

RESEAVDRAG PÅ AVVÄGAR? En rättsvetenskaplig studie av reseavdragets påverkan på jämställdhet*

av Patrik Emblad och Wanna Svedberg Andersson

Universitetslektor vid Juridiska institutionen, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet

Universitetslektor vid Juridiska institutionen, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet

I denna artikel undersöker vi reseavdragets implikationer för jämställdheten ur ett rättsvetenskapligt perspektiv. Undersökningen omfattar både reseavdragets utformning och tillämpning. Med ”tillämpning” menar vi emellertid inte domstolars tillämpning, utan regeladressaternas tillämpning. Närmare bestämt handlar det om den tillämpning som kvinnor och män som grupp medvetet eller omedvetet gör av reseavdragsreglerna då de yrkar på reseavdrag i sina deklARATIONER. Vi kallar denna tillämpning för subjektstillämpning.

Undersökningen bygger på ett omfattande statistiskt material som täcker perioden 2000–2023. Studien bidrar med en uppdaterad lägesbild av den könsmissiga fördelningen av gjorda reseavdrag i Sverige. Genom att sätta in vår analys i ett längre tidsperspektiv identifierar vi både kontinuiteter och förändringar i mönstret. Vi visar även på bakomliggande orsaker till dessa förändringar och diskuterar deras betydelse ur ett genusrättsvetenskapligt perspektiv.

Våra resultat visar att reseavdraget alltjämt är ojämnt fördelat mellan könen, men att skillnaden har minskat över den studerade perioden. Vi identifierar flera förklaringar till denna utveckling. En av de mest framträdande förklaringarna är att föräldraledighet tas ut mer jämställt, vilket förstås är positivt ur jämställdhetssynpunkt. En annan framträdande förklaring till den minskande skillnaden i gjorda reseavdrag mellan kvinnor och män är att kostnaderna för kollektivtrafik har ökat snabbare än kostnaderna för bilresor, vilket missgynnar kvinnor eftersom kvinnor reser kollektivt i större utsträckning än män. Denna bakomliggande förklaring är därför negativ för jämställdheten. Mot bakgrund av strukturella inkomstskillnader mellan kvinnor och män skapar reseavdraget dessutom ekonomiska incitament att upprätthålla traditionella könsroller.

* Artikeln har *peer review*-granskats.

1. Kunskapsläge, syfte och metod

Det har tidigare påvisats att reseavdraget är det mest ojämslilla avdraget i inkomstslaget tjänst.¹ Den 9 juni 2022 beslutade riksdagen att avskaffa reseavdraget och ersätta det med en skattereduktion. Regeländringen motiverades bland annat av klimathänsyn, genom att främja kollektivt resande framför bilåkande. Även ur jämställdhetssynpunkt bedömdes förslaget ha en positiv effekt.² De nya reglerna skulle träda i kraft den 1 januari 2023. Efter regeringsskiftet hösten 2022 fattade riksdagen ett nytt beslut om att i stället återinföra och samtidigt förstärka reseavdraget med verkan från 1 januari 2023.³ Detta motiverades av hänsyn till personer som bor och arbetar på landsbygden och därmed är i behov av bil, samt av hänsyn till rörligheten på arbetsmarknaden.⁴ Den 19 maj 2025 lämnade regeringen ett nytt förslag om skattelättnad för förmån av kollektivt resande⁵, vilket vi ska återkomma till mot slutet av artikeln.

I rättsvetenskapen har sedan tidigare kritik riktats mot anomalin att arbetsresor, men inte barnomsorgskostnader ger rätt till avdrag, trots att de båda i grunden anses utgöra icke avdragsgilla privata levnadsomkostnader.⁶ Vidare förekommer myndighetsrapporter som har analyserat reseavdragets effekter på resande och klimatet.⁷ Inom andra discipliner har studier gjorts av varför reseavdraget har varit så svårt att förändra trots dess negativa inverkan på klimatet.⁸ Vidare finns en del internationella studier på skattesubventionerat

¹ Se exempelvis Nordling, Beatrice, Jämställda skatter – Så påverkar skattesystemet kvinnors liv, Sveriges Kvinnoorganisationer, 2022, s. 18. Det bör dock påpekas att det inte längre finns så många avdragsmöjligheter i inkomstslaget tjänst, se Pahlsson, Robert, Utvecklingen från nettotill bruttobesättning av löntagare, Skattenytt, 2023, s. 436–444.

² Prop. 2021/22:228, Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk, s. 100–101.

³ Riksdagens protokoll 2022/23:37, tisdagen den 13 december och prop. 2022/23:18, Bibehåller reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor, tjänsteresor och hemresor.

⁴ Prop. 2022/23:18, Bibehåller reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor, tjänsteresor och hemresor, s. 14.

⁵ Fi2025/01063, Skattelättnad för förmån av resor med kollektivtrafik.

⁶ Gunnarsson, Åsa, Skatterättvisa, 1995, Iustus, Uppsala, s. 173–174 och Pahlsson, Robert, Levnadskostnader, 1997, s. 19, 49–52 och 120–121, Iustus, Uppsala.

⁷ Se exempelvis WSP, Reseavdrag och slopad förmånsbesättning av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger önskad effekt?, Rapport 2012-11-14 och Trafikverket, Åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser – ett regeringsuppdrag, Trafikverket 2016:111.

⁸ Pettersson, Thomas, Jansson, Johan och Lindgren, Urban, A barrier to sustainable transports? Path dependence and the Swedish tax deduction for commuting, The Journal of Transport History, 2023, s. 79–98.

resande ur klimatperspektiv.⁹ Någon fördjupad rättsvetenskaplig studie av det svenska reseavdraget ur ett jämställdhetsperspektiv har emellertid inte gjorts.

Syftet med denna artikel är att analysera reseavdragets implikationer för jämställdheten. Studien omfattar både reseavdragets utformning och tillämpning. Med reseavdrag avses avdragsrätten för arbetsresor i 12 kap. 26–30 §§ IL, det vill säga resor mellan bostad och arbetsplats. Detta ska skiljas från tjänsteresor, som istället avser resor i tjänsten och som regleras i 12 kap. 5 § IL.

Studien utgår ifrån jämställdhet som en normativ premis. Med jämställdhet menar vi att kvinnor och män skall ha samma makt att forma samhället och sitt eget liv.¹⁰ Här innefattas bland annat en jämn fördelning av makt och inflytande, samt ekonomisk jämställdhet.¹¹ Skattesystemet behandlar kvinnor och män formellt sett lika. Regler som formellt behandlar kvinnor och män lika kan emellertid vara diskriminerande i praktiken. Det beror på att kvinnors och mäns levnadsvillkor skiljer sig åt.¹² För att synliggöra detta krävs en studie av rättens materiella effekter.¹³ Av detta skäl inleder vi med en presentation av tillgänglig kunskap kring kvinnors och mäns resmönster. I denna del använder vi oss av tidigare forskning och rapporter, bland annat rapporter från Trafikanalys som togs fram i samband med Reseavdragskommitténs utredning.¹⁴ Resultaten av denna genomgång presenteras under rubriken ”Kvinnors och mäns resmönster”.

Därefter analyserar vi reseavdragets utformning. I denna del består det undersökta materialet av lagtext och förarbeten. Även Skatteverkets ställningstaganden berörs i viss mån.

⁹ Se exempelvis Oosterhuis, Frans H. och ten Brink, Patrick, *Paying the Polluter – Environmentally Harmful Subsidies and their Reform*, 2014, Elgaronline, Potter, Stephen, Marcus P. Enoch, Tom Rye, Colin Black and Barry Ubbels, *The Tax Treatment of Employer Commuting Support: An International Review*, 2019, Loughborough University (https://repository.lboro.ac.uk/articles/journal_contribution/The_tax_treatment_of_employer_commuting_support_an_international_review/9448154?file=17070143 hämtad 2025-05-08) och ECF, *Fiscal incentives for commuting: The balance is still off* (https://www.cyklisforbundet.dk/media/uhbihe2j/fiscal_incentives_for_commuting.pdf hämtad 2025-05-08).

¹⁰ Prop. 2005/06:155, *Makt att forma samhället och sitt eget liv – nya mål i jämställdhetspolitiken*.

¹¹ Jämför jämställdhetspolitikens tidigare målstruktur, prop. 1993/94:147, *Jämställdhetspolitiken: delad makt – delat ansvar*.

¹² Gunnarsson, Åsa och Svensson, Eva-Maria 2009 s. 187 ff., *Genusrättsvetenskap*. Studentlitteratur, Lund; Svedberg, Wanna, 2013, *Ett (o)jämnt transportsystem*. Bokbox förlag, Lund. För en översiktlig beskrivning av det svenska skattesystemet ur ett jämställdhetsperspektiv se Gunnarsson, Åsa, *Genus- och jämställdhetsperspektiv på skatterätten*, Juridisk Publikation, 2019, s. 419–447 och Emblad, Patrik, *Skatt och samhälle*, 2024, s. 98–117.

¹³ Se härom Emblad, Patrik och Svedberg Andersson, Wanna, *Den Gunnarssonska metoden*, i Tjernberg, M., Trenta, C. och Dimitrievski, N. (red.), *Festskrift till Åsa Gunnarsson*, 2024, Iustus, Uppsala, s. 79–104.

¹⁴ SOU 2019:36, *Skattelättnad för arbetsresor*.

Nästföljande avsnitt ägnas åt reseavdragets tillämpning. Det ska understrykas att vårt tillämpningsbegrepp skiljer sig från det tillämpningsbegrepp som är gängse inom rättsvetenskapen. *Med tillämpning avser vi kvinnors och mäns faktiska användning av reseavdragsregleringen. Inom rättsvetenskapen brukar termen "tillämpning" avse den applicering av rättsregler och rättsprinciper som domstolar gör på konkreta fall. Enligt vår mening är det emellertid också möjligt att uppmärksamma den form av tillämpning som medvetet eller omedvetet sker då en skattskyldig framställer ett avdragsyrkande i sin deklaration. En annan sak är att denna form av tillämpning inte är prejudicerande för gällande rätt enligt rättspositivistisk teoribildning. Den form av tillämpning som vi åsyftar i detta sammanhang är subjektstillämpning.*¹⁵ En anledning till att det är relevant att studera subjektstillämpning av reseavdraget hänger ihop med vad vi anför ovan om vikten att synliggöra rättens materiella effekter. En ytterligare anledning är att Skatteverkets kontrollverksamhet i hög grad är maskinell. Ett tivelaktigt eller till och med felaktigt avdragsyrkande blir i det enskilda fallet gällande rätt i den mån det passerar igenom granskningsystemet utan anmärkning.

Det bör understrykas att den subjektstillämpning som vi är intresserade av i artikeln inte är enskilda individers subjektstillämpning, utan den subjektstillämpning som kvinnor och män gör på kollektiv nivå. Detta undersöker vi utifrån tillgänglig statistik avseende framförallt hur gjorda reseavdrag fördelas sig på kvinnor och män. Undersökningsperioden sträcker sig från år 2000 till år 2023. Anledningen till att denna period har valts är att tillgänglig statistik på SCB avser denna period.

Resultaten visar att gjorda reseavdrag alltså fördelas ojämnt mellan kvinnor och män. Under den uppmätta perioden har skillnaden i gjorda reseavdrag emellertid minskat. Vi har därför även försökt analysera tänkbara bakomliggande faktorer till denna utveckling. I vår inventering av tänkbara bakgrundsorsaker uppmärksammar och undersöker vi följande.

- Mer jämställda förvärvsinkomster. Högre inkomstläge för kvinnor kan tänkas vara förenat med ökade ekonomiska möjligheter att arbetspendla med antingen egen bil eller tjänstebil. Vi undersöker denna faktor genom att jämföra reseavdragets fördelning mellan kvinnor och män under den

¹⁵ Begreppet subjektstillämpning utvecklas och fördjupas i en teoretisk och metodologisk systemartikel (under publicering). Den artikeln utgör ett självständigt men relaterat bidrag som, utöver att följa hur rätten praktiseras i vardagen, även syftar till att förklara hur rätten levs, görs och används utifrån genusteoretiska perspektiv, ett perspektiv som kompletterar den här studiens empiriska fokus. Genom att rikta fokus på den rätt som *görs* avses (i systemartikeln) en process som inkluderar såväl tillämpning av *formell rätt* som *levande rätt* (den oskrivna rätt som vägleder vardagslivet). Tillsammans erbjuder de två artiklarna en integrerad analys av hur formellt könsneutrala rättsregler genom subjektstillämpningen kan få könsspecifika och maktskapande effekter i praktiken.

uppmätta perioden med statistik avseende inkomstutvecklingen för kvinnor och män under samma period.

- Prisökningar på kollektivt resande. Som vi visar nedan reser kvinnor kollektivt i högre grad än män. Snabb prisökningstakt på kollektivt resande kan därför tänkas få ett större genomslag på kvinnors reseavdrag. Vi undersöker denna faktor genom att jämföra reseavdragets fördelning mellan kvinnor och män under den uppmätta perioden med statistik över prisutvecklingen på kollektivtrafik respektive bilresande under motsvarande period.
- Förändrat barnafödande och ansvarstagande för hem och barn. I den mån kvinnors uttag av föräldraledighet minskar är det tänkbart att deras arbetsutbud och gjorda reseavdrag ökar. I avsnittet presenteras statistik över barnafödande under den uppmätta perioden. Den könsmissiga fördelningen av reseavdraget i olika åldersgrupper analyseras för att undersöka betydelsen av ansvarstagande för barn. Genom att särskilt fokusera på åldrar som typiskt sammanfaller med barnafödande får vi en indikation på *om* och *hur* detta ansvar påverkar avdragsmönstret för kvinnor och män. Som komplement jämförs även med statistik över uttag av föräldrapenning under den aktuella perioden.
- Förändrade färdmedelssätt mellan könen. Reseavdragsregleringen gör skillnad på om arbetsresorna företas med bil eller andra färdmedel. Därmed kan förändrade färdmedelssätt bland kvinnor och män påverka storleken på gjorda reseavdrag. Av skäl som vi utvecklar nedan har vi dock inte kunnat analysera detta utifrån tillgänglig statistik.
- Betydelser av felaktigheter i deklARATIONEN. Fördelningen av gjorda reseavdrag kan till viss del vara ett utfall av felaktiga avdragsyrkanden. Denna faktor undersöker vi genom att referera Skatteverkets skattefelsrapport från 2022.¹⁶

Vi undersöker också specifikt hur reseavdragets fördelning på kvinnor och män påverkades av att schablonavdraget för resor med bil höjdes under 2023. Eftersom män reser med bil i högre grad än kvinnor hade det kunnat tänkas att skillnaden i gjorda reseavdrag mellan kvinnor och män borde ha ökat under detta år. Tvärtom var det emellertid så att skillnaden i gjorda reseavdrag minskade. Denna fråga undersöks specifikt i ett eget avsnitt.

Hur storleken på gjorda reseavdrag fördelar sig mellan kvinnor och män säger ingenting om hur mycket kvinnor och män tjänar på reseavdraget. Som vi visar i genomgången av reseavdragets utformning innebär avdraget att den med högre inkomst och högre effektiv skatt tjänar mer på avdraget än den

¹⁶ Skatteverket, 2023, Skattefelsrapport 2022, dnr 8-2196645.

med lägre inkomst och lägre effektiv skatt. Med ”effektiv skatt” menar vi den procentuella skattebelastningen på antingen brutto- eller nettoårsinkomsten efter att grundavdrag, jobbskatteavdrag och skattereduktion för förvärvsinkomster har beaktats vid skatteberäkningen. Ett avsnitt ägnas därför åt att estimerar skillnaden i hur mycket kvinnor och män tjänar på reseavdraget. Vi avslutar artikeln med en sammanfattande analys.

