

PM – Skattelättnad för cykelförmån

Remissvar, juni 2021

Ert Dnr: Fi2021/01840
Finansdepartementet

Om Svenska Cykelstäder

Svenska Cykelstäder är en förening av kommuner och regioner som målmedvetet arbetar för ökad, bättre och säkrare cykling. Ordinarie medlemmar är 35 svenska kommuner och 6 regioner som vill göra vardagscyklingen mer attraktiv. Föreningen stöds av ett antal associerade medlemmar. Vi arbetar strategiskt med kunskapsutbyte, samverkan och opinionsbildning.

Våra förbättringsförslag för att nå målet om ökad cykling

Förmånscyklar är beprövat av flera stora arbetsgivare i Sverige. Ett antal kommuner har gått före och försett tusentals anställda med cyklar – och med utvärderingar som pekar på stora effekter i form av ökad cykling och minskat bilåkande. Det behöver dock bli mer förmånligt och mindre krångligt för att få stor spridning bland arbetsgivare i hela landet.

Att skattereglerna ska främja cykling är en punkt i Svenska Cykelstäders [politiska program](#), som beslutas av stämman – föreningens högst beslutande organ. Det är mycket glädjande att regeringen med samarbetspartier lagt fram förslaget till skattelättnad för cykelförmån. Vi bifaller förslaget och vill se att det införs. Den samhällsekonomiska nyttan får antas överstiga kostnaden flerfaldt eftersom fysisk aktivitet genom cykling också förbättrar folkhälsan och förebygger välfärdssjukdomar som är den vanligaste dödsorsaken. **Tyvärr anser vi att bägge föreslagna alternativ har sådana brister att de bör justeras innan de införs.**

1) Vi förordar i första hand att förmånsskatten på cyklar tas bort helt samt att även taket tas bort helt eller sätts betydligt högre, t.ex. motsvarande en cykel med ett nypris på omkring 100 000 kr. Skälet till att inte ha något tak är att de liggande förslagens tak exkluderar de cyklar som har störst potential att ersätta bilresor, nämligen el-assisterade lastcyklar, samt även andra specialcyklar som t.ex. rullstolscyklar. Båda dessa kategorier har prisnivåer upp mot och även över 100 000 kr och som exempel är priset runt 120 000 kr för en heldämpad lådcykel med plats för tre barn och tillbehör såsom regnskydd och med lång batteriräckvidd och växelsystem med bred utväxling. Cyklar med högre kvalitet håller längre och används sannolikt betydligt oftare och det bör premieras. Att helt ta bort förmånsskatt och tak gör också systemet enklare att hantera, för såväl arbetsgivare som myndigheter, och lättare att förstå.

Cykelkärror och cykelväskor bör betraktas som "fasta delar av cykeln" (likt lampa och lås) eftersom de kan monteras och levereras som en del av fordonet. Sådan utrustning är avgörande för cykelns

funktionalitet och konkurrenskraft, både i pendlingsresan från A till B och i delresor såsom inköpsresor eller att lämna barn på förskola/skola och fritidsaktiviteter.

2) I andra hand förordar vi att alternativ 1 och 2 kombineras. Det blir en mer kraftfull åtgärd för ökad cykling än att endera förslag genomförs separat.

3) I tredje hand förordar vi alternativ 2, som möjliggör lägre förmånsskatt upp till ett högre inköpspris (ca. 21 000 kr för elcykel och 27 000 kr utan el). Skälen är att bekväma och funktionella cyklar av god kvalitet i regel får antas användas mer, hålla längre och ha producerats under bättre villkor. Dyrare cyklar, särskilt elcyklar, har också störst potential att ersätta bilresor och att få in nya användargrupper som inte är lika vana vid fysisk aktivitet. Elcyklar används dessutom i regel oftare och på längre sträckor. Vi noterar dock att det föreslagna taket i stort missgynnar elcyklar av god kvalitet och funktionalitet.

Övriga förslag

Regeringen har aviserat att den nuvarande ambitionen om ökad cykling ska stärkas med ett nationellt cyklingsmål, vilket är mycket glädjande. Det blir nu viktigt med kraftfulla åtgärder som resulterar i att fler resor sker på cykel. Leder förslaget då till att skattereglerna över lag främjar cykling? Nej, sett till de stora subventionerna av bilism är det en blygsam satsning på cykling. Bara det bilfrämjande reseavdraget beräknas kosta staten flera miljarder kronor varje år. Ökad cykling leder till stora samhällsekonomiska vinster och det finns goda skäl att låta skattereglerna främja cykling på allvar – det skulle i helhet leda till minskade offentliga utgifter. Promemorian har enbart beräknat kostnaderna, inte nyttorna. Det finns utifrån tillgänglig forskning goda skäl att tro att nyttorna är mångfalt större än kostnaderna för denna investering.

Friskvårdsbidraget bör göras om och anpassas så att det kan använda för cykelrelaterade inköp, service och tjänster. Minskad eller slopad moms är ytterligare ett förslag som kan gynna fler än de som är anställda och i arbetsför ålder. Till sist är det viktigt att bilsubventionerna upphör.

Upplands Väsby, 28 juni 2021



Emil Rensvala
Verksamhetsledare
Svenska Cykelstäder
073-324 77 84
emil.rensvala@svenskacykelstader.se
www.svenskacykelstader.se