

# Skattelättnad för cykelförmån

# Innehållsförteckning

1	Lagförslag .....	4
1.1	Alternativ 1 – Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229) .....	4
1.2	Alternativ 2 – Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229) .....	5
2	Bakgrund och gällande rätt .....	6
2.1	Bättre förutsättningar för cykelpendling.....	6
2.2	Användningen av förmåncyklar i dag.....	6
2.3	Beskattning av cykelförmån.....	7
2.4	Värdering av cykelförmån.....	8
3	Skatteregler som underlättar för cykelpendling .....	9
3.1	En skattelättnad införs .....	9
3.2	Villkor för att få skattelättnaden.....	10
3.3	Hur nivån på skattelättnaden ska bestämmas .....	12
3.3.1	Alternativ 1 – Förmån av cykel är skattefri upp till 1 200 kronor per beskattningsår.....	12
3.3.2	Alternativ 2 – Förmån av cykel ska tas upp med 40 procent av den del av förmånens värde som uppgår till högst 5 000 kronor per beskattningsår .....	12
3.4	Förmån till begränsat skattskyldiga.....	13
3.5	Socialavgifter m.m. ....	14
3.6	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser .....	14
4	Konsekvensanalys.....	15
5	Författningskommentar.....	26
5.1	Alternativ 1 – Förslaget till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229) .....	26
5.2	Alternativ 2 – Förslaget till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229) .....	27

## Sammanfattning

I promemorian föreslås att förmån av att använda cykel som tillhandahålls av arbetsgivaren för privat bruk till viss del undantas från beskattning. Syftet med förslaget är att underlätta för cykelpendling. Skattelättnaden föreslås gälla vanliga trampcyklar och elcyklar som arbetsgivare tillhandahåller sina anställda, under förutsättning att förmånserbjudandet väsentligen riktar sig till hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen.

Det lämnas två alternativa förslag på hur nivån på skattelättnaden ska bestämmas. Det ena alternativet innebär att förmån av cykel inte ska tas upp till beskattning till den del värdet av förmånen uppgår till högst 1 200 kronor per beskattningsår. Det andra alternativet innebär att 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.

Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2022.

# 1 Lagförslag

## 1.1 Alternativ 1 – Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

Häri genom föreskrivs att det i inkomstskattelagen (1999:1229)<sup>1</sup> ska införas en ny paragraf, 11 kap. 12 a §, och närmast före 11 kap. 12 a § en ny rubrik av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **11 kap.**

#### ***Cykel***

##### *12 a §*

*Förmån av cykel som tillhandahålls av arbetsgivaren för privat bruk ska inte tas upp till den del värdet av förmånen uppgår till högst 1 200 kronor.*

*Skattefriheten gäller under förutsättning att förmåns-erbjudandet väsentligen riktar sig till hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen.*

*Med cykel avses sådana fordon som omfattas av punkt 1 eller 2 i definitionen av cykel i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.*

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2022.

2. Lagen tillämpas första gången på förmån som lämnas efter ikraftträdandet.

## 1.2 Alternativ 2 – Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

Härigenom föreskrivs att det i inkomstskattelagen (1999:1229)<sup>1</sup> ska införas en ny paragraf, 11 kap. 12 a §, och närmast före 11 kap. 12 a § en ny rubrik av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **11 kap.**

#### ***Cykel***

##### *12 a §*

*Förmån av cykel som tillhandahålls av arbetsgivaren för privat bruk ska tas upp med 40 procent av den del av förmånens värde som uppgår till högst 5 000 kronor per beskattningsår och med 100 procent däröver.*

*Skattefriheten gäller under förutsättning att förmånserbjudandet väsentligen riktar sig till hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen.*

*Med cykel avses sådana fordon som omfattas av punkt 1 eller 2 i definitionen av cykel i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.*

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2022.

2. Lagen tillämpas första gången på förmån som lämnas efter ikraftträdandet.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 2008:803.

## 2 Bakgrund och gällande rätt

### 2.1 Bättre förutsättningar för cykelpendling

I januariavtalet, den sakpolitiska överenskommelsen mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet de gröna, anges att skatteregler ska underlätta för cykelpendling (punkt 36).

Att åstadkomma bättre förutsättningar för cykelpendling är en fråga som under de senaste åren lyfts fram som en viktig faktor för att skapa positiva effekter på miljö, stadsutveckling och hälsa. Detta framhålls bl.a. i den nationella cykelstrategi som den dåvarande regeringen beslutade i april 2017 (En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet, N2017.19). Syftet med cykelstrategin är att stimulera långsiktigt hållbara transportlösningar och att främja en ökad och säker cykling, däribland pendlingsresor på cykel.

Även i Fossilfritt Sveriges (M 2016:05 s. 27 f.) delrapportering från juni 2017 framhålls att ökad cykling ger samhällsekonomiska vinster både i form av minskade utsläpp, positiva hälsoeffekter och minskad trängsel men även i form av ökade möjligheter att planera städer mer transporteffektivt. Ekonomiska styrmedel och incitament anges som en viktig del i arbetet för att få fler arbetspendlare att välja cykel eller kollektivtrafik framför bilen när det gäller att ta sig till och från arbetet. Potentialen för att en skattefri cykelförmån skulle få fler att börja cykelpendla bedöms i delrapporten vara stor.

Åtgärder som främjar ökad cykelpendling bedöms även vara i linje med de nationella folkhälsopolitiska målen att skapa samhällliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen (prop. 2017/18:249 s. 30).

### 2.2 Användningen av förmåncyklar i dag

Flera arbetsgivare, däribland flera kommuner (t.ex. Uppsala, Örebro, Nacka, Jönköping och Göteborg), erbjuder redan i dag förmåncyklar till sina anställda. Det är vanligt att sådana cyklar tillhandahålls de anställda genom leasing. Dessa upplägg går ofta till så att arbetsgivaren leasar cyklar från ett cykelföretag som sedan tillhandahålls de anställda genom underuthyrningsavtal. Härigenom ges de anställda möjlighet att låna eller hyra individuella cyklar som de får förfoga över under en längre sammanhängande period, vanligtvis 36 månader. Detta sker ofta mot bruttolöneavdrag, dvs. att den anställde byter ut en del av sin kontanta bruttolön mot förmånen att få nyttja den aktuella cykeln. Härigenom blir upplägget i stort sett kostnadsneutralt för arbetsgivaren. Sänkningen av bruttolönen innebär att skatt och arbetsgivaravgifter blir lägre, men kan även minska den anställdes sjuklön, a-kasseersättning, pension m.m. Arbetsgivaren är dock fortfarande skyldig att påföra den anställde ett förmånsvärde för cykelförmånen som den anställde beskattas för och som

ligger till grund för arbetsgivaravgifter. Cykelförmånen bör enligt Skatteverkets riktlinjer beräknas utifrån en uppskattad värdeminskning på cykeln, detta oavsett om arbetsgivaren leasar eller äger cykeln i fråga (se avsnitt 2.4 nedan). I de fall arbetsgivaren leasar cykeln och bruttolöneavdraget motsvarar arbetsgivarens leasingkostnad för cykeln kommer förmånsvärdet för cykeln att understiga bruttolöneavdraget, vilket är förmånligt för den anställde. Vid avtalstidens utgång erbjuds den anställde ofta möjligheten att köpa ut cykeln i fråga. Om detta sker till marknadsvärde utlöser detta ingen förmånsbeskattning.