Det kan understrykas att studien fokuserar på reseavdraget i sig. Vi beaktar därför inte annan subventionering av färdmedelssätt i vår analys. Det kan i sammanhanget nämnas att kollektivtrafik subventioneras i hög grad. Subventionsgraden varierar mellan kommuner och regioner, men uppgår överlag till ca 50 % av kostnaden.¹⁷ Vid en bredare analys av subventionsformer bör i så fall emellertid beaktas att även bilismen subventioneras. Svedberg, som stöder sig på Gunnar Falkemark, visar att bilismen i relation till andra transportslag under hela 1900-talet har varit kraftigt subventionerad varmed reseavdraget särskilt gynnat bilismens utveckling. Bilismen är klart underbeskattad (vägskatt) i förhållande till det allmännas kostnader för byggnation och underhåll av vägar.¹⁸ Falkemark uppmärksammar även att en betydande majoritet av dem som kommer i åtnjutande av reseavdrag är män med höga inkomster.¹⁹

2. Kvinnors och mäns resmönster

Detta avsnitt belyser kvinnors och mäns resmönster generellt. En sådan genomgång behövs innan vi övergår till reseavdragets utformning och subjektstillämpning. Vi är medvetna om att de statistiska uppgifter som lyfts fram, liksom skrivningar om kvinnligt och manligt, i sig kan bidra till att förstärka rådande föreställningar om kön. Detta är förstås inte syftet. För att kunna visa hur exempelvis kvinnor och män fördelar sin tid relaterat till resor, helt sonika hur vardagslivet ter sig för kvinnor och män, är det oundvikligt att inte använda sig av officiell statistik. Dessutom skall enligt 14 § förordning (2001:100) om den officiella statistiken, all individbaserad statistik vara uppdelat på kön om det inte finns särskilda skäl mot detta. Vi har gjort bedömningen att synliggörandet i sig är en del av det emancipatoriska syftet, det vill säga att kunskap utgör en del av förändringsarbetet. Vi menar att kvinnors

¹⁷ Se exempelvis Hultén, John, Sju perspektiv på kollektivtrafikens finansiering, K2 Outreach, 2020:4 och Trafikanalys, Regional linjetrafik 2024. (<https://www.trafa.se/globalassets/statistik/kollektivtrafik/kollektivtrafik/2024/regional-linjetrafik-2024.pdf>)

¹⁸ Det kan noteras att med underbeskattning avses både personbilar och lastbilar. Falkemark, Gunnar, Politik, mobilitet och miljö: om den historiska framväxten av ett ohållbart transportsystem, 2006, s. 402, Möklinta: Gidlund.

¹⁹ Falkemark 2006, s. 402; Svedberg, 2013, s. 439.

och mäns vardagsliv både påverkar och påverkas av omgivande strukturer, däribland rätten. I detta sammanhang är därför synliggörandet viktigare än att könsmonster riskerar att reproduceras och befästs.²⁰

Som framgått gör män fler resor än kvinnor per person och dag. Om vi exempelvis ser till tid så lägger kvinnor och män ungefär lika mycket tid på resor, cirka 54 minuter på resor per person och dag för kvinnor jämfört med 51 minuter för män. Kvinnor har något längre restid för fritidsändamål men i övrigt är skillnaderna små enligt Trafikanalys rapport från 2023.²¹ I resvaneundersökningar från 2023 framgår att även om männen har något kortare restid reser de något längre, 39 kilometer per person och dag för män jämfört med 34 kilometer per person och dag för kvinnor.²² Det kan konstateras att det vid en yttlig blick inte är så stora skillnader mellan kvinnors och mäns resor i ovanstående avseende. Emellertid finns sedan länge kunskap om att kvinnors resmönster är mera komplexa jämfört med män. Det innebär bland annat att kvinnor gör fler serviceresor såsom inköp, hämtning på skola och förskola et cetera än män.²³ I Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen 2025, däribland målet om att transportsystemet ska vara jämställt, uppmärksammas att när det gäller punktskattningarna genomfördes fler resor till nära och kära för kvinnor och fler resor för arbete och skola, samt för fritid för män. Detta konstateras likna mönstret från tidigare år. En skillnad, enligt Trafikanalys, är däremot att män hade fler resor för inköp och service, vilket går emot hur det brukar se ut.²⁴ Detta utvecklas dock inte vidare.

Med anledning av Reseavdragskommitténs slutbetänkande²⁵ i vilket föreslogs att reseavdraget skulle ersättas av en avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion gavs Trafikanalys i uppdrag att göra en fördjupad analys av vissa frågor i anslutning till reseavdragskommitténs förslag.²⁶ I uppdraget ingick att göra en fördjupad analys av konsekvenser dels för personer som bor och/eller arbetar i glesbygd, dels för personer som har begränsad tillgång till eller saknar kollektivtrafik samt att den fördjupade analysen ska belysa om konsekvenserna i ovanstående avseenden skiljer sig åt mellan kvinnor och män.

²⁰ Se även Jämits ställningstagande i samma fråga (Jämit – Rådet för jämställdhetsfrågor som rör transport- och it-tjänster, SOU 2001:44) och Svedberg, 2013, s. 140 ff. samt not 19, Ett (o)jämställt transportsystem. Bokbox förlag, Lund.

²¹ Trafikanalys, Resvanor i Sverige 2023. Rapporten utgör en sammanfattning av statistiken Den nationella resvaneundersökningen 2023 (Statistik 2024:16) med publiceringsdatum: 2024-05-29.

²² Trafikanalys 2023, s. 4.

²³ Se SOU 2001:44; Svedberg, 2013, s. 179.

²⁴ Trafikanalys, Uppföljning av de transportpolitiska målen 2025 (Rapport: 2025:2), Datum: 2025-04-15.

²⁵ SOU 2019:36, Skattelättnad för arbetsresor.

²⁶ Fi2020/00658/S1.

Trafikanalys lämnade flera rapporter och PM varav två är av särskilt intresse, Förvärvsarbetande och deras resor²⁷ samt Skattelättnad för arbetsresor – analys av frågor i betänkande SOU 2019/36.²⁸ I PM:et Förvärvsarbetande och deras arbetsresor undersöks förvärvsarbetsresor och resvanor samt analyseras förslagens konsekvenser för arbetsresorna (det vill säga Reseavdragskommitténs förslag på en avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion). I rapport 2020:8 har Trafikanalys fördjupat konsekvensanalysen av betänkandets förslag bland annat gällande omfattningen av hur många som kan göra avdrag i det föreslagna systemet totalt, hur mycket de påverkas jämfört med det befintliga systemet, resulterande förändringar i färdmedelsval, uppdelat på olika reseavstånd, geografi och färd sätt. I Trafikanalys undersökning framkommer bland annat att på avstånd upp till 10 km samt när uppgift saknas om avstånd är det fler kvinnor än män som reser. På avstånd från 15 km och uppåt är det tvärtom fler män än kvinnor som reser (totalt 52 % görs av män vilket även speglade arbetsmarknaden vid dåvarande tidpunkt). Medelreseavstånd för arbetsresor är i genomsnitt 21 km enkel väg.²⁹ Avståndet skiljer sig dock markant mellan könen och även mellan kommungrupper. För män är reseavståndet i snitt 26 km i riket. Motsvarande siffra för kvinnor är 16 km. Längst reseavstånd har förvärvsarbetande män i Landsbygdskommuner nära en större stad (35 km), följda av Tätorter nära en större stad (30 km) och Landsbygdskommuner avlägset belägna (29 km). Sett över tid verkar skillnad i genomsnittlig pendlingsavstånd mellan könen vara relativt konstanta för perioden 2014–2022.³⁰ Det gäller inom alla yrkesområden.

När det gäller färd sätt har bil varit och är fortsatt det dominerande färd sättet.³¹ Användning av bil står för cirka 60 % av arbetsresorna, kollektivtrafik 17 %, cykel 12 % och gång för 9 %.³² Andra färd sätt så som t.ex. flyg, motorcykel och moped står för cirka 2 %. För arbetsresor över 30 km står bilen för 79 %, kollektivtrafik 20 % och annat (till exempel flyg) för 1 %. Av den fördjupade analysen framgår även att vid val av färd sätt finns tydliga skillnader

²⁷ Trafikanalys PM 2020:6.

²⁸ Trafikanalys Rapport 2020:8, Skattelättnad för arbetsresor – analys av frågor i betänkande SOU 2019/36.

²⁹ Trafikanalys Rapport 2020:8, Skattelättnad för arbetsresor – analys av frågor i betänkande SOU 2019/36.

³⁰ Medlingsinstitutet 2023, Löneskillnaden mellan kvinnor och män 2023 Vad säger den officiella lönestatistiken? Emellertid märks en viss ökning av pendlingsavståndet för åren 2021 och 2022, jämfört med innan pandemin.

³¹ För senare rapporter om resvanor se exempelvis Trafikanalys PM 2020:6, Förvärvsarbetande och deras arbetsresor, Trafikanalys Resvanor i Sverige 2021, Trafikanalys Resvanor i Sverige 2022, Trafikanalys Resvanor i Sverige 2023, Trafikanalys Resvanor i Sverige 2024.

³² Trafikanalys PM 2020:6, Förvärvsarbetande och deras arbetsresor.

mellan kvinnor och män.³³ Män väljer i 66 % av fallen bil och i 14 % av fallen kollektivtrafik för sina arbetsresor. Kvinnor använder bil i 53 % av fallen och kollektivtrafik i 20 % för sina arbetsresor. Samtidigt ska det nämnas att cirka 60 % av arbetsresorna är högst 15 km, 20 % är 15–30 km, samt 20 % är längre än 30 km.

Ur ett geografiskt perspektiv är reseavstånden högre i *Landsbygdskommuner nära större stad*, *Täta kommuner nära större stad*, samt *Landsbygdskommuner avlägset belägna* än i övriga kommungrupper. För kvinnor skiljer sig inte reseavstånden åt mellan kommungrupperna, och de har i större utsträckning kortare reseavstånd till arbetet. Det är också fastställt att inkomsterna ökar med reseavståndet i Stads- och Landsbygdskommuner, upp till 30–80 km reslängd, samt för dem med reseavstånd längre än 150 km. I Glesbygdskommunerna finns det inget tydligt samband mellan reslängd och inkomst.³⁴ Mot bakgrund av ovanstående uppger Trafikanalys i sin rapport att "[...] män inte bara reser längre till arbetet utan också verkar få större utdelning i form av högre lön av sitt arbetsresande".³⁵

Den svenska arbetsmarknaden är starkt könssegregerad där kvinnor oftast arbetar inom den offentliga sektorn och inte sällan inom låglöneyrken. För kvinnor saknas det därför ofta ekonomiska incitament att ta ett arbete längre bort från hemmet eftersom lönen inte ökar nämnvärt och därför inte "kompenserar" pendlingskostnader och annat (så som ökad tid för att ta sig till arbetet). Kvinnor har betydligt fler, men ofta mindre arbetsmarknadsregioner än män, vilket även innebär mer begränsade möjligheter att välja arbetsplats. Studier visar att kvinnor oftare åker kollektivt, går eller cyklar till jobbet och att män arbetar längre från bostad och oftare använder bilen.³⁶

³³ Trafikanalys PM 2020:6, Förovarsarbetande och deras arbetsresor.

³⁴ Det bör påpekas att i Trafikanalys rapport 2020:8 s. 71 ff., Skattelättnad för arbetsresor – analys av frågor i betänkande SOU 2019/36, belyses även att det finns en hög korrelation mellan resor och reslängd med bättre socioekonomi och en lokalisering i närheten av större städer. Kortare resor gör personer i urbana områden, boende i lägenhet i och omkring storstädernas stadskärnor. Dessa personer är inte sällan högutbildade och medel- eller höginkomsttagare. Till de som har kort avstånd mellan arbetet och hemmet räknas även studenter med låg inkomst. Vidare finns en hög korrelation mellan den indelning av Sveriges DeSO (Statistiska centralbyråns regionala indelning under kommunnivåer som infördes 1 januari 2018) och inkomstnivå, sysselsättningsgrad, utbildningsnivå och boendeform. Det innebär att socioekonomiskt välmående områden i regel har goda förutsättningar att resa kollektivt till tät miljöer på avstånden 30–80 km. Områden där befolkningen befinner sig i andra änden återfinns i glesa miljöer, utan en attraktiv kollektivtrafik, där avsaknaden av stora arbetsmarknader i närheten gör det svårt att hitta ett arbete utanför sitt eget område.

³⁵ Trafikanalys Rapport 2020:8 s. 68. Skattelättnad för arbetsresor – analys av frågor i betänkande SOU 2019/36.

³⁶ SOU 2001:44, Jämställdhet – transporter och IT, Svedberg 2013, Gil Solá, Ana 2013, På väg mot jämställda arbetsresor? Vardagens mobilitet i förändring och förhandling (Göteborg: Avdelningen

I Sverige förekommer deltidarbete i större utsträckning bland kvinnor jämfört med män. Kvinnors medelarbetstid uppgår till ca 88 % av männens, vilket motsvarar ca 4 timmar mindre arbetstid per vecka.³⁷ Viktigt att påpeka är att kvinnor och män har liknande arbetskraftsutbud och sysselsättningsgrad i yngre åldrar. Ett tydligt mönster är att kvinnors och mäns karriärutveckling följs åt relativt väl till dess att familjebildning och barn kommer in i bilden.³⁸ Dessa livsförändringar påverkar kvinnors och mäns arbetskraftsutbud på olika sätt. I hushåll där det finns barn ökar inkomstgapet mellan kvinnan och mannen i familjen. Kvinnors arbetsutbud minskar (det vill säga kvinnors sysselsättningsgrad där deltidarbete ökar), samtidigt som män gör längre arbetsresor.³⁹

Sammanfattningsvis kan sägas att kvinnor reser mer kollektivt än män. Kvinnor arbetspendlar också kortare sträckor, vilket hänger samman med att kvinnor tar större ansvar för hem och familj samt därmed bosätter sig närmare sitt arbete. Inom typiskt kvinnodominerade yrken är dessutom inte vinsten (i form av högre lön) särskilt stor av längre arbetspendling. Kvinnor och män har liknande sysselsättningsgrad i yngre åldrar. Vid familjebildning ökar skillnaderna i sysselsättningsgrad, inkomstnivå och längd på arbetsresor mellan kvinnor och män.

Efter denna genomgång finns det nu anledning att gå igenom reseavdragets utformning, innan vi därefter går in på dess subjektstillämpning.

3. Reseavdragets utformning

Den svenska inkomstbeskattningen utgör en nettoinkomstbeskattning. Det betyder att skatt bara tas ut på den skattskyldiges skattepliktiga inkomster efter avdrag för de kostnader som den skattskyldige haft för att förvärva dem. Det är detta netto som ger uttryck för den skattskyldiges skatteförmåga. Såvitt gäller tjänsteinkomster följer detta regeltekniskt av 12 kap. 1 § IL som stadgar att den skattskyldige får avdrag för kostnader för intäkternas förvärvan-

för kulturgeografi Institutionen för Ekonomi och Samhälle Handelshögskolan vid Göteborgs universitet); Trafikanalys Rapport PM 2023:3, Måluppföljningens indikatorer och mått 2023, datum 2023-04-14.

³⁷ Konjunkturinstitutet 2017 s. 7 ff., Effekter av deltidarbete på samhällsekonomin och de offentliga finanserna. Specialstudier Nr 55. April 2017.

³⁸ I ett internationellt perspektiv är skillnaderna i sysselsättningsgrad mellan kvinnor och män i Sverige små. För gruppen utrikes födda, och särskilt de födda utanför Europa, är könsskillnaderna dock markanta enligt Konjunkturinstitutet 2017, Effekter av deltidarbete på samhällsekonomin och de offentliga finanserna. Specialstudier Nr 55. April 2017.

³⁹ SOU 2001:44, Jämställdhet – transporter och IT, s. 45.

de.⁴⁰ Däremot medges inte avdrag för personliga levnadsomkostnader (9 kap. 2 § IL).

Huruvida resor mellan bostad och arbetsplats (arbetsresor) borde behandlas som avdragsgilla kostnader eller personliga levnadsomkostnader har återkommande diskuterats i skatterättsliga förarbeten. Av dessa uttalanden följer att arbetsresor närmast är att betrakta som personliga levnadsomkostnader.⁴¹ Trots detta medges sedan lång tid tillbaka avdrag för arbetsresor enligt särregler.

Avdragsrätten för arbetsresor regleras idag i 12 kap. 26–30 §§ IL. Både förutsättningarna för avdrag och storleken på avdraget skiljer sig åt beroende på om arbetsresorna företas med bil eller med andra färdmedel. Vi gör jämförelser mellan dessa två fall under varsin rubrik.

3.1 Arbetsresor med bil

För arbetsresor med bil krävs dels att avståndet mellan bostad och arbetsplats är minst 5 km, dels att resenären regelmässigt gör en tidsvinst på 2 timmar per dag jämfört med allmänna transportmedel. Dessa krav behöver dock inte vara uppfyllda om allmänna transportmedel saknas (12 kap. 27 § 1 st., 28–29 §§ IL).

Enligt Skatteverkets uppfattning ska motsvarande villkor som gäller för arbetsresor med bil även tillämpas på arbetsresor med motorcykel. Samma krav gäller därför på sträcka och tidsvinst.⁴²

Om det brister i något av ovannämnda krav medges ändå avdrag för arbetsresor om den skattskyldige använder bilen/motorcykeln i tjänsten minst 160 dagar om året. Används den 60–160 dagar i tjänsten medges avdrag för arbetsresor under de dagar då bilen används i tjänsten. Körsträckan i tjänsten måste dock uppgå till minst 300 mil per år (12 kap. 27 § 2 st. IL).

