

København, den 25. marts 2009

Til  
Skatteministeriet

pskper@skm.dk

**Høringssvar til lovforslag vedr. Forårspakke 2.0 – Vækst, klima og lavere skat**  
Kræftens Bekæmpelse, Hjerteforeningen, Diabetesforeningen, Forbrugerrådet, Danske Cykelhandlere og Dansk Cyklist Forbund har læst skatteministeriets lovforslag, som indgår i Forårspakke 2.0. Udkastet indeholder en række forslag, som vil ændre vores adfærd i en bæredygtig retning, men udkastet indeholder ikke tiltag eller ændringer af skattesystemet, der fremmer borgernes incitament til at vælge cyklen som transportmiddel i hverdagen.

Organisationerne skal derfor i tilknytning til Skatteministeriet lovforslag til Forårspakke 2.0 fremkomme med nedennævnte forslag til ændring af skattelovgivningen, som vil give virksomheder og borgere mulighed for et økonomisk incitament til at vælge cyklen som transportmiddel.

Der er tale om mindre indgribende og let administrerbare ændringsforslag, som imidlertid vil kunne få betydelig indvirkning på det daglige transportvalg og en afledt samfundsøkonomisk effekt i form af besparelser på sundhedsområdet.

Organisationernes forslag ligger i tråd med målsætningerne i Forårspakke 2.0 om, at vi skal reducere energiforbrug og udledning af drivhusgasser samtidig med, at vi skal have større incitament til at træffe sunde valg, der kan styrke folkesundheden. Desuden vil målsætningen om øget cykelpendling støtte op om den brede politiske aftale om en grøn transport politik fra januar 2009. Aftalen lægger op til, at en del af fremtidens vækst i trafikken blandt andet skal løftes af mere cykling. Det sker ikke af sig selv. Der skal sættes ind med mange forskellige tiltag, og erfaringerne viser, at økonomiske incitamenter har stor indvirkning på vor adfærd.

Organisationerne foreslår følgende tilpasninger i skattelovgivningen:

- 1: En arbejdsgiver skal kunne stille en cykel til rådighed skattefrit for en medarbejder til brug i forbindelse med transport til og fra arbejde.
- 2: En arbejdsgiver skal kunne udbetale en skattefri godtgørelse til medarbejdere, der cykler mellem hjem og arbejde inden for en fastsat beløbsgrænse.
- 3: Kørselsgodtgørelse for kørsel i arbejdstiden skal ud fra samfundsøkonomiske og miljømæssige hensyn tilskynde til brug af cyklen ved, at der udbetales samme km-godtgørelse som ved bilkørsel.

Danske virksomheder kan efter de gældende regler stille bilparkeringspladser til rådighed og investere i motionsudstyr på arbejdspladsen uden, at medarbejdere bliver beskattet, men ikke i ”motionsudstyr” som i tilgift transporterer medarbejderne mellem hjem og

arbejde. Det er paradoksalt, at der ikke er mulighed for at give medarbejdere økonomiske incitamer til at træffe det transportvalg, som er bedst for miljøet og sundheden, nemlig at cykle. Mange virksomheder ser gerne dette ændret, så de får bedre mulighed for at påvirke deres medarbejders transportvalg ved at stille cykler til rådighed eller udbetale en godtgørelse, uden at medarbejderen beskattes heraf.

Lande som England, Holland, Belgien og USA har indset, at særlige skatteregler for cykelpendlere kan hjælpe virksomhederne med at forbedre sundheden hos medarbejderne, og gøre en indsats for at reducere trængselsproblemer og CO<sub>2</sub>-udledning.

Vore forslag er eksempler på, hvordan man kan udforme skatteincitamer, og organisationerne er fuldstændig åbne over for, at den konkrete udformning kan blive ændret i forbindelse med en nærmere administrativ og skatteteknisk bearbejdning.

