vissa besvär och en ökad tidsåtgång jämfört med egen bil, i form av samåkning, omvägar, att man inte kan bestämma tid för avfärd själv, med mera. Denna möjlighet kan dock få tillräckligt allvarliga konsekvenser, vilket bör motivera en djupare analys av frågan.²⁷

²⁶ Lag (1997:736) om färdtjänst, 9 § 3 st.

²⁷ Ensamåkande har visserligen börjat tillämpas på grund av coronapandemin, vilket är bekvämare för resenärerna men spär samtidigt på kostnaderna för kommunerna.

Om vi laborerar med tanken att alla de 8 000, som Skatteverket uppger, får avdrag för verkliga bilkostnader, men i framtiden istället söker färdtjänst i sin respektive kommun, skulle det kunna innebära ökade kostnader för kommunerna med 1 miljard kronor per år.²⁸

2.2 Effekter på statskassan

För statskassan beror beräkningen på antalet i populationen, både före och efter reformen. Före reformen påverkas populationen av arten och graden av funktionsnedsättning, samt om den förvärvsarbetande söker avdrag idag. Efter reformen påverkas den av de nya incitament som reformen skapar, genom större avdragsmöjligheter för personer med funktionsnedsättning, i synnerhet där kollektivtrafiken är god, samt genom att kraven på kostnadsredovisning försvinner. Populationen påverkas också av kollektivtrafikens användbarhet samt läkares, Skatteverkets och domstolars bedömningar.

Effekterna på statskassan blir begränsade och varierar mellan minus 70 miljoner och plus 161 miljoner kronor per år, beroende på marginalskatt. (Om vi bara räknar med gruppen som räknar med bilavdrag idag blir utfallen lägre i absoluta tal.) Det mest positiva scenariot (förutom extremfallet som beskrivs här nedan) inträffar om gruppen på över 100 000 förvärvsarbetande, dels kommer att få skattereduktion för funktionsnedsättning i framtiden, dels har hög marginalskatt idag. Det mest negativa fallet inträffar då en lika stor grupp får skattereduktion för funktionsnedsättning i framtiden och har låg marginalskatt idag.

Extremfallet inträffar om det skulle visa sig att alla personer med rörelsenedsättning eller allergi med reseavstånd på över 10 kilometer, det vill säga 50 000–110 000 förvärvsarbetande, skulle göra avdrag för verkliga bilkostnader idag (dubbel kilometerschablon). Det skulle resultera i en positiv effekt på statskassan på mellan 366 och 1 279 miljoner kronor per år (se andra delen av Tabell 3.2). Detta scenario bedöms dock inte som särskilt sannolikt.

I det sammanvägda scenariot blir det istället en positiv effekt på statskassan på 65–78 miljoner kronor per år. Att effekterna inte blir större beror till stor del på att många personer med funktionsnedsättning redan gör avdrag idag, de flesta sannolikt till normalt kilometeravdrag och med låg marginalskatt. Beloppen kan variera både uppåt – om vi har överskattat antalet personer med funktionsnedsättning, eller om färre personer kommer att yrka skattereduktion med hänvisning till sin funktionsnedsättning – och nedåt, om fler förvärvsarbetande bedöms vara oförmögna att begagna sig av kollektivtrafik än vi beräknat.

²⁸ Arbetsresor med medelavståndet för bil, 17 km, som kostar 450 kronor med taxi enkel väg, 144 dagar om året (uppdaterade siffror jämfört med huvudrapporten Trafikanalys (2020a)). Eftersom det i regel finns högkostnadsskydd för egenavgiften, eller månadskort, kommer i stort sett hela kostnaden att belöpa kommunerna.

3 Avslutande diskussion

Antalet förvärvsarbetande med funktionsnedsättning är cirka 700 000, eller 14 procent av arbetsstyrkan. Av dessa räknar cirka 140 000 med avdrag för arbetsresor med bil – inklusive personer med syn- eller hörselnedsättning. Cirka 18 000 reser till arbetet med färdtjänst.