De särskilda kraven för arbetsresor med bil gäller inte heller för de som på grund av ålder, sjukdom eller funktionshinder tvingas använda egen bil eller förmånsbil (12 kap. 30 § IL). I dessa fall gäller inte heller den schablonmässiga beräkningen av avdraget, utan avdrag medges med den faktiska kost-

⁴⁰ Se dock Pahlsson, Skattenytt, 2023, s. 436–444 om att avdragsrätten har inskränkts mycket under åren.

⁴¹ Prop. 1927:102, Kungl. Maj:ts proposition Nr 102, s. 400, prop. 1984/85:180, Om förenklad självdeklaration, s. 66, prop. 1989/90:110, Om reformerad inkomst- och förmögenhetsbeskattning, s. 364, prop. 2021/22:228, Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk. Se bl.a. även Lindgren, Den goda skattebetalaren – En rättsvetenskaplig studie av det arbetande skattesubjektet åren 1928–2023, 2024, s. 180–181 och Pahlsson, 1997, s. 52.

⁴² SKV A 2022:38, Skatteverkets allmänna råd om avdrag för utgifter för resor mellan bostaden och arbetsplatsen att tillämpas fr.o.m. beskattningsåret 2023.

naden. Enligt ett ställningstagande från Skatteverket bör avdraget dock inte överstiga dubbla schablonavdraget för arbetsresor.⁴³

För arbetsresor med egen bil är avdraget schabloniserat och uppgår sedan år 2023 till 25 kr/milen (12 kap. 27 § 3 st. IL). Används förmånsbil uppgår avdraget till 9,5 kr/milen om det är en elbil och 12 kr/milen om det är någon annan typ av bil, inklusive hybridbilar (12 kap. 29 § IL).⁴⁴ Motorcyklar, mopeder och cyklar regleras inte av bestämmelsen. Enligt Skatteverket bör avdrag för arbetsresor med motorcykel beräknas till 12,5 kr/milen, med moped till 6 kr/milen och med cykel till 350 kr för helt år.⁴⁵ Vid samåkning får resenärerna dela på avdraget enligt Skatteverkets uppfattning.⁴⁶ Avdrag medges bara för den del av kostnaden som överstiger 11 000 kr per år (12 kap. 2 § 3 st. IL).⁴⁷ Regeringen har i budgetpropositionen för 2026 aviserat en höjning av denna beloppsgräns till 15 000 kr. Höjningen ska träda ikraft 1 januari 2026.⁴⁸

Avdragsrätten påverkas inte av att arbetsgivaren betalar för den anställdes arbetsresor. Den anställde ska i så fall redovisa värdet av denna förmån som en skattepliktig intäkt, men har fortfarande rätt till avdrag för arbetsresor under samma förutsättningar som om denne själv hade betalat för resorna.⁴⁹ Under perioden 1 juli 2023 till 30 juni 2026 har förmån av fri laddning på arbetsplatsen varit undantagen från skatteplikt (11 kap. 12 b § IL).⁵⁰ I budgetpropositionen för 2026 föreslås att skattefriheten ska göras permanent.⁵¹ Någon ändring har emellertid inte gjorts av avdragsreglerna, varför den anställde borde kunna göra avdrag för arbetsresor trots att förmån av fri laddning har undantagits från skatteplikt.

⁴³ SKV A 2022:38, Skatteverkets allmänna råd om avdrag för utgifter för resor mellan bostaden och arbetsplatsen att tillämpas fr.o.m. beskattningsåret 2023.

⁴⁴ Se även prop. 2022/23:18, Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor, tjänstresor och hemresor, s. 48.

⁴⁵ SKV A 2022:38, Skatteverkets allmänna råd om avdrag för utgifter för resor mellan bostaden och arbetsplatsen att tillämpas fr.o.m. beskattningsåret 2023.

⁴⁶ Skatteverkets ställningstaganden, Avdrag för arbetsresor vid samåkning, 2008-09-22, dnr 131 555950-08/11.

⁴⁷ I budgetpropositionen för 2025 aviserades en höjning av denna beloppsbegränsning från 11 000 kr till 13 000 kr. Motivet för höjningen är dels att reseavdragen har inslag av personliga levnads-kostnader, dels förenklings- och administrativa vinster. Se prop. 2024/25:1, Budgetproposition för 2025, s. 246–247 samt Fi2025/01065, Höjd beloppsgräns vid avdrag för resor till och från arbetet.

⁴⁸ Prop. 2025/26:1, Budgetproposition för 2026, s. 281–282. Se även Fi2025/01685, Ytterligare höjd beloppsgräns vid avdrag för resor till och från arbetet.

⁴⁹ <https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2025.5/326310.html#h-Fria-arbetsresor> hämtad 2025-09-29.

⁵⁰ Prop. 2022/23:84, Tillfällig skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen.

⁵¹ Prop. 2025/26:1, Budgetproposition för 2026 och Fi2025/01064, Permanent skattefrihet för förmån av laddel på arbetsplatsen och utvidgad rätt till avdrag för drivmedelsutgifter.

3.2 Arbetsresor med andra färdmedel än bil

Ett grundläggande krav för reseavdrag med andra färdmedel än bil är att arbetsplatsen ligger på sådant avstånd från bostaden att någon typ av färdmedel behöver användas. Enligt Skatteverkets allmänna råd behöver avståndet vara minst 2 km.⁵²

När det gäller andra färdmedel än bil uppgår avdraget till den faktiska resekostnaden. Oavsett färd sätt medges dock bara avdrag för den del av kostnaden som överstiger 11 000 kr per år (12 kap. 2 § 3 st. IL). Denna gräns kommer som sagt eventuellt att höjas till 15 000 kr från och med 1 januari 2026.⁵³

3.3 En jämförelse av avdragsrätten vid arbetsresor med olika färdmedel

Anta att Anna pendlar på tåget varje dag mellan Varberg och Göteborg. Årskortet på tåget kostar ca 17 000 kr.⁵⁴ Hennes avdrag kommer att uppgå till $17\ 000 - 11\ 000 = 6\ 000$ kr för beskattningsåret. Anta att Anna istället pendlar med egen bil mellan Varberg och Göteborg. Avståndet är 8 mil enkel väg och antalet arbetsdagar uppgår till 220. Under förutsättning att villkoren för avdrag är uppfyllda kommer avdraget att uppgå till $220\ \text{dagar} \times 8\ \text{mil} \times 2\ \text{sträckor (tur och retur)} \times 25\ \text{kr/milen} - 11\ 000$ (ej avdragsgillt belopp) = 77 000 kr.

I det angivna exemplet blir alltså reseavdraget klart högre för resor med bil än för resor med tåg. Anna får i det första exemplet avdrag med 6 000 kr och i det andra exemplet avdrag med 77 000 kr. Bakgrunden till att avdraget för bilresor är högre är att den faktiska kostnaden för bilresande är avsevärt högre. En relevant fråga är därför hur schablonavdraget förhåller sig till faktiska kostnader.

Den faktiska kostnaden för arbetsresor med bil ankommer på vilken bil som används och vad bensinpriset är vid varje gällande tidpunkt. För att kunna jämföra schablonavdraget med faktiska kostnader krävs antaganden kring dessa parametrar. Om den bil som används drar 0,75 liter/mil och benzinens kostar 16 kr/litern kommer den faktiska årliga resekostnaden för Annas arbetsresor med bil att uppgå till: $220\ \text{dagar} \times 8\ \text{mil} \times 2\ \text{sträckor (tur och retur)} \times 0,75\ \text{(liter per mil)} \times 16\ \text{(bensinpriset kr/l)} = 42\ 240$.⁵⁵ Att scha-

⁵² SKV A 2022:38, Skatteverkets allmänna råd om avdrag för utgifter för resor mellan bostaden och arbetsplatsen att tillämpas fr.o.m. beskattningsåret 2023.

⁵³ Prop. 2025/26:1, Budgetproposition för 2026, s. 281–282. Se även Fi2025/01685, Ytterligare höjd beloppsgräns vid avdrag för resor till och från arbetet.

⁵⁴ Enligt prisuppgift för år 2025 som kan framräknas via reseplaneraren på hallandstrafiken.se.

⁵⁵ Bränsleförbrukningen beror förstås på vad det rör sig om för bil. Enligt Energimyndigheten uppgår den genomsnittliga drivmedelsförbrukningen till 0,83 l/mil för bensinbilar och 0,68 l/mil för dieslbilar, se <https://www.energimyndigheten.se/contentassets/3b62e1ed0e4a49b8943e>

blonavdraget är avsevärt högre än så (i detta exempel 77 000 kr) beror på att reseavdraget är avsett att täcka både rörliga kostnader per mil och den del av bilens värdeminskning som kan antas vara beroende av körsträcka.⁵⁶ Frågan är därför hur stor del av avdraget som motsvarar rörliga kostnader per mil respektive bilens värdeminskning. För att svara på detta kan en jämförelse göras med hur stort reseavdrag hon hade fått om hon istället hade använt en förmånsbil. I så fall är det nämligen arbetsgivaren som äger bilen och som står för omkostnader och värdedeförslitning medan arbetstagaren bara står för drivmedelskostnaden. I en sådan situation hade Anna fått avdrag med 220 dagar \times 8 mil \times 2 sträckor (tur och retur) \times 12 kr/milen – 11 000 (ej avdragsgillt belopp) = 31 240 kr. I exemplet ovan beräknade vi hennes faktiska drivmedelskostnader till 42 240 kr. Det betyder att schablonavdraget i detta fall är lägre än den faktiska kostnaden.

Den del av schablonavdraget som avser drivmedelskostnaden baseras på genomsnittlig drivmedelsförbrukning bland bensin- och dieseldrivna personbilar registrerade under 2017–2020 och på genomsnittliga drivmedelspriser under 2021.⁵⁷ Reglerna ger därför incitament att köpa bilar som drar mindre än genomsnittsbilen, vilket förstås är positivt ur klimatsynpunkt. Såvitt gäller väldigt bränslesnåla bilar kan det dock bli så att avdraget överstiger den faktiska kostnaden. I så fall premierar reglerna bilåkande framför kollektivt resande eftersom avdrag för kollektivt resande enbart medges med den faktiska kostnaden.

År 2023 höjdes reseavdraget från 18,5 till 25 kr/milen för arbetsresor med egen bil. I propositionen konstaterade regeringen att det höjda reseavdraget skulle försämra den ekonomiska jämställdheten. Så var fallet eftersom resmönstren skiljer sig åt mellan kvinnor och män. Det höjda reseavdraget beräknades medföra en större ökning av mäns disponibla inkomst än av kvinnors. Kvinnors disponibla inkomst förväntades öka med 0,04 % och mäns disponibla inkomst förväntades öka med 0,07 % till följd av det höjda avdragsbeloppet.⁵⁸ Den beräknade förändringen var inte enorm, men var allt-

58ef36cbeed0/kom-langre-som-medveten-bilist.pdf (hämtad 2025-05-07). Enligt <https://www.bensinstation.nu/historiska-bränslepriser/> låg bensinpriset på 15,63 kr/litern i maj 2025 (hämtad 2025-06-07). Bensinpriset har sänkts från runt 21 kr/liter under 2023, inte minst till följd av minskad reduktionsplikt och sänkt drivmedelsbeskattning (prop. 2023/24:28, Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel och lag (2022:166) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

⁵⁶ Prop. 2022/23:18, Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor, tjänsteresor och hemresor, s. 16.

⁵⁷ Prop. 2022/23:18, Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor, tjänsteresor och hemresor, s. 17.

⁵⁸ Prop. 2022/23:18, Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor, tjänsteresor och hemresor, s. 37.

jämt en försämring av den ekonomiska jämställdheten. Flera remissinstanser var även kritiska till förslaget på den grunden att det bedömdes leda till ökade klimatutsläpp. Regeringen framhöll explicit att syftet med att behålla och stärka reseavdraget emellertid inte var att främja vare sig jämställdheten eller klimathänsyn. Syftet var att reseavdraget i ökad mån skulle motsvara de faktiska reskostnaderna.⁵⁹

3.4 Avdrag och reduktioner

Kostnader för resor mellan bostad och arbetsplats ger idag rätt till ett avdrag som minskar den skattepliktiga inkomsten av tjänst. I prop. 2021/22:228 föreslogs att reseavdraget skulle göras om till en skattereduktion. Skillnaden är att en reduktion minskar den skatt som ska betalas, medan ett avdrag minskar den skattepliktiga inkomsten. Följande exempel illustrerar skillnaden.

Anna har en bruttoårsinkomst på 300 000 kr för lönearbete. Anta att hennes kostnader för arbetsresor uppgår till 41 000 kr för beskattningsåret 2025. På grund av beloppbegränsningen i 12 kap. 2 § IL får 30 000 kr av dessa kostnader dras av. Med ett avdrag för arbetsresor på 30 000 kr minskar hennes skattepliktiga tjänsteinkomst till 270 000 kr. På den skattepliktiga inkomsten 270 000 kr tas kommunalskatt ut. Kommunalskatten ankommer på var hon är bosatt, men uppgår i genomsnitt till 32,41 % för 2025. Den effektiva skatten på hennes inkomst påverkas i sin tur av grundavdraget, jobbskatteavdraget och skattereduktionen för förvärvsinkomster. Räknat på en genomsnittlig kommunalskatt 2025 landar hennes slutliga skatt på strax över 48 000 kr, vilket motsvarar en effektiv skattesats på ca 17,9 % på nettoinkomsten.⁶⁰

Ett avdrag är en *indirekt* inbesparing av skatt eftersom avdraget bara minskar den *skattepliktiga inkomsten*. Det som den skattskyldige tjänar på avdraget är den skatt som skulle ha betalats på det avdragna beloppet för det fall avdraget inte hade genomförts. I ett progressivt skattesystem, som det svenska, kan ett avdrag dessutom innebära att den skattskyldige tjänar in skatt som ska betalas på nettoinkomsten (det vill säga den skattepliktiga förvärvsinkomsten efter att avdraget har gjorts). Så är fallet eftersom ett avdrag kan innebära att den skattskyldige exempelvis hamnar i en annan kategori för hur jobbskatteavdraget ska beräknas.⁶¹ Nedan framgår hur skatteutfallet för Anna skiljer sig åt beroende på om hon gör nämnda avdrag på 30 000 kr eller inte:

⁵⁹ Prop. 2022/23:18, Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor, tjänsteresor och hemresor, s. 15 och 38–39.

⁶⁰ Detta har beräknats med hjälp av funktionerna som utvecklas i Emblad, Netto-/bruttoinkomstbeskattning ur ett skatteförmågeperspektiv – Ett bidrag till de skatterättsliga principernas evolutionslära, Skattenytt, 2025 (kommande).

⁶¹ Emblad, Skattenytt, 2025 (kommande).

Tabell 1. Exempel på skatteinbesparing till följd av ett avdrag

Med reseavdrag	Utan reseavdrag
300 000 kr (bruttoårsinkomst)	300 000 kr (bruttoårsinkomst)
– 30 000 (reseavdrag)	Inget reseavdrag
Netto 270 000	Netto 300 000
Skatt 48 311 (ca 17,9 % effektiv skatt på 270 000)	Skatt 56 147 (ca 18,7 % effektiv skatt på 300 000)

Avdraget leder till att Anna betalar 7 836 kr mindre i skatt ($56\,147 - 48\,311 = 7\,836$ kr). Det belopp hon tjänar kan delas upp i två delar:

1. Hon tjänar in den effektiva skatten på själva avdraget:
 $30\,000 \text{ kr} \times 0,18715667 = 5614,7 \text{ kr}.$
2. Dessutom tjänar hon in på en lägre effektiv skatt på nettoinkomsten:
 $(0,18715667 - 0,17892963) \times 270\,000 \text{ kr} = 2221,3 \text{ kr}.$
 $5614,7 + 2221,3 = 7\,836 \text{ kr}.$ ⁶²

En skattereduktion är istället en *direkt* inbesparing av den skatt som den skattskyldige ska betala. Anta att Annas utgifter för arbetsresor ersätts genom en skattereduktion istället för ett avdrag. För att inbesparingen ska bli lika stor som vid ett avdrag i exemplet ovan behöver skattereduktionen uppgå till 26,12 % av avdragsbeloppet ($7\,836 / 30\,000 = 0,2612$).

