

**Skattelättnad för arbetsresor Rapport
– analys av frågor i 2020:8
betänkande SOU 2019/36**

Skattelättnad för arbetsresor
– analys av frågor i
betänkande SOU 2019/36

Rapport
2020:8

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

Datum: 2020-06-05

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 uppdrag innebär att fördjupa betänkandets analyser av konsekvenserna, särskilt för personer som bor och/eller arbetar i glesbygd, för personer som har begränsad tillgång till eller saknar kollektivtrafik, samt personer med sjukdom eller funktionsnedsättning. Analysen ska också utgöra ett stöd för att bedöma förslagets konsekvenser för regionförstoring och kompetensförsörjning. Rapporten är en syntes av ett omfattande underlag som presenteras i fyra separata rapporter, Trafikanalys PM 2020:2–6.

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

Stockholm i juni 2020

Mattias Viklund

Generaldirektör

Innehåll

Sammanfattning	5
Summary	11
1 Inledning	17
1.1 Bakgrund	17
1.2 Definitioner och avgränsningar	19
1.3 Läsanvisning	22
2 Förslagets konsekvenser för arbetsresanden	23
2.1 Arbetsresornas antal, längd och geografi	23
2.2 Konsekvenser av ett förändrat reseavdrag	32
2.3 Bristfällig tillgång till kollektivtrafik och hushållens bilinnehav	45
2.4 Sammanfattning	56
3 Konsekvenser för regionförstoring och kompetensförsörjning	59
3.1 Regionförstoringens betydelse	59
3.2 Reseavdragskommitténs analys	63
3.3 Trafikanalys fördjupade analys	64
3.4 Sammanfattning	72
4 Konsekvenser för sjuka och personer med funktionsnedsättning	73
4.1 Resmönster	74
4.2 Konsekvensanalys	76
4.3 Sammanfattning	80
5 Avslutande diskussion	81
Referenser	83
Bilaga – regeringsuppdrag	85

Sammanfattning

Avdrag för arbetsresor har funnits i över 100 år. Utformningen har justerats över tid i takt med att arbetsmarknaden och förutsättningarna att resa över större avstånd förändrats. I betänkandet SOU 2019:36 *Skattelättnad för arbetsresor* föreslås att en färdmedelsoberoende skattereduktion för resor över 30 km introduceras. För sjuka och personer med funktionsnedsättning ges möjlighet till ytterligare skattereduktion. Även förvärvsarbete som kan anses ha bristfällig tillgång till kollektivtrafik ges möjlighet till högre skattereduktion.

Trafikanalys har fördjupat konsekvensanalysen i delar av betänkandets förslag. Ambitionen har varit att tydliggöra omfattningen av hur många som kan få skattereduktion i det föreslagna systemet totalt, med en detaljerad uppdelning på olika avstånd och med olika geografisk upplösning. Analysen bygger till stor del på egna beräkningar genomförda med uppgifter från register om förvärvsarbete, kollektivtrafikutbud och hushållens fordonsinnehav, undersökningar om svenskarnas resvanor samt egen insamling av priser i kollektivtrafiken. En definition har utformats för att kategorisera enskilda områden och kommuner som glesbygd, landsbygd respektive stad. Tillgången till kollektivtrafik i samma geografiska områden har klassificerats som god, acceptabel eller bristfällig.

Reseavdragskommitténs förslag syftar till ett avståndsbaserat och färdmedelsneutralt system som gynnar resor med lägre utsläpp och bidrar till regionförstoring. Vår analys tyder på att förslaget bidrar till regionförstoring i områden med goda kommunikationsmöjligheter vid reseavstånd över 30 kilometer. Förslaget riskerar dock att leda till oönskade effekter i glesbygdskommuner. Vår analys pekar även på att utredningen underskattat omfattningen och effekten för förvärvsarbete som på grund av sjukdom eller funktionsnedsättning inte har möjlighet att resa med kollektivtrafik.

Tillägget för bristfällig tillgång till kollektivtrafik är av begränsad nytta i glesbygd

Reseavdragskommittén föreslår att det införs ett tillägg som innebär att en skattskyldig som har bristfällig tillgång till kollektivtrafik har rätt till ett tillägg till skattereduktionen. Tillägget syftar till att göra skattelättnaden neutral jämfört med dagens reseavdrag på avstånd mellan 30 och 150 km, vid låg marginalskatt.

Utifrån det underlag och de analyser som Trafikanalys har genomfört ser vi två brister med förslaget på tillägg.

- Avståndskriteriet – en stor andel av arbetsresorna för vilka det görs bilavdrag idag, har reseavstånd mellan 15 och 30 km enkel väg och kommer därför att förlora möjligheten till skattelättnad. Andelen är omkring hälften i Glesbygdskommuner och 40 procent i Landsbygdskommuner. Tillägget för bristfällig kollektivtrafik kan inte kompensera för detta.
- Kriteriet för restidsvinst – enligt vår analys är kriteriet på 2,5 timmars restidsvinst inte tillräckligt träffsäkert för att identifiera förvärvsarbete med bristfällig tillgång till kollektivtrafik. Resultaten tyder på att förvärvsarbete som med rimliga förutsättningar kan genomföra sin arbetsresa med kollektiva färdmedel ytterst sällan

kan hävda restidsvinstkriteriet för att genomföra resan med bil istället. Med en mera träffsäker modell skulle vi se effekter som låg mer i linje med förslagets intention.

Förslagets effekter för personer med särskilda behov är kraftigt underskattade

I betänkandet uppskattas att 8 000 skattskyldiga hänvisar till sin funktionsnedsättning för bilavdrag. Enligt vår analys är det en kraftig underskattning av det faktiska antalet skattskyldiga med funktionsnedsättning som kan komma att söka skattereduktion i det föreslagna systemet. Vi bedömer att den grupp personer med funktionsnedsättning som kan påverkas av förändrad skattelättnad är mellan 50 000 och 110 000 förvärvsarbetande. En förklaring till denna underskattning kan vara att det med dagens regler för den enskilde inte medför någon särskild fördel att hänvisa till sin funktionsnedsättning för att få rätt till bilavdrag. Detta kommer dock att förändras med det föreslagna systemet. Om den förvärvsarbetande åberopar sin funktionsnedsättning och kan styrka att den är förhindrad att resa med allmänna transportmedel tjänar den på det jämfört med nuvarande situation vid både en låg och hög marginalska.

För dem som idag nyttjat maximalt kilometeravdrag för faktiska bilkostnader upp till dubbla schablonavdraget, innebär förslaget försämringar oavsett avstånd och marginalska. Försämringarna för denna grupp leder till ökade incitament att söka färdtjänst, vilket riskerar att belasta kommunerna med upp till 1,6 miljarder kronor per år. Det skulle i så fall innebära en ökning av kostnaderna för färdtjänst i riket med över 50 procent.

Vilka som omfattas av skattereduktionen varierar

Resekommitténs förslag på en avståndsbaserad och kostnadsneutral skattereduktion för längre arbetsresor innebär en skärpning från dagens bilavdrag. Med dagens system går gränsen för att kunna göra bilavdrag i allmänhet vid 14–15 kilometers resa enkel väg. I det föreslagna systemet höjs gränsen för att kunna göra skattereduktion för arbetsresor till 30 km.

Av förvärvsarbetande i åldern 20–64 år med uppgift om avstånd mellan bostaden och arbetsställe har ungefär 680 000 personer¹ arbetsresor som överstiger 30 km. Förslagets grundutformning (reseavstånd 30–80 km) omfattar 470 000 personer. Antalet som totalt kan göra anspråk på det föreslagna tillägget för bristfällig kollektivtrafik uppskattas till 270 000 personer. Ungefär 700 000 av de förvärvsarbetande har ett avstånd till arbetet på mellan 15 och 30 km, varav 560 000 reser med bil och 250 000–300 000 räknar med bilavdrag. Dessa kommer i det nya systemet inte längre att ha möjlighet att göra avdrag.

Med kollektivtrafik reser ungefär 140 000 förvärvsarbetande längre än 30 km och kommer därmed att kunna nyttja den nya möjligheten till skattereduktion. Det är en ökning med ungefär 50 procent från idag, då utredningen beräknar att ungefär 90 000 gör avdrag för arbetsresor med kollektivtrafik.

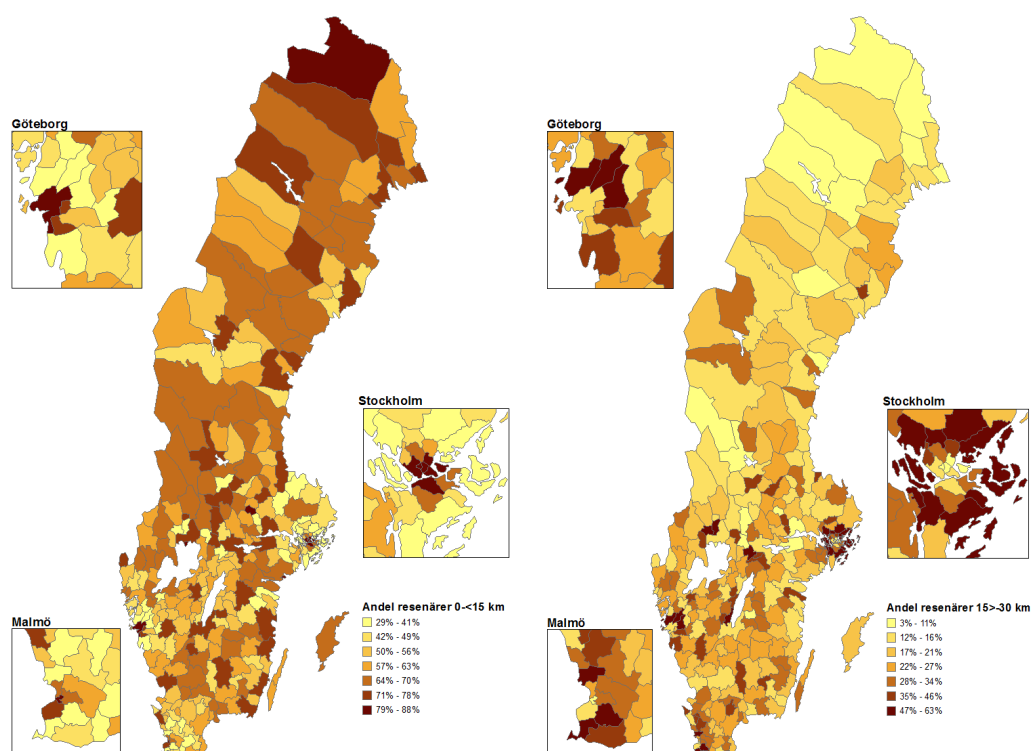
Skattereduktionen ökar med avståndet och med antalet arbetsdagar. För tre fjärdedelar av dagens kollektivtrafikresenärer kommer den nya skattelättnaden inte att göra någon skillnad. För en femtedel kommer den att leda till kostnadssänkningar och en av tjugo kommer att uppleva vissa kostnadshöjningar.

Antalet arbetsresande på avstånd 0–15 km och 15–30 km varierar över riket (se Figur 1). De stora mängderna arbetsresande hänger av naturliga skäl tätt ihop med kommunernas

¹ Efter uppräknig till alla förvärvsarbetande 16–74 år och en uppskattning av hur stor andel som har reseavstånd över 30 km uppgår de till drygt 800 000.

befolkningsstorlek. En mycket stor andel av arbetsresandet sker på avstånd upp till 15 km; i nästan samtliga kommuner överstiger den andelen 30 procent. Kommuner med över 70 procent av arbetsresorna under 15 km är ofta folkrika kommuner, där också stora arbetsplatser är lokaliserade. På avståndet 15–30 km är antalet resande betydligt färre, men deras andel är hög framför allt i kommuner lokaliserade kring de större städerna och storstads-kommunerna. Flera av dessa kommuners andelar överstiger 40 procent av det totala antalet arbetsresande.

I avlägsna och mycket avlägsna landsbygdskommuner är däremot andelen av arbetsresandet inom 15–30 km lägre, ofta mindre än 20 procent, vilket förklaras av en mycket stor andel resor på avstånd under 15 km. Även om de boende i glesbygd som förlorar sin möjlighet till reseavdrag i detta avståndsintervall är ett litet antal till numerären, bör det framhållas att möjligheterna till arbetsresor för denna grupp kan vara av stor betydelse för glesbygds-regionerna.



Figur 1. Andel arbetsresande per kommun som har 0–15, respektive 15–30 km mellan arbete och bostad.

Långväga arbetsresor, över 150 km, förekommer i alla landets kommuner och län. Störst antal förvärsarbetande med långa avstånd har Västra Götalands, Stockholms och Skåne län. Högst andel förvärsarbetande med långa avstånd har Gotlands län, följt av Norrlandslänen samt Dalarna. Förslaget innebär generellt nettokostnadsökningar för arbetsresor på långa avstånd. Det innebär att regelverket för dubbel bosättning blir mer intressant att använda.

Bristfällig kollektivtrafik finns i hela landet

Analys av faktiska restidsavstånd till tätorter har i denna studie använts för att identifiera glesbygdsområden med hög geografisk upplösning. Vi har även lagt till utbudet av kollektivtrafik i kilometerrutor.

Ungefär 3 procent av de förvärvsarbetande bor i glesbygdsområden, varav 48 procent har bristfällig tillgång till kollektivtrafik och bara 29 procent har god tillgång i närheten av bostaden. Det kan jämföras med förvärvsarbetande som bor utanför glesbygd där 11 procent har bristfällig och 79 procent har god tillgång till kollektivtrafik vid sin bostad.

Av dem som bor och arbetar i glesbygd och har arbetsresor som är längre än 30 kilometer har 90 procent bristfällig tillgång till kollektivtrafik, antingen vid bostaden eller arbetsstället, medan bara 1 procent har god tillgång till kollektivtrafik. Utanför glesbygd är tillgången till kollektivtrafik för arbetsresor till arbetsställen bristfällig för 58 procent och god för 21 procent.

Ett generellt utbud av kollektivtrafik innebär dock inte nödvändigtvis att en person kan genomföra sin arbetsresa mellan hemmet och arbetet med kollektiva färdmedel. Restid, orimliga byten eller oförmåga att nå sin arbetsplats inom rimlig tid till arbetsdagens start, kan begränsa en arbetsresa till den grad att den inte bedöms vara praktiskt genomförbar. Närmare 40 procent av arbetsresorna över 30 km anses inte vara rimliga att genomföra med kollektivtrafik, därtill tillkommer knappt en procentenhet för vilka resor det föreslagna tidsvinstkriteriet uppfylls. Det finns stora geografiska skillnader – i tätbefolkade län som Stockholm eller Uppsala kan 80 procent av de förvärvsarbetande genomföra arbetsresan med kollektivtrafik. Motsvarande andel i landsbygdskommuner är 50 procent och i glesbygdskommuner 30 procent.

Tillgången till kollektivtrafik har analyserats ur två olika perspektiv, plats- och individbaserat. Dessa ansatser ger något olika bilder av hur många som kan anses ha bristfällig tillgång till kollektivtrafik. Skillnaden mellan de två perspektiven indikerar dock att möjligheten att genomföra sin arbetsresa är en komplex fråga som kan behöva utredas vidare.

Reseavdrag löser inte glesbygdens demografiska problem

Trafikanalys delar kommitténs bedömning om att förslaget får små effekter på regionförstoring och kompetensförsörjning. Många bilresenärer i dessa områden kommer *de facto* att mista möjligheten till reseavdrag då gränsen höjs från 15 till 30 km. De aktuella demografiska problemen i glesbygden är dock av en helt annan storleksordning än vad som kan påverkas med förändrade regler för reseavdrag. Avdragssystemets möjlighet att bidra till regionförstoring och kompetensförsörjning i gles- och landsbygd bör därför inte överskattas.

Förslaget ger en liten påverkan på resmönster och färdmedelsval

För riket som helhet leder förslagen till att fördelningen mellan bilresor och kollektivtrafikresor förändras i avsedd riktning, men i blygsam omfattning. På kort sikt väntas en procent färre (-29 000) arbetsresenärer använda bil. På lång sikt sker det anpassningar så att antalet bilresenärer ökar något igen (-21 000 jämfört med idag). För kollektivtrafik beräknas kostnadssänkningarna leda till 2 procent fler kollektivtrafikresenärer (+15 000) på kort sikt, och 6 procent fler (+37 000) på lång sikt.

Avslutande kommentarer

Trafikanalys har analyserat delar av utredningens frågeställningar med data och metoder som inte tidigare har varit tillgängliga. Resultaten kan därmed användas för att komplettera utredningens analys, men vi betonar att vi inte har gjort någon fullständig konsekvensanalys eller rekommendationer kring hela frågan om utvecklade reseavdrag.

Trafikanalys fördjupade analys har identifierat både vinnare och förlorare på förslaget om förändrat reseavdrag. En femtedel av dagens kollektivtrafikresenärer tjänar ekonomiskt på

förslaget. Dessa återfinns främst i storregionala tågssystem, där reseavstånden är över 30 km och kollektivtrafiktillgången är tillfredsställande. Förslagets utformning har däremot negativa effekter för boende 15–30 km från arbetsplatsen, i områden där bilen är enda alternativet. Förslaget medför även negativa ekonomiska effekter för sjuka och personer med funktionsnedsättning, om de idag gör avdrag för faktisk bilkostnad.

Vi har inte analyserat effekterna av förmånsbil eller samåkning, men det är känt från betänkandet att personer som använder sig av detta kommer att tjäna på reformen.

Avslutningsvis vill vi framhålla att de nya resmönster som kan uppstå i kölvattnet av covid-19-pandemin också kan komma att påverka hur många som kommer att göra avdrag, liksom hur ofta reseavdraget kommer att nyttjas. Till exempel kan ett minskat antal arbetsresor, distansarbete och förändrade val av färdmedel till följd av rädsla för smittspridning påverka förslagets konsekvenser, även när samhället börjar återgå till ett normalläge. Men om pandemin kommer att ha så genomgripande effekter på arbetslivet och samhällsutvecklingen är det många andra förutsättningar som också kommer att förändras för den här konsekvensutredningen.

Summary

Deductions for commuting trips have been around for more than 100 years. The design has been adjusted over time as the labour market and the conditions for travelling greater distances have changed. The report SOU 2019:36 *Tax relief for commuting trips* proposes the introduction of a mode-neutral tax reduction for trips of more than 30 kilometres. Those who are ill or disabled have the possibility of an additional tax reduction. Working people who are considered to have deficient access to public transport are also given the possibility of a higher tax reduction.

Transport Analysis has examined in greater detail the impact assessment in parts of the report's proposals. The ambition has been to clarify the extent of how many people can receive a tax reduction in the proposed system in total, with a detailed breakdown of different distances and with different geographical dispersal. The analysis is based largely on calculations carried out internally using data from registers of those in employment, public transport services and household vehicle ownership, The Swedish National Travel survey (RVU) and the agency's own collection of public transport prices. A definition was designed to categorise individual areas and municipalities as sparsely populated, rural and urban areas respectively. Access to public transport in the same geographical areas was classified as good, acceptable or deficient.

The Travel Deduction Committee's proposals aim to achieve a distance-based, mode-neutral system that favours trips with lower emissions and contributes to regional enlargement. Our analysis suggests that the proposal contributes to regional enlargement in areas with good communication possibilities for travel distances of more than 30 kilometres. The proposal does, however, also risk resulting in undesirable effects in sparsely populated municipalities. Our analysis also indicates that the inquiry has underestimated the extent of and impact on working people who, due to illness or disability, are unable to travel by public transport.

The supplement for deficient access to public transport is of limited benefit in sparsely populated areas

The Travel Deduction Committee proposes the introduction of a supplement that provides a taxpayer who has deficient access to public transport with entitlement to a supplement to the tax reduction. The purpose of this supplement is to make the tax relief neutral compared with the present travel deduction for distances between 30 and 150 kilometres, at a low marginal tax rate. Based on the base data and analyses carried out by Transport Analysis, we see two shortcomings in the proposed supplement:

- The distance criterion – a large proportion of commuting trips for which car deductions are made at present have one-way travel distances of between 15 and 30 kilometres and will therefore lose the possibility of tax relief. The proportion is about one half in Sparsely Populated Municipalities and 40 per cent in Rural Municipalities. The supplement for deficient public transport cannot compensate for this.
- The criterion for travel time gain – according to our analysis, the criterion of a gain of 2.5 hours of travel time is not accurate enough to identify working people with deficient access to public transport. The results suggest that working people who are able with reasonable conditions to organise their commuting trips using public

transport are extremely rarely able to claim the travel time gain criterion for making the trip by car instead.

The impact of the proposal on people with special needs is seriously underestimated

The report estimates that 8,000 taxpayers refer to their disability for car deductions. According to our analysis, this is a serious underestimation of the actual number of taxpayers with disabilities who may apply for a tax reduction in the proposed system. We estimate that the group of people with disabilities who may be affected by a change in tax relief is between 50,000 and 110,000 working people. One explanation of this underestimation may be that present rules do not confer any particular advantage for the individual in referring to their disability in order to be entitled to a car deduction. This will, however, change with the proposed system. If the working person invokes his or her disability and can prove that he or she is prevented from travelling by public transport, he or she benefits from it compared with the current situation at both low and high marginal tax rates.

For those who have at present utilised the maximum kilometre deduction for actual car costs up to double the standard deduction, the proposal represents poorer outcomes regardless of distance and marginal tax. The poorer outcomes for this group result in increased incentives to apply for mobility services, which risks placing an additional burden on municipalities of up to SEK 1.6 billion per year. If this were the case, it would mean an increase in the cost of mobility services nationwide of more than 50 per cent.

Who is covered by the tax deduction varies

The Travel Committee's proposal for a distance-based, cost-neutral tax reduction for longer commuting trips represents a tightening of present car deductions. Under the present system, the limit for being able to make car deductions is generally a one-way trip of 14-15 kilometres. The proposed system increases the limit for being able to make a tax reduction for commuting trips to 30 kilometres.

Of working people aged 20 to 64 with data about the distance between home and the workplace, about 680,000 people² have commuting trips exceeding 30 kilometres. The basic design of the proposal (travel distance 30-80 kilometres) covers 470,000 people. The total number of people who can claim the proposed supplement for deficient public transport is estimated at 270,000. About 700,000 of working people have a distance to work of between 15 and 30 kilometres, of which 560,000 travel by car and 250,000-300,000 claim car deductions. These people will no longer be able to make deductions under the new system.

Using public transport, around 140,000 working people travel more than 30 kilometres, which means that they will be able to make use of the new opportunity for a tax reduction. This is an increase of about 50 per cent from today, as the inquiry estimates that around 90,000 people make deductions for commuting trips on public transport.

The tax reduction increases with the distance and the number of working days. The new tax relief will not make any difference for three quarters of current public transport users. For one fifth, it will result in cost reductions and one in twenty will experience some cost increases.

The number of commuters travelling 0-15 kilometres and 15-30 kilometres varies around the country (see Figure 1). The large numbers of commuters are naturally closely linked to the

² Projected to include all working people aged 16-74 and an estimate of the proportion who have travel distances over 30 kilometres, they amount to just over 800,000.

population of municipalities. A very high proportion of commuting trips take place over distances of up to 15 kilometres; this proportion exceeds 30 per cent in virtually all municipalities. Municipalities with more than 70 per cent of commuting trips below 15 kilometres are often densely populated municipalities, which is also where large workplaces are located. The number of commuters is significantly lower at distances between 15 and 30 kilometres, but there is a high proportion above all in municipalities located around the major cities and metropolitan municipalities. In many of these municipalities the proportion exceeds 40 per cent of the total number of commuters. By contrast, in remote and very remote rural municipalities the proportion of commuting trips in the 15-30 kilometre range is low, often less than 20 per cent, which is explained by a very high proportion of trips of less than 15 kilometres. Although residents in sparsely populated areas who lose their entitlement to a travel deduction in this distance range are small in number, it should be emphasised that the opportunities for commuting for this group can be of great importance for sparsely populated regions.

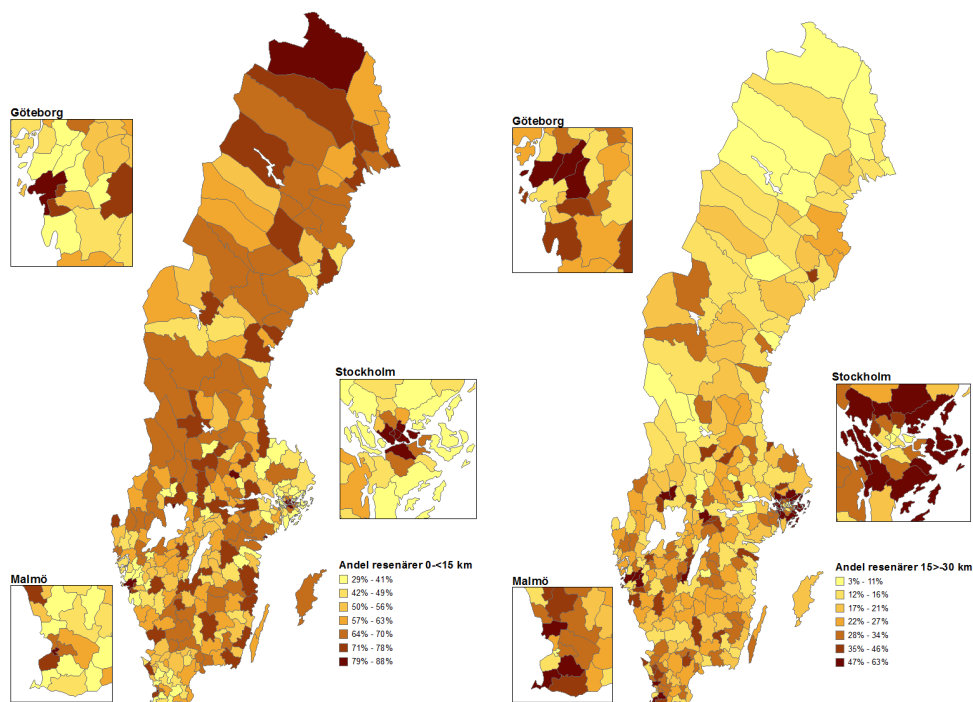


Figure.1. Proportion of commuters in each municipality who have 0-15 and 15-30 kilometres respectively between work and home.

Long-distance commuting trips, over 150 kilometres, occur in all municipalities and counties in the country. The counties of Västra Götaland, Stockholm and Skåne have the highest number of long-distance commuters. The highest proportion of long-distance commuters may be found in Gotland County, followed by Norrland County and Dalarna. The proposal generally entails net cost increases for long-distance commuting trips. This will make it more attractive to use the dual resident regulations.

There is deficient public transport all over the country

Analyses of actual travel time distances to urban areas have been used in this study to identify sparsely populated areas with high geographical dispersal. We have also added the range of public transport services in kilometre squares.

About 3 per cent of working people live in sparsely populated areas, of which 48 per cent have deficient access to public transport and only 29 per cent have good access close to their home. This can be compared with working people living outside sparsely populated areas, where 11 per cent have deficient access and 79 per cent have good access to public transport near their home.

Of those who live and work in sparsely populated areas and have commuting trips longer than 30 kilometres, 90 per cent have deficient access to public transport, either at home or the workplace, while only 1 per cent have good access to public transport. Outside sparsely populated areas, 58 per cent of working people have deficient access to public transport for commuting trips to workplaces, while access is good for 21 per cent.

However, a general offering of public transport services does not necessarily mean that a person can make his or her commuting trip between home and work using public transport. Travel time, unreasonable changes or an inability to reach the workplace within a reasonable time when the working day begins may limit a commuting trip to the point where it is not considered realistically feasible. Almost 40 per cent of commuting trips over 30 kilometres are not considered reasonable to make by public transport, and just under one percentage point for trips that meet the proposed time gain criterion. There are large geographical differences – in densely populated counties such as Stockholm or Uppsala, 80 per cent of working people can make their commuting trip using public transport. The corresponding proportion is 50 per cent in rural municipalities and 30 per cent in sparsely populated municipalities.

Access to public transport has been analysed from two different perspectives, location-based and individual-based. These approaches provide slightly different views of how many people may be considered to have deficient access to public transport. However, the difference between the two perspectives indicates that the possibility of making their commuting trip is a complex issue that may require further investigation.

Travel deductions do not solve the demographic problems of sparsely populated areas

Transport Analysis shares the Committee's assessment that the proposal has little impact on regional enlargement and skills supply. Many car users in these areas will essentially lose the opportunity to claim a travel deduction when the limit is increased from 15 to 30 kilometres. But the current demographic problems in sparsely populated areas are of a completely different magnitude than can be affected by changes to rules on travel deductions. The potential of the deduction system to contribute to regional enlargement and skills supply in sparsely populated and rural areas should therefore not be overestimated.

The proposal has little impact on travel patterns and choice of mode of transport

For the country as a whole, the proposals result in a change in the distribution between journeys by car and public transport in the intended direction, but to a modest extent. In the short term, one per cent fewer (–29,000) commuters are expected to travel by car. In the long term, there will be adjustments

so that the number of car users will increase slightly again (–21,000 compared to the present level). For public transport, the cost reductions are expected to result in 2 per cent more public transport passengers (+15,000) in the short term, and 6 per cent more (+37,000) in the long term.

Concluding comments

Transport Analysis has analysed parts of the inquiry's subject matter using data and methods that were not previously available. The results may thus be used to supplement the inquiry's analysis, but we stress that we have not conducted a full impact assessment of or made any recommendations on the whole issue of updated travel deductions.

Transport Analysis' in-depth analysis has identified both winners and losers from the proposal to change travel deductions. One fifth of current public transport users will benefit financially. These are mainly found in supra-regional train systems, where travel distances are over 30 kilometres and access to public transport is satisfactory. The design of the proposal puts those living 15-30 kilometres from the workplace at a disadvantage, in areas where the car is the only option. The proposal also puts the ill and the disabled at a disadvantage if they currently deduct actual car costs.

We have not analysed the effects of company cars or carpooling, but it is known from the report that people who make use of this will benefit from the reform.

Finally, we would like to point out that any new travel patterns that may emerge in the wake of the Covid-19 pandemic may also affect how many people will make deductions, as well as how often the travel deduction will be used. For example, a reduction in the number of commuting trips, remote working and changes in the choice of modes of transport due to fear of the spread of infection may affect the impact of the proposal, even when society begins to return to normal. But if the pandemic is to have such a profound impact on work and social development, there are many other conditions that will also change for this impact assessment.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

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 kilometer³ och dag för den del av avståndet mellan bostad och arbetsplats, enkel väg, som överstiger 30 kilometer och upp till och med 80 kilometer. På längre avstånd medges skattereduktion motsvarande 80 kilometer.

Därutöver ska ett tillägg ges där kollektivtrafiken är bristfällig. 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.

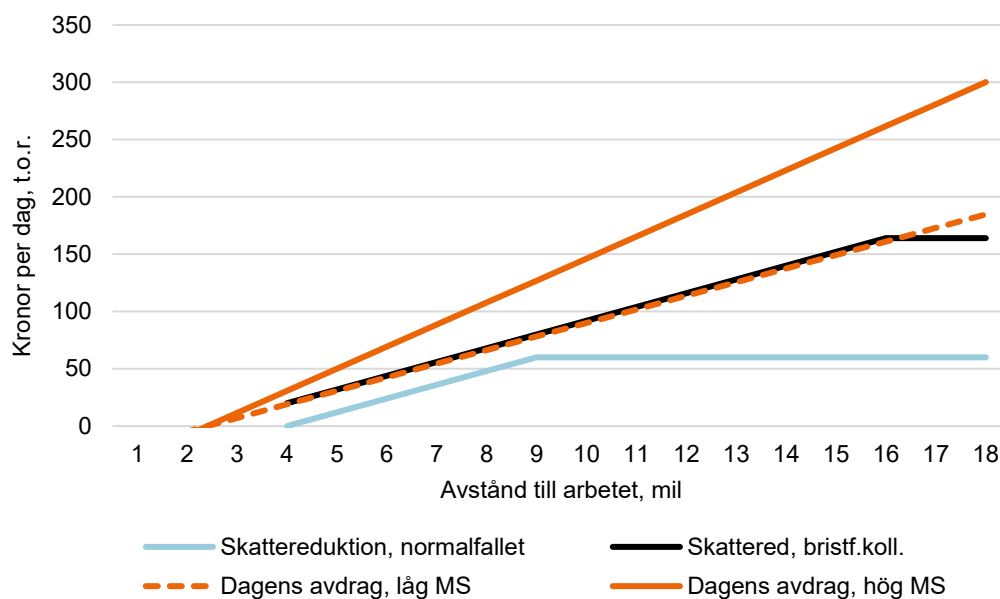
Kollektivtrafiken anses vara bristfällig om tidsvinsten vid resa med bil jämfört med kollektivtrafik är minst två timmar och 30 minuter per dag tur och retur, med hänsyn tagen till att upp till 10 kilometer enkel väg, till närmaste hållplats eller station, kan företas med bil.

