



Rattavdrag!

**Körkortskostnader och ungas
sysselsättning**

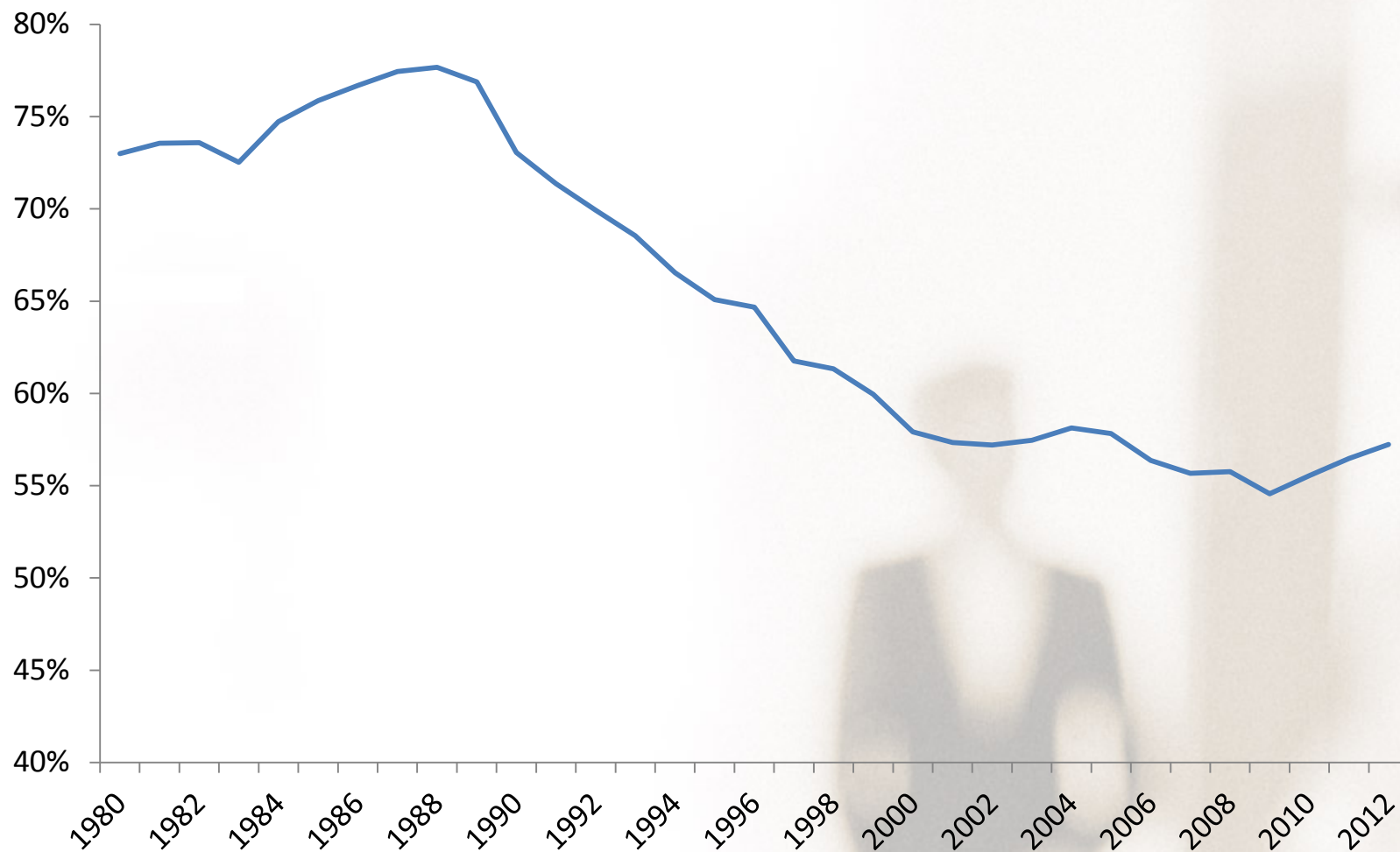
Uppdragsgivare:

- BIL Sweden, Svenskt Näringsliv, Motorbranschens Riksförbund, Transportgruppen, Motorförarnas Helnykterhetsförbund och Sveriges Trafikskolors Riksförbund