Hennes skattepliktiga bruttoårsinkomst uppgår då till 300 000 kr. På denna skattepliktiga årsinkomst utgår en effektiv skatt med 56 147 kr. Reduktionen på 7 836 kr minskar den skatt Anna ska betala till 48 311 kr. Utfallet av en skattereduktion på 7 836 kr blir alltså detsamma som ett avdrag på 30 000 kr för Annas del.

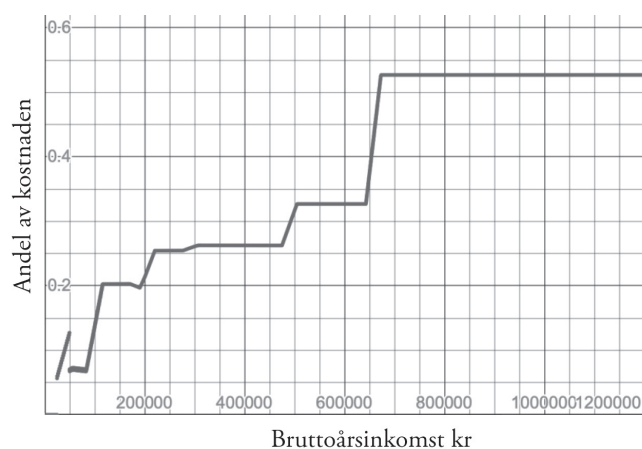
Det finns fördelningspolitiska skillnader mellan avdrag och reduktioner. Så är fallet eftersom beskattningen av tjänsteinkomster i Sverige är progressiv. På förvärvsinkomster som överstiger skiktgränsen (625 800 kr för beskattningsåret 2025) utgår statlig inkomstskatt med 20 % i tillägg till den kommunala skatten. Eftersom ett avdrag minskar den skattepliktiga inkomsten kommer skatteinbesparingen att bli större ju högre skattebetalarens effektiva skatt är.

Anta att Anna och Jörn bor på samma adress och arbetar på samma ställe. De reser till jobbet i varsin bil och får båda göra avdrag med 30 000 kr (efter att beloppsbegränsningen i 12 kap. 2 § IL har beaktats vid skatteberäkningen). Enda skillnaden är att Anna har en bruttoårsinkomst på 300 000 kr

⁶² Detta har beräknats med hjälp av funktionerna som utvecklas i Emblad, Skattenytt, 2025 (kommande).

medan Jörn har en årsinkomst på 800 000 kr. Trots att båda två har lika höga kostnader för sina arbetsresor kommer Anna bara få tillbaka 7 836 kr genom avdraget medan Jörn kommer att få tillbaka 15 811 kr genom avdraget.⁶³ Så är fallet eftersom ett avdrag medför att skatteinbesparingen blir högre ju högre inkomst och ju högre effektiv skatt den skattskyldige har. Följande diagram visar hur stor andel av resekostnaden som den skattskyldige får tillbaka genom ett avdrag vid olika inkomstnivåer.

Figur 1. Hur stor andel av en kostnad som en skattskyldig får tillbaka genom ett avdrag vid olika inkomstnivåer



Av diagrammet följer att i ett progressivt skattesystem, som det svenska, kommer en skattskyldig att tjäna mer på avdraget ju högre inkomst denne har. De med bruttoårsinkomster från ca 220 000 kr till ca 470 000 kr får tillbaka ungefär 25 % av det avdragna beloppet. De med bruttoårsinkomster från ca 500 000 kr till ca 640 000 kr får tillbaka ungefär 33 % av det avdragna beloppet. De med årsinkomster från ca 670 000 kr och uppåt får tillbaka lite mer än 50 % av avdraget. Ett avdrag har därför en regressiv fördelningsprofil.⁶⁴

I prop. 2021/22:228 föreslogs som sagt att reseavdraget skulle göras om till en skattereduktion. Skattereduktionen skulle baseras på avståndet mellan bostad och arbete, samt utgå med samma belopp oavsett färdmedel. Därav skulle kollektivt resande gynnas och bilåkande missgynnas. Skattereduktionen skulle också bli lika stor för alla skattebetalare oavsett inkomstnivå.

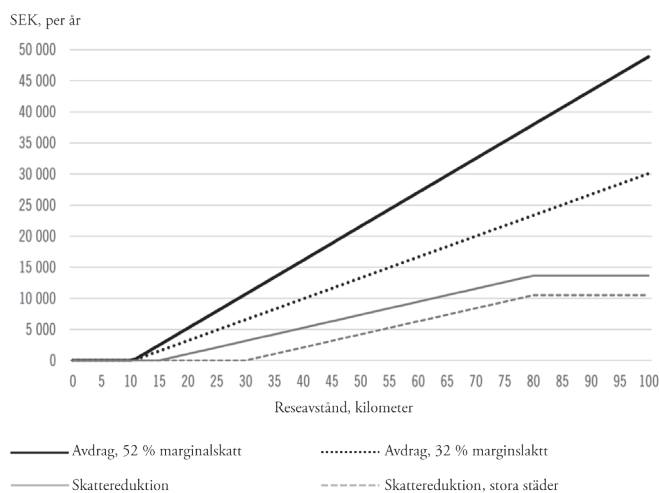
⁶³ Jörn tjänar den effektiva skatten på avdraget: $30\,000\text{ kr} \times 0,29975 = 8992,5\text{ kr}$ samt skillnaden i effektiv skatt på nettoinkomsten $(0,29975 - 0,29089481) \times 770\,000 = 6818,5\text{ kr}$. Den totala inbesparingen blir därför $8992,5\text{ kr} + 6818,5\text{ kr} = 15\,811\text{ kr}$.

⁶⁴ Emblad, Skattenytt, 2025 (kommande).

Den kritik som riktades mot förslaget att göra om avdraget till en skatte-reduktion bestod främst i att skatteinbesparingen inte skulle spegla faktiska resekostnader för arbetsresor med bil i tillräcklig grad. Den föreslagna skatte-reduktionen kunde dessutom leda till både över- och underkompensation.⁶⁵ Som vi visar ovan är emellertid så även fallet med nuvarande reseavdrag. De som reser med väldigt bränslesnåla bilar kan få ett avdrag som överstiger den faktiska drivmedelskostnaden.

Följande diagram är hämtat från utredningen och visar skillnaden i skatte-subventionens storlek med bibehållet reseavdrag jämfört med det beslut om skattereduktion som återkallades, räknat på en marginalskatt om 52 % respektive 32 %.

Figur 2. Skattelättnader för arbetsresor med egen bil vid olika avstånd, enkel väg: skatte-avdrag och skattereduktion⁶⁶



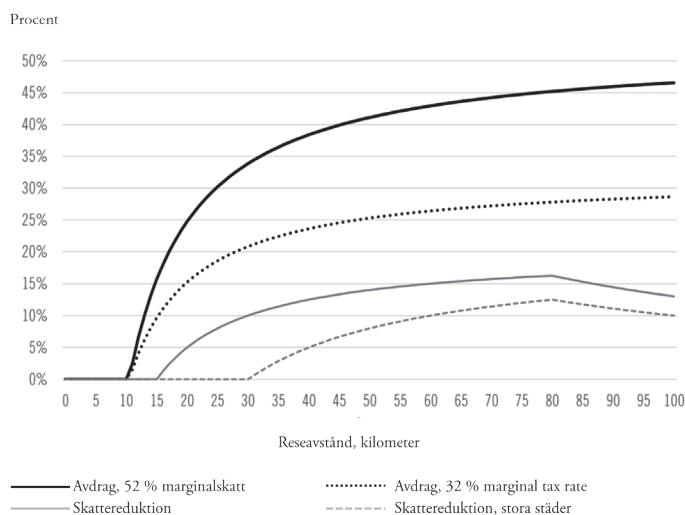
Anmärkning: Beloppen gäller vid 210 resdagar per år och två resor per dag. Med avdrag avses reseavdrag enligt nu gällande regelverk (med ett schablonmässigt avdragsbelopp om 25 kronor per mil). Med skattereduktion avses skattereduktion enligt den lagändring som skulle ha trätt i kraft 1 januari 2023 enligt prop. 2021/22:228. Med marginalskatt avses individens marginalskatt (32 respektive 52 procent).

⁶⁵ Prop. 2022/23:18, Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor, tjänsteresor och hemresor, s. 13.

⁶⁶ Prop. 2022/23:18, Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor, tjänsteresor och hemresor, s. 26.

Följande diagram, som också är hämtat från utredningen, visar hur stor andel av resekostnaderna som ersätts med bibehållet reseavdrag jämfört med det beslut om skattereduktion som återkallades. Även i detta fall är det räknat på 52 % respektive 32 % marginalsatt.

Figur 3. Subventionsgrad för arbetsresor med bil vid olika avstånd, enkel väg: beslutade regler och enligt förslag⁶⁷



Anmärkning: Med subventionsgrad avses den andel av individens totala årliga resekostnad som täcks av skattelättnaden och utgörs av kvoten mellan erhållena skattelättnad och total resekostnad. Med beslutade regler avses skattereduktion för arbetsresor fr.o.m. 2023 enligt prop. 2021/22:228. Med förslag avses reseavdrag med utformning enligt avsnitt 4 i ovan angivna proposition (med ett schablonmässigt avdragsbelopp om 25 kronor per mil). Med marginalsatt avses individens marginalsatt (32 respektive 52 procent). Beräkningen utgår från en genomsnittlig resekostnad på 25 kronor per mil med bil och att individer har 210 resdagar per år. Tidsvinstkravet som gäller för reseavdraget antas vara uppfyllt vid alla avstånd.

Enligt regeringens beräkningar ersätter reseavdraget ca 25 % av resekostnaden för de med ett reseavstånd på 50 km och en marginalsatt på 32 %. Ca 41 % av kostnaden ersätts för de med en marginalsatt på 52 %. Beslutet om skattereduktion som återkallades innebar att enbart ca 14 % av resekostnaden för arbetsresor med egen bil skulle ha ersatts, enligt regeringens beräkningar.

⁶⁷ Prop. 2022/23:18, Bibehållet reseavdrag med vissa förstärkningar för arbetsresor, tjänsteresor och hemresor, s. 27.

Av detta framgår att personer som utnyttjar bil gynnas betydligt mer av reseavdraget än den återkallade skattereduktionen och att vinsten blir större ju längre reseavstånd och ju högre årsinkomst skattebetalaren har.

Reseavdraget är beloppsbestämt, vilket innebär att det inte automatiskt räknas upp med inflationen. Det krävs med andra ord ett riksdagsbeslut för att avdragsbeloppet ska justeras. Under de år då avdragsbeloppet inte höjs kommer inflation och löneutveckling medföra att reseavdraget tappar i värde. Höginkomsttagare förlorar relativt sett mer på en försvagning av reseavdraget eftersom höginkomsttagare har större förmån av avdraget. De strukturella löneskillnaderna mellan kvinnor och män medför dessutom att män relativt sett tjänar mer på att avdragsbeloppet höjs. Senaste gången reseavdraget höjdes före senaste höjningen 2023 var år 2009.⁶⁸

Sammanfattningsvis kan konstateras att reseavdraget medför att den skattskyldige gör en större skatteinbesparing ju högre inkomst och effektiv skatt denne har. På grund av strukturella inkomstskillnader mellan kvinnor och män är reseavdraget därför negativt för den ekonomiska jämställdheten. Fördelen av reseavdrag jämfört med en skattereduktion ökar också med längre pendlingsavstånd. Som framgår av avsnittet om kvinnors och mäns resvanor ovan arbetspendlar män längre sträckor än kvinnor, varför reseavdraget även gynnar män på detta sätt. I nästföljande avsnitt ska vi undersöka reseavdragets subjektstillämpning sedan år 2000. Närmare bestämt handlar det om att med hjälp av statistik undersöka hur gjorda reseavdrag fördelar sig mellan kvinnor och män under perioden 2000–2023. Anledningen till att vi har valt denna period är dels att tillgänglig statistik på SCB.se avser just denna period, dels att det vi är intresserad av är en närtidsrapport.

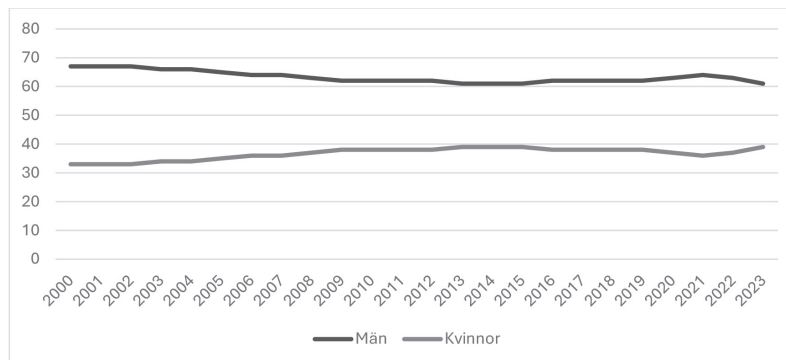
4. Reseavdragets subjektstillämpning

Inledningsvis finns det anledning att redogöra för hur gjorda reseavdrag fördelar sig på kvinnor och män under den undersökta perioden 2000–2023. Kortfattat kan sägas att år 2023 gjordes ca 39 % av reseavdragen av kvinnor och ca 61 % av män. Trenden över den undersökta perioden är att skillnaden i gjorda reseavdrag mellan kvinnor och män har minskat. Det antyder att reseavdraget har kommit att fördelas mer jämställt över tid. Vi ska återkomma till vad det kan tänkas bero på.

⁶⁸ Prop. 2007/08:11.

Följande bild illustrerar hur stor andel av de totala reseavdragen som gjordes av kvinnor respektive män under perioden 2000–2023.⁶⁹

Figur 4. Kvinnors och mäns andel av totala reseavdrag (%), 2000–2023



Sett över den undersökta perioden har kvinnornas andel av de totala reseavdragen stigit från ca 33 % till ca 39 %, medan männens andel har sjunkit från ca 67 % till ca 61 %. Skillnaden i gjorda reseavdrag mellan kvinnor och män minskade under perioden 2000–2009. Därefter låg den mer konstant fram till ungefär 2015 då skillnaden istället ökade, om än marginellt. Något som är intressant att notera är att skillnaden ökade mer markant under pandemiåren 2020–2021, för att därefter återigen minska åren 2022–2023.

Sammantaget ger resultaten en bild av att reseavdraget fördelas ojämnt, men att den ojämnta fördelningen minskar över tid. Det kan förefalla vara positivt ur jämställdhetssynpunkt, men innan en sådan slutsats dras finns det anledning att närmare analysera vad denna utveckling kan tänkas bero på. Som nämns inledningsvis undersöker vi i nästföljande avsnitt följande tänkbara bakomliggande faktorer.

- Mer jämställd fördelning av förvärvsinkomster
- Prisökningar på kollektivt resande
- Förändrat barnafödande och ansvarstagande över barn
- Förändrade förmedelssätt mellan könen
- Betydelser av felaktigheter i deklARATIONEN

Ett avsnitt ägnas också åt hur höjningen av schablonavdraget för arbetsresor under 2023 påverkade fördelningen av gjorda reseavdrag mellan kvinnor och

⁶⁹ https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__HE__HE0110__HE0110B/InkAvTjanst/ hämtad 2025-02-14.

män. Vidare ägnas ett avsnitt åt att estimeras skillnaderna i hur mycket kvinnor och män tjänar på reseavdraget.

4.1 Mer jämställd fördelning av förvärvsinkomster

Under hela 2000-talet har kvinnors förvärvsinkomst ökat i snabbare takt än mäns förvärvsinkomst. Från år 2000 till år 2023 ökade kvinnors andel av mäns medianinkomst från 77 % till 84 %.⁷⁰ Ökade arbetsinkomster kan antas vara förenade med ökade kostnader för arbetsresor.

Ovanstående kan tolkas som att ökad jämställdhet i förvärvsinkomster avspeglar sig i en mer jämställd fördelning av gjorda reseavdrag. Samtidigt bör det framhållas att begreppet förvärvsinkomster inte innefattar kapitalinkomster, utan bara arbetsinkomster och inkomster från enskild näringsverksamhet. Samtidigt som kvinnors andel av mäns förvärvsinkomster har ökat, har kvinnors andel av mäns kapitalinkomster minskat.

