

Handläggare

TJÄNSTESKRIVELSE

Datum

2021-05-24

Ärendebeteckning

KS 2021/0469

Kommunstyrelsen

Yttrande över Finansdepartementets promemoria Skattelättnad för cykelförmån (Fi2021/01840)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar kommunledningskontorets yttrande som sitt och överlämnar det till Finansdepartementet som Kalmar kommuns svar på promemorian Skattelättnad för cykelförmån.

Bakgrund

Kalmar kommun är remissinstans för promemorian Skattelättnad för cykelförmån Fi2021/01840.

I promemorian föreslås att förmån av att använda cykel som tillhandahålls av arbetsgivaren för privat bruk till viss del undantas från beskattning. Syftet med förslaget är att underlätta för cykelpendling. Skattelättnaden föreslås gälla vanliga trampcyklar och elcyklar som arbetsgivare tillhandahåller sina anställda, under förutsättning att förmånserbjudandet väsentligen riktar sig till hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen.

Det lämnas två alternativa förslag på hur nivån på skattelättnaden ska bestämmas. Det ena alternativet innebär att förmån av cykel inte ska tas upp till beskattning till den del värdet av förmånen uppgår till högst 1 200 kronor per beskattningsår. Det andra alternativet innebär att till den del värdet av en cykelförmån uppgår till högst 5 000 kronor per beskattningsår ska endast 40 procent av förmånsvärdet tas upp till beskattning. Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2022.

Ekonomiska styrmedel och incitament anges som en viktig del i arbetet för att få fler arbetspendlare att välja cykel eller kollektivtrafik framför bilen när det gäller att ta sig till och från arbetet. Åtgärder som främjar ökad cykelpendling bedöms även vara i linje med de nationella folkhälsopolitiska målen att skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen.



Kalmar kommun har under en tid utrett förutsättningarna för att införa förmånscykel till anställda som ett led i arbetet med målet om att bli fossilbränslefri kommun 2030 och klimatneutral 2045. Erfarenheter har inhämtats från en rad aktörer som infört konceptet, med ett undantag har aktörerna kunnat rekommendera ett införande av förmånscykel som en bra åtgärd för att både minska utsläppen från transporter och öka hälsan och välmående hos medarbetarna.

Enligt gällande regelverk utgör en arbetsgivares tillhandahållande av cyklar till anställda en skattepliktig förmån. En fråga som har diskuterats i Kalmar kommun inför införandet är huruvida förmånscykel är tillräckligt intressant särskilt för medarbetare med den lägre skattesatsen eller inte. Förmånscykel, i likhet med andra förmånserbjudanden som görs med hjälp av att de anställda avstår viss del av lön, mest fördelaktigt för personer med den högre skattesatsen.

Motivering

Kalmar kommun välkomnar åtgärder som genomförs för att motivera fler att cykla till och från arbetet. Kommunen har ett mål om att andelen persontransporter med gång, cykel och kollektivtrafik ska vara 45 procent år 2025. Cykel som färdmedel fyller en allt mer central funktion i omställningen av transportsektorn, inte minst utifrån den så kallade HYR-principen, där HYR står för hälsosamt, yteffektivt och resurssnålt. Det ryms exempelvis 12 parkerade cyklar i varje bilparkeringsplats och både material och utsläppen är mindre för en cykel i jämförelse med en bil såväl som vid produktion och användning. Vidare visar forskning att regelbunden fysisk aktivitet, så som att cykelpendla, ger stora positiva effekter på hälsan. Det motverkar en rad allvarliga sjukdomar exempelvis hjärt- och kärlsjukdomar, demens och typ 2 diabetes, samt risken för förtida dödlighet.

