

D. 1. oktober 2024

# Flere cyklister gennem cykelvenlig skattelovgivning

## 1. anbefaling

Cyklistforbundet, DI Transport, Ingeniørforeningen IDA og Dansk Metal anbefaler, at regeringen træffer snarlig beslutning om at sikre cykelvenlig skattelovgivning og samtidig afsætter 75 mio. kroner til dette på Finanslov 2025. Det vil få flere til at vælge cyklen i hverdagen.

### To konkrete forslag

#### *Forslag 1: Fri Cykel (svarende til bruttolønsordning)*

Det foreslås, at der implementeres en 'Fri Cykel'-ordning, med udgangspunkt i ordningen for 'fri bil'. Medarbejdere vil her blive beskattet af en del af cyklens værdi, ligesom der i ordningen vil være en accept af, at cyklen også kan bruges i privat sammenhæng. Ved køb af en cykel foreslår vi konkret, at man som medarbejder beskattes af den del af en cykels værdi, der overstiger 5.000 kr. (2024-priser), svarende til den gennemsnitlige købspris på en standardcykel uden elmotor. Den del af cyklens værdi, der overstiger 5.000 kr., skal medarbejderen beskattes af med 22,5 pct. af værdien svarende til den andel af værdien, der beskattes, når en medarbejder får adgang til fri bil (via firmabilsordning). Samme princip vil gælde hvis der er tale om leasing af en cykel, blot hvor bundfradraget fordeles ligeligt over leasingperioden. For en 5-årig leasingperiode vil medarbejderen således skulle betale skat af den del af de årlige leasingudgifter, der overstiger 1.000 kr.

#### *Forslag 2: Mulighed for privat brug af arbejdscykler*

Som supplement til og i kombination med 'Fri Cykel'-ordningen foreslås det også, at der gives tilladelse til, at medarbejdere kan tage de cykler, de i dag får stillet til rådighed af deres arbejdsgiver med hjem fra arbejde uden at blive beskattet af det. Det er særligt relevant for medarbejdere i offentlige og private udgående funktioner (hjemmepleje, tilsynsfunktioner, osv.), som i dag ikke kan parkere arbejdscyklen på hjemadressen efter endt arbejdsdag uden at blive beskattet af cyklens værdi. Ordningen vil umiddelbart ikke medføre et kontrolbehov, idet cyklerne vil have begrænset privat værdi, da de benyttes som dagligt arbejdsredskab og kan være specialindrettet.

Forslagsstillerne har beregnet at forslag 1 vil have et estimeret provenutab på ca. 75 mio. årligt mens der intet provenutab vil være af forslag 2.

## 2. Problem

Færre danskere vælger cyklen som transportform i hverdagen og det har store samfundsmæssige konsekvenser. Udviklingen kan vendes, men det kræver mange supplerende indsatser. Ét af dem er mere cykelvenlig skattelovgivning.

I dag er det sådan, at skattelovgivning enten udelukkende eller langt overvejende belønner dem, der pendler til arbejde med bil eller offentlig transport. For cyklister findes der imidlertid ingen

særordninger i stil med f.eks. firmabilbeskatningen eller arbejdsgiverbetalte pendlerkort. Cyklisme er derfor den eneste transportform som ikke understøttes direkte i skattelovgivningen.

#### Alliancen for cykelvenlig skattelovgivning

Cyklistforbundet og DI samlede i 2022 en række organisationer i 'Alliancen for Cykelvenlig Skattelovgivning', hvor alle deler ønsket om, at det skal være nemmere for arbejdspladserne at hjælpe medarbejderne op på cyklen. Alliancen sendte i maj 2023 et åbent brev til daværende skatteminister Jeppe Bruus, og havde derefter et langt og konstruktivt dialogforløb med Skatteministeriet om mulige modeller.

I Sverige, Holland, Tyskland, Malta og andre lande er skattelovgivningen taget i brug for at fremme cyklismen via arbejdsgiverne. Faktisk er Danmark et af de eneste lande i EU, som ikke har målrettede skatteinitiativer for at fremme cyklismen.

### **3. Perspektiver**

Fordelene ved øget cyklisme er store. En analyse fra Dansk Industri viser, at vi som land kan spare 267.000 sygedage om året, hvis vi cykler blot 10 % mere, end vi gør i dag. Transportministeriets tal viser samtidig, at samfundsgevinsten, hver gang vi cykler én kilometer på en almindelig cykel, er 8,39 kr. Det skyldes, at øget fysisk aktivitet giver besparelser på det offentlige sundhedsbudget, men også at trængslen på vejene reduceres, når flere vælger bilen fra og cyklen til.

### **4. Kontaktpersoner**

Cyklistforbundet: Direktør Kenneth Øhrberg Krag ([krag@cyklistforbundet.dk](mailto:krag@cyklistforbundet.dk))

DI Transport: Branchedirektør Karsten Lauritzen ([kal@di.dk](mailto:kal@di.dk))

Ingeniørforeningen: Næstformand Aske Nydam Guldborg ([asgu@ida.dk](mailto:asgu@ida.dk))

Dansk Metal: Næstformand René Nielsen ([reni@danskmatal.dk](mailto:reni@danskmatal.dk))