Av den statistik som finns tillgänglig på SCB följer att kvinnors andel av mäns kapitalinkomster sjönk från 55,2 % år 2011 till 46,2 % år 2023. Det är en minskning med 9 procentenheter.⁷¹ Att förvärvsinkomster fördelas mer jämställt måste inte, men kan vara ett resultat av att män i högre grad omvandlar arbetsinkomster till kapitalinkomster än kvinnor. I vilken mån olika delägare tar ut vinsten i form av utdelning respektive lön påverkas av skatteregelverket. Enligt 57 kap. IL (fåmansföretagsreglerna) ska aktiva delägare i fåmansföretag räkna på ett så kallat gränsbelopp. Utdelning upp till gränsbeloppet beskattas med en platt skattesats på 20 % i inkomstslaget kapital. Utdelning över gränsbeloppet beskattas med en progressiv skattesats i inkomstslaget tjänst och kan därför bli föremål för en högsta marginalskatt på strax över 50 %. När vinsten tas ut som lön behöver bolaget dessutom erlagga arbetsgivaravgifter på 31,42 %. Lönen är dock avdragsgill för det utbetalande aktiebolaget, vilket är en skillnad jämfört med utdelning (16 kap. 1 § IL). Om vinsten tas ut som utdelning kommer därför bolagsskatten på 20,6 % att minska det utdelningsbara utrymmet. I flera omgångar under 2000-talet har fåmansföretagsreglerna gjorts förmånligare genom att öka den andel av vinsten som ägaren kan beskattas för såsom utdelning.⁷² Det är känt sedan tidigare att män äger andelar i fåmansföretag och får utdelning från fåmans-

⁷⁰ https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__HE__HE0110__HE0110A/SamForvInk1/table/tableViewLayout1/ hämtad 2025-02-14.

⁷¹ https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__HE__HE0110__HE0110I/Tab2InkDesoN/ hämtad 2025-02-17.

⁷² År 2015 gjorde Bo Svensson en sammanställning över alla ändringar som skett i regelverket fram till denna tidpunkt, se Svensson, Tretolv – varifrån och varthän?, Skattenytt, 2015, s. 579–595. Se även Tjernberg, Fåmansföretag och beskattning, 2019, Iustus, Uppsala.

företag i betydligt högre grad än kvinnor. Av det skälet är det tänkbart att ökad jämställdhet i fördelningen av förvärvsinkomster egentligen är en effekt av ökad ojämställdhet i fördelningen av kapitalinkomster.⁷³ Av det skälet bör man vara försiktig med att tolka den minskade skillnaden i gjorda reseavdrag mellan kvinnor och män som ett tecken på ökad ekonomisk jämställdhet i bred bemärkelse.

Sammanfattningsvis har kvinnors andel av de totala förvärvsinkomsterna ökat under den uppmätta perioden. Det talar för att en underliggande förklaring till de minskade skillnaderna i gjorda reseavdrag mellan kvinnor och män beror på ökad ekonomisk jämställdhet. Att kvinnors andel av förvärvsinkomsterna har ökat kan dock ha sin förklaring i att mäns andel av kapitalinkomsterna har ökat, vilket skulle innebära ökad ekonomisk ojämställdhet.

4.2 Prisutveckling

Av betydelse för storleken på gjorda reseavdrag är förstås även prisökningstakten på kollektivtrafik. Prisökningstakten i kollektivtrafiken har inte bara varit hög i närtid, utan under hela 2000-talet. Under perioden 2000–2021 ökade kollektivtrafikpriserna med 139 %, vilket är nästan dubbelt så mycket som prisökningen på bensin.⁷⁴ Under Covid 19-pandemin (dec 19 till dec 21) uppgick inflationen till 7 % på tågbiljetter, 7 % på lokal kollektivtrafik och 17 % på långväga buss. Under 2023 har det i medierna rapporterats om stora prisökningar på kollektivtrafiken, inte minst som en effekt av nedlagda busslinjer och minskad turtäthet till följd av lågt resande under Covid 19-pandemin.⁷⁵ Prisökningarna varierar dock mellan regioner. Totalt sett i Sverige var inflationen på kollektivt resande lägre under år 2023 än under pandemin. Tågbiljetter ökade med 0,3 %, lokal kollektivtrafik med 2,86 % och långväga buss med 16,86 %.⁷⁶ Eftersom avdrag medges med den faktiska kostnaden när det gäller kollektivtrafik kommer stigande kollektivtrafikpriser att spegla sig i högre reseavdrag.

Som vi anger ovan i avsnittet om kvinnors och mäns resvanor är det så att kvinnor arbetspendlar kollektivt i högre grad än män. Ca 20 % av kvinnorna

⁷³ Nordling, 2022, s. 42–44 och prop. 2022/23:1, Budgetproposition för 2023, bilaga 3.

⁷⁴ <https://www.scb.se/hitta-statistik/redaktionellt/biljetter-i-lokaltrafiken-har-stigit-mer-i-pris-an-bensin-under-2000-talet/> hämtad 2025-02-18.

⁷⁵ Se exempelvis <https://supermiljobloggen.se/nyheter/lagre-kostnad-kan-fa-fler-att-valja-kollektivtrafiken-men-biljettpreiserna-hojs/> hämtad 2025-02-19.

⁷⁶ https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__PR__PR0101__PR0101A/KPI-19Bas1980/table/tableViewLayout1/?loadedQueryId=136424&timeType=top&timeValue=1 hämtad 2025-02-18.

och 14 % av männen arbetspendlar kollektivt.⁷⁷ Då kvinnor reser kollektivt i högre grad än män betyder stigande kollektivtrafikpriser att kvinnornas andel av totalt gjorda reseavdrag ökar (givet att kvinnors och mäns resvanor samt schablonavdraget för bilåkande är oförändrade under perioden). Att reseavdraget fördelas mer jämställt är i så fall en effekt av att kvinnors kostnader för arbetsresor har ökat i snabbare takt än männens, vilket i sig egentligen är en försämring av den ekonomiska jämställdheten.

Eftersom kvinnor reser mer kollektivt kan det framstå som motsägelsefullt att skillnaden i gjorda reseavdrag mellan kvinnor och män ökade under pandemin för att därefter minska igen under 2023. Eftersom inflationen i kollektivtrafikpriser var högre under pandemin än under 2023 hade det varit rimligt att förvänta sig det motsatta. Fördelningen av gjorda reseavdrag påverkas dock av många faktorer. Vi ska återkomma specifikt till fördelningen av gjorda reseavdrag för 2023 i ett eget avsnitt nedan.

Något som minskar prisökningarnas effekter på gjorda reseavdrag är beloppsbegränsningen i 12 kap. 2 § IL. Enligt denna bestämmelse medgavs som sagt bara avdrag för den delen av kostnaden som översteg 11 000 kr för år 2023 (12 kap. 2 § IL). Det betyder att många som reser kollektivt inte medges några avdrag alls eller enbart väldigt små avdrag. Beloppsbegränsningen minskar därför den effekt som stigande kollektivtrafikpriser har på kvinnors och mäns gjorda reseavdrag. Detta kan också uttryckas som att beloppsbegränsningen medför att avdragsrätten blir en klen kompensation för de som vidkänns prisökningarna.

I budgetpropositionen för 2026 har som sagt regeringen aviserat att beloppsgränsen ska höjas till 15 000 kr med verkan från och med 1 januari 2026.⁷⁸ Visserligen gäller beloppsbegränsningen inte bara resande med kollektivtrafik, utan också bilister. Relativt sett utgör dock beloppsbegränsningen en större andel av den skattskyldiges resekostnader ju lägre dessa resekostnader är. Eftersom reskostnaderna med bil är klart högre än reskostnaderna för kollektiva färdmedel bör höjningen av beloppsbegränsningen få större genomslag för hur stor andel av de totala reseavdragen som resande med kollektivtrafik står för jämfört med hur stor andel av de totala reseavdragen som bilister står för. Anta exempelvis att kollektivtrafikresenärernas samlade avdrag uppgår till 20 och bilisternas samlade avdrag till 30. Om en beloppsbegränsning på 10 införs kommer kollektivtrafikresenärernas andel av gjorda avdrag att minska

⁷⁷ Trafikanalys PM 2020:6, Förvärvsarbete och deras arbetsresor.

⁷⁸ Prop. 2025/26:1, Budgetproposition för 2026, s. 281–282. Se även Fi2025/01685, Ytterligare höjd beloppsgräns vid avdrag för resor till och från arbetet.

från $20/50=0,4$ till $10/30=0,33$. Bilisternas andel av totalt gjorda avdrag kommer istället att öka från $30/50=0,6$ till $20/30=0,67$. Höjningen av beloppsbegränsningen kommer sannolikt därför att medföra att mäns andel av gjorda reseavdrag ökar.

När det istället gäller kostnader för bilåkande ska det framhållas att stigande drivmedelspriser inte påverkar storleken på gjorda reseavdrag för resor med bil. Så är fallet eftersom avdrag för arbetsresor med bil medges med schablon och inte med faktiska kostnader. Däremot påverkas förstås storleken på gjorda reseavdrag med bil av justeringar i schablonavdraget.

Under perioden 2000–2023 har schablonavdraget höjts i omgångar från 15 kr/milen till 25 kr/milen,⁷⁹ vilket är en ökning med ca 67 %. Detta kan jämföras med den faktiska prisutvecklingen på bensin. Under perioden 2000–2021 har bensinpriset ökat med ungefär 70 %, ⁸⁰ vilket alltså ligger relativt nära ökningen av schablonavdraget. Sedan år 2023 har bensinpriset emellertid sjunkit. Närmare bestämt sjönk bensinpriset från 21 kr i september 2023 till 15,6 kr i maj 2025.⁸¹ Det är en minskning med ca 26 %. Att schablonavdraget har höjts samtidigt som drivmedelspriserna har gått ner betyder att schablonavdraget har blivit förmånligare. Att drivmedelspriserna har sjunkit beror bland annat på minskad reduktionsplikt och sänkt drivmedelsbeskattning.⁸² Som vi anför ovan under avsnittet om reseavdragets utformning ska det dock noteras att reseavdraget inte bara är tänkt att täcka drivmedelskostnaden, utan också värdeminskning på bilen.

Eftersom män arbetspendlar med bil i högre grad än kvinnor kommer män att drabbas mer än kvinnor av att schablonavdraget för bilresor inte hänger med den faktiska prisutvecklingen. Den nackdel som kvinnor drabbas av i form av snabbare prisökningstakt på kollektivtrafik jämfört med bilåkande kan därför sägas ha sin motsvarighet i den nackdel som män drabbas av då schablonavdraget för bilresor inte hänger med den faktiska prisutvecklingen. Motsatsvis gynnas män när schablonavdraget höjs, i synnerhet om drivmedelspriserna samtidigt går ner (såsom efter 2023).

Sammanfattningsvis har prisökningstakten i kollektivtrafiken under 2000-talet varit betydligt högre än prisökningen på bilresande, vilket särskilt påver-

⁷⁹ Se prop. 2000/01:1, Budgetproposition för 2021, där en första höjning, från 15 till 16 kr/milen, gjordes under tidsperioden ifråga.

⁸⁰ <https://www.scb.se/hitta-statistik/redaktionellt/biljetter-i-lokaltrafiken-har-stigit-mer-i-pris-an-bensin-under-2000-talet/> hämtad 2025-02-18.

⁸¹ <https://www.bensinstation.nu/historiska-bränslepriser/> (hämtad 2025-06-07).

⁸² Prop. 2023/24:28, Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel och lag (2022:166) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

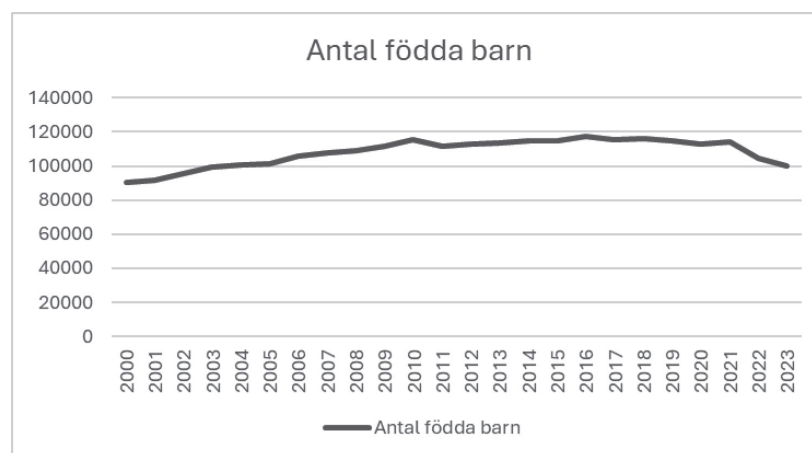
kar kvinnor som i större utsträckning reser kollektivt. Eftersom reseavdrag för kollektivtrafik grundas på faktiska kostnader innebär stigande priser att kvinnors reseavdrag ökar i snabbare takt än mäns. Beloppsbegränsningen i 12 kap. 2 § IL minskar dock prisökningarnas effekt på kvinnors och mäns gjorda reseavdrag. Annorlunda uttryckt medför beloppsbegränsningen att reseavdraget blir en klen kompensation för de som vidkänns prisökningarna. Däremot drabbas män i högre grad än kvinnor av att schablonavdraget för bilresor inte följer med den faktiska prisutvecklingen. Under den undersökta perioden har schablonavdraget höjts i omgångar, senast 2023. Samtidigt har drivmedelspriserna sjunkit sedan 2023. Det betyder att avdraget för bilresande har blivit förmånligare.

4.3 Barnafödande och fördelning av ansvarstagande över familj

Föräldradighet innebär minskat arbetskraftsdeltagande och minskat arbetsresande. Av relevans för reseavdragens fördelning på kvinnor och män är därför dels hur många barn som föds, dels hur ansvaret över barn i hushållet fördelas mellan kvinnor och män.

Följande diagram visar förändringen av antalet födda barn under perioden 2000–2023.⁸³

Figur 5. Antal födda barn efter år



⁸³ https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__BE__BE0101__BE0101G/BefUtvKon1749/table/tableViewLayout1/ hämtad 2025-06-25.

Antalet födda barn ökade under perioden 2000–2011. Som framgår av figur 3 minskade samtidigt skillnaden i gjorda reseavdrag mellan kvinnor och män under denna period. Här är alltså korrelationen mellan barnafödande och kvinnors andel av totalt gjorda reseavdrag negativ.

År 2011 minskade antalet födda barn med 3 %. Kvinnors andel av totalt gjorda reseavdrag ökade däremot bara med 0,53 % från år 2010 till 2011 och med 0,16 % från år 2011 till 2012. Det är inte förvånande att förändringar i barnafödande inte får fullt genomslag i statistiken över reseavdrag eftersom det inte är alla nyblivna föräldrar som förvärvsarbetar. Dessutom finns som sagt andra faktorer som påverkar fördelningen av reseavdrag. Korrelationen mellan barnafödande och kvinnors andel av gjorda reseavdrag är dock svag under dessa år.

År 2015 och 2017 minskade också barnafödandet. Samtidigt sjönk kvinnors andel av gjorda reseavdrag från åren 2014–2016, samt från åren 2016–2018. Här märks alltså återigen en negativ korrelation.

Barnafödandet sjönk under det första pandemiåret (2020), medan det steg under andra pandemiåret (2021). Kvinnors andel av gjorda reseavdrag sjönk emellertid från 2019 till 2020 och 2021, för att därefter stiga år 2022.

Det starkaste sambandet mellan barnafödande och kvinnors andel av gjorda reseavdrag märks av för åren 2021–2023. Under denna period minskade barnafödandet med hela 12 %. Samtidigt ökade kvinnors andel av totalt gjorda reseavdrag med 6 % från 2021–2023.

Sett över hela den undersökta perioden är det dock svårt att påvisa ett samband mellan barnafödande och fördelningen av reseavdrag. Av betydelse är förstås också förändringar i föräldrars uttag av föräldradagar och ansvarstagande över barn. Det finns nu därför anledning att övergå till denna fråga.

Genom att undersöka kvinnors och mäns reseavdrag uppdelat på åldersgrupper är det möjligt att få en fingervisning om vilken roll som ansvarstagandet för familjen spelar för reseavdragets fördelning under aktuell undersökningsperiod. Som framgår av figur 3 ovan minskade mäns andel av totalt gjorda reseavdrag med 6 procentenheter under åren 2000–2023. Nedanstående tabell visar hur minskningen fördelar sig på olika åldersgrupper.

