

**Förvärvsarbetande och PM
deras arbetsresor 2020:6**

**Förvärvsarbetande och PM
deras arbetsresor 2020:6**

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: 2020-06-30

Förord

Den 26 juni 2019 överlämnade reseavdragskommittén sitt slutbetänkande Skattelättnad för arbetsresor (SOU 2019:36) till regeringen. Reseavdraget föreslås avskaffas i sin nuvarande form för att ersättas av en avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion.

Trafikanalys har fördjupat konsekvensanalysen av betänkandets förslag (uppdrag Fi2020/00658/S1, redovisat den 5 juni i Trafikanalys Rapport 2020:8). Ambitionen har varit att tydliggöra omfattningen av hur många som kan göra avdrag i det föreslagna systemet totalt, hur mycket de påverkas jämfört med idag, resulterande förändringar i färdmedelsval, uppdelat på olika reseavstånd, geografi och färd sätt. I denna PM beskrivs de svenska förvärvsarbetandes arbetsresor och resvanor, samt analyseras förslagens konsekvenser för arbetsresorna.

Denna PM är framtagen av Mikael Levin (projektledare), Tom Petersen, Krister Sandberg, Florian Stamm, Mats Wiklund och Björn Tano.

Stockholm i juni 2020

Krister Sandberg

Kvalificerad utredare

Innehåll

Förord.....	3
Sammanfattning	5
1 Inledning.....	9
2 Förvärvsarbetande och arbetsresor.....	13
2.1 Resvanor.....	13
2.2 Räknar med bilavdrag	17
2.3 Antal arbetsdagar.....	19
2.4 Inkomster	20
2.5 Summering.....	21
3 Förslagets konsekvenser för arbetsresande.....	23
3.1 Antal påverkade vid olika avståndsintervall	23
3.2 Kostnader för resorna	35
3.3 Konsekvenser för bilresenärer	38
3.4 Konsekvenser för kollektivtrafikresenärer	42
3.5 Långväga arbetsresor	45
4 Diskussion och slutsatser	51
Referenser	53
Bilaga 1 – Arbetsresor inom och mellan kommungrupper.....	55
Bilaga 2 – Datakällor	56
Bilaga 3 – Bilresor	57
Bilaga 4 – Kollektivtrafik.....	61
Bilaga 5 – Andel arbetsresande per kommun, olika avståndsintervall	68

Sammanfattning

Resultaten från denna promemoria utgör ett av underlagen för huvudrapporten från Trafikanalys regeringsuppdrag om fördjupad analys av Reseavdragskommitténs förslag på ett förändrat system för skattelättnad för arbetsresor (Trafikanalys Rapport 2020:8). Ambitionen har varit att tydliggöra omfattningen av hur många som kan göra avdrag i det föreslagna systemet totalt, samt uppdelat på olika avstånd och geografi. En skillnad mot huvudrapporten är att i detta PM har alla siffror om antalet förvärvsarbetande räknats upp till att motsvara ungefärligen RAMS 2018.

Av knappt 5 miljoner förvärvsarbetande har drygt 800 000 personer arbetsresor som överstiger 30 km (cirka 20 procent).¹ Ungefärlig avståndsfördelning är 550 000 med avstånd mellan 30 och 80 km, 100 000 mellan 80 och 150 km, och 150 000 har mer än 150 km till sin registrerade arbetsplats. Ungefär 830 000 av de förvärvsarbetande som reser mellan 15 och 30 km till arbetet idag, varav 670 000 beräknas resa med bil och 320 000 räknar med bilavdrag.

Bilen är dominerande med cirka 60 procent av arbetsresorna, kollektivtrafiken står för 17 procent, cykel för 12 procent och gång för 9 procent. Annat färdssätt – bland annat moped, motorcykel och flyg – står för 2 procent. För resor över 30 kilometer står bilen för 79 procent, kollektivtrafik för 20 procent, och flyg för 1 procent.

Ungefär 850 000 förvärvsarbetande räknar med bilavdrag för arbetsresor i sin självdeklaration. Andelen förvärvsarbetande som räknar med att göra bilavdrag är störst i Glesbygds- och Landsbygdskommuner, omkring 25 procent, medan andelen i Stad är 14 procent. I Glesbygdskommuner är antalet som räknar med bilavdrag cirka 40 000, i Landsbygdskommuner 260 000 och i Stadskommuner 550 000.

De avståndsintervall där bilavdrag är vanligast är mellan 15 och 80 kilometer i Glesbygds- och Landsbygdskommuner, runt 60 procent, samt i Glesbygd mellan 80 och 150 kilometer, där den är 75 procent, vilket dock endast motsvarar cirka 3 000 personer. I Stadskommuner ligger de högsta andelarna på 45 procent, men förskjutet till längre avstånd, mellan 30 och 150 kilometer. Förmodligen beror det på en högre andel kollektivtrafik på kortare avstånd. För 120 000 eller 15 procent av bilavdragen är reseavståndet kortare än 15 kilometer, och för 20 000 (2 procent) saknas det uppgift om reseavstånd.²

Ungefär tre procent av de förvärvsarbetande har avstånd till arbetsstället längre än 150 kilometer. Det finns förvärvsarbetande med långa avstånd i alla kommuner. Störst till antalet är "långpendlarna" i storstäderna, samt i några andra perifera större städer.

Majoriteten av de förvärvsarbetande som har mellan 30 och 150 km till arbetet bor i kranskommunerna till storstadsregionerna. Vi har även kunnat se att glest befolkade områden inte är synonymt med långa arbetsresor. Tvärtom är andelen förvärvsarbetande som har kortare

¹ Siffrorna på antal förvärvsarbetande avser 2018, 16+ år, efter uppräknings från förvärvsarbetande i åldern 20–64 år 2016, samt kompensation för brister i geokodning.

² Reseavstånd kortare än 14–15 kilometer förutsätter andra avdrag än kilometeravdrag för att komma över karensbeloppet på 11 000 kronor per år, såsom väg-, bro-, färje- eller trängselavgifter, samt för personer med funktionsnedsättning parkeringsavgifter och andra driftskostnader.

än 30 km till arbetet betydligt högre på glesbygden och landsbygden jämfört med mer tätbefolkade områden.

Den stora delen av arbetsresorna sker inom respektive kommun och kommungrupp. Större flöden mellan kommungrupper är huvudsakligen begränsade till kommungruppen *Täta kommuner nära en större stad* med flöden till *Storstadskommuner* samt till *Landsbygds-kommuner nära en större stad*. Från *Landsbygdskommuner nära en större stad* sker också stora utflöden till de båda mer tätbefolkade kommungrupperna. *Landsbygdskommuner nära en större stad* fungerar också, även om flödena är mer begränsade, som stödjepunkter och kanaler för kompetensförsörjning till mer avlägset belägna kommuner. Man kan i grova drag prata om en pendlingshierarki, med huvudsakligen enkelriktade flöden från avlägset belägna till mer centrala tätorter, i synnerhet till *Storstadskommuner*, med ytterst begränsade flöden av arbetsresor i den andra riktningen.

Cirka 470 000 som idag räknar med bilavdrag kommer i det nya systemet inte längre att ha möjlighet att göra avdrag enligt avståndskriteriet. Av dessa har 130 000 reseavstånd under 15 km, och har alltså andra skäl att göra avdrag idag eller gör skattefel.

Förslagets grundutformning (reseavstånd 30–80 km) omfattar 550 000 personer. Knappt 100 000 har mellan 80 och 150 km reseavstånd. Cirka 150 000 personer har mer än 150 kilometer mellan bostad och arbetsställe. Andelen som beräknas kunna göra avdrag för bristfällig kollektivtrafik uppskattas till cirka 40 procent³ av dem med reseavstånd längre än 30 km. Dessa uppgår till 260 000 personer, varav 180 000 mellan 30 och 80 km, 30 000 mellan 80 och 150 km, och 50 000 med reseavstånd längre än 150 km.

Dessa siffror kan jämföras med betänkandets uppskattningar att 780 000 bedöms kunna ta del av den nya skattereduktionen, varav 150 000 ansågs kunna få del av tillägget vid bristfällig kollektivtrafik (SOU 2019, s. 20). I betänkandet uppskattas också att 150 000 förlorar avdrags-möjligheten jämfört med idag (Tabell 1.1).

Tabell 1.1. Jämförelse av omfattningen av förslagets konsekvenser, enligt utredningen och enligt Trafikanalys.

	<i>Utredningen (avser 2021)</i>	<i>Trafikanalys (avser 2018)</i>
Kan göra skattereduktion	780 000	800 000
varav bil, med tillägg för bristfällig kollektivtrafik (individbaserat kriterium)	150 000	260 000
enligt platsbaserat kriterium		190 000
enligt platsbaserat kriterium, med en mils anslutningsresa		70 000
varav kollektivtrafik	156 000	165 000
Förlorar avdragsmöjlighet	150 000	320 000–470 000

³ Den andel av de förvärvsarbetande som inte har kollektivtrafikförbindelser med rimliga restider (≤ 2 timmar), enligt det individbaserade kriteriet på kollektivtrafiktillgång. Enligt det platsbaserade kriteriet är det 12 procent av alla förvärvsarbetande, eller 600 000, som har bristfällig tillgång. Vi räknar inte med anslutningsresa inom en mil med bil, i vilket fall andelen med bristfällig kollektivtrafik minskar väsentligt, se Tabell 1.1 och Trafikanalys (2020b).

Jämfört med dagens system innebär den föreslagna skattereduktionen en skattehöjning på mellan 1 000 och 2 800 kronor per år vid låg marginalsatt, på avstånd från 20 till 80 km enkel väg mellan bostaden och arbetet, för arbetsresor med bil. Om kriteriet för bristfällig tillgång till kollektivtrafik uppnås blir skatten istället mellan 600 och 1 000 kronor lägre jämfört med dagens system, på avstånd från 30 km mellan bostaden och arbetet.

Förslaget innebär att nettokostnadsökningarna för arbetsresor på långa avstånd generellt blir så höga att regelverket för dubbel bosättning blir mer intressant. Storleksmässigt är det drygt hälften så många som gör avdrag för dubbel bosättning, med 50 km eller mer till arbetsplatsen, jämfört med antalet förvärvsarbetande med reseavstånd över 150 kilometer.

Till följd av den förändrade kostnadsbilden bedöms systemet leda till en viss överflyttning från bil till kollektivtrafik för arbetsresor. Effekten på biltrafiken är måttlig, på kort sikt bedömer vi en minskning av bilresandet på 1,2 procent, och på lång sikt 0,8 procent. Effekten på kollektivtrafik är större, särskilt på längre avstånd (regional tågtrafik): antalet arbetsresor med kollektivtrafik beräknas öka med 2 procent på kort sikt och 6 procent på lång sikt. Utfallet ligger alltså i linje med de ambitioner som fanns för utformningen av skattereduktionen, det vill säga att styra mot en överflyttning från bilresor till kollektivtrafik.

1 Inledning

Regeringen beslutade den 21 december 2017 att tillsätta en kommitté med uppdrag att se över systemet för avdrag för resor mellan bostad och arbetsplats och lämna förslag på ett förändrat reseavdragssystem. En utgångspunkt för uppdraget var att ett förändrat reseavdrag bör bidra till regionförstoring och därigenom underlätta rörligheten på arbetsmarknaden samtidigt som utformningen av reseavdraget bidrar till klimatmålet för transportsektorn 2030. En annan viktig utgångspunkt var att det ska vara möjligt att kunna bo och verka i hela landet, även där kollektivtrafikalternativ saknas eller är begränsade.

Den 26 juni 2019 överlämnade reseavdragskommittén sitt slutbetänkande Skattelättnad för arbetsresor (SOU 2019:36) till regeringen. Reseavdraget föreslås avskaffas i sin nuvarande form för att ersättas av en avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion. Skattereduktion föreslås ges med 120 öre per kilometer⁴ och dag för den del av avståndet mellan bostad och arbetsplats enkel väg som överstiger 30 kilometer och upp till och med 80 kilometer (Figur 1.1). På längre avstånd medges skattereduktion motsvarande 80 kilometer.

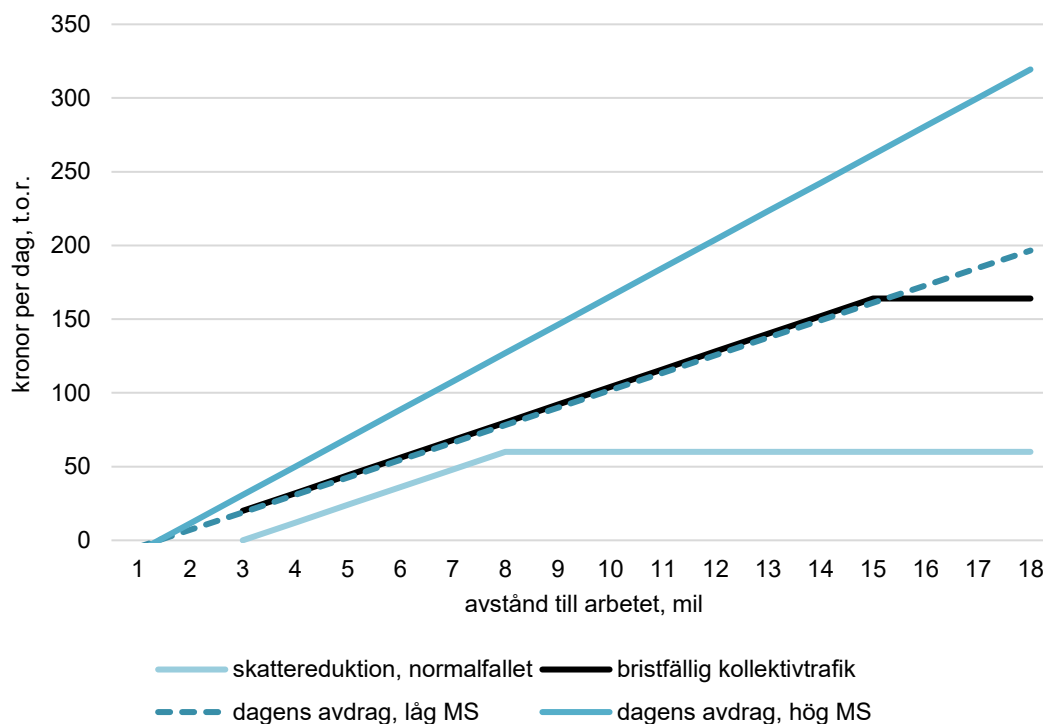
Därutöver ska ett tillägg ges där kollektivtrafiken är bristfällig (Trafikanalys 2020b, för analys av bristfällig kollektivtrafik). Då medges ytterligare skattereduktion med ett fast belopp om 20 kronor per resdag vid avstånd från 30 kilometer och uppåt, och det rörliga beloppet får räknas upp till 150 kilometer. På längre avstånd medges skattereduktion motsvarande den för 150 kilometer. Kollektivtrafiken anses vara bristfällig om tidsvinsten vid resa med bil jämfört med kollektivtrafik är minst två timmar och 30 minuter per dag tur och retur, med hänsyn tagen till att upp till 10 kilometer enkel väg, till närmaste hållplats eller station, kan företas med bil.

Kommitténs förslag⁵ innebär i praktiken att arbetsresande som har ett avstånd mellan bostad och arbetsplats under 30 kilometer inte längre kan få skattelättnad, med undantag av personer med sjukdom eller funktionsnedsättning (Trafikanalys 2020c) för vilka den nedre gränsen satts vid 10 kilometer. För skattskyldiga som är berättigade till avdrag för resor med bil motsvarar beloppsgränsen (grundavdraget) i dagens system⁶, vid heltidsarbete, i praktiken ett avstånd mellan bostaden och arbetsplatsen på 14–15 kilometer enkel väg (kortare om det även finns andra avdrag såsom trängselavgifter, väg-, bro- eller färjeavgifter).

⁴ Enligt betänkandet ska kilometeravdraget vara 60 öre per kilometer, och sträckan ska multipliceras med två. Här redovisas istället kilometeravdraget multiplicerat med två, och avståndet räknas endast en gång.

⁵ Betänkandet remitterades den 28 juni 2019 med sista svarsdag 1 november (dnr Fi2019/02525/S1).

⁶ Se Skatteverkets webbplats: www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2020.4/326311.html samt i Skattemyndighetens underlagsrapport 2019-05-23 till betänkandet, sid 4–5.



Figur 1.1. Dagens avdrag och föreslagna skattereduktioner, kronor per dag (tur-och-returesa). MS = marginalskatt (enligt utredningen, låg = 32 procent, hög = 52 procent).

Regeringen har ansett att konsekvenserna av kommitténs förslag för personer som bor och arbetar i glesbygd behöver belysas ytterligare. Trafikanalys uppdrag innebär att fördjupa analysen av konsekvenserna, särskilt för personer som bor och/eller arbetar i glesbygd och för personer som har begränsad tillgång till eller saknar kollektivtrafik. Uppdraget⁷ innebär alltså inte att Trafikanalys ska göra en ny, samlad konsekvensanalys. Inom ramen för uppdraget ska Trafikanalys:

- Göra en fördjupad analys av vissa av konsekvenserna av reseavdragskommitténs förslag. Det gäller dels för personer som bor och/ eller arbetar i glesbygd, dels för personer som har begränsad tillgång till eller saknar kollektivtrafik. Den fördjupade analysen ska belysa om konsekvenserna i dessa avseenden skiljer sig åt mellan kvinnor och män.
- Fördjupa analysen i de delar som rör resmönster och färdmedelsfördelning i områden där tillgången till kollektivtrafik är begränsad eller saknas. Trafikanalys ska utreda i vilken omfattning personer i olika avståndsintervall, mellan bostad och arbetet, har tillgång till kollektivtrafik och hur deras möjligheter är att resa till och från arbetet med kollektivtrafik.
- I analysen ska ingå vilka geografiska områden och kommuner som främst skulle beröras av olika nedre avståndsgränser respektive olika övre avståndsgränser.

⁷ Uppdrag Fi2020/00658/S1, se Trafikanalys Rapport 2020:8.

- Uppdraget ska belysa i vilken omfattning förslagen kan påverka resmönstren för personer som bor och/ eller arbetar i en glesbygdskommun och som har långa avstånd till och från arbetet. Det fördjupade underlaget ska vara ytterligare stöd för att kunna bedöma förslagets konsekvenser för regionförstoringen i landet och i vilken utsträckning det kan påverka kompetensförsörjningen i glesbygdskommuner.
- Trafikanalys ska även 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.

I denna PM görs en konsekvensanalys av betänkandets förslag. Ambitionen är att tydliggöra omfattningen av hur många som kan göra avdrag i det föreslagna systemet totalt, samt uppdelat på olika avstånd och geografi. Analysen bygger till stor del på egna beräkningar genomförda med uppgifter från register om förvärvsarbete och kollektivtrafikutbud samt undersökningar om svenskers resvanor.

Analysen av förslagets konsekvenser kräver data från olika källor. Huvudsakligen har uppgifter från Trafikanalys resvaneundersökning (RVU 2011–16) använts för generella beskrivningar av resmönster, färdmedelsfördelningar etc. SCB:s RAMS-data⁸ med högupplöst information om förvärvsarbete (20–64 år) bostad och arbetsställe har nyttjats för de huvudsakliga beräkningarna om individernas avstånd till arbetet för olika geografiska indelningar. Detta har kompletterats med totaluppgifter från RAMS för att uppskatta hela den förvärvsarbete befolkningen 16–74 samt för att beräkna antalet förvärvsarbete som vi saknar en geokod för.

Uppgifter om bilinnehav har hämtats från fordonsregistret vilket har matchats mot SCB:s hushållsregister. Uppgifter om bränsleförbrukning och drivmedelspriser⁹ har hämtats från Trafikverket respektive SPBI för att beräkna hushållens drivmedelskostnader. Samtrafikens¹⁰ uppgifter om hållplatser och turtäthet har använts för att beräkna kollektivtrafikutbud tillsammans med uppgifter från Trafikverkets NVDB.

⁸ SCB:s RAMS (Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik www.scb.se/am0207) ger upphov till flera av dataseten i våra analyser. Dels på aggregerad nivå och nedbruten på kommuner och kommungrupper, dels nedbruten på mycket fin geografisk nivå, så kallade 100-metersrutor och kilometersrutor. Förvärvsarbete 20–64 år med geografisk uppgift om både bostad och arbetsställe, 4 173 603 personer, cirka 93 % av samtliga i RAMS.

⁹ För att beräkna kostnader för bensin- och dieseldrivna bilar användes 1) Medelvärde av drivmedelspriserna år 2018 (tolv värden den 15:e varje månad) samt 2) Årlig bränsleförbrukning för nya bilar per år från och med 1978. Bilar producerade innan 1978 fick 1978 års bränsleförbrukningsvärden, dessa bilar utgör 2 procent av alla bilar i den analysen.

¹⁰ Samtrafiken i Sverige AB, kallas härnäst Samtrafiken.

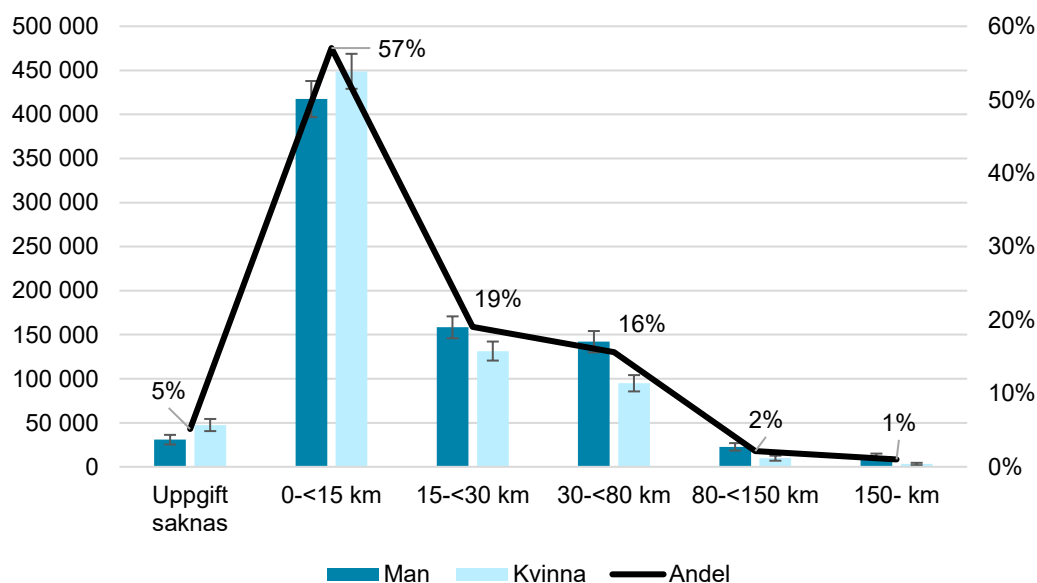
2 Förvärvsarbetande och arbetsresor

I det här kapitlet visar vi statistik ur resvaneundersökningen RVU Sverige 2011–16, om de förvärvsarbetandes antal och fördelningen på kommungrupper, arbetsresornas avstånd och färdssätt, samt antal arbetsdagar och inkomster.

