



Stockholm den 18 juni 2021

Ert Dnr: Fi2021/01840

Finansdepartementet  
[fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fi.remissvar@regeringskansliet.se)

Svar på remiss avseende

## PM – Skattelättnad för cykelförmån

Svensk Cykling tackar för möjligheten att få ge synpunkter på denna promemoria och vill anföra följande:

### Sammanfattning

Svensk Cykling har i många år propagerat för att regeringen bör införa skattelättnader för att ge ekonomiska incitament i avsikt att öka cyklandet i Sverige. Vi välkomnar att regeringen nu föreslår detta.

I regeringsunderlagets 73-punktsprogram står att läsa: ”*Skatteregler ska underlätta för cykelpendling*”. Anledningen är att ökad cykling är mycket samhällsekonomiskt lönsamt. Varje satsad krona ger många kronor tillbaka. Varje cyklad kilometer bidrar till samhället, medan alla andra transportslag kostar pengar.

Tyvärr anser vi att bägge föreslagna alternativ har sådana brister att de bör justeras innan de genomförs.

Av de två alternativen förordar vi Alternativ 2, men att skatterabatten blir rejält högre och att värdegränsen höjs till 35.000 kr. Viktigast är att skatterabatten höjs för att denna reform ska få den attraktivitet som leder till verklig förändring och uppfyller sitt syfte. För att motsvara ambitionen i *Januariavtalet*, *Cykelsstrategin*, *Fossilfritt Sverige* samt regeringens kommande *Nationellt Mål för ökad cykling*, måste den skattefria delen av förmånen på 40 procent höjas rejält. Vårt förslag är 100 procent, dvs att förmånen blir helt skattefria, i andra hand att den dubblas till 80%.

Vi föreslår också att reglerna för friskvårdsbidraget ändras så att även denna kan användas för inköp/leasing av cyklar för att på så sätt öka och underlätta cykelpendlandet.



### Om föreslagna förändringar

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.

Många länder – t.ex. Österrike, Belgien, Storbritannien - har helt tagit bort beskattningen för denna cykelförmån och många andra europeiska länder har väldigt förmånliga skatterabatter. Vi anser att Sverige bör gå samma väg.

En cykel som används regelbundet för pendling behöver servas regelbundet. En cykel eller elcykel som inte servas kommer över tid att ge cyklisten en mindre angenäm cykelupplevelse och i värsta fall sluta att fungera. Kompetens och resurser för service finns hos fackhandlare och cykelspecialister. Dessa arbetar med varumärken som kontinuerligt erbjuder utbildning i produkter samt reservdelar.

Vidare ifrågasätter vi beräkningen av livslängden på elcyklars batterier. I promemorian hänvisas till att Skatteverket räknar med att batterierna för elcyklar behöver bytas vartannat år. Elcyklar av god kvalitet innebär också motorer och batterier av god kvalitet. Livslängden på batterier beror, liksom för alla batterier, hur de används och hur de sköts. Ett modernt elcykelbatteri av kvalitet kan laddas minst 2000 cykler, vilket innebär 6 år även om det laddas nästan varje dag. Detta förutsätter dock att dessa nu föreslagna regler om skattelättnader från regeringens inte leder till att svenskarna börjar köpa elcyklar av låg kvalitet. Detta skulle leda till att fler elcyklar, inklusive batterier, av kort livslängd kommer ut på marknaden. Detta i sig leder till negativa miljökonsekvenser och att mer jungfruliga metaller behöver tas upp ur jorden. Skatteverkets beräkningar bör ändras så att batteriet beräknas hålla lika länge som cykeln, dvs sex år, samt att maxbeloppen för inköp för bägge alternativen bör höjas.

I promemorian framgår att regeringen räknar med att 500.000 respektive 250.000 personer kommer att utnyttja denna förmån. Detta sägs utgöra 10 respektive 5 procent av sysselsatta svenskar. Antagandet är naturligtvis svårt att göra, men att detta skulle vara potentialen för antalet som cykelpendlar på några års sikt, stämmer dock illa med regeringens ambitioner om att anta ett nationellt mål för ökad cykling, vilket är utlovat att presenteras inom kort. Redan idag utgör cykelresorna minst dessa 10 procent. Rimligen kommer regeringen att sätta ett mål som är högre än dagens situation. En inte alltför vild gissning är ett dubblerat antal/andel inom en viss tidsperiod.

I promemorians konsekvensanalys framgår också att regeringen har satt begränsningarna i skattelättnaderna på en nivå som leder till att *"Förslaget bedöms inte öka cykelpendlingen i landet i så stor omfattning att det leder till påtagligt ökad trängsel i cykelvägnätet."* Detta i sig bör leda till att förslaget revideras så att det faktiskt uppnår själva syftet med förändringarna.



Promemorian tar upp vilka kostnader, i form av uteblivna skatteintäkter, detta skulle innebära för Sverige om något av alternativen införs, men den mycket viktiga förutsättning som utelämnas i promemorian är de vinster som ett ökat cyklande skulle medföra för Sverige. En nyligen publicerad rapport från Sweco visar följande:

- I Göteborg ökade cykelresorna från cirka 100 000 resor per dag 2019, till 115 000 år 2020. Enligt stadens resevaneundersökning är snittlängden per cykelresa 4,1 kilometer. Swecos studie visar att det ökade cyklandet 2020 gav en vinst på drygt 1 miljard kronor, mycket tack vare att 25 färre förtida dödsfall har sparats.