Med venlig hilsen

**diabetes** |   
foreningen |  
Allan Flyvbjerg, formand

  
**Kræftens Bekæmpelse**  
Frede Olsen, formand

 **Dansk Cyklist Forbund**  
Claus S. Hansen, formand

**FORBRUGERRÅDET**  
Camilla Hersom, formand

  
**DANSKE CYKELHANDLERE**  
Direktør Erik Oddershede

**HJERTEFORENINGEN**   
Peter Clemmensen, formand

# Notat om skatteincitamerter for cykelpendling

## Indhold

### **Baggrund** (se side 3)

Regeringens grønne transportpolitik og ønske om miljø- og sundhedsfremme  
Arbejdsgiverne efterlyser skatteincitamerter til cykling

### **Udenlandske incitamentsordninger** (se side 5)

Cycle to work schemes (UK)  
Incitamentsordninger i Holland og Belgien  
Bicycle Commuter Tax Provision (USA)

### **3 forslag til incitamerter i dansk lovgivning** (se side 7)

1. Arbejdsgiverbetalt transport (fri cykel-ordning)
2. Kørselsgodtgørelse til cykelpendlere (brug af egen cykel)
3. Kørselsgodtgørelse for brug af egen cykel under arbejdet

## Baggrund

### **Regeringens grønne transportpolitik samt ønske om miljø- og sundhedsfremme**

Aftalen Forårspakke 2.0 lægger vægt på at der er tale om en grøn og sund skattereform, som skal sikre et reduceret energiforbrug samt et reduceret forbruget af usunde fødevarer blandt andet ved ændre på befolkningens vaner.

Selv om det ikke er let at få os til at ændre indgroede vaner, er det erfaringen, at økonomiske incitamerter i skattelovgivningen kan være meget virkningsfulde, hvortil kommer den særlige motivation til ændret adfærd, som husholdningerne har på grund af den økonomiske krise. En ændret lovgivning vil kunne få flere borgere til oftere at vælge cyklen og dermed kunne fremme et grønt transportvalg.

Det stærke sundhedsaspekt ved cykling indgår ligeledes som et element i Forebyggelseskommissionens arbejde. Her er udgangspunktet, at det er samfundets ansvar at fremme borgernes sunde valg – også hvad angår motion.

Endelig lægger arbejdsmiljøpolitikken vægt på at styrke forebyggelse ved, at virksomheder tager ansvar ikke alene for arbejdsmiljøet, men for medarbejdernes sundhed i det hele taget.

Cykling til arbejde (eventuelt i kombination med offentlig transport) er en aktivitet, som mange relativt let kan indpasse i dagligdagen. I regeringens cykelstrategi fra maj 2007 nævnes, at virksomhederne kan gøre en indsats for at få flere medarbejdere til at cykle til arbejde. Det fremgår, at øget medarbejdercykling vil kunne få en positiv effekt både for den enkeltes sundhed og for virksomhederne og samfundet generelt.

Endelig indeholder forliget om den grønne transportpolitik en målsætning om, at cyklen i de kommende år skal have større betydning i det samlede transportbillede, og fremme af cykelpendling nævnes som et særligt indsatsområde.

### **Arbejdsgiverne efterlyser skatteincitamerter til cykling**

Private og offentlige arbejdsgivere har øget fokus på medarbejdersundhed, CO<sub>2</sub>-udledning og miljøhensyn, og stadig flere bliver opmærksomme på de gavnlige effekter af medarbejder-cykling. Arbejdspladserne vil gerne medvirke til øget brug af cykler i arbejdstiden og til, at medarbejderne i øget omfang cykler ved pendling til og fra arbejde. Der efterlyses imidlertid langt bedre incitamerter i lovgivningen, der gør det muligt at kunne belønne cyklende medarbejdere.

Dansk Cyklist Forbund gennemfører i 2008/09 et pilotprojekt med arbejdstitlen ”Cykelvenlig Arbejdsplads”. Her deler udvalgte arbejdsgivere og fagfolk viden, samt udvikler og afprøver idéer til fremme af medarbejdercykling. Sigtet er at samle erfaringerne og udvikle en god værktøjskasse, som kan anvendes af alle arbejdspladser, der vil fremme medarbejdercykling.

Forebyggelsesfonden har stillet midler til rådighed for pilotprojektet, og listen af entusiastiske deltagere omfatter blandt andre Novo Nordisk, Novozymes, Danfoss, DSB, BRFKredit, DMI, Bech-Bruun, Nykredit, Glostrup og Herlev Hospitaler, YouSee m.fl. samt kommunerne Århus, Odense, Frederiksberg, Ballerup, Silkeborg, Greve og Næstved.

Mange af de deltagende arbejdspladser beklager, at de eksisterende skatteregler er en hindring for, at arbejdsgiveren stiller cykler og udstyr til rådighed for medarbejdere, og at økonomiske incitamerter i øvrigt vil virke motiverende for medarbejdernes brug af cyklen som alternativ til bil. En fremtidig regulering bør tillige understøtte brug af cykel kombineret med bus/tog.