2.1 Resvanor

Enligt RVU fanns det i genomsnitt 4,7–4,8 miljoner förvärvsarbetande¹¹ åren 2011–16. En genomsnittlig dag gör knappt hälften av dem minst en arbetsresa, vilket resulterar i 4,2 miljoner arbetsresor per dag.

Närmare tre femtedelar av arbetsresorna, 2,4 miljoner per dag, är kortare än 15 kilometer (Figur 2.1). Andelen resor 30 kilometer eller längre är 19 procent, cirka 800 000 resor per dag. Andelen resor 150 kilometer eller längre är 1 procent, omkring 40 000 per dag.



Figur 2.1. Fördelningen av arbetsresor efter reseavståndet, efter kön, samt andel av resor per avståndsintervall. Ålder 20–64 år.
Källa: RVU Sverige 2011–16.

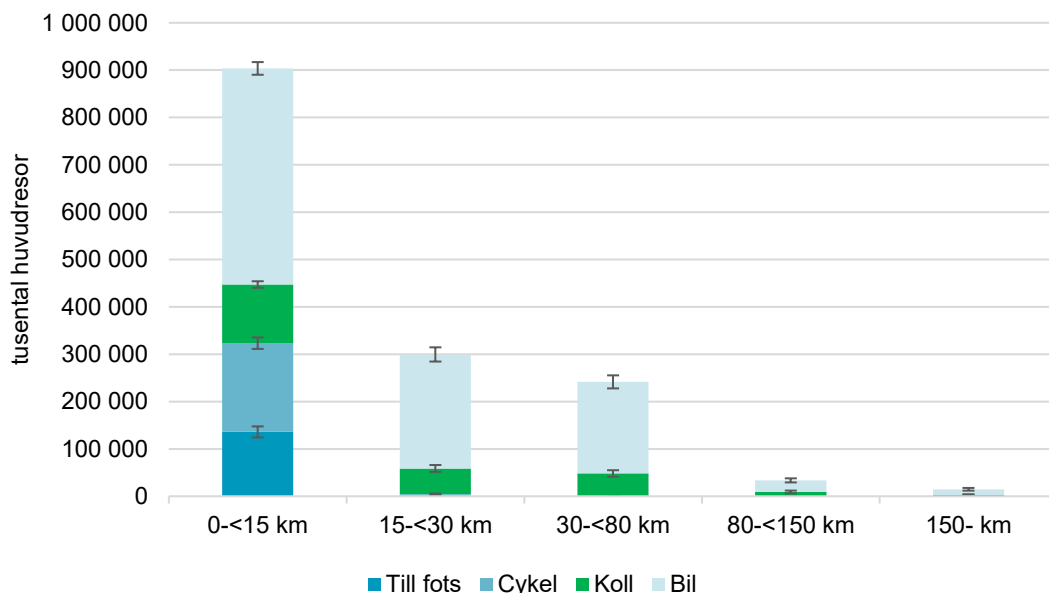
¹¹ 4 748 000 ±41 000, ålder 16–74 år. Motsvarande siffra i arbetsmarknadsstatistiken (RAMS) var 4,656 miljoner (medelvärde 2011–16), eller 1,9 % lägre, i åldrarna 16+ år. Sedan dess och fram till 2018 har sysselsättningen enligt RAMS ökat med 6,9 % i riket. Vi räknar därför upp antalet förvärvsarbetande från RVU i detta PM med 6,9–1,9 = 5 % för att få jämförbara siffror med RAMS 2018: 4,979 miljoner förvärvsarbetande i åldern 16+ år.

På avstånd upp till 10 kilometer, och när uppgift saknas om avstånd, är det fler kvinnor än män som reser. På avstånd från 15 kilometer och uppåt reser fler män än kvinnor. Totalt sett är det något fler män än kvinnor som reser: 52 procent av resorna görs av män vilket även speglar situationen på arbetsmarknaden (se till exempel Tabell 3.1).

Färdsätt

När det gäller valet av färdssätt för arbetsresor är bilen dominerande med cirka 60 procent av arbetsresorna, kollektivtrafiken står för 17 procent, cykel för 12 procent och gång för 9 procent. Annat färdssätt – bland annat moped, motorcykel och flyg – står för 2 procent (Figur 2.2). För resor över 30 kilometer står bilen för 79 procent, kollektivtrafik för 20 procent, och annat (flyg) för 1 procent.

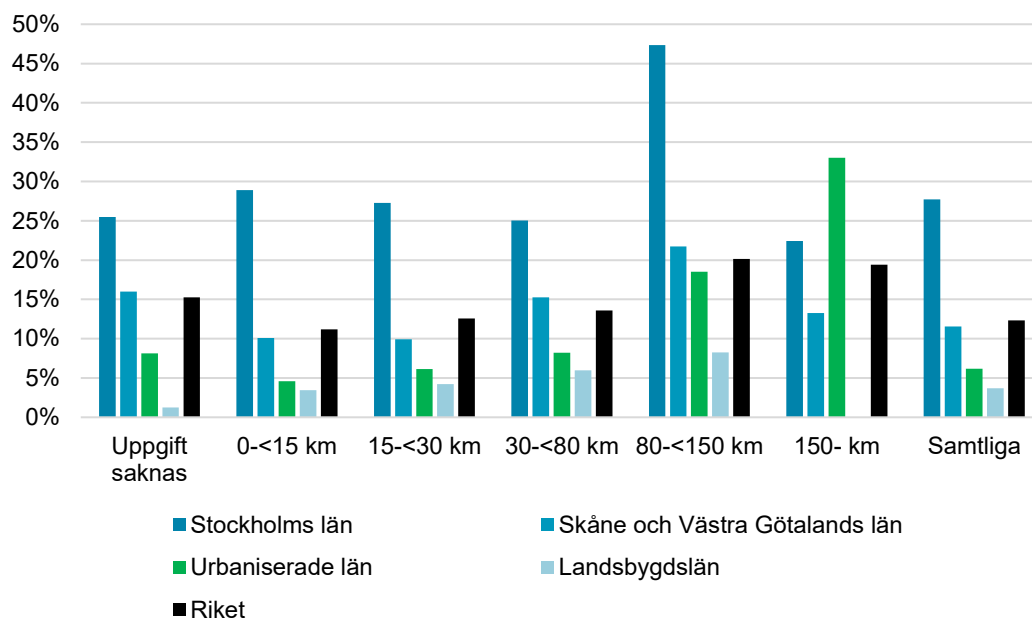
Det är tydliga skillnader i val av färdssätt mellan kvinnor och män. Män väljer i 66 procent av fallen bil och 14 procent kollektivt för sina arbetsresor, medan kvinnor använder bil i 53 procent av fallen och kollektivtrafik i 20 procent för sina arbetsresor.



Figur 2.2. Färdmedelsfördelning, antal huvudresor per år efter avstånd till arbetet, både tur och retur, i tusental. Siffrorna avser antal huvudresor med bil (överst) och kollektivt under.
Källa: RVU Sverige 2011–16.

De regionala skillnaderna i kollektivtrafikandel är också betydande, från 28 procent i Stockholms län till 4 procent i de län som vi valt att benämna Landsbygds-län (Figur 2.3).¹²

¹² För en beskrivning av länsindelningen för kollektivtrafik med en karta, se Trafikanalys (2020a), avsnitt 3.3.



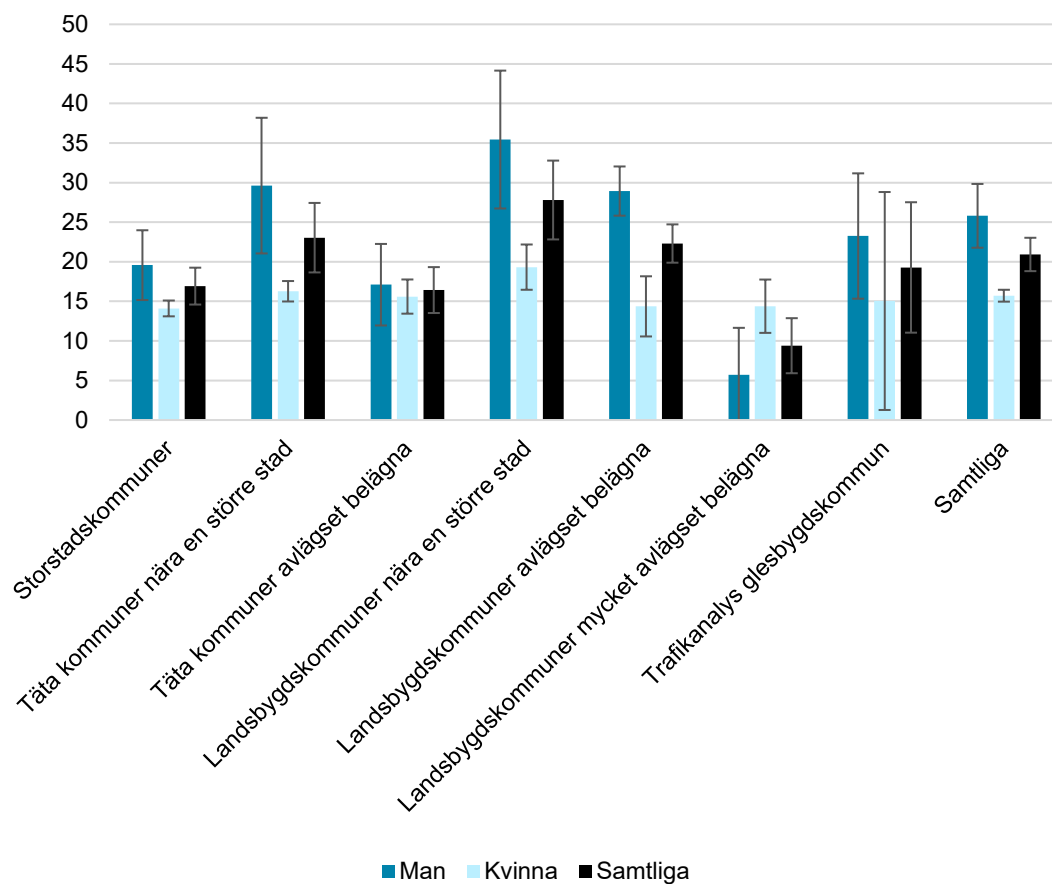
Figur 2.3. Andelar med kollektivtrafik, arbetsresor, efter region och reseavstånd. För länsindelningen, se Trafikanalys (2020a), avsnitt 3.3.
Källa: Trafikanalys, RVU Sverige 2011–16, huvudresor.

Reseavstånd per kommungrupp

Medelreseavstånd för arbetsresor är i genomsnitt 21 kilometer enkel väg (Figur 2.6). Avstånd-
en skiljer sig mellan könen, men bara i vissa kommungrupper. Det finns även vissa skillnader
mellan kommungrupperna. För män är reseavståndet i snitt 26 kilometer i riket, och för kvinnor
16 kilometer. Längst reseavstånd har förvärvsarbetande män i *Landsbygdskommuner nära en
större stad* (35 km), följda av *Täta kommuner nära en större stad* (30 km) och *Landsbygds-
kommuner avlägset belägna* (29 km).

Reseavstånden i *Landsbygdskommuner mycket avlägset belägna* är signifikant kortare för
män och totalt än reseavstånden i alla andra kategorier inklusive riket – men inte för kvinnor.
Kvinnor har överlag en jämnare fördelning av reseavstånd över kommungrupper. Ett undantag
är *Landsbygdskommuner nära en större stad*, där reseavstånden för kvinnor är längre (19 km)
än i *Storstadskommuner* (14 km).

Reseavstånden i Trafikanalys definition av *Glesbygdskommun* är endast signifikant skilda från
reseavstånden i *Landsbygdskommuner mycket avlägset belägna* när man jämför männens
arbetsresor. I *Landsbygdskommuner mycket avlägset belägna* är männens arbetsresor
kortare.



Figur 2.4. Reseavstånd till arbetet för män och kvinnor, efter kommungrupper enligt Tillväxtanalys (2014) och våra glesbygdskommuner.
Anm: Felstaplar anger 95 % konfidensintervall.
Källa: Trafikanalys, RVU Sverige 2011–16.

För arbetsresor med bil och kollektivtrafik är medelavstånden längre, på grund av att förflyttningar med gång och cykel i stort sett enbart sker på avstånd kortare än 1 mil – se Tabell 3.4 och Tabell 3.6.

För avståndsberäkningar utifrån registerdata (RAMS) blir resultaten annorlunda och kortare, eftersom de utesluter reseavstånd längre än 15 mil, och dessutom används en annan metod (se Anmärkning under Tabell 3.2 och Tabell 3.3).

2.2 Räknar med bilavdrag

Sammanlagt är det runt 850 000 personer eller 17 procent av de förvärvsarbetande som räknar med att göra bilavdrag enligt RVU (Tabell 2.1).¹³ Andelen som reser huvudsakligen kollektivt på måtdagen, som räknar med bilavdrag i kommande års deklaration, är 6 procent eller cirka 60 000 personer. Det kan till exempel bero på att respondenten växlar mellan färd sätt och även svarat för reseavdrag för kollektivtrafik, eller på att bilresan är en anslutningsresa. Som jämförelse gjorde enligt betänkandet drygt 900 000 skattskyldiga reseavdrag i inkomstslaget tjänst under beskattningsåret 2017 – både för bil och kollektivtrafik.

Hur många resor, hur långa resor och vilka färdmedel som ligger till grund för avdragen är emellertid okänt, men andelen avdrag för kollektivtrafik uppskattas till 10 procent eller 90 000 (SOU 2019, kapitel 6). Störst andel som, enligt RVU, räknar med att göra bilavdrag finns i Glesbygds- och Landsbygdskommuner, omkring 25 procent, mot andelen i Stad som är 14 procent (Tabell 2.1).

De avståndsintervall där bilavdrag är vanligast är mellan 15 och 80 kilometer i Glesbygds- och Landsbygdskommuner, runt 60 procent, samt i Glesbygd mellan 80 och 150 kilometer, där den är 75 procent men för ett litet och högst osäkert antal.

I Stadskommuner ligger de högsta andelarna på 45 procent, men förskjutet till längre avstånd, mellan 30 och 150 kilometer. Förmodligen beror det på en högre andel kollektivtrafik på kortare avstånd. För cirka 130 000 eller 15 procent av bilavdragen är reseavståndet kortare än 15 kilometer, och för cirka 20 000 saknas det uppgift om reseavstånd (2 procent).¹⁴

I Glesbygdskommuner är det en något större andel förvärvsarbetande där uppgift saknas om reseavstånd, 17 %, än i Stad (12 %) och Landsbygd (11 %).

¹³ I RVU 2011–16 fanns en fråga om respondenten räknade med "bilavdrag" (reseavdrag för bilresa) i kommande års självdeklaration. Frågan ställdes enbart till personer med körkort, tillgång till bil i hushållet, samt är förvärvsarbetare på hel- eller deltid. Dessutom måste man ha en fast adress till arbetet som inte är hemmet eller som ligger utomlands. Frågan om bilavdrag ska alltså inte omfatta några rena reseavdrag för enbart kollektivtrafik, men det är inte uteslutet att personer som växlar mellan bil och kollektivtrafik lägger samman de avdragen och svarar Ja på den här frågan. Förvärvsarbetande måste alltså inte resa med bil alla dagar under ett år för att räkna med "bilavdrag". För att få avdrag för både kollektivtrafik och bil måste även andra villkor vara uppfyllda, t.ex. arbetstider utanför rusningstid. Regelverket tillåter bara avdrag för bil om det inte finns någon kollektivtrafik inom 2 kilometer på någon del av sträckan till arbetet, eller om skillnaden i restid är mer än 2 timmar per dag jämfört med kollektivtrafik. Till detta kommer ett omfattande skattefel.

¹⁴ Reseavstånd kortare än 14–15 kilometer förutsätter andra avdrag än kilometeravdrag för att komma över karensbeloppet på 11 000 kronor per år, såsom väg-, bro-, färje- eller trängselavgifter, samt för personer med funktionsnedsättning parkeringsavgifter och andra utgifter för faktiska bilkostnader.

Tabell 2.1. Antal förvärvsarbetande samt andel som räknar med bilavdrag, efter kommungrupp och avståndsintervall för arbetsresan, 16–74 år, tusental och procent. Värden som nämns i brödtexten har markerats med fetstil.

	Uppgift saknas	0–<15 km	15–<30 km	30–<80 km	80–<150 km	150– km	Samtliga 16–74 år
Stadskommuner	470	2 045	695	490	65	29	3 796
varav med bilavdrag, %	3	4	28	45	44	25	14
Landsbygds-kommuner	113	511	194	182	19	12	1 032
varav med bilavdrag, %	3	7	56	57	39	36	25
Glesbygds-kommuner	26	84	20	21	4	2	158
varav med bilavdrag, %	16	5	58	60	75	0	24
Summa förvärvsarbetande	610	2 641	909	693	88	43	4 985
varav med bilavdrag, %	3	5	35	48	44	27	17

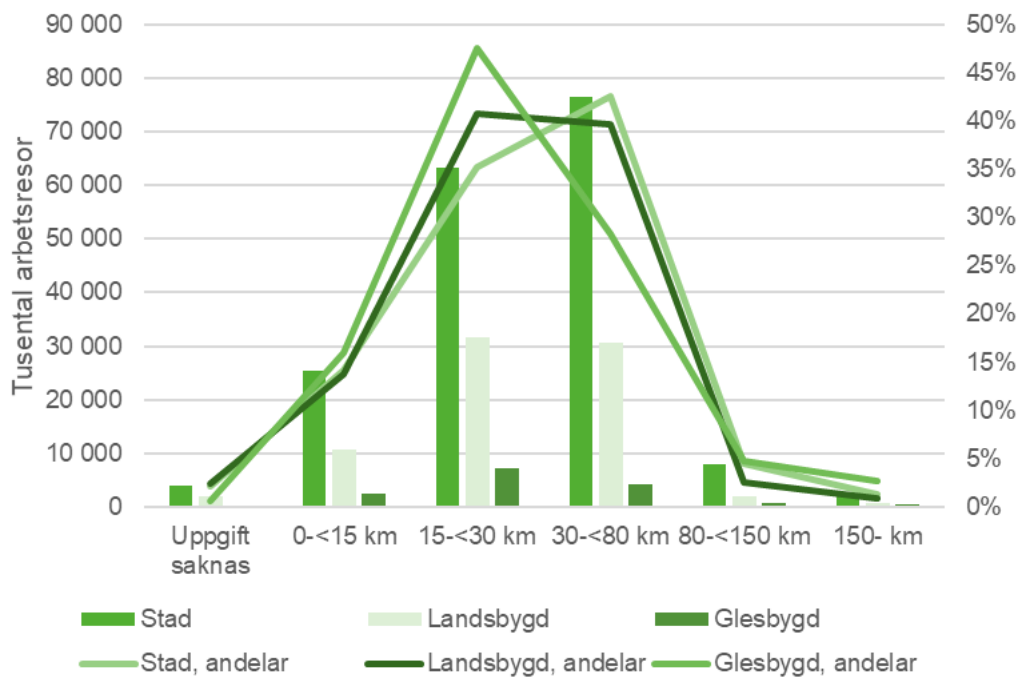
Källa: Trafikanalys, RVU Sverige 2011–16, individdata; antalssiffrorna är uppräknade med 5 % för att stämma ungefärligt med RAMS 2018.

Anm: För definitionerna av kommungrupperna Stad, Landsbygd och Glesbygd, se Trafikanalys (2020a).

Om vi tittar på avståndsfördelningen inom respektive kommungrupp ser vi bland annat att ungefär tre fjärdedelar av dem som räknar med bilavdrag har reseavstånd mellan 15 och 80 kilometer i alla tre kommungrupperna, men att tyngdpunkten i Glesbygdskommuner ligger i det nedre avståndsintervallet, medan det i Stadskommuner är en övervikt på det övre intervallet (Figur 2.5).

Betydande andelar av arbetsresorna ligger i intervallet 15–30 kilometer: i Stadskommuner 36 procent, i Landsbygdskommuner 41 procent, och i Glesbygdskommuner närmare hälften (48 procent). Totalt 15 procent av arbetsresorna är kortare än 15 kilometer (Figur 2.5).

Sammanlagt 450 000 förvärvsarbetande som räknar med bilavdrag har kortare avstånd än 30 kilometer, varav 320 000 mellan 15 och 30 kilometer.



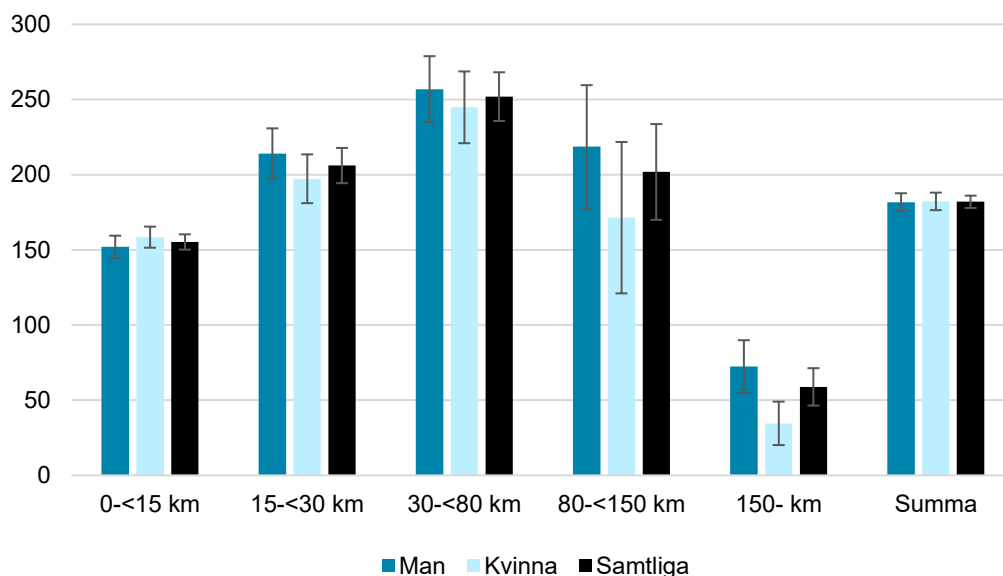
Figur 2.5. Antal arbetsresor och andelar av de förvärvsarbetande som räknar med bilavdrag i kommande års självdeklaration, efter kommungrupp och reseavstånd.
Källa: RVU Sverige 2011–16.