Bakgrund körkort

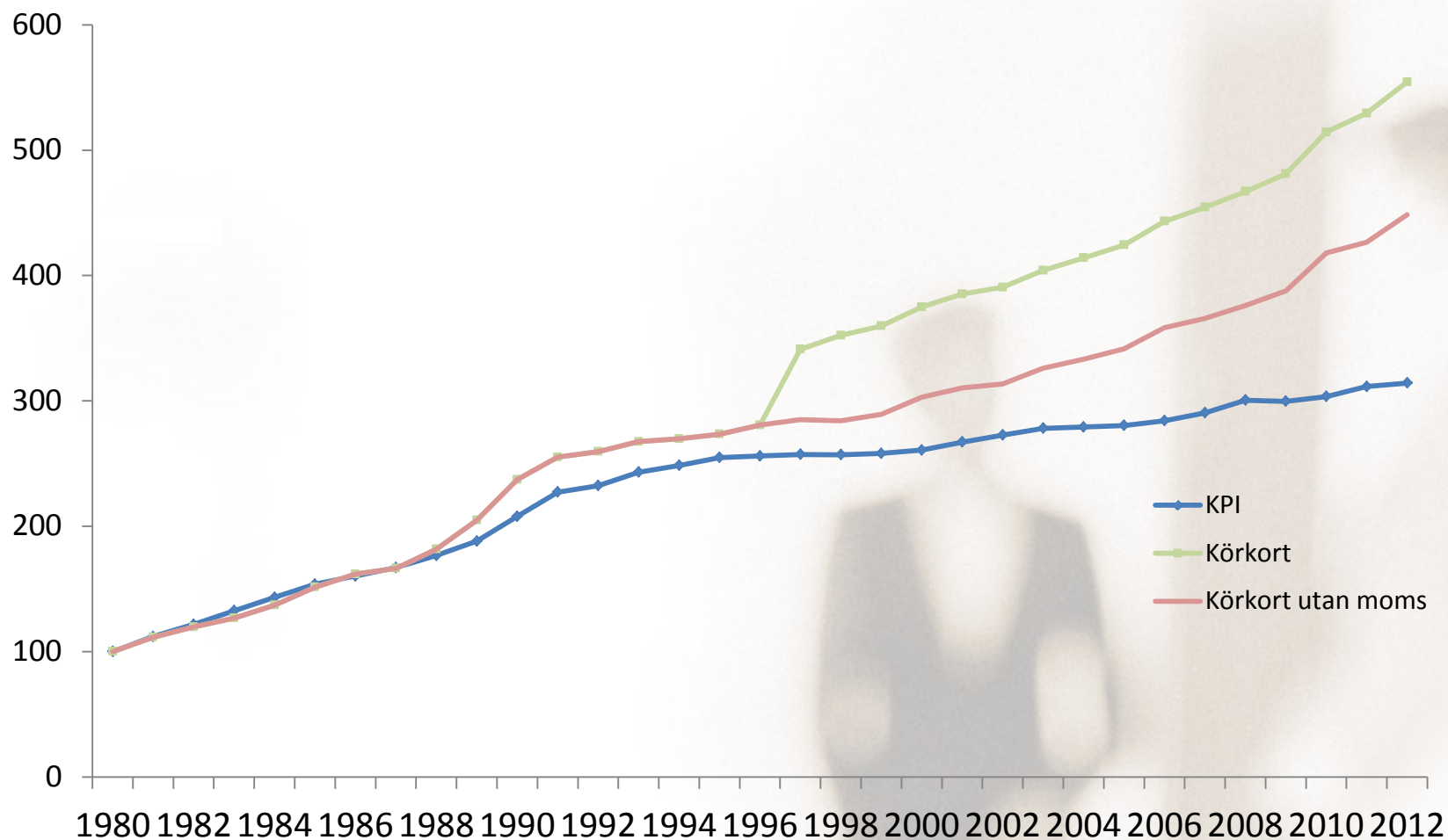
- Andelen som har körkort bland ungdomar 18-24 år minskar:
 - från 75 % år 1980 till 55 % idag
 - Körkortskostnaderna har stigit 60 % mer än KPI de senaste trettio åren.
 - Momsen hade stor betydelse för kostnadsökningarna när den infördes 1997
 - Kostnaderna ökade också med introutbildningen för handledare 2006
 - Trafikskolorna betalar sedan 2011 tillsynskostnader åt Transportstyrelsen, uppgående till 1–2 procent av omsättningen
-

Andel ungdomar 18–24 som tar körkort, 1980–2012



Källor: Transportstyrelsen, SCB.

Kostnadsutveckling för trafikskolor, transporter och KPI, 1980–2009



Källor: SCB, Sveriges Trafikskolors Riksförbund.

