

Rattavdrag?

Sänkta körkortskostnaders effekter på
sysselsättningen bland ungdomar

Per Hortlund
Nils Bohlin

Innehåll

Resultat	5
1. Inledning	6
2. Vad kostar körkortet och vad betyder det för anställbarheten?	8
Kostnaden för körkort.....	8
Hur många ungdomar 18–24 år tar körkort?	10
Körkortets betydelse för anställningsbarheten.....	12
3. Samhällsekonomiska effekter av sänkta körkortskostnader	14
Priskänsligheten för körkort.....	14
Arbetslösheten bland ungdomar med och utan körkort.....	15
Hur många jobb skapas?.....	17
Hur stor andel av nya körkortstagare får jobb som följd av körkortet?	18
Är kalkylen realistisk?.....	18
4. Några möjliga reformer.....	20
a. Sänkt moms	20
b. Rattavdrag.....	21
c. CSN-lån.....	22
d. Sänkta administrationskostnader/riskutbildningskostnader.....	23
Sammanfattning.....	24

Resultat

Körkortets betydelse för en människas anställbarhet är något som ofta underskattas. Körkortet betraktas gärna som en privatsak trots att den i många branscher är ett nödvändigt krav för att en människa ska kunna anställas. Inte minst för ungdomar kan ett körkort avsevärt öka anställbarheten. I takt med att ekonomin blir alltmer rörlig och transaktionsintensiteten ökar, kan körkortets betydelse komma att öka. Svenskt Näringsliv har tidigare genomfört en enkätundersökning bland företag i olika branscher där man frågade dem om deras kriterier för att anställa någon. Hela 60 procent av de tillfrågade företagen uppgav att körkort var nödvändigt för anställbarhet.

Samtidigt är det idag relativt dyrt att ta körkort. Ett körkort kostar idag över 15 000 kronor för en genomsnittlig körkortstagare. Detta är en stor kostnad inte minst för många ungdomar och en dyr inträdesbiljett för att få full tillgång till arbetsmarknaden. Ungdomsarbetslösheten är samtidigt hög: i mars 2013 låg arbetslösheten bland ungdomar 18–24 år på hela 23 procent. En fråga är därför om man genom att sänka kostnaderna för att ta körkort kan öka ungdomars anställbarhet och därmed öka sysselsättningen bland dem. HUI Research har på uppdrag av Bil Sweden/Svenskt Näringsliv undersökt denna fråga. Resultaten av studien är följande:

- Arbetslöshetsrisken är 2 gånger högre för ungdomar utan körkort än den är för ungdomar med körkort. Bland ungdomar med körkort är 15 procent arbetslösa; bland ungdomar utan körkort är 30 procent arbetslösa.
- Genom att sänka körkortskostnaderna med 10–20 procent kan man öka sysselsättningen bland ungdomar med minst 1 000 personer. Denna sysselsättningsökning skulle öka BNP med minst 300 miljoner kronor.
- Reformen i form av sänkt moms från 25 till 6 procent, ett rattavdrag motsvarande ROT och RUT; statlig finansiering av den obligatoriska riskutbildningen, samt CSN-lån har beaktats i studien. Dessa åtgärder sänker körkortskostnaderna med 10–20 procent och gör således att mer än 1 000 ungdomsjobb kan skapas.
- De statsfinansiella kostnaderna av nämnda förslag skulle vara relativt låga. Sänkt moms, rattavdrag eller statligt finansierad riskutbildning skulle kosta statskassan 100–200 miljoner kronor. Statsfinansiellt skulle åtgärderna vara 10 gånger effektivare än andra genomförda och föreslagna reformer, såsom sänkt moms på restaurangtjänster eller jobbskatteavdrag.
- En slutsats är därför att åtgärder som sänker kostnaderna för att ta körkort kan vara ett relativt effektivt sätt att minska ungdomsarbetslösheten.

1. Inledning

Körkortets betydelse för arbetsmarknaden är något som underskattas. En vanlig tanke är att körkortet mer eller mindre är en privatsak. Körkortet är något för bilintresserade eller människor som vill ha en rörligare fritid och det påverkar inte människors möjligheter till anställning. Undantaget anses vara vissa speciella yrken såsom inom transport- och åkerinäringarna. Körkortet är emellertid ofta en förutsättning för anställning inom andra branscher utanför de traditionella transportnäringarna. Körkortets betydelse kan komma att öka i och med att näringslivet blir alltmer fragmentiserat. De stora industriföretagen knoppar idag av verksamheter som inte tillhör kärnverksamheten. I stället köps tjänster upp på marknaden av oberoende tjänsteföretag. I denna ekonomi blir körkortet ofta en förutsättning för att kunna verka inom ett litet tjänsteföretag. Svenskt Näringsliv har i en enkätstudie undersökt hur viktigt körkortet är för anställning i olika branscher. För hela näringslivet var körkortet en förutsättning för anställning i hela 60 procent av de tillfrågade företagen! Näst efter yrkesspecifik kompetens utgör körkortet det viktigaste kriteriet för att en arbetssökande skall vara anställningsbar.

Körkortet ökar inte bara efterfrågan på arbetskraft utan även utbudet. Körkortet påverkar en anställds möjligheter att pendla. Den som inte har körkort är ofta hänvisad till jobb som ligger utmed de leder som är vältrafikerade av kollektivtrafiken. Om kollektivlederna inte är direkta kan pendlingstiden bli mycket lång vilket gör det omständligt att ta sig till och från jobbet. Inte minst på mindre orter kan det vara svårt att ta sig till jobbet utan bil. Körkortet gör också att en potentiell anställd kan vara beredd att pröva på nya jobb. Ofta kan ett jobb finnas på annan ort. En anställd då ofta inte flytta till den nya orten direkt utan vill först pröva på om jobbet passar (arbetsgivaren kanske också börjar med en provanställning). Med körkortet kan en anställd pendla i början för att sedan flytta ifall jobbet skulle passa.

Körkortet är viktigt inte minst för ungdomars anställbarhet: särskilt ungdomars möjligheter till instegsjobb som ger fotfäste på arbetsmarknaden. För ungdomar i åldersgruppen 18–24 år är arbetslösheten väsentligt lägre för de som har körkort än den är för de ungdomar som saknar det. Det är därför problematiskt att många ungdomar inte har körkort. En förklaring kan vara att kostnaderna för att ta körkort har ökat på senare tid. Ett körkort kostar idag i genomsnitt över 15 000 kronor. Detta är en väsentlig investering för många ungdomar och en dyr inträdesbiljett för att få tillgång till hela arbetsmarknaden. Ungdomar har blivit alltmer medvetna om körkortets betydelse för anställbarheten. I en studie gjord på uppdrag av Statens Väg- och Transportforskningsinstitut angav ungdomar ökade jobbmöjligheter som ett viktigt motiv för att ta körkort, vid sidan av ökad rörlighet och ökat oberoende. De främsta orsakerna till att man inte tog körkort angavs vara tidsbrist och bristande ekonomi.¹ För många ungdomar finns därför ett "moment 22" för körkort: för att kunna ta körkort måste man ha inkomster vilket gör att man måste ha ett jobb. Men för att kunna få ett jobb måste man ha körkort. Körkortskostnadens storlek i kombination med dess betydelse för anställningsbarheten gör att körkortet nästan blir en jämlikhetsfråga. I Sverige har strävan

¹ Forward, Sonja, Aretun, Åsa, Engström, Inger, Nolén, Sixten & Börjesson, Josefine (2010) "Ungdomars inställning till att ta körkort 2002–2009." *Statens Väg- och Transportforskningsinstitut (VTI), rapport nr. 694.*

länge varit att alla skall ges lika möjligheter på arbetsmarknaden. Om körkortskravet utestänger körkortslösa från 60 procent av arbetsmarknaden är denna jämlikhet hotad.