2.3 Antal arbetsdagar

Genom att kombinera RVU och RAMS samt anta att varje person genomför två arbetsresor per dag kan antalet arbetsdagar beräknas i genomsnitt, per avståndsintervall (Figur 2.6). I genomsnitt är antalet arbetsdagar 182 per år med detta beräkningssätt, lika för kvinnor och män. I bilaga 3 redovisar vi differensen mellan antalet 182 arbetsdagar och 210 som betänkandet utgår från.

På avstånd mellan 0 och 150 kilometer varierar antalet resdagar från 150 (0–15 km) till runt 250 (30–80 kilometer). Mellan 15 och 30 kilometer och 80–150 kilometer är antalet resdagar runt 200 per år.

På avstånd över 150 kilometer minskar antalet resdagar till 59, det vill säga ett mindre frekvent resande, vilket snarare kan ses som antalet hemresor vid dubbel bosättning (då tur- och returrestan görs på olika dagar). Det är också det enda avståndsintervall där män har ett signifikant större antal resdagar än kvinnor, cirka dubbelt så många: 72 hemresor per år, mot kvinnornas 35.

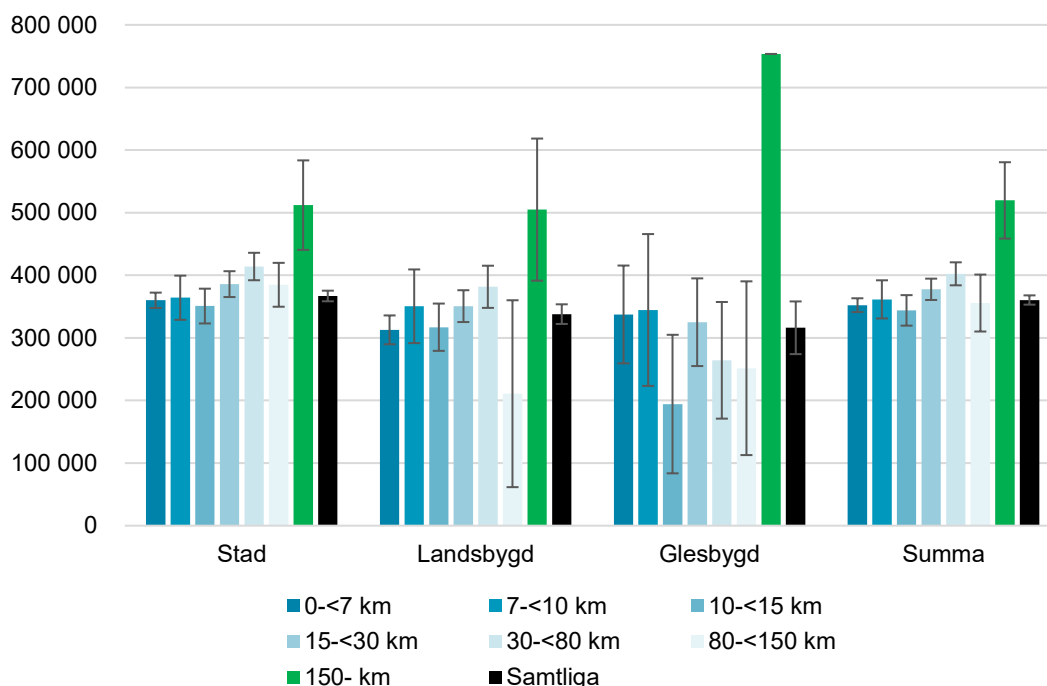


Figur 2.6. Antal arbetsdagar (eller hemresor vid dubbel bosättning) vid olika avståndsintervall.
Källa: SCB (2018) RAMS 2016, RVU Sverige 2011–16.

2.4 Inkomster

Medelinkomsterna enligt RVU är relativt lika mellan kommungrupper och på olika avstånd, men boende med reseavstånd på 150 kilometer eller mer tjänar betydligt mer än genomsnittet, oavsett kommungrupp: 44 procent mer i genomsnitt (Figur 2.7). Detta kan i sig motivera längre arbetsresor (se vidare avsnitt 3.5, och huvudrapporten Trafikanalys 2020d, s. 62). Både boende i Stad och boende i Landsbygd har dessutom högre inkomster om de reser 30–80 kilometer än om de bara reser 0–15 kilometer.

Det finns också vissa avståndsintervall där inkomsterna mellan kommungrupperna skiljer sig åt. Med reseavstånd 30–80 kilometer är inkomsterna lägre för boende i Glesbygd än boende i Stad. Med reseavstånd 0–15 kilometer är inkomsterna lägre för boende i Landsbygd än boende i Stad.



Figur 2.7. Medelinkomster inklusive bidrag efter kommungruppering samt olika avståndsintervall.
Anm: Diagrammet speglar en situation i årsskiftet 2013/14. Inkomsterna ska därför räknas upp med inflation (6,4 procent i riket) samt inkomstökningar (14,2 procent i riket, fasta priser), sammanlagt 21,5 procent, för att få värden motsvarande 2018 (SCB 2019a, b).
Anm: Skattningen för Glesbygd 150+ km baseras på en enda observation, varför inget konfidensintervall kunnat beräknas (oändlig osäkerhet).
Källa: Trafikanalys, RVU Sverige 2011–16.

2.5 Summering

Närmare 60 procent av arbetsresorna är högst 15 km långa, en femtedel är 15–30 km och en femtedel längre än 30 km.

Reseavstånden för män är högre i *Landsbygdskommuner nära större stad*, *Täta kommuner nära större stad*, samt *Landsbygdskommuner avlägset belägna* än i övriga kommungrupper. För kvinnor skiljer sig inte reseavstånden åt mellan kommungrupperna, och de har i större utsträckning kortare reseavstånd till arbetet.

Bil dominerar som färdmedel med tre femtedelar totalt, men på avstånd längre än 30 km är andelen fyra femtedelar, och på de avstånden står kollektivtrafik i huvudsak för resten. Kvinnor reser i större utsträckning kollektivt och i mindre utsträckning med bil än män.

Andelen arbetsresor med bilavdrag på reseavstånd 15–30 km är högre i Glesbygds- och Landsbygdskommuner än i Stadskommuner. På reseavstånd 30–80 km har en högre andel arbetsresor bilavdrag i Stads- och Landsbygdskommuner än i Glesbygdskommuner.

Antalet resdagar är uträknat till 182 dagar per år totalt, men bara 59 dagar per år på avstånd längre än 150 km. Det senare motsvarar snarare veckopendling (hemresor). Antalet arbetsresor varierar mellan cirka 150 dagar per år med reseavstånd 0–15 km, till cirka 250 dagar per år med reseavstånd 30–80 km.

Inkomsterna ökar med reseavståndet i Stads- och Landsbygdskommuner, upp till 30–80 km reslängd, samt för dem med reseavstånd längre än 150 km. I Glesbygdskommunerna finns det inget tydligt samband mellan reslängd och inkomst.

3 Förslagets konsekvenser för arbetsresande

I det här kapitlet redovisar vi de huvudsakliga resultaten: hur många som påverkas av förslaget vid olika avståndsintervall, hur mycket de påverkas samt uppskattningar av de resulterande förändringarna i resmönster.

3.1 Antal påverkade vid olika avståndsintervall

I detta avsnitt redovisas beräkningar av de knappt 5 miljoner förvärvsarbetande på olika reseavstånd samt geografisk hemvist.¹⁵ Detta används för att uppskatta antalet personer som kan söka skattereduktion för sina arbetsresor och hur detta varierar över landet.

Som vi har sett redan i kapitel 2 är flertalet arbetsresor korta. Registeruppgifterna indikerar att ungefär 4,2 miljoner personer eller 84 procent av alla arbetsresande bor inom högst 30 kilometer från sina arbetsställen. Enligt RVU 2011–16 är fyra av fem arbetsresor kortare än 30 kilometer. Antalet arbetsresande minskar när avstånden ökar, och domineras av resor på avstånd upp till 25 kilometer (Tabell 3.1). Det gäller både för män och kvinnor.

Det är alltså drygt 800 000 personer som har arbetsresor som överstiger 30 km enkel väg. Av dessa reser nästan fyra av fem med bil, en av fem kollektivt och en procent med flyg (se kapitel 2). 570 000 personer har en arbetsresa som överstiger 40 km. Knappt 100 000 har mellan 80 och 150 km reseavstånd. Cirka 150 000 personer har mer än 150 kilometer mellan bostad och arbetsställe.

En del av de skattskyldiga kommer att kunna göra avdrag med hänvisning till bristfällig kollektivtrafik. I vår analys uppskattas andelen som kan ha rätt till utökat avdrag till cirka 40 procent av dem med reseavstånd över 30 km¹⁶ – en lägre andel i tätaste stadsområden och högre andelar i landsbygd och glesbygd (Trafikanalys 2020b, Tabell 3.2 och 3.3). Till övervägande delen beror bristande tillgång till kollektivtrafik på att det inte finns några kollektivtrafikförbindelser med rimliga restider (maximalt 2 timmar enkel väg, inklusive gång- och bytestid¹⁷). Andelen som på den grunden beräknas kunna göra anspråk på utökad skattereduktion uppskattas till ungefär 260 000 personer, varav 180 000 mellan 30 och 80 km, 30 000 mellan 80 och 150 km, och 50 000 med reseavstånd längre än 150 km. Om

¹⁵ Datamaterialet (geokodad RAMS) är från 2016 och omfattar åldrarna 20–64 år. De förvärvsarbetande där uppgift finns om både bostadens och arbetsställets lokalisering är knappt 4,2 miljoner eller 93 %. Antalen har därför räknats upp för att bli jämförbara med RAMS 2018 och åldrarna 16+ år.

¹⁶ Den andel av de förvärvsarbetande som inte har kollektivtrafikförbindelser med rimliga restider (≤ 2 timmar), enligt det individbaserade kriteriet på kollektivtrafiktillgång. Enligt det platsbaserade kriteriet är det 12 procent av alla förvärvsarbetande, eller 600 000, som har bristfällig tillgång. Vi räknar inte här med möjligheten till upp till en mils anslutningsresa med bil, i vilket fall andelen minskar väsentligt.

¹⁷ I betänkandet föreslås att restidsvinstkriteriet ska vara 2,5 timmar. Vår analys tyder dock på att restidsvinstkravet i praktiken inte är särskilt relevant. Se Trafikanalys PM 2020:4 för en djupare analys av mått för bristfällig tillgång till kollektivtrafik.

möjligheten utnyttjas med upp till en mils anslutningsresa med bil blir dessa betydligt färre (Trafikanalys 2020b).

Dessa siffror kan jämföras med betänkandets, som uppskattar att 780 000 ska kunna ta del av reseavdraget, varav 150 000 anses kunna få del av tillägget för bristfällig kollektivtrafik. I betänkandet uppskattas också att 150 000 förlorar avdragsmöjligheten (SOU 2019).

I kapitel 2 har vi visat att de med avstånd under 30 kilometer som riskerar att förlora avdragsmöjligheten kan uppgå till det dubbla eller tredubbla, 320 000–470 000 (Tabell 2.1, Figur 2.5). Dessa fördelar sig på 62 procent i Stad, 34 procent i Landsbygdskommun och 4 procent i Glesbygdskommuner. I gruppen Stadskommuner är det 36 procent av dem med bilavdrag idag som förlorar skattelättnaden, inom Landsbygdskommuner är det 41 procent och inom Glesbygdskommuner 48 procent. Till en del kommer dessa att ersättas av resenärer i kollektivtrafik på avstånd över 30 kilometer, som uppskattas till 165 000 personer (Tabell 3.6).

Tabell 3.1. Antal och andelar arbetsresande 2018, 16+ år (uppskattade värden), efter avståndsintervall.

Reseavstånd, km ^a	Förvärvsarbetande			
	Män, tusental	Kvinnor, tusental	Totalt, tusental	Andelar, %
0–10	1 384	1 436	2 821	56,8
10–15	250	249	500	10,1
15–20	192	180	371	7,5
20–25	146	130	276	5,6
25–30	104	86	189	3,8
30–35	77	60	137	2,7
35–40	60	44	104	2,1
40–80	193	127	320	6,4
80–140	58	32	89	1,8
140–150	4	2	6	0,1
150–160	4	2	6	0,1
160+	95	54	149	3,0
Summa	2 564	2 401	4 967	100,0
Summa >15 km	931	715	1 646	33,1
Summa >30 km	490	320	809	16,3

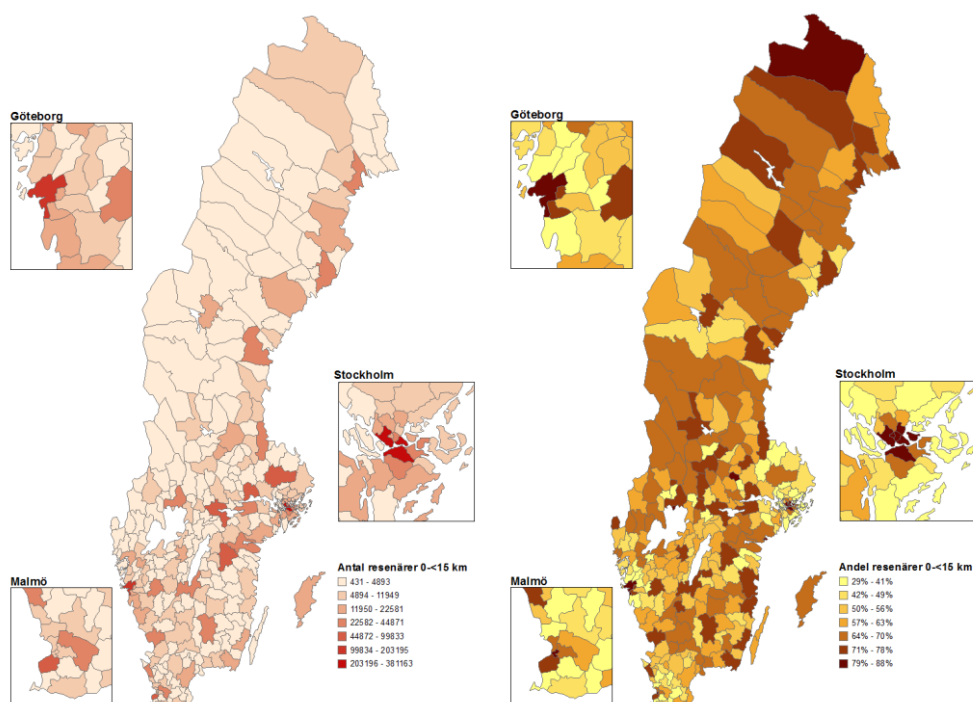
Källa: SCB (2018), RAMS 2016, bearbetning Trafikanalys. Antalen är uppräknade med 19% till 2018, 16+ år.
Anm: ^a Arbetsreseavstånd beräknade som fågelvägen multiplicerat med 1,2. Bearbetningarna inkluderar även dem som bor och arbetar inom samma 100x100 metersruta.

Andelar arbetsresande med olika reseavstånd per kommun

Eftersom det uppstår en brytpunkt vid 15 km, där de som har 15–30 km enkel väg tappar möjligheten att få göra avdrag tänker vi belysa dessa särskilt. Antalet arbetsresande på avstånd 0–15 km (Figur 3.1) och 15–30 km (Figur 3.2)¹⁸ varierar över riket på kommunnivå.

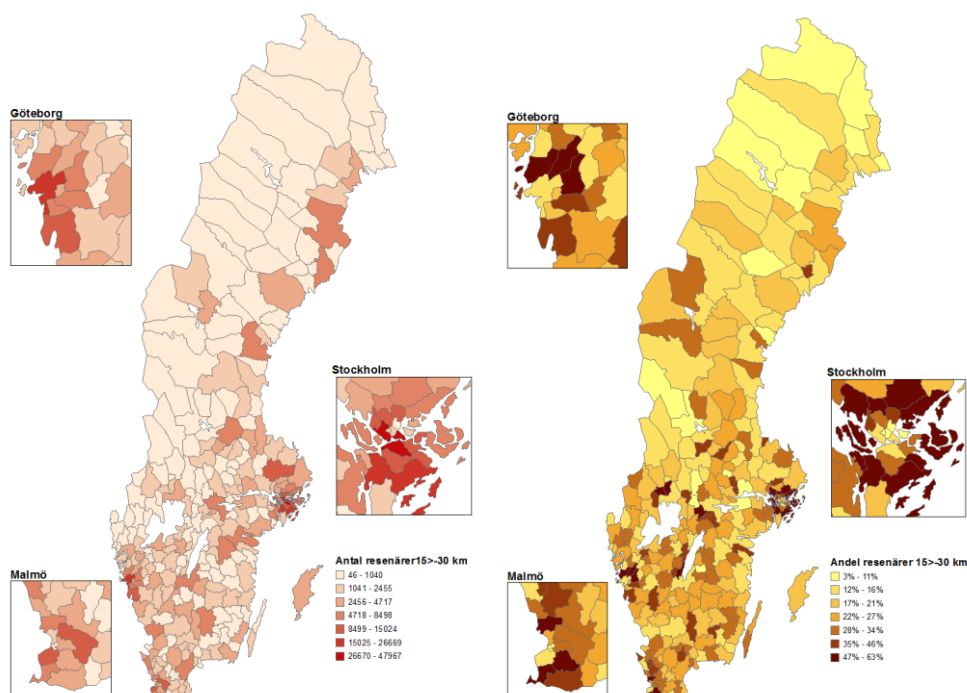
De stora mängderna arbetsresande är av naturliga skäl tätt sammanhängande med kommunernas befolkningsstorlek. Noterbart är den i flera fall mycket höga andelen av arbetsresandet som sker på avstånd upp till 15 km och att nästan samtliga kommuner har en andel arbetsresande som överstiger 30 procent på detta avståndsintervall.

De kommuner som på detta avstånd har en mycket hög andel (över 70 procent) är ofta folkrika kommuner i respektive län där stora arbetsplatser också är lokaliserade. På avståndet 15–30 km är antalet resande betydligt färre. Andelen är framförallt högt i kommuner lokaliserade kring de större städerna och storstadskommunerna. Flera av dessa kommuners andelar överstiger 40 procent av det totala antalet arbetsresande. Samtidigt framgår det tydligt att andelen av arbetsresandet från avlägset och mycket avlägsna landsbygdskommuner på detta avståndsintervall är lågt, ofta understigande 20 procent.



Figur 3.1. Antal och andel arbetsresande per kommun som har 0–15 km mellan arbete och hemmet.

¹⁸ Fler kartor med längde avståndsintervall presenteras i bilaga 5.



Figur 3.2. Antal och andel arbetsresande per kommun som har 15–30 km.

Reseavstånd enligt RAMS för olika kommungrupper

Nedan analyseras arbetsresorna fördelade på Tillväxtverkets kommungruppering, samt de områden vi definierat som *Glesbygd* (glesbygdsområden) avseende år 2018. Beräkningarna görs både utifrån ett boende- och arbetsställeperspektiv. Antalet arbetsresande¹⁹ baseras på statistik om arbetstagare 20–64 år med en registrerad bostadsort och arbetsplats, som 2016 uppgick till nästan 4,2 miljoner.²⁰ Av dessa hade drygt 97 procent ett fågelavstånd mellan bostaden och arbetet som var högst 150 km.

Det genomsnittliga avståndet²¹ (fågelväg x 1,2) mellan bostaden och arbetsplatsen för alla arbetsresande som reser med ett avstånd under 150 kilometer (enkelresa) är 15 kilometer, se Tabell 3.2. Arbetsresande i *Landsbygdskommuner nära en större stad* och *Landsbygdskommuner mycket avlägset belägna* är de som har störst genomsnittligt reseavstånd. Arbetsresande i *Storstadskommuner* har kortast genomsnittligt reseavstånd.

¹⁹ Med arbetsresande avses alla relationer (par) av bostad och arbetsplats, oavsett om det är inom samma kommun eller till någon annan. Arbetsresande inkluderar både dagliga resor och så kallad veckopendling. Vårt begrepp skiljer sig alltså från SCB:s pendlingsdefinition, som enbart omfattar arbetsresor över kommungräns. Med hjälp av geografiska informationssystem (GIS) kan avstånd fågelvägen mellan bostad och arbetsställe räknas fram, och ungefärlig resväg i vägnätet beräknas. SCB:s registerdata över arbetsresor baseras på koordinater där individen har sin bostad och sitt arbetsställe. Alla bostäder och arbetsställen är dock inte koordinatsatta av olika skäl. Denna metod att beräkna reseavstånd på skiljer sig från RVU, och dessutom saknas här reseavstånd längre än 150 km. Därför är inte resultaten desamma.

²⁰ 4,174 miljoner; enligt RAMS 2016 var det totala antalet förvärvsarbetande i riket 20–64 år 4,504 miljoner, i övriga åldrar 332 000. 2018 är siffrorna 4,622 miljoner och 358 000. Det innebär att antalet förvärvsarbetande underskattas med ungefär 300 000 eller 6,7 %. Det totala antalet förvärvsarbetande 16+ år i november 2018 uppgick till 4,979 miljoner personer, drygt 800 000 eller 19 % fler. Vi har räknat upp siffrorna i resten av detta PM för att bli jämförbara med RAMS 2018.

²¹ Källa: SCB (2018) och bearbetning Trafikanalys.

Det är 124 000 fler män än kvinnor som reser och männen reser i genomsnitt drygt 3 km längre än kvinnorna. Största skillnaden i reslängd mellan män och kvinnor är i kategorin *Landsbygdskommuner mycket avlägset belägna* där det skiljer 6,7 kilometer i den genomsnittliga reslängden mellan könen.

Av de 4,8 miljoner som 2018 gör arbetsresor upp till 150 km gör mer än 3,2 miljoner (78 procent) det med start i en *Storstadskommun* eller från *Täta kommuner nära en större stad*. Boende i *Storstadskommunerna* avviker med relativt korta arbetsresor, knappt 10 km i genomsnitt. Längst arbetsresor görs av boende i *Landsbygdskommuner nära en större stad* (21,3 km), respektive *Landsbygdskommuner mycket avlägset belägna* (19,8 km). För arbetsresande som bor i *Glesbygd* är den genomsnittliga arbetsresa 22,2 km. Genomgående är antalet arbetsresande fler och avstånden längre för män oavsett bostadsort.