Det kan också förekomma att arbetsgivare tillhandahåller cyklar till anställda mer sporadiskt, exempelvis vid några enstaka tillfällen per månad. Detta kan exempelvis ske genom att en arbetsgivare tillhandahåller ett visst antal cyklar till sina anställda som de ges möjlighet att låna inom ramen för en s.k. cykelpool. Möjligheten att nyttja sådana cyklar är bl.a. begränsad av att det finns cyklar lediga i cykelpoolen. Även detta kan vara cyklar som arbetsgivaren leasar. Så länge som cyklarna används i tjänsten uppkommer ingen skattepliktig cykelförmån. Om cyklarna däremot används privat, t.ex. för resor till och från arbetet och under helger, kan en skattepliktig cykelförmån uppkomma.

## 2.3 Beskattning av cykelförmån

Enligt huvudregeln i 11 kap. 1 § inkomstskattelagen (1999:1229), förkortad IL, ska löner, arvoden, kostnadsersättningar, pensioner, förmåner och alla andra inkomster som erhålls på grund av tjänst tas upp som intäkt.

Från denna huvudregel görs i 11 kap. 11 § IL undantag för personalvårdsförmåner. Med personalvårdsförmåner avses enligt bestämmelsen förmåner av mindre värde som inte är en direkt ersättning för utfört arbete utan består av enklare åtgärder för att skapa trivsel i arbetet eller liknande eller lämnas på grund av sedvänja inom det yrke eller den verksamhet som det är fråga om. Som personalvårdsförmåner räknas endast förmåner som riktar sig till hela personalen (prop. 2002/03:123 s. 15).

I 11 kap. 12 § IL anges som exempel på personalvårdsförmåner bl.a. möjlighet till enklare slag av motion och annan friskvård. Med enklare slag av motion eller annan friskvård avses enligt förarbetena enklare motionsidrott som kan utövas av i stort sett var och en (prop. 1987/88:52 s. 52–53). Som exempel på enklare motionsidrott anges i förarbetena gymnastik, styrketräning, bowling, bordtennis, tennis, squash, volleyboll, fotboll, handboll och bandy. Enligt praxis kan numera även golf på pay and play-banor och träning av golfslag på driving range omfattas av definitionen enklare slag av motion (se Högsta förvaltningsdomstolens avgörande HFD 2018 ref. 2). Skatteverket har valt att på sin webbplats publicera en lista med aktiviteter som myndigheten anser utgör skattefri personalvårdsförmån i form av enklare slag av motion eller annan friskvård. Där nämns numera även ridning, utförsäkning, segling, dykning och kajakpaddling.

Möjligheten att erbjuda skattefri friskvård omfattar endast fall där arbetsgivaren bidrar till den anställdes kostnader för att utöva enklare

motion och annan friskvård på en motionsanläggning, eller genom att arbetsgivaren erbjuder motion på eller i anslutning till arbetsplatsen, t.ex. genom att köpa in träningsmaskiner eller gästavar. Det är alltså fråga om att skattefritt bidra till den anställdes kostnader för själva motionsutövandet och inte att arbetsgivaren bekostar inköp eller reparation av viss utrustning eller betalar ut ett kontant bidrag för inköp av t.ex. sportutrustning. Det är som utgångspunkt inte möjligt att skattefritt tillhandahålla motionsutrustning eller liknande för att användas i den anställdes bostad. I praxis har konstaterats att tillgång till ett enkelt motionsband i bostaden inom ramen för friskvårdsprogrammet inte utgör en skattefri personalvårdsförmån (se HFD 2015 ref. 1). Enklare slag av motions- och friskvårdstjänster, exempelvis råd om träning eller kost, träningsprogram och liknande, som tillhandahålls via mobilappar eller webbtjänster (internetjänster) är dock skattefria. Likaså godtas att enklare utrustning tillfälligt kan förvaras i bostaden, t.ex. gästavar i samband med att de används vid motion till och från arbetet.

Om arbetsgivaren tillhandahåller en cykel för privat användning är detta, i linje med Högsta förvaltningsdomstolens avgörande, att betrakta som en skattepliktig förmån. Cykling är i och för sig en motions- och friskvårdsförmån som arbetsgivaren kan erbjuda skattefritt, dock inte genom att tillhandahålla en cykel som den anställda fritt kan råda över. I detta avseende är cykling som motionsform likställt med t.ex. spinning som äger rum vid enstaka tillfällen på en motionsanläggning eller att den anställda vid enstaka tillfällen lånar en arbetsgivares cykel för en motionsrunda. Det är alltså skillnad mellan cykling som skattefri motion och det fall att arbetsgivaren vidtar åtgärder i syfte att de anställda regelbundet ska kunna cykla till och från arbetet. Om arbetsgivaren låter en anställd använda arbetsgivarens cykel privat är detta enligt gällande regler en skattepliktig förmån för den anställda och arbetsgivaren ska göra skatteavdrag och betala arbetsgivaravgifter på förmånen.

## 2.4 Värdering av cykelförmån

Förmåner ska enligt huvudregeln i 61 kap. 2 § IL värderas till marknadsvärdet, dvs. priset som den anställda själv skulle ha fått betala på orten om han eller hon själv skaffat sig motsvarande förmån mot kontant betalning.

Enligt Skatteverkets riktlinjer för beräkning av förmånsvärde av cykelförmån kan förmånsvärdet, om cykeln går att hyra eller leasa privat, beräknas till vad det skulle ha kostat den anställda att själv leasa cykeln privat. Det konstateras dock att hyresmarknaden för cyklar är begränsad för privatpersoner. Det konstateras vidare att arbetsgivarens leasingkostnad ofta överstiger vad det skulle ha kostat för en privatperson att äga en motsvarande cykel. Eftersom förmånsvärdet bör vara detsamma oavsett om arbetsgivaren äger eller leasar cykeln, kan förmånsvärdet därför beräknas utifrån en uppskattad värdeminskning på cykeln baserad på beräknad livslängd, kostnader för eventuell service och reparationer samt en kapitalkostnad. Kapitalkostnaden beräknas till inköpspriset för en ny cykel multiplicerat med statslåneräntan vid utgången av november året



före beskattningsåret plus en procentenhet. För beskattningsåret 2021 innebär detta en procentsats på 0,90 procent. När det gäller elcyklar bör beräkningen av förmånsvärdet enligt riktlinjerna göras på samma sätt, med den skillnaden att även batteriet bör inkluderas i den beräknade värdeminskningen. Skatteverket anser att en årlig värdeminskning som motsvarar 20 procent av cykelns marknadsvärde, inklusive batteri, kan användas för elcyklar.