Kommitténs förslag⁴ 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 (se kapitel 4) 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 system⁵, 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).

³ 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.

⁴ Betänkandet remitterades den 28 juni 2019 med sista svarsdag 1 november (dnr Fi2019/02525/S1).

⁵ 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 returrese).
MS = marginalsatt (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. Uppdraget 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.
- 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.

För att kunna genomföra önskade analyser och svara på frågeställningarna krävs ett antal analyssteg. Rapporten inleds därför med att definiera vad vi avser med glesbygd och beskriva de förutsättningar och behov av arbetsrelaterade resor för de som bor och eller verkar i glesbygden. Det innefattar att kartlägga avstånd mellan arbete och bostad, tillgång till kollektivtrafik och privat bilägande, och sedan jämföra dessa förutsättningar med de som råder i övriga Sverige.

1.2 Definitioner och avgränsningar

För att kunna genomföra de efterfrågade konsekvensbedömningarna finns det ett flertal definitioner som behöver klargöras. De mest centrala begreppen är vad som kan anses vara glesbygd, som emellanåt även används synonymt med landsbygd. Även begreppet bristfällig kollektivtrafik kan betyda olika saker utifrån sammanhang och behöver definieras.

Varken glesbygd eller bristfällig kollektivtrafik har några enhetliga definitioner, istället används olika definitioner och indelningar som är gjorda utifrån specifika behov och frågeställningar. Även pendling är ett begrepp som kan förekomma i flera olika sammanhang med olika betydelser, och därför behöver klargöras. En fördjupning av definitionerna görs i Trafikanalys PM 2020:3.

Reseavdragskommitténs resonemang om glesbygd och bristfällig tillgång till kollektivtrafik

Enligt direktiven till *Skattelättnad för arbetsresor* ska utredningen analysera hur ett förändrat reseavdrag påverkat skattskyldiga som bor i områden där tillgången till kollektivtrafik är bristfällig eller begränsad. I och med att skattelättnaden för arbetsresor byter form, från att vara kostnadsbaserat till att vara avståndsbaserat ska alla skattskyldiga ha rätt till samma avdrag, oavsett färdmedel. Det skulle innebära en omfördelning av skattelättnaden från de som reser med bil till de som reser kollektivt.

Denna omfördelning är positiv ur miljöhänseende, men sannolikt negativ för den skattskyldige som bor i ett område med bristfällig tillgång till kollektivtrafik. Därav såg utredningen ett behov av ett tillägg till skattereduktionen för de fall där den skattskyldige har bristfällig tillgång till kollektivtrafik.⁶

Utredningen landar i att bristfällig kollektivtrafik inte kan definieras utifrån en geografisk koppling, så som lands- eller glesbygd. Inte heller avståndet till en hållplats eller dess turtäthet bedöms på ett praktiskt genomförbart sätt kunna ligga till grund för ett tillägg till skattereduktionen. Istället föreslår utredningen att bristfällig kollektivtrafik ska definieras utifrån den skattskyldiges restidsvinst. Kollektivtrafiken anses vara bristfällig om tidsvinsten med att åka bil istället för att resa med kollektivtrafik uppgår till mer än 2 timmar och 30 minuter per dag. Detta förutsatt att tidsvinsten uppnås minst hälften av det totala antalet resdagar med avstånd som uppgår till minst 30 kilometer under beskattningsåret.

⁶ SOU (2019a) sid. 191.

Trafikanalys definition av glest befolkade områden och bristfällig tillgång till kollektivtrafik

Precis som *Skattelättnad för arbetsresor* konstaterar finns det i dagsläget ingen enhetlig definition av vilka geografiska områden i Sverige som är att betrakta som glesbygd. Det finns dock olika metoder för att dela in landets kommuner i olika kommungrupper utifrån

tillgänglighet eller närhet till en större ort. Trafikanalys delar utredningens uppfattning om att en kommunindelning är en alltför grov indelning för att definiera ett glesbygdsområde. Det eftersom de flesta kommunerna i Sverige består av såväl tätbebyggda områden som mer glest befolkade områden. Likväl måste vi utifrån uppdragets formulering kunna beskriva och definiera vad som är att betrakta som glesbygd, eftersom konsekvenserna för glesbygden efterfrågas i uppdraget.

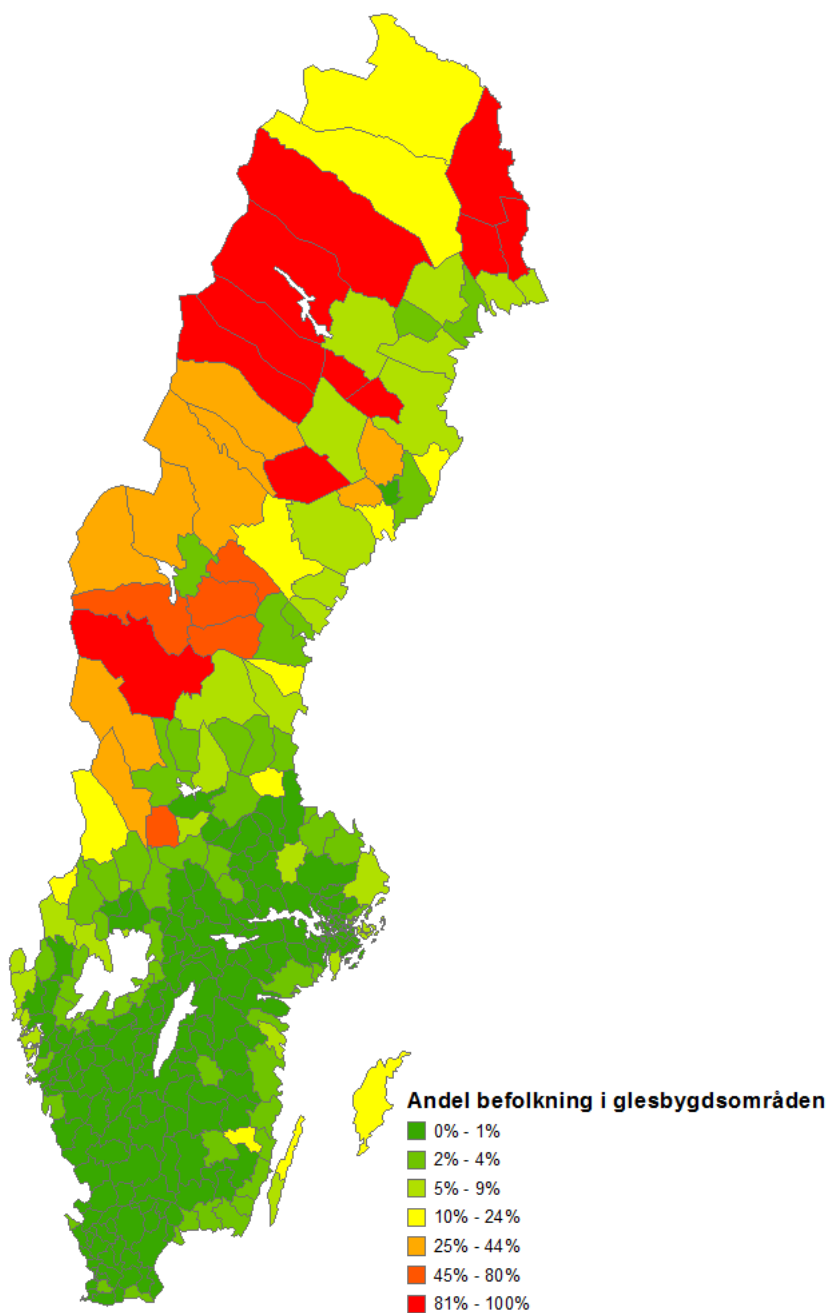
Ett glesbygdsområde definieras som ett 100x100 meters område där det krävs mer än 45 minuters restid med bil från för att ta sig till närmaste ort med minst 3 000 invånare.⁷ Om minst 10 procent av befolkningen i ett DeSO⁸ bor i glesbygdsområden definieras detta DeSO som ett så kallat glesbygds-DeSO. Samma gräns har använts för att definiera glesbygds-kommuner. Det vill säga, kommuner som har mer än 10 procent av befolkningen boendes i glesbygdsområden definieras som glesbygdskommuner.

Med vår definition finns det 36 glesbygdskommuner i Sverige, varav 11 som har mer än 90 procent av befolkningens boendes i glesbygdsområden.⁹ Glesbygdskommunerna är främst lokaliserade till Norrlands inland och västra Svealand (Figur 1.2), men det finns även glesbygdskommuner i södra Sverige: Borgholm och Högsby i Kalmar län, samt Gotland.

⁷ Se Trafikanalys PM 2020:3 för en detaljerad genomgång och jämförelse av olika metoder för att definiera gles- och landsbygd.

⁸ SCB:s Demografiska statistikområden (DeSO) www.scb.se/hitta-statistik/regional-statistik-och-kartor/regionala-indelningar/deso---demografiska-statistikomraden/

⁹ Total befolkning i de 36 kommuner som enligt Trafikanalys definition anses vara *glesbygdskommuner* uppgår till 326 000 personer (2018). I åldern 16–74 år bor där 232 000 personer, varav är 157 000 förvärvsarbete. 38 procent av kommunens befolkning, 124 000 personer, bor i kommunernas glesbygdsområden, dvs. områden i form av 100x100-metersrutor varifrån det tar längre än 45 minuter till en tätort med minst 3 000 invånare.



Figur 1.2. Andel av kommunernas befolkning som bor i glesbygdsområden, år 2016.

Anm: Glesbygdsområden är rutor 100x100 m med minst 45 minuters bilresa till närmaste tätort med minst 3 000 invånare.

Bristfällig tillgång till kollektivtrafik

Bristfällig kollektivtrafik bestäms ur två perspektiv. Det första är ur ett platsperspektiv, vilket avgörs av antal avgångar som finns inom ett bestämt avstånd från hemmet respektive arbetsstället. Tillgång till kollektivtrafik vid en plats bestäms av antal unika avgångar per vecka som sker inom 1 500 meters gångväg från platsen. Baserat på antal avgångar har tre nivåer av kollektivtrafiktillgång bestämts vilket sammanfattas i Trafikanalys PM 2020:3.

Tabell 1.1. Kategorisering av kollektivtrafiktillgång

<i>Antal avgångar per vecka inom 1 500 meters avstånd</i>	<i>Kategori av kollektivtrafiktillgång</i>
< 112	Bristfällig
112–373	Acceptabel
> 373	God

Denna indelning har använts för att avgöra hur tillgänglig eller bristfällig kollektivtrafiken är för personer boende en kilometerruta vid deras bostad respektive vid arbetet. Detta har också använts för att klassa kollektivtrafikens tillgänglighet för arbetstagares avstånd mellan hem och arbetsställe, se exempelvis (Figur 2.8).

Det andra perspektivet är individbaserat och bestäms utifrån huruvida individen kan resa mellan hemmet och arbetsplatsen och åberopa det av kommittén stipulerade restidsvinstkriteriet. Detta beräknas i verktyget TRACC.

I analysen kommer båda perspektiven att redovisas och jämföras för olika geografiska indelningar.

Pendling respektive arbetsresor

Vad som är en pendlare eller pendlingsresa kan variera. Enligt SCB:s definition är pendling sådana arbetsresor som sker mellan två kommuner. Det finns uppenbara begränsningar med att använda denna definition i vårt uppdrag, inte minst vad gäller förvärvsarbetande bosatta i kommuner i exempelvis Norrbottens och Västerbottens län. Då kommunerna i denna del av landet ofta är stora till ytan innebär det att det på många ställen går att göra långa resor till och från arbetet utan att lämna den egna kommunen. Det är därför mer rimligt att tala om arbetsresor, något som vi menar föreligger så snart bostad och arbetsplats är geografiskt åtskilda.

I rapporten kommer dock begreppet pendling i betydelsen arbetsresor mellan kommuner att användas för att diskutera förslagets påverkan på regionförstoring och kompetensförsörjning, samt i övrigt när så är nödvändigt eller gagnar framställningen.

1.3 Läsanvisning

Resterande rapport inleds med kapitel 2 där huvudresultaten från den genomförda analysen redovisas. Där redovisas hur många personer som omfattas, på vilka avstånd, var i landet de bor och arbetar samt hur deras förutsättningar att genomföra sina arbetsresor ser ut. Förslagets konsekvenser för regionförstoring och kompetensförsörjning redovisas i kapitel 3.

En fördjupning av förslagets konsekvenser för sjuka och personer med funktionsnedsättning presenteras i kapitel 4. Rapporten avslutas med en uppsummering och diskussion.

Fördjupningar och underlag till respektive kapitel är publicerade som Trafikanalys PM 2020: 3, PM 2020:4, PM 2020:5 och PM 2020:6, med fler detaljer och utvecklade resonemang.

2 Förslagets konsekvenser för arbetsresanden

I detta kapitel görs en konsekvensanalys av betänkandets förslag. Ambitionen är att tydliggöra omfattningen av hur många som kan göra avdrag i det föreslagna systemet totalt, med en detaljerad uppdelning på olika avstånd och med olika geografisk upplösning. I kapitlet analyseras även bristfällig tillgång till kollektivtrafik för att uppskatta antalet som kan komma att omfattas av en förändrad skattelättnad. Kapitlet är en sammanställning av det material och analyser som presenteras i Trafikanalys PM 2020:4 samt Trafikanalys PM 2020:6. Analysen bygger till stor del på egna beräkningar genomförda med uppgifter från register om förvärvsarbete, kollektivtrafikutbud och hushållens fordonsinnehav, undersökningar om svenskarnas resvanor, samt egen insamling av priser på periodkort i kollektivtrafiken.

2.1 Arbetsresornas antal, längd och geografi

För att uppskatta hur många som kan komma att omfattas av förslaget, hur långt de reser samt var i landet de bor respektive arbetar finns huvudsakligen två källor som kan användas. Det är dels den nationella resvaneundersökningen, dels registerbaserad arbetsmarknadsstatistik. Genom att kombinera dessa är det möjligt att ge en bild av förslagets effekter.

Avsnittet inleds med grundläggande statistik ur resvaneundersökningen RVU Sverige 2011–2016, om de förvärvsarbetandes antal och fördelningen på kommungrupper, arbetsresornas avstånd och färdmedel, samt antal arbetsdagar och inkomster. Denna källa används för att få fram generella resmönster och nyckeltal, exempelvis färdmedelsfördelning, för den fortsatta analysen av det registerbaserade materialet.

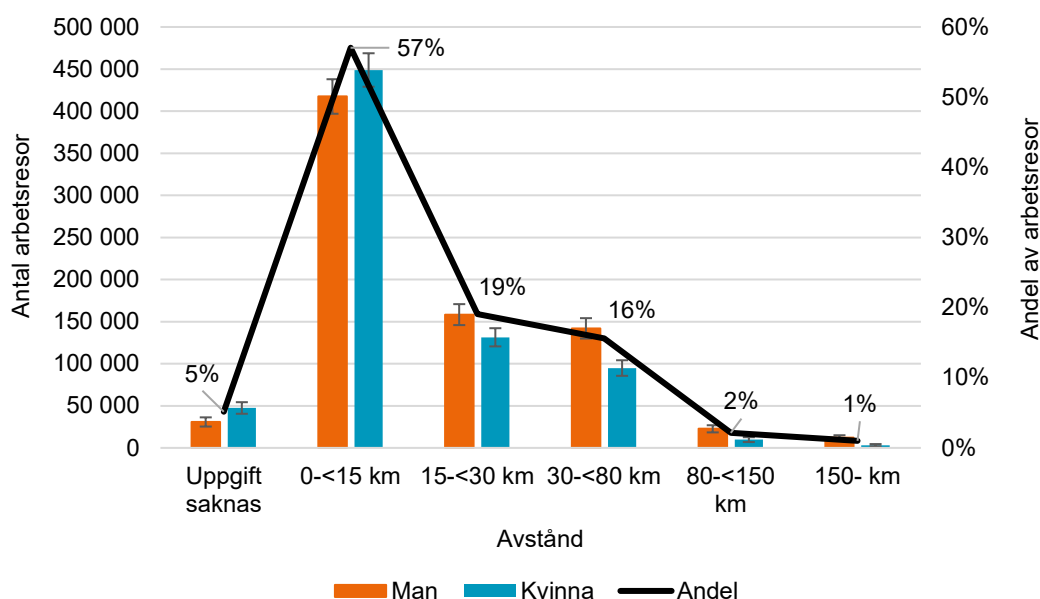
Därefter redovisas en fördjupad analys av hur många personer som kan komma att omfattas med hjälp av uppgifter från SCB:s arbetsmarknadsstatistik (RAMS), där bostad och arbetsställe för de förvärvsarbetande kopplats samman. En mer utförlig redovisning ges i Trafikanalys PM 2020:6.

Övergripande resvanor för arbetsresor

Enligt RVU fanns det i genomsnitt 4,7–4,8 miljoner förvärvsarbetande¹⁰ åren 2011–16. En genomsnittlig dag gör ungefär hälften av dem minst en arbetsresa, vilket resulterar i 4,2 miljoner arbetsresor per dag (enkel väg).

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, 780 000 resor. Andelen resor 150 kilometer eller längre är 1 procent, omkring 40 000 per dag.

¹⁰ 4,748 ±0,041 miljoner, ålder 16–74 år. Motsvarande siffra i arbetsmarknadsstatistiken (RAMS) var 4,656 miljoner (medelvärde 2011–16), eller 1,9 procent lägre, i åldrarna 16+ år. I åldrarna 20–64 år är antalet i RVU 4,468 ±0,035 miljoner. Sedan dess och fram till 2018 har sysselsättningen enligt RAMS ökat med 6,9 procent i riket.



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

På avstånd upp till 10 kilometer, och när uppgift saknas om avstånd, är det fler kvinnor än män som reser, medan fler män än kvinnor reser från 15 kilometer och uppåt. 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 2.1).

När det gäller färdmedelsvalet 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. För resor över 30 kilometer står bilen för 79 procent, kollektivtrafik för 20 procent, och annat (flyg) för 1 procent.

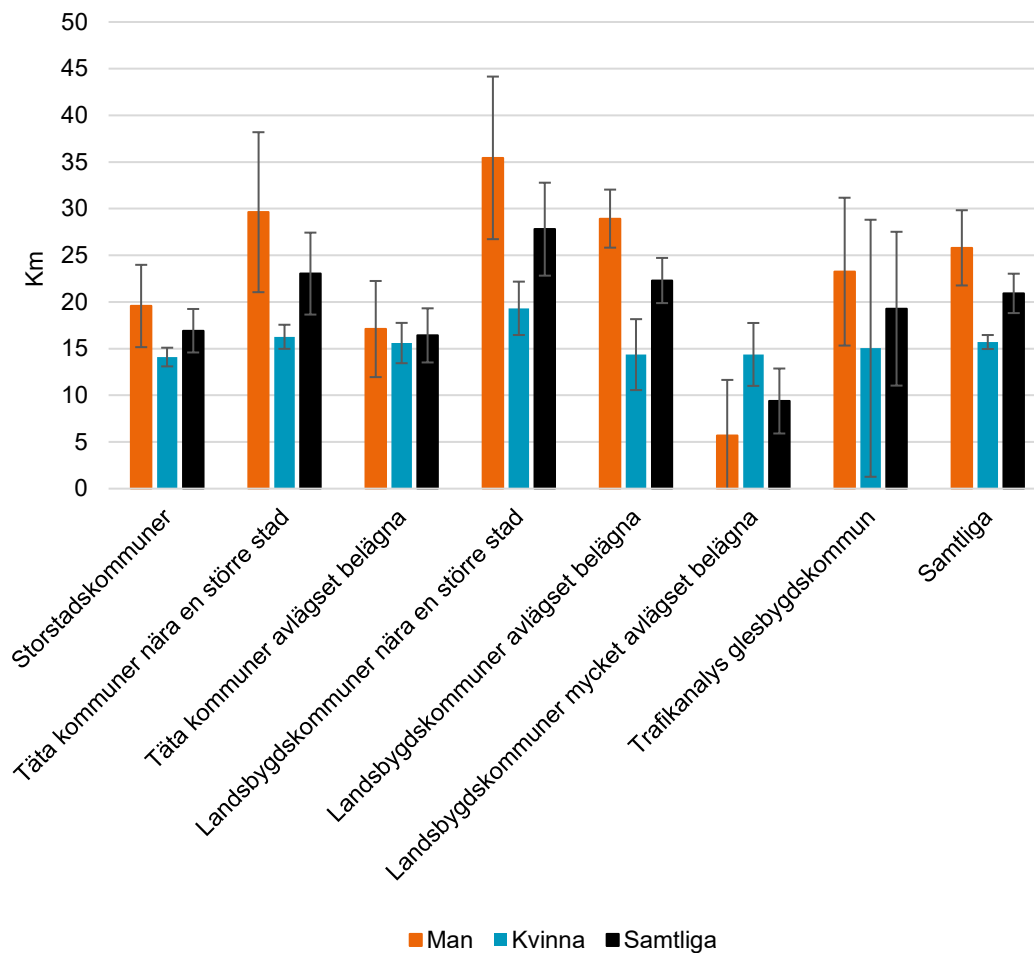
Genom att kombinera RVU och RAMS samt anta att varje person genomför två arbetsresor per dag kan antalet arbetsdagar beräknas i genomsnitt, per avståndsintervall.¹¹ I genomsnitt är antalet arbetsdagar 182 per år med detta beräkningssätt, lika för kvinnor och män.

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

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

Medelreseavstånd för arbetsresor är i genomsnitt 21 kilometer enkel väg (Figur 2.2). Avstånd- en skiljer sig markant mellan könen, och även mellan vissa kommungrupper. För män är rese- avståndet 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 *Landsbygdskommuner avlägset belägna* (29 km).

¹¹ Se Trafikanalys PM 2020:6.



Figur 2.2. Reseavstånd till arbetet för män och kvinnor, efter kommungrupper enligt Tillväxtanalys (2014) och våra glesbygdskommuner (Trafikanalys PM 2020:3).
 Anm: Felstaplar anger 95 % konfidensintervall.
 Källa: Trafikanalys, RVU Sverige 2011–16.

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. Det kan ju i sig motivera längre arbetsresor (se vidare kapitel 3.3). 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; för 0–15 kilometer är inkomsterna lägre för boende i Landsbygd än boende i Stad.

Arbetsresor från registeruppgifter

I detta avsnitt redovisas beräkningar av antalet förvärvsarbetande på olika reseavstånd samt geografisk hemvist för dem med uppgift om arbetsställets lokalisering, nästan 4,2 miljoner förvärvsarbetande.¹² Detta underlag används för att uppskatta antalet personer som kan söka skattereduktion för sina arbetsresor och hur detta varierar över landet.

¹² Det totala antalet förvärvsarbetande (20–64 år) enligt RAMS uppgick 2016 till 4,504 miljoner.

Som vi har sett ovan är flertalet arbetsresor korta. Registeruppgifterna indikerar att ungefär 3,5 miljoner personer eller 84 procent av alla arbetsresande bor inom högst 30 kilometer från sina arbetsställen.¹³ Antalet arbetsresande minskar när avstånden ökar. Det gäller både för män och kvinnor. Arbetsresandet i ett antal avståndsintervaller mellan bostad och arbetsställe domineras av resor på avstånd upp till 25 kilometer, se Tabell 2.1.

Relativt få, 680 000 respektive 480 000 personer, har en arbetsresa som överstiger 30 respektive 40 km enkel väg. Det är knappt 130 000 personer som har mer än 150 kilometer mellan bostad och arbetsställe.

Tabell 2.1. Arbetsresande per avståndsintervall. Antal och andelar 2016 i åldrarna 20–64 år.

Avståndsintervall	Förvärvsarbetande, tusental			
km	Män	Kvinnor	Totalt	Andelar, %
0–10	1 163	1 207	2 371	56,8
10–15	210	209	420	10,1
15–20	161	151	312	7,5
20–25	123	109	232	5,6
25–30	87	72	159	3,8
30–35	65	50	115	2,7
35–40	50	37	87	2,1
40–80	162	107	269	6,4
80–140	49	27	75	1,8
140–150	3	2	5	0,1
150–160	3	2	5	0,1
160+	80	45	125	3,0
Summa	2 155	2 018	4 174	100,0
Summa >15 km	782	602	1 383	33,1
Summa >30 km	412	269	680	16,3

Källa: SCB (2018), RAMS 2016.

Anm: Det totala antalet förvärvsarbetande (20–64 år) enligt RAMS uppgick 2016 till 4,50 miljoner. Anledningen till skillnaden på 330 000 förvärvsarbetande är att det inte kan kopplas koordinater till alla förvärvsarbetandes bostäder eller arbetsställe.

Av de knappt 4,2 miljoner förvärvsarbetande (20–64 år) för vilka vi har uppgifter om avstånd mellan hemmet och arbetsplatsen är det totalt ungefär 680 000 personer som har arbetsresor som överstiger 30 km. Förslagets grundutformning (30–80 km) omfattar 470 000 personer. Om tidsvinstkravet uppnås kan potentiellt ytterligare 80 000 med resor mellan 80 och 150 km

¹³ Observera att denna beräkning är gjord för de personer som har en registrerad geografisk uppgift om både bostad och arbetsställe i SCB (2018), RAMS avseende 2016. Resultaten avviker lite från resultaten från RVU. Källorna till avvikelserna finns både i resvaneundersökningen och i registeruppgifterna.

beviljas en utökad skattereduktion samt 130 000 personer för avstånd över 150.¹⁴ Givet att vi inkluderar även dem som inte har ett registrerat avstånd mellan hem och arbetsställe, och även inkluderar alla förvärvsarbetande 16–74 år uppskattas antalet kunna uppgå till drygt 800 000.¹⁵

Det är dock inte alla av dessa som kommer att kunna göra avdrag för bristfällig kollektivtrafik med hänvisning till restidsvinstkravet. I en analys i kapitel 2.3 uppskattas andelen som kan ha rätt till avdrag till cirka 40 procent av dem med reseavstånd över 30 kilometer – lägre i storstadsområdena och högre i lands- och glesbygd. Andelen som kan göra ett sådant anspråk uppskattas till ungefär 272 000 personer¹⁶, fördelat på 188 000 (30–80 km), 32 000 (80–150 km) och 52 000 (>150 km).

Jämfört med dagens avdragsregler innebär förslaget också att drygt 700 000 förvärvsarbetande potentiellt påverkas negativt av att möjligheten till avdrag försvinner när avståndsgränsen flyttas från 15 till 30 km.¹⁷ Av dessa reser 560 000 med bil och 250 000 räknar med bilavdrag idag. Dessa uppgifter kan sättas i relation till betänkandets uppskattningar att 780 000 bedöms kunna ta del av reseavdraget, varav 150 000 ansågs kunna få del av tillägget vid bristfällig kollektivtrafik. I betänkandet uppskattas också att 150 000 förlorar avdragsmöjligheten.¹⁸

Differensen mellan uppgifterna alltså förklaras av att det inte är alla som potentiellt har rätt att göra avdrag som utnyttjar denna möjlighet. Enligt uppgifter i resvaneundersökningen är det totalt omkring 800 000 personer eller 17 procent som räknar med att göra bilavdrag (se PM 2020:6).¹⁹ Enligt betänkandet gjorde drygt 900 000 skattskyldiga reseavdrag i inkomstslaget tjänst under beskattningsåret 2017.

Andelen som reser huvudsakligen kollektivt på mät dagen, men som räknar med bilavdrag i kommande års deklaration, är cirka 6 procent eller 58 000 personer.²⁰ Anledningen kan till exempel vara att respondenten växlar mellan färdssätt och även svarat för reseavdrag för kollektivtrafik, eller att bilresan är en anslutningsresa.

Eftersom det uppstår en brytpunkt vid 15 km, där de som har 15–30 km enkel väg tappar möjligheten att få göra avdrag belyser vi dessa särskilt nedan. Antalet arbetsresande på avstånd 0–15 km (Figur 2.3) och 15–30 km (Figur 2.4) 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

¹⁴ $114\,563 + 86\,922 + 268\,613 = 470\,098$ för avstånd 30–80 km och maximalt 80 453 personer ($75\,394 + 5\,059$) på avstånd 80–150 km givet att alla dessa kan utnyttja kriteriet med bristfällig kollektivtrafik. Därutöver tillkommer $5087 + 124\,725 = 129\,812$ för arbetsresor längre än 150 km. Detta summeras till 680 363 personer.

¹⁵ Det totala antalet förvärvsarbetande (20–64 år) uppgick 2018 till 4,504 miljoner. Det gör att vi sannolikt underskattar antalet förvärvsarbetande som kan komma att söka skattereduktion. Om fördelningen i avståndsklasserna är desamma som för dem med ett registrerat avstånd skulle det innebära ytterligare 16 procent, eller $300\,000 \times 0,16 = 48\,000$ personer kan komma att göra skattereduktion (inklusive tillägg). Antalet ökar också ifall även åldrarna 16–19 och 65–74 hade inkluderats, då hade det totala antalet förvärvsarbetande uppgått till knappt 5 miljoner. Och antalet som kan söka skattereduktion ökar då med $500\,000 \times 0,16 = 80\,000$ personer. Sammanlagt för åldrarna 16–74 år blir det alltså $680\,000 + 48\,000 + 80\,000 = 808\,000$.

¹⁶ $680\,363 \times 0,4 = 272\,145$. $470\,098 \times 0,4 = 188\,039$. $80\,453 \times 0,4 = 32\,181$. $129\,725 \times 0,4 = 51\,890$.

Antagandet om att 40 procent gäller oavsett avstånd baseras på att vi inte ser några signifikanta skillnader i uppfyllande av tidsvinstkravet med längre avstånd, varken i restid eller i km.

¹⁷ Antal förvärvsarbetande med avstånd 15–30 km mellan hem och arbetsplats uppgår till $312\,000 + 232 + 159 = 703\,000$.