Mot bakgrund av stigande ungdomsarbetslöshetstal är det angeläget att studera alla åtgärder som kan hjälpa till att minska dessa tal. Enligt den senaste arbetskraftsundersökningen (AKU) är arbetslösheten hela 23 procent bland ungdomar 18–24 år. Detta medför stora kostnader främst för ungdomarna själva men även för samhället. Erfarenheten visar att ju längre en person går arbetslös ju svårare är det att få ett jobb. Det är särskilt viktigt att ungdomar tidigt får ett jobb och kommer in på arbetsmarknaden. Körkortet blir därför viktigt inte minst bland ungdomars chanser att få kontakt med arbetslivet. Taxi och andra åkerinringar kan ofta fungera som ingångsyrrken till arbetsmarknaden. Körkortet ger också möjlighet för studerande att tjäna extra för att minska framtida studieskulder.

I den här rapporten gör vi en kalkyl på hur körkortskostnaderna påverkar sysselsättningen bland ungdomar. Vi räknar på vad sänkta kostnader betyder i antal jobb, och hur dessa påverkar BNP. Vi räknar också på några reformförslag som skulle sänka kostnaderna och vad dessa innebär för statskassan. För att gå händelserna i förväg tror vi att åtgärder som sänker körkortskostnaderna med 10–20 procent skulle kunna ge minst 1 000 nya ungdomsjobb. Dessa skulle ge ett bidrag till BNP på över 300 miljoner kronor. Åtgärder som sänkt moms, ”rattavdrag”, CSN-lån och betald riskutbildning skulle kunna ge dessa jobbeffekter, till en kostnad på under 200 miljoner kronor för statskassan. Åtgärderna framstår därför som kostnadseffektiva jämfört med andra reformer som genomförts eller övervägts, exempelvis sänkt moms på restauranger och jobbskatteavdrag. Rapporten är gjord av HUI Research på uppdrag av BIL Sweden, Svenskt Näringsliv, Motorbranschens Riksförbund, TransportGruppen, Motorförarnas Helnykterhetsförbund och Sveriges Trafikskolors Riksförbund.

2. Vad kostar körkortet och vad betyder det för anställbarheten?

I detta avsnitt redovisas statistik över körkortskostnader: Vad kostar det att ta körkort? Hur har kostnaderna utvecklats över tiden och hur står sig de svenska kostnaderna internationellt? Även meddelas resultat från en undersökning av körkortets betydelse för anställningsbarheten bland ungdomar.

Kostnaden för körkort

Den genomsnittliga körkortskostnaden ligger idag på över 15 000 kronor. Följande tabell redovisar hur kostnaderna kan fördela sig för en typisk körkortstagare:

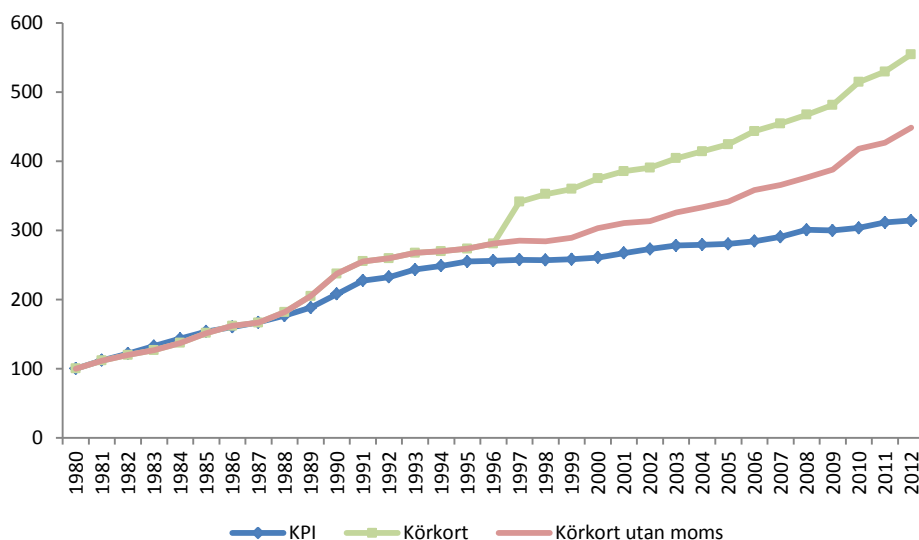
Tabell 1: Kostnaden för att ta körkort 2012

Synundersökning	Obligatorisk	1	
Körkortstillstånd	Obligatorisk	1	220
Handledarutbildning (per person)	Privat	2	300
Godkännande för privata handledare	Privat		170
Teoribok		1	250
Körkortsfrågor, övningsprov till datorn		1	190
Körlektioner hos trafikskola		15	700
Riskettan (riskutbildning del 1)	Obligatorisk	1	700
Halkbanan (riskutbildning del 2)	Obligatorisk	1	1 700
Fotografering hos Trafikverket	Obligatorisk	1	80
Teoriprova (kunskapsprov)	Obligatorisk		325
Uppkörning (körprov)	Obligatorisk		800
Tillverkning av körkort	Obligatorisk	1	150
KOSTNAD FÖR KÖRKORTET:			16 185

Källa: Körkortonline.