*Exempel från Skatteverkets webbplats på beräkning av förmånsvärdet för en vanlig cykel:*

En anställd får använda arbetsgivarens cykel privat. Cykelns marknadsvärde är 5 000 kronor och den beräknas hålla i sex år. Arbetsgivaren betalar 300 kronor per år för service och reparationer.

Beräkning av förmånen:

Värdeminskning:  $5\,000 / 6 = 833$  kr

Tillbehör, service, reparationer: 300 kr

Kapitalkostnad:  $5\,000 \times 0,90\% = 45$  kr

Förmånsvärdet för ett helt år blir 1 178 kronor, dvs. i genomsnitt 98 kronor per månad.

*Exempel från Skatteverkets webbplats på beräkning av förmånsvärdet för en elcykel:*

En anställd får använda arbetsgivarens elcykel privat. Cykelns marknadsvärde är 15 000 kronor inklusive batteri. Cykeln beräknas hålla i sex år medan batteriet behöver bytas vartannat år. Arbetsgivaren betalar 600 kronor per år för service och reparationer.

Beräkning av förmånen:

Värdeminskningen för cykel och batteri,  $20\% \times 15\,000$  kr = 3 000 kr

Tillbehör, service, reparationer: 600 kr

Kapitalkostnad:  $15\,000 \times 0,90\% = 135$  kr

Förmånsvärdet för ett helt år blir 3 735 kronor, dvs. i genomsnitt 311 kronor per månad.

## 3 Skatteregler som underlättar för cykelpendling

### 3.1 En skattelättnad införs

**Promemorians förslag:** En skattelättnad införs för förmån av cykel som tillhandahålls av arbetsgivare.

**Skälen för promemorians förslag:** Cykelpendling bedöms ha positiva effekter på såväl miljö och stadsutveckling som hälsa. Förutom god tillgång till cykelvägar, kan ekonomiska styrmedel och incitament vara en viktig del i arbetet för att få fler arbetspendlare att välja cykel framför exempelvis bil, när det är möjligt att avstå bilen. Det finns därför skäl att justera skattereglerna i syfte att underlätta för cykelpendling.

Enligt gällande regelverk utgör en arbetsgivares tillhandahållande av cyklar till anställda en skattepliktig förmån. Redan i dag har sådana förmåncyklar visat sig bidra till ökad cykelpendling och även visat sig ersätta andra resor med bil (se Utvärderingsenkät om förmåncyklar i Jönköpings kommun 2018). En minskad förmånsbeskattning av cyklar bedöms kunna bidra till ytterligare ökad cykelpendling, vilket i sin tur skapar positiva hälso- och miljöeffekter. I denna promemoria föreslås därför att förmånsbeskattningen av cyklar som en arbetsgivare tillhandahåller anställda ska begränsas. Innebörden av en sådan skattelättnad är att cykelförmån under vissa förutsättningar och till viss del ska vara skattefri. Generella villkor för den föreslagna skattelättnaden framgår av avsnitt 3.2. Hur nivån på skattelättnaden ska beräknas beskrivs i avsnitt 3.3 där det redogörs för två alternativa utformningar.

## 3.2 Villkor för att få skattelättnaden

**Promemorians förslag:** Förmån av att använda cykel som arbetsgivaren tillhandahåller för privat bruk ska till viss del undantas från beskattning under förutsättning att förmånserbjudandet väsentligen riktar sig till hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen. Skattelättnaden gäller för vissa trampcyklar och elcyklar.

### **Skälen för promemorians förslag**

#### *Vilka cyklar omfattas?*

Som framgått innebär det en skattepliktig förmån att få använda sig av sin arbetsgivares cykel för privat bruk. Som privat bruk räknas även när cykeln används för transport till och från arbetsplatsen. Syftet med den skattelättnad som föreslås i denna promemoria är att bidra till ökad cykelpendling. Att införa ett undantag i beskattningen av förmån av cykel bedöms kunna underlätta sådan pendling.

Vad gäller frågan vilka cyklar som ska omfattas av skattelättnaden kan det noteras att det i annan lagstiftning finns en relativt bred definition av vilka fordon som ska klassas som cykel. Syftet med en sådan klassificering är främst att reglera vilka trafikregler som ska tillämpas för respektive fordon. Med hänsyn till syftet med de regler som nu föreslås, dvs. att underlätta cykelpendling, bör skattelättnaden endast omfatta cyklar som typiskt sett används till sådan pendling, dvs. trampcyklar och elcyklar. Det är sådana fordon som omfattas av punkterna 1 och 2 i definitionen av cykel i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Övriga fordon i nämnda lag omfattas således inte av skattelättnaden och heller inte kringutrustning till cykeln såsom hjälm, skor, cykelväskor, cykelkärror eller sidvagnar.

### *Cyklarna ska tillhandahållas av arbetsgivaren*

En förutsättning för skattefrihet bör vara att arbetsgivaren direkt betalar kostnaden för cykeln, antingen genom att köpa, hyra eller leasa den. Skattefriheten föreslås gälla cyklar som en arbetsgivare tillhandahåller en anställd. Med tillhandahållande avses att en cykel tillhandahålls en anställd under en begränsad period, exempelvis genom lån eller hyra från arbetsgivaren. Försäljning som innebär att äganderätten till cykeln övergår till den anställde, utgör inte ett tillhandahållande enligt bestämmelsen. Bestämmelsen om skattefrihet är därför inte tillämplig i de fall den anställde köper en cykel från arbetsgivaren till ett av arbetsgivaren subventionerat pris. Vid köp av en cykel från arbetsgivaren får frågan om en skattepliktig förmån uppkommit bedömas utifrån redan gällande regler. Skattefriheten enligt den föreslagna bestämmelsen bör dock även gälla om den anställde betalar ersättning för cykeln, så länge som detta inte görs på ett sådant sätt att det kommer att bedömas som ett köp.

Både förmånserbjudanden som innebär att arbetsgivaren tillhandahåller anställda individuella cyklar under en längre sammanhängande period och erbjudanden att använda en cykel mer sporadiskt (exempelvis ur en cykelpool) omfattas av skattefriheten.

Följande exempel illustrerar hur den föreslagna bestämmelsen om skattefrihet är avsedd att tillämpas: En arbetsgivare tillhandahåller sina anställda individuella cyklar att användas för privat bruk under en längre period. De anställda får i gengäld ett bruttolöneavdrag, dvs. de byter ut en del av sin kontanta bruttolön mot förmånen att få nyttja den aktuella cykeln. Under den tiden ska bestämmelsen om skattefrihet för förmån av cykel tillämpas på förmånen. Om den anställde köper cykeln av arbetsgivaren ska redan befintliga regler tillämpas. I denna situation är alltså inte bestämmelsen om skattefrihet tillämplig. Om köpet av cykeln sker till ett pris under marknadsvärdet, ska mellanskillnaden förmånsbeskattas. Om köpet däremot sker till ett pris som motsvarar marknadsvärdet, uppkommer ingen skattemässig förmån för den anställde. Med marknadsvärde avses det pris som den skattskyldige skulle ha fått betala på orten om han själv skaffat sig motsvarande begagnade cykel mot kontant betalning (jfr 61 kap. 2 § IL).