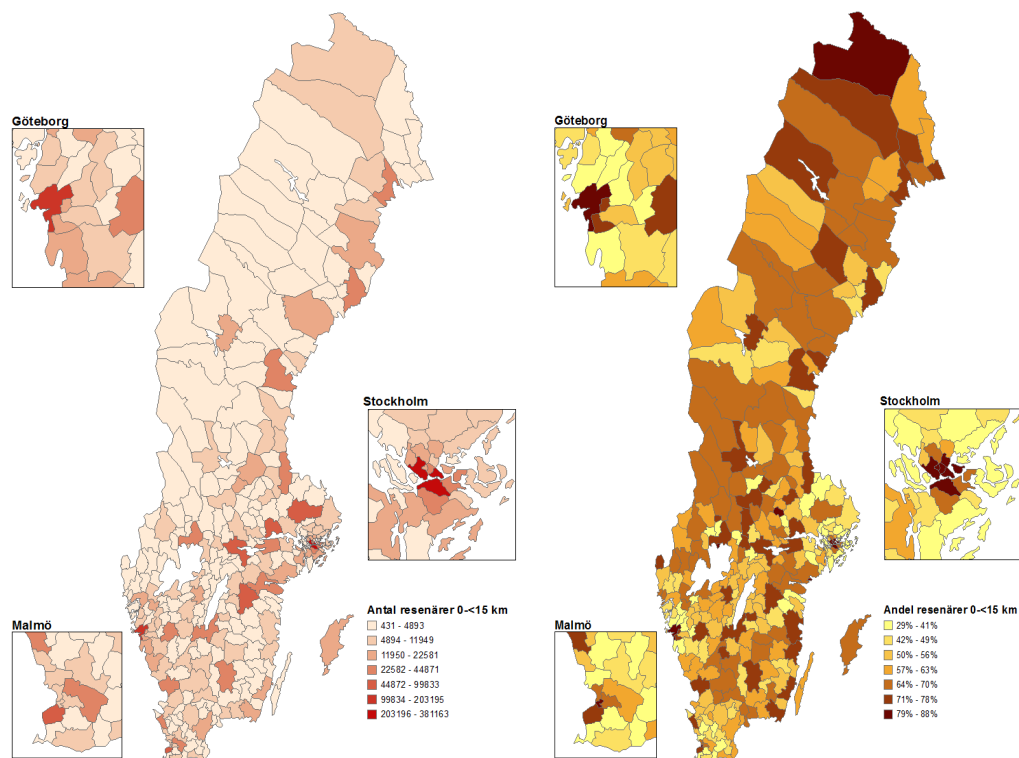
¹⁸ SOU (2019a).

¹⁹ Gäller i snitt för 2013. Utredningen redovisar 902 000 för 2017. En uppräknig av vår siffra med sysselsättningen ger 850 000 till 2017. Lägg därtill avdrag för kollektivtrafik så blir överensstämmelsen ganska god.

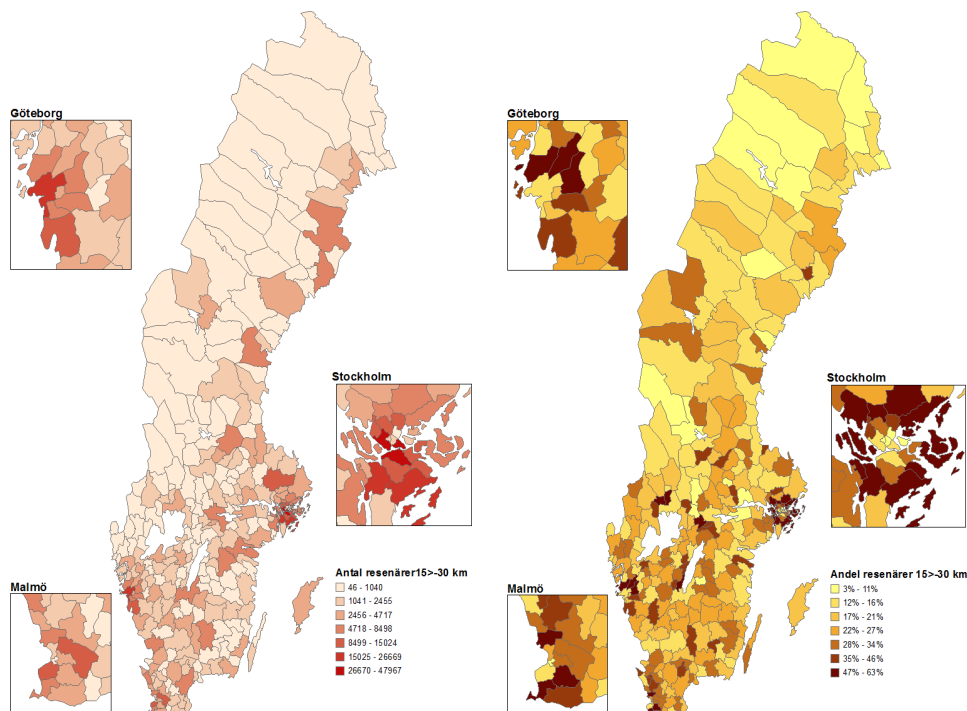
²⁰ Utredningen uppskattar andelen avdrag för kollektivtrafik till 10 procent, eller 90 000 per år.

detta avstånd har en mycket hög andel (över 70 procent) är ofta befolkningsrika kommuner i respektive län där stora arbetsplatser också är lokaliserade.

På avståndet 15–30 km är antalet resande betydligt färre. Andelen är framför allt hög 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 2.3 Antal och andel arbetsresande per kommun som har 0– <15 km mellan arbete och bostaden.



Figur 2.4. Antal och andel arbetsresande per kommun som har 15–30 km mellan arbetet och hemmet.

Nedan fördjupas analysen genom att särskilt analysera arbetsresorna redovisat enligt Tillväxtverkets kommungruppering samt de områden vi definierat som glesbygdsområden²¹. Beräkningarna görs både utifrån ett boende- och arbetsställeperspektiv. Antalet arbetsresande²² (20–64 år), baserat på statistik om arbetstagare med en registrerad bostadsort och arbetsplats, uppgick 2016 till nästan 4,2 miljoner.²³ Av dessa har drygt 97 procent ett fågelavstånd mellan bostaden och arbetet som är högst 150 km.

Det genomsnittliga avståndet²⁴ (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 2.2. Arbetsresande i landsbygdskommuner nära en större stad och mycket avlägset belägna landsbygdskommuner är de som har störst genomsnittligt avstånd. Arbetsresande i storstadskommuner har lägst genomsnittligt avstånd.

Det är 104 000 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.

²¹ Områden i Sverige (rutor 100 x 100 meter) varifrån det tar längre än 45 minuter att resa med bil till närmaste tätort med minst 3 000 invånare.

²² Med arbetsresor avses alla förflyttningar mellan bostad och arbetsplats. Oavsett om det är inom samma kommun eller till någon annan kommun. Arbetsresor inkluderar både dagliga resor såväl så kallad veckopendling. Observera att detta skiljer sig åt mot SCB:s pendlingsdefinition som utgår från arbetsresor mellan två kommuner. Med hjälp av geografiska informationssystem (GIS) kan fågelväg mellan bostad och arbetsställe räknas fram. SCB:s registerdata över arbetsresor baseras på koordinater där individen har sin bostad och koordinater där individen har sitt arbetsställe.

²³ Enligt SCB (2018), RAMS 2016 var antalet 20–64 år 4 504 261 personer, i övriga åldrar 331 782. 2018 är siffrorna 4 621 525 och 357 587. Det innebär att vi ovan underskattar antalet med ungefär 300 000 förvärvsarbetande eller 6,7 %. Notera att det totala antalet förvärvsarbetande 16+ år i november 2018 uppgick till 4 979 112 personer eller drygt 800 000 eller 19 % fler.

²⁴ SCB (2018) och bearbetning Trafikanalys.

Av de drygt 4 miljoner som gör arbetsresor upp till 150 km gör mer än 3 miljoner det med start i en storstadskommun eller från täta kommuner nära en större stad. Boende i storstadskommunerna avviker med 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 glesbygden är den genomsnittliga arbetsresan 22,2 km. Genomgående är antalet arbetsresande fler och avstånden längre för män oavsett bostadsort.

Tabell 2.2. Avstånd för arbetsresor mellan bostad och arbetsställe sorterat efter bostadens (startpunktens) lokalisering. Medelvärde för tusentals förvärvsarbetande 20–64 år, år 2016.

	<i>Rese- avstånd i kilometer</i>	<i>Antal förvärvs- arbetande</i>	<i>Antal kvinnor</i>	<i>Rese- avstånd kvinnor</i>	<i>Antal män</i>	<i>Rese- avstånd män</i>
Storstadskommuner	11,5	1 438	711	10,7	727	12,4
Täta kommuner nära en större stad	16,3	1 734	845	14,2	890	18,2
Täta kommuner avlägset belägna	14,4	267	127	12,8	140	15,7
Landsbygdskommuner nära en större stad	21,3	381	181	19,5	200	23,0
Landsbygdskommuner avlägset belägna	16,5	209	100	14,9	109	17,9
Landsbygdskommuner mycket avlägset belägna	19,8	28	14	16,3	15	23,0
Riket	15,0	4 058	1 977	13,4	2 081	16,5
Varav Glesbygds- områden	22,2	60	29	19,9	31	24,2
Total antal förvärvs- arbetande med uppgift om bostad och arbete		4 174				

Källa: SCB (2018) RAMS 2016, bearbetning Trafikanalys.

Anm: Arbetsreseavstånd beräknade som fågelvägen multiplicerat med 1,2, högst 150 km. Bearbetningarna inkluderar även de som bor och arbetar inom samma 100 x 100m ruta. Glesbygdsområden = Områden i Sverige (rutor 100 x 100 meter) varifrån det tar längre än 45 minuter att resa med bil till närmsta tätort med minst 3 000 invånare.

Även sett utifrån målpunkter (det viss säga arbetsplatsernas lokalisering) kan vi konstatera att storstadskommunerna och täta kommuner nära en större stad dominerar, se Tabell 2.3.

Knappt 3,3 miljoner arbetstagare har sin arbetsplats i någon av dessa kommuner. Det positiva nettoflödet för storstadskommunerna uppgår till cirka 150 000. Täta kommuner nära en större stad och Landsbygdskommuner nära en större stad har å andra sidan negativa nettoflöden på ungefär 80 000 vardera. För övriga kommuntyper är nettot relativt balanserat på totalen men 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. Noterbart är även att reslängden till arbetsställen i landsbygdskommuner och i glesbygden är kortare än mätt för boenden i samma kommuner.

Tabell 2.3. Avstånd för arbetsresor mellan bostad och arbetsställe, sorterat efter arbetsställets (målpunktens) lokalisering. Medelvärde för tusentals förvärvsarbetande 20–64 år, år 2016.

	<i>Rese- avstånd i kilometer</i>	<i>Antal förvärvs- arbetande</i>	<i>Antal kvinnor</i>	<i>Rese- avstånd kvinnor</i>	<i>Antal män</i>	<i>Rese- avstånd män</i>
Storstadskommuner	15,0	1 601	778	13,3	823	16,6
Täta kommuner nära en större stad	14,9	1 657	817	13,4	840	16,4
Täta kommuner avlägset belägna	14,3	271	129	12,6	142	15,8
Landsbygdskommuner nära en större stad	15,8	302	144	14,1	159	17,3
Landsbygdskommuner avlägset belägna	14,3	200	96	13,3	104	15,2
Landsbygdskommuner mycket avlägset belägna	17,0	27	13	14,8	14	19,1
Riket	15,0	4 058	1 977	13,4	2 081	16,5
Varav Glesbygds- områden	16,5	55	23	14,7	32	17,7
Total antal förvärvs- arbetande med uppgift om bostad och arbete		4 174				

Källa: SCB (2018) RAMS 2016, bearbetning av Trafikanalys.

Anm: Avstånd mellan bostad och arbetsställe, beräknade som fågelvägen multiplicerat med 1,2, högst 150 km. Bearbetningarna inkluderar även de som bor och arbetar inom samma 100x100m-ruta. Glesbygdsområden = Områden i Sverige (rutor 100 x 100 meter) varifrån det tar längre än 45 minuter att resa med bil till närmsta tätort med minst 3 000 invånare.

Förvärvsarbetande genomför i huvudsak sin arbetsresa inom samma kommungrupp. Det finns dock en del skillnader mellan de olika kommungrupperna. Storstadskommunerna har ett positivt nettoflöde, det vill säga att fler reser in än som reser ut från gruppen. Majoriteten av flödet sker internt inom storstadskommunerna samt från täta kommuner respektive landsbygdskommuner nära en större stad. Utflödet från storstadskommunerna är förhållandevis begränsat.

Täta kommuner nära en större stad har däremot ett negativt nettoflöde. Huvudsakliga målpunkter är, förutom internt, storstadskommuner och till viss del även landsbygdskommuner nära en större stad. Täta kommuner avlägset belägna främst interna flöden. Utflöden sker huvudsakligen till täta kommuner nära en större stad, varifrån även en del av inflödet sker.

Landsbygdskommuner nära en större stad har ett relativt stort in- och utflöde. Inflödet sker huvudsakligen internt och från Tätta kommuner nära en större stad och till mindre del från Storstadskommuner. Utflödet sker till samma kommungrupper, men i större omfattning. Ett liknande mönster har Landsbygdskommuner avlägset belägna, fast i mindre skala.

Slutligen är utgående flöden från Landsbygdskommuner mycket avlägsna till stor del interna, Resterande av de utgående flödena sker till Tätta kommuner avlägset belägna och Tätta kommuner nära en större stad. Inflödet sker även här till stor del internt. Från Tätta kommuner nära en större stad kommer 4 procent och 3 procent från Tätta 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.²⁵

2.2 Konsekvenser av ett förändrat reseavdrag

Kapitlet analyserar konsekvenserna av en förändrad skattelättnad för arbetsresor med bil, kollektivtrafik och längre arbetsresor, med geografisk uppdelning. Varje delkapitel inleds med en kortfattad sammanställning av huvudresultaten.

Analysen bygger på det antalet förvärvsarbetande (ålder 20–64 år) för vilka vi har uppgifter om reseavstånd mellan bostad och arbetet: cirka 4,2 miljoner förvärvsarbetande. Totalt antal förvärvsarbetande i åldern 16–74 år var cirka 5,0 miljoner vid utgången av 2018. Andelen med reseavstånd över 30 kilometer är ungefär 16 procent, så antalet som faktiskt kan omfattas av skattereduktionen är därmed underskattat med närmare 130 000 förvärvsarbetande. Vi antar i den här analysen att konsekvenserna för dessa förvärvsarbetande ligger i linje med de förvärvsarbetande som vi har uppgifter om.

Arbetsresor med bil

Trafikanalys bedömning i korthet.

- Jämfört med dagens system innebär den föreslagna skattereduktionen en skattehöjning på mellan 1 000 och 2 800 kronor per år vid låg marginalskatt, på avstånd från 20 till 80 km enkel väg mellan bostaden och arbetet.
- 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.

Det är uppskattningsvis 2,5 miljoner förvärvsarbetande som reser till arbetet med bil (20–64 år).²⁶ Av dessa är det cirka 527 000 eller 21 procent som beräknas kunna erhålla avdrag för bil, med hänsyn tagen enbart till avståndet och antalet resdagar, men inte till tillgången till

²⁵ För en längre analys av flöden av förvärvsarbetande inom och mellan de olika kommunindelningarna se Trafikanalys PM 2020:5.

²⁶ Antalet ska uppfattas som ett genomsnitt som reser vid det genomsnittliga antalet arbetsresor/resdagar. I verkligheten finns det förvärvsarbetande som har ett varierande antal resdagar, t.ex. vid deltidsarbete och veckopendling. Många förvärvsarbetande varierar också mellan färdssätt, över veckodagar och säsongsvis.

kollektivtrafik, eller till övriga avdrag som väg-, bro- och färjeavgifter eller trängselskatt. Det genomsnittliga bilavdraget idag, vid låg marginalsatt, uppskattas till knappt 5 400 kr, se Tabell 2.4.

I genomsnitt kan alla inom färdsett bil, med avstånd över 30 km, teoretiskt sett beviljas ett avdrag på drygt 5 200 kr i grundmodellen för ny skattelättnad (ej bristfällig kollektivtrafik), förutsatt att alla som är berättigade ansöker om skattereduktionen. Förslaget till ny skattelättnad blir därmed i genomsnitt och budgetmässigt relativt likt dagens. Men fördelningsmässigt blir det stora omfördelningar: från kortare resor, områden med acceptabel kollektivtrafik samt från skattskyldiga med längre reseavstånd, till områden med bristfällig kollektivtrafik med reseavstånd mellan 30 och 150 kilometer. Dels förlorar de med avstånd 15–30 km rätten att göra avdrag, och dels är skattelättnaden lägre för dem som beviljas avdrag och inte bedöms ha bristfällig kollektivtrafik.²⁷ Skillnaden är särskilt tydlig på avstånd över 80 km.

För dem med reseavstånd över 30 kilometer och som uppfyller kriteriet på bristfällig kollektivtrafik, cirka 40 procent²⁸ av dem som har rätt att söka avdrag (vilka i sig utgör 21 procent av alla förvärvsarbetande med bil), blir effekten jämfört med dagens system en något större skattelättnad på individnivå. De med avstånd under 30 km får fortfarande inte göra avdrag. Negativa konsekvenser uppstår också för de förvärvsarbetande som reser längre än 150 km till arbetet (sannolikt mestadels veckopendling). 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 färdsetten blir det en omfördelning av avdragsmöjligheter från bil till kollektivtrafik, se nästa avsnitt. 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.²⁹

²⁷ Cirka 3 600 kronor lägre per år i vårt exempel med 182 arbetsdagar i Tabell 2.4. Med 210 arbetsdagar blir skillnaden 4 200 kronor per år.

²⁸ Trafikanalys PM 2020:4.

²⁹ Trafikanalys PM 2020:5.

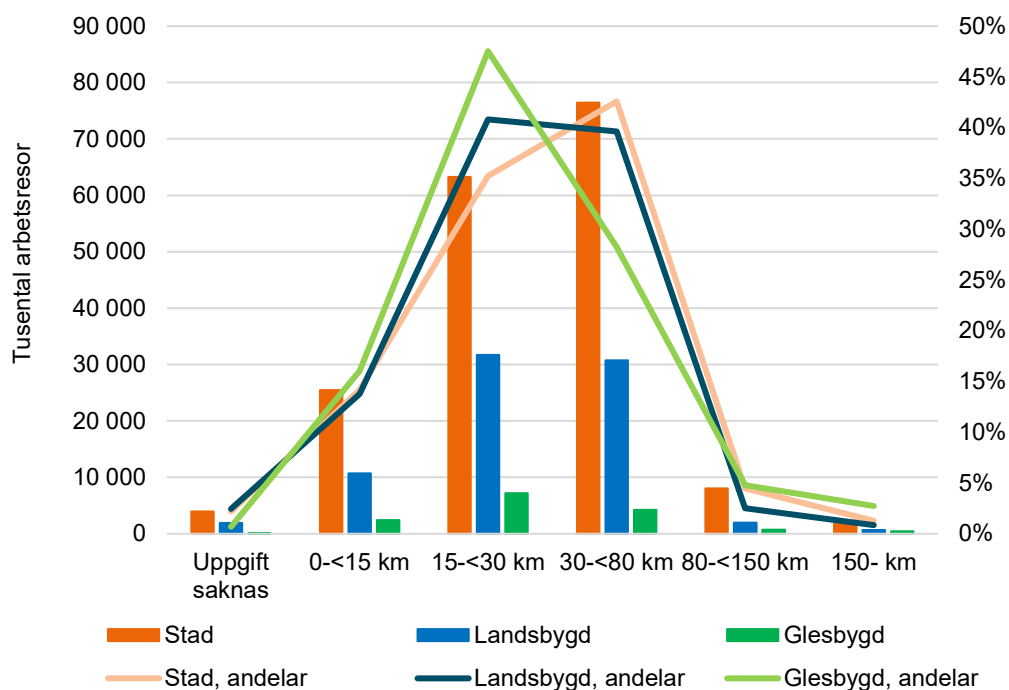
Tabell 2.4. Beräknat antal påverkade, reseavdrag idag samt ny skattelättnad för dem som reser med bil, 2016, efter avståndsintervall.

	Resande med bil				Bilavdrag idag		Skattelättnad, 182 arbetsdagar ^d	
Avstånd till arbetsstället, km ^a	Män tusental	Kvinnor tusental	Totalt tusental	Medelres-längd, km ^b	Möjligt belopp, låg MS, kr/år ^c	Räknar med bilavdrag, %	Grundmodell	Bristfällig kollektivtrafik
0–10	577	509	1 082	5	0	6	0	0
10–15	155	137	294	11	0	15	0	0
15–20	136	115	250	16	0	33	0	0
20–25	104	77	183	21	1 058	48	0	0
25–30	78	53	131	26	2 053	62	0	0
30–35	55	39	94	31	3 128	58	188	3 827
35–40	42	27	69	36	4 236	66	1 310	4 949
40–80	134	75	209	51	7 480	67	4 598	8 238
80–140	39	14	54	101	18 229	57	10 918	19 131
140–150	3,0	0,5	4,0	144	27 415	39 ^e	10 918	28 442
150–160	2,9	0,8	4,2	152	29 132	66 ^e	10 918	29 841
160+	65	23	93	307	62 605	40	10 918	29 841
Summa/medel	1 430	1 069	2 499	23,9		27	Medelvärden för dem som kan erhålla avdrag.	
Summa/medel >15 km	659	423	1 092	41,4	5 388			
Summa/medel >30 km	340,4	178,8	527,0	63,0			5 225	12 014
Andel som kan erhålla avdrag					34%		21%	21%
Andel bristfällig ^f								39%
Sammanvägt medel							7 838	

^a Beräknat som fågelavståndet i RAMS x 1,2; ^b Från RVU; ^c bilavdrag beräknat vid låg marginalsatt (MS), förutsatt att resenären uppfyller tidsvinskriteriet; ^d Beräknat utifrån RVU och RAMS – tabeller med 210 dagar finns i Trafikanalys PM 2020:6; ^e På dessa avstånd är skattningsarna mycket osäkra; ^f Ingen kollektivtrafik samt mer än 2,5 timmars tidsdifferens mot bil, enligt Trafikanalys PM 2020:4 tabell 3.1.
Källa: SCB (2018) RAMS 2016; RVU Sverige 2011–16.

Det är dock inte alla som har rätt att göra avdrag som utnyttjar möjligheten. Det är enligt resvaneundersökningen drygt 800 000 personer eller 17 procent av alla förvärvsarbetande som räknar med bilavdrag i självdeklarationen.³⁰ Enligt betänkandet gjorde drygt 900 000 skattskyldiga reseavdrag i inkomstslaget tjänst under beskattningsåret 2017. Andelen som enligt resvaneundersökningen huvudsakligen reser kollektivt och som räknar med bilavdrag i kommande års deklaration, är cirka 6 procent eller 58 000 personer.³¹

Om man tittar på avståndsfördelningen inom respektive kommungrupp syns det bland annat att ungefär tre fjärdedelar av dem som räknar med bilavdrag har reseavstånd mellan 15 och 80 kilometer: mellan 64 procent i Glesbygdskommuner och 80 procent i Landsbygds-kommuner (Figur 2.5). Betydande andelar ligger inom intervallet 15–30 kilometer: mellan 36 procent i Stadskommuner och 48 procent i Glesbygdskommuner, med Landsbygds-kommuner mitt emellan dessa på 41 procent. 15 procent har reseavstånd kortare än 15 kilometer. Omräknat till förvärvsarbetande har cirka 420 000 förvärvsarbetande som räknar med bilavdrag kortare avstånd än 30 kilometer, varav cirka 300 000 mellan 15 och 30 kilometer.



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

³⁰ RVU Sverige 2011–16. Gäller åldrarna 16–74 år, i snitt motsvarande för 2013. Utredningen redovisar 902 000 för 2017. En uppräknig av vår siffra med sysselsättningen till 2017 ger 860 000. Lägg därtill avdrag för kollektivtrafik så blir överensstämmelsen ganska god.

³¹ Reseavdragskommittén uppskattar andelen avdrag för kollektivtrafik till 10 procent, eller 90 000 per år.

Arbetsresor med kollektivtrafik

Trafikanalys bedömning i korthet.

- Av uppskattningsvis 620 000 kollektivtrafikresenärer med arbetsresor kortare än 15 mil får 110 000 en minskning av kostnaderna med i genomsnitt 4 100 kronor per år. Ungefär 23 000 eller 4 procent bedöms få en ökning med i genomsnitt 200 kronor per år. Tre fjärdedelar påverkas inte.

För att uppskatta hur många som påverkas av förslaget har registeruppgifterna från RAMS kombinerats med fördelning av färdstätt från RVU Sverige 2011–2016 (Tabell 2.5 och Tabell 2.6). Det är cirka 700 000 förvärvsarbetande som beräknas arbetspendla med kollektivtrafik, varav 139 000 eller 20 procent på avstånd över 30 kilometer. Beräknad medelskattereduktion för dessa blir 6 100 kronor per år.³²

Tabell 2.5. Beräknat antal påverkade samt ny skattelättnad för dem som reser med kollektivtrafik, 2016, efter avståndsintervall.

Avstånd till arbetsstället, km ^a	Resande med kollektivtrafik				
	Män, tusental	Kvinnor, tusental	Totalt, tusental	Medelreslängd, km ^b	Skattelättnad, kr/år grundmodell ^c
0–10	130	144	274	6	0
10–15	37	58	93	12	0
15–20	21	35	56	17	0
20–25	15	32	45	22	0
25–30	8,1	19	26	27	0
30–35	8,5	11	19	31	321
35–40	8,2	9,3	18	37	1 526
40–80	24	32	55	56	5 675
80–140	8,7	13	20	98	10 918
140–150	0,3	1,3	1,1	142	10 918
150–160	0,2	1,0	0,6	154	10 918
160+	10	19	24	442	10 918
Summa/medel	297	402	700	27,1	
Summa/medel >30 km	61	86	139	73,9	6 137 ^d
Andel som kan erhålla avdrag					20%

^a Beräknat som fågelavståndet i RAMS x 1,2; ^b Från RVU; ^c 182 resdagar per år, beräknat utifrån RVU och RAMS – tabeller med 210 dagar finns i Trafikanalys PM 2020:6; ^d Medelvärde för dem som erhåller avdrag.
Källa: SCB (2018), RAMS 2016; RVU 2011–16.

³² Tabeller med 210 dagar per år finns i bilaga i Trafikanalys PM 2020:6, för jämförelser med utredningen.

Avdraget i relation till kostnader för resande med bil och kollektivtrafik

Trafikanalys bedömning i korthet.

- På kort sikt kommer cirka 29 000 färre förvärvsarbetare (1,2 procent) att använda bil till arbetet som följd av kostnadsökningarna. På lång sikt blir minskningen 21 000 (0,8 procent).
- Kostnadssänkningarna för kollektivtrafikresenärer beräknas leda till 15 000 (2 procent) fler resenärer på kort sikt, och 37 000 (6 procent) fler på lång sikt.

Svenskarnas transportkonsumtion uppgick till 255 miljarder kronor 2018. Det motsvarade 55 000 kronor per hushåll.³³ Transporterna är en av de största utgifterna i hushållen efter bostaden, och står för ungefär 12 procent av hushållsutgifterna. I SCB:s undersökning Hushållens utgifter (HUT), som senast genomfördes 2012, utgör "drift av bil" ungefär hälften av transportkonsumtionen eller 122 miljarder kronor.³⁴ Ytterligare en fjärdedel utgörs av inköp av bil samt ränta, skatter m.m. Fasta och rörliga utgifter för bil utgör alltså ungefär 9 procent av hushållens totala utgifter, eller drygt 40 000 kronor per år i genomsnitt. Enligt en beräkning av drivmedelskostnaderna per hushåll (alla reseärenden) uppgick de 2018 till ungefär 16 300 kronor i genomsnitt i riket, eller 40 procent av bilkostnaderna.³⁵ I glesbygd uppgick de till närmare 20 000 kronor per hushåll.

Hushållens utgifter för lokaltrafik var i HUT 2006–09 cirka 10 procent av transportkonsumtionen, vilket översatt till 2018 års transportkonsumtion blir cirka 26,5 miljarder kronor. Fördelat på alla hushåll blir det cirka 5 700 kronor per hushåll och år.

Resande med bil

De ekonomiska konsekvenserna för arbetsresande med bil är negativa i grundmodellen för ny skattelättnad (Tabell 2.6). Vi utgår från beräkningar av det privata utläggat samt nettokostnaden efter skatteavdrag vid medelreseavstånden inom varje avståndsintervall, och beräknar förändringarna utifrån dem.³⁶

Kostnadsökningarna ökar med avståndet och med marginals-katten, 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)³⁷ vid låg marginals-katt. Vid hög marginals-katt 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 marginals-katt, och 109 kronor per dag (46 procent) vid hög marginals-katt.

På avstånd över 150 kilometer har vi utvärderat effekterna vid 59 hemresor per dag, som är uppskattningen av antalet arbetsresor vid dessa avstånd (se avsnitt 2.1). Då ska beloppen snarare tolkas som kostnader för hemresor (tur och retur). Vid låg marginals-katt ökar då

³³ Roos (2019). Beloppet omfattar inköp och drift av fordon samt köp av transporttjänster såsom lokalresor. Källan är SCB, Nationalräkenskaperna, Hushållens konsumtionsutgifter fördelade efter ändamål (FN:s klassificering COICOP). Antal hushåll från SCB Hushållens boende, www.statistikdatabasen.scb.se/sq/87195

³⁴ 48 ±4,5 procent, genomsnitt för 2006–2009, www.statistikdatabasen.scb.se/sq/87060, www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/hushallens-ekonomi/hushallen-utgifter/hushallens-utgifter-hut/

³⁵ Trafikanalys PM 2020:4.

³⁶ Trafikanalys PM 2020:6.

³⁷ Genomsnitt per avståndsintervall.

kostnaderna med 230 kronor per hemresa eller 35 procent, och vid hög marginals katt med 411 kronor per hemresa (88 procent).

Tabell 2.6. Fördelning av kostnader och avdrag samt ökning av skatten, 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 förvärvsarb.)					
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 = marginals katt "låg", 32 procent; hög MS = marginals katt "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 Trafikanalys PM 2020:6. Röda siffror innebär en mindre skattelättnad jämfört med dagens system.

Om kollektivtrafiken är bristfällig får den skattskyldige förhöjd skattereduktion. Skillnaderna blir då mindre vid låg marginals katt och på avstånden 15–150 kilometer, och till och med negativa (kostnadssänkning) i intervallen 30–80 och 80–150 kilometer (Tabell 2.7). Vid hög marginals katt blir kostnadsökningen mellan 9 och 60 kronor per dag på avstånden 15–150 kilometer (12–25 procent).

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

Tabell 2.7. Förändring av skatten 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 2.6.

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 2.8).

Tabell 2.8. Privata kostnader för bilresor till arbetet efter kommungrupp, kronor/dag.

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 Hushållens utgifter 2006–2012 (HUT).

Anm: För beräkningsparametrar se Trafikanalys PM 2020:6. Siffrorna är behäftade med osäkerheter som kan vara betydande.

Detta leder till större kostnadsökningar på dessa avstånd procentuellt sett, men inte räknat i kronor. 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, men vid hög marginalsatt gör det.

Genom tillämpning av priselasticiteter på kostnadsökningarna kan vi grovt uppskatta förväntade förändringar av antalet resenärer.³⁸ 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 2.9). Cirka tre fjärdedelar av dessa bor i Stadskommuner, och en av fem i Landsbygdskommuner och en av femton i Glesbygdskommuner.

³⁸ De elasticiteter vi använder gäller arbetsresor med bil och är hämtade från de Jong och Gunn (2001), citerade i Vagland och Pyddoke (2006).

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 2.9. 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, se Trafikanalys PM 2020:4.

Resande med kollektivtrafik

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 15 mil.³⁹ Detaljerade resultat finns i Trafikanalys PM 2020:6.

För tre fjärdedelar av kollektivtrafikresenärerna med känt reseavstånd kommer den nya skattelättnaden inte att göra någon skillnad (Tabell 2.10). För en femtedel kommer den att leda till kostnads-sänkningar och en av tjugo kommer att uppleva vissa kostnadshöjningar. Kostnadsökningarna kommer att inträffa på kortare (<3 mil) och längre (≥15 mil) avstånd, inom och mellan län där period- och årskort idag kostar mer per år än grundavdraget på 11 000 kronor (motsvarande 1 000 kronor per månad i 11 månader).

I flera län beräknas ingen att få höjd skatt, baserat på resor inom länet.⁴⁰ Anledningen är att periodkortet idag kostar mindre än grundavdraget på alla avstånd inom länet. Därför förlorar resenärer inom dessa län inget avdrag i övergången till det avståndsbaserade systemet. Det kan dock uppstå kostnadsökningar om resenärerna idag reser över länsgräns, då dessa periodkort är dyrare.