Den stora kostnaden är kostnaden för trafiklektioner. Med femton lektioner och ett pris på sjuhundra kronor timmen blir kostnaden för körlektionerna 10 500 kronor, vilket är sextio procent av det totala priset. Ser man på kostnadsutvecklingen har körkortet blivit dyrare under de senaste trettio åren jämfört med den allmänna prisutvecklingen:

Diagram 1 Kostnadsutveckling för trafikskolor, transporter och KPI, 1980–2009

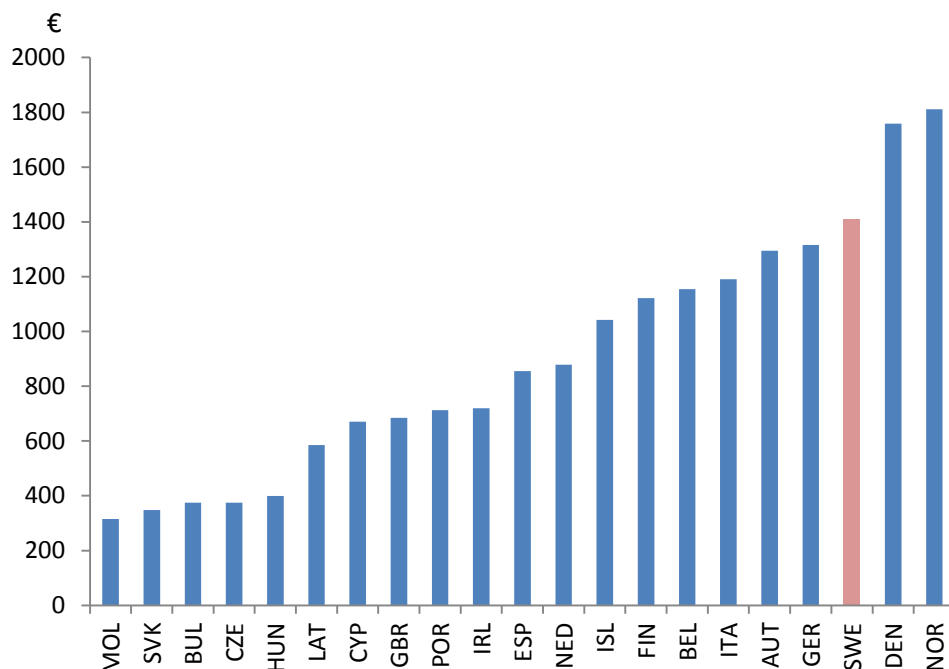


Källa: SCB, Sveriges Trafikskolors Riksförbund. Körkortsindex är baserat på viktade medelvärden av priser för körlektion, teorikurs, halkkörning, provavgift, handledarutbildning och diverse avgifter till myndigheter.

Sedan 1980 har kostnaden för trafikskolor stigit närmare fem gånger – en kostnadsökning med 5,7 procent per år. Som jämförelse har KPI stigit närmare tre gånger under samma period – en ökning med 3,8 procent per år. Körkortskostnaderna har stigit i en takt mer än 50 procent högre än takten för de generella kostnadsökningarna i form av KPI. Momsen hade stor betydelse för kostnadsökningarna när den infördes 1997. Kostnaderna ökade också med introutbildningen för handledare 2006. Vidare betalar trafikskolorna sedan 2011 tillsynskostnader åt Transportstyrelsen, vilka uppgår till 1–2 procent av omsättningen. Även kostnaderna för prov har successivt höjts.

Vid en internationell utblick ligger Sverige i topp bland europeiska länder vad gäller körkortskostnader. Bara Danmark och Norge ligger högre:

Diagram 2 Kostnaden för körkort i europeiska länder, 2009



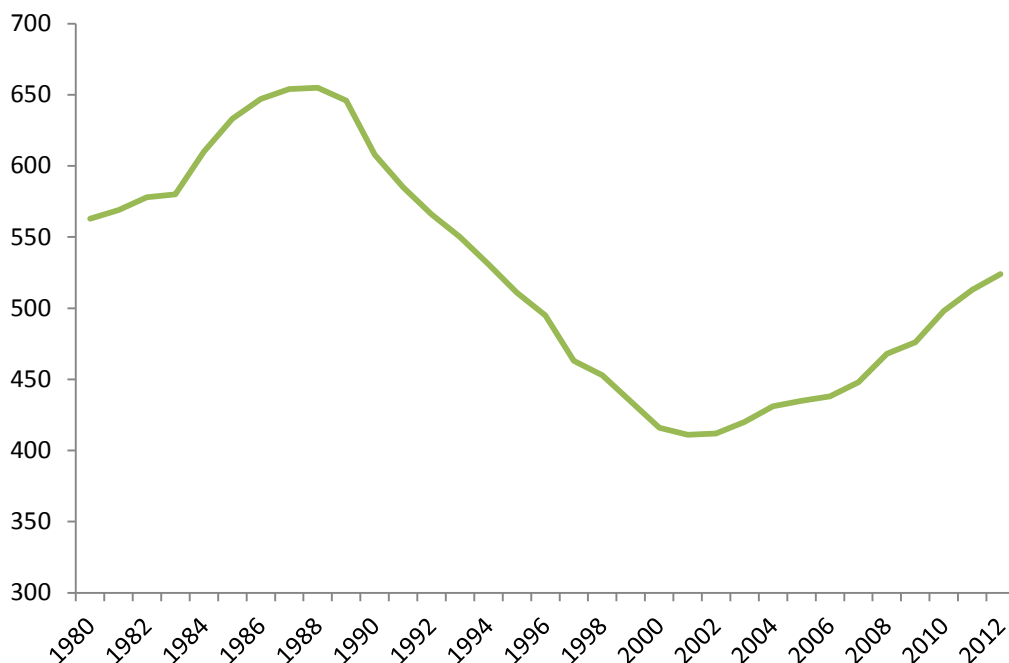
Källa: Sveriges Trafikskolors Riksförbund.

I jämförelsen ovan är det bara Danmark och Norge som ligger högre än Sverige. Andra länder som Finland och Tyskland har dock lägre kostnader än vad vi har. Norges kostnader är 30 procent högre än Sveriges. Många faktorer påverkar skillnader i körkortskostnader mellan länder. En viktig förklaringsfaktor är den allmänna kostnadsnivån. Enligt OECD:s komparativa prisindex är prisnivån generellt 25 procent högre i Norge än den är i Sverige (november 2012). På samma sätt är prisnivån 10 procent högre i Danmark än den är i Sverige.

Hur många ungdomar 18–24 år tar körkort?

Om körkortskostnaderna har stigit mer än den allmänna prisutvecklingen borde det sätta spår i antalet körkort som tas varje år. Enligt Transportstyrelsens uppgifter minskade antalet körkort bland ungdomar under 1990-talet:

