



## Cykelfremme via økonomiske incitamerter

Der er store samfundsøkonomiske gevinster at høste, hvis flere cykler mere i hverdagen. Ændringer i skattelovgivningen bør bruges målrettet til at gøre det mere attraktivt at vælge cyklen – fx bør reglerne for bruttolønsordningen ændres, så det bliver muligt at købe, lease eller abonnere på en cykel på samme vilkår, som man kan få en telefon, et avisabonnement eller et fitnessabonnement.

Danmark er et af de få lande i EU, som ikke har målrettede skatteinitiativer for at fremme cyklismen. I Sverige, Holland, Tyskland, Malta og andre lande er skattelovgivningen taget i brug for at fremme cyklismen – for eksempel en bruttolønsordning i Sverige eller nedsat moms i Portugal. I den danske skattelovgivning er der intet incitament hverken for den ansatte eller arbejdsgiveren til at fremme brugen af cykler frem for andre transportmidler. Heller ikke selv om fordelene ved, at flere cykler mere, er enorme.

En analyse fra Dansk Industri viser, at vi som land får en samfundsøkonomisk sundhedsgevinst på 2,5 milliarder kroner, hvis vi cykler blot 10 % mere, end vi gør i dag. Også tal fra Transportministeriet viser, at vi bliver rigere, når vi cykler. Den samfundsmæssige gevinst ved at erstatte en km i bil med en km på cykel er på 8,39 kroner. For elcykler er beløbet 5,36 kr. per km. Det skyldes bl.a., at øget fysisk aktivitet giver besparelse på det offentlige sundhedsbudget, men også at trængslen på vejene reduceres, når flere vælger bilen fra og cyklen til. Desuden koster trængsel på vejene ifølge Dansk Industri samfundet over 30 milliarder kr. årligt, og også derfor er der brug for at flytte bilister over på cykel.

I virksomhederne og på de offentlige arbejdspladser er der i dag en stigende bevidsthed om cyklen som et vigtigt bidrag til øget medarbejdersundhed og CO<sub>2</sub>-neutralitet. For eksempel har Aarhus Kommune et mål om at blive CO<sub>2</sub>-neutral i 2030. Derfor vil kommunen gerne købe et stort antal af elcykler til brug for medarbejdertransport i arbejdstiden. Det vil både kunne reducere antallet af biler i Aarhus Kommune og reducere antallet af kørte km i egne biler betragteligt, hvis ture under 20 km køres på elcykel. En fjerdedel af alt kørende personale i kommunen tilkendegiver i en transportvaneundersøgelse, at de ville overveje at bruge en elcykel, som arbejdspladsen stiller til rådighed, hvis det er muligt at starte og slutte arbejdsdagen hjemmefra. Derfor ærgrer det kommunen, at skattereglerne spænder ben for, at transporten kan blive mere bæredygtig.

### DET MENER VI SKAL SKE

Vi opfordrer regeringen til at implementere følgende lovgivning, der vil støtte virksomhedernes arbejde med cykelfremme og støtte medarbejdere i at vælge cyklen til i hverdagen:

- **Bruttolønsordning:** Reglerne for bruttolønsordningen skal ændres, så det bliver muligt at købe, lease eller abonnere på en cykel på samme vilkår, som man kan få en telefon, et avisabonnement, et fitnessabonnement eller lign., uden at der betales moms
- **Fri cykel:** Det skal være muligt at tilbyde fri cykel, som kan bruges både i arbejdstiden, til og fra arbejde og privat, efter samme princip, der i dag bruges om pendlerkort
- **Arbejds cykel:** Medarbejdere med arbejds cykler, som kun benyttes i arbejdstiden, skal have mulighed for at parkere arbejds cyklen på hjemmeadressen, uden at det anses som og beskattes som et skattepligtigt medarbejder gode
- **Skattefri godtgørelse for tjenestemæssig kørsel op på cykel:** Reglerne skal ændres, så arbejdsgivere kan udbetale skattefri kørsels godtgørelse til sine medarbejdere for erhvervs mæssig kørsel på cykel og med samme beløb, som det i dag kan ske for erhvervs mæssig kørsel i bil
- **Cykelbonus:** Arbejdsgivere skal kunne udbetale en cykelbonus (for at have cyklet et bestemt antal km) eller en cykel godtgørelse (pr. cyklede km) til medarbejdere, der cykler til og fra arbejde, uden at medarbejderne beskattes af denne
- **Befordringsfradrag:** Distancegrænse bør sænkes til eksempelvis 6 kilometer for cykelpendlere. Medarbejdere, der får stillet en pendlercykel til rådighed af arbejdsgiveren, bør ikke samtidig miste deres befordringsfradrag. Cykler bør i stedet kunne anvendes, når det er muligt, uden at der sættes penge til, når bilen anvendes.

Vedtaget af Cyklistforbundets hovedbestyrelse, 24. august 2024

## TAL OG VIDEN

- Dansk Industri har regnet på, hvad det koster samfundet, når danskerne lader cyklen stå i skuret: Hvis danskerne cykler 10 % mere end i dag, vil det give over 235.000 færre sygedage og en samfundsøkonomisk sundhedsgevinst på 2,5 milliarder kroner. For Region Hovedstaden vil gevinsten være på over 1 mia. kr. Til sammenligning brugte Danske Regioner i 2017 ca. 15,3 mia. kr. på at drive almene lægepraksisser.  
[Kilde: DI](#)
- Dansk Industri har regnet på, hvad trængslen på vejene koster samfundet: Ifølge DI's beregninger beløber de samlede trængselsomkostninger sig til mellem 29,5 og 31,5 milliarder kroner om året (2019-tal).  
[Kilde: DI](#)
- Den samfundsmæssige gevinst ved at erstatte en km i bil med en km på cykel er på 8,39 kroner. For elcykler er beløbet 5,36 kr. per km.  
[Kilde: Transportministeriet](#) baseret på de [transportøkonomiske enhedspriser for cykling](#)
- Cykling reducerer risiko for tidlig død med 28 %  
[Kilde: Vejdirektoratet](#)
- Folk, der cykler regelmæssigt, har mindre risiko for at udvikle hjerte-kar-sygdomme - blandt andet forbedres kolesteroltal, blodtryk og insulinresistens. Så lidt som en times cykling om ugen har en effekt.  
[Kilde: To store skandinaviske studier](#)