Tabell 3.2. Genomsnittligt reseavstånd för förvärvsarbetande 2018, 16+ år (uppskattade värden), med reseavstånd kortare än 150 km mellan bostad och arbetsställe, efter bostadens (startpunktens) lokalisering.

<i>Kommungrupp</i>	<i>Rese- avstånd i km</i>	<i>Antal förvärvs- arbetande, tusental</i>	<i>Antal kvinnor, tusental</i>	<i>Rese- avstånd kvinnor</i>	<i>Antal män, tusental</i>	<i>Rese- avstånd män</i>
Storstadskommuner	11,5	1 711	846	10,7	865	12,4
Täta kommuner nära en större stad	16,3	2 063	1 006	14,2	1 059	18,2
Täta kommuner avlägset belägna	14,4	318	151	12,8	167	15,7
Landsbygdskommuner nära en större stad	21,3	453	215	19,5	238	23,0
Landsbygdskommuner avlägset belägna	16,5	249	119	14,9	130	17,9
Landsbygdskommuner mycket avlägset belägna	19,8	33	17	16,3	18	23,0
Riket	15,0	4 829	2 353	13,4	2 476	16,5
Varav i Glesbygdsområden	22,2	71	35	19,9	37	24,2
Totalt antal förvärvsarbetande med uppgift om bostad och arbete		4 967				

Källa: SCB (2018) RAMS 2016, bearbetning Trafikanalys. Antalen är uppräknade med 19% till 2018, 16+ år.
Anm: Arbetsreseavstånd är här beräknade som fågelvägen multiplicerat med 1,2, högst 150 km – därför skiljer sig avstånden från dem i t.ex. Figur 2.6, Tabell 3.4 och Tabell 3.6. Bearbetningarna inkluderar även de som bor och arbetar inom samma 100x100 metersruta.
Glesbygdsområden = Områden i Sverige (rutor 100x100 meter) varifrån det tar längre än 45 minuter att resa med bil till närmsta tätort med minst 3 000 invånare.

Trafikanalys har i tidigare studier belyst individers möjlighet och förutsättningar för att resa såväl på nationell som regional nivå, senast i regeringsuppdraget *Perspektiv på resor och möjligheter att resa* (Trafikanalys 2018, s. 173–174). I rapporten undersöks bland annat hur avståndet mellan bostaden och arbetet även bestäms av de socioekonomiska karaktäristika som dominerar i områdena där de förvärvsarbetande bor.²²

Bostadsområden med hög andel äldre och medelålders personer tenderar att ha ett längre genomsnittligt avstånd, drygt 12 km. Även i områden som domineras av barnfamiljer boende i villaförorter och yngre ensamstående i städernas förortsområden tenderar man att ha liknande avstånd. Det innebär att gruppen som har ett längre avstånd än snittet är långt ifrån en homogen grupp, då den består av individer med väldigt olika förutsättningar att resa.

Något kortare arbetsresor, cirka 10 km, sker från områden som domineras av familjer med höga inkomster, hög utbildning och barn i välbärgade villaområden utanför storstäderna samt medelålders och äldre par med goda inkomster i bostadsrättsägt boende i förort till de större städerna. Nästan lika långa arbetsresor (9,5 km) gör boende i områden som domineras av yngre låginkomsttagare i hyresrätt i förortsområden och låg- och medelinkomsttagarhushåll i lägenhet utanför de större städerna.

Kortast reserelationer, mellan 7 och 9 km, görs i områden som domineras av boende urbant i lägenhet i och omkring storstäderna. Dessa personer tenderar även att vara högutbildade och vara medel- eller höginkomstintagare, men även yngre studenter med låg inkomster tenderar att ha kort avstånd mellan arbetet och hemmet. För samtliga indelningarna framgår det tydligt att män över lag har längre arbetsreseavstånd jämfört med kvinnor.

Till viss del framträder ett liknande mönster när medianavstånd används. Generellt är dessa avstånd kortare än medelavstånden, vilket innebär att majoriteten av den arbetande befolkningen har relativt sett kortare avstånd till arbetsplatsen (i genomsnitt 6 km). Störst skillnader mellan median- och medelavstånd ser vi i *Landsbygdskommuner mycket avlägset belägna* med betydligt kortare medianavstånd (i genomsnitt knappt 2 km).

Även för arbetsresorna sett utifrån arbetsplatsernas lokalisering kan vi konstatera att *Storstadskommuner* och *Täta kommuner nära en större stad* dominerar, se Tabell 3.3. Det vill säga, de är stora målpunkter för arbetsresorna. Knappt 3,9 miljoner (80 procent) arbetstagare har sin arbetsplats i någon av dessa kommuner. Det positiva nettoflödet för *Storstadskommuner* uppgår till cirka 180 000. *Täta kommuner nära en större stad* och *Landsbygds-kommuner nära en större stad* har å andra sidan negativa nettoflöde på ungefär 95 000 vardera. För övriga kommuntyper är nettot relativt balanserat på totalen med viss övervikt på negativa netton. Mönstret är relativt likartat för män och kvinnor.

De genomsnittliga avstånden mätt från arbetsställena skiljer sig från avstånden när vi mäter från bostaden. Avståndet för arbetsresande till arbetsplatser i storstadskommuner ökar nu till 15,0 km. Det kan jämföras med 11,5 km som de boende i samma kommuner har när de reser till sitt arbete. Detta är ett tecken på att de som reser in till en sådan kommun i genomsnitt reser långt. Reslängden till arbetsställena i landsbygdskommuner och i glesbygden är kortare än mätt för boenden i samma kommuner.

²² Fågelavstånd har använts även för dessa beräkningar. Observera att endast arbetsresor som är högst 100 km ingår i denna beräkning. Det gör att medelavstånden för denna redovisning i är något kortare i genomsnitt.

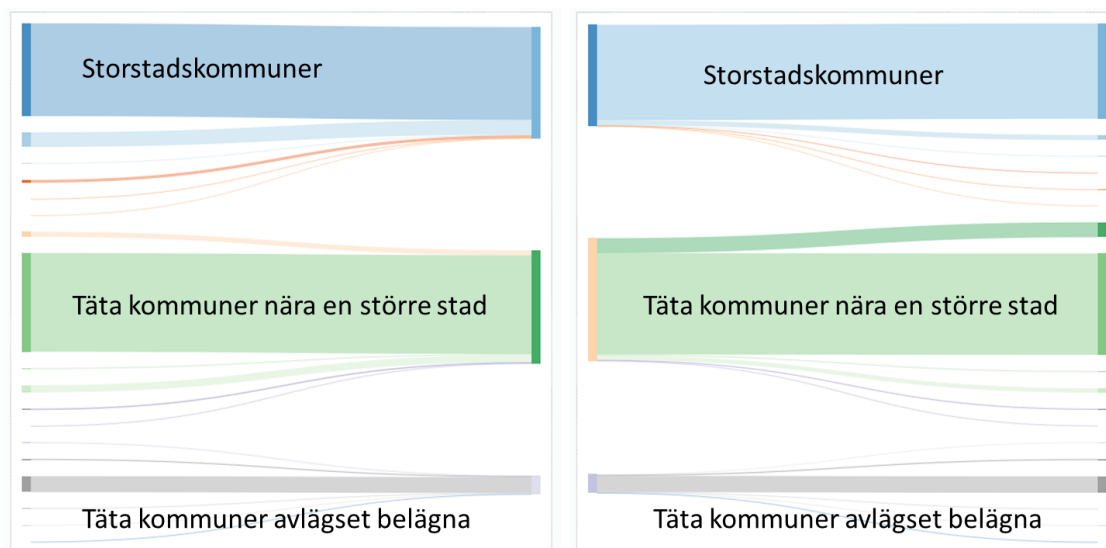
Tabell 3.3. Genomsnittligt reseavstånd för förvärvsarbetande 2018, 16+ år (uppskattade värden), med reseavstånd kortare än 150 km mellan bostad och arbetsställe, efter *arbetsställets* (målpunktens) lokalisering.

<i>Kommungrupp</i>	<i>Res- avstånd i km ^a</i>	<i>Förvärvs- arbetande, tusental</i>	<i>Kvinnor, tusental</i>	<i>Res- avstånd kvinnor, km</i>	<i>Män, tusental</i>	<i>Res- avstånd män, km</i>
Storstadskommuner	15,0	1 905	926	13,3	979	16,6
Täta kommuner nära en större stad	14,9	1 972	972	13,4	1 000	16,4
Täta kommuner avlägset belägna	14,3	322	154	12,6	169	15,8
Landsbygdskommuner nära en större stad	15,8	359	171	14,1	189	17,3
Landsbygdskommuner avlägset belägna	14,3	238	114	13,3	124	15,2
Landsbygdskommuner mycket avlägset belägna	17,0	32	15	14,8	17	19,1
Riket	15,0	4 829	2 353	13,4	2 476	16,5
Varav i Glesbygds-områden ^b	16,5	65	27	14,7	38	17,7
Total antal förvärvs-arbetande med uppgift om bostad och arbete		4 967				

Källa: SCB (2018) RAMS 2016, bearbetning av Trafikanalys. Antalen är uppräknade med 19% till 2018, 16+ år. Anm: ^a Avstånd mellan bostad och arbetsställe, beräknade som fågelvägen multiplicerat med 1,2, högst 150 km – därför skiljer sig avstånden från dem i t.ex. Figur 2.6, Tabell 3.4 och Tabell 3.6. Bearbetningarna inkluderar även dem som bor och arbetar inom samma 100x100 metersruta.

^b Glesbygdsområden = Områden i Sverige (rutor 100x100 meter) varifrån det tar längre än 45 minuter att resa med bil till närmsta tätort med minst 3 000 invånare.

Flöden av arbetsresande mellan de sex kommungrupperna domineras av interna flöden inom respektive grupp, vilket ofta förklaras av att arbetsresan sker med start och mål i samma kommun, se Figur 3.3 och Figur 3.4.



Figur 3.3. Arbetsresande från alla kommungrupper med arbetsställe (mål) i en *Storstadskommun*, en *Tät kommun nära en större stad* eller en *Tät kommun avlägset belägen* (vänster). Arbetsresande med bostad (start) i *Storstadskommun*, en *Tät kommun nära en större stad* eller en *Tät kommun avlägset belägen* och arbetsställe i någon av de sex kommungrupperna.

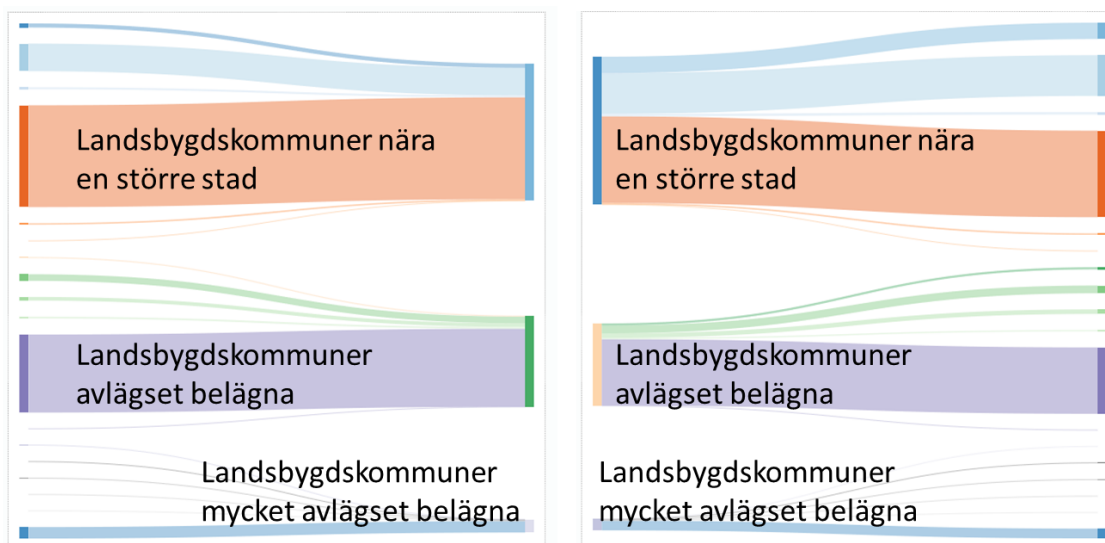
Källa: Egen bearbetning av SCB (2018) geokodade uppgifter från RAMS 2016.

Anm: Underlaget redovisas i Bilaga 1 – Arbetsresor inom och mellan kommungrupper, Tabell 0.1.

Storstadskommunerna har ett positivt nettoflöde. Inflödet till *Storstadskommunerna* sker internt (83 procent av totalt inkommande arbetsresor), från *Täta kommuner nära en större stad* (13 procent av totalt antal inkommande arbetsresor), samt från gruppen *Landsbygds-kommuner nära en större stad* (3 procent). Utflödet från *Storstadskommunerna* är förhållandevis begränsat. Ungefär 6 procent av *Storstadskommunernas* utgående arbetsresor går till en annan kommungrupp, koncentrerat till *Täta kommuner nära en större stad* (5 procent).

Täta kommuner nära en större stad har ett negativt nettoflöde. Huvudsakliga målpunkter är förutom internt (83 procent av totalt antal utgående arbetsresor) *Storstadskommuner* (12 procent) och till viss del även *Landsbygdskommuner nära en större stad* (3 procent). Inflöden till *Täta kommuner nära en större stad* sker huvudsakligen också från dessa två kommungrupper (4 respektive 6 procent av totalt antal inkommande arbetsresor, 87 procent sker internt).

Täta kommuner avlägset belägna har huvudsakligen ett internt flöde (87 procent av totalt antal utgående arbetsresor). Därutöver går 6 procent av de utgående arbetsresorna till *Täta kommuner nära en större stad* samt enstaka procent till övriga grupper förutom *Landsbygdskommuner mycket avlägset belägna*. Inflödena sker dels internt (86 procent), dels från *Täta kommuner nära en större stad* (6 procent) eller från *Landsbygdskommuner avlägset belägna* (4 procent).



Figur 3.4. Arbetsresande från alla kommungrupper med arbetsställe (mål) i en *Landsbygdskommun nära en större stad*, *Landsbygdskommun avlägset belägen* alternativt *Landsbygdskommun mycket avlägset belägen* (vänster). Arbetsresande med bostad (start) i en *Landsbygdskommun nära en större stad*, *Landsbygdskommun avlägset belägen* alternativt *Landsbygdskommun mycket avlägset belägen* och arbetsställe i någon av de sex kommungrupperna (höger).

Källa: Egen bearbetning av geokodade uppgifter från RAMS 2016 (SCB 2018).

Anm: Underlaget redovisas i Bilaga 1 – Arbetsresor inom och mellan kommungrupper, Tabell 0.1.

Landsbygdskommuner nära en större stad har ett relativt stort in- och utflöde (Figur 3.4). Inflödet sker huvudsakligen internt (74 procent av totalt antal inkommande arbetsresor) från *Täta kommuner nära en större stad* (20 procent) och till mindre del från *Storstadskommuner* (3 procent). Utflödet sker till samma kommungrupper, fast med större flöden (59 procent internt, 11 procent till *Storstadskommuner* och 28 procent till *Täta kommuner nära en större stad*).

Ett liknande mönster har *Landsbygdskommuner avlägset belägna*, fast i mindre skala. Av de utgående arbetsresorna är 81 procent interna, 9 procent sker till *Täta kommuner nära en större stad*, 6 procent till *Täta kommuner avlägset belägna* och 3 procent till *Storstadskommuner*. Inflödet till dessa kommuner sker 85 procent internt av det totala antalet inkommande arbetsresor. Resterande sker från *Täta kommuner nära en större stad* (7 procent) respektive *Täta kommuner avlägset belägna* (4 procent).

Slutligen är utgående flöden från *Landsbygdskommuner mycket avlägsna* till 85 procent interna. Resterande av de utgående flödena sker till *Täta kommuner avlägset belägna* (7 procent) och *Täta kommuner nära en större stad* (5 procent). Inflödet till *Landsbygdskommuner mycket avlägset belägna* sker även här till stor del internt (88 procent). Från *Täta kommuner nära en större stad* kommer 4 procent och 3 procent från *Täta kommuner avlägset belägna*.

Noterbart är också att nettoflödet är negativt för *Landsbygdskommuner nära en större stad*, men positivt för *Landsbygdskommuner avlägset belägna*. *Landsbygdskommuner mycket avlägset belägna* har huvudsakligen interna flöden av arbetsresor.

Resande med bil

För att uppskatta hur många som påverkas av förslaget har registeruppgifterna från RAMS kombinerats med fördelning av färdstätt från RVU Sverige 2011–16²³ (Tabell 3.4).

Det är cirka 3,0 miljoner förvärvsarbetande som reser till arbetet med bil. Av dessa är det cirka 1,0 miljon eller 34 procent som skulle kunna erhålla avdrag för bil idag, med hänsyn tagen enbart till avståndet och antalet resdagar, samt förutsatt att kravet på restidsvinst gentemot kollektivtrafik uppfylls (Tabell 3.4).²⁴ Det genomsnittliga bilavdraget idag, vid låg marginalsatt, uppskattas till knappt 5 400 kr.

I grundmodellen för ny skattelättnad beviljas alla inom färdstättet bil, med avstånd över 30 km, i genomsnitt ett avdrag på drygt 5 200 kr. Det gäller för 21 procent av de förvärvsarbetande med bil, givet att alla som har rätt till avdrag också ansöker om det. Förslaget till ny skattelättnad blir därmed i genomsnitt och budgetmässigt relativt likt dagens, men det leder samtidigt till stora omfördelningar: från bilresande, speciellt för de med hög marginalsatt och långa reseavstånd, till kollektivtrafikresenärer med reseavstånd över 30 km. Dels förlorar bilresenärer med avstånd från cirka 15 till 30 km rätten att göra avdrag, och dels är ersättningen lägre för dem som beviljas avdrag.²⁵ Skillnaden är särskilt tydlig på avstånd över 80 km.

För dem som uppfyller kriteriet på bristfällig kollektivtrafik, cirka 40 procent²⁶ av dem som har rätt att söka avdrag (21 procent), blir effekten jämfört med dagens system relativt lika på individnivå. De med avstånd under 30 km får dock inte göra avdrag. Negativa konsekvenser uppstår också för de förvärvsarbetande som reser längre än 150 km till arbetet (sannolikt mestadels veckopendlare).

Som helhet kommer det genomsnittliga avdraget att uppgå till drygt 12 000 kr, givet att alla som har rätt till avdrag ansöker om det. Tillsammans med de resande med bil som inte är berättigade till utökat avdrag (ej bristfällig kollektivtrafik) blir det genomsnittliga avdraget 7 800 kronor, givet att alla som har rätt till avdraget ansöker om det.

Det blir även en omfördelning från dem med hög marginalsatt till dem med låg marginalsatt, till dem med förmånsbil och till dem som samåker. Mellan färdstättarna blir det en omfördelning av avdragsmöjligheter från bil till kollektivtrafik, se Tabell 3.4–Tabell 3.6. Det blir också en omfördelning från personer med funktionsnedsättning, med avdrag för faktisk bilkostnad upp till dubbla schablonen (37 kronor per mil), till övriga gynnade grupper.²⁷

²³ Arbetsresor per färdstätt för personer 20–64 år, efter reseavstånd.

²⁴ Alla med reseavstånd större än 20 km i Tabell 3.4, som med antaget antal resdagar kommer över grundavdragsgränsen. Vi uppskattar på annan plats antalet till drygt 800 000 (2018), och då ingår även cirka 150 000 som har kortare reseavstånd än 15 km (se kapitel 2). Det verkliga antalet som yrkar avdrag enligt utredningen var 902 000 (2017). Differensen består av bland annat kollektivtrafikresenärer, men alla som har möjlighet att göra avdrag gör det inte heller, samtidigt som en stor andel gör skattefel.

²⁵ Cirka 3 600 kronor lägre per år i vårt exempel med 182 arbetsdagar i Tabell 3.4. Med 210 arbetsdagar blir skillnaden 4 200 kronor per år.

²⁶ Den andel av de förvärvsarbetande som inte har kollektivtrafikförbindelser med rimliga restider (≤ 2 timmar), enligt det individbaserade kriteriet på kollektivtrafiktillgång. Enligt det platsbaserade kriteriet är det 12 procent av alla förvärvsarbetande, eller 600 000, som har bristfällig tillgång (Trafikanalys 2020b). Vi räknar inte här med möjligheten till upp till en mils anslutningsresa med bil, i vilket fall andelen minskar väsentligt.

²⁷ Trafikanalys (2020c).

Tabell 3.4. Beräknat antal påverkade, reseavdrag idag samt ny skattelättnad för dem som reser med bil, efter avståndsintervall. Avser 2018, 16+ år. Ny skattelättnad utvärderad vid 182 resdagar per år.

Avståndsintervall, km*	Resande med bil				Bilavdrag idag		Skattelättnad, 182 resdagar**	
	Män, tusen-tal	Kvinnor tusen-tal	Totalt, tusen-tal	Medelreslängd km****	Möjligt belopp, låg MS, kr/år	Räknar med bilavdrag, %	Grundmodell	Bristfällig kollektivtrafik
0–10	687	606	1 288	5	0	6	0	0
10–15	184	163	350	11	0	15	0	0
15–20	162	137	298	16	0	33	0	0
20–25	124	92	218	21	1 058	48	0	0
25–30	93	63	156	26	2 053	62	0	0
30–35	65	46	112	31	3 128	58	188	3 827
35–40	50	32	82	36	4 236	66	1 310	4 949
40–80	159	89	249	51	7 480	67	4 598	8 238
80–140	46	17	64	101	18 229	57	10 918	19 131
140–150	4	1	5	144	27 415	39 ^a	10 918	28 442
150–160	3	1	5	152	29 132	66 ^a	10 918	29 841
160+	77	27	111	307	62 605	40	10 918	29 841
Summa/ ^c medel	1 702	1 272	2 974	23,9		27 ^b	Medelvärden för dem som kan erhålla avdrag	
Summa/ medel >15 km	784	503	1 299	41,4	5 388			
Summa/ medel >30 km	405	213	627	63,0			5 225	12 014
Andel som kan erhålla avdrag					34%		21%	21%
Andel bristfällig***								39%
Sammanvägt medel							7 838	

Källa: SCB (2018) RAMS 2016, uppräknat med 19% till 2018, 16+ år; RVU Sverige 2011–16.