Diagram 3a Antal ungdomar 18–24 år som har körkort, 1980–2012

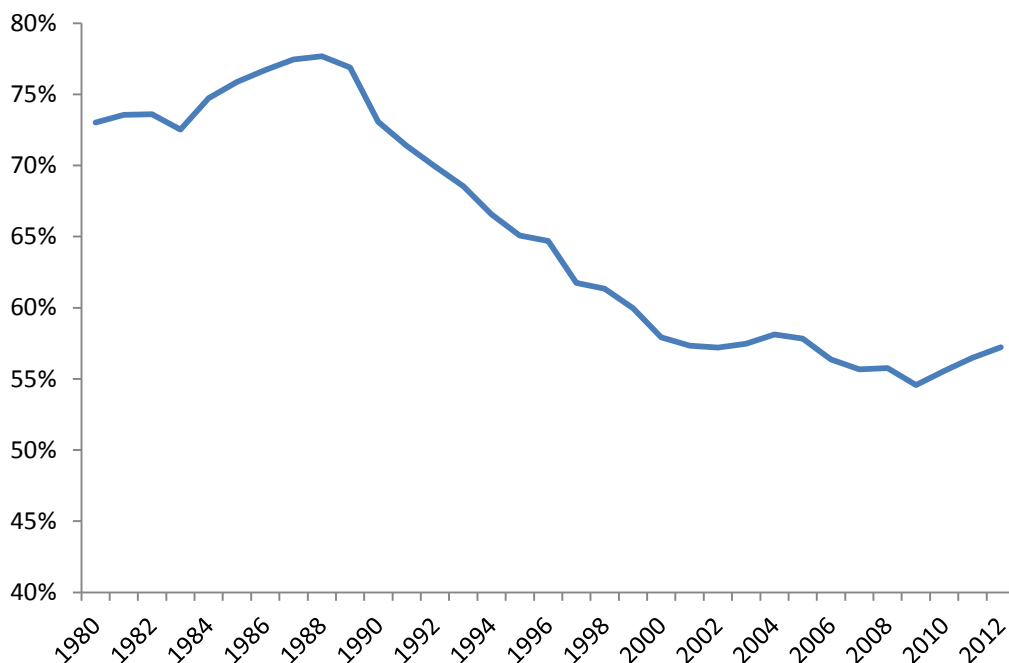


Källa: Transportstyrelsen. AM-körkort exkluderade.

I slutet av 1980-talet låg antalet körkortsinnehavare bland ungdomar på 650 000. Sedan föll antalet stadigt under hela 1990-talet. Under 2000-talet har dock antalet ökat. Detta har i huvudsak demografiska förklaringar: Antalet ungdomar i åldern 18–24 ökade kraftigt under 2000-talet. Statistiken kompliceras av att Transportstyrelsen sedan 2009 inkluderar innehavare av AM-körkort i statistiken. Dessa körkort bör inte ingå i denna undersökning då de inte är relevanta för arbetsmarknaden. Siffrorna från år 2009 och framåt är därför skattade där AM-körkortet exkluderats. År 2012 skattades antalet ungdomar med "riktiga" körkort till 524 000. Det innebär att runt 75 000 ungdomar tar körkort varje år.

Ser vi på antalet körkort som andel av antalet ungdomar finner vi en stadigt nedgående trend sedan slutet av 1980-talet:

Diagram 3b Andel ungdomar 18–24 som tar körkort, 1980–2012



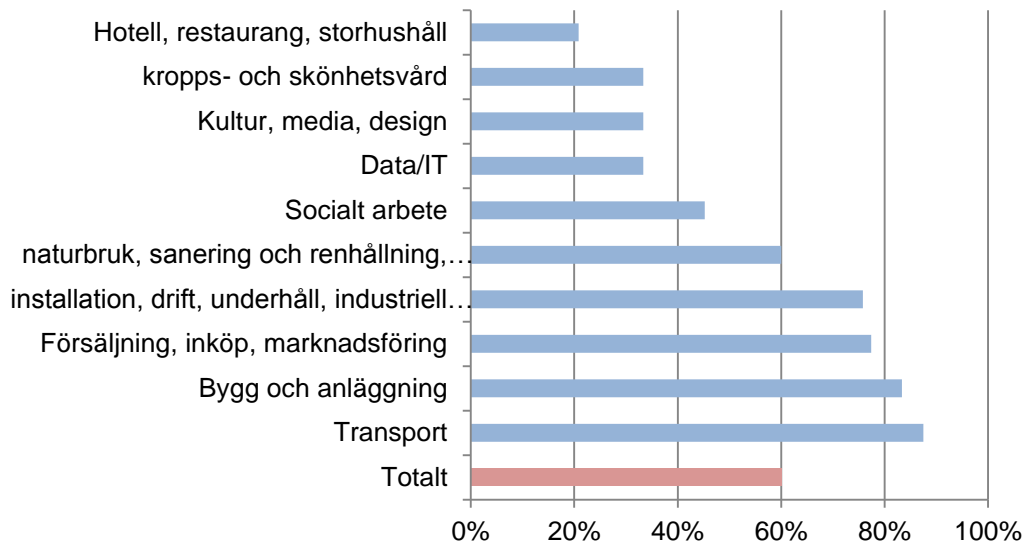
Källor: Transportstyrelsen, SCB.

I slutet av 1980-talet hade 75 procent av ungdomarna 18–24 år körkort. Därefter har antalet körkort stadigt minskat. Under 2000-talet har andelen med körkort legat stadigt kring 55 procent.

Körkortets betydelse för anställningsbarheten

Körkortet är viktigt för anställningsbarheten i många branscher. Detta framgår av en enkätstudie genomförd av Svenskt Näringsliv. I undersökningen visade det sig att näst efter yrkesspecifik kompetens var körkortet det viktigaste kriteriet för att anställa ungdomar. Diagram 4 visar andelen företag som uppgav att körkort var ett krav för att anställa, i olika branscher:

Diagram 4 Krav på körkort i olika branscher



Källa: Svenskt Näringsliv.

Körkort var ett krav i hela 60 procent av de undersökta företagen. Tillsammans med yrkesspecifik kompetens var körkort det nödvändigaste kravet. Om det krävs körkort för 60 procent av den relevanta arbetsmarknaden för ungdomar kan man resonera att med körkort står 100 procent av arbetsmarknaden öppen för ungdomar. Utan körkort står bara 40 procent öppen. Anställbarheten är således $100/40 = 2,5$ gånger högre för ungdomar med körkort jämfört med de som är utan körkort. Omvänt är anställbarheten för ungdomar utan körkort 40 procent av den för ungdomar med körkort. Om arbetslöshetsrisken samvarierar med anställningsbarheten på ett ungefärligen proportionerligt vis skulle det innebära att arbetslöshetsrisken för ungdomar med körkort är ungefär knappt hälften av den för ungdomar utan körkort.

Många tjänstenärningar fungerar som ingångsyrlen till arbetsmarknaden. Exempel på sådana branscher är hotell och restaurang och handel. Hemtjänst och städtjänster är branscher som växt dramatiskt på senare år. Här måste man ofta kunna köra bil för att kunna möta kunderna och utföra uppdrag. Den som har körkort kommer att ha en konkurrensfördel gentemot den som inte har det. Även om ett företag inte skulle ha körkort som absolut krav kan körkortet fälla avgörandet mellan två kandidater i många rörliga tjänsteyrken. Körkortets betydelse för arbetsmarknaden kan därför mycket väl vara större än vad som framgår i tabellen ovan.

3. Samhällsekonomiska effekter av sänkta körkortskostnader

I detta avsnitt genomförs en samhällsekonomisk kalkyl av hur sänkta körkortskostnader kan öka sysselsättningen bland ungdomar. Vad innebär sänkta körkortskostnader i termer av ungdomars anställningsbarhet, minskad arbetslöshet, ökad BNP och statsfinansiella besparingar? Analysen utförs i två steg. Först frågas vad som händer med sysselsättning, BNP och statsfinanser om åtgärder genomförs som sänker kostnaderna att ta körkort med 10–20 procent. I nästa steg frågas: vilka åtgärder kan leda till kostnadsbesparingar i nämnda storleksordning?