Fördelningen av effekten per länsgrupp varierar. Av uppskattningsvis 620 000 kollektivtrafikresenärer med arbetsresor <15 mil påverkas drygt 130 000 eller 21 procent antingen positivt eller negativt, med i genomsnitt -7 procent, se Tabell 2.10 och Tabell 2.11. 110 000 av dessa eller 18 procentenheter får en minskning av kostnaderna med i genomsnitt 4 100 kronor per år eller -36 procent. Ungefär 23 000 eller 4 procent bedöms få en ökning med i genomsnitt 200 kronor per år eller 1,7 procent. Närmare 420 000 eller två tredjedelar påverkas sannolikt inte alls.

³⁹ 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.

⁴⁰ Stockholms, Uppsala, Södermanlands och Gotlands län.

Tabell 2.10. Antal och andelar påverkade av skatteförändringar för resenärer med kollektivtrafik, efter länsgrupp, resor under 15 mil.

Länsgrupp			Förändringar av kostnader, 0–15 mil			Avstånd saknas, tusental
	Andelar förvärvs- arb. %	Andelar kollektivtrafik- resenärer, %	Antal med minskning, tusental	Antal med ökning, tusental	Antal oförändrad, tusental	
Stockholms län	24	53	38	0	252	42
Skåne och Västra Götalands län	30	27	39	17	91	21
Urbaniserade län	31	15	26	4	53	8
Landsbygds-län	15	5	6	2	20	0,8
Totalt	100	100	110	23	416	72

Anm: Röda siffror innebär en mindre skattelättnad jämfört med dagens system.

Tabell 2.11. Skatteförändringar för resenärer med kollektivtrafik efter länsgrupp, resor under 15 mil.

Länsgrupp	Medelförändring/ förvärvsarb. kr/år			Medelförändring/ förvärvsarb. %		
	Totalt	Per person med minskning	Per person med ökning	Totalt för alla	Per person med minskning	Per person med 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
Landsbygds-län	-692	-3 245	175	-5	-24	1,5
Totalt	-793	-4 083	206	-7	-36	1,7

Anm: Röda siffror innebär en mindre skattelättnad jämfört med dagens system.

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.⁴¹ Störst kostnadsökning får kollektivtrafikresande förvärvsarbetande i 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

⁴¹ Periodkortspriser i maj 2020. Kostnaden för periodkort baseras på de periodkort som ligger närmast medelreseavståndet i respektive avståndintervall (Tabell 3.5 i Trafikanalys PM 2020:6), resor inom länet, 11 månadskort per år. Kostnadsförändringarna är utvärderade vid marginalsatt "låg", 32 procent. Skattereduktionen baseras på medelreseavstånden samt 182 arbetsdagar enligt grundmodellen.

med cirka 300 kronor per år (2 procent). 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 grundavdraget 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 de avståndsintervall som berättigar till skattereduktion blir kostnadssänkningen som mest 10 900 kronor per år, i de fyra länen, och på avstånd 80–150 kilometer (förutsatt att resan sker inom respektive län). Kostnadsreduktionen blir i de fallen mer än 100 procent av nettokostnaden idag. 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.

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. Kostnadssänkningarna beräknas leda till 15 000 (2 procent) fler kollektivtrafikresenärer på kort sikt, och 37 000 (6 procent) fler på lång sikt. Dessa rekryteras från bilresor i avståndsintervallen 30–150 kilometer, där cirka 110 000 reser kollektivt idag, och de utgör alltså öknings i de intervallen på 13 procent (kort sikt) respektive 34 procent (lång sikt).

Långa arbetsresor

Trafikanalys bedömning i korthet.

- Ungefär tre procent av de förvärvsarbetande har avstånd till arbetsstället längre än 15 mil. Det finns förvärvsarbetande med långa avstånd i alla kommuner. Störst till antalet är långpendlarna inte oväntat i storstäderna, samt i några andra perifera större städer.
- Förslaget innebär att nettokostnadsökningarna för arbetsresor på långa avstånd generellt blir så höga att regelverket för dubbel bosättning blir mer intressant. Drygt hälften av de förvärvsarbetande med reseavstånd över 15 mil gör idag avdrag för dubbel bosättning.

Ungefär tre procent av de förvärvsarbetande i RAMS har långa avstånd⁴² till arbetsstället, men endast en procent av arbetsresorna är längre än 15 mil (se avsnitt 2.1).⁴³ Alla kommuner har förvärvsarbetande med långa resor. Dals-Ed har lägst antal, 23 personer, och Stockholm flest med cirka 9 600. Minst andel förvärvsarbetande med långa resor har Gnesta, Sala (vardera 1,0%) och Vingåker (1,1%). Störst andel har Vilhelmina (11,8%), Storuman (9,8%) och Åre

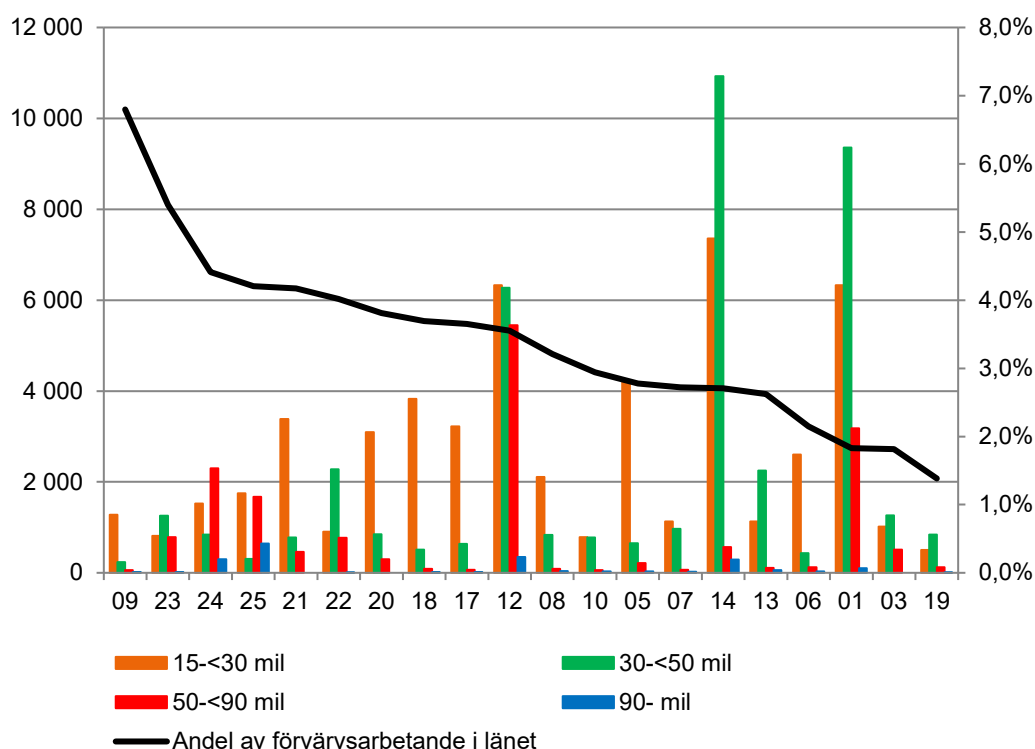
⁴² Vi definierar här "långt avstånd" som fågelvägsavstånd på 15 mil eller mer.

⁴³ 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 resfrekvens, vilket innebär att förvärvsarbetande kan pendla alltifrån dagligen till veckovis eller ännu mer sällan. Det kan vara förknippat med förändringar i arbets- och familjesituationen som är övergående, men också med typen av arbete (säsongarbete, byggnadsarbete, arbete i transportsektorn, etcetera).

(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 (se PM 2020:6).

Störst till antalet är långpendlarna inte oväntat i storstäderna, samt i några andra perifera större städer. Sett till län är det Gotlands län som har störst andel förvärvsarbetande med långa avstånd, följt av Jämtlands och Västerbottens (Figur 2.6, höger skala). 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 2.6, vänster skala). Antal över 4 500 har även Östergötlands, Västerbottens och Gävleborgs län.



Figur 2.5. Antal (vänster skala) och andel (höger skala) förvärvsarbetande med långa avstånd till arbetsstället, efter län (länsnummer) och avståndsintervall.
Källa: SCB (2018) RAMS 2016.

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.

Ett räkneexempel visar att nettokostnaden kan komma att öka kraftigt för långväga arbetsresor (Tabell 2.12). Kostnadsökningen 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 från dagens nettokostnader.

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 hög marginalskatt, vilket innebär en större nettoförlust.

Tabell 2.12. Nettoeffekt av ny skattelättnad på avstånd ≥150 kilometer, grundmodell (ej 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	169 481	118 767	47 114	40	87 071	78 810	91
SAS årskort låg	127 465	90 196	33 669	37	66 903	56 962	85
SJ årskort	43 300	32 964	6 736	20	26 504	13 196	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 marginalskatt som reser på SJ:s årskort (Tabell 2.13).

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 marginalskatt sjunker nettoförlusten till 26–83 procent.

Tabell 2.13. 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	169 481	118 767	40 874	34%	87 071	72 570	83%
SAS årskort låg	127 465	90 196	27 429	30%	66 903	50 722	76%
SJ årskort	43 300	32 964	496	2%	26 504	6 956	26%

Anm: Uträkningen är gjord med skattereduktion för bristfällig kollektivtrafik. Skattereduktionen är då 9 840 kronor per år. I övrigt, se förutsättningarna under Tabell 2.12.

Sammantaget kan man säga att nettokostnadsökningarna för arbetsresor på långa avstånd generellt blir så höga att regelverket för dubbel bosättning blir mer intressant.⁴⁴ Drygt hälften av de förvärvsarbetande med reseavstånd över 15 mil gör avdrag för dubbel bosättning.

⁴⁴ Inkomstskattelagen (1999:1229), 12 kap. 24 §, www.skatteverket.se/privat/etjansterochblanketter/svarpavanligafragor/avdrag/privat/resor/faq/jagarbetarpae-nannanortandarijagborkan/jagfaavdragforminakostnaderforhemresor.5.10010ec103545f243e80001811.html

2.3 Bristfällig tillgång till kollektivtrafik och hushållens bilinnehav

Trafikanalys bedömning i korthet.

- Ungefär 12 procent av Sveriges förvärvsarbetande har en bristfällig tillgång till kollektivtrafik vid sin bostad, 77 procent har god tillgång. Tillgången är lägre i gles- och landsbygd och högre i städer.
- I drygt 38 procent av fallen skulle arbetsresan med kollektivtrafik ha tagit längre än 2 timmar enkel väg. I den tredelade kommungruppsindelningen varierar andelen mellan 30 och 70 procent. För de resestråk som har rimliga restider med både bil och kollektivtrafik är det endast i ett fåtal fall som det i betänkandet föreslagna restidskravet (2,5 timmar) medger utökad skattereduktion.
- För arbetsresor längre än 30 kilometer är kollektivtrafiken bristfällig för 8 procent av resorna, när man utgår från tillgången inom 10 kilometer från bostaden.
- Boende i glesbygdsområden och i landsbygdskommunerna har högre bilberoende, bilinnehavet är större, körsträckorna längre, bilarnas medelålder är högre och kollektivtrafiken är många gånger bristfällig jämfört med boende i tätta områden.
- Det innebär att deras skattereduktion kommer att användas för att täcka en mindre del av deras faktiska resekostnader, jämfört med arbetsresande i övriga landet. De kan inte heller nyttja avdraget för att göra kollektivtrafikresor i samma utsträckning som i övriga riket. Förslaget innebär dock ett utökat avdrag för personer som kan visa att kollektivtrafiken är bristfällig för att genomföra sin arbetsresa, vilket torde gynna samma arbetstagare.

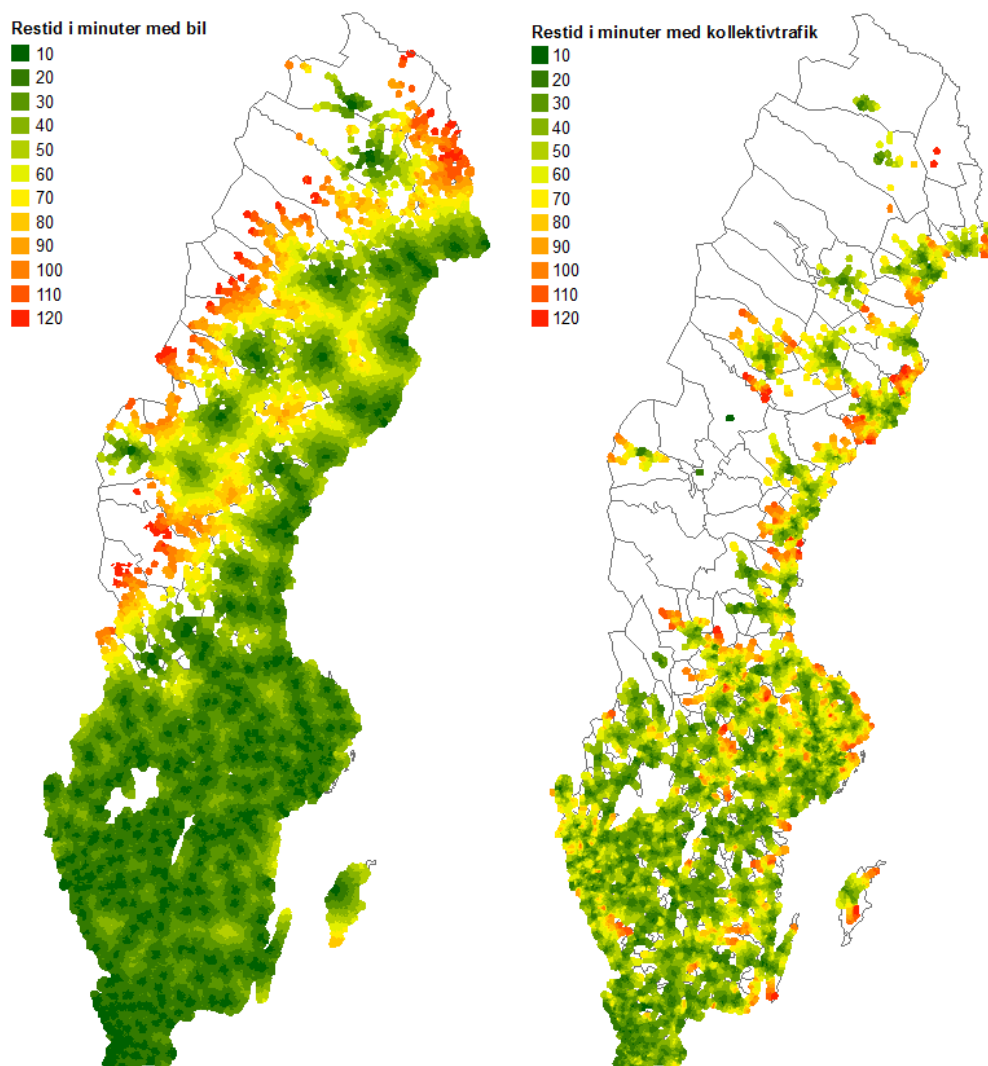
De konsekvenser som uppstår till följd av betänkandets förslag avgörs först och främst utifrån förändrade avståndsgränser, vilket redovisades kapitel 2.1. Men konsekvenser uppstår också beroende på av vilka möjligheter individer faktiskt har att nyttja möjligheten till utökad skattereduktion genom att hänvisa till bristfällig kollektivtrafik.

Vi bestämmer här bristfällig kollektivtrafik ur två perspektiv. Det första är ur ett platsperspektiv, vilket avgörs av antal avgångar som finns inom ett bestämt avstånd från hemmet respektive arbetsplatsen. Det andra perspektivet är individbaserat och bestäms utifrån huruvida individen kan resa mellan hemmet och arbetsplatsen och åberopa det av kommitténs stipulerades restidsvinstkriteriet. Detta beräknas i verktyget TRACC samt med Googles API.⁴⁵

Skattereduktionen i grundutformningen är densamma oavsett var den arbetsresande bor. Men befolkningens bilinnehav spelar en roll för hur stora effekterna blir för olika individer och i olika delar av landet. Om bilinnehavet är högt reagerar de förvärvsarbetande i högre grad på prishöjningar i kollektivtrafiken. Om å andra sidan driftskostnaden för bil är hög reagerar de förvärvsarbetande mer på prissänkningar för kollektivtrafik. En fördjupning av redovisningen görs i Trafikanalys PM 2020:4.

⁴⁵ För metodbeskrivning, se Lilljegen (2020).

För stora delar av landet är det från den punkt man befinner sig på inte möjligt att nå närmaste tätort med minst 3 000 invånare inom 2 timmar med kollektivtrafik, se Figur 2.6. Från de allra flesta punkterna är det dock möjligt att ta sig till tätorten på strax över 60 minuter med bil. När tätortsstorleken ökar tilltar även restiderna. Detta ger en överblick över hur det ser ut generellt att företa resor i olika delar av landet med bil respektive kollektivtrafik.



Figur 2.6. Restid från rutor, med bil respektive kollektivtrafik, till närmaste tätort med minst 3 000 invånare.

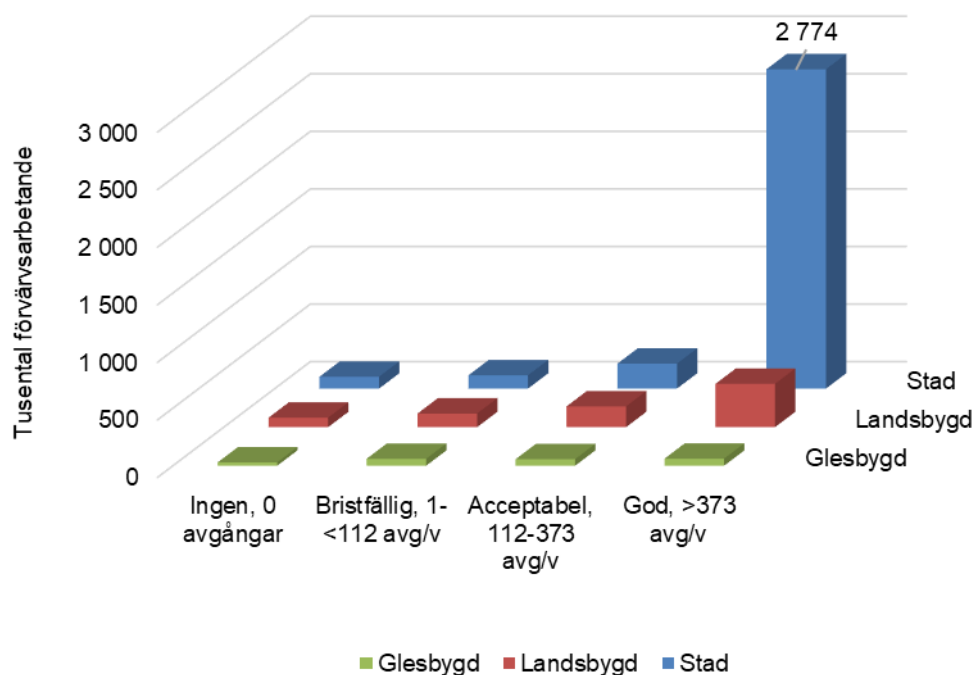
Källa: Bilresor med egen bearbetning av NVDB-data från Trafikverket (2019). Kollektivtrafikresor med egna bearbetningar av tidtabeller från Samtrafiken (2019), befolkningsrutor SCB (2019).

Anm: Kollektivtrafik enligt tidtabellen måndag morgon mellan kl. 7.00 och kl. 9.00 vecka 49 år 2019. Vita ytor är varifrån det inte är möjligt att resa till närmaste tätort med minst 3 000 invånare under 120 minuter. Rutnätet består av 250x250 m i tätort och 1x1 km utanför tätort.

Platsperspektiv på kollektivtrafiktillgången

En viktig aspekt som förklarar de mönster som framträder i Figur 2.6 är vilket utbud av kollektivtrafikavgångar som finns i närheten av bostaden respektive arbetsplatserna.

Ungefär 77 procent eller 3,2 miljoner av de förvärvsarbetande har en god tillgång till kollektivtrafik där de bor, se Figur 2.7. Av dessa bor en sjundedel eller 440 000 i landsbygd eller glesbygd.⁴⁶



Figur 2.7. Antal förvärvsarbetande med olika tillgång till kollektivtrafik vid bostaden.

Anm: Glesbygd – alla kilometerrutor med mer än 45 minuter till närmaste tätort med minst 3 000 invånare plus alla övriga rutor i en glesbygdskommun. Landsbygd, landsbygdskommun – övriga rutor, om kommunen är klassad som landsbygdskommun, dvs. de fyra glesaste i Tillväxtverkets indelning. Stad, stadskommun – övriga rutor än Glesbygdsrutor, om kommunen tillhör någon av de två tätaste kommungrupperna i Tillväxtverkets indelning.

Av dem som har ett bristfälligt⁴⁷ kollektivtrafikutbud (7 %) bor 40 procent i Stad och 40 procent i Landsbygd. Av dem som helt saknar kollektivtrafikutbud (5 %) bor 48 procent i Stad och 38 procent i Landsbygd. Bland förvärvsarbetande i Glesbygd (5 %) är tillgången jämnt fördelad mellan God, Acceptabel och Bristfällig, 27–30 % vardera. Andelen som saknar kollektivtrafik i glesbygd är 14 %. Utbudet kan med andra ord sägas vara korrelerat med befolkningstätheten. Det bekräftas av att den minsta tätheten för Acceptabelt utbud är i genomsnitt 26 förvärvsarbetande/km² (Landsbygd), och 120 för God (Glesbygd).

Bilden som ges här är alltså en relativt ojämn fördelning av kollektivtrafiktillgången ur ett geografiskt perspektiv. För att belysa det även ur ett reslängdsperspektiv fokuseras nedan på glesbygdsområden⁴⁸ och riket i övrigt.

⁴⁶ I detta avsnitt är glesbygd definierat som alla glesbygdsområden – kilometerruta med mer än 45 minuter till närmaste tätort med 3 000 invånare plus alla övriga rutor i en glesbygdskommun. Landsbygdsområden – övriga rutor, om kommunen är klassad som landsbygdskommun, dvs. de fyra glesaste i Tillväxtverkets indelning. Stad, stadskommun – övriga rutor än Glesbygdsrutor, om kommunen tillhör någon av de två tätaste kommungrupperna i Tillväxtverkets indelning.

⁴⁷ Notera att bristfällig här är definierat som mellan 1 och 111 avgång per vecka. De som saknar avgångar har delats upp i en egen kategori.

⁴⁸ Notera att här omfattas endast de kilometerrutor som definieras som glesbygdsområden, dvs. de med mer än 45 minuter till närmaste tätort med 3 000 invånare.

Ungefär 12 procent av Sveriges förvärvsarbetande har alltså en bristfällig tillgång till kollektivtrafik vid sin bostad, medan 77 procent har god tillgång.⁴⁹ Andelarna skiljer sig endast i liten grad mellan män och kvinnor. Generellt gäller dock att förvärvsarbetande har en något högre tillgång till kollektivtrafik vid sin arbetsplats än vid sin bostad. Den tillgången är dessutom något bättre för kvinnor jämfört med män.

Om vi betraktar hur andelen förvärvsarbetande varierar med reseavståndet ser vi att högst andel har förvärvsarbetande med avstånd mellan 25 och 150 km (Tabell 2.14). Lägst andel har förvärvsarbetande med avstånd under 10 km, medan dem med avstånd mellan 10 och 25 km samt över 150 km ligger däremellan.

Tabell 2.14. Antal och andel av de förvärvsarbetande som har bristfällig kollektivtrafik vid bostaden med det platsbaserade kriteriet.

<i>Avståndsklass</i>	<i>Förvärvsarbetande, tusental</i>	<i>Andel med bristfällig kollektivtrafik, %</i>	<i>Antal med bristfällig kollektivtrafik, tusental</i>
0-<10 km	2 364	8	185
10-<15 km	427	15	64
15-<20 km	317	17	54
20-<25 km	229	19	42
25-<30 km	157	21	33
30-<35 km	116	21	24
35-<40 km	86	21	18
40-<80 km	268	21	55
80-<140 km	75	18	14
140-<150 km	5	22	1
150-<160 km	5	17	0,9
160- km	125	13	17
Riket	4 174	12	509

Källa: SCB (2018), RAMS 2016; Samtrafiken (2019); egen bearbetning.

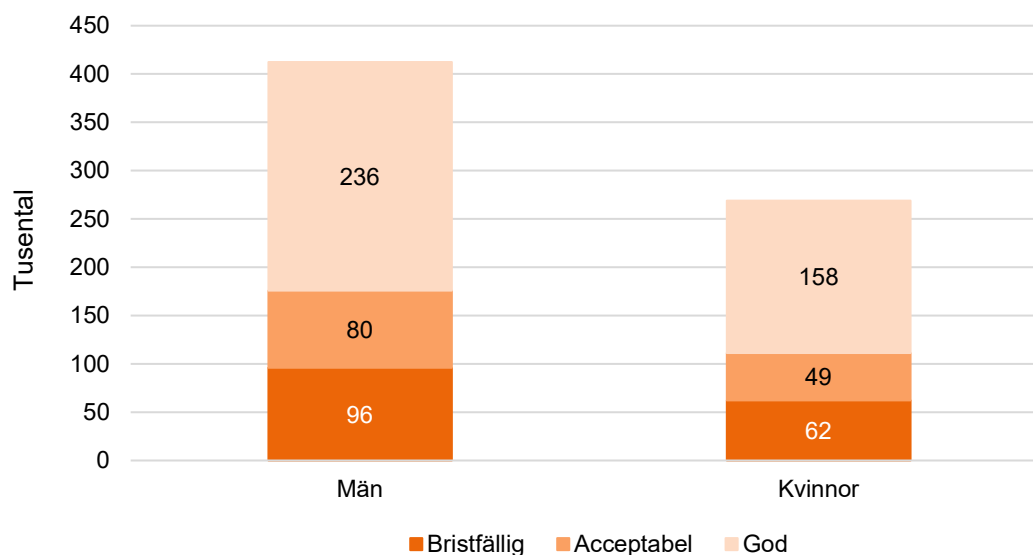
Möjligheten att använda kollektivtrafik för arbetsresor beror dock på hur tillgången ser ut vid *både* bostad och arbetsplats.⁵⁰ Ungefär 17 procent har bristfällig tillgång medan 73 procent har god tillgång till kollektivtrafik för sina arbetsresor. Det är små skillnader mellan män och kvinnor.

Tillgången till kollektivtrafik för arbetsresor minskar ju längre arbetsresorna är. För avstånd till arbetsplatsen längre än 3 och högst 15 kilometer är kollektivtrafiken bristfällig för drygt 10 procent. Andelen med bristfällig kollektivtrafik ökar till 20 procent för avstånd mellan 15 och

⁴⁹ För underlag samt definition av bristfällig, acceptabel och god tillgång till kollektivtrafik, se Trafikanalys PM 2020:4 Tillgång till kollektivtrafik, bilinnehav och reskostnader.

⁵⁰ Utgångspunkten här är att det är den lägsta nivån på tillgången vid bostad eller arbetsplatsen som bestämmer förutsättningarna att välja kollektivtrafik. Det innebär att tillgången till kollektivtrafik är bristfällig för arbetsresor när tillgången antingen vid bostad eller arbetsplats är bristfällig. Vidare gäller att tillgången är god när tillgången vid både bostad och arbetsplats är god. I övriga fall är tillgången acceptabel.

30 kilometer mellan hem och arbete. För arbetsresor längre än 30 kilometer är kollektivtrafiken bristfällig för drygt 23 procent av resorna och god för knappt 60 procent (Figur 2.8). Det är små skillnader mellan andelarna för män och för kvinnor.



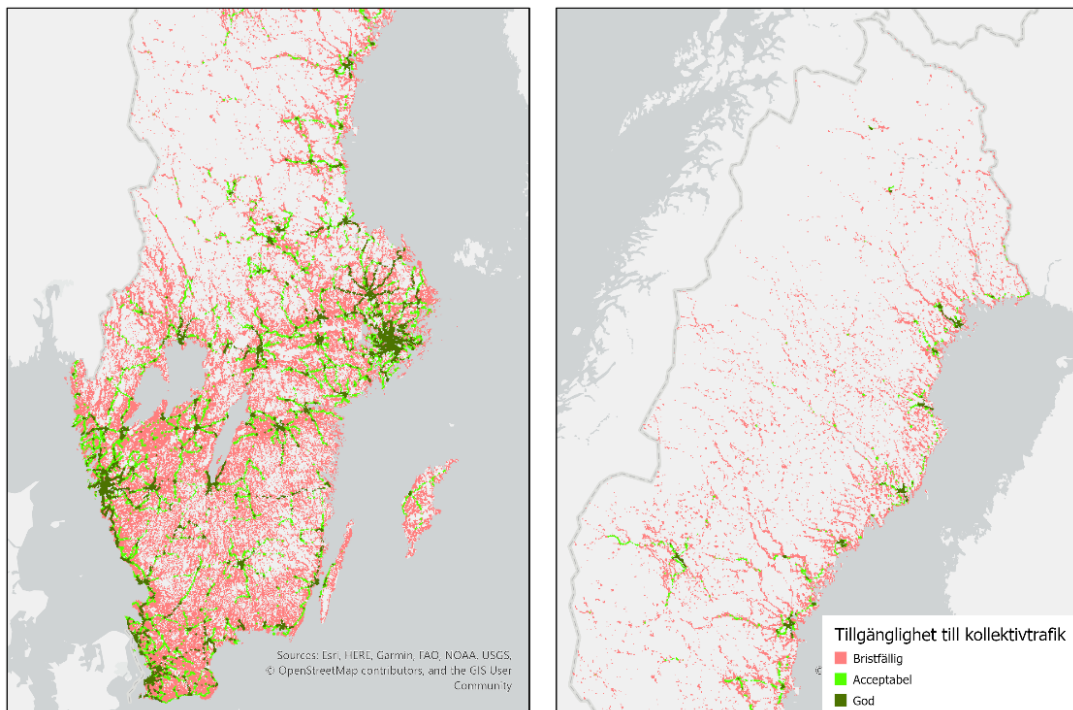
Figur 2.8. Förvärsarbetande män och kvinnor efter tillgång till kollektivtrafik vid bostad och arbetsplats. Antal (tusental) för avstånd mellan bostad och arbetsplats över 30 kilometer.

För arbetsresor längre än 30 kilometer är kollektivtrafiken bristfällig för 8 procent av resorna, när man utgår från tillgången inom 10 kilometer från bostaden, medan den är bristfällig för 23 procent av resorna om man räknar tillgång inom 1,5 kilometer från bostaden.⁵¹

Tillgången är god för 77 procent av resorna när tillgången inom 10 kilometer från bostaden räknas in medan den är god för 58 procent när man utgår från tillgång inom 1,5 kilometer från bostaden.

Inte helt oväntat är tillgången till kollektivtrafik bäst där många bor och arbetar. God tillgång på kollektivtrafik finns främst i de större tätorterna (Figur 2.9). Tillgången är acceptabel längs de större vägarna in mot de större tätorterna.

⁵¹ Ett andra krav som måste vara uppfyllt för att kunna hävda bristfällig kollektivtrafik utöver tidsvinstkravet är att en kombinerad resa med bil om högst 10 kilometer mellan bostaden och lämplig infartsparkering nära hållplats för kollektivtrafik i kombination med resa med kollektivtrafik för den övriga delen av resan till arbetsplatsen inte ska kunna genomföras.



Figur 2.9. Tillgång till kollektivtrafik per kvadratkilomterruta under 2019.

Källa: Egen bearbetning av uppgifter från Samtrafiken 2019 och SCB.

Anm: Kollektivtrafik enligt tidtabellen måndag morgon mellan kl. 7.00 och kl. 9.00 vecka 49 år 2019. Vita ytor är områden varifrån det inte är möjligt att resa med kollektivtrafik.

