

Bemærkninger til forslaget

Der er bred enighed om, at det vil være en fordel for miljøet, at flere i stedet for at køre i bil anvender cykel til de ture, hvor cyklen er mest hensigtsmæssig.

Samfundsøkonomisk er anvendelse af cyklen en absolut fordel, idet det er betydeligt billigere at investere i infrastruktur for cykler end for biler. Dette gælder i særdeleshed for parkeringspladser i bycentrene, hvor grundpriserne er høje.

Regeringen har i den trafikpolitisk redegørelse »Trafik 2005« fra 1993 en målsætning om, at 4 pct. af persontransportarbejdet med bil skal overføres til cykel og gang, noget, der med den betydelige stigning i biltrafikken vil betyde, at vi i 2005 skal gå og cykle omkring dobbelt så mange kilometer som i dag.

Men selv om især cykeltrafikken de seneste år har opnået en betydelig opmærksomhed, er der langtfra, om overhovedet, opnået den stigning, som er forudsat i regeringens trafikpolitiske redegørelse.

Overføring af biltrafik til cykel kan alene opnås ved at gøre det mere tiltrækkende at cykle og/eller at gøre det mindre tiltrækkende at køre i bil.

Et område, hvor der til dels mangler regler og til dels findes regler, der er decideret til ugunst for cykler, er reglerne for arbejdsgivernes refusion af de ansattes transport.

En arbejdsgiver kan således refundere ansattes brug af bil i tjenesten med en sats på 2,39 kr. pr. kilometer (dog 1,34 kr. pr. km ved over 12.000 km), uden at den ansatte bliver beskattet af dette beløb.

Tidligere var det sådan, at skattereglerne gav mulighed for på samme måde at refundere brug af egen cykel i tjenesten med 0,30 kr. pr. kilometer. Denne mulighed er imidlertid faldet helt væk i forbindelse med skattereformen 1994.

I mange tilfælde er tjenesterejser korte og fortløbende i byområder, hvor anvendelse af cykel er langt mere hensigtsmæssigt end at køre i bil. De eksisterende regler favoriserer imidlertid helt entydigt anvendelse af bil til sådanne ture ved at give et bidrag, som langt overstiger prisen for benzinen for den pågældende tur.

For at stille cyklen bedre i denne forbindelse fore-

slås, at der indføres regler om, at arbejdsgiveren kan refundere samme sats for anvendelse af cykel i tjenesten som for anvendelse af bil, uden at den ansatte bliver beskattet af dette beløb.

Et andet initiativ, der kan fremme anvendelsen af cykel er, at arbejdsgiveren får mulighed for at give firmacykler og tilbehør hertil til de ansatte. Denne mulighed eksisterer allerede i dag og er anvendt i enkelte tilfælde, men regler for beskatning af sådanne firmacykler er ikke-eksisterende, og beskatningen af de ansatte, der modtager firmacykler, tolkes i praksis vidt forskelligt af ligningsmyndighederne i de forskellige kommuner.

Fremkomsten af gunstige skatteregler for firmacykler vil sende et signal om, at det er en god idé for en arbejdsgiver på denne og beslægtede måder at fremme de ansattes brug af cykel.

Det skal i øvrigt nævnes, at de nuværende skatteregler gør det muligt for en arbejdsgiver at stille en bilparkeringsplads til rådighed for en ansat, uden at den ansatte beskattes deraf.

Der er allerede i 1995 indført særlige regler for arbejdsgivere og cykler i Holland. Kort fortalt består disse regler i, at

- en arbejdsgiver skattefrit for den ansatte kan stille en cykel med værdi op til 1.500 NGL (5.100 kr.) til rådighed for en ansat (den ansatte skal dog betale indkomstskat af 150 NGL, hvis han/hun modtager cyklen som gave),
- en arbejdsgiver skattefrit for den ansatte kan betale for regntøj og andet tilbehør samt vedligeholdelse af cyklen med et beløb på op til 500 NGL (1.700 kr.) over en tre-års-periode,
- en arbejdsgiver kan udbetale skattefri refusion for kollektiv transport på dage, hvor cyklen ikke anvendes,
- en arbejdsgiver kan refundere kørsel på den ansattes egen cykel i forbindelse med arbejde med en sats på 0,12 NGL pr. kilometer.

Det foreslås, at vi i Danmark indfører regler inspireret af disse, nemlig:

- skattefritagelse for firmacykler med værdi op til