Bakgrund arbetslöshet:

- Ungdomsarbetslösheten hög: 23 % i mars 2013. (AKU)
- Ungdomar med körkort kan lättare få jobb: i SN-enkät var körkort krav för anställning i 60 % av tillfrågade företag
- Ökade jobbmöjligheter viktigt motiv för ungdomar att ta körkort, vid sidan av ökad rörlighet och ökat oberoende, enligt studie av Statens Väg- och Transportforskningsinstitut

Fråga:

- kan sänkta körkortskostnader minska ungdomsarbetslösheten?
-

Öppen kalkyl

- *Statens Väg- och Transportforskningsråd* tillhandahåller priselasticiteter (priskänslighet) för ungdomars körkortstagande.
 - *Arbetsförmedlingen* tillhandahåller uppgifter om arbetslösheten bland ungdomar med och utan körkort.
 - Fråga 1: Om man sänker körkortskostnaderna med 10-20 procent, hur många ungdomsjobb ger det?
-

Öppen kalkyl

| | | | |
|---|---|-----------------------------------|----------------|
| Sänkta körkortskostnader 10–20 % | 10 000 fler ungdomar tar körkort per år. | | |
| –av dessa | | 6 500 till arbetskraften | 3 500 utanför |
| Arbetslöshetsrisken | 0,15 för ungdomar med körkort, 0,3 utan | | |
| Arbetslöshet före sänkning | | $0,3 * 6\,500 = 2\,000$ personer | |
| Arbetslöshet efter sänkning | | $0,15 * 6\,500 = 1\,000$ personer | |
| Skillnad i arbetslöshet | | | 1 000 personer |

Öppen kalkyl

- *Finansdepartementet* tillhandahåller uppgifter om sysselsättningseffekter av olika skattereformer.
 - Fråga 2: Vilka åtgärder sänker kostnaderna med 10-20 procent?
(*sänkt moms, rattavdrag, CSN-lån, betald riskutbildning*).

Öppen kalkyl

- *Sänkt moms*
 - Körkortskostnaden innehåller ca 11 000 i momspliktiga kostnader vilket ger drygt 1 500 kr i minskade momsintäkter vid en momssänkning från 25 till 6 procent. Givet full övervältring på priset skulle det leda till en total sänkning av körkortspriset med strax under 10 procent.
 - Minskade momsintäkter med 1 500 kronor per körkort skulle ge minskade momsintäkter med 150 miljoner kronor per år (räknat på omkring 100 000 tagna körkort per år).
 - Sänkt restaurangmoms var till 20 procent självfinansierad (då utbud och efterfrågan på restaurangtjänster ökar) enligt Finansdepartementets kartläggning. Vid samma självfinansieringsgrad för körkort skulle det innebära att 30 miljoner återbördades till statskassan. Kostnaden skulle då bli 120 miljoner kronor. Per sysselsatt skulle det innebära en kostnad på 120 000 kronor per jobb (1000 sysselsatta)
-

Öppen kalkyl

- *Sänkt moms*
 - Kostnaden på 120 miljoner kronor kan jämföras med vad 1 000 jobb skulle innebära för statskassan i jämförelse med arbetslöshet.
 - Med arbetsgivaravgifter blir lönekostnaden omkring 30 000 kronor. Av dessa är 10 000 kronor skatt. Om istället personen går på understöd kostar personen omkring 10 000 kronor per månad. Nettovinsten av att gå från arbetslöshet till arbete är således omkring 20 000 kronor per månad. Om 1 000 går från arbetslöshet till jobb ger det över 200 000 kronor per år netto till stat och kommun, vilket blir 200 miljoner totalt för tusen personer.
 - Huruvida detta skulle bli fallet i praktiken är naturligtvis svårt att säga – det beror på hur många av de tusen som får jobb genom körkortet som annars skulle uppbära understöd av staten. Men räkneexemplet tyder ändå på att de statsfinansiella kostnaderna netto skulle kunna vara lägre än de 120 miljoner som beräknats ovan
-

Öppen kalkyl

- *Rattavdrag*
 - Antag att en körkortstimme kostar 700 kronor och att arbetskostnaden utgör ungefär 400 kronor. Hälften av arbetskostnaden innebär ett avdrag på 200 kronor per timme.
 - Rattavdraget skulle således sänka kostnaden från 700 till 500 kronor timmen – en sänkning på hela 30 procent.
 - För körkortet totalt skulle kostnadssänkningen bli 3 000 kronor på 16 000 (räknat på 15 lektioner), d v s en sänkning med knappt 20 procent. Rattavdraget kan således ge sänkta kostnader i storlek dubbelt så stora som en momssänkning.
-