Olika arbetsmarknaders tillgång till kollektivtrafik

Ungefär 3 procent av de förvärvsarbetande bor i glesbygd⁵², 48 procent av dessa har bristfällig tillgång till kollektivtrafik och bara 29 procent har god tillgång vid bostaden. Andelen som har sin arbetsplats i glesbygd är också 3 procent, även om det inte behöver vara samma personer. 34 procent av dessa har bristfällig tillgång till kollektivtrafik vid sin arbetsplats medan 37 procent har god tillgång. Det kan jämföras med förvärvsarbetande som bor utanför glesbygd där 11 procent har bristfällig tillgång till kollektivtrafik vid sin bostad medan 79 procent har god tillgång. För dem som har sin arbetsplats utanför glesbygd är det 5 procent som har bristfällig tillgång vid sin arbetsplats och 88 procent som har god tillgång.

Andelen förvärvsarbetande i glesbygd som har bristfällig tillgång till kollektivtrafik är betydligt högre jämfört med förvärvsarbetande utanför glesbygd, vilket försvårar för den enskilde individen att resa kollektivt. Andelen förvärvsarbetande som bor eller arbetar i glesbygd är dock låg.⁵³ Av de förvärvsarbetande som har bristfällig tillgång vid sin bostad är det 13 procent som bor i glesbygd. Och av de förvärvsarbetande som har bristfällig kollektivtrafik vid sin arbetsplats är det 16 procent som har arbetsplatsen i glesbygd.

Trots dessa stora skillnader är bristfällig tillgång till kollektivtrafik dock inte endast ett glesbygdproblem, trots att andelen förvärvsarbetande i glesbygd som har bristfällig tillgång är betydligt högre jämfört med förvärvsarbetande utanför glesbygd. Förklaringen är den låga andelen förvärvsarbetande som bor eller arbetar i glesbygd. Av de förvärvsarbetande som har

⁵² Glesbygden består här av alla kilometerrutor med mer än 45 minuter till närmaste tätort med minst 3 000 invånare.

⁵³ De som bor i glesbygd, men har sin arbetsplats utanför glesbygd är cirka 75 000 personer. De som bor utanför glesbygd men arbetar i glesbygd uppgår till cirka 48 000 personer.

bristfällig tillgång vid sin bostad är det endast 13 procent som bor i glesbygd. Av de förvärvs- arbetande som har bristfällig kollektivtrafik vid sin arbetsplats är det 16 procent som har arbetsplatsen i glesbygd.

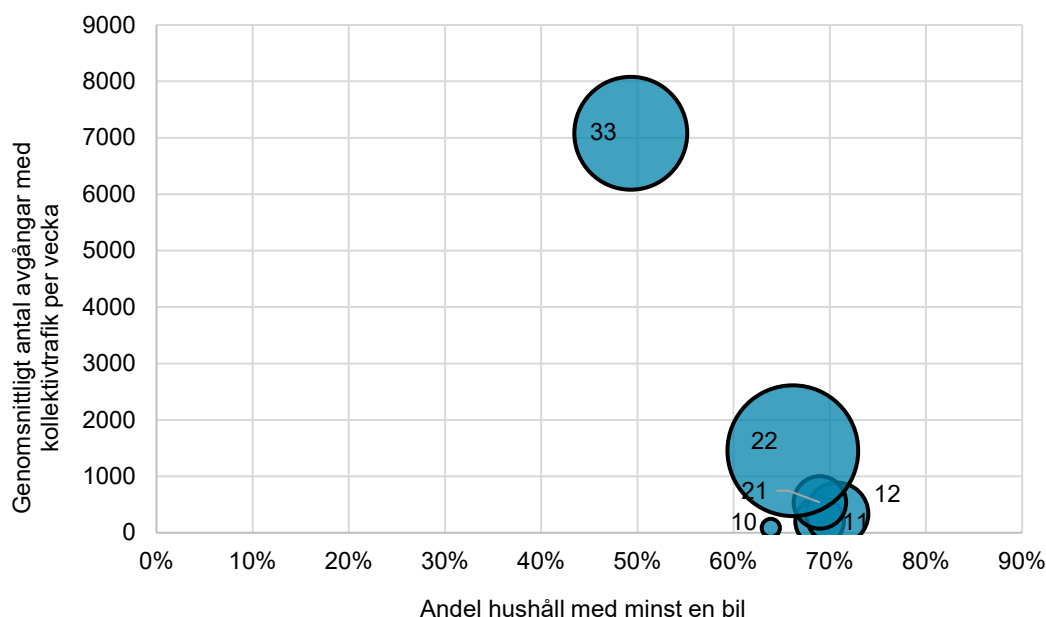
Dock kan vi konstatera att de flesta av de relativt få personerna som både bor och arbetar i glesbygd har bristfällig tillgång till kollektivtrafik. För arbetsresor i avståndsintervallet 3–15 kilometer är det 79 procent som har bristfällig tillgång och 6 procent som har god tillgång till kollektivtrafik. Av dem som bor och arbetar i glesbygd och har arbetsresor som är längre än 30 kilometer har 90 procent bristfällig tillgång medan bara 1 procent har god tillgång till kollektivtrafik. Tillgången till kollektivtrafik för arbetsresor till arbetsställen utanför glesbygd är något högre, för arbetsresor längre än 30 kilometer är tillgången bristfällig för 58 procent och god för 21 procent.

När vi låter tillgången till kollektivtrafik för arbetsresor bestämmas av den sämsta tillgången vid bostad eller arbetsplats finns det några slutsatser vi kan dra.

- Det är små skillnader mellan tillgången till kollektivtrafik mellan mäns och kvinnors arbetsresor.
- Tillgången till kollektivtrafik är sämre för längre arbetsresor (>30 km) jämfört med kortare. Sämst är den mellan 25 och 150 km, där drygt 20 procent har bristfällig kollektivtrafik.
- Andelen förvärvsarbetande med bristfällig tillgång till kollektivtrafik som bor eller arbetar i glesbygd är betydligt högre jämfört med övriga.
- För boende i glesbygd med arbetsresor längre än 15 km har 90 procent bristfällig tillgång till kollektivtrafik.

Med en indelning enligt Tillväxtverkets kommungruppsindelning kan ytterligare ljus spridas över hur kollektivtrafiken varierar över landet (Figur 2.10) tillsammans med hushållens bilinnehav.

I landets storstadskommuner har hälften av invånarna (medianen) tillgång till omkring 7 000 kollektivtrafik avgångar per vecka i närheten av där de bor. Samtidigt saknar ungefär 50 procent av hushållen i dessa kommuner egen bil. För övriga kommungrupper är kollektivtrafikutbudet lägre och hushållens bilinnehav betydligt större. Inom detta aggregat av kommungrupper är det framför allt tätaste kommuner nära en större stad som avviker positivt med ett något högre kollektivtrafikutbud (knappt 1 500 per vecka) än övriga grupper av kommuner. Med andra ord är det framförallt storstadskommunernas kollektivtrafik som på ett tydligt sätt avviker från övriga kommuners utbud.



Figur 2.10. Genomsnittligt antal kollektivtrafikavgångar per vecka som hälften av invånarna har i närheten av där de bor samt andel hushåll per kommungrupp som äger minst en personbil.

Källa: Egen bearbetning av data 2019 från Samtrafiken, SCB:s hushållsregister och Trafikanalys fordonsregister 2018.

Anm: Antalet avgångar har för varje kilometerruta summerats för den rutan samt avgångar i angränsande rutor. Bubblornas storlek motsvarar antalet hushåll per kommungrupp. Kommuntyper:

33 – Storstadskommuner. 22 – Täta kommuner nära en större stad. 21 – Täta kommuner avlägset belägna.

12 – Landsbygdskommuner nära en större stad. 11 – Landsbygdskommuner avlägset belägna.

10 – Landsbygdskommuner mycket avlägset belägna.

Det relativt höga bilinnehavet i stora delar av landet kan sättas i relation till vilken tillgänglighet de olika färdmedlen medger, se Figur 2.6 och Figur 2.10. Den faktiska möjligheten att resa kollektivt kan dock endast bedömas på individnivå när respektive resestråk studeras.

Individperspektiv på kollektivtrafiktillgång

Genom att undersöka ett slumpmässigt urval (knappt 21 000 relationer) av alla resestråk eller reserelationer mellan bostad och arbetsställen som överstiger 30 km har restider med kollektivtrafik och bil undersökts. Kollektivtrafikrestiderna har utgått från Samtrafikens tidtabeller med avgångar mellan kl. 7.00 och 9.00 och beräknats med verktyget TRACC⁵⁴. Bilrestiderna har beräknats med Googles API.⁵⁵

Resultaten tyder på att det i de flesta fall blir längre restider med kollektivtrafik, endast i 178 av fallen gav kollektivtrafikresan en kortare restid än med bil. I drygt 38 procent av fallen skulle resan med kollektivtrafik ha tagit längre än 2 timmar enkel väg (Tabell 2.15). För dessa relationer har bil då antagits vara enda godtagbara alternativet. För de resestråk som har rimliga restider med både bil och kollektivtrafik är det endast i 67 av 20 890 relationer där, det i betänkandet förslagna, restidskravet (2,5 timmar) medger utökad skattereduktion. Med dagens restidskrav på 2 timmar uppfylls det i 667 fall. Andel resestråk som då sammanlagt

⁵⁴ **Tidsspänn för resor:** Måndag morgon första starttid kl. 7.00 och sista starttid kl. 9.00. Tidtabell vecka 47 år 2019. **Hållplatser:** Alla hållplatser ingår oavsett frekvens. Gångavstånd 1,2 x fågelväg till och från hållplatsen. Gångavståndet räknas som en del av resan. **Resan:** Maxavstånd för hela resan 100 km fågelväg. Maximalt 800 meter mellan byteshållplatser. Extra tid för byten (interchange penalty) 5 minuter. **Färdmedel:** All tidtabellagd kollektivtrafik. Tåg, buss, spårvagn, tunnelbana och färjetrafik. Flygbussar saknas till vissa flygplatser. Anropsstyrdtrafik saknas.

⁵⁵ Lilljegen, J. (2020).

kan hävda bristfällig kollektivtrafik är 38,5 (vid 2,5 timmar) respektive 41,3 procent (vid 2 timmar).

Fördelningen per kommungrupp uppvisar stor variation i andel relationer där kollektivtrafik inte kan anses vara ett fullgott alternativ för arbetsresande, givet dagens lokalisering av boende och arbetsplatser och kollektivtrafikutbud.⁵⁶ I den tredelade kommungruppsindelningen varierar andelen mellan 29,7 och 72,3 procent utan inkludering av restidskraven. Om detta görs ökar andelarna med några procentenheter.

Ett liknande, och i viss mån tydligare mönster, framträder om Tillväxtverkets kommungruppsindelning används. Storstadskommuner har här knappt 17 procent av relationerna som saknar bristfällig kollektivtrafik, medan det för relationerna med start i mycket avlägset belägna landsbygdskommuner uppgår till drygt 80 procent. Det är framförallt Stadskommunerna som har en hög andel av relationerna som klarar restidskraven.

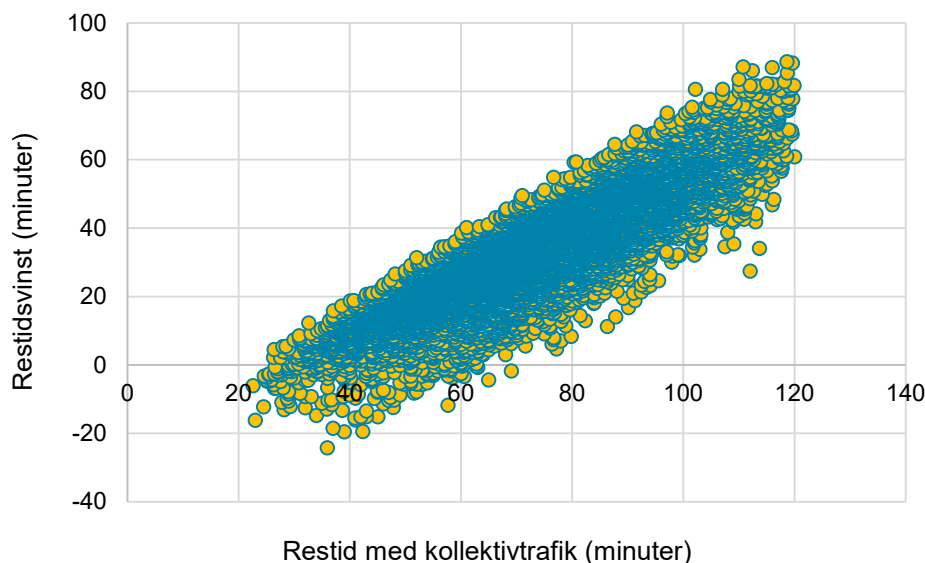
Tabell 2.15. Urvalsstorlek av reserelationer samt andelen av dessa relationer med bristfällig kollektivtrafik, exklusive och inklusive relationer som uppfyller restidskravet på 2 respektive 2,5 timmar.

	Antal relationer				Andel med bristfällig kollektivtrafik		
	Total	Utan kollektivtrafikrestid	+ 2,5 h	+ 2 h	Total	+ 2,5 h	+ 2 h
Stads-kommuner	13 778	4 098	45	466	29,7%	30,1%	33,1%
Landsbygds-kommuner	6 048	3 101	20	184	51,3%	51,6%	54,3%
Glesbygds-kommuner	1 064	769	2	17	72,3%	72,5%	73,9%
Riket	20 890	7 968	67	667	38,1%	38,5%	41,3%

Anm: Av det totala urvalet på 20 890 relationer har antalet per län fördelats proportionerligt mot antalet förvärvsarbetande bosatta i respektive län. Därefter har relationerna i respektive län valts ut slumpmässigt för beräkning av restider. Resultaten har validerats genom att göra om beräkningarna med nya urval (lika stora som tidigare) för Jämtland och Stockholm, med liknande resultat. Andel relationer med bristfällig kollektivtrafik i Stockholm blev i den andra omgången 19,7 procent och i Jämtland 69,7 procent.

Det finns ett positivt samband mellan kollektivtrafikresans längd i minuter och den tidsbesparing som en bilresa kan innebära (Figur 2.12). Först när restiderna med kollektivtrafik överstiger 80 minuter enkel väg kan dagens restidskrav (2 timmar per dag) användas. För det utökade tidsresekravet på 2,5 timmar är motsvarande gräns knappt 100 minuter enkel väg. Därtill ska dock läggas de relationer som helt saknar rimlig restid med kollektivtrafik.

⁵⁶ Redovisning per län och i Tillväxtverkets sex kommungrupper görs i Trafikanalys PM 2020:4.



Figur 2.11. Restidsvinst per relation med bil jämfört med kollektivtrafik, avstånd i minuter med kollektivtrafik, samtliga relationer.
Källa: Egen beräkning i TRACC och Google API, tidtabeller från Samtrafiken.

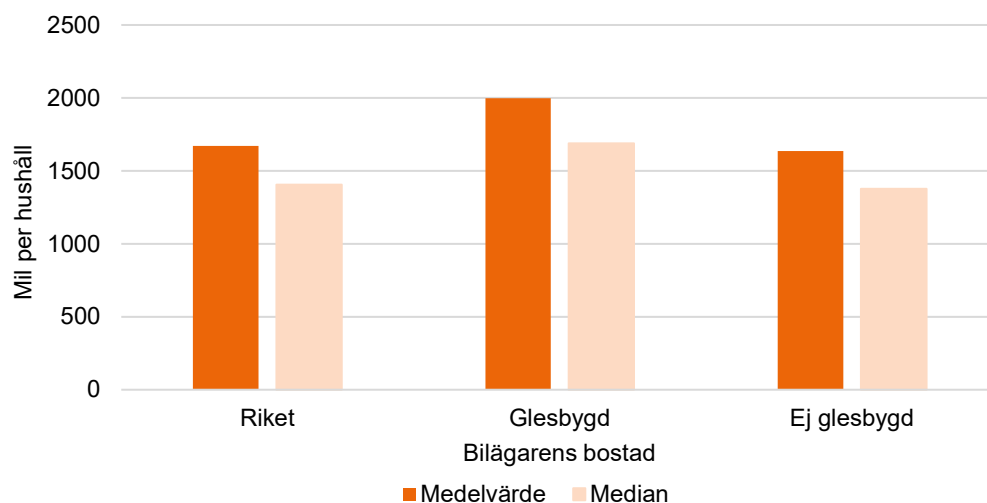
Totalt sett tyder resultaten alltså på att det föreslagna restidskravet sällan uppfylls när det väl finns en kollektivtrafikförbindelse, givet att den inte ger orimliga restider. En kategorisering av områden med bristfällig kollektivtrafik synes därför kunna användas som ett instrument för att uppskatta hur många som skulle kunna komma i fråga för den utökade skattereduktionen och i vilka delar av landet de bor.

Hushållens bilinnehav och totala körkostnader

En persons möjlighet att resa påverkas av en rad olika förutsättningar så som transport-systemets utbredning och kvalitet, individuella förutsättningar och tidsrestriktioner. För dem som saknar möjlighet att arbetsresa kollektivt på lite längre avstånd kvarstår oftast bilen som enda alternativ. Hur beroende av bilen hushållen och dess medlemmar i olika delar av landet är för att resa till och från arbetet speglar, åtminstone till viss del, hur bilinnehavet och dess karakteristika fördelas geografiskt.

Totalt i riket äger hushållen 0,91 privata personbilar i genomsnitt. Hushåll i glesbygd äger i genomsnitt 1,27 privatbilar och de som inte bor i glesbygd 0,88 bilar. Bilinnehavet enligt Tillväxtverkets kommungruppsindelning är minst i *Storstadskommunerna* med 0,66 bilar per hushåll, följt av *Täta kommuner nära en större stad* (0,99). Resterande kommungrupper har ett relativt likartat men dock högre bilinnehav per hushåll (1,07–1,14 personbilar per hushåll) med maxvärdet för *Landsbygdskommuner nära en större stad*.

De flesta hushållen i glesbygd (71 procent) äger en bil. Det är en högre andel än i övriga riket (60 procent). Glesbygdshushållen äger också fler bilar än hushållen i övriga delar av Sverige. Även användningen i form av längden på körsträckorna varierar geografiskt. Under 2018 körde bilägarna i glesbygden i genomsnitt 2 000 mil per hushåll med sina bilar, motsvarande siffra för övriga landet låg på 1 640 mil se Figur 2.12. Liknande mönster syns i en gruppering utifrån Tillväxtverkets kommunindelning.



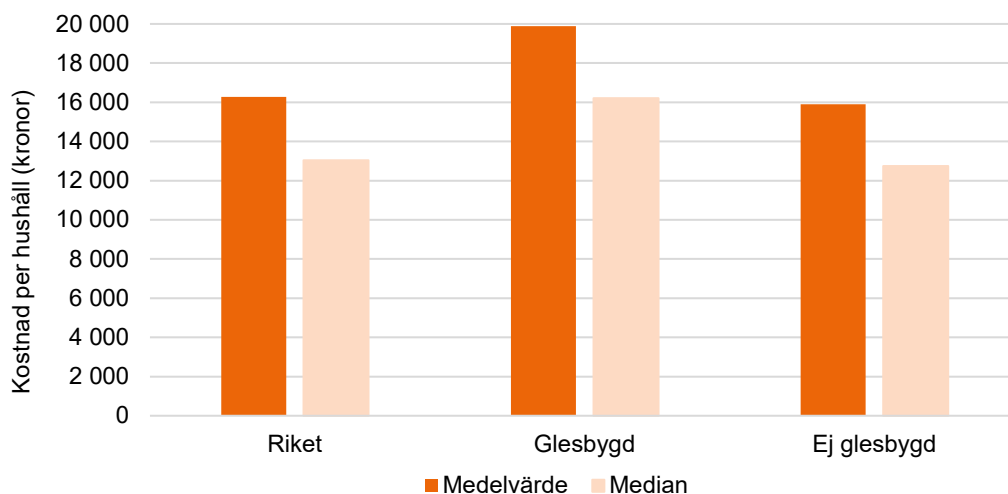
Figur 2.12. Körsträcka i mil per hushåll, efter hushållets lokalisering. Medelvärde och median år 2018.
Källa: Sammanlänkning av Trafikanalys statistikdatabas för fordon och SCB:s hushållsregister.
Anm: Glesbygden består av DeSO klassade som glesbygd, se definitionen i Trafikanalys PM 2020:3.

En hög andel av hushållens personbilar är bensindrivna (64 procent) och 29 procent är dieseldrivna. I glesbygden är det en högre andel (32 procent) dieslbilar än i övriga landet (28 procent).

För de hushåll som ägde bilar som drivs av enbart bensin eller diesel uppskattas drivmedelskostnaden till 16 300 kronor i genomsnitt per hushåll, oberoende av reseärende.⁵⁷ I glesbygd uppgick genomsnittskostnaden för drivmedel per hushåll till 19 900 kronor (Figur 2.13). I övriga landet låg genomsnittskostnaden på 15 900 kronor. Variation finns på motsvarande sätt för hushållen enligt Tillväxtverkets kommungruppsindelning.

Utgiften i *Storstadskommuner* och *Täta kommuner nära en större stad* är klart lägre än hushållens utgifter 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). En fördjupning av effekterna på kostnaderna för arbetsresor med bil- och kollektivtrafik görs i kapitel 2.2.

⁵⁷ Kostnaden per hushåll har beräknats med uppgifter om bensinförbrukning per årsmodell, diesel förbrukning per årsmodell, körd sträcka under mätperioden (unikt för varje bil), genomsnittspris för bensin och diesel under mätperioden (från SPBI).



Figur 2.13. Kostnad i kronor för bensin- och dieseldrivna privatägda bilar per hushåll, efter bilägarens bostad. Medelvärden och medianer år 2018.

Anm: Vid beräkning av körsträckor och dess kostnader för privata bilar per hushåll, kan vi endast se bilens ägare per 31 december. Det innebär att bilen kan ha använts av andra ägare och även varit juridiskt ägd under en del av året. Fordonet kan även ha varit avställt under en del av året. Nyregistrerade fordon under året är med i beräkningarna trots att fordonet inte rullat hela året. Fordonet har rullat minst en mil under året och max 60 mil per dag för att inkluderas i beräkningarna av körsträckor och kostnaderna för dessa.

Källa: Sammanlänkning av Trafikanalys statistikdatabas för fordon och SCB:s hushållsregister. Uppgifter om bränsleförbrukning och drivmedelspriser har hämtats från Trafikverket respektive SPBI.

Anm: Glesbygden består av DeSO klassade som glesbygd, se definitionen i Trafikanalys PM 2020:3.

Nästan vart tredje hushåll tillhör inkomstklass 200 000–399 999 kronor. Bilarna i detta inkomstintervall kördes 1 580 mil per hushåll i genomsnitt på glesbygden, för de hushåll som hade minst en bil i trafik under 2018. I övriga landet var sträckan 1 250 mil. Genomsnittskostnaden för rena bensin- och dieseldrivna bilar i det inkomstintervallet var 16 400 kronor per hushåll i glesbygden och 12 900 kronor i övriga landet.

Körsträckan per hushåll var längst i inkomstintervallet 800 000–899 999 kronor. I glesbygden var den genomsnittliga körsträckan 2 800 mil och i övriga landet var sträckan 2 180 mil per hushåll. Hushållens genomsnittliga kostnad för de rena bensin- och dieseldrivna bilarna var också högst i detta inkomstintervall; 26 400 kronor per hushåll i glesbygden och 20 100 kronor per hushåll i övriga landet. Ser vi till hela den privata bilparken i glesbygden var medelåldern för bilarna 12,8 år, i övriga landet var medelåldern 10,4 år.

2.4 Sammanfattning

Arbetsresor

Av de knappt 4,2 miljoner förvärvsarbetande (20–64 år) för vilka vi har uppgifter om avstånd mellan hemmet och arbetsplatsen är det totalt ungefär 680 000 personer som har arbetsresor som överstiger 30 km. Förslagets grundutformning (30–80 km) omfattar 470 000 personer. Om tidsvinstkravet uppnås kan potentiellt ytterligare 80 000 med resor mellan 80 och 150 km beviljas en utökad skattereduktion samt 130 000 personer för avstånd över 150 km (även om de endast får göra avdrag upp till 150 km). Givet att vi inkluderar även dem som inte har ett registrerat avstånd mellan hem och arbetsställe, dem som gör avdrag även för avståndsberoende kostnader, och förvärvsarbetande 16–74 år uppskattas antalet kunna uppgå till drygt 800 000. Utöver det tillkommer en uppräknig med sysselsättningen sedan 2016.

Det är dock inte alla som kommer att kunna göra avdrag för bristfällig kollektivtrafik med hänvisning till restidsvinstkravet. Vi uppskattar andelen som kan ha rätt till avdrag till cirka 40 procent, andelen är lägre i storstadsområdena och högre i lands- och glesbygd. Andelen som kan göra anspråk uppskattas till ungefär 272 000 personer, varav 188 000 (30–80 km), 32 000 (80–150 km) och 52 000 (>150 km).

Jämfört med dagens avdragsregler innebär förslaget också att drygt 700 000 potentiellt förlorar möjligheten till avdrag när avståndsgränsen flyttas från 15 till 30 km. Antalet av denna grupp som idag gör avdrag för bil uppgår till ungefär 250 000.

Detta kan jämföras med betänkandets uppskattningar att 780 000 bedöms kunna ta del av reseavdraget, varav 150 000 ansågs kunna få del av tillägget vid bristfällig kollektivtrafik. I betänkandet uppskattas också att 150 000 förlorar avdragsmöjligheten.

Resande med bil

Kostnadsökningarna för bilresande ökar i förslagets grundmodell med avståndet och med marginals-katten. Endast på avstånd under 15 kilometer är konsekvensen neutral. Mellan reseavstånd på 15 och 80 kilometer är förlusten för den skattskyldige mellan 7 och 11 procent vid låg marginals-katt och 12–29 procent vid hög marginals-katt. På avstånd 80–150 kilometer är kostnadsökningen i genomsnitt 15 procent vid låg marginals-katt, och 46 procent vid hög marginals-katt. På avstånd över 150 kilometer ökar kostnaderna med 35 procent, och vid hög marginals-katt med 88 procent.⁵⁸

Vid bristfällig kollektivtrafik blir skillnaderna mindre vid låg marginals-katt och på avstånd mellan 15 och 150 kilometer, och till och med negativa (kostnadssänkning) i intervallen 30–80 och 80–150 kilometer. Vid hög marginals-katt blir kostnadsökningen på avstånd mellan 15 och 150 kilometer 12–25 procent. På avstånd över 150 kilometer blir kostnadsökningen 19 procent vid låg marginals-katt och 66 procent vid hög marginals-katt. Enligt våra beräkningar blir effekterna måttliga på resmönstren: på kort sikt kommer en procent färre arbetsresor (29 000 personer) att ske med bil och trafikarbetet bli 1,6 procent mindre, och på lång sikt sker det anpassningar så att antalet bilresenärer ökar något igen till 21 000 färre resenärer, medan trafikarbetet fortsätter minska med ytterligare 1,5 procent.

Resande med kollektivtrafik

Det är cirka 700 000 förvärvsarbetande som beräknas arbetspendla med kollektivtrafik, varav 139 000 eller 20 procent på avstånd över 30 kilometer.

För tre fjärdedelar av kollektivtrafikresenärerna kommer den nya skattelättnaden inte att göra någon skillnad. För en femtedel kommer den att leda till kostnadssänkningar – en minskning av kostnaderna med i genomsnitt 4 100 kronor per år eller -36 procent. En av tiugofem kommer att uppleva vissa kostnadshöjningar – ungefär 23 000 bedöms få en ökning med i genomsnitt 200 kronor per år eller 1,7 procent. Vissa kostnadshöjningar kommer att inträffa på kortare och längre avstånd, i och mellan län där period- och årskort idag kostar mer per år än grundavdraget och den avdragsmöjligheten alltså försvinner.

Kostnadssänkningarna beräknas leda till 15 000 (2 procent) fler kollektivtrafikresenärer på kort sikt, och 37 000 (6 procent) fler på lång sikt. Dessa rekryteras från avståndsintervallen 30–150 kilometer, där cirka 110 000 reser kollektivt idag, och de utgör alltså ökning i de intervallen på 13 procent (kort sikt) respektive 34 procent (lång sikt).

⁵⁸ Detta avståndsintervall är utvärderat vid 59 arbetsdagar (hemresor).

Långväga arbetsresor

Långväga arbetsresor förekommer i alla landets kommuner och län, men vissa län och kommuner är mer beroende av långväga arbete än andra (upp till 12 procent av kommunens förvärvsarbetande). Förslaget innebär nettokostnadsökningar för arbetsresor på långa avstånd generellt. Det innebär också de blir så pass stora att regelverket för dubbel bosättning blir mer intressant.⁵⁹

För förvärvsarbetande med dubbel bosättning finns det parallella regelverket i inkomstskattelagens 12 kapitel 24 §, som utredningen lämnar oförändrat. Det medger avdrag för upp till en hemresa per vecka med faktiska kostnader, i upp till fem år. För bil innebär det samma avdrag som dagens reseavdrag⁶⁰, men även avdrag för flyg och tåg medges utan nedre eller övre begränsning, inom hela EU. Därför kan man anta att regelverket för dubbel bosättning blir mer intressant för denna grupp, om skattereduktionen blir mindre gynnsam än dagens reseavdrag på längre avstånd.

Bristfällig kollektivtrafik och bilberoende

Ungefär 77 procent eller 3,2 miljoner av de förvärvsarbetande har god tillgång till kollektivtrafik där de bor. Av dessa bor en sjundedel eller 440 000 i landsbygd eller glesbygd. Av dem som helt saknar eller har ett bristfälligt kollektivtrafikutbud (12 %) bor 43 procent i Stadskommuner och 39 procent i Landsbygdskommuner. Bland förvärvsarbetande i Glesbygd (5 %) är andelen Bristfällig/Ingen 43 %, Acceptabel 27 % och God 30 %. Utbudet kan med andra ord sägas vara korrelerat med befolkningstätheten.

För arbetsresor längre än 30 kilometer är kollektivtrafiken bristfällig för 8 procent av resorna, när man utgår från tillgången inom 10 kilometer från bostaden, medan den är bristfällig för 23 procent av resorna om man räknar tillgång inom 1,5 kilometer från bostaden.

Genom att undersöka ett slumpmässigt urval av alla resestråk mellan bostad och arbetsställen som överstiger 30 km har restider med kollektivtrafik och bil undersökts. I drygt 38 procent av fallen skulle resan med kollektivtrafik ha tagit längre än 2 timmar enkel väg. För dessa relationer har bil då antagits vara enda godtagbara alternativet.

Fördelningen per kommungrupp uppvisar stor variation i andel relationer där kollektivtrafik inte kan anses vara ett fullgott alternativ för arbetsresande, givet dagens lokalisering av boende och arbetsplatser och kollektivtrafikutbud. I den tredelade kommungruppsindelningen varierar andelen mellan 29,7 och 72,3 procent. Boende i glesbygdsområden och i landsbygdskommunerna har högre bilberoende, bilinnehavet är större, körsträckorna längre, bilarnas medelålder är högre och kollektivtrafiken är många gånger bristfällig jämfört med boende i tätta områden.

Det innebär att deras skattereduktion kommer att täcka en mindre del av deras faktiska resekostnader, jämfört med arbetsresande i övriga landet. De kan inte heller nyttja avdraget för att göra kollektivtrafikresor i samma utsträckning som i övriga riket. Förslaget innebär dock ett utökat avdrag för personer som kan hävda att kollektivtrafiken är bristfällig för att genomföra sin arbetsresa, vilket torde gynna samma arbetstagare givet att de har arbetsresor längre än 30 km.