Två källor ligger till grund för analysen. Statens Väg- och Transportforskningsinstitut har utrett priskänsligheten för körkortsutbildning. Arbetsförmedlingen för samtidigt uppgifter på arbetslösheten bland ungdomar med och utan körkort. Genom att kombinera dessa två källor med annan statistik går det att skatta hur en sänkning av körkortskostnaderna med 10–20 procent slår på arbetslösheten. För att gå händelserna i förväg skattas att en sådan sänkning kan ge över 1 000 nya ungdomsjobb.

Priskänsligheten för körkort

De kvantitativa effekterna av en kostnadssänkning är alltid beroende av hur pass priskänsligt utbud och efterfrågan på varan eller tjänsten är. Hur priskänslig är efterfrågan på att ta körkort bland ungdomar? När man bedömer priskänsligheten på en vara eller en tjänst är det vanligt att man räknar ut så kallade priselasticiteter. En priselasticitet är ett mått på hur mycket efterfrågan förändras i procent om priset ökar eller minskar med en procent. Skattade priselasticiteter för körkort finns tillgängliga. På uppdrag av Statens Väg- och Transportforskningsinstitut (VTI) studerade Cedersund och Henriksson (2006) faktorer som påverkar ungdomars benägenhet att ta körkort.² Man fann att de tre viktigaste förklaringsfaktorerna var ålder, körkortskostnader samt utbildningsnivå. Man skattade även en modell där sannolikheten att ta körkort är en funktion av dessa förklaringsfaktorer. Cedersund och Henriksson skattade modellen:

$$IB = Const * KKI^{\beta} * e^{UTB * \gamma}$$

där IB är sannolikheten att ta körkort ("inträdesbenägenheten"); KKI är körkortskostnadsindex och UTB är utbildningsnivå i form av andel med postgymnasiala studier i årskullen. Resultaten över körkortskostnadernas påverkan summeras i följande tabell:

² Cedersund, Hans-Åke & Henriksson, Per (2006) "En modell för att prognostisera ungdomars körkortstagande." Statens Väg- och Trafikforskningsinstitut (VTI), rapport nr 511, 2006.

Tabell 2 Körkortskostnadernas påverkan på benägenheten att ta körkort för ungdomar 18–24 år

Årskull	Koefficient (β)
18-åringar	-0,78
19-åringar	-0,44
20-åringar	-1,07
21-åringar	-1,41
22-åringar	-2,20
23-åringar	-1,52
24-åringar	-2,08
<i>Medel</i>	<i>-1,4</i>

Källa: Cedersund & Henriksson (2006).

Koefficienterna kan vid små förändringar tolkas som elasticiteter. Det innebär att en koefficient på 1,4 innebär att om körkortskostnadsindex stiger med 1 procent minskar benägenheten att ta körkort med 1,4 procent. Ju högre koefficient, desto mer priskänslig är körkortsbenaenheten. Tabellen pekar på att 18- och 19-åringar är mindre priskänsliga än vad 22–24 åringar är. Det verkar rimligt. Många 18- och 19-åringar har bestämt sig för att ta körkort. För de som inte tagit körkort och som blivit 22 till 24 år har andra utgifter börjat konkurrera med körkortet. En elasticitet lika med 2 räknas som en hög elasticitet. Körkortet är därför en priskänslig vara för 22–24-åringar.

Om antalet som tar körkort är jämnt fördelat över årskullarna går det att approximativt använda koefficient-medelvärde och skatta hur en prissänkning med 10 procent skulle påverka antalet ungdomar som tar körkort. En elasticitet på 1,4 innebär allt annat lika att en prissänkning med 10 procent leder till en ökning i körkortsbenaenheten på ungefärligen 14 procent. För gruppen 18–24 år är körkortsbenaenheten 0,085 (75 000 ungdomar per år tar körkort av 880 000 personer i denna årsgrupp). En ökning med 14 procent innebär att benaenheten ökar till 0,097, vilket skulle innebära att antalet ungdomar som tar körkort skulle öka från 75 000 ungdomar per år till 85 000, d v s en ökning med 10 000 körkort. Vid en kraftigare sänkning skulle ökningen bli större. Det förefaller därför inte omöjligt att öka antalet ungdomar som tar körkort med 10 000 eller mer genom att sänka körkortskostnaderna med 10–20 procent.

Arbetslösheten bland ungdomar med och utan körkort

Arbetsförmedlingen för statistik över körkortsinnehav hos arbetssökande. Denna statistik är användbar för att räkna ut den relativa arbetslöshetsrisken för dem som har körkort jämfört med risken för dem utan körkort. Tabell 3 nedan visar att 83 000 ungdomar var inskrivna som arbetslösa hos Arbetsförmedlingen i december 2012. Sammanlagt var 391 000 människor inskrivna vid Arbetsförmedlingen, av vilka 227 000 hade körkort och 164 000 saknade det.

Dessa siffror kan kombineras med annan statistik för att beräkna arbetslöshetsrisker för ungdomar med och utan körkort. SCB uppger att år 2012 fanns det 580 000 ungdomar (18–24 år) i arbetskraften, och 300 000 utom den (mest heltidsstuderande). Samtidigt uppger

Transportstyrelsen att 520 000 ungdomar har körkort. Om vi antar att dessa 520 000 körkort är proportionerligt fördelade mellan de som är utom och inom arbetskraften, innebär det att 340 000 ungdomar i arbetskraften har körkort. Med dessa skattningar går det att beräkna den relativa risken att vara arbetslös för människor med och utan körkort. Risken för ungdomar med körkort att vara öppet arbetslös är $36\,000/340\,000 = 0,10$. Risken för att vara arbetslös om man saknar körkort är lika med $47\,000/240\,000 = 0,20$. Risken för att vara arbetslös är således $0,20/0,10 = 2$ gånger större för den som saknar körkort jämfört med den som äger ett.

En nackdel med arbetsförmedlingens statistik ovan är att den enbart anger siffror för de som är inskrivna som arbetssökande. Den officiella arbetslöshetsstatistiken inkluderar dock även människor som studerar men som hellre skulle arbeta om de fick ett jobb. Bland ungdomar 18–24 år utgör denna grupp en stor del av de arbetslösa. Ungdomar som är inskrivna vid Arbetsförmedlingen är 83 000 medan antalet arbetslösa totalt är 126 000 – således är hela 43 000 ungdomar studerande som hellre skulle ha ett jobb. Det förefaller riktigt att räkna med dessa här: körkort skulle kunna ge dessa ungdomar jobb istället för studier som "andrahandslösning". Om andelen som har körkort bland dessa 43 000 är samma som andelen hos de öppet arbetslösa skulle risken att vara arbetslös totalt bli 0,15 för ungdomar med körkort, och hela 0,30 för ungdomar utan körkort. Resonemangen och kalkylerna summeras i tabell 3 nedan. Siffror för hela arbetskraften 15–74 redovisas också (kalkylen för denna åldersgrupp ges i fotnot).³

³ Det totala antalet körkort år 2012 var 6,3 miljoner, varav 4,7 miljoner bland människor under 65 år. Totalt finns det sammanlagt 5 100 000 människor i arbetskraften (15–74 år). Bland människor 25–64 år tillhör 4 300 000 arbetskraften medan 600 000 står utanför den. Givet att körkortet är proportionellt fördelade bland de som står utanför och innanför arbetskraften är en rimlig uppskattning att omkring 4 000 000 människor inom arbetskraften har körkort. Det innebär att 1 100 000 människor i arbetskraften skulle sakna körkort.

