



Remissvar

Dnr 2021–163

2021-06-23

Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Promemorian Skattelättnad för cykelförmån

Fi2021/01840

I Januariavtalet från 2019 (punkt 36) anges att skatteregler ska underlätta för cykelpendling. I linje med detta presenteras i promemorian förslag till skattelättnader för förmånsbilar. Det huvudsakliga syftet är att öka cykelpendlingen, vilket (s 15) ”... *i förlängningen skapar positiva effekter på bl.a. hälsa och miljö*”.

Redan idag kan arbetsgivare erbjuda förmånsbilar till sina anställda, vilket påför dem ett förmånsvärde som de beskattas för. I promemorian ges en pedagogisk och utförlig redogörelse av dagens förmånsskatteregler.

TVÅ FÖRSLAG

Enligt promemorian har cykelpendling positiva effekter på miljö, hälsa samt stadsutveckling. Vidare görs bedömningen att ekonomiska styrmedel och incitament kan få fler arbetspendlare att välja cykel i stället för exempelvis bil, varför det finns skäl att ändra skattereglerna i syfte att öka cykelpendlingen (s 10). Till skillnad från dagens utformning föreslås att skattelättnader införs för förmån av vissa trampcyklar och elcyklar.

I promemorian lämnas två alternativa förslag till skattelättnader. Enligt alternativ 1 ska inte förmån tas upp till den del av förmånsvärdet som uppgår till högst 1 200 kronor per beskattningsår. Alternativ 2 innebär att förmån tas upp med 40 procent av den del av förmånsvärdet som uppgår till högst 5 000 kronor per beskattningsår och med 100 procent däröver.

I konsekvensanalysen diskuteras för- och nackdelar med de två alternativen. Konjunkturinstitutet finner det emellertid oklart varför inte analysen slutligen utmynnar i att enbart ett av de två alternativen föreslås. Med andra ord framgår det inte tydligt av promemorian om något av de två alternativen bedöms vara bättre än det andra. Det framgår inte heller, varken av promemoria eller remissmissiv, huruvida detta beror på svårigheter att bedöma vilket alternativ som är bättre och att det därför finns en önskan att remissinstanserna ska ge vägledning.

ADDITIVA OCH OFFENTLIGFINANSIELLA EFFEKTER

Om skattelättnaderna utformas enligt alternativ 1 antas att 500 000 personer på sikt kommer att inneha förmånsbil. Vidare antas att arbetsgivarna gör ca 100 000 nya förmånsbilköp årligen. Av dessa inköp antas ca 50 000 utgöra *merförsäljning* av bilar på grund av skattelättnaderna (s 24). Resterande 50 000 bilar antas vara försäljning som annars hade skett till hushållen. Konjunkturinstitutet tolkar det som att den varaktiga *additiva effekten* av skattelättnaden därför rimligen bör vara att det kontinuerligt finns 250 000 *extra* förmånsbilar.

I promemorian diskuteras förslagets offentligfinansiella effekter emellertid utifrån antagandet om 500 000 varaktiga förmånscyklar. Detta eftersom skatteintäkter inte bara går förlorade för de extra förmånscyklar som skattelättnaderna leder till. På sikt bedöms de båda alternativen leda till att skatteintäkterna minskar med ca 310 respektive 300 miljoner kronor per år (tabell 4.1, s 18). Det framgår inte hur detta ska finansieras, men det torde rimligen innebära minskade medel och/eller höjda skatter inom andra områden. Förslagets kostnad bärs då av de hushåll som avstår något för att andra hushåll i större utsträckning nyttjar förmånscyklar.

PÅSTÅDDA POSITIVA EFFEKTER PÅ MILJÖ OCH HÄLSA ÄR INTE VÄLGRUNDADE

Som tidigare nämnts bedöms förslagen till skattelättnader i förlängningen bland annat få positiva miljöeffekter i form av förbättrade stadsmiljöer med mindre buller, färre bilar och renare luft (s 24). Någon djupare konsekvensanalys som underbygger dessa påståenden görs dock inte. Inte heller förväntas förslagen bidra till Sveriges ambitiösa klimatmål för transportsektorn, som ska nås till 2030. I stället bedöms föreslagna skattelättnader ha ”mycket liten” effekt på de totala utsläppen i transportsektorn (s 25).

Vidare sägs att ökad cykelpendling har positiva hälsoeffekter. Det är inte kontroversiellt att hävda att det kan finnas positiva hälsovinster att göra genom att dagligen cykla till arbetet i stället för att köra bil, om skattelättnaden träffar rätt individer. Frågan är dock vilka individer som börjar cykelpendla på grund av skattelättnaden. Om fler cykelpendlare i hög grad utgörs av redan hälsosamma individer, som kanske byter ut annan träning till förmån för cykelpendling, är skattelättnadens hälsoeffekter inte självklara. Den här typen av diskussion saknas i promemorian.

Sammanfattningsvis, enligt promemorian är det huvudsakliga syftet med skattelättnad för cykelförmån att öka cykelpendlingen (s 15), och bedömningen är att det leder till ett extra antal förmånscyklar. Konjunkturinstitutet vill dock påpeka att ett ökat antal förmånscyklar inte nödvändigtvis leder till en lika stor ökning i cykelpendlingen, eftersom det inte går att utesluta att de extra förmånscyklarna enbart används på fritiden. Vidare finner Konjunkturinstitutet att promemorians konsekvensanalys inte presenterar övertygande underlag för förslagets hälso- och miljönytta.

Avslutningsvis anser Konjunkturinstitutet att som styrmedel betraktat är skattenedsättning för förmånscyklar ett trubbigt styrmedel, oavsett om syftet är att direkt öka cykelpendlingen eller att indirekt uppnå positiva miljö- och hälsoeffekter (s 15).

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Urban Hansson Brusewitz. Föredragande har varit Anna Dahlqvist. I den slutliga handläggningen av remissvaret har också Pelle Marklund deltagit.

Urban Hansson Brusewitz
Generaldirektör