Enkelte andre lande har indført incitamerter for cykelpendlere, og der kan især hentes inspiration fra de engelske Cycle to Work schemes samt de hollandske regler. Senest har amerikanerne med virkning fra 1. januar 2009 indført særlige regler for „Bicycle Commuters”. Formålet er i alle tilfælde at hjælpe virksomheder og medarbejdere til en mere bæredygtig transportadfærd.

I det følgende vil de udenlandske ordninger blive nærmere beskrevet og med udgangspunkt heri skitseres, hvad vi kan gøre i den danske lovgivning.

## Udenlandske incitamentsordninger

### **Cycle to work schemes (UK)**

Som det fremgår af *vedhæftede* udgivelse fra Department of Transport, er baggrunden for den engelske ordning følgende: „To promote healthier journeys to work and to reduce environmental pollution.” Ordningen blev vedtaget i 1999 og gør det muligt at opmuntre medarbejdere til at cykle til arbejde, hvorved arbejdsgiveren kan høste fordel af en sundere arbejdsstyrke.

Både private og offentlige arbejdsgivere kan stille cykler og udstyr til rådighed for medarbejdere som et skattefrit gode: „...allows employers to loan cycles and cyclists’ safety equipment to employees as a tax-free benefit.”

Det er en betingelse, at der er tale om en generel ordning for de ansatte, og at cykler og udstyr hovedsageligt anvendes til arbejdsrelaterede ture: „The tax exemption only applies when an employee mainly uses the cycle and cyclists’ safety equipment for qualifying journeys. A qualifying journey for an employee means a journey, or part of a journey, a) between his or her home and workplace, b) between one workplace and another.” „’Mainly’ means that more than 50 % of the time using the cycle and safety equipment must involve a qualifying journey.”

Det er muligt for virksomheden at stille mere end én cykel til rådighed, hvis forholdene gør det fordelagtigt. Arbejdsgiveren kan således vælge at stille en cykel til rådighed for kørsel fra bolig til kollektiv transportadgang og yderligere en cykel til transport til arbejdspladsen i den anden ende af den kollektive transportmulighed. For medarbejderen er det den samlede transporttid af cykling og kollektiv transport, der er vigtig for valg af et alternativ til bil.

Der er ikke krav om, at virksomheden skal føre logbog over kørte km. Men hvis medarbejderen ikke opfylder betingelsen om, at cykel og udstyr hovedsageligt anvendes til arbejdsrelaterede ture, dvs. mindst halvdelen af kørte km, kan der ske skatteindberetning med den virkning, at medarbejderen beskattes af den vederlagsfri benyttelse.

Det er virksomheden, der ejer cykler og udstyr, og virksomheden kan afskrive og fradrage udgiften i driftsregnskabet, ligesom der er fradrag for indgående moms. Det samme gælder leaset udstyr.

Ved udløb af låneperioden, f.eks. hvis medarbejderen skifter job, kan virksomheden give medarbejderen mulighed for at købe cykel og udstyr til markedsværdi.

Hvis virksomheden ønsker, at medarbejderen selv betaler en del af udgiften, kan der aftales en bruttolønslignende ordning.

For medarbejdere, der anvender egen cykel til forretningsmæssig kørsel, har virksomheden mulighed for at udbetale en godtgørelse på 20 pence pr. km, dvs. hvad der svarer til 1,60 kr. pr. km.

### **Incitamentsordninger i Holland og Belgien**

I Belgien og Holland er der også indført økonomiske incitamentter til cykelpendlere.

Holland gennemførte en skattereform fra 2001. Hensigten med reformen var bl.a. at fremme miljøvenlige transportformer. Herved blev det gennemført, at en arbejdsgiver kan stille firmacykler, regntøj og andet cykeltilbehør til disposition for medarbejderne uden at disse skal svare skat heraf. Der blev endvidere indført et årligt fradrag for brug af egen cykel i forbindelse med transport til arbejde, og hollænderne tillader, at arbejdsgiveren skattefrit udbetaler op til 0,15 € pr. km.

I Belgien kan firmaer og offentlige myndigheder ligeledes betale deres ansatte for at cykle på arbejde. Taksten udgør 0,15 € pr. km pr. dag, dog max 15 km. Tilskuddet er skattefrit for cyklisterne, og firmaerne har fradrag for udgiften.