⁵⁹ Inkomstskattelagen (1999:1229), 12 kap. 24 §,

www.skatteverket.se/privat/etjansterochblanketter/svarpavanligafragor/avdrag/privatthemresorfaq/jagarbetarpae_nannanortandarijagborkanijagfaavdragforminakostnaderforhemresor.5.10010ec103545f243e80001811.html

⁶⁰ 18,50 kronor per mil för egen bil, 6,50 kronor per mil för förmånsbil som drivs med diesel och 9,50 kr per mil för förmånsbil som drivs med övriga bränslen.

3 Konsekvenser för regionförstoring och kompetensförsörjning

Trafikanalys bedömning i korthet.

- Historiskt har regionförstoring i regel haft en positiv effekt på ekonomisk tillväxt och kompetensförsörjning.
- Utmaningarna som regionförstoring förväntas lösa är betydande.
- Förslaget till nytt reseavdragssystem bedöms ha en i huvudsak dämpande effekt på regionförstoring. I områden med god tillgång till kollektivtrafik förväntas resandet med kollektivtrafik öka. Det vägs dock upp av minskat resande med bil.
- Områden som karaktäriseras som socioekonomiskt relativt välmående, har i regel också goda förutsättningar att resa kollektivt till täta miljöer på lämpligt avstånd (30–80 km). Förvärvsarbete i mer glesa miljöer, utan en attraktiv kollektivtrafik, där avsaknaden av stora arbetsmarknader i närheten gör det svårt att hitta ett arbete utanför sitt eget område. Dessa individer och områden kommer därför också i mindre grad att få del av den nya skattelättnaden.

Ovan har vi redovisat resmönster, förslagets konsekvenser på olika reseavstånd samt hur det samvarierar med tillgången till kollektivtrafik i olika delar av landet. I detta avsnitt sätts dessa resultat in i ett större sammanhang då förslagets möjlighet att bidra till regionförstoring och kompetensförsörjning analyseras.

3.1 Regionförstoringens betydelse

En alltmer globaliserad ekonomi är en av de viktigaste drivkrafterna bakom regionförstoring, det vill säga att funktionella regioner vidgas.⁶¹ Regionförstoringen innebär ökade möjligheter att komplettera kommunernas egna arbetsmarknader med arbetstillfällen inom ett större geografiskt område än tidigare. Att detta är eftersträvarsvårt har sin förklaring i att det är väl känt att större och framförallt tätare regioner har en högre produktivitet eftersom dessa lyckas dra nytta av så kallade agglomerationsfördelar genom goda förutsättningar för delning, matchning och lärande.⁶² Det ger förutsättningar för ökad produktivitet, konkurrenskraft, specialisering och för den enskilde även högre lön. I förlängningen är tanken att detta ska leda till regional

⁶¹ Inom ekonomisk geografi brukar man prata om lånad storlek eller "borrowed size" för att illustrera att orter och platser kan låna storlek eller funktioner från en större granne och därmed dra nytta av dess agglomerationsfördelar utan att drabbas av dess nackdelar, såsom trängsel, se Alonso (1971).

⁶² Med delning menas att en agglomeration av individer och företag innebär ett ökat underlag för utveckling av gemensamma resurser. God matchning innebär att stadens täthet ger förutsättningar för hög kvalitet på varje matchningstillfälle mellan arbetsgivare och arbetstagare, vilket resulterar i högre produktivitet. Lärande avser mer eller mindre medvetna produktiva interaktioner mellan människor, vilka förutsätts öka i urbana miljöer.

och nationell tillväxt. Att underlätta för arbetsresor i förstärkande syfte är därför generellt en bra idé.

Det bör dock betonas att det inte nödvändigtvis är enbart positivt för en ort att bli sammankopplad med en annan större ort. Risker finns att hamna i dess agglomerationsskugga och att funktioner istället tas över av den större grannen. Utfallet beror till stor del av orternas inbördes storlekar, vilka funktioner som de delar samt vilken plats bland övriga i en stads-hierarki de befinner sig i.⁶³

Genom större kommuner, och därmed större produktionsvolym, förväntas samma välfärds-service kunna produceras till lägre kostnader. Forskningen ger dock enbart delvis stöd för sådana antaganden. Vid studier av kommunerna och deras erfarenheter av kommunsammanslagningarna 1974 pekar resultaten på att det är svårt att se några starka samband mellan reformen och de förändringar som skett på de områden som studerats. De kommuner som inte berördes av någon sammanläggning genomgick i de flesta fall samma utveckling som de kommuner som lades samman. Utvärderingarna pekar på att det är svårt att se några riktigt tydliga samband mellan reformen och de förändringar som skett. Reformen hade i stället en mer indirekt effekt, genom att den skapade bättre förutsättningar för kommunernas vidgade uppdrag och professionalisering.⁶⁴

Ur ett demokratiskt perspektiv kan regionförstoring i form av större kommuner också ge både positiva och negativa konsekvenser.⁶⁵ När sammanslagningar sker ökar avståndet mellan väljare och de förtroendevalda exempelvis. Men större enheter ger samtidigt möjlighet till större enheter och samordning av verksamheter som kan uppfylla medborgarnas önskemål på ett bättre sätt än vad små enheter kan.⁶⁶ Vilken nettoeffekt som uppstår är osäkert.

Regionförstoring brukar ofta baseras på kommuninvånarnas pendlingsmönster till andra kommuner, mätt som antal lokala arbetsmarknadsregioner (LA-regioner). En LA-region kan förenklat sägas vara ett område inom vilken daglig arbetspendling av en viss omfattning äger rum.⁶⁷ I takt med att pendlingsmöjligheterna förbättrats över tid samtidigt som arbetsmarknaderna specialiserats alltmer har LA-regionerna växt i storlek och minskat i antal, se Figur 3.1.⁶⁸

År 1970 fanns 187 LA, 2018 hade de minskat till 69. Trots en snabbare ökad regionförstoring av kvinnors arbetsmarknader över tid har kvinnor fortfarande 29 fler regioner än män. Regionförstoringen ser mycket olika ut i landets olika delar beroende på naturliga avståndsmässiga förutsättningar och på hur samhällsplanering och investeringar i transportsystemen har förbättrat förutsättningarna för pendling.

⁶³ Meijers och Burger (2017).

⁶⁴ Strömberg och Westerstahl (1983).

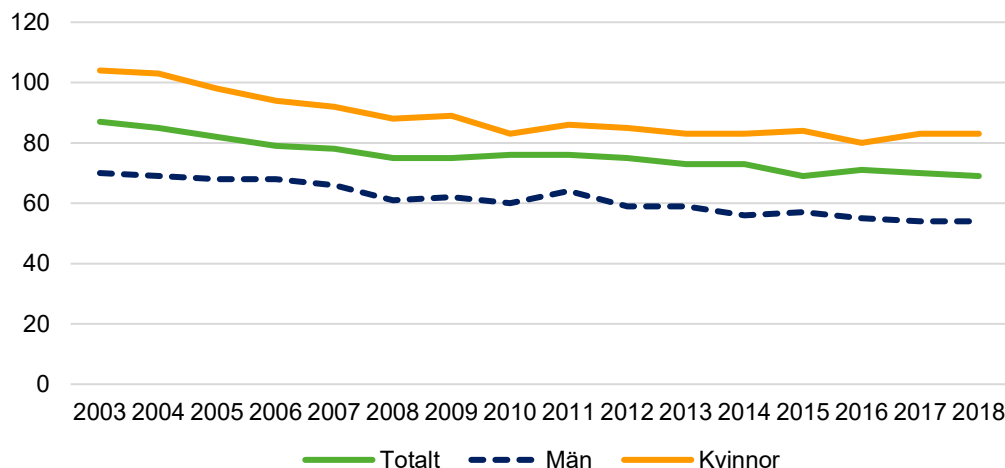
⁶⁵ SOU (2020) sid. 92f.

⁶⁶ Karlsson, D. (2013).

⁶⁷ En detaljerad metodbeskrivning redovisas här:

www.scb.se/contentassets/c2d754bcaf964bcca33ac7cc2510c765/metoden-att-skapa-lokala-arbetsmarknader.pdf

⁶⁸ Kommuner som ingår i en och samma arbetsmarknadsregion kan vara mer eller mindre tätt sammanlänkade inom regionen. En existerande arbetsmarknadsregion kan alltså förstärkas både genom en geografisk vidgning och genom att interaktionen inom den redan existerande regionen intensifieras – alltså en ytterligare region-integrering.



Figur 3.1. Antal lokala arbetsmarknadsregioner för män respektive kvinnor åren 2003-2018.
Källa: SCB (2019c) Handling #13 i ärende Utr. 2018/83.

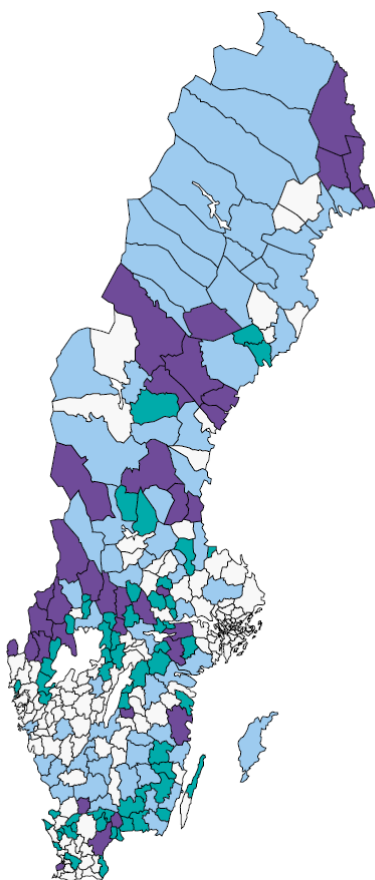
Regionförstoring kan ses som ett viktigt medel att minska effekter av oväntade externa händelser och/eller som ett sätt att förstärka kompetensbredden. Det blir ett sätt att sprida riskerna och att dra nytta av varandra. I en stor del av Sverige, framförallt i storstadsområdena och i större befolkningskoncentrationer längs norrlandskusten består varje LA-region av ett flertal kommuner. Det innebär stora arbetsmarknader och en hög grad av riskspridning. Sveriges övriga LA-regioner består i regel av en eller i bästa fall ett fåtal kommuner.⁶⁹ Att inte tillhöra en region tillsammans med andra kommuner innebär att dess arbetsmarknad är relativt isolerad såväl i termer av in- och utpendling. För att klara sin kompetensförsörjning måste de med andra ord i hög utsträckning förlita sig på den egna befolkningens storlek och kompetens. Det innebär också att möjligheten till en bra matchning på arbetsmarknaden är svårare än i andra kommuner. Detta gäller särskilt för kvinnor då deras arbetsmarknadsregioner är betydligt fler och därmed också mer separerade än männens.

Kommuner som antingen har låg utpendling *eller* en låg andel av befolkningen i arbete löper större risk att drabbas av problem vid en nedläggning eller större neddragning om de samtidigt har ett starkt beroende av ett fåtal företag. För kommuner som *både* har en låg utpendling och en låg andel i arbete riskerar problemen vid ett stort beroende att bli ännu större. Sammanlagt bedömer Tillväxtverket och Svenskt Näringsliv⁷⁰ (2016) att det är 36 kommuner, eller 12 procent av Sveriges kommuner, som uppvisar svagheter i båda dessa avseenden, se Figur 3.2.

Dessa kommuner återfinns i första hand i mellersta Sverige, i ett band som sträcker sig från Dalsland och Värmland, delar Jämtland och Västernorrland samt nordöstra Norrbotten. Även nordöstra Skåne, delar av Blekinge och östra Småland uppvisar samma mönster.

⁶⁹ Nyköping-Oxelösund (2), Eskilstuna (1), Vetlanda (2), Älmhult (2), Ljungby (2), Västervik (1), Vimmerby-Hultsfred (2), Gotland (1), Karlskrona (2), Karlshamn-Olofström (2), Bengtsfors-Dals-Ed (2), Strömstad (2), Torsby (2), Årjäng (1), Hagfors (1), Arvika-Eda (2), Hällefors (1), Vansbro (1), Malung-Sälen (1), Avesta-Hedemora (2), Ljusdal (1), Söderhamn (1), Bollnäs-Ovanåker (2), Hudiksvall (2), Kramfors (1), Sollefteå (1), Örnsköldsvik (1), Strömsund (1), Härjedalen (1), Storuman (1), Dorotea (1), Vilhelmina (1), Åsele (1), Lycksele (2), Skellefteå (2), Arvidsjaur (1), Arjeplog (2), Övertorneå (1), Gällivare (2), Haparanda (1), Kiruna (2).

⁷⁰ Tillväxtverket tillsammans med Svenskt Näringsliv (2016) har analyserat kommuners sårbarhet utifrån såväl deras beroende av enskilda större företag som deras omställningsförmåga och utvecklingskraft. En delkomponent i analysen består av andelen av kommunens befolkning som arbetspendlar i förhållande till andel invånare i arbete.



Figur 3.2. Kommuner med låg pendling och låg andel i arbete 2016.

Anm: Kommuner med låg pendling (blå), låg andel i arbete (grön), samt både lågt för andel i arbete och för pendling (lila). I kartan har de 100 kommuner som har lägst pendling respektive lägst andel i arbete markerats.
Källa: Tillväxtverket och Svenskt Näringsliv (2016).

I ett flertal studier har förutsättningarna de kommande decennierna i form av demografi, kompetensförsörjning och ekonomi analyserats.⁷¹ Urbaniseringen och den demografiska utvecklingen bedöms innebära en tilltagande polarisering mellan stora och små kommuner. De stora kommunerna förväntas bli allt fler och större, samtidigt som de små kommunerna blir allt fler men med minskande befolkning. Antal kommuner i mellanskiktet blir färre.⁷² Detta kommer att bidra dels till bristande kapacitet i mindre kommuner genom minskande och åldrande befolkning, dels till att dagens kommunindelning tenderar att inte svara mot ett funktionellt regionperspektiv eftersom urbaniseringen medför vidgade funktionella regioner. För de minsta kommunerna begränsar den mindre organisationen möjligheten att ha specialiserad personal. Vidare innebär en liten organisation ökad känslighet om nyckelpersoner slutar eller blir

frånvarande en längre tid. Ekonomi och kompetensförsörjning blir alltmer problematiska frågor att hantera de kommande åren.

Den samlade bilden är att kommunerna står inför flera specifika utmaningar som dessutom kommer att tillta i styrka under överskådlig tid framöver. Utmaningarna tenderar att vara större i de mindre kommunerna utifrån att kapaciteten och robustheten både avseende ekonomi och kompetens redan är svag. Vi återkommer till en fördjupad analys av reseavdragets möjlighet att lösa eller minska dessa utmaningar i kapitel 3.3.

⁷¹ Se exempelvis SOU (2020), SOU (2015a), SOU (2019b), Tillväxtverket (2020), Lilljegren, J. (2019).

⁷² SOU (2015b).

3.2 Reseavdragskommitténs analys

Sammantaget bedömer utredningen att förslaget har en viss negativ effekt på regionförstoringen som ett resultat av att de mer långväga resorna minskar, framför allt i storstäderna, jämfört med dagens reseavdrag. Genom att minska den storregionala pendlingen kan förslagen därmed begränsa tillgången till specialiserad arbetskraft och påverka kompetensförstärkningen hos vissa företag, sannolikt främst i mer glesbefolkade regioner. Utredningen uttrycker dock att det är en mycket svårbedömd effekt, som påverkas av många andra faktorer utöver de arbetssökandes reskostnader. Den sammanvägda bedömningen stannar därför vid att förslagen har en begränsad påverkan på rörligheten och därmed även kompetensförsörjningen hos företagen, även i gles- och landsbygd.

Antalet arbetsresor förväntas minska något totalt sett (-0,3 procent) till följd av införandet av skattelättnaden. Det totala antalet personkilometer väntas minska med drygt 4 procent. Det är framför allt ett resultat av att de mer långväga resorna i intervallet 30–100 kilometer minskar. Totalt sett förväntas antalet personkilometer för resorna i intervallet minska med cirka 12 procent. Minskningen är kraftigast, cirka 20 procent, för boende i storstäder⁷³. För pendlingskommuner nära storstad är minskningen betydligt mer begränsad, cirka 7 procent. För övriga kommungrupper är minskningen av de längre resorna mellan cirka 10–13 procent. För avstånd över 100 km ökar antalet arbetsresor för flertalet kommungrupper. Detta resulterar sammantaget i att medelavståndet för arbetsresor i landet totalt sett minskar med cirka 4 procent.

Förändringen av reseavdraget väntas leda till stora omfördelningar mellan olika färdmedel, framför allt i form av en överflyttning från bil till kollektivtrafik. Transportarbetet med kollektivtrafik ökar med cirka 12 procent jämfört med dagens reseavdrag. Detta är ett resultat av att både antalet resor med kollektivtrafik och resornas medelavstånd ökar. Även gång- och cykelresorna ökar, med cirka 1 procent både i termer av antal resor och personkilometer. Transportarbetet med bil minskar däremot med drygt 11 procent som ett resultat av att både antalet resor och medelavståndet minskar. Minskningen av bilresor (-1,9 procent) är större än ökningen av kollektivresor (+2,7) och antalet resor till fots och cykel tillsammans (+1,0). Antalet resor och personkilometer med bil minskar i alla kommungrupper, men mest i pendlingskommunerna. Kollektivtrafiken ökar i antal resor och i persontransportarbete i alla kommungrupper utom storstadskommuner. Störst är ökningen i landsbygdskommunerna, men från en ursprungligen låg nivå.

Det finns i princip tre olika grupper av resenärer som gör mer långväga resor, som enligt utredningen påverkas av förslagen på olika sätt. De som reser i områden där kollektivtrafiken är bristfällig, får vid lägre marginalskatt (runt 85 procent av befolkningen i glesbygd), ungefär samma skattelättnad som i dag, medan förslagen leder till en minskad skattelättnad för dem med högre marginalskatt. De som reser där kollektivtrafiken inte är bristfällig får i de flesta fall en större skattelättnad än med dagens regler, oberoende av om de reser med bil eller kollektivtrafik. Förslagets sammantagna effekter på rörligheten är därmed svårbedömda.

Totalt sett leder förslagen till en viss begränsning av det storregionala resandet. Det totala antalet resor i intervallet 30–100 kilometer minskar jämfört med dagens reseavdragssystem i hela landet, men framför allt i storstäderna. Att effekten är störst i storstäderna förklaras av att arbetsmarknaden där är stark och har en stor branschbredd, vilket gör att skattskyldiga jämförelsevis lätt kan välja en arbetsplats närmare bostaden om reskostnaderna ökar. Det är

⁷³ Resultaten (se betänkandets tabeller 16.9–16.11) redovisas i utredningen enligt SKL:s kommungruppsindelning.

med andra ord jämförelsevis lätt för boende i storstäder att på nära håll finna ett arbete som stämmer med ambitioner och kvalifikationer om det blir dyrare att arbetsresa. Att resandeffekterna är mindre i andra regioner tyder på det motsatta förhållandet, dvs. att det är svårare att anpassa sig till nya förutsättningar för skattelättnad, alternativt att förändringen i skattelättnad är mindre.

Förslagen bedöms främst kunna leda till en regionförstoring i områden där tillräcklig bra kollektivtrafik erbjuds. Att antalet långväga resor minskar, totalt sett, kan tolkas som en negativ konsekvens för regionförstoringen i hela landet, som kan försvåra kompetensförsörjningen särskilt i glesbygden där det är svårare att anställa och behålla mer kvalificerad och specialiserad arbetskraft.

Samtidigt visar analysen att tillägget vid bristfällig kollektivtrafik bidrar till att begränsa de negativa konsekvenserna för rörligheten, framför allt i kommungrupper 2–8 enligt SKL:s kommunindelning, genom att leda till en förskjutning mot längre resor men också fler bilresor. Sannolikt underlättar detta matchningen på arbetsmarknaden samtidigt som fördelarna i övrigt med ett avståndsbaserat regelverk bibehålls.

Utredningen bedömer att den föreslagna skattereduktionen kan bidra i ungefär samma omfattning till rörligheten på arbetsmarknaden som dagens reseavdrag. Det vill säga, utredningen bedömer att förslagens konsekvenser för tillgänglighet och rörlighet är begränsade och att den föreslagna skattereduktionen för arbetsresor, inklusive tillägg vid bristfällig kollektivtrafik, kan bidra i ungefär samma omfattning till den regionala utvecklingen i olika delar av landet som dagens reseavdrag.

Även analyserna av de regionala omfördelningarna av arbetskraft (arbetsresor från olika områden) och arbetsplatser (arbetsresor till olika områden), dvs. förändringar i arbetskraftens och arbetsplatsernas lokalisering, till följd av förslagen tyder på att konsekvenserna för den regionala utvecklingen är små. För arbetskraftens lokalisering är trenden svagt positiv för storstäder och pendlingskommuner nära storstad.

I övriga kommungrupper är trenden oförändrad eller svagt negativ. Arbetsplatsetableringar följer i princip samma mönster med en större fokusering på storstäder. Som andel av det totala antalet arbetsresor handlar det dock om små förändringar, som mest cirka +/- 0,25 procent i ett scenario där all form av skattelättnad för arbetsresor tas bort.⁷⁴ Förslagen bedöms med andra ord endast i begränsad omfattning leda till att hushåll och företag attraheras mer eller mindre till vissa regioner.

3.3 Trafikanalys fördjupade analys

Reseavdrag som lösning för att hantera utmaningar och trender

Framtidens möjlighet att resa påverkas av utvecklingen av både omvärldstrender och transportrelaterade faktorer. En viktig omvärldstrend är urbanisering i kombination med en växande och åldrande befolkning. Större delen av befolkningstillväxten kommer att ske i dagens storstadsområden. Den åldrande befolkningen medför en ökning av försörjningskvoten vilket i förlängningen riskerar att urholka anslagen till den kommunala välfärden, liksom stöd till

⁷⁴ Sweco:s beräkningar av förslagets lokaliseringseffekter baseras på elasticiteter som hämtats från modellen Samlok. Arbetskraftens och arbetsplatsernas elasticitet med avseende på en förbättrad tillgänglighet är 0,06. Effekterna antas uppstå på cirka 10 års sikt.

kollektivtrafik, särskilt i glesare områden. En annan viktig omvärldstrend är att ekonomin omvandlas och koncentreras till storstadsregioner.

Ur ett reseavdragsperspektiv, och ett förändrat sådant, är det intressant att observera att flera av de av Tillväxtverket benämnda sårbara kommunerna (Figur 3.2), är kommuner där relativt få personer och/eller en låg andel av befolkningen pendlar till andra kommuner. Det skulle man därmed kunna tolka som att dessa kommuner sannolikt inte kommer att påverkas vare sig positivt eller negativt i särskilt hög utsträckning av det nya reseavdragsregelverket. Flera av dessa kommuner är *avlägset och mycket avlägset belägna landsbygdskommuner*. För dessa kommuner finns idag huvudsakliga arbetsreseflöden till och från *Täta kommuner nära en större stad* alternativt *landsbygdskommuner nära en större stad* (Figur 2.5 och Figur 2.6).

På nationell nivå görs stora flöden till en annan kommuntyp från *Täta kommuner nära en större stad* som görs till *Storstadskommuner*. Stora andelar av arbetsresorna görs också från *Landsbygdskommuner* till *Storstadskommuner* och *Täta kommuner nära en större stad*. Det är därför sannolikt att de andelsmässigt största effekterna kommer att ske i dessa relationer. I övriga relationer är andelarna av arbetsresorna som sker till en kommun i en annan kommungrupp små. Det tyder på stora andelar interna arbetsresor (start och mål i samma kommun), där reseavdraget kommer att ha liten påverkan på regionförstoringen.

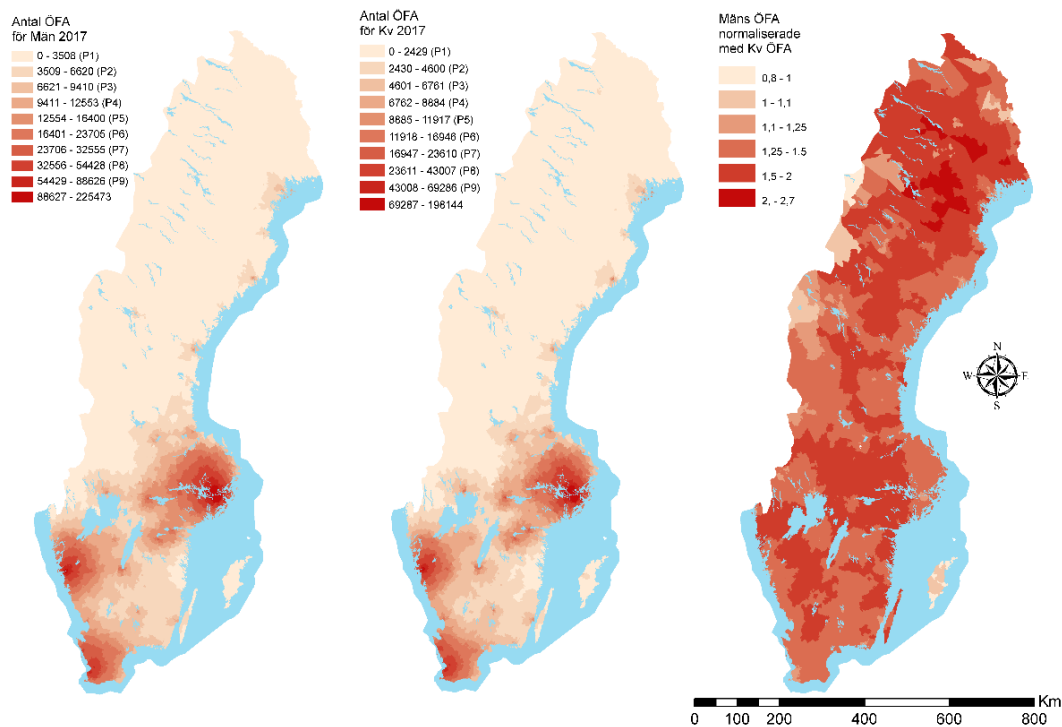
För en enskild individ kan förslaget dock få större konsekvenser. Gemensamt för flera små och avlägset belägna kommuner är att de ofta har en relativt stor befolkningsandel utanför en befolkningskoncentration (se Trafikanalys PM 2020:3). Individer i dessa områden har också en bristfällig kollektivtrafik och kommer med andra ord inte att kunna dra nytta av reseavdragets möjligheter till skattereduktion för kollektivtrafikresor, se kapitel 2.3.

Det nya förslaget kan också komma att påverka kompetensförsörjningen och kompetensbredden i vissa områden då inflödet av nödvändig kompetens kan påverkas av förändrade regler. Det är därför intressant att se vilka områden som idag har långa reseavstånd och hur integrerade de är med andra områden. Genom att nyttja information om avstånd mellan bostad och arbetsställe kan en "potentiell geografisk arbetsmarknad" för varje individ konstrueras. Tanken bakom denna potential är att individen genom att välja att resa ett visst avstånd indikerar hur långt denne är beredd att resa till arbetet givet alla andra faktorer som påverkar resan till arbetet; t.ex. reskostnad, restid, arbetsplatsens lokalisering m.m.

Därmed kan en potentiell arbetsmarknad ritas upp i form av en cirkel omkring individen.⁷⁵ Därefter kan alla individers potentiella arbetsmarknader summeras (Figur 3.3) för att ge en bild av hur de olika individuella arbetsmarknadspotentialerna hänger ihop med och överlappar varandra.⁷⁶ Vi kallar i det följande denna summering för den aggregerade arbetsmarknads potentialen eller överlappande funktionella arbetsmarknadsregioner (ÖFA). Storleken på ÖFA ger information om vilka delar av landet som har en väl sammansatt arbetsmarknad och vilka delar där arbetsreseströmmar är mer begränsade. Inte oväntat är potentialen störst i de tre storstadsområdena. Skillnaden mellan mäns och kvinnors överlappande arbetsmarknadsregioner är samtidigt lägst här.

⁷⁵ Om vi gör tankeexperimentet att riktningen för resan i sig inte är väsentlig för individen och att alla andra faktorer skulle kunna vara lokaliserade i vilken riktning som helst och att geografin är "homogen" i alla riktningar, så skulle han eller hon kunna företa motsvarande resa åt vilket håll som helst.

⁷⁶ Graden av överlappning av de olika omlanden varierar geografiskt. Antalet människor som potentiellt har möjlighet att nå olika geografiska lokaliseringar varierar således i rummet. Genom att först skapa ett s.k. "raster" (ett nät av små rutor) och sedan summera antalet individuella överlappande omland så får vi en karta som illustrerar antalet "omland" och hur de överlappar varandra. Variationen i antal omland som överlappar varandra i varje koordinat kan liknas vid en form av höjdkurva på kartan. Ju högre topparna är i figuren desto fler överlappande omland har summerats.



Figur 3.3. Antal överlappande funktionella arbetsmarknadsregioner (ÖFA), percentiler för män respektive kvinnor.
Källa: Trafikanalys (2018b).

I Långtidsutredningen 2015 har försörjningsbördan 2040 analyserats med fokus på arbetsmarknader i balans. Om dagens observerade pendlingsandelar (pendling över kommungräns) hålls oförändrade (7,3 procent av samtliga sysselsatta) och appliceras på 2040 års sysselsatta dagbefolkning, kommer antalet pendlare 2040 uppgå till cirka 384 000 personer. Inpendlingen (mellankommunal pendling) behöver då öka med 20 procentenheter eller mer i 13 FA-regioner – varav tio av FA-regionerna finns i Norrland, två i Värmland och en i Västra Götaland – för att arbetsmarknaden i dessa regioner ska vara i balans 2040.⁷⁷ Generellt ökar inpendlingsbehovet med utbildningsbehovet, så att högre utbildad arbetskraft utgör en större andel av inpendlingsandelen.

Flera FA-regioner är i särskilt stort behov av pendlare från icke-angränsande regioner (se kolumnen längst till höger i Tabell 3.1. Det förväntas därmed att relativt många individer behöver pendla från andra FA-regioner än de direkt angränsande för att nå balans på dessa regionala arbetsmarknader 2040. Högst andel pendlare till icke-angränsande FA-regioner har Storumans FA-region (motsvarande nästan 900 personer). Nästan lika stor andel uppvisar Vilhelmina och Sorsele FA-regioner.

⁷⁷ SOU (2015a).

Tabell 3.1. Behov av inpendling 2040, fördelat på angränsande FA-regioner samt övriga FA-regioner.

<i>FA-region</i>	<i>Totalt</i>	<i>Andel (%) från angränsande FA-regioner</i>	<i>Andel (%) från övriga FA-regioner</i>
Storuman	1 003	12	88
Vilhelmina	913	16	84
Sorsele	409	17	83
Arjeplog	560	31	69
Dorotea	458	43	57
Jokkmokk	709	57	43
Bengtsfors	2 056	61	39
Övertorneå	550	63	37
Överkalix	576	68	32
Åsele	378	73	27
Torsby	2 090	73	27
Lycksele	2 373	76	24
Hagfors	1 376	83	17

Källa: Regionalt analys- och prognossystem, Raps, Långtidsutredningen 2015.

Anm: Tabellen avser de 13 FA-regioner som har förväntade öknings i pendlingsandelar motsvarande 20 procentenheter eller mer.

Ett minskande befolkningsunderlag är också problematiskt då kompetensbredden⁷⁸ generellt minskar. Det finns nämligen ett klarlagt positivt samband mellan befolkningsstorlek och kompetensbredd. Det vill säga i kommuner med stor befolkning är även bredden av yrken större. Kompetensbredden förbättras markant när individuella kommuner aggregeras till LA-regioner. I norra Sverige märks förbättringen framförallt i kustområdet mellan Umeå och Luleå och vidare till Haparanda och Överkalix.⁷⁹ Större regioner kan alltså vara ett sätt att möta de framtida utmaningarna. Gemensamt för de flesta LA-regioner vars kompetensbredd inte förbättras är dock att de är solitära eller består av ett fåtal kommuner. Detta gäller inte minst de norrlandskommuner som gränsar till Norge. Stora geografiska avstånd i kombination med en blygsam kompetensbredd i kringliggande regioner minskar dessutom utsikterna att nyttja kringliggande regioners kompetensbredd.