Antalet förvärvsarbetande med rörelsenedsättning eller allergi är cirka 270 000, varav cirka 110 000 har längre än en mil till arbetet. Av dessa räknar cirka 50 000 med att göra bilavdrag. Skatteverket uppskattade antalet skattskyldiga som åberopar sin funktionsnedsättning till 8 000 personer, men osäkerheten är mycket stor om hur många de är idag eller hur stora avdrag de gör. De flesta av dem med funktionsnedsättning som idag räknar med bilavdrag i deklarationen tycks alltså inte åberopa funktionsnedsättningen, utan gör normala avdrag för reskostnader till schablonen 1,85 kronor per kilometer (tur och retur). Med den kommande skattereduktionen skapas ett nytt incitament att åberopa sin funktionsnedsättning.

Vi bedömer alltså att den grupp personer med funktionsnedsättning som kan påverkas av förändrad skattelättnad är mellan 50 000 och 110 000 förvärvsarbetande. Antalet kan påverkas både upp och ned, beroende på hur många funktionsnedsättningar som omfattas och på hur allvarlig funktionsnedsättningen är, vilket bestäms av läkarutlåtanden och av Skatteverket.

Om den förvärvsarbetande åberopar sin funktionsnedsättning och kan styrka att den är förhindrad att resa med allmänna transportmedel tjänar den på det jämfört med nuvarande situation vid både låg och hög marginalskatt, upp till och med avstånd på 15–30 km. De med låg marginalskatt tjänar på reformen upp till och med avstånd på 80–150 km, men på längre avstånd blir det en försämring mot nuläget, som kan drabba cirka 2 000 förvärvsarbetande med rörelsenedsättning eller allergi. De med hög marginalskatt förlorar på reformen på avstånd över 30 km, och antalet som påverkas av detta kan uppgå till 4 000–7 000. För dem som utnyttjat maximalt kilometeravdrag för verkliga bilkostnader blir det försämringar oavsett avstånd, på mellan 300 kronor och 98 000 kronor per år, beroende på avstånd och marginalskatt.

De som idag gör avdrag för verkliga bilkostnader kommer alltså att få incitament att söka färdtjänst, vilket kan komma att belasta kommunerna med upp till 1 miljard kronor per år vilket är en ökning av kostnaderna för färdtjänst i riket med 35 procent. Förvärvsarbetande med färdtjänst behöver resa cirka åtta gånger oftare än genomsnittet för innehavare av färdtjänst-tillstånd.

Effekterna på statskassan blir begränsade och varierar från minus 70 miljoner till plus 161 miljoner kronor per år, med en sammanvägd bedömning på plus 65–78 miljoner. Att effekterna inte blir större beror till stor del på att många personer med funktionsnedsättning redan gör avdrag idag, de flesta till normalt kilometeravdrag och med låg marginalskatt. Hur utfallet blir beror till stor del på hur många som bedöms förhindrade att resa kollektivt. Utfallet beror särskilt på om de funktionshindrade bor i områden med god kollektivtrafik, eftersom skillnaden i skattereduktion där blir störst jämfört med grundmodellen för skattereduktionen. Om förändringarna medför att fler söker färdtjänst för sina arbetsresor än idag kan det innebära att betydande kostnader överförs till kommunerna.

Referenser

- Skatteverket (2019a), *Avdrag för resor till och från arbetet – En uppföljning av skattefelskontrollen*, 2019-05-23, www.skatteverket.se/omoss/press/pressmeddelanden/2019/2019/stortskattefelforreseavdrag.5.8bcb26d16a5646a1486ebe.html
- Skatteverket (2019b), *Skatteverkets allmänna råd om avdrag för utgifter för resor mellan bostaden och arbetsplatsen att tillämpas fr.o.m. beskattningsåret 2020*, SKV A 2019:23, www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/379362.html?date=2019-11-25
- Skatteverket (2020), *Rättslig vägledning 2020*, www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2020.9/326311.html#h-Avdrag-med-verkliga-kostnader-for-de-som-ar-gamla-sjuka-och-har-funktionsnedsattning
- SOU (2019), *Skattelättnad för arbetsresor. En avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor. Betänkande av Reseavdragskommittén*. Statens offentliga utredningar 2019:36, www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2019/06/sou-201936/.
- Trafikanalys (2016), *Kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning – insamling och viktning*, PM 2016:8, www.trafa.se/sidor/uppfoljning-av-kollektivtrafikens-anvandbarhet/.
- Trafikanalys (2018), *Resvanor och funktionsnedsättningar – statistik ur resvaneundersökningen*, Rapport 2018:16, www.trafa.se/kollektivtrafik/resvanor-och-funktionsnedsattningar---statistik-ur-resvaneundersokningen-7993/.
- Trafikanalys (2019), *Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*, Rapport 2019:3, www.trafa.se/kollektivtrafik/kartlaggning-av-funktionshinder-i-kollektivtrafiken-7636/.
- Trafikanalys (2020a), *Skattelättnad för arbetsresor – analys av frågor i betänkande SOU 2019:36*, Rapport 2020:8, www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/skattelattnad-for-arbetsresor--analys-av-vissa-konsekvenser-9586/
- Trafikanalys (2020b), *Förvärvsarbetande och deras arbetsresor*, PM 2020:6, www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/skattelattnad-for-arbetsresor--analys-av-vissa-konsekvenser-9586/.
- Trafikanalys (2020c), *Förvärvsarbetandes tillgång till kollektivtrafik, bilinnehav och reskostnader*, PM 2020:4, www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/skattelattnad-for-arbetsresor--analys-av-vissa-konsekvenser-9586/.
- Trafikanalys (2020d), *Färdtjänst och riksfärdtjänst 2019*, Statistik 2020:22, www.trafa.se/kollektivtrafik/fardtjanst