Der eksisterer desværre ikke en opdateret og detaljeret engelsk beskrivelse af de belgiske og hollandske ordninger.

### **Bicycle Commuter Tax Provision (USA)**

Den amerikanske regering fik i oktober 2008 en krisepakke på 700 mia. \$ igennem Repræsentanternes Hus og Kongressen. I krisepakken er der en bestemmelse, der giver arbejdsgivere mulighed for at opnå et skattefradrag på 20 \$ (110 DKK) pr. måned for hver medarbejder der har en „kvalificeret cykelmåned”. Den ny bestemmelse var et af flere elementer med sammenhæng til klima, energibesparelse og transportregulering.

Som det fremgår af *vedhæftede* bilag forstås ved „kvalificeret cykelmåned” måneder, hvor medarbejderen regelmæssigt cykler en væsentlig del af vejen fra bopæl til arbejdsplads.

Fradraget skal anvendes af virksomhederne til at godtgøre medarbejderne udgifter til køb af cykel og cykeludstyr.

Hvis arbejdsgiveren godtgør mere end de 20 \$ pr. måned, bliver medarbejderen beskattet af forskelsbeløbet.

Den amerikanske ordning vil næppe rykke meget på transportvanerne, men er alligevel udtryk for en ny bestræbelse, som formentlig vil blive udbygget i de kommende år.

### **3 forslag til incitamenter i dansk lovgivning**

De mobilitetsfremmende regler, som gælder i dag, virker *ikke* fremmende for bæredygtig transport, men favoriserer brug af bil. En grøn transportpolitik vil nødvendigvis gøre, at skattereglerne også inddrages.

Cykling til arbejde passer perfekt ind i mange virksomheder og arbejdspladser og ønske om at tage medansvar for miljø og sundhed. Med en incitamentsordning vil virksomhederne få mulighed for økonomisk at honorere cyklisternes indsats. De afholdte udgifter for virksomhederne og det mindskede skatteprovenu vil være givet godt ud, da udbyttet – både i virksomheds- og samfundsperspektiv – vil være langt større end investeringen. Cyklende medarbejdere udmærker sig ved at have færre sygedage og giver i det hele taget besparelser f.eks. i mindre behov for dyre bilparkeringspladser. Statens Institut for Folkesundhed oplyser i en rapport om ”Risikofaktorer og folkesundhed i Danmark”, at de der cykler til arbejde har markant færre sygedage end fysisk inaktive medarbejdere. Samlet set er der hvert år 3 mio. fraværsdage som følge af fysisk inaktivitet.

Det foreslås, at skattekommissionen og regeringen overvejer, hvordan der bedst muligt i den danske skattelovgivning kan indføres incitamenter i forhold til cykelpendlere.

Organisationerne deltager gerne i nærmere drøftelser af, hvordan lovgivningen bedst kan udformes. Det følgende er et idéoplæg:

#### **1. Arbejdsgiverbetalt transport (fri cykel-ordning)**

Hvis en arbejdsgiver ønsker at stille en cykel til rådighed for en medarbejder, vil medarbejderen blive beskattet af værdien, jf. Skm 2003.126 ØL, hvor en vederlagsfri benyttelse af en fri motorcykel blev beskattet.

Med inspiration i de udenlandske, velfungerende ordninger, herunder den engelske kan en cykelpendlerordning udformes som følger:

En arbejdsgiver kan skattefrit stille en cykel til rådighed for en ansat til brug for cykling til arbejde. Derudover kan en arbejdsgiver skattefrit betale for de løbende vedligeholdelsesudgifter.

Såfremt en arbejdsgiver helt eller delvist vederlagsfrit stiller en cykel til rådighed for en arbejdstager til brug for pendling mellem hjem og arbejde, skal der ikke betales skat, selvom cyklen også anvendes til private formål.

Skattefriheden kan også gælde eventuelt tilbehør i form af f.eks. cykelhjelme, regntøj, cykeltasker og cykelcomputer samt udgiften til reservedele ved vedligeholdelse.

Cyklen skal anvendes til pendling fra hjem til arbejdsplads – gerne i kombination med bus/tog. Skattefriheden finder også anvendelse, selv om cyklen benyttes til privat transport, jf. hvad der normalt vil være tilfældet ved arbejdsgiverbetalt periodekort til tog/bus.