Tabell 3: Arbetslösa och arbetslöshetsrisk bland ungdomar och hela befolkningen, december 2012

		15-74	18-24
Arbetslösa	Med körkort	227 000	36 000
	Utan körkort	164 000	47 000
	Totalt	391 000	83 000
I arbetskraften	Med körkort	4 000 000	340 000
	Utan körkort	1 100 000	240 000
	Totalt	5 100 000	580 000
Arbetslöshetsrisk	Med körkort	0,06	0,10
	Utan körkort	0,15	0,20
	Totalt	0,08	0,14
Justerad arbetslöshetsrisk	Med körkort	0,07	0,15
	Utan körkort	0,16	0,30
	Totalt	0,09	0,22

Källa: Arbetsförmedlingen, SCB (AKU), egna beräkningar. Röda siffror anger uppskattningar.

Om vi jämför ovanstående kalkyl med Svenskt Näringslivs enkätundersökning är det intressant att de kommer till liknande tal vad gäller den relativa arbetslöshetsrisken. I Svenskt Näringslivs undersökning var anställningsbarheten implicit två och en halv gång högre för ungdomar med körkort jämfört med ungdomar utan. I kalkylen ovan är arbetslöshetsrisken två gånger högre för ungdomar utan körkort jämfört med ungdomar med.

Hur många jobb skapas?

Om vi antar att kostnaderna sänks med 10–20 procent skulle det kunna leda till att 10 000 fler ungdomar per år tar körkort. Vad blir sysselsättningseffekten av denna ökning?

För att bedöma detta får man ta hänsyn till hur många ungdomar som tillhör arbetskraften och hur stor andel som står utanför. Sysselsättningsstatistiken (AKU) för åren 2002–2012 anges i följande tabell:

Tabell 4 Sysselsatta, arbetslösa och i arbetskraften för ungdomar 18–24 år, 2002–2012 (tusental)

År	Syssel-satta	Arbets-lösa	Ej i arbets-kraften	Arbetslösa (%)	I arbets-kraften (%)
2002	402	67	249	14	65
2004	381	88	260	19	64
2006	411	100	278	20	65
2008	464	95	276	17	67
2010	441	130	305	23	65
2012	457	126	302	22	66

Källa: SCB (AKU).

Bland ungdomar 18–24 år tillhör omkring 65 procent arbetskraften. Denna andel har varit relativt konstant under de senaste tio åren. Resterande 35 procent står utanför arbetskraften,

av vilka de flesta ägnar sig åt heltidsstudier. Givet att de 10 000 som tar körkort som följd av minskade kostnader är jämt spridda bland ungdomar inom och utom arbetskraften, kommer 6 500 nya ungdomar med körkort att tillföras arbetskraften. 3 500 kommer att stå utanför den.

Hur stor andel av nya körkortstagare får jobb som följd av körkortet?

Arbetslöshetsrisken för en ungdom med körkort visade sig i kalkylen ovan vara 0,15. För ungdomar utan körkort var den 0,3. Arbetslösheten bland de 6 500 var tidigare 6 500 gånger 0,3, d v s 2 000 personer. Med körkortet minskar nu arbetslöshetsrisken till 0,15. Den förväntade arbetslösheten blir därför 1 000 personer. Sammanlagt minskar den förväntade arbetslösheten med 1 000 personer. Kalkylen enligt ovan sammanfattas i denna tabell:

Tabell 5 Kalkyl över körkortskostnader och ungdomsarbetslöshet

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

Enligt kalkylen skulle en sänkning av körkortskostnaderna med 10–20 procent kunna öka antalet körkort per år bland ungdomar med 10 000. Detta skulle kunna ge 1 000 nya jobb.

Är kalkylen realistisk?

Kalkylen ovan innebär en punktskattning av hur mycket sänkta kostnader påverkar sysselsättningen bland ungdomar. Ett antagande är att kostnadssänkningar får fullt utslag i priserna. Om detta inte är fallet blir sysselsättningseffekterna mindre. På kort sikt behöver kostnadssänkningar inte nödvändigtvis fullt ut slå igenom i sänkta priser – men på lite längre sikt är detta ett rimligt antagande. Anledningen är att konkurrensen så småningom verkar och tar ut sin rätt. Om inte konkurrensen sänker priserna skulle en kostnadssänkning i en viss bransch leda till att näringsidkarna där fick tillgång till en ”evig penningmaskin”. Höga vinster kommer dock i så fall att locka nya aktörer att träda in varvid priserna pressas och vinsterna upphör.

Ett annat antagande är att den statistiska fördelningen för arbetslösa med och utan körkort uttrycker kausalitet, så att körkortsinnehav innebär att arbetslöshetsrisken minskar från 0,3 till 0,15. Det är inte säkert. Det kan exempelvis finnas underliggande mekanismer som gör att

den som har jobb också har svårt att ta körkort: sambandet är en statistisk korrelation men med begränsad kausalitet.

Argumentet för kausalitet stärks emellertid av Svenskt Näringslivs undersökning, där man frågat företag om anställbarhetskriterier, och som uppvisar siffror i samma storleksordning som de enligt kalkylen ovan. I Svenskt Näringslivs undersökning hade 60 procent av de svarande företagen körkort som krav för anställning. Med körkortet får en ungdom således tillgång till en betydligt större del av arbetsmarknaden. Även om ett företag inte har körkort som krav för anställning kan körkortet skapa en konkurrensfördel mellan två annars likvärdiga kandidater. Exempel är många tjänsteföretag där det är en fördel att vara rörlig och kunna åka ut till en kund med bil. Vid en sådan anställning kan körkortet fälla avgörandet. Vi har också i inledningen nämnt att körkortet gör det möjligt för en arbetssökande att söka och prova på jobb utanför stråk med goda allmänna färdmedel. Det ökar också chansen att få ett jobb.

Om underliggande faktorer (låg socioekonomisk status exempelvis) leder till både arbetslöshet och svårigheter att ta körkort finns det anledning att underlätta körkortstagandet. Körkortet kan mycket väl fungera som ett sätt för arbetsgivare att "screena", eller sälla, arbetstagare. Att ha genomgått en körkortsutbildning visar på en viss förmåga att sköta och slutföra uppgifter. Körkortet kan idag delvis fylla den roll som värnplikten tidigare gjorde.