Bilaga

Tabell 3.1. Statistik om personer med rörelsenedsättning och allergi samt konsekvenser per person vid olika avstånd till arbetet.

Resavstånd	Resavstånd i genomsnitt, km			Arbets- dagar	Antal med rörelsenedsättning eller allergi, tusental (2013)				Avdrag idag				
	Män	Kvinnor	Samtliga		Antal/år	Män	Kvinnor	Samtliga	Räknar med bilav- drag	låg MS		hög MS	
										Normalt, kr per år	PFN- max, kr per år	Normalt, kr per år	PFN- max, kr per år
Uppgift saknas	0	0	0	47	16	19	36	0					
0–<7 km	2,7	2,8	2,8	176	41	69	111	5	0	0	0	0	
7–<10 km	7,7	7,8	7,7	178	9	10	18	0	0	304	0	494	
10–<15 km	10,9	11,1	11,0	163	13	13	26	3	0	1 547	0	2 514	
15–<30 km	20,8	20,0	20,4	181	19	22	41	18	1 147	5 723	1 863	9 300	
30–<80 km	42,1	40,9	41,4	179	15	19	34	20	5 608	14 616	9 114	23 751	
80–<150 km	95,8	86,8	92,5	125	3	1	4	2	11 453	25 269	18 611	41 062	
150– km	279,8	167,3	220,6	150	1	1	2	2	36 467	75 772	59 260	123 130	
Summa/medel	19,3	14,7	16,7	158	117	155	273	52					

Källa: Trafikanalys, RVU Sverige 2011–16 (referensår 2013); SOU (2019); RAMS 2013–2018.

Anm: PFN = personer med funktionsnedsättning; PFN max = dubbelt schablonavdrag, 3,70 kr/km; normalt avdrag = 1,85 kr/km; MS marginalsatt, låg = 32 procent, hög = 52 procent. Antal förvärvsarbetande från RVU har räknats upp med 7,8 procent till 2018 års värden enligt RAMS. Vi antar att resavstånden är desamma som 2013. Trots att kvinnor och män redovisas var för sig har inte beräkningarna tagit hänsyn till deras olika resavstånd eller antal.

Tabell 3.1 forts. Statistik om personer med rörelsenedsättning och allergi samt konsekvenser per person vid olika avstånd till arbetet.

Resavstånd	Avdrag idag	Skatte- reduktion	Konsekvenser, skillnader mot...				
	Viktat, låg + hög MS + PFN- max*, kr per år	Kr per år	...låg MS		...hög MS		...viktat avdrag*
			Normalt avdrag, kr per år	PFN-max avdrag, kr per år	Normalt avdrag, kr per år	PFN-max avdrag, kr per år	kr per år
0–<7 km	0	0	0	0	0	0	0
7–<10 km	51	0	0	–304	0	–494	–51
10–<15 km	258	187	187	–1 360	187	–2 327	–71
15–<30 km	2 038	2 209	1 063	–3 514	346	–7 090	171
30–<80 km	7 741	6 946	1 338	–7 670	–2 168	–16 805	–795
80–<150 km	15 044	14 623	3 170	–10 647	–3 988	–26 440	–421
150– km	47 121	25 165	–11 302	–50 607	–34 095	–97 965	–21 956

Källa: Trafikanalys, RVU Sverige 2011–16; SOU (2019).