Tabell 2. Förändring i procentenheter av mäns andel av totala reseavdrag under perioden 2000–2023, uppdelat på åldersgrupper

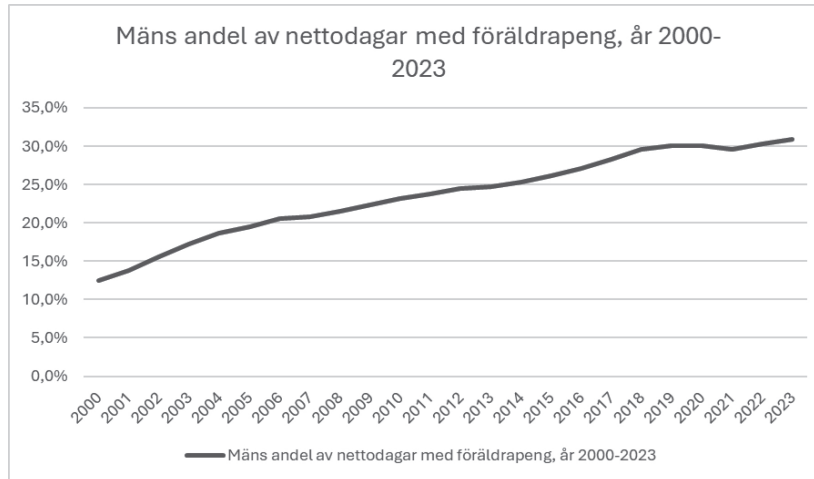
Åldersgrupp	Förändring
<19 år	0,000
20–24 år	-0,002
25–29 år	-0,018
30–34 år	-0,022
35–39 år	-0,028
40–44 år	-0,019
45–49 år	-0,011
50–54 år	-0,014
55–59 år	0,008
60–64 år	0,031
65–69 år	0,012
70–74 år	0,002
75–79 år	0,000
80–84 år	0,000
>85 år	0,000
Totalt	-0,06

Av tabellen framgår att mer än hela förändringen på 6 procentenheter under perioden ifråga förklaras av förändringar i åldersgrupperna inom 25–39 år. Sammantaget minskade mäns andel av de totala reseavdragen med 6,8 procentenheter inom dessa åldersgrupper. Detta tyder på att en förändrad ansvarsfördelning över barn spelar relativt stor roll för fördelningen av gjorda reseavdrag mellan kvinnor och män. För att bekräfta detta kan en jämförelse göras med tillgänglig statistik över kvinnors och mäns uttag av föräldradagar. Av denna statistik framgår att mäns andel av uttagna föräldradagar (s.k. nettodagar) under åren 2000 till 2023 ökade från 7,1 % till 30,9 %.⁸⁴ Det talar alltså för att förändrat ansvarstagande över barn till relativt stor del kan förklara den minskade skillnaden i gjorda reseavdrag mellan kvinnor och män.

Följande diagram visar mäns andel av nettodagar med föräldrapeng under den undersökta perioden.⁸⁵

⁸⁴ <https://www.forsakringskassan.se/statistik-och-analys/barn-och-familj/statistik-inom-området-barn-och-familj---foraldrapenning>, hämtad 2025-06-25.

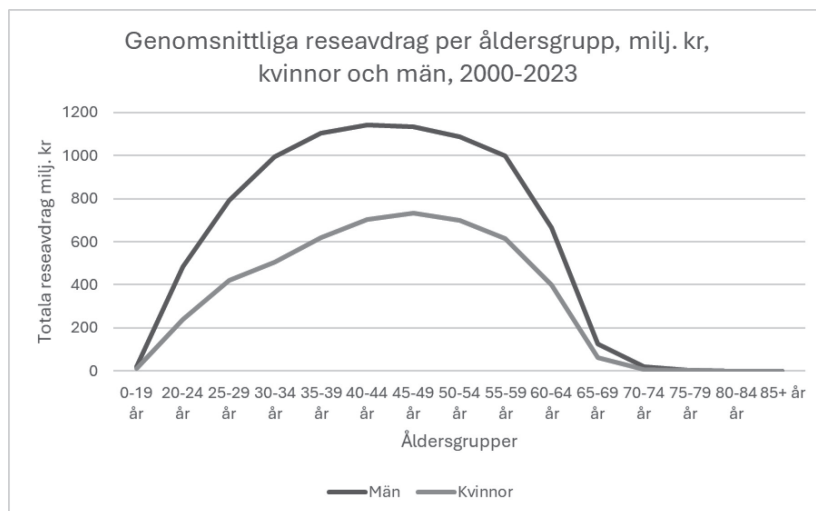
⁸⁵ Se statistik på <https://www.forsakringskassan.se/statistik-och-analys/barn-och-familj/statistik-inom-området-barn-och-familj---foraldrapenning>, hämtad 2025-06-25.

Figur 6. Mäns andel av nettodagar med föräldrapeng, år 2000–2023

Under perioden 2000–2019 ökade mäns andel av nettodagar med föräldrapeng med ungefär 0,9 procentenheter per år. Detta korrelerar väl med vad som framgår av figur 4, nämligen att kvinnors andel av totalt gjorda reseavdrag steg från 33 till 38 % under dessa år. Det första pandemiåret (2020) är det första året då mäns andel av nettodagar med föräldrapeng inte ökade. Under det andra pandemiåret (2021) minskade till och med mäns andel av nettodagar med föräldrapeng. Detta korrelerar väl med att mäns andel av totalt gjorda reseavdrag också ökade under denna period. Under åren 2022–2023 ökade åter mäns andel av nettodagar med föräldrapeng, samtidigt som deras andel av totalt gjorda reseavdrag minskade.

Nedanstående diagram visar genomsnittliga totala reseavdrag per åldersgrupp, uppdelat på kvinnor och män under åren 2000–2023.

Figur 7. Genomsnittliga reseavdrag per åldersgrupp, kvinnor och män, 2000–2023



Diagrammet visar följande. I åldersgruppen 20–24 år är mäns reseavdrag 2 gånger så höga som kvinnors reseavdrag. Skillnaden minskar något i åldersgruppen 25–29 år. Inom denna åldersgrupp uppgår mäns reseavdrag till 1,88 av kvinnors reseavdrag. Sett över alla åldersgrupper uppgår mäns reseavdrag till 1,7 av kvinnors.

Skillnaden i gjorda reseavdrag mellan kvinnor och män är alltså större i åldersgrupperna 20–24 år och 25–29 år än genomsnittet för samtliga åldersgrupper. Detta påverkas sannolikt av i vilken grad kvinnor och män studerar vidare respektive arbetar efter studentexamen. Bakgrunden till resultaten kan vara att kvinnor påbörjar högre utbildning direkt efter gymnasieexamen i större utsträckning än män.⁸⁶ Även andra faktorer spelar förstås roll, såsom avstånd till arbete, färdmedelssätt och barnafödelse i unga år.

Inom åldersgruppen 30–34 år ökar skillnaden i gjorda reseavdrag mellan kvinnor och män för samtliga år under perioden 2000–2022.⁸⁷ I genomsnitt är mäns reseavdrag nästan dubbelt så höga som kvinnors reseavdrag inom denna åldersgrupp (mäns avdrag uppgår till 1,96 av kvinnors).

Därefter minskar skillnaden återigen i åldersgruppen 35–39 år. I denna åldersgrupp uppgår mäns reseavdrag till 1,79 av kvinnors. Det är fortfarande högre än genomsnittet för alla åldersgrupper (1,71), men samtidigt lägre än

⁸⁶ År 2023 läste 54 % av kvinnorna vidare efter gymnasieutbildning och 40 % av männen, se <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/utbildning-jobb-och-pengar/utbildningsnivan-i-sverige/> (hämtad 2025-05-07).

⁸⁷ År 2023 skedde ett trendbrott, vilket vi återkommer till nedan.

åldersgruppen 30–34 år (1,96). Det är enligt vår mening sannolikt att bakgrunden till dessa siffror är att kvinnor tar ett större ansvar för barn under småbarnsåren. Först i åldersgruppen 40–44 år har kvinnors andel av mäns reseavdrag återhämtat sig. Då uppgår mäns reseavdrag bara till 1,62 av kvinnors reseavdrag.

Gjorda reseavdrag ökar successivt för båda kvinnor och män från 35 år upp till ca 50 år. Detta beror sannolikt på flera faktorer. En bidragande förklaring kan vara att arbetskraftsdeltagande successivt ökar. En annan förklaring kan vara högre arbetsinkomster inom det äldre åldersspannet och därmed dyrare levnadsvanor såsom bilåkande till jobbet i stället för kollektivtrafik. En mer osäker, men tänkbar förklaring kan också vara ökande pendlingsavstånd. Kurvan för kvinnor ligger stadigt under kurvan för män. I åldersgrupperna 45–49 år respektive 50–54 år är skillnaden i gjorda reseavdrag mellan kvinnor och män som minst. Mäns reseavdrag uppgår då bara till 1,55 av kvinnors. Därefter ökar skillnaden återigen successivt, i synnerhet för åldersgrupperna över 65 år. Det tyder på skillnader i arbetsmarknadsdeltagande runt och efter pensionsåldern. Vid 70 års ålder uppgår mäns reseavdrag till 2,73 av kvinnors reseavdrag. Det ska dock noteras att de totala reseavdragen för både män och kvinnor är väldigt små vid denna ålder.

Vi kan bara spekulera i vad den snabbt ökande skillnaden i reseavdrag mellan kvinnor och män över 65 år beror på. En förklaring kan vara skillnader i kvinnors och mäns ansvarstagande över barnbarn, åldrande föräldrar och det gemensamma hemmet. Dessa skillnader kan i sin tur bero på att könsnormer⁸⁸ kan tänkas leva kvar i högre grad hos äldre generationer. En annan förklaring kan vara att arbetsmöjligheterna efter pensionsåldern ser olika ut för kvinnor och män. Ytterligare något som bör undersökas vidare är hur kvinnors och mäns arbetsförmåga ser ut med anledning av hur slitna deras kroppar i dessa åldrar är. Slitaget behöver inte bara vara ett resultat av betalt kroppsarbete, utan också av kombinationen av yrkesarbete och obetalt hemarbete.

⁸⁸ Med könsnormer menar vi föreställningar om kvinnligt och manligt som leder till olika rationaliteter. Omsorgsrationalitet, som bottnar i traditionella könsroller, innebär att omsorgsarbete ofta betraktas som en kvinnlig domän, vilket kan leda till ojämställdhet och förväntningar på att kvinnor ska ta ett större ansvar för detta arbete, både inom familjen och i yrkeslivet. Hos den äldre generationen kan könsnormer vara mer inrotade. I det här sammanhanget innebär det att när kvinnor blir äldre (över 65 år), till skillnad från män, ökar deras obetalda omsorgsarbete. Det kan handla om vård av barnbarn och föräldrar och andra äldre anhöriga, vilket kvinnor får betala i form av minskad arbetsinkomst och sämre hälsa. Det kan antas att bördan till och med blir större eftersom hon kan komma att behöva ta hand om både sina egna och sin makes/sambos åldrande föräldrar och anhöriga. Se härom Jämställdhetsmyndigheten Rapport 2023:17, Livspusslet som inte går ihop. En uppföljning av det jämställdhetspolitiska delmålet om en jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet.

Sammanfattningsvis visar vår analys av reseavdraget uppdelat på åldersgrupper att det är i åldrarna 25–39 år som skillnaden i gjorda reseavdrag mellan kvinnor och män minskar mest under den undersökta perioden. Korrelationen med barnafödande är svag för den undersökta perioden, men ett samband märks mellan minskat barnafödande och mer jämn fördelning av reseavdrag under 2023. Korrelationen är starkare när det gäller uttag av föräldradagar. Skillnaderna i avdragsnivåer mellan kvinnor och män varierar över livsrytmen och påverkas av faktorer såsom utbildningsval, färdmedel, arbetskraftsdeltagande och könsnormer. Resultaten indikerar att familjebildning och fördelning av omsorgsansvar är centrala för den ekonomiska (o)jämsättligheten i reseavdragets fördelning.

4.4 Förändringar av färdmedelssätt

Något som är svårt att utläsa ur statistiken, men som är värt att uppmärksamma, är i vilken mån de skattskyldiga har bytt färdmedelssätt under året. Vad gäller 2023 uppstod vissa ekonomiska incitament att byta från kollektivt resande till bilåkande. Till att börja med sänktes både reduktionsplikten och drivmedelsskatten markant under detta år, vilket gjorde det billigare att resa med bil.⁸⁹ Samtidigt höjdes som sagts schablonavdraget för arbetsresor med bil från 18,5 kr till 25 kr/milen, vilket är en höjning på 35 %. Vidare har kollektivtrafikpriser fortsatt att stiga. Den långsiktiga trenden är som sagt att prisökningstakten är klart högre för kollektivt resande än för bilresande. Den sammantagna effekten kan ha påverkat vissa skattskyldiga att byta färdmedel från kollektivt åkande till bilåkande under 2023. Detta gäller dock förstas bara de som har ekonomiska förutsättningar att byta till bilåkande. Framst är det i de högre inkomstskikten som denna förändring borde märkas av.

Problemet är att en förändring av färdmedelssätt kan påverka statistiken på olika sätt. Det skulle kunna tänkas att byte från kollektivt resande till bilåkande leder till högre reseavdrag i och med att kostnaden för kollektivt resande typiskt sett understiger schablonavdraget för bilresor (se avsnittet om reseavdragets utformning ovan). Emellertid kan övergång till bilåkande också minska storleken på gjorda avdrag, detta eftersom reseavdrag med bil förutsätter tidsvinst om 2 h per dag. En övergång från kollektivtrafik till bilåkande kan därför medföra att avdragsrätten bortfaller. Huruvida så är fallet beror dessutom på i vilken mån felaktiga avdragsyrkanden går igenom, något som vi ska återkomma till nedan. Mot bakgrund av dessa svårigheter har vi inte kunnat göra någon trovärdig estimering av vilken roll denna faktor spelar.

⁸⁹ Prop. 2017/18:1, Budgetproposition för 2018, s. 368–377 och lag (2022:166) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

4.5 Förekomst av felaktigheter i deklARATIONEN

En ytterligare faktor av betydelse för fördelningen av gjorda reseavdrag är i vilken mån de skattskyldiga deklarerar sina avdrag på korrekt sätt. Termen ”skattefel” används för att beteckna skillnaden mellan den skatt som skulle ha blivit fastställd om alla redovisade sina verksamheter och transaktioner korrekt och den skatt som har fastställts efter Skatteverkets kontroller. Det kan röra sig om både oavsiktliga misstag och uppsåtliga försök att undkomma skatt.

Skatteverket genomför emellanåt undersökningar av skattefelet. Undersökningen av skattefelet avseende privatpersoners avdrag grundar sig på slumpmässiga kontroller. Det betyder att det faktiska skattefelet kan avvika från det som framgår av Skatteverkets rapporter. Vidare kan noteras att skattefelet endast avser fel som inte har upptäckts och rättats i Skatteverkets granskningsarbete med deklARATIONERNA.

Enligt Skatteverkets senast tillgängliga skattefelsrapport (avseende genomsnittligt årligt skattefel under beskattningsåren 2016–2018) uppgick det årliga skattefelet avseende reseavdrag till 2,4 miljarder kr. Reseavdrag står för den ojämförligt största andelen av skattefelet när det gäller avdrag i inkomstslaget tjänst. Ca 80 % av de totala skattefelen avseende avdrag i inkomstslaget tjänst avser reseavdrag.⁹⁰ Att reseavdrag står för en stor andel av skattefelet avseende avdrag i inkomstslaget tjänst förklaras till stor del av att antalet avdragsmöjligheter i detta inkomstslag har reducerats över tid.⁹¹ Det vanligaste felet avser resor med bil och handlar om att tidsvinstkravet på 2 timmar inte är uppfyllt.⁹² Av Skatteverkets rapport framgår vidare att av skattefelet för arbetsresor står kvinnor för ca 0,9 miljarder kr (36 %) och män för ca 1,6 miljarder kr (64 %).⁹³ Det kan därför konstateras att fördelningen av skattefelet mellan kvinnor och män korrelerar med fördelningen av totalt gjorda reseavdrag mellan kvinnor och män (se ovan).

Sammanfattningsvis kan följande sägas. Felaktigt deklarerade reseavdrag, särskilt vad gäller bilresor där tidsvillkoret ofta inte uppfylls, utgör en betydande del av det totala skattefelet i inkomstslaget tjänst. Enligt Skatteverkets rapport för 2016–2018 uppgår detta skattefel till 2,4 miljarder kronor årligen, varav 80 % hänförs till reseavdrag. Fördelningen av skattefelet mellan kvinnor (36 %) och män (64 %) motsvarar i stort deras andelar av de totala reseavdragen, vilket indikerar att könsskillnaderna i felaktiga avdrag speglar den generella könsfördelningen i avdragens omfattning.

⁹⁰ Skatteverket, 2023, Skattefelsrapport 2022, dnr 8-2196645, s. 26.

⁹¹ Se på temat bl.a. Pahlsson, Skattenytt, 2023, s. 435–444.

⁹² Prop. 2021/22:228, Skattelättnad för arbetsresor – ett färdmedelsneutralt regelverk, s. 76–77.

⁹³ Skatteverket, 2023, Skattefelsrapport 2022, dnr 8-2196645, s. 26.