Ett välkänt och allt mer diskuterat problem är att unga människor, och framför allt unga kvinnor, flyttar från regionen. Resultatet är ett överskott, ur ett jämställdhetsperspektiv, av män, framförallt i åldersgruppen unga vuxna. Jämställdhetsfrågan blir därför viktig eftersom samhällenas överlevnad till viss del är avhängig denna. Ska orter i norra Sverige vara attraktiva måste de kunna erbjuda bra och utvecklande arbeten, ett mångsidigt arbetsliv och en meningsfull fritid för fler kvinnor än idag. Jämställdhetsfrågan är också viktig eftersom ett könsuppdelat näringsliv med låg differentieringsgrad är sårbart. Trots strategiska jämställd-

⁷⁸ Antalet yrkesbefattningar dividerat med det totala antalet befattningar.
www.regeringen.se/491de2/contentassets/39c4816961934a4ca8bd627868fd4423/starkare-kommuner--med-kapacitet-att-klara-valfardsuppdraget-sou-20208.pdf

⁷⁹ Forsgren, A. (2011).

hetssatsningar från det offentliga och från företagens sida är arbetsmarknaden till stor del fortfarande könsuppdelad.⁸⁰

Regionförstoring och löneutveckling

I en studie gjord av Medlingsinstitutet har sambandet mellan regionförstoring och löneutveckling analyserats.⁸¹ Resultaten pekar i korthet på att män inte bara reser längre till arbetet utan också verkar få större utdelning i form av högre lön av sitt arbetsresande. Detta samvarierar också med arbetsmarknadernas storlek. År 2018 var kvinnors genomsnittliga månadslön 32 600 kronor medan männens var 36 500 kronor.⁸² Efter en standardvägning⁸³ där hänsyn tas till de löneskillnader som uppstår mellan könen på grund av att kvinnor och män fördelar sig olika över yrke, sektor, utbildning, ålder och arbetstid återstår en oförklarad skillnad på 4,4 procent. Efter standardvägning är det bland tjänstemän i privat sektor som de genomsnittliga löneskillnaderna är störst.⁸⁴

Den ovägda löneskillnaden mellan män och kvinnor visar en tydlig minskning de senaste åren (16,3 % 2005 och 10,7 % 2018). Minskningen är störst i de högre lönelägena. Löneskillnaderna minskar dock över tid i nästan samtliga percentiler. Under perioden har lönespridningen ökat mer bland kvinnor än män.⁸⁵ Den standardvägda löneskillnaden har under samma period minskat från 6,8 procent 2005 till 4,4 procent 2018. Den faktor som förklarar den största delen av löneskillnaden är yrket. Den svenska arbetsmarknaden är till stor del uppdelad så att kvinnor och män arbetar i olika yrken med olika löneläge. Medlingsinstitutets studie redovisar ett antal övergripande resultat när det gäller arbetsresandet kopplat till lönesättning och spridning.

- Män reser längre än kvinnor. I manligt dominerade yrken reser man längre än i kvinnligt dominerade. Allra längst genomsnittliga arbetsresor har statsanställda män. Kortast arbetsresor har kvinnliga kommunanställda.
- Högre lön verkar samvariera med längre arbetsresor, både när det gäller ekonomin i sin helhet, på sektornivå och på yrkesnivå. Detta är tydligare för män än för kvinnor.
- Högre utbildning verkar samvariera med längre arbetsresor.
- I yrken med större lönespridning är arbetsresorna längre.
- Män reser längre till arbetet med stigande ålder, det motsatta gäller kvinnor.
- Heltidsarbetande reser längre än deltidsarbetande.

⁸⁰ Trafikanalys (2013).

⁸¹ Medlingsinstitutet (2019) Uppgifter om arbetsställen och boende för 2016 har använts i Medlingsinstitutets studie, dvs. samma år som vi har använt för våra analyser av reslängder. En skillnad är att deras övre arbetsresandegräns har satts till 20 mil.

⁸² Vid en jämförelse av kvinnors och mäns oviktade löner år 2018 är kvinnornas lön i genomsnitt 89,3 procent av männens.

⁸³ Efter standardvägning ökar kvinnors lön i procent av mäns till 95,6. Det innebär att den oförklarade löneskillnad som återstår är 4,4 procent för hela arbetsmarknaden år 2018.

⁸⁴ Kvinnor har högre utbildning än män, att kvinnor och män arbetar inom olika yrken, att kvinnor är något äldre samt att det är vanligare att kvinnor arbetar deltid. För att få en alternativ bild av relationen mellan kvinnors och mäns lön kan man ta hänsyn till sådana skillnader. Två sätt att göra detta är genom så kallad standardvägning eller genom regressionsanalys.

⁸⁵ Medlingsinstitutet menar att det är en utveckling som troligen till stor del kan förklaras av minskad yrkessegregering så att fler kvinnor finns i högre avlönade yrken, som till exempel chefsyrken.

Att lönespridningen är mindre i kvinnodominerade yrken kan vara en delförklaring till att kvinnors arbetsresor i genomsnitt är kortare än männens. Kostnaden för längre arbetsresor motsvaras inte av en högre lön.

Det finns en samvariation mellan reseavstånd och lön också på individnivå. Resultatet av en regressionsanalys visar att en mil extra per arbetsresa i genomsnitt motsvarar 524 kronor högre månadslön.⁸⁶ Det måste anses vara en förhållandevis liten ökning.⁸⁷ En ökning av reseavståndet med en mil enkel resa i förhållande till den genomsnittliga reslängden motsvarar en ökning med 74 procent. Motsvarande förändring av genomsnittslönen blir 1,6 procent.

Vi antar att en person byter till ett jobb något längre från hemmet än tidigare. Lönen ökar från 30 000 till 30 500 kr. Ökningen motsvarar det belopp Medlingsinstitutet kom fram till genom att öka sitt reseavstånd från 30 till 40 km. Dagens regler medger ett avdrag med 18,50 per mil från 15 kilometer (grundavdraget 11 000 kr innebär denna gräns). Det innebär ett avdrag per enkel resa på $1,85 \text{ kr} \times 25 \text{ km} = 46 \text{ kr}$ per resa eller drygt 90 kr per dag. Det innebär också att dennes avdrag ökar med motsvarande $10 \times 1,85 \times 2 = 37 \text{ kr}$ per dag.⁸⁸

Skattereduktionens värde varierar geografiskt utifrån dess medellön. 2018 var genomsnittlig månadslön i riket 34 600 (36 500 för män och 32 600 för kvinnor).⁸⁹ Stockholmsregionen hade en medellön på 38 500 (40 900 för män och 36 100 för kvinnor). Boende i Norra Mellan-sverige, Mellersta och Övre Norrland har en genomsnittlig medellön på ungefär 32 300 kr (knappt 34 000 för män och drygt 30 600 för kvinnor). I Småland med öarna är medellönen 32 100 (33 300 för män och 30 800 för kvinnor). Syd- och Västsverige har en medellön på drygt 34 000 (cirka 36 000 för män och 32 000 för kvinnor).

Det innebär att avdragets relativa betydelse är minst i Stockholm ($37 \times 20 \text{ dagar} = 740 \text{ kr}$ per månad) motsvarande $740/38\,500 = 2$ procent av lönen. För motsvarande individ boende i Övre Norrland skulle avdraget motsvara $740/32\,300 = 2,3$ procent av lönen. Motsvarande andel av lönen för de 36 kommuner vi definierat som glesbygdskommuner visar ett spann på mellan 2,4 procent (Kiruna) och 3,3 procent i Högsby.

Kostnaden av förlängd restid uppskattas av ASEK till 93 kr/h för en regional arbetsresa med bil. Om vi översätter detta till ett exempel med en reshastighet på 60 km/h skulle det ge en kostnad av 10 minuter $\times 93/60 = 15,50 \text{ kr}$ per resa eller drygt 30 kr per arbetsdag. ASEK:s kostnader är inte differentierade geografiskt, men vi vet att fordonsparkens sammansättning generellt är äldre och större på landsbygden. Drivmedelsförbrukningen är också högre där.

Genom att kontrollera för individens kön, ålder, utbildningsnivå, yrke, tjänstgöringsomfattning (hel- eller deltid) och sektor blir den oförklarade löneskillnaden mellan kvinnor och män 3,8 procent. När hänsyn även tas till arbetsresans längd blir den oförklarade löneskillnaden mellan

⁸⁶ Med utgångspunkt från den genomsnittliga månadslönen år 2016 som var 32 800 kronor.

⁸⁷ Låt oss tänka oss ett experiment med ökning av avståndet från 30 till 40 km och 20 dagars arbetsdagar per månad. Det skulle ge en sammanlagd ökning av lönen med $(524/20) = 25 \text{ kr}$, eller 12,5 kr per enkel resa. Reseavdraget skulle bli motsvarande $10 \times 18,50$ (motsvarande 60 öre skattereduktion) = 185 kr per enkel väg, eller 370 kr per dag. Kostnaden av förlängd restid uppskattas av ASEK till 93 kr/h för en regional arbetsresa med bil. Om vi översätter detta till ett exempel med en reshastighet på 60 km/h skulle det ge en kostnad av 10 minuter $\times 93/60 = 15,50 \text{ kr}$ per resa eller drygt 30 kr per arbetsdag. Restidsvärderingarna är något lägre för övriga färdmedel, exempelvis 74 kr/h för tåg och 57 kr/h för buss.

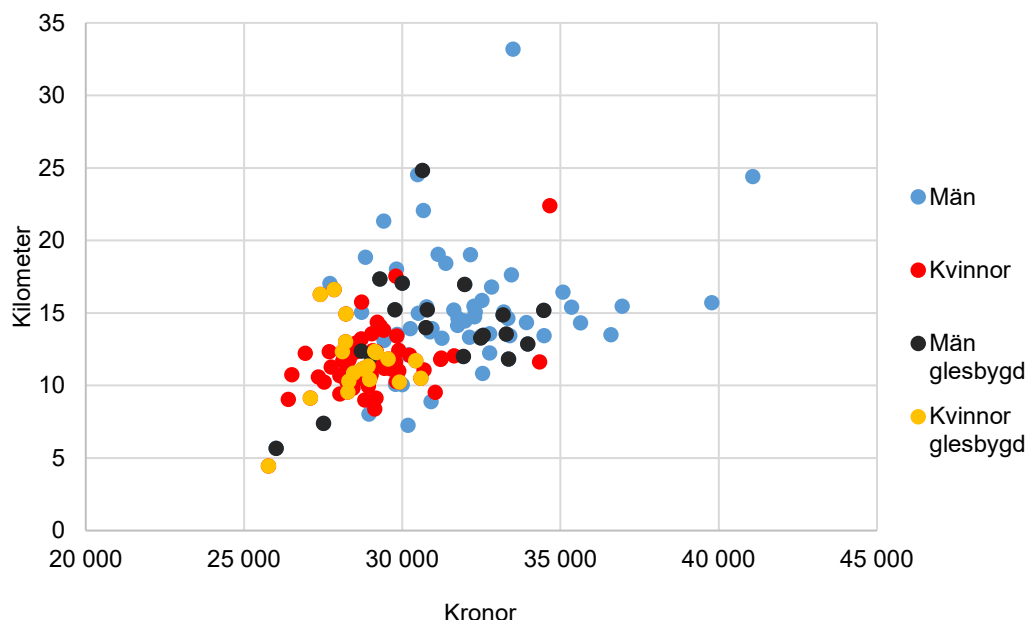
www.trafikverket.se/contentassets/4b1c1005597d47bda386d81dd3444b24/asek-6.1/07_restid_o_transporttid_a61.pdf

⁸⁸ I det föreslagna systemet motsvarar skattereduktionen på 60 öre 1,85 kr per kilometer för en person med låg marginalskatt (32%). Samma person erhåller nu för per 10 kilometer längre resa (eftersom skattereduktionen börjar gälla vid 30 km) 37 kr dag. För en person med hög marginalskatt (52%) motsvarar skattereduktionen på 60 öre ett avdrag på drygt 1,10 kr per km. Det skulle innebära ett avdrag på 22 kronor per dag i exemplet ovan.

⁸⁹ www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_AM_AM0110_AM0110B/LonYrkeRegionA/table/tab1eViewLayout1/

kvinnor och män 3,5 procent. Lönen efter ytterligare en mils arbetsresa är högre för båda könen, men varierar i storlek. Männen har efter ytterligare en mils arbetsresa 0,54 procent högre lön. För kvinnorna är motsvarande siffra 0,13 procent.⁹⁰

En uppdelning i lokala arbetsmarknadsregioner visar att männens löner även varierar mer än kvinnornas mellan LA-regionerna (Figur 3.4). Det vill säga, att med större regioner⁹¹ följer högre löner för männen. Genom att männens löner varierar mer, medan kvinnornas ligger något närmare varandra i de olika regionerna kan man också säga att det är männens löner som ligger bakom att löneskillnaderna mellan kvinnor och män skiftar i de olika regionerna. Större regioner tenderar att ha en större skillnad i lön mellan könen. Detta kan bero på att näringslivets struktur skiljer sig åt mellan regionerna till exempel genom att det i större regioner finns fler huvudkontor eller stora företag med fler chefsnivåer. För männen tycks det även finnas en samvariation mellan lön och arbetsresande och storleken på LA-regionen. I ett stort antal LA-regioner har kvinnorna lägre lön och kortare reseavstånd och samvariationen är inte lika tydlig.⁹² För de LA-regioner som innehåller minst en glesbygdskommun har i regel lägre genomsnittlig lön än övriga LA-regioner.



Figur 3.4. Genomsnittlig lön och avstånd till arbetsplats per LA-region, män och kvinnor 2016.

Källa: Egen bearbetning av Medlingsinstitutet (2019).

Anm: De LA-regioner som innehåller minst en kommun som enligt Trafikanalys definition klassas som en glesbygdskommun har i diagrammet bedömts vara glesbygd.

Resultaten tyder vidare på att män med från början korta reseavstånd ökar sin lön mer när avståndet ökar än för män med längre avstånd redan från början. För kvinnor syns inte något motsvarande mönster.

Lönespridningen i ett yrke samvarierar med det genomsnittliga reseavståndet i yrket. Ovan redovisades att ytterligare en mils extra reslängd (enkel resa) i genomsnitt motsvarar 524 kronor högre månadslön. I de yrken med lägst lönespridning inom yrket hade man

⁹⁰ Medlingsinstitutet (2019).

⁹¹ Det bör observeras i sammanhanget att storleken mäts i antal sysselsatta – inte i geografisk storlek.

⁹² Medlingsinstitutet (2019).

212 kronor högre lön efter ytterligare en mils reslängd medan motsvarande siffra för den hälft som hade högre lönespridning var 550 kronor.⁹³ Fördelningarna efter ytterligare en mils reslängd är centrerade nära noll och symmetriska för både kvinnor och män i den grupp med yrken som har mindre lönespridning. Det innebär enkelt uttryckt att för de flesta yrken med lägre lönespridning lönar det sig inte att göra längre arbetsresor. I den grupp som har större lönespridning är det tydligt att fördelningen för männens löneeffekt är förskjuten åt höger. Sammantaget tyder resultaten på att det lönar sig mer för män i yrken med högre lönespridning att göra längre arbetsresor än för de andra grupperna där "effekten" på lönen verkar vara låg.

Resultaten tyder alltså på att längre arbetsresor kompenseras för i form av en högre lön, men att denna ersättning är relativt liten. I större regioner är lönen högre än i små arbetsmarknadsregioner. Samtidigt vet vi att större regioner har bättre möjlighet att erbjuda ett mer varierat utbud av yrken. Män drar också högre nytta av längre arbetsresande än vad kvinnor gör.

Reseavdrag och socioekonomi

Som vi sett ovan i kapitel 2 förekommer det stora skillnader i resmönster för arbetsresor mellan individer boende i tätare respektive glesa områden, liksom att deras förutsättningar att genomföra arbetsresor varierar. Trafikanalys har i tidigare studier belyst individers möjlighet och förutsättningar för att resa såväl på nationell som regional nivå, senaste i regeringsuppdraget *Perspektiv på resor och möjligheter att resa*.⁹⁴ I rapporten undersöks bland annat hur avståndet mellan bostaden och arbetet även bestäms av de socioekonomiska karaktäristika som dominerar i områdena där arbetstagarna bor.⁹⁵ För att särskilja just arbetsresor från övriga resor har dessa sammanställts och redovisas samlat i Trafikanalys PM 2020:6.

I korthet finns det en positiv korrelation mellan resor och reslängd med bättre socioekonomi och en lokalisering i närheten av större städer. Kortast resor görs av personer i urbana områden, boende i lägenhet i och omkring storstädernas kärnor. Dessa personer tenderar även att vara högutbildade och medel- eller höginkomstintagare. Även områden som domineras av yngre studenter med låga inkomster tenderar att ha kort avstånd mellan arbetet och hemmet.

Analysen har utvecklats och vi kan konstatera att det även finns en hög korrelation mellan dessa mönster och den indelning av Sveriges DeSO som Trafikanalys (2020) låtit ta fram baserat på inkomstnivå, sysselsättningsgrad, utbildningsnivå och boendeform.⁹⁶ Det vill säga, områden som karaktäriseras som socioekonomiskt relativt välmående har i regel också goda förutsättningar att resa kollektivt till tät miljöer på lämpligt avstånd (30–80 km). Områden vars befolkning istället befinner sig i andra ändan av spektrumet återfinns i mer glesa miljöer, utan en attraktiv kollektivtrafik, där avsaknaden av stora arbetsmarknader i närheten gör det svårt att hitta ett arbete utanför sitt eget område.

⁹³ Med utgångspunkt från den genomsnittliga månadslönen år 2016 som var 28 880 kronor för den hälft som hade lägre löner och 38 100 kronor för den hälft som hade högre löner.

⁹⁴ Trafikanalys (2018b).

⁹⁵ 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 år något kortare i genomsnitt.

⁹⁶ Indelningen baseras på fyra indikatorer: 1) Andel av hushåll med en disponibel hushållsinkomst under rikets median 20 år och äldre. 2) Sysselsättningsgrad som andel sysselsatta av totalbefolkningen i arbetsför ålder 20–64 år. 3) Andel av totalbefolkningen 25–64 år med eftergymnasial utbildning. 4) Andelen av befolkningen som bor i bostäder upplåtna som hyresrätter.

3.4 Sammanfattning

Sammantaget bedömer reseavdragskommittén att förslaget har en viss negativ effekt på regionförstoring som ett resultat av att de mer långväga resorna minskar, framför allt i storstäderna, jämfört med dagens reseavdrag. Genom att minska den storregionala pendlingen kan förslagen därmed begränsa tillgången till specialiserad arbetskraft och påverka kompetensförstärkningen hos vissa företag, sannolikt dock främst i mer glesbefolkade regioner. Utredningen uttrycker att det är en mycket svårbedömd effekt, som påverkas av många andra faktorer utöver de arbetssökandes reskostnader. Den sammanvägda bedömningen stannar därför vid att *förslagen har en begränsad påverkan på rörligheten och därmed även kompetensförsörjningen hos företagen, även i gles- och landsbygd.*

Trafikanalys delar i mycket och utredningens analys. Framtidens möjlighet att resa påverkas både av utvecklingen av omvärldstrender och transportrelaterade faktorer. En viktig omvärldstrend är urbanisering i kombination med en växande och åldrande befolkning, framför allt på landsbygden. Större delen av befolkningstillväxten väntas ske i dagens storstadsområden.

Den åldrande befolkningen medför en ökning av försörjningskvoten vilket i förlängningen riskerar att urholka anslagen till den kommunala välfärden, liksom stöd till kollektivtrafik, särskilt i glesare områden. Till detta bör läggas växande svårigheter att kompetensförsörja de tjänster som efterfrågas, framförallt i gles- och landsbygd. En annan viktig omvärldstrend är att ekonomin omvandlas och koncentreras till storstads-regioner vilket förstärker polariseringen. Möjligheten att med ett förändrat reseavdrag av den typ som utredningen föreslagit vända den pågående utvecklingen mer än på marginalen förefaller orealistiskt. Utmaningarna som kommunerna står inför är alltför betydande.

På grund av redan idag relativt korta avstånd för arbetsresor, inte minst för boende i gles- och landsbygd, skulle många boende i dessa områden *de facto* mista möjligheten till reseavdrag då gränsen höjs från 15 till 30 km. Sannolikt skulle det påverka möjligheten till regionförstoring och kompetensförsörjning mer negativt än de positiva effekter som skulle åstadkommas för det färre antal personer som reser på längre avstånd (30–80 km) och därmed minska sannolikheten att kalkylen ger ett positivt nettoresultat. Det förekommer stora skillnader i resmönster för arbetsresor mellan individer boende i tätare respektive glesa områden, liksom att deras förutsättningar att genomföra arbetsresor varierar. En tredje parameter att inkludera är att det även finns en hög korrelation mellan dessa mönster och en indelning efter socioekonomi. Det vill säga, områden som karaktäriseras som socioekonomiskt relativt välmående personer och hushåll, har i regel också goda förutsättningar att resa kollektivt till tätare miljöer på lämpligt avstånd (30–80 km) och därmed ta del av reseavdrag med kollektivtrafik.

Områden vars befolkning istället befinner sig i andra ändan av spektrumet återfinns ofta i mer glesa miljöer utan en attraktiv kollektivtrafik, där avsaknaden av stora arbetsmarknader i närheten gör det svårt att hitta arbete utanför sin nuvarande arbetsmarknad. Avdrags-systemets möjlighet att bidra till regionförstoring och kompetensförsörjning i glesbygd bör därför inte överskattas. För att som individ dra nytta av en längre arbetsresa krävs att den kompenseras med ett mer attraktivt arbete och/eller en högre lön med visst bidrag från en skattelättnad. Analyser tyder på att längre arbetsresor kompenseras i form av högre lön, men att denna ersättning är relativt liten. Det är framför allt män som lyckas dra nytta av längre arbetsresor i form av högre lön. I termer av regionförstoring finns också tecken på att lönen generellt är något högre i större regioner än i små arbetsmarknadsregioner.

4 Konsekvenser för sjuka och personer med funktionsnedsättning

Trafikanalys bedömning i korthet.

- Antalet förvärvsarbetande med rörelsenedsättning eller allergi är cirka 270 000, varav cirka 110 000 har längre än en mil till arbetet. Av dessa räknar cirka 50 000 med att göra bilavdrag.
- Om den förvärvsarbetande åberopar sin funktionsnedsättning och kan styrka att den är förhindrad att resa med allmänna transportmedel tjänar den på det jämfört med nuvarande situation vid både låg och hög marginalsatt, upp till avstånd på 1,5–3 mil.
- De med låg marginalsatt tjänar på reformen upp till avstånd på 8–15 mil, men på längre avstånd blir det en försämring mot nuläget. De med hög marginalsatt förlorar på reformen på avstånd över 3 mil. För dem som utnyttjat maximalt kilometeravdrag för faktiska bilkostnader blir det försämringar oavsett avstånd, på mellan 300 kronor och 98 000 kronor per år, beroende på avstånd och marginalsatt.
- De som idag gör avdrag för faktiska bilkostnader kan få incitament att söka färdtjänst, vilket kan komma att belasta kommunerna med upp till 1,6 miljarder kronor per år vilket är en ökning av kostnaderna för färdtjänst i riket med 55 procent.

En grupp vars påverkan endast relativt ytligt analyserades i betänkandet är sjuka och personer med funktionsnedsättning. I detta kapitel fördjupas analysen för denna grupp.

En grundläggande svårighet i den här analysen är att kunskapen om dagens population och deras avdragsbeteende är så bristfällig.

Vi börjar därför med att beskriva dagens regler och avgränsa gruppen. Detta ligger till grund för en uppskattning av hur många som nyttjar systemet idag.

Sedan övergår vi till att uppskatta de avdrag som blir aktuella i det nya systemet, och räknar ut skillnaden för olika avståndsintervall, hur många som kan påverkas och med vilka belopp. Då förslaget är så genomgripande kommer med största säkerhet beteenden att förändras, och kanske på oväntade sätt.

4.1 Resmönster

En viktig utgångspunkt är att försöka uppskatta hur många som har en funktionsnedsättning, liksom att uppskatta hur många som begränsas av den för att genomföra en arbetsresa. Den intressanta populationen här är den yrkesarbetande befolkningen som har en sådan funktionsnedsättning att den förhindrar resande med allmänna transportmedel. Vilka typer och vilken grad av funktionsnedsättningar som påverkar förmågan att resa kan bedömas både utifrån subjektiva och objektiva kriterier, men för att få reseavdrag eller skattereduktion behöver den förvärvsarbetande kunna uppvisa intyg från läkare, eller på annat sätt göra det troligt att det inte är möjligt att resa kollektivt. Något register eller sammanställningar om hur stor gruppen är finns inte. Det finns ett flertal källor till statistik om sjuka och personer med funktionsnedsättning, men resultaten varierar i termer av gruppernas förekomst i befolkningen.

I den här konsekvensanalysen använder vi resvaneundersökningen (RVU), där det finns uppgifter om syn-, hörsel-, rörelsenedsättning samt allergi som är så allvarlig att den förhindrar resor i kollektivtrafiken. Det finns andra funktionsnedsättningar som kan förhindra kollektivt resande, såsom mag- och tarmsjukdomar, astma, reumatism, autismspektrumsvårigheter eller kognitiva svårigheter, som vi därmed inte fångar i den här redogörelsen.⁹⁷

Andelen med en syn-, hörsel-, rörelsenedsättning eller allergi i RVU var 20 procent i hela undersökningen⁹⁸, och 14 procent bland förvärvsarbetande 16–74 år. Det motsvarar cirka 650 000 personer i slutet av 2013.⁹⁹ Bland förvärvsarbetande med rörelsenedsättning eller allergi är kvinnorna i majoritet med 57 procent, i motsats till förvärvsarbetande i stort där män är i majoritet med 52 procent.

Män har i större utsträckning hörselnedsättning (59 procent), medan kvinnorna i något högre grad har en synnedsättning (52 procent). Givet att antalet personer med någon funktionsnedsättning och andelen förvärvsarbetande ökat i samma omfattning, och resandet utvecklats på samma sätt, har cirka 50 000 förvärvsarbetande med funktionsnedsättning tillkommit sedan 2013, summerande till cirka 700 000 (Tabell 4.1).

⁹⁷ Det finns åtskilliga källor till statistik om sjuka och personer med funktionsnedsättning, men resultaten i termer av gruppernas förekomst i befolkningen (s.k. prevalens) varierar beroende på mätmetod, avgränsningar med mera. För en redovisning av källorna och skillnaderna mellan undersökningarna, se Trafikanalys (2018a), s. 8 ff och s. 12. Apropå förmågan att resa med kollektivtrafik konstateras det i Trafikanalys (2019b) regeringsuppdrag *Kartläggning av funktionshinder i kollektivtrafiken* att: "Det finns [...] en förmåga som ofta ignoreras, förmågan att vistas i olika miljöer. Allergier, mag- och tarmsjukdomar, och annan kronisk nedsatt hälsa (fysiologiska funktionsnedsättningar) påverkar denna förmåga, men finns sällan med i prevalensskattningar. Att döma av andra undersökningar ligger [...] dessa i storleksordningen ett tiotal procent [...], varför det inte är orimligt att anta en total prevalens i intervallet 25–35 procent." (sid. 37).

⁹⁸ Alder 6–84 år.

⁹⁹ Trafikanalys, *RVU Sverige 2011–16*, individdata. Genomsnitt över dessa år, vilket ger en referenstidpunkt vid årsskiftet 2013/14. De verkliga andelarna kan variera både uppåt, genom att inkludera andra funktionsnedsättningar än de som mäts i RVU, och nedåt, genom att läkares och Skatteverkets bedömningar av förmågan att använda allmänna transportmedel skiljer sig från individens egen bedömning. Sedan slutet av 2013 till 2018 har sysselsättningen ökat med 7,8 procent (SCB RAMS, www.statistikdatabasen.scb.se/sq/86238).

Tabell 4.1. Omfattning av förvärvsarbetande grupper med funktionsnedsättningar fördelade på den vanligaste arbetsresans avstånd, tusental. Alder 16–74 år.

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

Källa: RVU Sverige 2011–16, individdata, uppräknade med sysselsättningsökningen 2013–2018 enligt RAMS. **Anm:** Det saknas reseavstånd för 13 procent (88 000) av de förvärvsarbetande med funktionsnedsättning. De olika funktionsnedsättningarna summerar till högre antal än på sista raden, beroende på att man kan ha flera funktionsnedsättningar samtidigt. * Jämförelse med RAMS 2018, 4,98 miljoner personer.

Fördelningen av personer med funktionsnedsättning över olika reseavstånd till arbetet är mycket lik fördelningen av befolkningen i gemen (jämför med Figur 2.1). Knappt hälften, 44 procent, har mer än en mil till arbetet. Uppgift saknas om reseavstånd för 13 procent.

När personer med funktionsnedsättning genomför arbetsresor på avstånd under 10 kilometer sker drygt hälften av resorna till arbetet med bil. Omkring 20 procent vardera sker till fots eller med cykel, och endast 7 procent med kollektivtrafik. Över 10 kilometer är andelen bilresor fyra femtedelar och andelen kollektivtrafikresor en femtedel, i likhet med förvärvsarbetande i gemen.

Bilavdrag

Ungefär 20 procent eller knappt 150 000 av de förvärvsarbetande med någon form av funktionsnedsättning uppger i RVU att de räknar med att få "bilavdrag" (inkomstavdrag för arbetsresor med bil) i nästa års självdeklaration.¹⁰⁰ Andelen som räknar med bilavdrag i det nuvarande systemet är ungefär densamma oavsett funktionsnedsättning.

Eftersom inte alla funktionsnedsättningar är relevanta för bilavdraget tyder detta på att funktionsnedsättningen inte alltid spelar huvudrollen för avdraget. Vi vet helt enkelt inte varför den skattskyldige söker bilavdrag, om det är på grund av funktionsnedsättningen eller inte. Vi har därför ingen vägledning till vilka som kommer att hänvisa till funktionsnedsättningen i det föreslagna systemet. Vi kan dock säga att incitamenten för att hänvisa till funktionsnedsättning kommer att öka. De fördelar som finns idag i form av utökat avdrag är begränsade till de extra kostnader man kan redovisa för arbetsresorna.¹⁰¹ Detta ändras i det föreslagna systemet, som alltid medger högre avdrag, om man kan göra troligt att funktionsnedsättningen hindrar en från att resa med allmänna kommunikationer. Det är därmed rimligt att förvänta sig en betydligt

¹⁰⁰ Trafikanalys PM 2020:5, Tabell 1.2.

¹⁰¹ Med avdrag för eventuellt bilstöd.

större andel personer som söker skattelättnad med hänvisning till sin funktionsnedsättning i det nya systemet.

Vi vet inte heller om de skattskyldiga med funktionsnedsättning idag ansöker om "normalt" avdrag eller avdrag för den faktiska bilkostnaden, vilket är tillåtet upp till dubbla schablonbeloppet (37 kronor per mil). Skatteverket registrerar inte antalet avdrag för faktisk bilkostnad.¹⁰² I en kartläggning som citeras i betänkandet uppskattas att 8 000 skattskyldiga hänvisar till sin funktionsnedsättning.¹⁰³ Som framgår av Tabell 4.1 ovan är det antalet en kraftig underskattning av den faktiska antalet skattskyldiga med funktionsnedsättning. En förklaring till denna underskattning kan vara att dagens regler för de flesta inte medför något särskilt behov att hänvisa till sin funktionsnedsättning för att få rätt till bilavdrag.

Den nya skattelättnaden kommer dock inte att kompensera dem som idag gör avdrag för faktisk bilkostnad, det vill säga med schablonkostnader som överstiger 18,50 kronor per mil. Det skapar i sig ett incitament att söka färdtjänst hos kommunen.