### *Förmånserbjudandet ska väsentligen rikta sig till hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen*

För att förhindra att en arbetsgivare erbjuder förmåncyklar endast till vissa enskilda, särskilt utpekade, anställda bör skattefriheten endast gälla om arbetsgivarens erbjudande om cykelförmån väsentligen riktar sig till hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen. Motsvarande avgränsning återfanns även i regleringen som gällde under den s.k. Hem-PC-reformen, under vilken förmån att använda datorutrustning som arbetsgivaren tillhandahöll för privat bruk var skattefri (prop. 1996/97:173 s. 51f). Villkoret innebär inte att arbetsgivaren de facto måste tillhandahålla cyklar till hela den stadigvarande personalen utan det räcker att personalen erbjuds möjligheten till cykelförmån. Det bör räcka att erbjudandet i princip riktar sig till alla kategorier anställda på en och samma arbetsplats. Det ska dock vara möjligt att undanta kategorier av tillfälligt anställda från förmånserbjudandet. I de fall arbetsgivaren

tillhandahåller ett begränsat antal cyklar inom ramen för en cykelpool, innebär kravet att de anställda ska ges möjlighet att nyttja cykelpoolen på lika villkor, exempelvis genom ett bokningssystem.

### 3.3 Hur nivån på skattelättnaden ska bestämmas

#### 3.3.1 Alternativ 1 – Förmån av cykel är skattefri upp till 1 200 kronor per beskattningsår

**Promemorians förslag:** Förmån av cykel som tillhandahålls av arbetsgivaren ska inte tas upp till den del värdet av förmånen uppgår till högst 1 200 kronor per beskattningsår.

**Skälen för promemorians förslag:** Skattelättnaden enligt detta alternativ innebär att en cykelförmån inte ska tas upp till beskattning upp till ett visst belopp.

En cykelförmån ska som utgångspunkt värderas till marknadsvärdet. Värderingen kan göras enligt de riktlinjer för beräkning av förmånsvärde för cyklar som anges på Skatteverkets webbplats, som exempelvis innebär att förmånsvärdet beräknas utifrån en uppskattad värdeminskning för cykeln i fråga.

För att begränsa skattelättnadens negativa effekter på de offentliga finanserna, men också för att undvika att löneväxling sker till alltför dyra cyklar, bör en reglering om skattelättnad innehålla ett tak för skattefriheten per beskattningsår. Ett takbelopp för skattefriheten på 1 200 kronor motsvarar, om Skatteverkets riktlinjer för beräkning av förmånsvärde tillämpas, det årliga förmånsvärdet för en vanlig trampcykel med ett nypris på ca 5 000 kronor. Detta takbelopp per beskattningsår bedöms vara en rimlig avvägning mellan att, å ena sidan, skapa tillräcklig stimulans effekt för den enskilde att skaffa sig förmånscykel och att, å andra sidan, begränsa den skatteutgift som uppstår till följd av åtgärden. Takbeloppet innebär dock inte att arbetsgivare är förhindrade att erbjuda anställda cyklar med högre förmånsvärden. Om förmånsvärdet för en cykel överstiger takbeloppet, utgör det överskjutande beloppet dock en skattepliktig tjänsteinkomst för den anställde enligt 11 kap. 1 § IL.

#### 3.3.2 Alternativ 2 – Förmån av cykel ska tas upp med 40 procent av den del av förmånens värde som uppgår till högst 5 000 kronor per beskattningsår

**Promemorians förslag:** Förmån av cykel som tillhandahålls av arbetsgivaren ska tas upp med 40 procent av den del av förmånens värde som uppgår till högst 5 000 kronor per beskattningsår och med 100 procent däröver.

**Skälen för promemorians förslag:** Skattelättnaden enligt detta alternativ innebär att endast en viss procentandel av värdet av en cykelförmån ska tas upp till beskattning.

Som redogjorts för ovan ska en cykelförmån som utgångspunkt värderas till marknadsvärdet och värderingen kan göras enligt de riktlinjer för beräkning av förmånsvärde för cyklar som anges på Skatteverkets webbplats, som exempelvis innebär att förmånsvärdet beräknas utifrån en uppskattad värdeminskning för cykeln ifråga. Förslaget i detta alternativ innebär att endast 40 procent av förmånsvärdet för en cykel som tillhandahålls av arbetsgivaren ska tas upp till beskattning. Det innebär med andra ord att skattefriheten kommer att uppgå till 60 procent av förmånsvärdet. För att undvika att löneväxling sker till alltför dyra cyklar bör även denna reglering innehålla ett tak för skattefriheten. Skattefriheten bör därför inte gälla till den del förmånsvärdet per beskattningsår överstiger 5 000 kronor. Ett takbelopp motsvarande ett förmånsvärde på 5 000 kronor motsvarar, om Skatteverkets riktlinjer för beräkning av förmånsvärde för vanliga trampcyklar tillämpas, en cykel med ett nypris på ca 27 000 kronor. För en elcykel motsvarar detta takbelopp enligt Skatteverkets beräkningsmodell för elcyklar ett nypris på ca 21 000 kronor. Om förmånsvärdet för en cykel överstiger takbeloppet, kommer den anställde att beskattas fullt ut, dvs. till 100 procent, för det överskjutande beloppet enligt 11 kap. 1 § IL.

### 3.4 Förmån till begränsat skattskyldiga

**Promemorians bedömning:** Förmån av cykel som är skattefri ska inte tas upp till beskattning enligt lagen (1991:586) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta.

**Skälen för promemorians bedömning:** Skattelagstiftningen skiljer mellan obegränsat och begränsat skattskyldiga fysiska personer. Den som är bosatt eller stadigvarande vistas i Sverige, eller som har väsentlig anknytning till Sverige och som tidigare har varit bosatt här, är obegränsat skattskyldig. Innebörden av obegränsad skattskyldighet är att den fysiska personen är skattskyldig för alla sina inkomster i Sverige och från utlandet. Den som inte är obegränsat skattskyldig är i stället begränsat skattskyldig. Innebörden av begränsad skattskyldighet är att skattskyldigheten enbart omfattar vissa inkomster som har anknytning till Sverige.

De flesta som är begränsat skattskyldiga och som har tjänsteinkomster från Sverige beskattas enligt lagen (1991:586) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta, förkortad SINK. Härutöver finns också en reglering för utländska artister och idrottsmän i lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl., förkortad A-SINK.