Anm: * beräknat som fågelavståndet i RAMS x 1,2; ** beräknat utifrån RVU och RAMS, tabell med skattereduktion utvärderad vid 210 dagar finns i Bilaga 3 – Bilresor; bilavdrag beräknat vid låg marginalsatt (MS), förutsatt att resenären uppfyller tidsvinstkriteriet; *** ingen kollektivtrafik samt mer än 2,5 timmars tidsdifferens mot bil, utan hänsyn tagen till upp till en mils anslutningsresa (Trafikanalys 2020b, tabell 3.1); **** medelreslängd för arbetsresor med bil enligt RVU; ^a på dessa avstånd är skattningarna mycket osäkra; ^b av antalet förvärvsarbetande med bil – jämför med Tabell 2.1 som är av alla förvärvsarbetande; ^c totalsumman för män är knappt 50 000 högre och totalsumman drygt 30 000 högre än summan av antalet på respektive avstånd, beroende på mätosäkerheter och bristande uppgifter om avstånd i RVU. Det är också orsaken till att inte radsummorna stämmer på alla rader. Totalsummorna har alltid den lägsta mätosäkerheten.

I Tabell 3.4 ser vi också att andelen förvärvsarbetande som räknar med bilavdrag (av dem som beräknas resa med bil) ligger runt 60–70 procent om de har reseavstånd över 2,5 mil. På kortare avstånd är andelen lägre, där det stora antalet förvärvsarbetande finns, och där det

också är vanligt med gång, cykel och lokal kollektivtrafik. Som visas i kapitel 2 (Tabell 2.1) räknar ungefär 800 000 bilresenärer med bilavdrag idag, varav 130 000 har reseavstånd kortare än 15 km och 320 000 mellan 15 och 30 km.

Tabell 3.5. Ekonomiska konsekvenser (differenser) för förvärvsarbetande med olika reseavstånd, samt andelar med bristfällig kollektivtrafik. 2018, 16+ år.

Avståndsintervall, km	Förvärvsarbetande med bil, tusental	Differenser, kronor per år				Bristfällig kollektivtrafik*	
		Grundlåg MS	Grundhög MS	Bristflåg MS	Bristfhög MS	Andel, %	Antal, tusental
0–10	1 288	0	0	0	0	8	220
10–15	350	0	0	0	0	15	76
15–20	298	0	0	0	0	17	64
20–25	218	-1 005	-1 634	-1 005	-1 634	19	50
25–30	156	-2 083	-3 384	-2 083	-3 384	21	39
30–35	112	-2 942	-4 917	698	-1 277	21	29
35–40	82	-2 927	-5 576	713	-1 936	21	21
40–80	249	-2 883	-7 552	757	-3 912	21	65
80–140	64	-7 324	-18 727	902	-10 501	18	17
140–150	5	-16 590	-33 784	1 027	-16 167	22	1
150–160	5	-18 314	-36 586	614	-17 658	17	1
160+	111	-12 868	-22 936	-7 252	-17 320	13	20
Totalt	2 974					12	606

Källa: SCB (218) RAMS 2016, uppräknat med 19% till 2018, 16+ år; egna beräkningar.

Anm: differenser, Grund = grundmodell för skattereduktion; Bristf = skattereduktion vid bristfällig kollektivtrafik; låg MS = marginalskatt 32 %; hög MS = marginalskatt 52 %. * enligt den platsbaserade metoden, utan hänsyn tagen till upp till en mils anslutningsresa med bil (Trafikanalys 2020b).

Resande med kollektivtrafik

För att uppskatta hur många som påverkas av förslaget har registeruppgifterna från RAMS kombinerats med fördelning av färd sätt från RVU Sverige 2011–16 (Tabell 3.6). Det blir cirka 830 000 förvärvsarbetande som beräknas arbetspendla med kollektivtrafik, varav 165 000 eller 20 procent på avstånd över 30 kilometer. Beräknad medelskattereduktion för dessa blir 6 100 kronor per år.²⁸

²⁸ Tabeller med 210 dagar per år finns i Bilaga 3 – Bilresor, för jämförelser med utredningen.

Tabell 3.6. Beräknat antal påverkade samt ny skattelättnad för dem som reser med kollektivtrafik, 2018, 16+ år, per avståndsintervall. Ny skattelättnad utvärderad vid 182 resdagar per år.

Avstånd till arbetsstället, km	Resande med kollektivtrafik				
	Män, tusental	Kvinnor, tusental	Totalt, tusental	Medelreslängd, km	Skattereduktion, kr/år, grundmodell*
0–10	155	171	326	6	0
10–15	44	69	111	12	0
15–20	25	42	67	17	0
20–25	18	38	54	22	0
25–30	10	23	31	27	0
30–35	10	13	23	31	321
35–40	10	11	21	37	1 526
40–80	29	38	65	56	5 675
80–140	10	15	24	98	10 918
140–150	0	1	1	142	10 918
150–160	0	1	1	154	10 918
160+	12	23	29	442	10 918
Summa/medel ^a	353	478	833	27,1	
Summa/medel >30 km	73	102	165	73,9	6 137**
Andel som kan erhålla avdrag					20%

Källa: SCB (2018), RAMS 2016, uppräknat med 19% till 2018, 16+ år; RVU 2011–16.

Anm: * 182 resdagar per år, beräknat utifrån RVU och RAMS – tabell med skattereduktion utvärderad vid 210 dagar finns i Bilaga 4 – Kollektivtrafik; ** medelvärde för dem som erhåller avdrag. ^a totalsumman för män och kvinnor är drygt 30 000 högre och totalsumman cirka 80 000 högre än summan av antalet på respektive avstånd, beroende på mätosäkerheter och bristande uppgifter om avstånd i RVU. Det är också orsaken till att inte radsummorna stämmer på alla rader. Totalsummorna har alltid den lägsta mätosäkerheten.

3.2 Kostnader för resorna

Avdraget i relation till kostnader för resande med bil och kollektivtrafik

Transportkonsumtionen består av inköp och drift av fordon och köp av transporttjänster såsom lokalresor, och uppgick till 269 miljarder kronor 2018. Det motsvarar 58 000 kronor per hushåll.²⁹ Denna konsumtion minskade med 0,1 procent mellan 2017 och 2018, medan den under tioårsperioden 2008–2018 ökade med i genomsnitt 2,0 procent per år – sammantaget en ökning på 21 procent. Samtidigt har den totala konsumtionen ökat med 25 procent.

²⁹ Roos (2019). Källan är SCB, Nationalräkenskaperna, Hushållens konsumtionsutgifter fördelade efter ändamål (FN:s klassificering COICOP). Antalet hushåll var 2018 4,657 miljoner; SCB Hushållens boende, www.statistikdatabasen.scb.se/sq/87195.

Transporterna är en av de största utgifterna i hushållen efter bostaden, och står för 12,1 procent av hushållsutgifterna. Andelen har pendlat mellan 11,8 och 12,5 procent de senaste tio åren. Enligt SCB:s Nationalräkenskaper utgjorde "driftskostnader för personlig transportutrustning" knappt hälften av konsumtionen av transporter och fordon, eller 133 miljarder kronor 2018.³⁰ Merparten torde utgöras av bilrelaterade driftskostnader. 26 procent av transportkonsumtionen utgörs av bilköp. Fasta och rörliga utgifter för bil utgör alltså ungefär tre fjärdedelar av hushållens utgifter för transporter, eller 9 procent av dess totala konsumtion – cirka 43 500 kronor per hushåll och år i genomsnitt.

Enligt en beräkning av drivmedelskostnaderna (alla ärenden) per hushåll med minst en bil uppgick de 2018 till ungefär 16 300 kr i genomsnitt (Trafikanalys 2020b). I indelningen enligt demografiska statistikområden (DeSO) beräknades genomsnittskostnaden per hushåll i glesbygds-DeSO till 19 900 kronor. I övriga landet beräknades genomsnittskostnaden till 15 900 kronor. En motsvarande variation i drivmedelskostnaderna finns mellan kommungrupperna enligt Tillväxtverkets indelning. Drivmedelskostnaderna för hushåll i Storstadskommuner och Tätastadskommuner nära en större stad är klart lägre än vad hushållen i Landsbygdskommuner avlägset och mycket avlägset belägna betalar. Högst utgift har dock hushållen i Landsbygdskommuner nära en större stad (17 685 kr per hushåll och år i genomsnitt).

Uppgifterna ovan kan exempelvis jämföras med det genomsnittliga avdraget idag för resor med bil till arbetet, som uppskattades till 5 400 kr i genomsnitt, givet att alla som har rätt att ansöka också gör det (Tabell 3.4).

Hushållens konsumtion av kollektivtrafik och järnvägstransporter var i Nationalräkenskaperna 32,2 miljarder kronor 2018 (12 procent av transportkonsumtionen). Fördelat på alla hushåll blir det cirka 6 900 kronor per hushåll och år. Siffran blir förstås högre om summan bara fördelas på de hushåll eller förvärvsarbete som reser kollektivt.

Siffran kan ändå i viss mån sättas i relation till skattereduktionen för kollektivtrafikesenärer, som i genomsnitt skulle uppgå till drygt 6 100 per avdragsberättigad förvärvsarbete, om alla 165 000 som har rätt att göra avdrag också gör det (Tabell 3.6).³¹ Den totala skattelättnaden skulle bli cirka 1,0 miljarder kronor.

Kostnader för bilresor

Med hjälp av uppgifter från Nationalräkenskaperna och RVU Sverige kan vi uppskatta förvärvsarbeteandes fordonskostnader och personliga kostnader, genom att ta ut uppgifter om fordonskilometer, personkilometer och beläggning³² för de olika studerade avståndsintervallen (Tabell 3.7).

Genom att göra en nedbrytning av driftskostnaderna för bil med hjälp av fordonskilometer med ärendet arbetsresa ur RVU får vi fram att det är 20,5 miljarder fordonskilometer³³ eller 36 procent av det totala trafikarbetet med bil. Beloppet i kolumnen längst till höger på raden "Utgifter drift av bil, arbetsresor" är således 36 procent av "driftskostnader för personlig transportutrustning" 2018 som var 133 miljarder kronor. Vi utgår ifrån att den mestadels består av bilrelaterade kostnader. Vi får fram en rörlig fordonskostnad på 2,34 kronor per kilometer vilken kan fördelas ut på arbetsresor med bil på olika avstånd enligt Figur 2.2 ovan. Genom att

³⁰ SCB (2019c). Driftskostnaderna innefattar: reservdelar och tillbehör; driv- och smörjmedel; bensin, diesel, olja, glykol, k-sprit, underhåll och reparation; andra fordonstjänster; parkering, körkort och förmånsbil.

³¹ Förvärvsarbete som idag har mer än 3 mil till arbetet och som reser kollektivt.

³² Beläggning är det genomsnittliga antalet personer i fordonet, i det här fallet bilen, och definieras som transportarbetet i personkilometer dividerat med trafikarbetet i fordonskilometer.

³³ RVU Sverige 2011–16. Sedan dess har transportarbetet med personbil ökat med 5 procent eller 1 miljard fordonskilometer till 2018, enligt Transportarbetestatistiken, www.trafa.se/ovrig/transportarbete.

dividera med personkilometer får vi en genomsnittskostnad per person på 2,11 kronor per kilometer, eftersom något flera personer än föraren delar på kostnaderna. Detta kan jämföras med schablonavdraget på 1,85 kronor per kilometer.

Vi antar i kalkylen att alla medresenärer är förvärvsarbetsande och delar på bilkostnaderna, lika väl som att de kommer att få skattelättnad med det nya förslaget, som är individuellt. Det gör att den minskade skattelättnaden blir något mindre kännbar för bilresande i allmänhet.

I raden med beläggning i tabellen framgår det att den är 1,11 i genomsnitt, vilket motsvarar att det i ungefär var nionde bil sitter en extra person förutom föraren. Beläggningen är lägre på avstånd upp till 150 kilometer, mellan 1,07 och 1,13, medan den på avstånd därutöver stiger rejält till 1,38.

Tabell 3.7. Fördelning av förvärvsarbetsande, fordonskilometer, personkilometer, beläggning, för beräkning av konsekvenser. Kostnaden per fordonskilometer är beräknad till 2,34 kronor.

	Uppgift saknas	0–<15 km	15–<30 km	30–<80 km	80–<150 km	150– km	Samtliga
Andelar av arbetsresor som sker med bil, % (RVU)	54	53	72	71	63	70	59
Förv.arb. med bil, tusental (RAMS+RVU)	–	1 637	672	443	69	115	2 974
Fordonskilometer, miljarder (RVU)*	0	3,6	5,0	8,0	2,1	1,8	20,5
Andel av fordonskm*, %	0	18	24	39	10	9	100
Utgifter drift av bil, arbetsresor, mdr kr/ år** (NR+RVU)	0	8,6	11	19	4,8	4,3	48
Personkm, mdr km/år* (RVU)	0	3,9	5,4	8,6	2,4	2,4	22,8
Utgifter / pkm, kr/km**	0	2,2	2,1	2,2	2,0	1,8	2,1
Beläggning, arbetsresor* (RVU)	0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,4	1,1

Källa: * RVU Sverige 2011–16 (referenstidpunkt årsskiftet 2013/14), ** SCB Nationalräkenskaper (NR) 2018, löpande priser.

Anm: Förvärvsarbetsande enligt RAMS är inte bundna till något särskilt färd sätt. Vi uppskattar antalet förvärvsarbetsande med bil på olika reseavstånd genom att multiplicera med färdmedelsandelar från RVU (andra raden under rubrikraden). Transportarbetet (personkilometer) inkluderar alla passagerare 16–74 år, oavsett förvärvsstatus eller passagerarnas resande.

3.3 Konsekvenser för bilresenärer

Med de nya reglerna kommer alla skattskyldiga med reseavstånd under 30 kilometer att förlora sin rätt till avståndsberoende avdrag, om de inte kan påvisa en funktionsnedsättning som omöjliggör resande med allmänna transportmedel (kollektivtrafik). Av gruppen med reseavstånd under 30 kilometer är det cirka 450 000 som i resvaneundersökningen uppger att de räknar med bilavdrag i kommande års självdeklaration (kan räknas fram ur Tabell 2.1). Av dessa har 130 000 reseavstånd under 15 km. De förvärvsarbetande fördelar sig på 62 procent i Stad (280 000), 34 procent i Landsbygdskommuner (150 000) och 4 procent i Glesbygdskommuner (15 000).

I Stadskommuner är det 36 procent av dem med bilavdrag idag som förlorar dem, inom Landsbygdskommuner är det 41 procent och inom Glesbygdskommuner 48 procent. Till en del kommer dessa att ersättas av resenärer i kollektivtrafik på avstånd över 30 kilometer, som uppskattas till cirka 165 000 personer (se Tabell 3.6).

De ekonomiska konsekvenserna för arbetsresande med bil är negativa i grundmodellen för ny skattelättnad (Tabell 3.5, Tabell 3.8). Om den skattskyldige kan hävda bristfällig kollektivtrafik och har låg marginalsatt blir effekterna positiva (skattesänkning) i intervallen 30–160 km. Vi utgår från beräkningar av det privata utlägget (utifrån parametrarna i (Tabell 3.7) samt nettokostnaden efter skatteavdrag vid medelreseavstånden inom varje avståndsintervall, och beräknar förändringarna utifrån dem.

Kostnadsökningarna ökar med avståndet och med marginalsatten, endast på avstånd under 15 kilometer är konsekvensen neutral. Mellan reseavstånd på 15 och 80 kilometer är förlusten för den skattskyldige mellan 6 och 16 kronor per dag (7–11 procent)³⁴ vid låg marginalsatt. Vid hög marginalsatt är förlusten 9–36 kronor per dag eller 12–29 procent. På avstånd 80–150 kilometer är kostnadsökningen i genomsnitt 44 kronor per dag (15 procent) vid låg marginalsatt, och 109 kronor per dag (46 procent) vid hög marginalsatt.

På avstånd över 150 kilometer har vi utvärderat effekterna vid 59 hemresor per dag, som är uppskattningen av antalet arbetsresor vid dessa avstånd (se Figur 2.6 och texten däromkring). Då ska beloppen snarare tolkas som kostnader för hemresor (tur och retur). Vid låg marginalsatt ökar då kostnaderna med 230 kronor per hemresa eller 35 procent, och vid hög marginalsatt med 411 kronor per hemresa (88 procent).

³⁴ Genomsnitt per avståndsintervall.

Tabell 3.8. Fördelning av kostnader och avdrag samt ökning av kostnader, efter reseavstånd, grundmodellen för ny skattelättnad.

	0–<15 km	15–<30 km	30–<80 km	80–<150 km	150– km ^a
Medelavstånd, arbetsresor med bil, km* (RVU)	6,5	21	43	104	295
A. Privat kostnad, kr/arbetsdag	26	86	175	404	938
B. Reducerad skatt, låg MS	0	6	32	104	290 ^a
C. Reducerad skatt, hög MS	0	9	51	169	471 ^a
Låg MS (81% av förv.arb)					
Nettokostnad (A–B), kr/arbetsdag	26	80	143	300	648 ^a
Ökning, kr/dag	0	6	16	44	230 ^a
Ökning i %	0	7	11	15	35 ^a
Hög MS (19%)					
Nettokostnad (A–C), kr/arbetsdag	26	77	123	235	467 ^a
Ökning, kr/dag	0	9	36	109	411 ^a
Ökning i %	0	12	29	46	88 ^a

Anm: låg MS = marginalsatt "låg", 32 procent; hög MS = marginalsatt "hög", 52 procent. Beräkningarna är gjorda vid 182 arbetsdagar per år, utom på avstånd 150– km som är utvärderade vid 59 dagar per år (markerade med ett ^a). Enbart avståndsberoende avdrag beaktas. För övriga beräkningsparametrar se Tabell 3.7.

Om kollektivtrafiken är bristfällig vid bostaden eller arbetsplatsen, om det inte finns kollektivtrafik på minst två kilometer längs vägen, eller om tidsvinstkriteriet uppfylls, får den skattskyldige förhöjd skattereduktion. Skillnaderna blir då mindre vid låg marginalsatt och på avstånd mellan 15 och 150 kilometer, och till och med negativa (kostnadssänkning) i intervallen 30–80 och 80–150 kilometer (Tabell 3.9). Vid hög marginalsatt blir kostnadsökningen mellan 9 och 60 kronor per dag på avstånd mellan 15 och 150 kilometer (12–25 procent).

På längre avstånd, över 150 kilometer, blir kostnadsökningen 126 kronor per dag (19 procent) vid låg marginalsatt och 307 kronor per dag (66 procent) vid hög marginalsatt.

Tabell 3.9. Förändringar av kostnader efter reseavstånd, ny skattelättnad vid bristfällig kollektivtrafik.

	0–<15 km	15–<30 km	30–<80 km	80–<150 km	150– km ^a
Låg MS					
Ökning, kr/dag	0	6	–4	–5	126 ^a
Ökning i %	0	7	–3	–2	19 ^a
Hög MS					
Ökning, kr/dag	0	9	16	60	307 ^a
Ökning i %	0	12	13	25	66 ^a

Anm: Samma beräkningsparametrar som i Tabell 3.7-Tabell 3.8.

Glesbygdskommuner skiljer ut sig från Stads- och Landsbygdskommuner främst genom något kortare arbetsresor på avstånd under 15 kilometer och över 80 kilometer, vilket ger dem lägre transportkostnader i utgångsläget (Tabell 3.10).

Tabell 3.10. Privata kostnader för bilresor till arbetet efter kommungrupp, kronor per resdag (över 150 km, per hemresa).

Kommungrupp	0–<15 km	15–<30 km	30–<80 km	80–<150 km	150– km	Samtliga
Stadskommun	27	83	175	401	928	96
Landsbygdskommun	24	85	175	426	946	94
Glesbygdskommun	20	87	170	369	757	93

Källa: RVU Sverige 2011–16 (bland annat reseavstånd per kommungrupp); Konsumtionsrapporten 2019 (avser 2018) samt SCB: Nationalräkenskaper.

Anm: Förutom reseavstånd, samma beräkningsparametrar som i Tabell 3.7. Siffrorna är behäftade med osäkerheter som kan vara betydande.

Förändringarna av kostnaderna i kronor är endast beroende av antal resdagar och marginalskatt. De varierar alltså inte mellan kommungrupperna, där enda skillnaden är variationer i medelreseavstånd inom varje avståndsintervall.

Det blir en ökning av kostnaderna i alla avståndsintervall, utom vid bristfällig kollektivtrafik och med låg marginalskatt, där en viss kostnadsminskning blir fallet mellan 30 och 150 kilometer.³⁵ I övrigt ökar förlusterna med reseavståndet. På grund av skillnaderna i utgångsläget mellan kommungrupperna leder detta till större kostnadsökningar i Glesbygdskommunerna procentuellt sett (Tabell 3.11).

³⁵ Det ska inte dras alltför stora växlar på denna minskning, då den sannolikt faller inom osäkerhetsintervallet.

Tabell 3.11. Kostnadsökningar för bilresor i grundmodellen för skattereduktionen, efter kommungrupp, procent.

<i>Marginal-skatt</i>	<i>Kommungrupp</i>	<i>0–<15 km</i>	<i>15–<30 km</i>	<i>30–<80 km</i>	<i>80–<150 km</i>	<i>150– km</i>
Låg	Stadskommun	0	7	11	15	36
	Landsbygdskommun	0	7	11	14	35
	Glesbygdskommun	0	7	12	17	49
Hög	Stadskommun	0	12	29	47	90
	Landsbygdskommun	0	12	29	42	86
	Glesbygdskommun	0	12	30	54	143

Källa: Egna beräkningar.

Kostnadsökningarna märks framför allt på avstånd över 80 kilometer. Vid låg marginalsatt får till exempel Glesbygdskommunerna en kostnadsökning vid avstånd 80–150 kilometer på 17 procent, mot 15 procent i Stad och 14 procent i Landsbygd. Vid hög marginalsatt och längre avstånd blir skillnaderna ännu mer markerade.

Vid bristfällig kollektivtrafik uppstår inga skillnader mellan kommuntyperna vid låg marginalsatt, utom på avstånd över 150 kilometer. Vid hög marginalsatt uppstår skillnader från och med 80–150 kilometer (Tabell 3.12).

Tabell 3.12. Kostnadsförändringar för bilresor med skattereduktion vid bristfällig kollektivtrafik, efter kommungrupp, procent.