Erfarenheter från exempelvis Region Kalmar visar goda resultat av införandet av förmånscykel enligt konceptet bruttolönavdrag. I en enkät, som har ställts till anställda som nyttjar förmånsavtalet, framkommer att andelen anställda som pendlar med bil till arbetet har gått från 50 % till 30 %. Övriga positiva effekter som regionen kunnat peka på är att de anställda rör sig mer och får bättre hälsa samt att ökad cykelpendling frigjort parkeringsplatser. Även erfarenheter från Jönköpings kommun visar liknande resultat i efterföljande enkätundersökning (2017). Jönköping uppger att 70 % av de som beställde förmånsmånscykel cyklade mer efter levererad förmånscykel, 25 % cyklade lika mycket (4 % angav att de inte hann få cykeln innan cykelsäsongen var över och 1 % cyklade mindre). Andelen som använder cykel som färdmedel till arbetet i Jönköpings fall ökade från 18 % till 47 % enligt kommunens resvaneundersökning. Särskilt tydligt är förändringen för de som beställt elcykel.

Kalmar kommun och Linnéuniversitetet driver projektet ”Hållbara Resval”- ett projekt som syftar till att få fler att arbetspendla med gång, cykel och kollektivtrafik. Erfarenheter därifrån visar att en anledning till att arbetstagare som har små barn inte cyklar är att det är svårt att få ihop det så kallade livspusslet, där tex hämtning och lämning på förskola och skola ingår. Lådcyklar upplevs ibland som något oflexibla och där ser Kalmar kommun att cykelvagnar skulle kunna vara ett bra alternativ. Ur det perspektivet anser Kalmar kommun att det vore önskvärt att inkludera cykelvagnar i begreppet förmånscyklar.

Förslaget om skattelättnader gäller under förutsättning att förmånserbjudandet riktar sig till hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen vilket är bra ur jämlikhetssynpunkt. Det är dock uppenbart att förmånscykel slår olika beroende på vilken lön medarbetaren som nappar på erbjudandet har. I utredningen beräknas besparingen för den enskilda ligga på ett spann mellan 48 % för de med 32 % skatt och på 63 % för de med 52 % skatt i alternativ ett, och på 29 respektive 38 % i alternativ två. I båda fallen innebär dock förändringsförslaget en förbättring gentemot gällande lagstiftning, något som bör leda till att medarbetare ur båda skatteklasserna ges fördel med förmånscykel. Promemorian beskriver också att alternativ gynnar cyklar i de lägre prisklasserna medan alternativ två gynnar cyklar i högre prisklasser samt att 500 000 personer väntas nappa om lättnaderna görs som i förslag ett och 250 000 om alternativ två införs.

De kostnader som förslaget för med sig i form av minskade skattekostnader för kommunerna bedöms som ringa och vinsten av ökad cykling, i form av minskade utsläpp, bättre hälsa hos medarbetare och mindre trängsel i trafiken väger upp dessa med marginal.

Sammanfattningsvis ställer sig Kalmar kommun bakom förslaget om att skattelättnader införs för förmånscykel. Vi ser att båda versionerna av skattelättnad som föreslås i promemorian kan leda till önskvärd effekt, dvs en att andelen resor med bil minskas till förmån för andelen cykelresor. Alternativ ett bedöms mest effektivt om syftet är att uppmuntra till inköp av mer traditionell modell, i PM:et kallade trampcyklar, och alternativ två ger högre incitament för dyrare cyklar, företrädesvis elcyklar och mer avancerade cyklar, exempelvis lådcyklar. Kalmar kommun bedömer att inskaffande av cyklar i de högre prissegmenten, oftast elcyklar, i större utsträckning kommer att leda till att dessa ersätter arbetspendling med bil, särskilt under vintersäsongen. Fler människor väntas förvisso nappa med alternativ 1 (500 000 personer) än alternativ 2 (250 000) men i slutändan är det ändå hur cyklarna används och potentialen att ersätta bilresor, snarare än antal cyklar som plockas ut, som påverkar hälsa, miljö och yta. Sammantaget landar Kalmar kommun därför i att alternativ två är att föredra.

Elvira Laneborg
miljöutvecklare

Bilagor