En ytterligare aspekt är att vi bara har räknat med effekterna för arbetslösa ungdomar 18–24 år som vill jobba heltid. Sänkta körkortskostnader skulle gynna även äldre utan körkort. Vidare skulle exempelvis studenter som vill jobba extra under sin utbildning gynnas av sänkta körkortskostnader. Heltidsstudier ökar också sin anställbarhet efter utbildningen om de har körkort. Dessa skäl gör att sysselsättningseffekterna i kalkylen ovan kan ligga i underkant.

Som framkommit ovan bygger kalkylen på relativt enkla antaganden och frågan hur körkortskostnader påverkar sysselsättningen bland ungdomar kan med fördel bli föremål för en ännu grundligare undersökning. Givet våra antaganden förefaller det dock inte orimligt att en kostnadssänkning på 10–20 procent kan öka sysselsättningen bland ungdomar med tusen personer eller mer.

4. Några möjliga reformer

Ovan har vi beräknat att kostnadssänkningar i storleksordningen 10–20 procent skulle kunna ge mer än 1 000 nya ungdomsjobb. I det här avsnittet diskuterar vi några möjliga reformer som skulle kunna ge dessa effekter, och vilka statsfinansiella och samhällsekonomiska konsekvenser de skulle få. Vi diskuterar följande förslag: sänkt moms, ”rattavdrag”, CSN-lån, sänkta administrationskostnader/betald riskutbildning.

a. Sänkt moms

Momsen på ridlektioner är idag 6 procent samtidigt som momsens på körkortslektioner är 25 procent. Är det rimligt? Körkortet är viktigt för möjligheten att kunna förvärva inkomster. Men momsens är inte avdragsgill. Sänkt moms skulle därför kunna vara en väg att sänka körkortskostnaderna. (En sänkt moms från 25 till 6 procent skulle minska körkortskostnaderna med omkring 10 procent).

Finansdepartementet har kartlagt olika skattereformers effekter på sysselsättning och statsfinanser.⁴ Enligt kartläggningen kan selektiva sänkningar av momsens riktade till sektorer med hög strukturell arbetslöshet och vars tjänster konkurrerar med hushållstjänster leda till en varaktigt högre sysselsättning. Sänkt moms på restaurang- och cateringtjänster är exempel på en momssänkning som bedöms ha varaktiga sysselsättningseffekter. Genom att sänka körkortskostnader främst gynnar ungdomar är en momssänkning på körkort en sänkning som i hög grad riktar sig mot en grupp med hög strukturell arbetslöshet. Vidare konkurrerar körkortslektioner med privat körtid – körkortslektioner ”tävlar” därför med hemarbete på samma sätt som exempelvis städ- och restaurangtjänster gör.

Kostnaderna för att ta körkort har beräknats till ungefär 16 000 kronor (se Tabell 1 ovan). Av denna kostnad är merparten kostnaden för trafikskoleutbildning. Med 15 lektioner och ett pris på 700 kronor lektionen blir totalkostnaden för dessa lektioner 10 500 kronor. Om dessutom handledarutbildning på 2 gånger 300 tillkommer blir totalkostnaden för momspiktig lektionsutbildning omkring 11 000 kronor (åter enligt Tabell 1 ovan). Av denna kostnad är 20 procent, eller 2 200 kronor, moms. En momssänkning från 25 till 6 procent skulle ge minskade momsintäkter med drygt 1 500 kronor. Givet att sänkningen övervältras på priset skulle det leda till en total sänkning av körkortspriset med strax under 10 procent.

Vilka blir de samhällsekonomiska effekterna av denna sänkning? 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). I Finansdepartementets kartläggning räknade man med att sänkt restaurangmoms till 20 procent var självfinansierande (då utbud och efterfrågan på restaurangtjänster ökar). 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.

⁴ ”Utvärdering av jobbskatteavdraget.”. I Prop. 2011/2012:100, bilaga 5. Se även Finansdepartementets skrift ”Beräkningskonventioner 2013”.

Som jämförelse uppskattade Finansdepartementet att den sänkta restaurangmomsen skulle kosta 1,1 miljoner kronor per jobb – således tio gånger mer.

Vi kan också mer direkt räkna på vad 1 000 jobb skulle innebära för statskassan i jämförelse med arbetslöshet. Antag att en ungdom tjänar 25 000 kronor i månaden. 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 skulle kunna vara lägre än de 120 miljoner som beräknats ovan med hjälp av antagandet om en självfinansieringsgrad om 20 procent.

De totala vinsterna för samhället blir emellertid högre. Räknar vi på förädlingsvärdet, d v s den sysselsattes bidrag till BNP, skulle en lönekostnad på 30 000 innebära ett förädlingsvärde på samma belopp. Bidraget till BNP skulle då bli 300 000 kronor per sysselsatt och år, vilket blir 300 miljoner totalt för tusen nyanställda.

b. Rattavdrag

RUT- och ROT-avdragen har betytt mycket för att öka sysselsättningen inom hantverk och hemtjänstnäringar. Genom att minska skattekilarna har dessa branscher upplevt en dramatisk tillväxt. Ett "rattavdrag" på körkortslektioner skulle på liknande vis kunna minska kostnaderna för att ta körkort och därmed öka sysselsättningen. Hur mycket skulle ett rattavdrag sänka kostnaderna? Antag att en körkortstimme kostar 700 kronor. Av denna kostnad utgör arbetskostnaden ungefär 400 kronor. Ett rattavdrag i samma storlek som ROT och RUT skulle innebära att skattedelen av arbetskostnaden får dras av. Skattedelen är ungefär hälften av arbetskostnaden, vilket skulle ge 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, d v s en sänkning med knappt 20 procent. Rattavdraget ger således sänkta kostnader i storlek dubbelt så stora som en momssänkning.

Statsfinansiellt skulle det innebära en kostnad på $15 * 200 = 3\,000$ kronor per körkort (givet ett genomsnitt på 15 körlektioner 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. Det är osäkert ifall samma höga självfinansieringsgrad skulle komma ifråga om samma typ av reform genomfördes för körkortsutbildning. Å ena sidan finns för hemarbete tydliga och kraftiga substitutionsmöjligheter i form av svart arbetskraft och möjlighet till hemarbete snarare än betalt marknadsarbete. Å andra sidan konkurrerar privatlektioner med körkortslektioner: det är således relativt lätt att "fly" in i privat verksamhet

snarare än marknadsverksamhet även på körkortsområdet. Om vi är försiktiga och räknar med att verksamheten till hälften är självfinansierad skulle den statsfinansiella kostnaden bli motsvarande den för en momssänkning – men med en kraftigare sänkning av körkorts-kostnaden, vilket borde innebära fler jobb. Rattavdraget skulle därför kunna ge mer än tusen jobb, kanske uppåt det dubbla.

Vad gäller Rattavdrag tillkommer en komplikation i form av teknisk lösning. Anledningen är att ungdomen som tar körkort inte alltid har en inkomst att dra av körkortsutgiften mot. Det skulle i så fall krävas en annan teknisk lösning för att implementera ett Rattavdrag, jämfört med det gängse RUT-avdraget.