<i>Marginal-skatt</i>	<i>Kommungrupp</i>	<i>0–<15 km</i>	<i>15–<30 km</i>	<i>30–<80 km</i>	<i>80–<150 km</i>	<i>150– km</i>
Låg	Stadskommun	0	7	–3	–2	20
	Landsbygdskommun	0	7	–3	–2	19
	Glesbygdskommun	0	7	–3	–2	27
Hög	Stadskommun	0	12	13	26	67
	Landsbygdskommun	0	12	13	23	64
	Glesbygdskommun	0	12	13	30	107

Källa: Egna beräkningar.

Förändring i resandet med bil

Genom tillämpning av priselasticiteter på kostnadsökningarna kan vi grovt uppskatta förväntade förändringar av antalet resenärer.³⁶

³⁶ De elasticiteter vi använder gäller arbetsresor med bil och är hämtade från de Jong och Gunn (2001), citerade i Vagland och Pyddoke (2006). Se Bilaga 3 – Bilresor för detaljerade beräkningar.

På kort sikt (1–2 år) kommer cirka 29 000 färre personer (1,2 procent) att använda bil till arbetet som följd av kostnadsökningarna (Tabell 3.13). Cirka tre fjärdedelar av dessa bor i Stadskommuner, och en av fem i Landsbygdskommuner och en av femton i Glesbygdskommuner.

På lång sikt (12–15 år) kommer antalet bilresenärer att gå upp igen på grund av olika anpassningar, så att minskningen stannar på 21 000 färre bilresenärer (0,8 procent). Fördelningen på kommungrupper blir ungefärligen densamma som på kort sikt.

Tabell 3.13. Förändring av arbetsresande med bil samt andel med bristfällig kollektivtrafik, efter kommungrupp.

	Andel med bristfällig kollektivtrafik	Kort sikt		Lång sikt	
	%	tusental	%	tusental	%
Stadskommuner	7	–21	–1,2	–15	–0,8
Landsbygdskommuner	27	–7	–1,1	–5	–0,7
Glesbygdskommuner	43	–2	–1,4	–1	–1,0
Riket	12	–29	–1,2	–21	–0,8

Källa: Egna beräkningar.

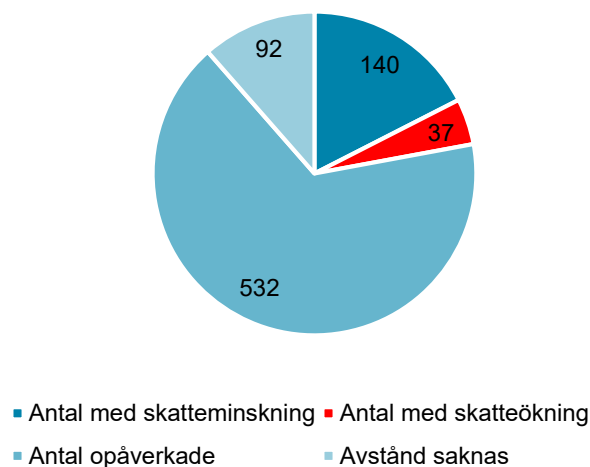
Anm: Bristfällig kollektivtrafik är enligt det platsbaserade kriteriet (inklusive "inget kollektivtrafikutbud"), utan hänsyn tagen till upp till en mils anslutningsresa med bil (Trafikanalys 2020b).

3.4 Konsekvenser för kollektivtrafikresenärer

Den nya skattelättnaden förväntas leda till att fler reser med kollektivtrafik på längre avstånd, och färre med bil. Vi har analyserat kostnadsförändringarna i länstrafiken för resor under 150 kilometer.³⁷ Mer detaljerade beräkningar med bakgrundsdata, bland annat per län, finns i Bilaga 4 - Kollektivtrafik.

För tre fjärdedelar av kollektivtrafikresenärerna kommer den nya skattelättnaden inte att göra någon skillnad (Figur 3.5). För en femtedel kommer den att leda till kostnadssänkningar och en av tjugo kommer att uppleva vissa kostnadshöjningar. Vissa kostnadshöjningar kommer att inträffa på kortare och längre avstånd, i och mellan län där period- och årskort idag kostar mer per år än karensbeloppet på 11 000 kronor (motsvarande 1 000 kronor per månad i 11 månader).

³⁷ Vi studerar här effekterna på resenärer som utnyttjar olika typer av periodkort inom länstrafiken där de bor, uppdelade på fyra olika avståndsintervall, under 11 månader per år. Vi har inte analyserat pendling över länsgränser, vilket blir det mer aktuellt i de längre avståndsintervallen. Pendling över länsgräns medför högre kostnader eftersom biljetterna då måste gälla i flera län. Vi tar inte heller hänsyn till eventuella effekter av rabatter för ungdomar eller seniorer. Vi räknar enbart med konsekvenser vid låg marginalskatt, 32 procent.



Figur 3.5. Antal kollektivtrafikresenärer med minskning och ökning av skatten, och som inte påverkas av den nya skattelättnaden. Tusental.
 Källa: Egen insamling (2020); SCB (2018), RAMS 2016; RVU 2011–16.

Fördelningen av effekten per länsgrupp varierar. Av uppskattningsvis 800 000 kollektivtrafikresenärer med arbetsresor <15 mil påverkas cirka 180 000 eller en dryg femtedel antingen positivt eller negativt, med i genomsnitt -7 procent, se Tabell 3.14 och Tabell 3.15.

140 000 av dessa eller en sjättedel får en minskning av kostnaderna med i genomsnitt 4 100 kronor per år eller -36 procent. Ungefär 40 000 eller en tjugondel bedöms få en kostnadsökning med i genomsnitt 200 kronor per år eller 1,7%.

530 000 eller två tredjedelar påverkas sannolikt inte alls. För 90 000 eller 11 procent har vi inget reseavstånd (vi vet bara att de reser med kollektivtrafik). Hur dessa påverkas är därför okänt.

Tabell 3.14. Antal berörda resenärer med kollektivtrafik, med minskning, ökning eller oförändrad kostnad, efter länsgrupp, resor under 15 mil.

Länsgrupp	Andelar av förvärvs- arbetande, %	Andelar av kollektivtrafik- resenärer, %	Antal med minskning, tusental	Antal med ökning, tusental	Antal med oförändrad, tusental	Avstånd saknas
Stockholms län	24	53	49	0	325	55
Skåne och Västra Götalands län	30	27	51	22	117	27
Urbaniserade län	31	15	34	5	69	10
Landsbygdslän	15	5	8	2	25	1
Totalt	100	100	141	30	536	93

Anm: Röda siffror innebär en ökad kostnad med föreslagen skattereduktion jämfört med dagens system.

Tabell 3.15. Förändringar i medeltal för resenärer med kollektivtrafik, efter länsgrupp, resor under 15 mil.

Länsgrupp	Medelförändring/ förv.arb, kr/år			Medelförändring/ förv.arb, %		
	Totalt	Per person med skatte-minskning	Per person med skatte-ökning	Totalt för alla	Per person med skatte-minskning	Per person med skatte-ökning
Stockholms län	-559	-4 245	–	-5%	-41%	–
Skåne och Västra Götalands län	-857	-3 454	510	-6%	-25%	4,2%
Urbaniserade län	-1 528	-4 905	391	-13%	-41%	3,0%
Landsbygdslän	-692	-3 245	175	-5%	-24%	1,5%
Totalt	-793	-4 083	206	-7%	-36%	1,7%

Anm: Röda siffror innebär en ökad kostnad med föreslagen skattereduktion jämfört med dagens system.

De effekter som uppstår förklaras dels av de nya avståndsreglerna och hur många som reser på olika avstånd, dels vilka kostnader för kollektivtrafik som finns i olika län. I det nya systemet med en skattereduktion får de skattskyldiga endast skattereduktion vid reseavstånd längre än 30 kilometer. Enligt vår analys får resenärerna i några län därför förhöjda kostnader för kollektivtrafik på avstånd mellan 15 och 30 kilometer.³⁸ Störst kostnadsökning får Värmlands län med cirka 1 000 kronor per år (8 procent) följt av Västra Götalands med cirka 500 kronor per år (4 procent) och Dalarnas med cirka 300 kronor per år (2 procent) (se Bilaga 4 – Kollektivtrafik). I ytterligare tre län, Jämtlands, Norrbottens och Gävleborgs, får resenärerna kostnadsökningar i detta avståndsintervall på mindre än 100 kronor per år.

I fyra län är kostnaden för länskort idag lägre än karensbeloppet 11 000 kronor per år, för resor i hela länet: Stockholms, Uppsala, Södermanlands och Gotlands län. Resenärerna i dessa län går alltså inte miste om dagens avdragsmöjligheter, och kostnadssänkningen är därför också störst i dessa län, på alla avstånd (inom respektive län).

Inom de avståndsintervall som berättigar till skattereduktion blir kostnadssänkningen som mest 10 900 kronor per år, i de fyra länen ovan och på avstånd 80–150 kilometer (förutsatt att resan sker inom respektive län). Kostnadsreduktionen blir i de fallen mer än 100 procent, det vill säga en överkompensation. Som lägst blir kostnadssänkningen i Norrbottens län, på avstånd 30–80 kilometer: endast 200 kronor per år. I genomsnitt är kostnadssänkningen över länen 2 800 kronor per år (24 procent) på avstånd 30–80 kilometer, och 9 300 kronor per år (72 procent) på avstånd 80–150 kilometer.

Om resorna sker över länsgräns, exempelvis med regionaltåg, blir kostnadsreduktionen lägre, eftersom dessa periodkort är dyrare.

³⁸ Periodkortspriser i maj 2020. Kostnaden för periodkort baseras på de periodkort som ligger närmast medelreseavståndet i respektive avståndsintervall (Tabell 3.5 i Bilaga 4 - Kollektivtrafik), resor inom länet, 11 månadskort per år. Kostnadsförändringarna är utvärderade vid marginalsatt "låg", 32 procent. Skattereduktionen baseras på medelreseavstånden samt 182 arbetsdagar enligt grundmodellen.

Förändring i resandet med kollektivtrafik

Med hjälp av uppgifter om ursprungligt antal resenärer, kostnadsförändringar och elasticitetstal kan man göra en uppskattning av förändringar i resandet. Vi tillämpar priselasticitetstal på -0,4 på kort sikt (1–2 år) och -1,0 på lång sikt (12–15 år), på respektive län och avståndsintervall.³⁹ Dessa elasticitetstal innebär att en prissänkning på 10 procent leder till 4 procent fler resenärer på kort sikt och 10 procent fler på lång sikt.

Kostnadssänkningarna beräknas leda till 20 000 (2 procent) fler kollektivtrafikresenärer på kort sikt, och 50 000 (6 procent) fler på lång sikt. Dessa rekryteras från avståndsintervallen 30–150 kilometer, där cirka 150 000 reser kollektivt idag, och de utgör alltså ökningarna i de intervallen på 13 procent (kort sikt) respektive 34 procent (lång sikt).

3.5 Långväga arbetsresor

Långa arbetsresor i RAMS

Ungefär tre procent av de förvärvsarbetande i RAMS har långa avstånd till arbetsstället, men endast en procent av arbetsresorna är så långa (se avsnitt 2). Vi definierar här "långa avstånd" som fågelvägsavstånd på 150 kilometer eller mer. RAMS innehåller uppgifter från kontrolluppgifter som speglar situationen vid ett tillfälle per år, vilket betyder en risk för fel då arbets- och bostadsförhållandena kan ha ändrats under året. Den innehåller heller inga uppgifter om resefrekvens, vilket innebär att förvärvsarbetande kan pendla alltifrån dagligen till veckovis eller ännu mer sällan. Från RVU kan vi få viss information om resefrekvens även på längre avstånd.

Vi har delat in de förvärvsarbetande med bostad och arbetsställe i Sverige⁴⁰ och reseavstånd över 15 mil efter avståndsintervallen 15–<30 mil⁴¹, 30–<50 mil, 50–<90 mil och 90– mil, och kan redovisa dessa per län, kommun och kön. Här redovisas några resultat från analysen.

- Alla kommuner har förvärvsarbetande med långa resor. Dals-Ed har minst antal, 23 och Stockholm flest med cirka 9 600.
- Minst andel av de förvärvsarbetande har Gnesta, Sala (vardera 1,0 %) och Vingåker (1,1 %). Störst andel har Vilhelmina (11,8 %), Storuman (9,8 %) och Åre (9,5 %).
- Av de 26 kommuner där mer än 5 procent av de förvärvsarbetande har långa avstånd är 16 Glesbygdskommuner, sex är Landsbygdskommuner och fyra ingår i kommungruppen Stad (Tabell 3.16).

³⁹ Paulley m.fl. (2006).

⁴⁰ Vår RAMS-databas omfattar enbart relationer inom Sverige, så skattskyldiga med arbetsställe i utlandet finns inte med. Pendling eller dubbel bosättning i Danmark, Norge, Finland eller övriga EU saknas alltså i denna analys.

⁴¹ Beteckningen 15–<30 mil innebär inklusive 15 mil men exklusive 30 mil.

Tabell 3.16. Kommuner med högst andel förvärvsarbetande med reseavstånd ≥ 15 mil och $>5\%$ av de förvärvsarbetande i kommunen.

<i>Kommungrupp</i>	<i>Län</i>	<i>Kommun</i>	<i>Andel av de förvärvsarbetande</i>
Stad	12	Lund	5,5%
	12	Vellinge	5,5%
	12	Lomma	5,2%
	24	Umeå	5,2%
Landsbygd	14	Karlsborg	6,0%
	25	Haparanda	5,8%
	20	Rättvik	5,7%
	21	Ljusdal	5,7%
	20	Orsa	5,1%
	20	Leksand	5,0%
Glesbygd	24	Vilhelmina	11,8%
	24	Storuman	9,8%
	23	Åre	9,5%
	24	Sorsele	9,4%
	24	Dorotea	9,3%
	25	Arjeplog	8,6%
	25	Övertorneå	7,3%
	25	Pajala	6,9%
	23	Härjedalen	6,9%
	09	Gotland	6,8%
	25	Jokkmokk	6,4%
	24	Åsele	6,3%
	20	Älvdalen	5,6%
	23	Berg	5,6%
	20	Malung-Sälen	5,5%
	23	Strömsund	5,3%

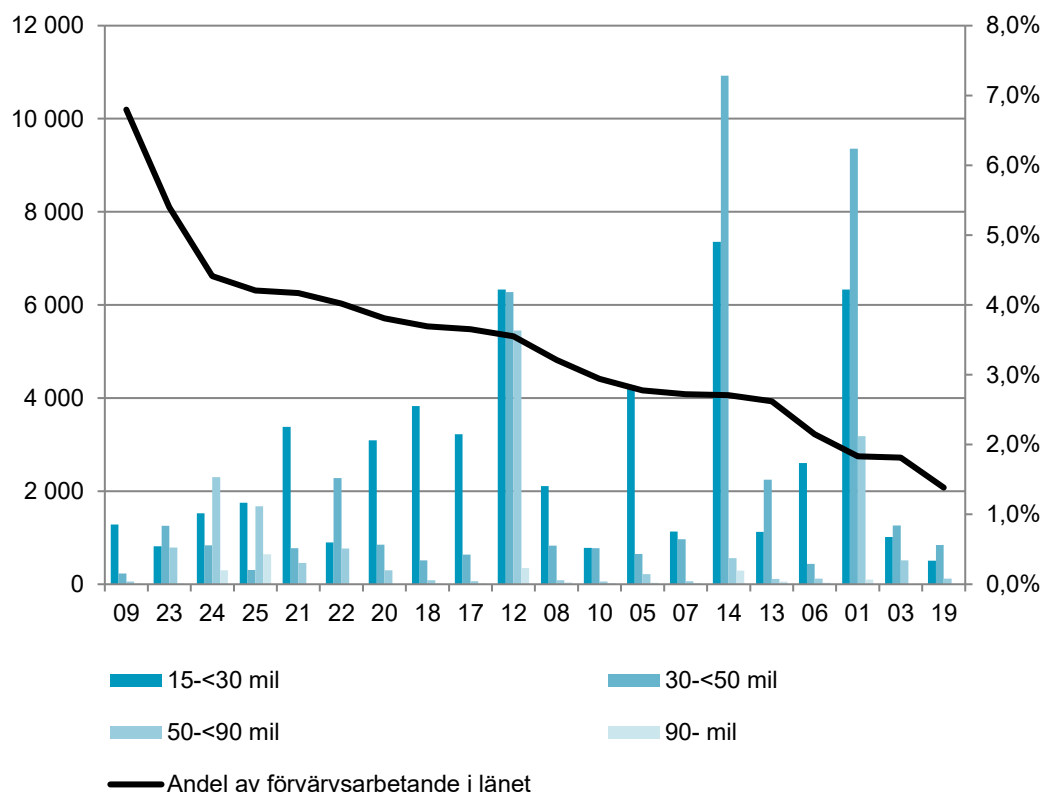
Källa: RAMS 2016.

Störst till antalet är långpendlarna i storstäderna, samt i några andra perifera större städer (Tabell 3.17). Sett till län är det Gotlands län som har störst andel förvärvsarbetande med långa avstånd, följt av Jämtlands och Västerbottens (Figur 3.6, höger skala, linje). Lägst andelar har Sörmlands, Västmanlands och Uppsala län. Störst antal förvärvsarbetande med långa avstånd har Västra Götalands, Stockholms och Skåne län i den ordningen, 18 400–19 100 förvärvsarbetande (Figur 3.6, vänster skala). Antal över 4 500 har även Östergötlands, Västerbottens och Gävleborgs län.

Tabell 3.17. Antal och andel av de förvärvsarbetande som har reseavstånd ≥ 15 mil, efter kommun.

Länsnummer	Kommun	Antal	Andel av de förvärvsarbetande i kommunen
01	Stockholm	9 625	2,1%
14	Göteborg	8 513	3,4%
12	Malmö	5 235	4,1%
24	Umeå	2 872	5,2%
18	Örebro	2 751	4,3%
05	Linköping	2 745	4,1%
12	Lund	2 564	5,5%
12	Helsingborg	2 056	3,6%

Källa: RAMS 2016.



Figur 3.6. Antal (vänster skala) och andel (höger skala) förvärvsarbetande med långa avstånd till arbetsstället, efter län (länsnummer) och avståndsintervall.
Källa: RAMS 2016.

För varje län finns det vissa karaktäristiska avstånd bland långpendlarna, vilket speglar de vanligaste reserelationerna i länen (Tabell 3.18). Avstånden 15–30 mil är till exempel vanligast i Mellansverige: Örebro, Värmlands och Östergötlands län, medan avstånd över 90 mil är vanligast i landets perifera delar, det vill säga Norrbotten, Västerbotten och Skåne.

Tabell 3.18. Länen med högst andel av avståndsintervallen bland långpendlarna, efter avståndsintervall.

Avståndsintervall	Län (% av länets långpendlare)
15–<30 mil	Örebro (86), Värmlands (82), och Östergötlands (82)
30–<50 mil	Hallands (63), Västernorrlands (58) och Sörmlands (57)
50–<90 mil	Västerbottens (46), Norrbottens (38) och Skåne (30)
90– mil	Norrbottens (15), Västerbottens (6) och Skåne (2)

Källa: RAMS 2016.

Priser och skatteeffekter på långa reseavstånd

På avstånd till arbetsstället längre än 150 kilometer är det vanligare med mindre frekvent resande, så kallad veckopendling. Det kan vara förknippat med förändringar i arbets- och familjesituationen som är övergående, men också med typen av arbete (säsongarbete, byggnadsarbete, arbete i transportsektorn etc.).

Ett räkneexempel visar att nettokostnaden kan komma att öka kraftigt för långväga arbetsresor (Tabell 3.19). Nettoförlusten för årskort på SAS och SJ hamnar mellan 20 och 40 procent vid låg marginalskatt och mellan 50 och cirka 90 procent vid hög marginalskatt.

Då resorna är mindre frekventa innebär det också en lägre skattereduktion (i exemplet 60 resor tur och retur per år). Det kan också antas att en större andel av dessa förvärvsarbetande har högre marginalskatt, vilket innebär en större nettoförlust.

Tabell 3.19. Nettoeffekt av ny skattelättnad på avstånd ≥ 150 kilometer, grundmodell (ej bristfällig kollektivtrafik).

	Låg MS				Hög MS		
	Pris, kr/år	Netto efter skatt, kr/år	Förändring, kr/år	Förändring, %	Netto efter skatt	Förändring, kr/år	Förändring, %
SAS årskort hög	169 500	118 800	47 100	40%	87 100	78 800	91%
SAS årskort låg	127 500	90 200	33 700	37%	66 900	57 000	85%
SJ årskort	43 300	33 000	6 700	20%	26 500	13 200	50%

Anm: Priser inhämtade i maj 2020. Uträkningen är gjord med skattereduktion enligt grundmodellen (ej bristfällig kollektivtrafik), 60 resor tur och retur per år och ett genomsnittligt reseavstånd på 422 kilometer. Skattereduktionen är då 3 600 kronor per år. MS=marginalskatt, "låg" = 32 procent, "hög" = 52 procent.

Om kollektivtrafiken är bristfällig vid resenärens bostad eller arbetsställe förbättras situationen något, åtminstone för förvärvsarbetande med låg marginalsatt som reser på SJ:s årskort (Tabell 3.20). Med 60 resor tur och retur ökar då skattereduktionen med cirka 6 200 kronor per år. För dem sjunker nettoförlusten till försumbara belopp, medan den är fortsatt hög, 30–34 procent med SAS årskort. Vid hög marginalsatt sjunker nettoförlusten till 26–83 procent.

Tabell 3.20. Nettoeffekt av ny skattelättnad på avstånd ≥150 kilometer, bristfällig kollektivtrafik.

	Pris, kr/år	Låg MS			Hög MS		
		Netto efter skatt, kr/år	Förändring, kr/år	Förändring, %	Netto efter skatt	Förändring, kr/år	Förändring, %
SAS årskort hög	169 500	118 800	40 874	34%	87 100	72 570	83%
SAS årskort låg	127 500	90 200	27 429	30%	66 900	50 722	76%
SJ årskort	43 300	33 000	496	2%	26 500	6 956	26%

Anm: Uträkningen är gjord med skattereduktion för bristfällig kollektivtrafik. I övrigt, se förutsättningarna under Tabell 3.19. Anslutningsresa med bil inom 1 mil ingår inte.