Färdtjänst

Enligt officiell statistik görs det 11,2 miljoner resor med färdtjänst per år, av 315 000 personer med tillstånd för detta.¹⁰⁴ Endast en mindre del av dessa är dock arbetsresor. Underlaget i RVU blir osäkert när det bryts ned så här långt, men där finns ungefär 10 000 ($\pm$ 4 000) förvärvsarbetande med någon funktionsnedsättning som samtidigt har tillstånd för färdtjänst. Dessa gör drygt 2 miljoner arbetsresor per år, och är nästan uteslutande rullstolsburna. De osäkra uppgifterna ger vid handen att huvuddelen av dessa resor är kortare än 10 km. En förklaring till det skulle kunna vara att det på längre avstånd är mer fördelaktigt med egen bil, med dagens avdragsregler.

4.2 Konsekvensanalys

För konsekvensanalysen finns det flera fall att beakta. Vi behöver också välja basscenario för jämförelsen. För den enskilde beror konsekvenserna på flera saker i dagens situation,

- om de idag söker avdrag för hela driftkostnaden för bil, med hänvisning till funktionsnedsättningen, eller bara normalt inkomstavdrag enligt kilometerschablon,
- avståndet till arbetsplatsen,
- marginalsatt, förmånsbil, förekomst av samåkning, avdrag för trängselskatt med mera, det vill säga faktorer som påverkar någorlunda på samma sätt som i den övriga befolkningen samt
- vilka alternativ som står till buds för den enskilde, till exempel färdtjänst.

Skattereduktion för personer med funktionsnedsättning föreslås ges med 120 öre per kilometer¹⁰⁵ och dag för den del av avståndet mellan bostad och arbetsplats enkel väg som överstiger 10 kilometer och upp till 150 kilometer. På längre avstånd medges skattereduktion motsvarande 150 kilometer (Figur 4.1). Förvärvsarbetande med funktionsnedsättning och ett

¹⁰² Detta trots att de skattskyldiga enligt egen utsägo uppmanas av Skatteverket att bifoga kalkyler med sina kostnader till självdeklarationen.

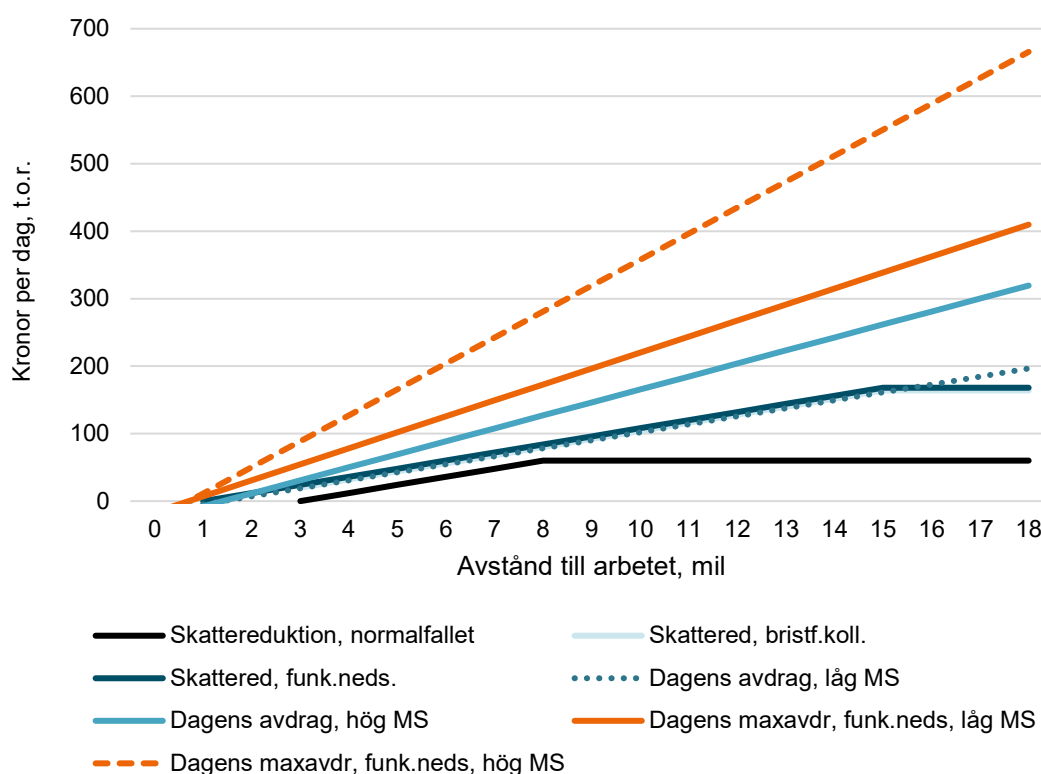
¹⁰³ SOU (2019a) s. 279; Skatteverket (2019).

¹⁰⁴ Trafikanalys (2019a).

¹⁰⁵ 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.

avstånd mellan bostad och arbetsplats under 10 kilometer kan inte längre få skattelättnad. De som har resor idag som överstiger 150 kilometer får inte avdrag för hela reskostnaden.

För skattskyldiga som idag är berättigade till avdrag för resor med bil på 18,50 kronor per mil motsvarar beloppsgränsen (grundavdraget) i dagens system, vid heltidsarbete, 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). När det gäller personer med funktionsnedsättning, som är berättigade till avdrag för faktisk bilkostnad upp till det dubbla kilometeravdraget (37 kronor milen), sänks den undre gränsen till omkring 7 kilometer.¹⁰⁶



Figur 4.1. Dagens avdrag och föreslagen skattelättnad, kronor per dag, tur-och-returresa. MS = marginalsatt enligt utredningen, "låg" = 32 procent, "hög" = 52 procent.

Av Figur 4.1 framgår att den föreslagna skattelättnaden bara kompenserar personer med funktionsnedsättning om de idag gör "normalt" avdrag med schablonen 18,50 kronor per mil och har låg marginalsatt, och bara upp till avstånd på 15 mil. Den som gör maximalt avdrag för faktisk bilkostnad, har hög marginalsatt eller reseavstånd över 15 mil, får ett negativt utfall (Tabell 4.2). En liten grupp med avstånd mellan 7 och 10 kilometer, som gör maximalt avdrag idag, förlorar också det, men de beloppen är förhållandevis små på grund av de ringa avstånden.

¹⁰⁶ Se Skatteverkets webbplats: www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2020.4/326311.html samt i Skattemyndighetens underlagsrapport 2019-05-23 till betänkandet, sid. 4–5.

Bedömning av antalet berättigade

Den begränsade information vi har idag om avdrag med hänvisning till funktionsnedsättning tyder inte på att de är särskilt många. Skatteverket uppskattar populationen till 8 000 personer, eller mindre än en procent av det totala antalet avdrag. Resultat från RVU visar att funktionsnedsättningens art inte påverkar hur stor andel som räknar med bilavdrag, vilket den borde göra om funktionsnedsättningen hade haft någon betydelse.¹⁰⁷ Nedsatt hörsel eller syn bör rimligen inte påverka möjligheterna att resa kollektivt i samma utsträckning som rörelsenedsättningar eller allvarlig allergi.

Av de fyra funktionsnedsättningar i Tabell 4.1 har vi speciellt identifierat nedsättning i rörelseförmågan och allergi som betydelsefulla för färdmedelsvalet, till förmån för bilen. Med ett antagande om att varken syn- eller hörselnedsättning påverkar förmågan att resa kollektivt minskar populationen då från 705 000 till 273 000. Av dessa är det omkring 108 000 som har mer än 10 km till arbetet och därmed skulle vara berättigade till skattelättnad, om de kan uppvisa läkarintyg (Tabell 4.1). Om vi enbart betraktar dem som idag räknar med bilavdrag sjunker antalet till 52 000.¹⁰⁸

Då bedömningarna i båda ovanstående undersökningar är självskattningar, kan vi inte veta om symptomen är så allvarliga att läkare skulle bedöma det som omöjligt att använda allmänna transportmedel. Vi får därför se den högre uppskattningen som ett slags övre tak på hur många som kan tänkas påverkas av avskaffat reseavdrag och ny skattelättnad. Samtidigt vet vi inte om fler än dessa funktionsnedsättningar skulle kunna bedömas omöjliggöra kollektivt resande, så det taket är inte ett fast utan rörligt tak.

Konsekvenser för den enskilde

Vi räknar med konsekvenserna om den förvärvsarbetande hänvisar till funktionsnedsättningen och gör maximalt kilometeravdrag idag, eller om den bara nyttjar normal kilometerschablon (Tabell 4.2), samt om den har låg eller hög marginalsatt.

RVU ger vid handen att det förekommer cirka 5 000 förvärvsarbetande med rörelsenedsättning eller allergi ("PFN-RA")¹⁰⁹, med kortare reseavstånd än 7 kilometer, som räknar med bilavdrag i kommande självdeklaration (Tabell 4.2 kolumn 3). Förvärvsarbetande med mindre än 7 kilometer till arbetsstället måste ha andra avdrag som komplement till de kilometerberoende för att komma upp i grundavdraget, men de avdragen har vi ingen information om och de måste därför lämnas utanför analysen. Vi analyserar här enbart de kilometerberoende avdragen/skattereduktionen.

Det finns cirka 18 000 förvärvsarbetande med rörelsenedsättning eller allergi som har mellan 7 och 10 kilometers reseavstånd till arbetet (Tabell 4.2 kolumn 2). Med maximal kilometerschablon för personer med funktionsnedsättning kommer de över karensbeloppet idag, men avdraget kommer att försvinna med reformen så att endast icke-avståndsberoende avdrag är tillgängliga i det avståndsintervallet. Det förlorade avdraget uppgår i genomsnitt till mellan 300 och 500 kronor per år, beroende på marginalsatt.

Skilnaderna i övrigt blir stora, beroende på vilka antaganden som görs. Vid låg marginalsatt blir det positiva konsekvenser upp till och med reseavstånd 80–150 km, därutöver blir det en försämring, som kan drabba cirka 2 000 förvärvsarbetande (Tabell 4.2 kolumn 2–4). Vid hög

¹⁰⁷ Trafikanalys PM 2020:5, Tabell 1.2.

¹⁰⁸ Ibid.

¹⁰⁹ PFN – Person med funktionsnedsättning, RA – med rörelsenedsättning eller allergi, som förhindrar resande i kollektivtrafik.

marginalskatt blir det också en viss förbättring, men bara upp till och med reseavståndet 15–30 km (kolumn 6), som kommer 4 000–12 000 skattskyldiga till godo.¹¹⁰ Den positiva effekten beror på att lägsta avståndet för avdrag sänks från 14–15 kilometer till 10 kilometer, om den skattskyldige inte utnyttjar maximalt avdrag för faktisk bilkostnad ("PFN-max"). På avstånd från och med 30–80 km blir utfallet negativt vid hög marginalskatt och påverkar 4 000–7 000 förvärvsarbetande.¹¹¹

För dem som nyttjat maximalt kilometeravdrag för faktiska bilkostnader ("PFN-max", kolumn 5 och 7) blir det en försämring oavsett avståndsklass, på längre avstånd en mycket stor försämring. Det är den här gruppen som Skatteverket och utredningen uppskattat till 8 000 personer, men som ingen vet hur stor den är eller hur mycket den gör avdrag för. Notera också att försämringen endast gäller de avståndsberoende avdragen. Med det sammanvägda scenariot i sista kolumnen försöker vi visa hur ett genomsnitt av de förvärvsarbetande skulle drabbas.

Tabell 4.2. Konsekvenser för enskilda vid olika antaganden om dagens avdrag och marginalskatt, kronor per år.

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

Anm: PFN-RA betecknar personer med rörelsenedsättning eller allergi som hindrar kollektivresande. Fetstil betyder att siffran kommenterats i texten.

* Normalt avdrag är 18,50 kronor milen, "PFN-max" är maximalt avdrag med 37 kronor milen.

** Viktat avdrag betyder en sammanvägning av låg och hög marginalskatt, samt 8 000 med "PFN-max", se PM 2020:5.

Förvärvsarbetande som gör avdrag för faktisk bilkostnad

De som idag gör avdrag för faktiska bilkostnader upp till dubbla schablonavdraget kommer att få en kraftig försämring i det nya systemet. De kommer då att få incitament att söka färdtjänst,

¹¹⁰ Uppskattat från 18 procent med hög marginalskatt av de 21 000–67 000 som ingår i avståndskategorierna 1–3 mil.

¹¹¹ 18 procent av de 24 000–40 000 som ingår i avståndskategorierna över 3 mil.

som de antagligen har rätt till då arbetsresor räknas som så kallade väsentliga resor i färdtjänstlagen.¹¹² Färdtjänst är visserligen förenat med vissa besvär och en ökad tidsåtgång jämfört med egen bil, i form av samåkning, omvägar, att man inte kan bestämma tid för avfärd själv, med mera. Det kan dock få tillräckligt allvarliga konsekvenser, vilket bör motivera en djupare analys av frågan. Om vi laborerar med tanken att alla de 8 000, som Skatteverket uppger idag får avdrag med hänvisning till sin funktionsnedsättning, får det för faktiska bilkostnader, och i framtiden istället söker färdtjänst i sin respektive kommun, skulle det innebära ökade kostnader för kommunerna med 1,6 miljarder kronor per år.¹¹³

4.3 Sammanfattning

Antalet förvärvsarbetande med funktionsnedsättning är cirka 700 000, eller 14 procent av arbetsstyrkan. Av dessa räknar cirka 140 000 med avdrag för arbetsresor med bil – inklusive personer med syn- eller hörselnedsättning. Cirka 10 000 reser till arbetet med färdtjänst.

Antalet förvärvsarbetande med rörelsenedsättning eller allergi är cirka 270 000, varav cirka 110 000 har längre än en mil till arbetet. Av dessa räknar cirka 50 000 med att göra bilavdrag. Skatteverket uppskattade antalet skattskyldiga som åberopar sin funktionsnedsättning till 8 000 personer, men ingen vet hur många de är idag eller hur stora avdrag de gör. De flesta av dem med funktionsnedsättning som idag räknar med bilavdrag i deklarationen tycks alltså inte åberopa funktionsnedsättningen, utan gör normala avdrag för reskostnader till schablonen 18,50 kronor milen. Med den kommande skattereduktionen skapas ett nytt incitament att åberopa sin funktionsnedsättning.

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

Om den förvärvsarbetande åberopar sin funktionsnedsättning och kan styrka att den är förhindrad att resa med allmänna transportmedel tjänar den på det jämfört med nuvarande situation vid både låg och hög marginalsatt, upp till avstånd på 15–30 km. De med låg marginalsatt tjänar på reformen upp till avstånd på 80–150 km, men på längre avstånd blir det en försämring mot nuläget, som kan drabba cirka 2 000 förvärvsarbetande med rörelsenedsättning eller allergi. De med hög marginalsatt förlorar på reformen på avstånd över 30 km, och antalet påverkade kan uppgå till 4 000–7 000. För dem som utnyttjat maximalt kilometeravdrag för driftsfaktiska bilkostnader blir det försämringar oavsett avstånd, på mellan 300 kronor och 98 000 kronor per år, beroende på avstånd och marginalsatt. De som idag gör avdrag för faktiska bilkostnader upp till dubbla schablonavdraget kommer att få en kraftig försämring i det nya systemet. De kommer då att få incitament att söka färdtjänst, vilket kan komma att belasta kommunerna med upp till 1,6 miljarder kronor per år vilket är en ökning av kostnaderna för färdtjänst i riket med 55 procent.

Om förändringarna medför att fler söker färdtjänst för sina arbetsresor kan det innebära att betydande kostnader överförs till kommunerna.

¹¹² Lag (1997:736) om färdtjänst, 9 §, tredje stycket.

¹¹³ Arbetsresor med medelavståndet för bil, 24 km, som kostar 550 kronor med taxi enkel väg, 182 dagar om året. Eftersom det i regel finns högkostnadsskydd för egenavgiften kommer i stort sett hela kostnaden att belöpa kommunerna.

5 Avslutande diskussion

Avdrag för arbetsresor har funnits i över 100 år. Utformningen har justerats över tid i takt med att arbetsmarknaden och förutsättningarna för att resa över större avstånd har förändrats. Betänkandets förslag innebär ett färdmedelsberoende skatteavdrag för resor över 30 km, upp till 80 alternativt 150 km, samt en möjlighet till kompensation för bilresor vid bristfällig kollektivtrafik. För sjuka och personer med funktionsnedsättning ges möjlighet till ytterligare skattereduktion.

Trafikanalys har analyserat förslagets konsekvenser, med fokus på förvärvsarbetande som bor och/eller arbetar i gles- och landsbygd. Analysen har gjorts både på individnivå och på en mer aggregerad nivå. Det vill säga att, analysen försöker beskriva hur många som omfattas av skattelättnaden i olika geografiska indelningar, hur stor den blir och skillnaden mot dagens reseavdrag, samt vilka förutsättningar som finns för att ta del av systemet. På den aggregerade nivån tas ett regionförstorings- och kompetensförsörjningsperspektiv, några aspekter som förväntas vara viktiga för kommunernas och företagens möjlighet att möta framtida utmaningar.

Baserat på dagens lokalisering av bostäder och arbetsplatser samt resmönster tyder analysen på att flertalet reseavdrag kommer att ske i kommuner med goda kommunikationslösningar för långa resor i och omkring de större städerna. För dessa områden leder förslaget sannolikt till regionförstoring och förbättrad kompetensförsörjning.

En ytterligare parameter att inkludera är att det även finns en hög korrelation mellan dessa mönster och en indelning efter socioekonomi. I områden som karaktäriseras som socioekonomiskt relativt välmående, finns således ofta goda förutsättningar att resa kollektivt till täta miljöer på lämpligt avstånd (30–80 km) och därmed ta del av reseavdrag med kollektivtrafik. Områden vars befolkning istället finns i andra ändan av spektrumet återfinns ofta i mer glesa miljöer utan en attraktiv kollektivtrafik och där avsaknaden av stora arbetsmarknader i närheten gör det svårt att potentiellt hitta ett arbete utanför sin nuvarande arbetsmarknad. Dessa individer och områden kommer därför också i mindre grad att få del av ett nytt reseavdragsystem.

Som redovisats i kapitel 2 sker den stora delen av arbetsresorna inom respektive kommun eller kommuntyp. Större flöden till kommuner som tillhör en annan kommungrupp är få. De är huvudsakligen begränsade till kommungruppen täta kommuner nära en större stad med flöden till storstadskommunerna samt till landsbygdskommuner nära en större stad. Från den senare gruppen av kommuner sker också stora utflöden till de båda föregående kommungrupperna. Dessa kommuner fungerar också som stödjepunkter för mer avlägset belägna kommuners arbetsmarknad och kompetensförsörjning. Man kan i grova drag prata om en pendlingshierarki med huvudsakligen enkelriktade flöden från avlägsna till mer centrala tätorter, till storstadskommunerna i synnerhet, med ytterst begränsade flöden av arbetsresor till övriga kommuner.

Möjligheten att med ett förändrat reseavdrag av den typ som utredningen föreslagit vända den pågående utvecklingen med tilltagande utmaningar mer än på marginalen förefaller realistisk. Utmaningarna som kommunerna står inför tycks alltför betydande. Avdragssystemets möjlighet att bidra till regionförstoring och kompetensförsörjning i glesbygd bör

därför inte heller överskattas. Därtill bör läggas att avdrag inte längre blir möjligt att göra för den stora andel av arbetsresorna som utgörs av arbetsresor som understiger 30 km.

Långväga arbetsresor förekommer i alla landets kommuner och län. Förslaget innebär netto-kostnadsökningar för arbetsresor på långa avstånd generellt. Det innebär också att de blir så pass stora att regelverket för dubbel bosättning blir mer intressant. Det medger avdrag för upp till en hemresa per vecka med faktiska kostnader. För bil innebär det samma avdrag som dagens reseavdrag, men även avdrag för flyg och tåg medges utan nedre eller övre begränsning. Därför kan man anta att regelverket för dubbel bosättning blir mer intressant för denna grupp, om skattereduktionen blir mindre gynnsam än dagens reseavdrag på längre avstånd.

Antalet förvärvsarbetande med rörelsenedsättning eller allergi är cirka 270 000. Av dessa räknar cirka 50 000 med bilavdrag. Skatteverket uppskattade antalet skattskyldiga som åberopar sin funktionsnedsättning till 8 000 personer, det är också det antal som används i betänkandets konsekvensanalys. De flesta personer med funktionsnedsättning som idag räknar med bilavdrag i deklarationen tycks alltså inte åberopa funktionsnedsättningen, utan gör normala avdrag för reskostnader. Med den kommande skattereduktionen skapas ett nytt incitament att åberopa sin funktionsnedsättning. En andra effekt som kan uppstå är att fler får incitament att söka färdtjänst, vilket kan komma att leda till betydande kostnadsökningar för kommunerna. Effekterna och omfattningen för denna grupp är så pass osäker att det finns anledning att närmare analysera hur denna grupp bör hanteras i ett nytt system.

Vi har inte haft möjlighet att analysera effekterna av förmånsbil eller samåkning, men det är känt från betänkandet att dessa kommer att tjäna på reformen.

De nya resmönster som kan uppstå i kölvattnet av covid-19-pandemin kan också komma att få effekt på hur många som kommer att göra avdrag liksom hur ofta reseavdraget kommer att nyttjas. Vi har inte närmare studerat detta, men en hypotes är att fler kan börja arbeta hemifrån än tidigare. Det skulle i så fall innebära ett minskat antal arbetsresor, och en minskad omfattning av skattelättnaden. Historiskt har de som bor i eller omkring de större tätorterna haft störst möjlighet att arbeta hemma. Om detta mönster skulle bestå skulle det innebära ett något lägre nyttjande av reseavdraget i just dessa områden. Val av färdmedel till följd av rädsla för smittspridning kan samtidigt innebära ett ökat bilåkande, ökad gång- och cykeltrafik och mindre av kollektivtrafikresande när samhället börjar återgå till ett normalläge. Men det är ännu för tidigt att säga något definitivt om vilka effekter som slutligen uppstår till följd av pandemin.

En annan potentiell effekt av covid-19 är att gruppen som kan åberopa sjukdom eller funktionsnedsättning för att inte resa med kollektiva medel kan bli än större än vad vi har redovisat, under några år framöver. Om personer som tillhör riskgruppen för covid-19 kan påvisa att de ingår i riskgruppen är det inte orimligt att de kan åberopa detta för att få ta del av det utökade reseavdraget. Redan nu har färdtjänsten på många håll slutat med samplanering av resorna med hänsyn till smittorisk.

Referenser

- Alonso (1971), *Urban zero population growth*. Daedalus, 102(4), 191–206.
www.jstor.org/stable/20024174
- Eurostat (2018), *Methodological manual on territorial typologies — 2018 edition*,
ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-18-008
- Eurostat (2019), *Eurostat regional yearbook 2019*. ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-HA-19-001
- Forsgren, A. (2011), *Kommunal kompetensförsörjning – Nuläge och mellankommunal samverkan*. CERUM Working Paper Nr 93/2011. CERUM, Umeå universitet och Sveriges Kommuner och Landsting.
- 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, sid. 137–160.
- Karlsson, D. (2013), "A Democracy of Scale. Size and Representative – Democracy in Swedish Local Government", *Scandinavian Journal of Public Administration* 17(1), sid. 7–28.
- Larsson, A. (2020) Förslag till metod för klassificering av demografiska statistikområden för socio-ekonomisk analys. Göteborgs Universitet, Institutionen för ekonomi och samhälle. Genomfört på uppdrag av Trafikanalys 2020.
- Lilljegen, J. (2019), *Kommunala välfärdsutmaningar. Prognoser för välfärdsfinansiering och behov av välfärdstjänster i svenska kommuner 2015–2030*. Arena Idé.
- Lilljegen, J. (2020) Körtider och körsträckor. Beräkningsuppdrag till Trafikanalys. Maj 2020. Handling # 8 i ärende Utr. 2019/14.
- Medlingsinstitutet (2019), *Löneskillnaden mellan kvinnor och män 2018. Vad säger den officiella lönestatistiken?*
- Meijers, E. och Burger, M. J. (2017), *Stretching the concept of 'borrowed size'*. Urban Studies Vol. 54(1) 269–291. DOI: 10.1177/0042098015597642
- Regeringens proposition 2019/20:1. Budgetpropositionen för 2020 Förslag till statens budget för 2020, finansplan och skattefrågor, sid. 25 och 222.
www.regeringen.se/4ad5b1/contentassets/c689564aa19c4d29bcebb1c037a2e37b/budgetpropositionen-for-2020-hela-dokumentet-prop.-2019201.pdf
- Roos, J. M. (red.) (2011), *Konsumtionsrapporten 2011*, Centrum för konsumtionsforskning, Göteborgs universitet Handelshögskolan, <https://cfk.gu.se/publikationer/konsumtionsrapporten>
- SCB (2018) Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik 2016. Förvärvsarbetande 20–64 år med geografisk uppgift om både bostad och arbetsställe.
- SCB (2019c), *LA-regioner för män och kvinnor 2018*. Handling #13 i ärende Utr. 2018/83.
- Skatteverket (2019), *Avdrag för resor till och från arbetet – En uppföljning av skatteförsökskontrollen*, 2019-05-23,
www.skatteverket.se/omoss/press/pressmeddelanden/2019/2019/stortskattefelforreseavdrag.5.8bcb26d16a5646a1486ebe.html

SOU (2015a), *Långtidsutredningen 2015 Huvudbetänkande*. Betänkande av Långtidsutredningen. Statens offentliga utredningar 2015:104.

SOU (2015b), *Demografins regionala utmaningar*. Bilaga 7 till Långtidsutredningen, Statens offentliga utredningar 2015:101.

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

SOU (2019b), *Långtidsutredningen 2019 Huvudbetänkande*. Statens offentliga utredningar 2019:65.

SOU (2020), *Starkare kommuner – medkapacitet att klara välfärdsuppdraget*. Slutbetänkande av Kommunutredningen. Statens offentliga utredningar 2020:8.

Strömberg, L. och Westerståhl, J. (red.) (1983), *De nya kommunerna. En sammanfattning av den kommunaldemokratiska forskningsgruppens undersökningar*.

Tillväxtanalys (2014), *Bättre statistik för en bättre regional- och landsbygdspolitik*, Rapport 2014:04, www.tillvaxtanalys.se/publikationer/rapport/rapportserien/2014-04-01-battre-statistik-for-en-battre-regional-och-landsbygdspolitik.html

Tillväxtverket (2020), *Landsbygders kompetensförsörjning – redovisning till regeringen*. 2020-03-31. Dnr Å 2019-1134.

Tillväxtverket och Svenskt Näringsliv (2016), *Sårbara kommuner 2016 Företagandet, arbetsmarknaden och beroendet av enskilda större företag*. Rapport 0208 Rev A.

Trafikanalys (2013) *Arbetspendling i Norrbottens och Västerbottens län – en nulägesanalys*, Rapport 2013:5.

Trafikanalys (2018a), *Resvanor och funktionsnedsättningar – statistik ur resvaneundersökningen*, Rapport 2018:16, www.trafa.se/kollektivtrafik/resvanor-och-funktionsnedsattningar---statistik-ur-resvaneundersokningen-7993/.

Trafikanalys (2018b), *Perspektiv på resor och möjligheter att resa*, Rapport 2018:17, www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/kunskapsunderlag-om-persontransporter-8058/ (2020-02-19)

Trafikanalys (2019a), *Färdtjänst och riksfärdtjänst 2018*, Statistik 2019:19, www.trafa.se/kollektivtrafik/fardtjanst/

Trafikanalys (2019b), *Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*, Rapport 2019:3, www.trafa.se/kollektivtrafik/kartlaggning-av-funktionshinder-i-kollektivtrafiken-7636/.

Trafikanalys PM 2020:3 *Förvärvsarbetande i glesbygd – en metodbeskrivning*

Trafikanalys PM 2020:4 *Tillgången till kollektivtrafik, bilinnehav och resekostnader*

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

Trafikanalys PM 2020:6 *Förvärvsarbetande och deras arbetsresor*

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 – regeringsuppdrag



Regeringsbeslut

I 5

2020-02-20
Fi2020/00658/S1

Finansdepartementet

Trafikanalys
Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

Uppdrag till Trafikanalys om fördjupad analys av konsekvensavsnittet i betänkandet Skattelättnad för arbetsresor

Regeringens beslut

Regeringen ger Trafikanalys i uppdrag att göra en fördjupad analys av vissa frågor i anslutning till reseavdragskommitténs förslag i betänkandet Skattelättnad för arbetsresor.

Uppdraget ska redovisas till regeringen (Finansdepartementet) senast den 22 maj 2020.

Bakgrund

Regeringen beslutade den 21 december 2017 att tillsätta en kommitté med uppdrag att analysera och lämna förslag på ett förändrat reseavdragssystem som i högre grad gynnar resor med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar samtidigt som avdraget underlättar för att man ska kunna bo och verka i hela landet, även där kollektivtrafikalternativ saknas eller är begränsade. 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.

Reseavdragskommittén föreslår att reseavdraget avskaffas i sin nuvarande form och att avdraget ersätts av en avståndsbaserad och färdmedelsneutral

Telefonväxel: 08-405 10 00
Webb: www.regeringen.se

Postadress: 103 33 Stockholm
Besöksadress: Jakobsgränd 24
E-post: fi.registrator@regeringskansliet.se

skattereduktion för längre arbetsresor. Skattereduktion föreslås ges med 60 öre per kilometer för den del av avståndet mellan bostad och arbetsplats enkel väg som överstiger 30 kilometer och upp till och med 80 kilometer. Därutöver ska ett tillägg ges i de fall där kollektivtrafiken är bristfällig, till exempel i glesbygd. Tillägget ges om tidsvinsten vid resa med bil jämfört med kollektivtrafik är minst två timmar och 30 minuter per dag.

Kommitténs förslag innebär 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. För skattskyldiga som är berättigade till avdrag för resor med bil motsvarar beloppsgränsen i dagens system, vid heltidsarbete, i praktiken ett avstånd mellan bostaden och arbetsplatsen på knappt 15 kilometer enkel väg.

För skattskyldiga som på grund av sjukdom eller funktionsnedsättning tvingas använda egen bil eller förmånsbil i stället för kollektivtrafik föreslås att skattereduktion ges för den del av avståndet enkel väg som överstiger 10 kilometer och upp till och med 150 kilometer.

Betänkandet remitterades den 28 juni 2019 (dnr Fi2019/02525/S1).

Regeringen anser dock att konsekvenserna av kommitténs förslag för personer som bor och arbetar i glesbygd behöver belysas ytterligare.

Närmare om uppdraget

Trafikanalys ska göra en fördjupad analys av vissa av konsekvenserna av reseavdragskommitténs förslag i betänkandet Skattelättnad för arbetsresor. 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.

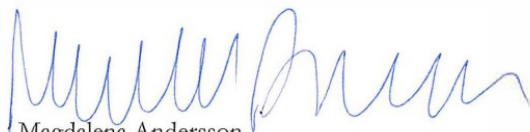
Trafikanalys ska fördjupa analysen i de delar som rör resmönster och färdmedelsfördelning i områden där tillgången till kollektivtrafik är begränsad eller saknas. Trafikanalys ska utreda i vilken omfattning personer i olika avståndsintervall, mellan bostad och arbetet, har tillgång till kollektivtrafik 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.

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.

Uppdraget innebär inte att Trafikanalys ska göra en ny, samlad konsekvensanalys.

På regeringens vägnar



Magdalena Andersson



Tove Berlin

Kopia till

Arbetsmarknadsdepartementet/A och JÄM
Finansdepartementet/BA, EA och OFA
Infrastrukturdepartementet/ TM, TP och US
Miljödepartementet/KL
Näringsdepartementet/N och LB
Socialdepartementet/SOF
Statsrådsberedningen/SAM

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.