SINK är utformad på så sätt att det i 5 § finns en uttömmande uppräknning av de inkomster som beskattas enligt lagen. Skattepliktig inkomst är bl.a. avlöning eller därmed jämförlig förmån som utgått av anställning hos svenska staten, svensk kommun eller svenskt landsting, eller av annan anställning i den mån inkomsten förvärvats genom verksamhet här i riket (punkt 2 och 3). En grundförutsättning för att inkomsten ska anses vara skattepliktig enligt SINK är att inkomsten är sådan som skulle ha beskattats hos en obegränsat skattskyldig enligt inkomstskattelagen (5 § fjärde stycket). En förutsättning för beskattning enligt SINK är således att

inkomsten är skattepliktig enligt inkomstskattelagen. Denna automatiska koppling finns inte i förhållande till A-SINK.

Enligt förslaget i denna promemoria undantas förmån av cykel till viss del från skatteplikt enligt en ny bestämmelse i inkomstskattelagen. En automatisk följd av detta är att en sådan förmån även är skattefri enligt SINK. Den föreslagna skattefriheten gäller däremot inte förmåner som är skattepliktiga enligt A-SINK.

### 3.5 Socialavgifter m.m.

**Promemorians bedömning:** Förmån av cykel som är skattefri är avgiftsfri enligt socialavgiftslagen (2000:980), lagen (1994:1744) om allmän pensionsavgift och lagen (1994:1920) om allmän löneavgift.

**Skälen för promemorians bedömning:** Regelverken om vilka ersättningar och inkomster som är avgiftspliktiga respektive avgiftsfria enligt socialavgiftslagen (2000:980), lagen (1994:1920) om allmän löneavgift och lagen (1994:1744) om allmän pensionsavgift är kopplade till skattskyldighet enligt inkomstskattelagen. Förmåner som är undantagna från skatteplikt eller där beskattningen är begränsad enligt inkomstskattelagen, så som för aktuell cykelförmån, är därför också avgiftsfria enligt nämnda lagar.

### 3.6 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Promemorians förslag:** Lagändringen träder i kraft den 1 januari 2022 och tillämpas första gången på förmån som lämnas efter ikraftträdandet.

**Skälen för promemorians förslag:** Det är lämpligt att bestämmelserna träder i kraft vid ett kalenderårsskifte. Reglerna förslås därför träda i kraft den 1 januari 2022.

Den begränsade förmånsbeskattningen av cyklar föreslås gälla upp till ett takbelopp på 1 200 kronor (alternativ 1) respektive 5 000 kr (alternativ 2) per beskattningsår. Ändringen bör därför lämpligen tillämpas på förmåner som lämnas efter den 31 december 2021. Detta gäller även förmåner som exempelvis tillhandahålls inom ramen för pågående leasingupplägg.

Lagändringen bör således, både när det gäller alternativ 1 och alternativ 2, tillämpas första gången på förmån som lämnas efter den 31 december 2021.

## 4 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för de två alternativa förslagens effekter i den omfattning som bedöms lämpligt i det aktuella lagstiftningsärendet och med beaktande av förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. De offentligfinansiella effekterna till följd av ändrade skatte- och avgiftsregler beräknas i enlighet med Finansdepartementets beräkningskonventioner. Beräkningarna görs i ikraftträdandeårets priser och volymer.

### Syfte och alternativa lösningar

Stimulansåtgärder för att främja cykelpendling skulle kunna införas antingen genom åtgärder på inkomstsidan eller utgiftssidan. Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet de gröna har i Januariavtalet kommit överens om att det i detta fall är just skatteregler som ska underlätta för cykelpendling (punkt 36). Därför föreslås i denna promemoria att en skattelättnad för cykelförmån införs enligt något av de två alternativ som redogörs för i avsnitt 3.3. Detta sker genom att en separat undantagsregel för förmån av cykel införs i 11 kap. IL. Undantaget medför att en ny skatteutgift uppstår.

Det huvudsakliga syftet med förslaget är att bidra till ökad cykelpendling, vilket i förlängningen skapar positiva effekter på bl.a. hälsa och miljö. Detta till skillnad från regelsystemet för personalvårdsförmåner i 11 kap. 11 och 12 §§ IL, som i huvudsak syftar till att skapa trivsel i arbetet. Att införa en separat undantagsregel för förmån av cykel bedöms vara lämpligare för att uppnå syftet än att inordna skattefriheten för cykelförmån i regelsystemet för personalvårdsförmåner.

Systemet för reseavdrag bedöms inte vara lämpligt att justera för det specifika syftet och är föremål för annan översyn. En sänkt mervärdesskattesats på särskilda pendlingscyklar bedöms inte heller vara ett lämpligt alternativ, då det skulle vara svårt att definiera vad som är en pendlingscykel, svårt att reglera vad som händer om cykeln inte används för pendling och svårt att begränsa hur många pendlingscyklar som skulle få köpas. En sådan reglering skulle dessutom stå i strid med rådets direktiv 2006/112/EG av den 28 november 2006 om ett gemensamt system för mervärdesskatt, eftersom en sådan vara inte finns med i bilaga III till direktivet som reglerar vilka varor och tjänster som kan omfattas av sänkt mervärdesskatt.

Stimulansåtgärder för ökad cykling kan även finnas utanför skattesystemet. Ett exempel på detta är den så kallade *elcykelpremien*, som under 2018 var ett stöd för köp av elcykel. Stödet uppgick till 25 procent av priset dock högst 10 000 kronor. Totalt avsattes 350 miljoner kronor till stödet som användes till omkring 97 000 stödutbetalningar. En fördel med ett stödsystem, jämfört med en skattesubvention, är att även individer som saknar anställning (t ex studerande, pensionärer och arbetslösa) kan ta del av stimulansåtgärden. En annan fördel är att den offentligfinansiella kostnaden av stödet direkt kan kontrolleras genom storleken på det anslag som avsätts. Vid skattelättnader finns inte denna styrförmåga med mindre än att lagen ändras. En fördel med en skattelättnad är att individen kan vara

säker på att få del av stimulansåtgärden, givet att hon eller han har en arbetsgivare som erbjuder cykelförmån (och att anställningen är varaktig). I stödssystem, såsom elcykelpremien, finns en risk att de avsatta medlen tar slut och att konsumenten därmed inte får del av det stöd som hon eller han hade räknat med. Cykel som anställningsförmån kan också upplevas som ett bekvämare och enklare sätt att nyttja cykel än att köpa och äga den privat.

Om ingen förändring av reglerna skulle komma till stånd uteblir de positiva effekterna som ökad cykelpendling kan medföra för hälsa och miljö. Det bedöms inte behövas särskilda informationsinsatser kring regelförändringen utöver den information som Skatteverket tillhandhåller. Utöver vad som anges under avsnitt 3.6 bedöms ingen ytterligare hänsyn behöva tas för tidpunkten för reglernas ikraftträdande.

### **Offentligfinansiella effekter**

Den offentligfinansiella effekten av att begränsa beskattningen av cykelförmån beror i hög grad på de villkor som arbetsgivare kommer att erbjuda sina anställda förmånen. Om det sker genom löneväxling, minskas den anställdes bruttolön med ett belopp som ungefär motsvarar värdet av förmånen. Detta minskar i sin tur underlaget för både arbetsgivaravgifter och direkt skatt på förvärvsinkomst. Om däremot arbetsgivare erbjuder cykelförmånen utan löneavdrag påverkas inte underlaget för dessa skatter och avgifter. Då uppstår endast vissa mindre, indirekta, effekter på bolags- och mervärdesskatteintäkterna. I beräkningarna av de offentligfinansiella effekterna antas att cykelförmån kommer att erbjudas i form av kostnadsneutral löneväxling, vars närmare innebörd förklaras nedan.