Arbejdsgiveren bør fortsat skattefrit kunne dække omkostninger til bus-/togkort, og det bør præciseres/afklares, at det ligeledes er muligt at dække omkostninger til cykelparkering ved stationer/busterminaler eller omkostninger til medtagning af cykel med kollektiv transport.

Det bør skattemæssigt anerkendes, at der kan aftales en lavere bruttoløn, hvor arbejdsgiveren i stedet for at betale udgiften indgår aftale med den enkelte medarbejder om, at denne - helt eller delvist - påtager sig udgiften ved en kontantlønsnedgang i forbindelse med arbejdsgivers skattefri tildeling af cykel, udstyr, vedligehold og forsikring samt eventuelle bus-/togkort med den virkning, at skatten beregnes på grundlag af den lavere kontante løn.

Det bemærkes, at forslaget er alene tænkt som en illustration af, hvordan en ordning kan udformes, og at det naturligvis vil skulle underkastes en nærmere politisk og lovteknisk bearbejdning.

## **2. Kørselsgodtgørelse til cykelpendlere (brug af egen cykel)**

Mange cykelpendlere anvender egen cykel og udstyr, men det er forholdsvis sjældent, at de vil have glæde af det nuværende befodringsfradrag, som ikke gælder for de første 24 km mellem hjem og arbejde. Ordningen kan dog benyttes ved længere afstande, hvor cyklen kombineres med kollektiv transport på en del af strækningen.

For at undgå at det i realiteten alene er bilister og togpendlere, der skattemæssigt tilgodeses i form af befodringsfradraget, vil der som i England, Holland og USA kunne indføres en særlig godtgørelsesordning, hvor arbejdsgiveren får adgang til at udbetale en skattefri godtgørelse. Organisationerne forestiller sig en ubureaukratisk ordning, hvor der kan udbetales et mindre månedligt beløb eventuelt beregnet i forhold til cyklede kilometer.

En mulighed er en godtgørelse på eksempelvis 200 kr. uanset antal cyklede km, men betinget af, at cyklen er brugt f.eks. mere end 75 pct. af turene den enkelte måned. En anden mulighed er, at arbejdsgiveren kan betale en godtgørelse på eksempelvis 1,50 kr. pr. cyklet km. En medarbejder, der har 5 km hver vej at cykle kan få et skattefrit tilskud på 10 km á 1,50 kr., dvs. op til 15 kr. pr. dag eller 300 kr. pr. måned, hvor cyklen har været anvendt mere end f. eks 75 pct. af turene den enkelte måned. Inden for den tilladte grænse vil det efter forslaget være op til den enkelte arbejdsgiver at fastsætte størrelsen af kilometertilskuddet i forhold til egne medarbejdere.

Erfaringerne viser, at selv en mindre godtgørelse kan påvirke transportvalget. Det er muligt at gøre ordningen enkel at administrere, og da medarbejderens valg af transportmiddel er meget synligt, er der stort set ikke problemer med snyd.

## **3. Kørselsgodtgørelse for brug af egen cykel under arbejdet**

I de gældende danske regler er kørselsgodtgørelse for arbejdskørsel i egen bil og på egen cykel fastsat ud fra en estimeret pris på benzin, forsikring, slid og afskrivning. Godtgørelsen er væsentligt højere for bilen end for cyklen (3,56 kr. pr. km mod 0,40 kr. pr. km.). Da de marginale udgifter ved kørsel i bil er mindre end godtgørelsen, indebærer de gældende regler en økonomisk tilskyndelse til at benytte egen bil til opgaver for arbejdsgiver.

Den gældende kørselsgodtgørelse for cyklister er helt utilstrækkelig i forhold til udgifterne og af en så beskeden størrelse, at den ikke anvendes i praksis. I Norge er taksten eksempelvis 1,50 NOK pr. cyklet km, mens den i England er 20 pence (1,60 DKK). En fastsættelse af godtgørelserne ud fra samfundsøkonomiske og miljømæssige hensyn bør tilskynde til brug af cyklen eventuelt ved, at der udbetales samme kilometergodtgørelse som ved bilkørsel. Ved kortere ture i bymæssig bebyggelse vil der ofte være en tidsmæssig besparelse ved brug af cykel, hvor man undgår problemer med at komme frem i snævre gader og tid til at finde parkeringsplads.