4.6 Utfallet av höjt schablonavdrag 2023

År 2023 är särskilt intressant att analysera av det skälet att det är första året efter att det höjda schablonavdraget trätt ikraft. Som anförts ovan förutspådde regeringen att ojämställdheten skulle öka något till följd av höjningen av avdragsbeloppet. Eftersom statistik nu finns tillgänglig för gjorda reseavdrag under 2023 är det möjligt att utvärdera förutsägelsen.

Till att börja med kan noteras att höjningen i avdragsbeloppet från 18,5 kr/milen till 25 kr/milen speglar sig i en stor ökning av de totala avdragen. De totala avdragen ökade med 41 % från 2022 till 2023. Detta kan jämföras med året 2022 då ökningen bara var 8 % jämfört med 2021.

Faktum är att skillnaden i gjorda reseavdrag mellan kvinnor och män minskade under 2023. Av de samlade reseavdragen stod kvinnor för 38,7 % och män för 61,3 %. Det tangerar den lägsta uppmätta skillnaden under hela perioden 2000–2023. Skillnaden har inte varit så liten sedan 2013–2014. År 2023 skedde dessutom ett trendbrott. Det var första året som skillnader i kvinnors och mäns reseavdrag minskade i åldersgruppen 30–34 år. Det sammanhänger dels med att antalet födda barn minskade under 2022, dels med att mäns andel av uttaget av föräldradagar var rekordhøgt under 2023 (30,9 %).⁹⁴

I viss mån är minskningen under 2023 en fortsättning av den nedåtgående trend som märktes av åren närmast före Covid 19-pandemin. Under Covid 19-pandemin (2020–2021) ökade istället skillnaden i kvinnors och mäns avdrag. Ökningen är jämnt spridd mellan åldersgrupperna, men något större i åldersgrupperna 30–34 år respektive 35–39 år. Som vi anför ovan är vår bedömning att detta hänger samman med att kvinnor tog ett större ansvar över hemmavarande barn under denna period.

Den ökade skillnaden i kvinnors och mäns reseavdrag under pandemin skulle även kunna bero på förändrande arbetsmönster, det vill säga att kvinnor skulle ha ökat sitt distansarbete⁹⁵ i högre grad än män. Det är emellertid svårt att dra några säkra slutsatser utifrån tillgänglig statistik.⁹⁶ Om något, antyder statistiken att förändrade arbetsmönster bara kan förklara en högst begränsad del av minskningen.

⁹⁴ <https://www.forsakringskassan.se/statistik-och-analys/barn-och-familj/statistik-inom-området-barn-och-familj--foraldrapenning> hämtad 2024-02-18.

⁹⁵ Vi använder termen "distansarbete" för att skilja det från hemarbete. Med distansarbete menar vi lönearbete som sker hemifrån. Med "hemarbete" menar vi obetalt arbete i hemmet, det vill säga hushållssysslor.

⁹⁶ https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__AM__AM0401__AM0401I/NAKUHemAlderK/ hämtad 2025-02-18.

Av betydelse för gjorda reseavdrag är inte bara i vilken mån kvinnor respektive män totalt sett arbetar hemifrån respektive på plats. Storleken på gjorda reseavdrag påverkas även av hur dyrt och hur långt olika skattskyldiga reser.

Storleken på gjorda reseavdrag skiljer sig också åt mellan olika inkomstgrupper. Av följande tabell framgår hur gjorda reseavdrag fördelar sig på olika inkomstgrupper bland kvinnor och män.

Tabell 3. Förändring av totala reseavdrag 2022–2023, kvinnor och män

Inkomst	Kvinnor, förändring av totala reseavdrag 2022–2023			Män, förändring av totala reseavdrag 2022–2023		
	2022	2023	Förändring	2022	2023	Förändring
Tot	5169,3	7603,0	47 %	8715,9	12021,3	38 %
1–39 tkr	5,7	8,0	40,4 %	6,7	10,5	57 %
40–79 tkr	11,7	16,6	41,9 %	14,4	19,3	34 %
80–119 tkr	21,5	33,1	54,0 %	28,0	40,6	45 %
120–159 tkr	43,1	62,9	45,9 %	51,9	69,5	34 %
160–199 tkr	87,3	116,4	33,3 %	96,6	124,2	29 %
200–239 tkr	172,0	233,2	35,6 %	180,4	216,6	20 %
240–279 tkr	329,0	447,1	35,9 %	344,4	414,6	20 %
280–319 tkr	536,0	744,3	38,9 %	638,1	775,1	21 %
320–359 tkr	671,9	952,8	41,8 %	960,4	1200,1	25 %
360–399 tkr	668,0	967,4	44,8 %	1104,7	1425,6	29 %
400–499 tkr	1227,7	1834,2	49,4 %	2307,7	3171,3	37 %
500–599 tkr	687,1	1046,7	52,3 %	1373,4	1995,5	45 %
600–799 tkr	488,7	794,2	62,5 %	1051,5	1678,8	60 %
800–999 tkr	129,7	205,1	58,1 %	299,3	479,3	60 %
1000+ tkr	89,8	141,1	57,1 %	258,2	400,0	55 %

Tabellen visar hur stora reseavdrag som gjordes av olika inkomstgrupper under år 2022–2023. Den visar även den procentuella ökningen av gjorda avdrag mellan åren. Totalt sett gjordes störst reseavdrag av män med en årsinkomst på 400 000–499 000 kr och 500 000–599 000 kr. Medelinkomsten för män var 407 900 kr och medianinkomsten 372 800 kr år 2023. Störst reseavdrag gjordes alltså av män i övre medelklass. För kvinnor var medelinkomsten 319 400 kr och medianinkomsten 290 300 kr år 2023.⁹⁷ Även bland kvinnor var reseavdragen därför störst i övre medelklass (400 000–599 000 kr). En

⁹⁷ https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__HE__HE0110__HE0110A/Sam-ForvInk1/table/tableViewLayout1/ hämtad 2025-02-20.

tänkbar förklaring till att de totala reseavdragen är som störst i övre medelklass är dels att en stor andel av förvärvsarbetare finns inom dessa inkomstskikt, dels att förvärvsarbetare inom dessa inkomstskikt antingen har tjänstebil eller har råd att arbetspendla med egen bil i högre grad. Förändringen i gjorda reseavdrag är emellertid även hög bland lägre inkomstgrupper. Till detta bidrar hög prisökningstakt i kollektivtrafiken, vilket behandlas ovan.

I toppinkomstskikten ingår färre personer än i medelinkomstskikten, vilket medför att de totalt gjorda reseavdragen blir lägre i toppinkomstskikten. Det är tänkbart att toppinkomsttagare har en högre grad av flexibilitet med avseende på var och när arbetet utförs. En förklaring till varför reseavdragen sjunker i toppinkomstskikten kan också ha att göra med att kapitalinkomsternas andel av en individs totala inkomster ökar ju högre inkomst som individen har. Det är tänkbart att kapitalinkomster generellt sett inte är förenade med samma kostnader för arbetsresor som löneinkomster.

Av tabellen framgår att förändringen i totala reseavdrag från 2022 till 2023 är klart störst i de tre högsta inkomstgrupperna. Förändringen överstiger 60 % i inkomstgruppen 600 000 till 800 000 kr för kvinnor, samt i inkomstgruppen 600 000 till 1 000 000 kr för män. Att ökningen är som störst i högre inkomstgrupper kan ha sin förklaring i att höjningen av schablonavdraget bara gäller resor med bil samtidigt som högre inkomstgrupper reser med bil i högre utsträckning än lägre inkomstgrupper. Som exempelvis framgår av en rapport från Trafikanalys uppgår bilinnehavet i hushåll med låg ekonomisk standard till en tredjedel av bilinnehavet i övriga hushåll. I båda grupperna har bilinnehavet minskat sedan 2018, men det bör påpekas att bilinnehavet har minskat fyra gånger snabbare i hushåll med låg ekonomisk standard. Samtidigt har kollektivtrafikpriset ökat fem gånger mer än milpriset för bilåkande.⁹⁸

Något som också kan konstateras är att kvinnors andel av mäns avdrag är som störst i inkomstgruppen 240 000–279 000 kr (108 %). Därefter avtar den. I toppinkomstgruppen (1 000+ tkr) är kvinnors andel av mäns avdrag nere på 35 %. Det betyder att mäns totala reseavdrag nästan är tre gånger så stora som kvinnors totala reseavdrag i denna inkomstgrupp. Ser man istället till genomsnittligt avdragsbelopp per inkomstgrupp framgår att kvinnors andel av mäns avdrag istället är som högst i toppinkomstgruppen 1 000+ tkr (98 %). Det betyder att kvinnor och män i toppinkomstgruppen gör ungefär lika stora avdrag, men att det är betydligt fler män som ingår i denna grupp. När det däremot gäller inkomstgruppen 280 000–319 000 kr uppgår kvinnornas genomsnittliga avdrag bara till 74 % av männens, trots att det nästan

⁹⁸ Trafikanalys, Uppföljning av de transportpolitiska målen 2024, Rapport 2024:4, 2024-04-15.

är 30 % fler kvinnor i denna grupp. Det betyder att männen i denna grupp reser dyrare och/eller längre än vad kvinnorna gör. Det samspelar med vad som anförs i avsnittet om kvinnors och mäns resmönster ovan, nämligen att den ekonomiska vinningen av att arbetspendla längre avstånd är större inom typiskt mansdominerade yrken.

För kvinnors del ökar det genomsnittliga reseavdraget ju högre upp i inkomstfördelningen som den skattskyldige befinner sig. Detta gäller dock inte för vissa inkomstgrupper i mitten av fördelningen. Det genomsnittliga reseavdraget är nämligen något högre i inkomstgruppen 280 000–319 000 kr än i inkomstgrupperna 320 000–499 000 kr. För män ökar det genomsnittliga reseavdraget upp till inkomstgruppen 280 000–319 000 kr. Därefter går det ner, för att återigen öka i de två toppinkomstgrupperna. Det sagda följer av nedanstående tabell.

Tabell 5. Genomsnittligt reseavdrag, tkr, kvinnor och män, 2023

Inkomst	Kvinnor	Män
1–39 tkr	12,5	16,1
40–79 tkr	11,8	14,7
80–119 tkr	13,9	16,6
120–159 tkr	15,0	18,7
160–199 tkr	16,3	21,5
200–239 tkr	18,2	23,9
240–279 tkr	19,4	26,2
280–319 tkr	19,6	26,6
320–359 tkr	19,5	25,6
360–399 tkr	19,2	24,4
400–499 tkr	19,5	23,9
500–599 tkr	20,5	23,6
600–799 tkr	21,4	23,2
800–999 tkr	22,7	23,6
1000+ tkr	23,7	24,2

Sammanfattningsvis förutspåddes höjningen av schablonavdraget 2023 öka ojämställdheten. Trots detta har skillnaderna gjorda reseavdrag mellan kvinnor och män minskat jämfört med 2023, särskilt i åldersgruppen 30–34 år. Denna utveckling kan delvis förklaras av förändrat föräldraansvar och låg nativitet, samt eventuellt förändrade arbetsmönster. Ökningen i avdrag var störst i högre inkomstgrupper, där bilpendling är vanligare. Kvinnors andel av

avdragen varierar kraftigt mellan inkomstnivåer, vilket blottlägger underliggande skillnader i resmönster och ekonomiska resurser.

4.7 Skillnader i hur mycket kvinnor och män tjänar på reseavdraget

En central fråga återstår att belysa. Som den ovan presenterade statistiken visar fördelar sig reseavdragen olika mellan kvinnor och män, men den säger ingenting om vilka ekonomiska effekter avdraget faktiskt har för respektive grupp. Som tidigare diskuterats innebär avdragets utformning att den med högre inkomst också tjänar mer på avdraget. Mot bakgrund av de fortsatt existerande strukturella inkomstskillnaderna mellan kvinnor och män, kan det tänkas att män i genomsnitt tjänar mer på reseavdraget än kvinnor.

Något exakt beräkning har vi inte möjlighet att göra eftersom det skulle kräva en genomgång på individnivå. Däremot kan vi göra en ungefärlig beräkning.

Från SCB har vi tagit fram siffror på hur stora reseavdrag som kvinnor och män gjorde under 2023 uppdelat på olika inkomstgrupper. Därefter har vi räknat ut hur stor andel av resekostnaden som de lika inkomstgrupperna får tillbaka genom ett avdrag.⁹⁹ Inom vissa inkomstgrupper är denna andel lika stor oavsett var i inkomstgruppen den skattskyldige befinner sig. Inom andra inkomstgrupper ökar denna andel ju högre upp i inkomstgruppen den skattskyldige befinner sig. För de grupper där andelen ökar har vi räknat ut en genomsnittlig andel för inkomstgruppen i sin helhet.¹⁰⁰

Uträkningen utvisar att av den totala skatteinbesparingen gick ca 37,6 % till kvinnorna och ca 62,4 % till männen. Det kan jämföras med den totala fördelningen av gjorda reseavdrag 2023, varav 38,7 % tillföll kvinnor och 61,3 % tillföll männen. Skillnaden mellan kvinnor och män ökar alltså med

⁹⁹ Denna andel har beräknats med hjälp av de matematiska funktioner för beräkning av hur stor inbesparing som görs i effektiv skatt till följd av ett avdrag på 30 000 kr vid olika inkomstnivåer som har utvecklats i Emblad, Netto-/bruttoinkomstbeskattning ur ett skatteförmågeperspektiv – ett bidrag till de skatterättsliga principernas evolutionslära, Skattenytt, 2025, s. 653–695. Vi har anpassat uträkningen efter genomsnittlig kommunalskatt, brytpunkt, inkomst- och prisbasbelopp för beskattningsår 2023. Vi har även beaktat att jobbskatteavdraget såg annorlunda ut år 2023 (prop. 2023/24:13, Vissa förslag om sänkt skatt på arbetsinkomster och pension).

¹⁰⁰ Det rör sig om inkomstgrupperna 80 000–119 000, 160 000–199 000, 400 000–499 000 och 600 000–799 000 kr. Vi har räknat ut ett genomsnitt genom att lägga ihop hur stor andel av avdraget som den med lägst respektive högst inkomst får tillbaka genom avdraget samt därefter dividera med 2. För till exempel inkomstgruppen 80 000–119 000 kr får den med 80 000 kr tillbaka 0,0921 och den med 119 000 kr 0,201567. Summan av dessa andelar dividerat med 2 blir 0,1468335. För inkomstgrupper under 80 000 kr har vi utgått ifrån vad den med högst inkomst i gruppen får tillbaka av ett avdrag utan någon genomsnittsberäkning. Anledningen är att vi antar att en större del av avdragen inom dessa grupper görs bland de högre upp i gruppen. Dessutom är beloppen i dessa grupper så små att det inte påverkar totalen nämvärt.

ca 2,2 procentenheter när man räknar på vad kvinnor och män tjänar på reseavdraget.

Sammanfattningsvis finns det skäl att stanna upp vid en avgörande iakttagelse. Kvinnor stod för 38,7 % av reseavdragen år 2023, men deras andel av den totala skatteinbesparingen var endast 37,6 %. Denna skillnad kan tyckas marginell vid en första anblick men är i själva verket ett uttryck för något betydligt större. Eftersom skatteavdrag gynnar höginkomsttagare i högre grad, leder avdragets konstruktion till att män, i kraft av sin högre genomsnittliga inkomst, får större ekonomisk vinning av avdraget än kvinnor. Resultatet blir att reseavdraget inte bara speglar inkomstskillnaderna mellan könen, utan också bidrar till att förstärka dem. Med andra ord: ett i grunden könsneutralt regelverk får i praktiken en ojämsställd effekt.

Vi har sammanställt vår uträkning i nedanstående tabell. I vänsterkolumnen anges inkomstgrupperna. Därefter hur stora reseavdrag som kvinnor och män totalt sett gjorde i respektive inkomstgrupp. Därefter anges hur stor andel av resekostnaden som inbesparas i respektive inkomstgrupp. Längst till höger anges hur mycket kvinnor och män i respektive inkomstgrupp totalt sett har tjänat på gjorda avdrag i kr.