Storleken på de skatteintäkter som uteblir till följd av skattelättnaden beror också på hur många som kommer att skaffa sig förmånscykel. Det saknas uppgift om hur många anställda som har förmånscykel redan i dag. Enligt en studie av Trafikanalys (PM 2020:6) sker ca 12 procent av arbetsresorna i landet med cykel. Denna siffra säger dock inte nödvändigtvis särskilt mycket om hur många som kan tänkas komma att vilja ha förmånscykel. Om åtgärden får avsedd effekt, kommer vissa – eller många av – förmånstagarna utgöras av personer som tidigare genomförde sina arbetsresor med bil eller annat transportmedel än cykel. Det kan också vara så 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. Antalet potentiella förmånstagare är alltså mycket större än det antal personer som i dag cyklar till jobbet.

Intresset för att ha en förmånscykel kan i hög grad antas avgöras av hur stor besparing den anställda kan göra genom att nyttja förmånen i stället för att skaffa sin nya cykel privat eller behålla sin gamla cykel. Detta beror delvis på hur arbetsgivarna väljer att erbjuda förmånen till sina anställda och vilka kostnader som uppstår för att erbjuda förmånen. Om skattelättnaden utformas enligt *alternativ 1* beräknas besparingen för förmånstagaren uppgå till 48 och 63 procent vid 32 respektive 52 procent i marginalskatt (se avsnittet *Effekter för enskilda* nedan). Detta gäller vid förmånsvärden upp till det föreslagna takbeloppet på 1 200 kronor och vid kostnadsneutral löneväxling av det slag som beskrivs nedan. Vid förmånsvärden över takbeloppet avtar den procentuella besparingen. För



en elcykel med marknadspris på 16 000 kronor blir besparingen omkring 14 procent vid 32 procent i marginalskatt. Om skattelättnaden i stället utformas enligt *alternativ 2* blir besparingen 29 och 38 procent vid låg respektive hög marginalskatt. Till skillnad från alternativ 1 av förslaget, är den procentuella besparingen i alternativ 2 lika stor oavsett förmånsvärde (vid förmånsvärden upp till 5 000 kronor). Det betyder att alternativ 2 i högre grad gynnar förmånscyklar i högre prisklasser, medan alternativ 1 i första hand gynnar cyklar i lägre prisklasser.

Baserat på andelen arbetsresor som sker med cykel, antas här att 500 000 personer, dvs. ungefär 10 procent av de sysselsatta, på sikt kommer att inneha cykelförmån om förslaget utformas enligt alternativ 1. Förmodligen tar det några år innan så många har skaffat sig förmånscykel. Det beror dels på att det rör sig om en ny skattesubvention som tar tid för företag och anställda att ta ställning till och bedöma vinningen av. Samtidigt kommer många anställda förmodligen att avvakta med att skaffa sig förmånscykel tills den cykel som man redan har behöver bytas ut. Av denna anledning antas i scenariot att det tar fem år innan så många som 500 000 personer har förmånscykel. Under ikraftträdandeåret 2022 antas i genomsnitt 100 000 personer ha förmånscykel, 2023 antas i genomsnitt 200 000 personer ha detta, osv.

Skattelättnaden enligt alternativ 2 innebär en mindre kostnadsbesparing i de prisklasser som motsvarar merparten vanliga trampcyklar. Samtidigt innebär alternativ 2 ett något större administrativt åtagande för arbetsgivare jämfört med alternativ 1, eftersom cykelförmånen ska redovisas och beskattas oavsett förmånsvärde (om än bara till en del av förmånsvärdet). Båda dessa faktorer talar för att intresset hos arbetsgivare och anställda att erbjuda respektive att skaffa sig förmånscykel i de lägre prisklasserna är mindre i alternativ 2 än om skattelättnaden utformas enligt alternativ 1. Här bedöms därför att 250 000 individer på sikt kommer att inneha förmånscykel om skattelättnaden utformas enligt alternativ 2. I det scenariot ingår att merparten av förmånscyklar kommer att utgöras av elcyklar och att intresset av att ha en traditionell trampcykel som förmånscykel i de lägre prisklasserna är mindre än i scenariot med alternativ 1.

Den offentligfinansiella effekten av respektive alternativ redovisas i Tabell 4.1 nedan. Med de antal förmånstagare som ingår i scenarierna blir effekten på skatteintäkterna i stort sett densamma med alternativ 1 och 2. Under ikraftträdandeåret, när ännu relativt få har skaffat sig cykelförmån, uppgår den offentligfinansiella effekten till omkring -60 miljoner kronor (-0,06 miljarder kronor). På sikt bedöms förslaget minska skatteintäkterna med omkring 300 miljoner kronor per år, både med alternativ 1 och 2. Beräkningen av de offentligfinansiella effekterna tar inte hänsyn till merkostnader för utbyggnad av cykelvägar. Förslaget bedöms inte öka cykelpendlingen i landet i så stor omfattning att det leder till påtagligt ökad trängsel i cykelvägnätet.

**Tabell 4.1 Förslagets effekter på de offentliga finanserna**

Miljarder kronor om annat inte anges (fasta priser och baser)

	2022	2023	2024	Varaktig effekt
<i>Alternativ 1</i>				
Antal förmånstagare	100 000	200 000	300 000	500 000
Direkt skatt på förvärvsinkomst	-0,03	-0,07	-0,10	-0,17
Arbetsgivaravgifter	-0,03	-0,06	-0,09	-0,14
<b>Bruttoeffekt (tillika nettoeffekt)</b>	<b>-0,06</b>	<b>-0,12</b>	<b>-0,19</b>	<b>-0,31</b>
<i>Alternativ 2</i>				
Antal förmånstagare	50 000	100 000	150 000	250 000
Direkt skatt på förvärvsinkomst	-0,04	-0,07	-0,11	-0,18
Arbetsgivaravgifter	-0,03	-0,05	-0,08	-0,13
<b>Bruttoeffekt (tillika nettoeffekt)</b>	<b>-0,06</b>	<b>-0,12</b>	<b>-0,18</b>	<b>-0,30</b>