Vad gäller rattavdrag skulle man även kunna tänka sig en riktad sänkning till ungdomar. Det vill säga att rattavdraget bara är möjligt att genomföra för körkorts-kandidater i åldersgruppen 18–24 år. Fördelen med ett sådant riktat avdrag är framför allt att det skulle öka incitamenten för ungdomar att ta körkort. Det kan vara speciellt värdefullt då priskänsligheten är som högst bland 23–24-åringar. En riktad åtgärd skulle även minska de statsfinansiella kostnaderna för reformen. Kostnadsbesparingarna skulle dock bli relativt begränsade, då ungdomar 18–24 utgör ungefär tre fjärdedelar av de som tar körkort.

c. 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 kostnaderna påverkas av studielånet. Det är väldigt individuellt beroende på den studielånssökande ungdomens ekonomiska situation. Såsom vi resonerade ovan finns ett moment 22 i ungdomars situation: För att ta körkort måste man ha ett jobb. Men för att få ett jobb måste man ha körkort. Ett lån löser detta problem. Detta är också tanken bakom studielån, nämligen att unga människor kan utjämna inkomsterna över livs-cykeln. Studielån gör det möjligt att utbilda sig vilket gör att man kan få ett bättre jobb, vilket gör att man har råd att betala igen lånet. Om det finns imperfektioner på kapitalmarknaderna som gör att unga människor utan inkomst är kreditbegränsade, kan studielån utjämna inkomster över livs-cykeln på ett sätt som vanliga lån inte kan. Samma logik som ligger till grund för studielån gäller också för lån till körkort.

Ett räkneexempel: Antag att en ungdom har begränsade kreditmöjligheter. Personen kan få ett blacolån på banken till 9 procents ränta (motsvarande kredit på betalningskonto, netto efter skattesubvention). Personen kan också ta ett studielån till 2 procents ränta. Personen tar ett lån på 16 000 kronor och betalar igen det på fem år. Kostnaderna blir då för blacolånet på bank respektive för studielånet följande:

Tabell 6 Räkneexempel: kreditbegränsad ungdom som tar studielån och blancolån för körkortsutbildning

	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5	Summa
Skuld	16 000	12 800	9 600	6 400	3 200	
Räntekostnad Banklån (9 %)	1440	1150	860	580	290	4320
Räntekostnad Studielån (2 %)	320	260	190	130	60	960
Skillnad Banklån-Studielån	1120	900	670	450	220	3360

I räkneexemplet skulle den kreditbegränsade ungdomen få en lägre körkortskostnad med hjälp av studielånet på sammanlagt 3 400 kronor utslaget på fem år. Det innebär en sänkning av körkortskostnaden med omkring 16 procent. (3 400/20 400 kronor som blir den totala kostnaden för körkortet när räntekostnaderna är inräknade). 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.

d. Sänkta administrationskostnader/riskutbildningskostnader

Oavsett andra reformer för att sänka körkortskostnaderna är det alltid angeläget att försöka minska administrativa kostnader. Dessa har ofta en tendens att öka. Anledningen är att det sällan finns en klar bild av vilka kostnader administrativa regler skapar för de som skall efterfölja dem. Kostnaderna för regelkrångel har emellertid blivit alltmer uppmärksammat på senare år. Regeringen har via Näringsdepartementet gjort en hel del utredningar för att tydliggöra regelkrånglets effekter på näringslivets tillväxt. Svenskt Näringsliv har också prioriterat frågan. 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 självfinansierande. Om vi gör antagandet att riskutbildningskostnaderna till 20 procent är självfinansierande (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. Finansiering av

riskutbildning har dessutom den fördelen att de är tekniskt mindre komplicerade än vad rattavdrag eller momssänkning är.

Sammanfattning

De ovan skissade reformernas effekter sammanfattas i denna tabell, tillsammans med effekterna av några jämförbara närliggande skattereformer, enligt Finansdepartementets beräkningar:

Tabell 7 Effekter av sänkta körkortskostnader jämfört med andra skattereformer

	Brutto- kostnad (mdkr)	Syssel- satta	Årsarbet skraft	Självfinan- sieringsgrad	Nettokostnad per sysselsatt	Nettokostnad per årsarbetskraft
Jobbskatteavdrag	12	10 000	17 000	20	1,0	0,6
Sänkt moms på restaurangtjänster och catering	5,4	4 000	6 000	20	1,1	0,7
Skattereduktion för hushållstjänster	5,2	19 000	20 000	100	0	0
Sänkt moms på körkortsutbildning	0,15	1 000+	1 000	20	0,1	0,1
Rattavdrag	0,3	1 000+	1 000	50	0,1	0,1
CSN-finansiering		1 000?	1 000?	100	0	0
Sänkta kostnader riskutbildning	0,19	1 000+		20+	0,1-	0,1-

Sänkt moms från 25 till 6 procent på körkortsutbildning skulle innebära en prissänkning på 10 procent om sänkningen får fullt genomslag i priserna. Det skulle kunna ge tusen nya ungdomsjobb eller mer (kanske uppåt det dubbla). Vid tusen nya jobb skulle den statsfinansiella kostnaden bli omkring 120 miljoner kronor. Per jobb skulle kostnaden vara tio gånger lägre än vad kostnaden för sänkt restaurangmoms eller ett femte jobbskatteavdrag skulle innebära, enligt Finansdepartementets beräkningar. Reformen skulle öka BNP med omkring 300 miljoner, om 1 000 ungdomar går från arbete till jobb.

Ett rattavdrag skulle sänka priset med 20 procent. Vid en finansieringsgrad på 50 procent skulle den statsfinansiella kostnaden bli motsvarande den för en momssänkning, d v s i

storleksordningen 150 miljoner. Jobben skulle dock antagligen bli fler, kanske uppemot det dubbla mot vad en momssänkning skulle ge.

Statlig finansiering av riskutbildningen skulle sänka kostnaderna med 2 400 kronor eller med 15 procent. Det skulle ge jobbeffekter på mer än tusen jobb och kosta staten 190 miljoner kronor, givet en självfinansieringsgrad motsvarande en momssänkning. Denna reform har dessutom fördelen att vara tekniskt mindre komplicerad än vad en momssänkning eller ett rattavdrag är.

CSN-lån för körkortsutbildning har den fördelen att vara helt självfinansierade. Sysselsättningseffekterna är mer svårbedömda. Givet att tillräckligt många ungdomar är kreditbegränsade skulle sysselsättningseffekterna mycket väl kunna bli i samma storlek som de skattesänkningar som skisserats ovan.

Oavsett lösning verkar det finnas 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 är tio gånger mer kostnadseffektivt än andra jämförbara reformer som genomförts och som övervägs på Finansdepartementet. Att sänka körkortskostnaderna torde därför vara en användbar åtgärd i kampen mot ungdomsarbetslösheten.