Sammantaget kan man säga att nettokostnadsökningarna för arbetsresor på långa avstånd generellt blir så höga att regelverket för dubbel bosättning blir mer intressant som alternativ till reseavdrag.⁴²

Det finns bara osäkra uppskattningar av antalet veckopendlare eller förvärvsarbetande med dubbel bosättning, men i betänkandet citeras studier som anger mellan cirka 50 000 och 200 000 personer. Gränsen för långväga pendling i dessa studier var något längre än den vi använder här, 200 kilometer istället för 150. Antalet som 2016 sökte avdrag för detta hos Skatteverket var runt 70 000, med minst 50 kilometer till arbetsstället, och i Skatteverkets simuleringsmodell FASIT var det 129 000 som hade avstånd över 150 kilometer varav 102 000 arbetade heltid (också 2016).⁴³ Enligt RAMS är det cirka 150 000 som har reseavstånd på 150 kilometer eller längre (2018; se Tabell 3.1).

Storleksmässigt är det alltså drygt hälften så många som gör avdrag för dubbel bosättning jämfört med antalet förvärvsarbetande med reseavstånd över 150 kilometer. Eftersom det räcker med reseavstånd på 50 kilometer för att göra avdrag för dubbelbosättning, borde andelen som gör sådana avdrag med reseavstånd över 150 kilometer vara en bra bit mindre än hälften.

Enligt RVU Sverige 2011–16 var antalet arbetsresor 150 kilometer eller längre cirka 15 miljoner resor per år. Om vi kombinerar dessa resor med antalet förvärvsarbetande med reseavstånd enligt RAMS får vi 118 resor per person och år, eller 2,3 resor per vecka – troligen mer sällan på längre avstånd och oftare på kortare avstånd ner mot 150 kilometer. Det

⁴² Inkomstskattelagen (1999:1229), 12 kap. 24 §, www.skatteverket.se/privat/etjansterochblanketter/svarpavanligafragor/avdrag/privatthemresorfaq/jagarbetarpae-nannanortandarjagborkanagfaavdragforminakostnaderforhemresor.5.10010ec103545f243e80001811.html

⁴³ SOU (2019), s. 79–80 och Tabell 5.2 s. 77.

indikerar snarare veckopendling i denna grupp, åtminstone i de längre avståndsintervallen. Utredningen identifierar dessutom grupperna säsongarbetande, och arbeten med arbetsställen på flera platser under året – till exempel bygg- och anläggningsarbeten – vilka kan ha långa avstånd i RAMS.⁴⁴

⁴⁴ Ibid. s. 78.

4 Diskussion och slutsatser

Register och urvalsundersökning

Uppskattningarna i denna PM utgår från flera datakällor, var och en med sina olika förtjänster och brister. Registeruppgifter om den förvärvsarbetande befolkningen (RAMS) finns med totalräknade och detaljerade uppgifter om var vi bor och arbetar. Det saknas dock en andel där vi inte har någon uppgift om lokalisering av antingen bostaden eller arbetsplatsen (geokodning). Andelen som saknas är cirka 7 procent av de förvärvsarbetande. Den data-mängd som vi har haft tillgång till har också varit av ett tidigare datum, och inte omfattat hela arbetskraften 16+ år. Reslängd i RAMS mäts som fågelavstånd som vi multiplicerar med en konstant för att approximera avståndet i vägnätet.

Resvaneundersökningen å andra sidan ger oss upplysningar om färd sätt, resefrekvens och bilavdrag, och även reell reslängd i vägnätet, som uppskattas av respondenten själv. RVU är en urvalsundersökning och därför behäftad med osäkerheter som kan vara betydande, beroende på vilken upplösning som önskas, och hur vanliga företeelserna är i befolkningen. Uppgifter om bilresor är till exempel mer säkra än uppgifter om kollektivtrafik, uppgifter om kortare resor är säkrare än långa, etc. Även i RVU finns det en andel av respondenterna som saknar uppgift om reseavstånd. Den RVU-statistik som har använts här har varit ett genomsnitt för åren 2011–16, och är därför inte heller av mest aktuella datum. Många uppgifter, som andelar, är dock stabila över åren. Åldersgrupper i RVU kan väljas fritt mellan 6 och 84 år, och här har vi använt 16–74 år.

För att få detaljerade uppgifter om antal förvärvsarbetande på olika reseavstånd har vi kombinerat färd sättsandelar för arbetsresorna från RVU, med bil respektive kollektivtrafik. Eftersom vi kombinerar en "säker" källa med en osäker innebär det tyvärr att resultatet blir osäkert, vilket framför allt drabbar Tabell 3.4 (bil) och Tabell 3.6 (kollektivtrafik), särskilt på längre reseavstånd.

Vi har också använt RVU för att beräkna de ekonomiska konsekvenserna samt förändringar i resmönster för både bil- och kollektivtrafikresenärer, med en grovre indelning av reseavstånd på grund av de statistiska osäkerheterna. För kollektivtrafiken har någon uppdelning på enskilda län inte varit möjlig, utan kollektivtrafikandelarna på olika reseavstånd har istället beräknats för fyra länsgrupper (Trafikanalys 2020a).

Vi har hanterat olikheter i totalantal genom att räkna upp siffrorna till slutet av 2018 enligt RAMS, knappt 5,0 miljoner förvärvsarbetande 16+ år. För våra geokodade RAMS-data har det inneburit en uppräknings med 19 procent, för RVU med 5 procent. Det kvarstår många osäkerheter, särskilt på vissa avståndsintervall där antalet respondenter är litet.

Konsekvenser av det föreslagna systemet

Av de knappt 5,0 miljoner förvärvsarbetande (2018) är det drygt 800 000 personer som har arbetsresor som överstiger 30 km, varav cirka 150 000 personer har mer än 150 km mellan arbetet och hemmet. Det ligger i linje med Reseavdragskommitténs uppskattning av hur många som kommer att nyttja det nya systemet (som gäller för år 2021). Däremot är våra uppskattningar av hur många som kommer att förlora avdraget betydligt högre (Tabell 1.1). Antalet förvärvsarbetande med bil som kommer att nyttja tillägg för bristfällig

kollektivtrafik har vi presenterat tre olika uppskattningar på. Alternativet med anslutningsresa en mil med bil innebär att andelen som kan hävda bristfällig kollektivtrafik sjunker avsevärt.⁴⁵

Ungefär 830 000 förvärvsarbetande har mellan 15 och 30 km till arbetet, vilket är den grupp som inte längre kommer att ha att möjlighet att göra något avdrag i det föreslagna systemet, eftersom gränsen höjs från cirka 15 km till 30. Av dessa är det dock uppskattningsvis endast 320 000 som räknar med att göra bilavdrag i dagens system. Ytterligare 150 000 som räknar med bilavdrag har ännu kortare, eller okänt, reseavstånd.

Majoriteten av de förvärvsarbetande som har mellan 30 och 150 km till arbetet bor i kranskommunerna till storstadsregionerna. Vi har även kunnat se att glest befolkade områden inte är synonymt med långa arbetsresor. Tvärtom är andelen förvärvsarbetande som har kortare än 30 km till arbetet betydligt högre på glesbygden och landsbygden jämfört med mer tätt befolkade områden.

Jämfört med dagens system innebär den föreslagna skattereduktionen en skattehöjning på mellan 1 000 och 2 800 kronor per år vid låg marginalsatt, på avstånd från 20 till 80 km enkel väg mellan bostaden och arbetet, för arbetsresor med bil. Om kriteriet för bristfällig tillgång till kollektivtrafik uppnås blir skatten istället mellan 600 och 1 000 kronor lägre jämfört med dagens system, på avstånd från 30 km mellan bostaden och arbetet.

Ungefär 3 procent av de förvärvsarbetande har mer än 150 km mellan arbetet och hemmet, men de står bara för cirka en procent av resandet till arbetet. Förslaget innebär att nettokostnadsökningarna för arbetsresor på långa avstånd generellt blir så höga att regelverket för dubbel bosättning blir mer intressant än skattereduktion för den enskilde. Vi ser därför att en minskad skattereduktion inte nödvändigtvis behöver påverka denna grupp, åtminstone inte på kort sikt. Avdrag för dubbel bosättning är dock tidsbegränsat. Storleksmässigt uppgår gruppen som gör avdrag för dubbel bosättning till drygt hälften av de förvärvsarbetande med reseavstånd över 150 kilometer, men dubbelbosättning godkänns redan från avstånd på 50 kilometer.

För två tredjedelar av dem som reser med kollektiva färdmedel till arbetet innebär den föreslagna skattereduktion ingen förändring. Ungefär 17 procent av dem som arbetspendlar med kollektivtrafik får en kostnadssänkning jämfört med dagens system, samtidigt som 4 procent får en kostnadsökning.

Till följd av den förändrade kostnadsbilden bedöms systemet leda till en viss överflyttning från bil till kollektivtrafik för arbetsresor. Effekten är måttlig, på kort sikt bedömer vi en minskning av antalet arbetsresor med bil på 1,2 procent (–29 000), och på lång sikt 0,8 procent (–21 000). Kostnadssänkningarna för kollektivtrafikresenärer beräknas leda till 2 procent fler (+20 000) arbetsresor med kollektivtrafik på kort sikt, och 6 procent fler (+50 000) på lång sikt. Utfallet ligger alltså i linje med de ambitioner som fanns för utformningen av skattereduktionen, det vill säga att styra mot en överflyttning från bilresor till kollektivtrafik.

⁴⁵ För resor med reslängd >3 mil: från 23 procent till 8 procent, enligt det platsbaserade kriteriet (Trafikanalys 2020b, s. 25). Det motsvarar en minskning med två tredjedelar av det antal skattskyldiga som omfattas, från cirka 190 000 till 70 000.

Referenser

de Jong, G. och Gunn, H. (2001) *Recent evidence on car cost and time elasticities of travel demand in Europe*, Journal of Transport Economics and Policy, 35, s. 137–160.

Paulley, N., Balcombe, R., Mackett, R., Titheridge, H., Preston, J.M., Wardman, M.R., Shires, J.D., och White, P. (2006) *The demand for public transport: The effects of fares, quality of service, income and car ownership*. Transport Policy, 13(4).

SCB (2019a), *KPI Skuggindex*,
[www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START PR PR0101 PR0101A/KPISkuggAr/](http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_PR_PR0101_PR0101A/KPISkuggAr/)

SCB (2019b), *Disponibel inkomst per konsumtionsenhet efter deciler och kapitalvinst, 1991, 1995–2018*, www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/hushallens-ekonomi/inkomster-och-inkomstfordelning/inkomster-och-skatter/pong/tabell-och-diagram/inkomster--ekonomisk-standard-riket/disponibel-inkomst-per-ke-decilgrupper-19912018/ (kalkylblad)

SCB (2019c), *Hushållens konsumtionsutgifter (ENS2010), löpande priser, mnkr efter ändamål COICOP och år*, www.statistikdatabasen.scb.se/sq/89988

SOU (2019), *Skattelättnad för arbetsresor. En avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor. Betänkande av Reseavdragskommittén*. Statens offentliga utredningar 2019:36

Trafikanalys (2018), *Perspektiv på resor och möjligheter att resa*, Rapport 2018:17,
www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/kunskapsunderlag-om-persontransporter-8058/

Trafikanalys (2020a) *Glesbygd och landsbygd – en metodbeskrivning* PM 2020:3

Trafikanalys (2020b), *Tillgång till kollektivtrafik, bilinnehav och reskostnader*, PM 2020:4

Trafikanalys (2020c), *Arbetsresor bland personer med funktionsnedsättning*, PM 2020:5

Trafikanalys (2020d), *Skattelättnad för arbetsresor – analys av frågor i betänkande SOU 2019:36*, Rapport 2020:8

Vagland, Å. och Pyddoke, R. (2006), *Hur hushållen anpassar sig till ändrade kostnader för bilinnehav och bilanvändning?*, VTI rapport 545, www.vti.se/sv/Publikationer/Publikation/hur-hushallen-anpassar-sig-till-andrade-kostnader-675296

Bilaga 1 – Arbetsresor inom och mellan kommungrupper

Tabell 0.1. Antal relationer av arbetsresande från bostadskommun till arbetsplatskommun, oavsett avstånd, efter kommungrupp, tusental. Avser 2018, 16+ år (uppskattade värden).

<i>Nattbefolkning/dagbefolkning</i>	<i>Storstads-kommuner</i>	<i>Täta kommuner nära större stad</i>	<i>Täta kommuner avlägset belägen</i>	<i>Landsbygds-kommuner nära en större stad</i>	<i>Landsbygds-kommuner avlägset belägna</i>	<i>Landsbygds-kommuner mycket avlägset belägna</i>	<i>Summa</i>
Storstads-kommuner	1 649	89	4	11	3	0,4	1 756
Täta kommuner nära större stad	259	1 754	18	74	18	1,5	2 125
Täta kommuner avlägset belägen	10	18	283	5	10	1,1	327
Landsbygds-kommuner nära större stad	51	128	8	272	4,8	0,3	464
Landsbygds-kommuner avlägset belägna	7	24	14	4	208	0,9	259
Landsbygds-kommuner mycket avlägset belägna	0,5	1,7	2,4	0,2	0,6	31	36
Summa	1 977	2 015	330	366	244	35	4 966

Källa: Geokodade uppgifter ur RAMS 2016 (SCB 2018). Antalen är uppräknade med 19% till 2018, 16+ år.

Bilaga 2 – Datakällor

Här sammanfattas de två huvudsakliga datakällorna i detta PM, RAMS 2016 och RVU Sverige 2011–16 (Tabell 0.1).

Tabell 0.1. Jämförelser av grundläggande uppgifter ur RAMS och RVU, per avståndsintervall. 2018, 16+ år.

Avstånd hem– arbets- ställe, km*	RAMS, förv.arb., tusental **	RVU, arbetsresor, miljontals				Antal resor per förvärvsarbetande			
		Bil	Kollektiv- trafik	Flyg	Summa	Bil	Kollektiv- trafik	Flyg	Summa***
0–15	3 320	436	118	0	866	156	42	0	310
15–30	837	233	52	0	290	332	75	0	412
30–80	559	189	47	0	237	402	99	0	504
80–150	95	23	9	0	32	292	110	0	404
150–	155	12	3	0,4	15	92	23	2,8	118
Totalt	4 967	911	256	0,6	1 519	218	61	0,1	364

Källa: SCB (2018) RAMS 2016, uppräknade med 19% till 2018, 16+ år; RVU Sverige 2011–16.

Anm: * fågelvägsavstånd x 1,2; ** uppräknat från ursprungsdata för att kompensera för bristande geokodning, omfattade åldersklasser och senare referensår; *** I intervallet 0–15 ingår cykel, gång och "annat" i Summan. I Summa Totalt ingår dessutom "Uppgift saknas" om reseavstånd.

Bilaga 3 – Bilresor

Skatteberäkningar uträknade med 210 arbetsdagar

I betänkandet SOU 2019:36 användes begreppet "helårsresenär" som beräknades utifrån ett antagande om 210 arbetsdagar. Det ledde till en underskattning jämfört med antalet förvärvsarbetande. I vår huvudrapport (Trafikanalys Rapport 2020:8) beräknade vi därför antalet arbetsdagar utifrån antalet arbetsresor på olika reseavstånd och antalet förvärvsarbetande i RAMS. Det gav ett genomsnitt på 182 arbetsdagar totalt, och 59 dagar på reseavstånd längre än 150 km.

En annan skillnad mot utredningen är att vi redovisar andra avståndsintervall, samt medelreseavstånd från RVU. Här publiceras därför en tabell med reseavdrag för bil, beräknat på 210 arbetsdagar per år (Tabell 0.1).

Tabell 0.1. Beräknat antal påverkade, reseavdrag idag samt ny skattelättnad för dem som reser med bil, efter avståndsintervall. Avser 2018, 16+ år. Ny skattelättnad utvärderad vid 210 resdagar per år.

Avståndsintervall, km*	Resande med bil				Bilavdrag idag		Skattelättnad, 210 resdagar**	
	Män, tusen-tal	Kvinnor, tusental	Totalt, tusen-tal	Medelreslängd, km****	Möjligt belopp, låg MS, kr/år	Räknar med bilavdrag, %	Grundmodell	Bristfällig kollektivtrafik
0–10	687	606	1 288	5	0	6	0	0
10–15	184	163	350	11	0	15	0	0
15–20	162	137	298	16	540	33	0	0
20–25	124	92	218	21	1 764	48	0	0
25–30	93	63	156	26	2 912	62	0	0
30–35	65	46	112	31	4 153	58	217	4 417
35–40	50	32	82	36	5 431	66	1 512	5 712
40–80	159	89	249	51	9 176	67	5 307	9 507
80–140	46	17	64	101	21 580	57	12 600	22 079
140–150	4	1	5	144	32 182	39 ^a	12 600	32 825
150–160	3	1	5	152	34 164	66 ^a	12 600	34 440
160+	77	27	111	307	72 795	40	12 600	34 440
Summa/ ^c medel	1 702	1 272	2 974	23,9		27 ^b	Medelvärden för dem som kan erhålla avdrag	
Summa/ medel >15 km	784	503	1 299	41,4	6 761			
Summa/ medel >30 km	405	213	627	63,0			6 030	13 865
Andel som kan erhålla avdrag					44%		21%	21%
Andel bristfällig***								39%
Sammanvägt medel							9 046	

Källa: SCB (2018) RAMS 2016, uppräknat med 19% till 2018, 16+ år; RVU Sverige 2011–16.

Anm: * beräknat som fågelavståndet i RAMS x 1,2; ** skattereduktion utvärderad vid beräknat antal resdagar finns i Tabell 3.4; bilavdrag beräknat vid låg marginalsatt (MS), förutsatt att resenären uppfyller tidsvinstkriteriet; *** ingen kollektivtrafik samt mer än 2,5 timmars tidsdifferens mot bil, utan hänsyn tagen till upp till en mils anslutningsresa (Trafikanalys 2020b, tabell 3.1); **** medelreslängd för arbetsresor med bil enligt RVU; ^a på dessa avstånd är skattningarna mycket osäkra; ^b av antalet förvärvsarbetande med bil – jämför med Tabell 2.1 som är av alla förvärvsarbetande; ^c totalsumman för män är knappt 50 000 högre och totalsumman drygt 30 000 högre än summan av antalet på respektive avstånd, beroende på mätosäkerheter och bristande uppgifter om avstånd i RVU. Det är också orsaken till att inte radsummorna stämmer på alla rader. Totalsummorna har alltid den lägsta mätosäkerheten.

Förändring i antal förvärvsarbetande som reser med bil

Ett enkelt sätt att uppskatta förändringar orsakade av prisförändringar är tillämpa elasticiteter. Det är svårare att hitta skattningar av elasticiteter för just det ändamål man behöver. Tillämpningar blir därför med nödvändighet osäkra. Vi använder här priselasticiteter för antal arbetsresor med bil från de Jong och Gunn (2001) för att uppskatta förändringarna i bilresor orsakade av kostnadsökningarna från den nya skattelättnaden. Dessa priselasticiteter är -0,2 på kort sikt och -0,14 på lång sikt (Vagland och Pyddoke 2006).

Tabell 0.2. Antal skattskyldiga med bil, samt uppskattade förändringar i procent och antal på kort sikt. Låg marginalskatt.

Kort sikt, låg MS	0–<15 km	15–<30 km	30–<80 km	80– <150 km	150– km	Samtliga
Antal skattskyldiga, tusental	1 126	533	397	45	24	2 387
Förändring i %	0	-1	-2	-3	-7	-0,8
Förändring i tusental	0	-7	-8	-1	-2	-19

Källa: Egna beräkningar

Tabell 0.3. Antal skattskyldiga med bil, samt uppskattade förändringar i procent och antal på kort sikt. Hög marginalskatt.

Kort sikt, hög MS	0–<15 km	15–<30 km	30–<80 km	80– <150 km	150– km	Samtliga
Antal skattskyldiga, tusental	264	125	93	11	5	560
Förändring i %	0	-2	-6	-9	-18	-1,8
Förändring i tusental	0	-3	-5	-1	-1	-11

Källa: Egna beräkningar

Om vi lägger ihop dem med hög och låg marginalskatt får vi fram att antalet förvärvsarbetande som gör arbetsresor med bil på kort sikt (1–2 år) minskar med cirka 29 000 eller en procent, allt annat lika. Av dessa har cirka en tredjedel hög marginalskatt.

Tabell 0.4. Antal skattskyldiga med bil, samt uppskattade förändringar i procent och antal på lång sikt. Låg marginalskatt.

Lång sikt, låg MS	0–<15 km	15–<30 km	30–<80 km	80–<150 km	150– km	Samtliga
Antal skattskyldiga, tusental	1 126	533	397	45	24	2 387
Förändring i %	0	–1	–2	–2	–5	–0,6
Förändring i tusental	0	–5	–6	–1	–1	–14

Källa: Egna beräkningar

Tabell 0.5. Antal skattskyldiga med bil, samt uppskattade förändringar i procent och antal på lång sikt. Hög marginalskatt.

Lång sikt, hög MS	0–<15 km	15–<30 km	30–<80 km	80–<150 km	150– km	Samtliga
Antal skattskyldiga, tusental	264	125	93	11	5	560
Förändring i %	0	–2	–4	–6	–12	–1,3
Förändring i tusental	0	–2	–4	–1	–1	–7

Källa: Egna beräkningar

På lång sikt (12–15 år) blir resultatet 21 000 eller 0,7 procent färre förvärvsarbetande som gör arbetsresor med bil, allt annat lika.

För trafikarbetet (bilkilometer) anger de Jong och Gunn (2001) elasticiteterna -0,12 på kort sikt och -0,23 på lång sikt. Det leder med våra beräkningar till en reduktion av antalet bilkilometer med 336 miljoner km på kort sikt (-1,6 procent) och 645 miljoner km på lång sikt (-3,1 procent).

Bilaga 4 – Kollektivtrafik

Skatteberäkning uträknad med 210 arbetsdagar

I betänkandet SOU 2019:36 användes begreppet "helårsresenär" som beräknades utifrån ett antagande om 210 arbetsdagar. Det ledde till en underskattning jämfört med antalet förvärvsarbetande. I vår huvudrapport (Trafikanalys Rapport 2020:8) beräknade vi därför antalet arbetsdagar utifrån antalet arbetsresor på olika reseavstånd och antalet förvärvsarbetande i RAMS. Det gav ett genomsnitt på 182 arbetsdagar totalt, och 59 dagar på reseavstånd längre än 150 km.

En annan skillnad mot utredningen är att vi redovisar andra avståndsintervall, samt medelreseavstånd från RVU. Här publiceras därför en tabell med reseavdrag för kollektivtrafik beräknat på 210 arbetsdagar per år (Tabell 0.1).