*Beräkningsantaganden – alternativ 1*

Beräkningen av den offentligfinansiella effekten för alternativ 1 baseras på det förenklade antagandet att förmånstagare utnyttjar hela det skattefria beloppet, dvs. 1 200 kronor per år. Förmånen antas tillhandahållas av arbetsgivaren genom kostnadsneutral bruttolöneväxling, som här innebär att den anställde får ett bruttolöneavdrag på 913 kronor för att få tillgång till förmånen. Genom att minska den anställdes bruttolön med detta belopp, minskar lönekostnaden (bruttolön plus arbetsgivaravgifter) med 1 200 kronor. Löneväxlingen innebär att skatte- och socialavgiftspliktig lön växlas mot skatte- och avgiftsfri cykelförmån. Den genomsnittliga marginalskattesats bland förmånstagare antas uppgå till 37 procent, vilket enligt Finansdepartementets beräkningskonventioner motsvarar genomsnittet för fastställd förvärvsinkomst. Givet denna genomsnittliga marginalskatt och 31,42 procent i arbetsgivaravgifter ger beräkningen varaktigt minskade skatteintäkter med ca 310 miljoner kronor per år (se Tabell 4.1). Detta är den så kallade offentligfinansiella *bruttoeffekten* av förslaget. En indirekt effekt av förslaget kan uppstå i form av en viss ökning av mervärdesskatteintäkterna, till följd av ökad cykelförsäljning. Denna effekt är dock mycket osäker och tas här inte hänsyn till i beräkningen av de offentligfinansiella effekterna. Den offentligfinansiella *nettoeffekten* av förslaget sammanfaller därmed med ovanstående bruttoeffekt. En stor del av minskningen av skatten på förvärvsinkomster utgörs av minskade kommunala skatteintäkter. Den varaktiga minskningen av de kommunala skatteintäkterna beräknas uppgå till 147 miljoner kronor per år.

Det finns flera källor till osäkerhet i beräkningarna. En av dessa är förstas antalet anställda som på sikt väljer att ha förmånscykel. Om antalet bara blir hälften så stort, 250 000, halveras den offentligfinansiella effekten. Om antalet förmånstagare skulle bli 50 procent större, blir den offentligfinansiella effekten 50 procent större, givet att övriga antaganden hålls oförändrade. En annan osäkerhetsfaktor är utformningen på de löneväxlingsupplägg som olika arbetsgivare kommer att erbjuda sina anställda.

Om arbetsgivare väljer att minska bruttolönen med hela förmånsvärdet (1 200 i stället för 913 kronor), skulle den offentligfinansiella effekten bli något större. Om många arbetsgivare i stället väljer att inte minska de anställdas bruttolön alls, blir den offentligfinansiella effekten mindre än vad som redovisas här.

### *Beräkningsantaganden – alternativ 2*

Beräkningsantagandena för den offentligfinansiella effekten av alternativ 2 av förslaget skiljer sig åt från alternativ 1 i vissa avseenden. Alternativ 2 innebär att 40 procent av förmånsvärdet upp till 5 000 kronor ska tas upp till beskattning. Detta förmånsvärde motsvarar en trampcykel med ett marknadsvärde på omkring 27 000 kronor eller en elcykel med marknadsvärde på omkring 21 000 kronor. Alla som skaffar sig cykelförmån antas inte välja så dyra cyklar att de når taket om 5 000 kronor i förmånsvärde. I stället antas förmånsvärdet uppgå till i genomsnitt 3 500 kronor bland förmånstagarna. Medelinkomsten bland förmånstagarna vid alternativ 2 antas också vara högre än vid alternativ 1. Därför antas också att den genomsnittliga marginalskatten är något högre.

Den offentligfinansiella nettoeffekten sammanfaller, liksom vid alternativ 1, med bruttoeffekten. Den varaktiga minskningen av de kommunala skatteintäkterna beräknas uppgå till 129 miljoner kronor per år med alternativ 2. Samma källor till osäkerhet i beräkningen förekommer i alternativ 2 som i alternativ 1.

## **Effekter för enskilda**

### *Alternativ 1 av förslaget*

För den enskilde innebär alternativ 1 av förslaget en möjlighet att erhålla cykelförmån från sin arbetsgivare upp till ett värde om 1 200 kronor per år utan att beskattas för detta. Om Skatteverkets schablonberäkning för förmånsvärdet av en cykel tillämpas, innebär det att den anställda kan inneha en cykel med nypris på drygt 5 000 kronor utan att förmånsbeskattas för detta. På detta sätt kan kostnaden för nyttjandet av cykeln sänkas jämfört med om motsvarande cykel anskaffas privat. Hur stor besparingen blir för den enskilde beror delvis på villkoren med vilka arbetsgivaren erbjuder den anställda cykelförmånen. Effekten beror också på den anställdes marginalskatt. Den anställda antas här få del av cykelförmånen genom ett löneväxlingsupplägg som är *kostnadsneutralt* för arbetsgivaren. Kostnadsneutral löneväxling antas, som beskrivs i föregående avsnitt, innebära att lönekostnaden (bruttolön plus arbetsgivaravgifter) minskas med samma belopp som arbetsgivarens kostnad för förmånen. Kostnaden av att tillhandahålla en viss cykel kan variera beroende på om cykeln leasas, köps med eller utan mängdrabatter osv. Företag saknar som regel avdragsrätt för ingående mervärdesskatt vid anskaffning av varor som ska användas privat av personalen. Därför antas här att företag inte har rätt till avdrag för mervärdesskatt på själva anskaffningen av förmånscykeln, oavsett om denna köps eller leasas. Arbetsgivarens kostnad för en förmånscykel antas i nedanstående beräkningar motsvara cykelns förmånsvärde (plus arbetsgivaravgifter i den mån förmånsvärdet överstiger 1 200 kronor per år; administrativa

kostnader bortses från). Kostnaden av att förse den anställde med en cykelförmån på 1 200 kronor per år antas alltså uppgå till 1 200 kronor. För att minska lönekostnaderna för den anställde med detta belopp behöver bruttolönen minskas med 913 kronor (1 200 / 1,3142). Vid 32 procent i marginalsatt innebär 913 kronor i minskad bruttolön 621 kronor i minskad nettolön. Att den anställde avvarar 621 kronor för att få en förmån värd 1 200 kronor innebär en besparing på 48 procent. Vid 52 procent i marginalsatt innebär en minskning av bruttolönen med 913 kronor en nettolöнемinskning med 438 kronor. Att avvara 438 kronor för en förmån värd 1 200 kronor betyder en besparing på 63 procent (se Tabell 4.2). Dessa marginalsattesatser (32 och 52 procent) representerar nivån vid genomsnittlig kommunalskatt och genomsnittlig månadslön respektive en månadslön som ligger strax över brytpunkten för statlig inkomstskatt, ca 45 000 kronor.