Tabell 6. Hur mycket kvinnor och män tjänar på reseavdraget, mnkr

Inkomstgrupp	Kvinnor Tot reseavdrag mnkr	Män Tot reseavdrag	Inbesparing av reseavdraget (andel)	Kvinnor Tot inbesparing mnkr	Män Tot inbesparing mnkr
1–39 tkr	8,0	10,5	0,097	0,776	1,0185
40–79 tkr	16,6	19,3	0,0921	1,52886	1,77753
80–119 tkr	33,1	40,6	0,146834	4,860189	5,96144
120–159 tkr	62,9	69,5	0,200967	12,6408	13,96718
160–199 tkr	116,4	124,2	0,237017	27,58878	29,43751
200–239 tkr	233,2	216,6	0,275733	64,30101	59,72383
240–279 tkr	447,1	414,6	0,278233	124,3981	115,3555
280–319 tkr	744,3	775,1	0,283967	211,3564	220,1026
320–359 tkr	952,8	1200,1	0,283933	270,5317	340,7484
360–399 tkr	967,4	1425,6	0,284	274,7416	404,8704
400–499 tkr	1834,2	3171,3	0,304484	558,4836	965,6085
500–599 tkr	1046,7	1995,5	0,324967	340,1426	648,471
600–799 tkr	794,2	1678,8	0,439967	349,4218	738,6166
800–999 tkr	205,1	479,3	0,554967	113,8237	265,9955
1 000+ tkr	141,1	400	0,554967	78,3058	221,9867
Tot				2432,901 (37,6 %)	4033,641 (62,4 %)

5. Nytt reformförslag om skattefri förmån av kollektiv periodbiljett

I en promemoria från Finansdepartementet från den 19 maj 2025 föreslås en skattelättnad för förmån av kollektivt resande. Förslaget tar sikte på situationen att arbetsgivaren betalar eller lämnar ersättning för sina anställdas periodbiljetter på kollektiva färdmedel. Enligt förslaget ska 50 % av biljettkostnaden undantas från förmånsbeskattning hos den anställde, till den del biljettkostnaden uppgår till som mest 13 000 kr om året.¹⁰¹ Det innebär att totalt 6 500 kr kan undantas från förmånsbeskattning.

Till stöd för denna skattefrihet har det anförts att arbetsresor med bil är skattemässigt gynnade framför arbetsresor med kollektivtrafik. Exempelvis har branschorganisationen Svensk kollektivtrafik pekat på att förmån av elbil värderas lägre än marknadsvärde, att fri parkering undantas från skatteplikt när den anställde har tjänstebil och att fri laddning av elfordon på arbetsplatsen numera undantas från beskattning. På grundval härav har det hävdats att skattefriheten för förmån av fri kollektivtrafik behövs för att jämna ut kollektivtrafikens förutsättningar i förhållande till bilresande.¹⁰²

Eftersom fler kvinnor än män reser kollektivt är det positivt ur jämställdhetssynpunkt att premiera kollektivt resande. Som vi nu ska visa innebär emellertid förslaget att den anställde tjänar mer på skattefriheten ju högre inkomst som den anställde har.

Anta att den anställdes periodbiljett kostar 12 000 kr. Anta vidare att den anställde avstår 12 000 kr av sin bruttolön i utbyte mot att arbetsgivaren betalar periodbiljetten (så kallad löneväxling). Det betyder att 6 000 kr (50 % av 12 000 kr) blir skattefritt för den anställde. Ur fördelningssynpunkt har skattefriheten samma effekter som ett avdrag. Om vi återanvänder exemplet med Anna och Jörn kan vi konstatera följande. Anna har en bruttoårslön på 300 000 kr men löneväxlar 12 000 kr för en periodbiljett på bussen. Hon får därför kontant lön 278 000 kr plus en periodbiljett värd 12 000 kr. Av dessa 12 000 kr utgör hälften en skattefri förmån. Räknat på en genomsnittlig kommunalskatt för 2025 på 32,41 % samt med de skatteregler som gäller för beskattningsåret 2025 skulle Anna tjäna 1 576 kr på löneväxlingen. Jörn, som har en bruttoårsinkomst på 800 000 kr skulle istället tjäna 3 163 kr på en lika stor skatteväxling.¹⁰³ I ett progressivt skattesystem, som det svenska,

¹⁰¹ Fi2025/01063, Skattelättnad för förmån av resor med kollektivtrafik.

¹⁰² <https://svenskkollektivtrafik.se/app/uploads/2025/04/Rapport-subventioner-och-klimatrattvisa-2025.pdf> hämtad 2025-09-29.

¹⁰³ <https://www.desmos.com/calculator/hkimlmzvt2>. Beräkningen har gjorts med hjälp av de matematiska funktioner som utvecklas i Emblad, Netto-/bruttoinkomstbeskattning ur ett skatteförmågeperspektiv – ett bidrag till de skatterättsliga principernas evolutionslära, Skattenytt, 2025, s. 653–695.

kommer därför den skattskyldige att tjäna mer på skattefriheten ju högre inkomst denne har.

Sett till att kvinnor arbetspendlar kollektivt i högre grad än män framstår förslaget som positivt ur jämställdhetssynpunkt. Bland de kvinnor och män som får ta del av förmånen kommer kvinnor emellertid få mindre ekonomisk nytta av samma förmån, detta eftersom kvinnor oftare har lägre inkomster och arbetar i lågavlönade yrken. Det innebär att ett system som är tänkt att uppmuntra kollektivtrafik faktiskt gynnar män mer än kvinnor när båda kan få exakt samma periodkort. Reformförslaget utgör därför ett jämställdhetsproblem.

En än större nackdel är att skatteförmånen påverkar skattebetalarens socialförsäkringsskydd. Under förutsättning att den skattefria förmånen av periodbiljett nyttjas av skattskyldiga (kvinnor och män) medförs flera försämringar i trygghetssystem som den enskilde kan vara beroende av för sin livsföring, men som regleras i andra delar av rätten. Här åsyftas främst socialförsäkringar. För alla anställda med en årsinkomst under 8,07 inkomstbasbelopp (ca 650 400 kr för år 2025) kommer förmånen att minska den skattskyldiges intjäning av allmänna pensionsrättigheter. Detta beror på att skattefria förmåner inte ingår i den pensionsgrundande inkomsten enligt 59 kap. 8 § Socialförsäkringsbalken (2010:110)(SFB). Vidare innebär lönevaxlingen att den anställdes sjukpenninggrundande inkomst (SGI) minskar så länge dennes lön understiger något av takbeloppen för SGI (25 kap. 2 § SFB).¹⁰⁴ Det innebär bland annat lägre sjuk- och föräldrapenning, liksom tillfällig föräldrapenning (VAB). Vidare kan förmånen minska betalningsskyldigheten för underhållsstöd (19 kap. 10–11 §§ 1 p SFB). Förmånen kan dock leda till högre bostadsbidrag eftersom den bidragsgrundande inkomsten minskar (97 kap. 2 § 1 p SFB). I Finansdepartementets promemoria framhålls detta, liksom att även tjänstepensionen och a-kassan kan bli lägre.¹⁰⁵

Som nämns ovan tjänar Anna i exemplet som sagt 1 576 kr på en skattefri förmån om 6 000 kr (motsvarande ungefär 26 % av förmånsbeloppet). Hon får dock se sin sjuk- och föräldrapenning minska med ca 4 800 kr vardera, det vill säga 80 % av 6 000 kr (sjuk- och föräldrapenning motsvarar i regel ca 80 % av inkomsten enligt 12 kap. 22 § och 28 kap. 7 § SFB). Hon går också miste om bland annat 960 kr i allmän inkomstpension (16 % av 6 000 kr) och 150 kr i premiepension (2,5 % av 6 000 kr) enligt 61 kap. 6 § SFB.

¹⁰⁴ Detta följer av att det endast är ersättning i form av ”pengar” som ska beaktas vid beräkning av det sjukpenninggrundande beloppet (SGI), d.v.s. den inkomst som Försäkringskassan utgår ifrån när de beräknar din sjukpenning, föräldrapenning och andra ersättningar. Se prop. 1995/96:209, Försäkringsskydd vid sjukdom m.m.

¹⁰⁵ Fi2025/01063, Skattelättnad för förmån av resor med kollektivtrafik, s. 25.

Ur arbetsgivarens perspektiv innebär den skattefria förmånen en besparing på arbetsgivaravgifter med 31,42 % (2 kap. 12 § 1 p., Socialavgiftslagen [2000:980]). Teoretiskt skulle denna besparing kunna användas för att minska den anställdes löneväxlingsbelopp – men i praktiken förutsätter det att den anställda har kunskap, förhandlingsutrymme och makt att kräva detta. Det är inte en självklarhet. I synnerhet inte i kvinnodominerade eller låglöneyrken, där anställningsmakt ofta är svagare.

Sammantaget innebär den skattefria förmånen en högst reell risk för långsiktiga förluster i grundläggande sociala skydd. Förmånen är i praktiken mest lönsam för höginkomsttagare, det vill säga de med inkomster som har slätt i taken för olika socialförsäkringsförmåner, som redan har ekonomisk handlingsfrihet och ett starkare pensionskydd. För låginkomsttagare kan den däremot innebära en sorts frivillig, men troligen oavsiktlig, utförsäkring från trygghetssystemet.

Enligt vår uppfattning är det därför avgörande att denna typ av skatteförmån inte betraktas som könsneutral eller universellt gynnsam. Tvärtom riskerar förmånen att fördjupa ekonomiska och könsmissiga klyftor om dess sociala konsekvenser förblir osynliggjorda.

6. Sammanfattande analys

Sammantaget visar våra resultat att reseavdragets subjektstillämpning alltså är ojämförbar då 61 % av de samlade avdragen görs av män och 39 % av kvinnor. Skillnaden har dock minskat över tid. Det kan tolkas som att reseavdragets subjektstillämpning successivt har blivit mer jämförbar. En sådan slutsats behöver emellertid nyanseras.

Utjämnningen i gjorda reseavdrag har skett parallellt med en ökad jämförbarhet i förvärvsinkomster. Den ökade jämförbarheten i förvärvsinkomster är till viss del emellertid ett resultat av ökad ojämförbarhet i kapitalinkomster.

En annan förklaring till den minskade skillnaden i gjorda reseavdrag är ett mer jämförbart ansvarstagande för barn. Det är förstås positivt ur jämförbarhetssynpunkt.

Reseavdragets fördelning mellan kvinnor och män påverkas även av prisutvecklingen på kollektivtrafik och höjningar av schablonavdraget för bilåkande. Prisutvecklingen på kollektivtrafik har vida överstigit prisutvecklingen på drivmedel under den senaste 20-årsperioden. Eftersom kvinnor reser kollektivt i högre grad än män har detta större genomslag i kvinnors reseavdrag. Att reseavdraget fördelas mer jämförbart är därför delvis påverkat av att nivån på kvinnors och mäns resekostnader blivit mer jämförbara. Att

kvinnors andel av totalt gjorda reseavdrag ökar av denna orsak är ett uttryck för försämrade ekonomisk jämställdhet.

Vilka slutsatser kan då dras kring reseavdragets utformning ur jämställdhetssynpunkt? Eftersom avdrag medges med faktiska kostnader för kollektivtrafik avlastar avdraget i viss mån den kostnadsökning som kollektivresande drabbas av. Avlastningen begränsas dock genom beloppsbegränsningen i 12 kap. 2 § IL. Till följd av beloppsbegränsningen blir reseavdraget en liten kompensation för de som vidkänns prisökningarna. Kvinnor drabbas hårdare av prisökningarna eftersom de arbetspendlar kollektivt i högre grad än män.

Det som den skattskyldige tjänar på avdraget är inte heller hela avdraget, utan den effektiva skatt som denne skulle ha betalat på avdragsbeloppet samt eventuell minskning av effektiv skatt på nettoinkomsten. I ett progressivt skattesystem som det svenska betyder det att den skattskyldige tjänar mer på avdraget ju högre inkomst denne har. Avdrag har därför en regressiv fördelningsprofil. Två personer som bor på samma ställe och reser till samma jobb med lika dyra färdmedel kommer att få tillbaka olika mycket beroende på skillnader i deras inkomstnivåer. På grund av bestående strukturella inkomstskillnader mellan kvinnor och män bidrar avdragsrätten därför till ökad ekonomisk ojämställdhet. Denna effekt förstärks av att utsikterna att höja sin inkomst genom att arbetspendla längre är klart lägre inom typiskt kvinnodominerade yrken.

Ur ett jämställdhetsperspektiv borde det, enligt vår uppfattning, därför vara bättre att utöka subventionerna och att sänka prisutvecklingen i kollektivtrafiken istället för att mildra deras effekter genom ett skatteavdrag.

Avdrag för arbetsresor med bil medges inte med faktiska kostnader utan med en nominell schablon. Om denna schablon inte aktivt höjs missgynnas bilåkande över tid, eftersom avdraget inte fångar upp kostnadsökningar. Schablonbeloppet har dock höjts i omgångar, senast 2023. Det gynnar män i högre grad än kvinnor eftersom män reser med bil i högre utsträckning än kvinnor. Under 2023 har förvisso skillnaden i gjorda reseavdrag mellan kvinnor och män minskat, vilket skulle kunna tyda på motsatsen. Som vi har visat finns det andra tänkbara förklaringar som kan ligga bakom detta, främst minskat barnafödande och förändrat ansvarstagande över barn.

Att reseavdragen har fördelats mer jämställt över tid beror inte på reseavdraget i sig. Till grund för detta ligger istället främst en familjepolitik som har främjat en mer jämn ansvarsfördelning över barn. Reseavdraget har närmast en motverkande effekt i detta hänseende. Eftersom reseavdraget innebär att den med högre inkomster får tillbaka en större del av resekostnaden än den med lägre inkomster skapar reseavdraget ekonomiska incitament för den med lägre inkomst i ett förhållande (typiskt sett en kvinna) att ta ett större ansvar

för hem och familj.¹⁰⁶ Avdraget ger alltså incitament att bevara traditionellt könsstereotypa levnadsförhållanden inom en familj. Graden av jämställdhet i gjorda reseavdrag är därför beroende av att övrig politik bedrivs för att öka jämställdheten. Avdraget är istället en motverkande kraft. Resultaten indikerar även att när kvinnor blir äldre (över 65 år), till skillnad från män, ökar deras obetalda omsorgsarbete då de behöver ta hand om både sina egna och sin makes/sambos åldrande föräldrar och anhöriga, och eventuella barnbarn.

Under 2025 lämnade regeringen ett förslag om skattefri förmån av kollektivt resande. På ytan kan det se ut som en positiv reform för att främja kollektivt resande, vilket är positivt ur jämställdhetssynpunkt. Skatteförmånen innebär emellertid en försämring av skattebetalarens socialförsäkringsskydd. Dessutom tjänar den skattskyldige mer på förmånen ju högre inkomst denne har, vilket på ett strukturellt plan gagnar män mer än kvinnor. Enligt vår bedömning är förslaget negativt för kvinnor i låginkomstyrken.

7. Avslutande reflektioner

Reseavdraget har i praktiken utvecklats till ett verktyg som både speglar och förstärker redan existerande ekonomiska klyftor mellan kvinnor och män. Trots att könsskillnaderna i utnyttjandegrad har minskat över tid, kvarstår ett grundläggande problem: avdragets utformning gör att den ekonomiska nyttan ökar i takt med inkomsten, vilket i ett ojämnt samhälle systematiskt gynnar män.

Mot denna bakgrund framstår det som svårt att förena reseavdragets nuvarande utformning med det jämställdhetspolitiska målet att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Målet inbegriper rätten till ekonomisk självständighet. I praktiken sänder reseavdraget motsatta signaler eftersom det premierar höginkomsttagare, befäster könsstereotypa ansvarsfördelningar i hushållet och förutsätter att andra delar av politiken och rättssystemet, exempelvis att socialförsäkringssystemet ska kompensera för dess ojämnta effekter.

Reseavdraget, i sin nuvarande form, är därför inte enbart en teknisk bestämmelse i skatterätten. Det är en normbärande struktur med könade

¹⁰⁶ Här kan en jämförelse göras med kritiken mot sambeskattning. Sambeskattningen gav på liknande sätt incitament åt makar att ordna sina liv så att den part i förhållandet med lägst inkomst (typiskt sett kvinnan) stannade hemma och tog hand om familjen istället för förvärvsarbetade. Se bl.a. Gunnarsson, Åsa och Eriksson, Martin, Eliminating the secondary earner bias. Policy lessons from the introduction of partial individual taxation in Sweden 1971, *Nordic Tax Journal*, 2017, issue 1, s. 89–99.

effekter, vars konsekvenser måste tas på största allvar i både politik, forskning och rättslig tolkning.

Det väcker flera centrala forskningsfrågor framåt: Hur kan skattepolitiken utformas för att aktivt främja snarare än motverka jämställdhet? Hur påverkar samspillet mellan skatteincitament och trygghetssystem människors faktiska livsval, särskilt i relation till arbete, omsorg och geografisk rörlighet? Och hur bör vi förstå rättvisa i ett skattesystem som inte bara accepterar inkomstskillnader, utan förutsätter dem som grundförutsättning för sin funktion?