Tabell 0.1. Beräknat antal påverkade samt ny skattelättnad för dem som reser med kollektivtrafik, 2018, 16+ år, efter avståndsintervall. Ny skattelättnad utvärderad vid 210 resdagar per år.

Avstånd till arbetsstället, km	Resande med kollektivtrafik				
	Män, tusental	Kvinnor, tusental	Totalt, tusental	Medelres- längd, km	Skattereduktion, kr/år, grundmodell*
0–10	155	171	326	6	0
10–15	44	69	111	12	0
15–20	25	42	67	17	0
20–25	18	38	54	22	0
25–30	10	23	31	27	0
30–35	10	13	23	31	370
35–40	10	11	21	37	1 761
40–80	29	38	65	56	6 549
80–140	10	15	24	98	12 600
140–150	0	1	1	142	12 600
150–160	0	1	1	154	12 600
160+	12	23	29	442	12 600
Summa/medel ^a	353	478	833	27,1	
Summa/medel >30 km	73	102	165	73,9	7 082**
Andel som kan erhålla avdrag					20%

Källa: SCB (2018), RAMS 2016, uppräknat med 19% till 2018, 16+ år; RVU 2011–16.

Anm: * skattereduktion utvärderad vid beräknat antal dagar finns i Tabell 3.6; ** medelvärde för dem som erhåller avdrag. ^a totalsumman för män och kvinnor är drygt 30 000 högre och totalsumman cirka 80 000 högre än summan av antalet på respektive avstånd, beroende på mätosäkerheter och bristande uppgifter om avstånd i RVU. Det är också orsaken till att inte radsummorna stämmer på alla rader. Totalsummorna har alltid den lägsta mätosäkerheten.

Bakgrundsuppgifter och konsekvensberäkningar

Tabell 0.2. Bakgrundsuppgifter om länens befolkning, förvärvsarbetande och resande till arbetet med kollektivtrafik, 2018.

Län	Länsgrupp	Befolkning, tusental	Antal förvärvs- arbetande, tusental *	Uppskattat antal som reser till arbetet med kollektivtrafik, tusental**						
				Uppgift saknas	0—<15 km	15—<30 km	30—<80 km	80—<150 km	150— km	Samtliga
Stockholms	Stockholms	2 344	1 203	56	245	90	47	4	1	443
Uppsala	Urbaniserade	376	185	1	7	2	3	1	1	15
Södermanlands	Urbaniserade	295	133	1	5	2	2	1	0	11
Östergötlands	Urbaniserade	462	219	2	8	3	3	2	1	18
Jönköpings	Urbaniserade	361	180	1	7	2	3	1	1	15
Kronobergs	Landsbygds	200	96	0	3	1	1	0	0	5
Kalmar	Landsbygds	245	115	0	3	1	1	0	0	6
Gotlands	Landsbygds	59	29	0	1	0	0	0	0	1
Blekinge	Landsbygds	160	73	0	2	1	1	0	0	4
Skåne	Skåne och Västra Götalands	1 362	619	12	44	17	19	3	1	95
Hallands	Urbaniserade	329	163	1	6	2	3	1	0	13

Län	Länsgrupp	Befolkning, tusental	Antal förvärvs- arbetande, tusental *	Uppskattat antal som reser till arbetet med kollektivtrafik, tusental**						
				Uppgift saknas	0–<15 km	15–<30 km	30–<80 km	80–<150 km	150– km	Samtliga
Västra Götalands	Skåne och Västra Götalands	1 710	851	16	60	23	26	4	1	131
Värmlands	Urbaniserade	281	131	1	5	2	2	1	0	11
Örebro	Urbaniserade	302	143	1	5	2	2	1	0	12
Västmanlands	Urbaniserade	274	128	1	5	2	2	1	0	10
Dalarnas	Landsbygds	287	136	0	4	1	1	0	0	7
Gävleborgs	Urbaniserade	287	133	1	5	2	2	1	0	11
Västernorrlands	Landsbygds	245	117	0	3	1	1	0	0	6
Jämtlands	Landsbygds	130	65	0	2	1	1	0	0	3
Västerbottens	Landsbygds	270	135	0	4	1	1	0	0	7
Norrbottnens	Urbaniserade	250	125	1	5	2	2	1	0	10
Riket		10 230	4 979	95	427	157	123	23	8	833

Källa: * RAMS 2018; ** RVU Sverige 2011–16; antalen per avståndsintervall har räknats upp för att totalen ska stämma med uppskattningar enligt RAMS, se Tabell 3.6.

Anm: Antalet resande med kollektivtrafik på olika avstånd har uppskattats genom att ta färdmedelsandelar för de fyra länsgrupperna ur RVU, och multiplicera dem med antalet förvärvsarbetande per län ur RAMS avseende 2018. Antalet förvärvsarbetande med långa reseavstånd blir därmed mindre – ungefär en tredjedel så många – än uppskattningarna i RAMS, eftersom dessa reser mer sällan till sin arbetsplats. För en beskrivning av länsgrupperna se Trafikanalys (2020a).

Tabell 0.3. Kostnadsförändringar för resande med kollektivtrafik med ny skattelättnad jämfört med idag, efter län och reseavstånd. Låg marginalsatt.

Län	Periodkort, kr/mån				Förändring av kostnader, kr/år				Förändring av kostnader, %			
	0–15 km	15–30 km	30–80 km	80–150 km	0–<15 km	15–<30 km	30–<80 km	80–<150 km	0–<15 km	15–<30 km	30–<80 km	80–<150 km
Stockholms	930	930	930	930	0	0	–3 737	–10 920	0	0	–37	–107
Uppsala	420	910	910	910	0	0	–3 737	–10 920	0	0	–37	–109
Södermanlands	590	590	890	890	0	0	–3 737	–10 920	0	0	–38	–112
Östergötlands	625	950	1 150	1 150	0	0	–3 209	–10 392	0	0	–26	–86
Jönköpings	720	720	845	1 210	0	0	–3 737	–10 181	0	0	–40	–81
Kronobergs	600	970	1 100	1 450	0	0	–3 385	–9 336	0	0	–29	–65
Kalmar	685	960	1 600	1 600	0	0	–1 625	–8 808	0	0	–10	–57
Gotlands	370	495	750	750	0	0	–3 737	–10 920	0	0	–45	–132
Blekinge	506	689	1 109	1 109	0	0	–3 353	–10 536	0	0	–28	–89
Skåne	550	850	1 199	1 199	0	0	–3 036	–10 220	0	0	–24	–82
Hallands	630	840	1 365	1 680	0	0	–2 452	–8 526	0	0	–18	–53
Västra Götalands	775	1 145	1 455	1 820	0	510	–2 135	–8 034	0	4	–15	–47
Värmlands	775	1 293	1 499	1 663	0	1 031	–1 980	–8 586	0	8	–13	–54
Örebro	595	990	1 300	1 300	0	0	–2 681	–9 864	0	0	–20	–74
Västmanlands	610	920	1 170	1 440	0	0	–3 138	–9 371	0	0	–26	–66
Dalarnas	546	1 082	1 575	1 575	0	289	–1 713	–8 896	0	2	–11	–58

Län	Periodkort, kr/mån				Förändring av kostnader, kr/år				Förändring av kostnader, %			
Gävleborgs	777	1 008	1 008	1 470	0	28	–3 709	–9 266	0	0	–34	–64
Västernorrlands	840	872	1 350	1 796	0	0	–2 505	–8 118	0	0	–18	–48
Jämtlands	782	1 017	1 392	1 606	0	60	–2 357	–8 787	0	1	–17	–57
Västerbottens	765	920	1 500	1 645	0	0	–1 977	–8 650	0	0	–13	–55
Norrbottens	638	1 012	2 002	2 948	0	42	–210	–4 063	0	0	–1	–16

Källa: Egen insamling (maj 2020).

Anm: Kostnaden för periodkort baseras på de periodkort som ligger närmast medelreseavståndet i respektive avståndsintervall (Tabell 0.4), resor inom länet, 11 månadskort per år. Kostnadsförändringarna är utvärderade vid marginalskatt "låg", 32 procent. Skattereduktionen baseras på medelreseavståndet samt 182 arbetsdagar enligt grundmodellen.

Tabell 0.4. Medelreseavstånd för arbetsresor med kollektivtrafik i olika avståndsintervall.

	0–<15 km	15–<30 km	30–<80 km	80–<150 km
Medelreseavstånd enligt RVU, km	7,5	20,9	47,1	100,5

Källa: RVU Sverige 2011–16.

Tabell 0.5. Bakgrundsfakta för länsgrupper i konsekvensanalysen av kollektivtrafikresenärer, 2018.

Länsgrupp	Befolkning 2018		Förvärvsarbetande 2018		Reser kollektivt till arbetet, tusental							
	Tusen- tal	Andel kvinnor, %	Tusen- tal	Andel av alla, %	Avstånd saknas	0–<15 km	15–<30 km	30–<80 km	80–<150 km	150– km	Samtliga	Andel av alla, %
Stockholms län	2 344	50,0	1 203	24,2	56	245	90	47	4	1	443	53,2
Skåne och Västra Götalands län	3 072	49,9	1 470	29,5	28	104	40	44	8	2	226	27,1
Urbaniserade län	3 218	49,6	1 541	31,0	11	56	20	24	11	5	126	15,2
Landsbygdslän	1 597	49,4	765	15,4	1	22	7	7	1	0	38	4,5
Riket	10 230	49,7	4 979	100	95	427	157	123	23	8	833	100

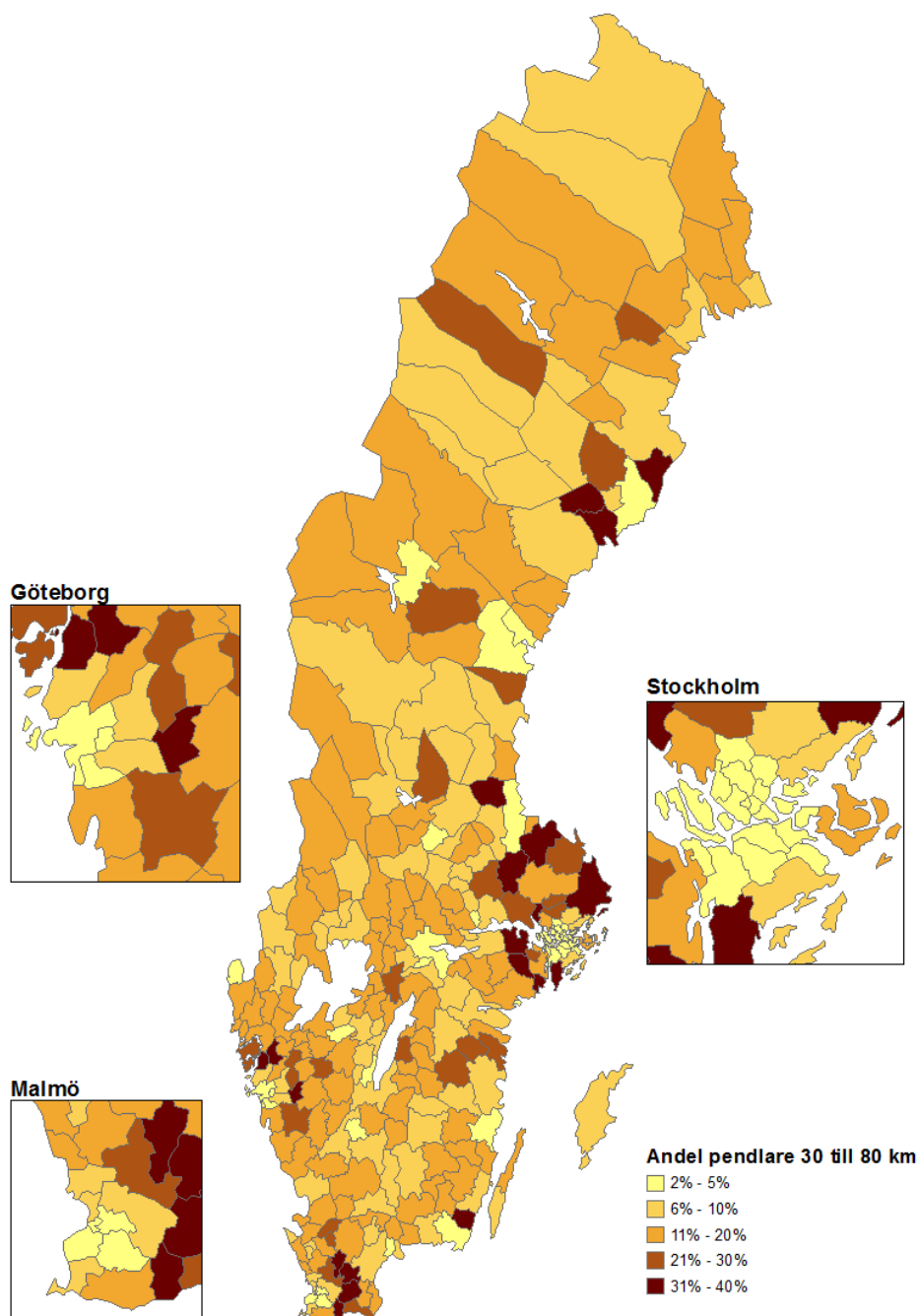
Källa: SCB Befolkning 2018 och RAMS 2018; Trafikanalys, RVU Sverige 2011–16; antalen per avståndsintervall har räknats upp för att totalen ska stämma med uppskattningar enligt RAMS, se Tabell 3.6. Anm: Andelarna som reser kollektivt per avståndsintervall har beräknats genom att multiplicera kollektivtrafikandelarna på varje reseavstånd enligt RVU med antalet förvärvsarbetande i länen enligt RAMS. Antalet förvärvsarbetande med långa reseavstånd blir därmed mindre – ungefär en tredjedel så många – än uppskattningarna i RAMS, eftersom de reser mer sällan till sin arbetsplats. För en beskrivning av länsgrupperna se Trafikanalys (2020a).

Tabell 0. Beräkningsförutsättningar för Tabell 0.2 och Tabell 0.5.

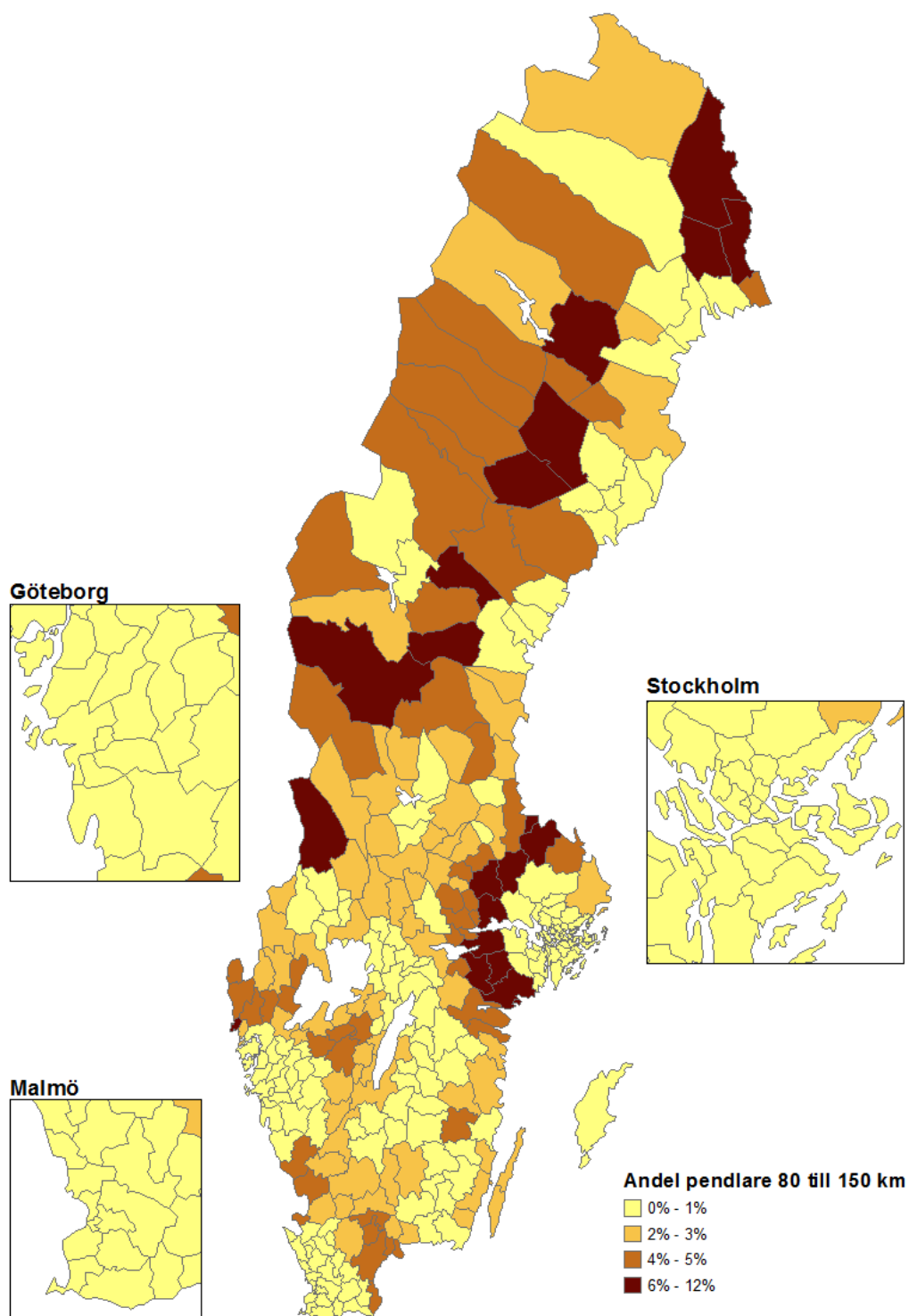
	0–<15 km	15–<30 km	30–<80 km	80–<150 km	150– km	Samtliga
Medelreseavstånd till arbetet, km*	5,06	20,2	43,04	98,08	489,65	20,92
Kommande skattereduktion, kr/dag**	0	0	15,65	60,00	60,00	
Kommande skattereduktion, bristfällig kollektivtrafik, kr/dag**	0	0	35,65	101,70	164,00	

Källa: *Trafikanalys, RVU Sverige 2011–16; **SOU 2019:36; egna beräkningar.

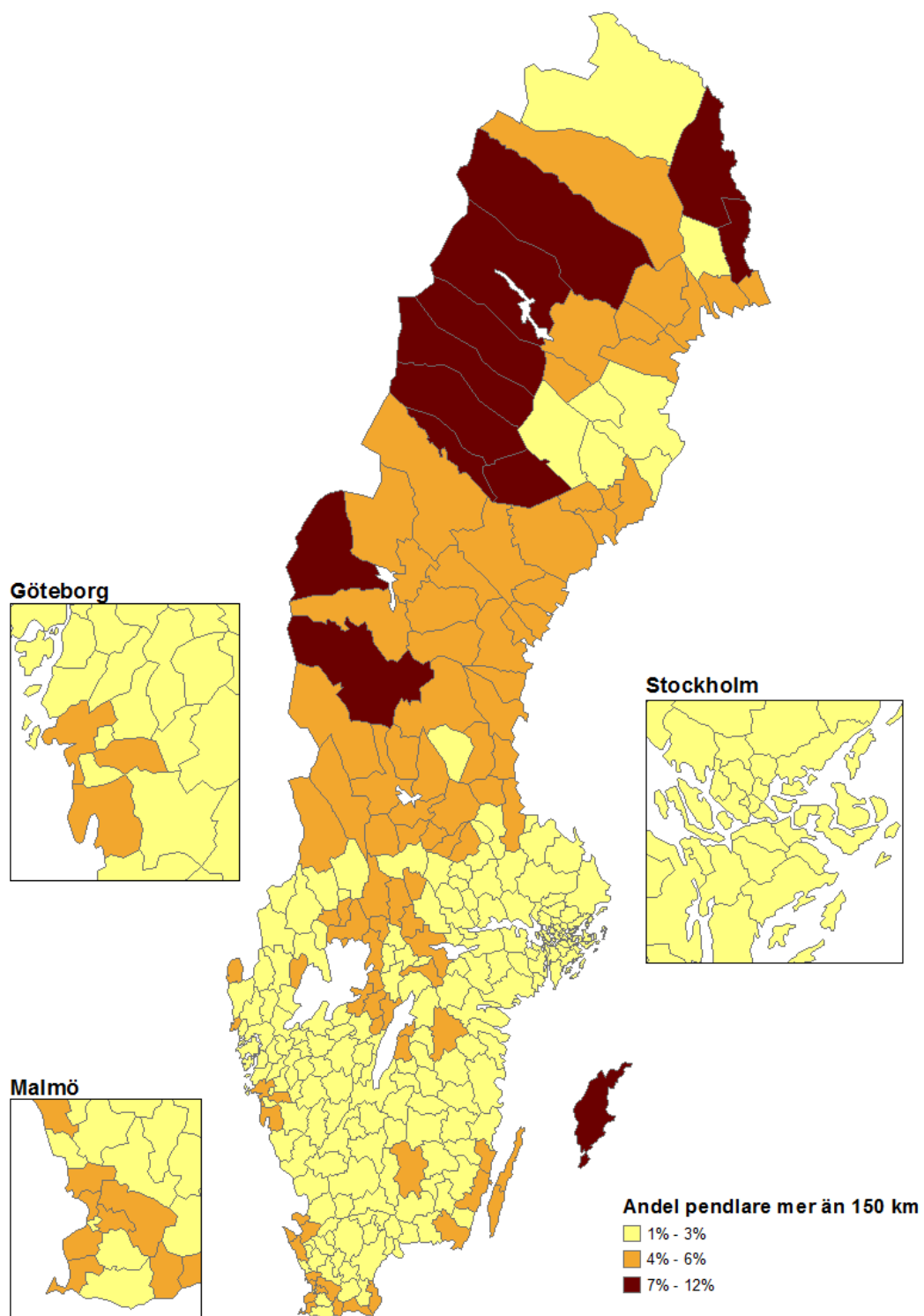
Bilaga 5 – Andel arbetsresande per kommun, olika avståndsintervall



Figur 0.1. Andel arbetsresande per kommun som har 30–80 km mellan arbete och hemmet.



Figur 0.2. Andel arbetsresande per kommun som har 80–150 km mellan arbete och hemmet.



Figur 0.3. Andel arbetsresande per kommun som har mer än 150 km mellan arbete och hemmet.

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.