Anm: PFN = personer med funktionsnedsättning; PFN-max = dubbelt schablonavdrag, 3,70 kr/km; normalt avdrag = 1,85 kr/km; MS marginalskatt, låg = 32 procent, hög = 52 procent.

* vikter: 67 procent låg MS, 18 procent hög MS, 15 procent PFN-max med låg MS. Vikten för PFN-max bestämd utifrån Skatteverkets och utredningens uppgift om 8 000 personer med funktionsnedsättning, vilket är 15 procent av det antal som räknar med bilavdrag, 52 000.

Tabell 3.2. Summa konsekvenser för statskassan vid olika antaganden om marginalskatt, population och avdrag för personer med rörelsenedsättning eller allergi som hindrar kollektivresande. Endast avståndsberoende konsekvenser. Minus betyder negativ effekt för statskassan.

Resavstånd	Summa avdrag idag, milj. kr per år										Skattereduktion	
	Låg MS				Hög MS				Viktat*		PFN-RA	Räknar med bilavdrag
	PFN-RA		Räknar med bilavdrag		PFN-RA		Räknar med bilavdrag		PFN-RA	Räknar med bilavdrag		
	Normalt avdrag	PFN-max avdrag	Normalt avdrag	PFN-max avdrag	Normalt avdrag	PFN-max avdrag	Normalt avdrag	PFN-max avdrag			PFN-RA	Räknar med bilavdrag
0—<7 km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7—<10 km	0	6	0	0	0	9	0	0	1	0	0	0
10—<15 km	0	40	0	5	0	65	0	8	6	1	5	1
15—<30 km	47	234	21	105	76	381	34	170	81	36	92	41
30—<80 km	193	504	115	299	314	819	187	486	263	156	233	138
80—<150 km	49	109	25	54	80	177	40	89	64	32	53	27
150— km	79	163	79	163	128	265	128	265	101	101	54	54
Summa	368	1 056	239	627	599	1 717	389	1 019	516	326	438	261

Källa: Trafikanalys, RVU Sverige 2011–16; SOU (2019); RAMS 2013–2018.

Anm: PFN-RA =hela populationen med rörelsenedsättning eller allergi; "Räknar med bilavdrag" är den delmängd av PFN-RA som räknar med bilavdrag i kommande års självdeklaration, cirka 19 procent. För övriga förklaringar, se under Tabell 1.5. Antal förvärvsarbetande från RVU har räknats upp med 7,8 procent till 2018 års värden enligt RAMS. Vi antar att resavstånden är desamma som 2013. Beräkningarna har inte tagit hänsyn till kvinnors och mäns olika resavstånd eller antal.

Tabell 3.2. forts. Summa konsekvenser för statskassan vid olika antaganden om marginalsatt, population och avdrag för personer med rörelsenedsättning eller allergi som hindrar kollektivresande. Endast avståndsberoende konsekvenser. Minus betyder negativ effekt för statskassan.

Resavstånd	Konsekvenser, skillnader mellan skattereduktion och									
	Låg MS				Hög MS				Viktat*	
	PFN-RA		Räknar med bilavdrag		PFN-RA		Räknar med bilavdrag		PFN-RA	Räknar med bilavdrag
	Normalt avdrag	PFN-max avdrag	Normalt avdrag	PFN-max avdrag	Normalt avdrag	PFN-max avdrag	Normalt avdrag	PFN-max avdrag		
0–<7 km	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7–<10km	0	6	0	0	0	9	0	0	1	0
10–<15km	–5	35	–1	4	–5	60	–1	7	1	0
15–<30km	–45	142	–20	64	–16	289	–7	129	–11	–5
30–<80km	–40	271	–24	161	81	586	48	348	30	18
80–<150km	–4	56	–2	28	27	124	13	62	11	5
150–km	24	109	24	109	74	211	74	211	46	46
Summa	–70	619	–22	366	161	1 279	127	758	78	65

Källa: Trafikanalys, RVU Sverige 2011–16; SOU (2019).

Anm: PFN-RA = hela populationen med rörelsenedsättning eller allergi; "Räknar med bilavdrag" är den delmängd av PFN-RA som räknar med bilavdrag i kommande års självdeklaration, cirka 19 procent. För övriga förklaringar, se under Tabell 1.5.

Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.