

Finansdepartementet

103 33 Stockholm

Stockholm
2021-06-25

Vår referens
Patrick Krassén

Dnr
Fi2021/01840

Remissyttrande

Promemorian *Skattelättnad för cykelförmån*

Företagarna har beretts möjlighet att avge remissyttrande om den rubricerade promemorian. Här följer våra synpunkter.

Förslaget i korthet

I promemorian föreslås att förmån av att använda cykel som tillhandahålls av arbetsgivaren för privat bruk till viss del undantas från beskattning. Två alternativa förslag på konstruktion läggs fram: antingen att förmån av cykel inte ska tas upp till beskattning till den del värdet av förmånen är högst 1 200 kronor per år, eller 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.

Ändringarna föreslås träda i kraft 1 januari 2022.

Företagarnas inställning

Företagarna har i princip inget emot att arbetsgivare ges incitament att erbjuda sina anställda cyklar som förmån. Emellertid präglas detta förslag av många motsägelsefulla syften. Det finns ett mål om positiva hälsoeffekter, men ingen bedömning av vilka individer som kommer att utnyttja den föreslagna förmånen. Ett annat mål är minskad miljöpåverkan, presumtivt genom att personen väljer cykel framför annat färdmedel som genererar miljö- eller klimatskadliga utsläpp, men i sådant fall skulle andra fordon kunna inkluderas i den föreslagna skattelättnaden – exempelvis elsparkcyklar, som fyller en liknande funktion som el- och trampcyklar.

Avsnitt 2.1 rubriceras ”Bättre förutsättningar för cykelpendling”; dock begränsar sig förslaget inte till enbart cyklar som används för pendling. I konsekvensanalysen anges exempelvis (s. 16) att ”vissa av dem som skaffar sig förmånscykel inte har för avsikt att använda den specifikt till pendling till jobbet utan till andra kortare resor”. Denna aspekt – vad förmånscyklar i huvudsak skulle komma att användas till – är inte tillräckligt utredd i promemorian. Mer underlag hade behövts om vilka personer som faktiskt har möjlighet att ersätta bilresor med cykelresor. Vid längre bilpendling till arbetet är det troligt att cykel mer sällan är ett potentiellt substitut.

I målet om minskad bilism finns en underliggande premis om att bilkörning genererar skadliga utsläpp – men detta argument kan inte anföras mot elbilar. Förvisso kan minskat bilåkande antas medföra minskad trängsel i trafiken, men promemorian tar samtidigt väldigt lätt på förslagets effekt för trängseln i cykeltrafiken (trots att 250 000 till 500 000 personer antas komma att införskaffa förmånscykel anges att det inte kommer att ”öka cykelpendlingen i landet i så stor omfattning att det leder till påtagligt ökad trängsel i cykelvägnätet”).

Företagarna har ingen närmare kommentar om de alternativa förslagen till utformningen av skattelättnaden. Det kan dock konstateras att betydelsefulla argument framförs i promemorian (s. 15) till varför målen med förslaget bättre skulle kunna uppnås om ett stöd infördes i stället för en skattesänkt förmån.

Sammantaget ser Företagarna betydande brister i det underlag som presenteras för förslagen i promemorian.

Patrick Krassén
Skattepolitisk expert
Företagarna

Fredrik Östbom
Samhällspolitisk chef
Företagarna