Det ska tilläggas att beräkningarna endast inkluderar bortfall av liv och därmed exkluderar sjukvårdskostnader och produktionsbortfall till följd av sjukskrivningar. Med andra ord är samhällsvinsterna ännu större än vad som anges i Swecos kostnadsnyttoanalys vilket de själva beskriver i sin rapport.

Skulle den samhällsekonomiska nyttan av ökat cyklande räknas med i kalkylen blev slutsatsen att **förmånsbeskattningen bör tas bort helt.**

#### Promemorians alternativ 1

Alternativ 1 innebär att cyklar upp till ett marknadsvärde om 5000 kr ej ska förmånsbeskattas. Cyklar i denna prisnivå tillhandahålls primärt från leverantörer som inte är knutna till någon serviceverkstad dit ett företag eller en cyklist kan vända sig. Tillgången på reservdelar är också begränsad.

De etablerade aktörer som erbjuder förmånscykel på marknaden idag arbetar med varumärken vars cyklar är i en högre prisklass än vad som ryms inom det belopp som är tänkt att skattebefrias enligt detta alternativ.

Alternativ 1 riskerar att få en negativ påverkan på såväl de producenter och leverantörer av cyklar som finns på marknaden, serviceverkstäder, cykelbutiker som specialiserat sig på förmånscyklar samt andra företag som erbjuder förmånscyklar idag.

Elcykeln har också visat sig vara ett uppskattat, hälsosamt och miljömässigt transportsätt som ersätter bilen. Hos en fackhandlare kostar idag en elcykel med framhjulsmotor ca 17 000 kr och från ca 25 000 kr för en elcykel med centermotor. Elcyklar med centermotor är den typ av elcykel som är bäst lämpad för pendling, sett till en bred målgrupp med olika familjesituation och bosättning geografiskt. Med Alternativ 1 kommer elcykeln endast i mycket begränsad utsträckning att uppfattas som intressant i ett förmånscykelupplägg, då en stor del av elcykeln skulle komma att förmånsbeskattas till 100%.

Vi vill här upprepa att Skatteverkets bedömning av batterier för elcyklar bör ändras, så att batteriernas livslängd också beräknas till sex år. Detta medför att förmånsvärdet ändras.

Sammanfattningsvis om detta alternativ kan sägas att cyklar i föreslagen prisklass är avför låg kvalitet och standard, samt att det i princip utesluter elcyklar, för att kunna utgöra ett attraktivt alternativ.



### Promemorians Alternativ 2

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. Med en justering av skatterabatten bedöms detta alternativ kunna vara attraktivt för såväl arbetsgivare som arbetstagare när det gäller traditionella cyklar och lastcyklar utan elassistans. Enligt Skatteverkets nuvarande bedömningar ges skattelättnaden på ett maxbelopp om totalt 27 000 kronor.

Som ovan angivits bör reglerna för Skatteverkets bedömningar av batteriernas livslängd ändras så att de motsvarar livslängden för själva cykeln, dvs sex år. Förutom att de tekniska argumenten, är detta viktigt då detta medför att förmånsvärdet och takbeloppet ändras. Takbeloppet måste höjas för att ge utrymme för inköp av elcyklar av god kvalitet där det finns service och reservdelar att tillgå liksom garantier för produktens kvalitet. Nuvarande nivå kan väntas kunna rymma en elcykel med framhjulsmotor. En elcykel med centermotor, som behövs i kuperad terräng eller när man cyklar med barn och/eller last, är dock oftast dyrare och en lastcykel med elassistans ligger ytterligare något högre i pris.

### Vårt förslag

Mot bakgrund av ovan anfört är Alternativ 2 det som vi bedömer komma göra bäst nytta i strävan att stimulera till ökad mobilitet på elcykel i en omställning till miljövänligare och hälsosammare transporter till och från arbetsplatsen. För att säkerställa kvalitet och en angenäm cykelupplevelse över tid så är vårt förslag att beloppet i alternativ 2 höjs till att omfatta en elcykel till ett marknadsvärde av 35.000 kr.

Viktigast är dock att skatterabatten höjs för att denna reform ska få den attraktivitet som leder till verklig förändring och uppfyller sitt syfte. För att motsvara ambitionen i Januariavtalet, Cykelsstrategin, Fossilfritt Sverige samt regeringens kommande Nationellt Mål för ökad cykling, måste den skattefria delen av förmånen på 60 procent höjas rejält. Vårt förslag är 100 procent, dvs att förmånen blir helt skattefria, i andra hand att den skattefria delen av förmånen höjs till 80 procent.

Klas Elm

VD, Svensk Cykling

+ 46 8 508 938 18 (tel)

+ 46 704 58 01 08 (mob)

[klas.elm@branschkansliet.se](mailto:klas.elm@branschkansliet.se)