Öppen kalkyl

- *Rattavdrag*
 - Statsfinansiellt har vi en kostnad på $15 * 200 = 3\ 000$ kronor per körkort.
 - Med 100 000 körkort per år skulle kostnaden bli 300 miljoner kronor. Å andra sidan räknar Finansdepartementet med att RUT-avdraget har en självfinansieringsgrad på 100 procent, d v s helt självfinansierat. Anledningen är att RUT-avdraget ökar arbetsutbudet så pass mycket att det uppväger de direkta minskade skatteintäkterna från avdraget. Osäkert ifall samma höga självfinansieringsgrad skulle gälla för körkortsutbildning.
 - Om vi är försiktiga och räknar med självfinansiering till hälften skulle den statsfinansiella kostnaden bli motsvarande den för en momssänkning – men med en kraftigare sänkning av körkortskostnaden, vilket borde innebära fler jobb. Rattavdraget skulle därför kunna ge mer än tusen jobb, kanske uppåt det dubbla.
-

Öppen kalkyl

- *CSN-lån*
 - CSN-lån har den fördelen att vara billigt för staten. Kostnaden blir minimal, samtidigt som effekterna på sysselsättningen är mer svårbedömd. Detta beror på att det är svårt att beräkna hur viktigt ett studielån för att finansiera körkortet skulle vara, vilket beror på den enskildes alternativa möjligheter att låna.
 - Om det finns imperfektioner på kapitalmarknaderna som gör att unga människor utan inkomst är kreditbegränsade, kan studielån utjämna inkomster över livscykeln på ett sätt som vanliga lån inte kan. Samma logik som ligger till grund för studielån gäller också för lån till körkort.
 - Om det finns tillräckligt många kreditbegränsade ungdomar skulle ett studielån kunna ge sysselsättningseffekter av samma storlek som skattesänkningar, d v s omkring tusen ungdomsjobb. Studielånets möjligheter är dock mer svårbedömda och skulle därför behöva utsättas för en mer ingående utredning.
-

Öppen kalkyl

- *Sänkta administrationskostnader/riskutbildningskostnader*
 - Omständliga procedurer vid körkortshandläggningen gör att det tar onödigt lång tid att ta körkort. Genom att snabba på processerna kan ungdomar tidigare börja söka jobb som kräver körkort.
 - En konkret sänkning av administrationskostnader i vid bemärkelse vore att avskaffa avgifterna för den obligatoriska riskutbildningen. Riskutbildningen består av två moment: en teoretisk genomgång (riskettan) samt träning på halkbanan. Tillsammans kostar dessa moment 2 400 kronor.
 - Riskutbildningen syftar till ökad säkerhet i trafiken. Trafikolyckor orsakar stora kostnader för samhället. Statlig finansiering av riskutbildningen skulle därför mycket väl kunna vara självfinansierad. Om vi gör antagandet att riskutbildningskostnaderna till 20 procent blir självfinansierade (samma som moms), vilket med hänsyn till trafiksäkerhetsaspekter kan vara ett försiktigt antagande, skulle statlig finansiering av riskutbildningen kosta 190 miljoner kronor, vid 100 000 tagna körkort per år.
 - Kostnaden för körkortsutbildningen skulle sänkas med 15 procent, vilket skulle ge sysselsättningseffekter i samma storlek som sänkt moms eller rattavdrag.
-

Sammanfattning resultat

- *Slutsats*
 - Stora möjligheter att med, för staten, relativt billiga åtgärder kunna förbättra arbetsmarknadsläget för många ungdomar.
 - Till en kostnad av 100–200 miljoner kronor kan tusen jobb eller fler skapas, vilket behövs i kampen mot ungdomsarbetslösheten.



HUI

RESEARCH

Explore. Examine. Execute.



100%

Innehåll

| | |
|---|--|
| Sammanfattning..... | |
| 1. Inledning..... | |
| 2. Vad kostar körkortet och vad betyder det för anställbarheten? | |
| Kostnaden för körkort..... | |
| Hur många ungdomar 18-24 år tar körkort?..... | |
| Körkortets betydelse för anställningsbarheten..... | |
| 3. Samhällsekonomiska effekter av sänkta körkortskostnader | |
| Elasticiteten för körkort..... | |
| Arbetslösheten bland ungdomar med och utan körkort..... | |
| Hur många jobb skapas?..... | |
| 4. Några möjliga reformer | |
| a. Sänkt moms..... | |
| b. Rattavdrag | |
| c. CSN-lån..... | |
| d. Effektivare administration..... | |
| Sammanfattning..... | |