**Tabell 4.2 Effekt för den anställde vid kostnadsneutral löneväxling – alternativ 1 av förslaget**

Kronor per år om annat inte anges

	Låg marginalsatt (32%)		Hög marginalsatt (52%)	
	Vanlig cykel	Elcykel	Vanlig cykel	Elcykel
Den anställdes kostnad vid eget cykelköp	1 200	4 000	1 200	4 000
Arbetsgivarens kostnad för cykelförmån	1 200	4 880	1 200	4 880
Avdrag från bruttolön	913	3 713	913	3 713
Den anställdes kostnad vid cykelförmån	621	3 421	438	3 238
<i>varav minskad nettolön</i>	<i>621</i>	<i>2 525</i>	<i>438</i>	<i>1 782</i>
<i>varav skatt på cykelförmån</i>	<i>0</i>	<i>896</i>	<i>0</i>	<i>1 456</i>
Besparing	579	579	762	762
<b>Besparing, procent</b>	<b>48%</b>	<b>14%</b>	<b>63%</b>	<b>19%</b>

Anm: Med kostnadsneutral löneväxling avses här att den anställdes lön justeras så att lönekostnaden (bruttolön och arbetsgivaravgifter) minskas med det belopp som motsvarar arbetsgivarens kostnad för tillhandahållandet av förmånen. Den vanliga cykeln antas ha ett nypris på 5 120 kr och elcykeln ett nypris på 16 500 kr. Den anställdes kostnad vid eget köp av cykel antas uppgå till det årliga förmånsvärdet för vanlig cykel respektive elcykel. Förmånsvärdet beräknas enligt Skatteverkets schablonberäkning för vanlig cykel respektive elcykel. Arbetsgivarens kostnad för cykelförmånen antas uppgå till cykelns förmånsvärde plus arbetsgivaravgifter på eventuell del av förmånsvärdet som överstiger 1 200 kr. Administrativa kostnader bortses från i beräkningen.

För anställda med årsinkomst under 8,07 inkomstbasbelopp (för innevarande år 550 000 kronor, dvs. ca 45 800 kronor per månad) innebär minskad skattepliktig bruttolön minskad intjäning av pensionsrätter till den allmänna pensionen. Vid 913 kronor i minskad bruttolön rör det sig om 157 kronor per år i minskade pensionsrätter. Även den anställdes eventuella tjänstepension kan påverkas av att skattepliktig bruttolön växlas mot delvis skattefri löneförmån. Besparingen blir något lägre än vad som anges i tabellen nedan om effekten av minskad pension tas hänsyn till.

Om den anställde skaffar sig förmånscykel med ett förmånsvärde som överstiger takbeloppet för skattefriheten på 1 200 kronor, beskattas den anställde för överskjutande del av förmånsvärdet. Besparingen i kronor blir densamma, men desto mindre uttryckt i procent av cykelns värde. För

en elcykel med ett förmånsvärde på 4 000 kronor per år (vilket motsvarar ett marknadsvärde på ca 16 500 kronor) blir besparingen 14 och 19 procent vid låg respektive hög marginalskatt.

### Alternativ 2 av förslaget

Alternativ 2 av förslaget innebär att den som skaffar sig förmånscykel kan göra en besparing på omkring 29 och 38 procent vid låg respektive hög marginalskatt, jämfört med att köpa cykeln själv. Detta gäller vid samma form av kostnadsneutral löneväxlingsupplägg som beskrivs ovan och under förutsättning av cykelns förmånsvärde inte överstiger 5 000 kronor. Ett förmånsvärde på 5 000 kronor per år motsvarar, som beskrivs ovan, marknadsvärden upp till ca 27 000 kronor för vanliga trampcyklar och 21 000 kronor för elcyklar, givet att Skatteverkets beräkningsmodell för förmånsvärden används. Om cyklar över dessa prisnivåer väljs som förmånscyklar blir den procentuella besparingen mindre än 29 respektive 38 procent. Tabell 4.3 visar skattelättnadens effekt vid olika priser för elcyklar. Tabell 4.4 redovisar motsvarande beräkningar för vanliga trampcyklar. Liksom i Tabell 4.2 ovan bortses från eventuella effekter på intjänad pension.

Sett till den procentuella besparingen för förmånstagaren, är alternativ 2 mer förmånligt än alternativ 1 vid cykelpriser över 10 000 kronor. Under denna prisnivå är den procentuella besparingen större med alternativ 1. Eftersom det i dagsläget är få elcyklar på marknaden som har ett nypris under 10 000 kronor, gör alternativ 2 det mer gynnsamt än alternativ 1 att skaffa sig elcykel som förmånscykel.

**Tabell 4.3 Elcyklar: kostnadsbesparing med förmånscykel vid olika prisnivåer – alternativ 2 av förslaget**

Kronor per år om annat inte anges

Cykelpris	Förmåns- värde	Skatt på förmån	Nettolöne- minskning	Kostnad per år	Besparing, %
Vid 32 % marginalskatt					
10 000	2 691	344	1 567	1 912	29%
15 000	3 737	478	2 176	2 655	29%
20 000	4 782	612	2 785	3 397	29%
25 000	5 828	1 011	3 475	4 486	23%
30 000	6 873	1 479	4 186	5 665	18%
Vid 52 % marginalskatt					
10 000	2 691	560	1 106	1 666	38%
15 000	3 737	777	1 536	2 313	38%
20 000	4 782	995	1 966	2 961	38%
25 000	5 828	1 642	2 453	4 095	30%
30 000	6 873	2 404	2 955	5 358	22%

Anm. Förmånsvärde enligt Skatteverkets beräkningsmodell (se avsnitt 2.4). Nettolöneminskning vid kostnadsneutral löneväxling enligt samma princip som beskrivs ovan. Kostnad per år är summan av skatt på förmån och nettolöneminskning. Besparingen i procent utgörs av differensen mellan förmånsvärde och kostnad per år dividerat med förmånsvärdet (förmånsvärdet antas motsvara den årliga kostnaden av cykeln om den köps och innehas privat).

**Tabell 4.4 Trampcyklar: kostnadsbesparing med förmånscykel vid olika prisnivåer – alternativ 2 av förslaget**

Kronor per år om annat inte anges

Cykelpris	Förmåns- värde	Skatt på förmån	Nettolöne- minskning	Kostnad per år	Besparing, %
Vid 32 % marginalsatt					
5 000	1 179	151	687	838	29%
6 000	1 355	173	789	962	29%
7 000	1 530	196	891	1 087	29%
8 000	1 706	218	994	1 212	29%
9 000	1 882	241	1 096	1 337	29%
10 000	2 058	263	1 198	1 462	29%
15 000	2 937	376	1 710	2 086	29%
20 000	3 815	488	2 222	2 711	29%
25 000	4 694	601	2 734	3 335	29%
30 000	5 573	897	3 302	4 199	25%
Vid 52 % marginalsatt					
5 000	1 179	245	485	730	38%
6 000	1 355	282	557	839	38%
7 000	1 530	318	629	948	38%
8 000	1 706	355	701	1 056	38%
9 000	1 882	391	774	1 165	38%
10 000	2 058	428	846	1 274	38%
15 000	2 937	611	1 207	1 818	38%
20 000	3 815	794	1 569	2 362	38%
25 000	4 694	976	1 930	2 906	38%
30 000	5 573	1 457	2 331	3 788	32%

Anm: Se anmärkningar till föregående tabell.

### Effekter för företagen

Alternativ 1 av förslaget innebär en möjlighet för arbetsgivare att erbjuda sina anställda skattefria cykelförmån upp till ett takbelopp om 1 200 kronor per år. Alternativ 2 innebär i stället att arbetsgivare kan erbjuda sina anställda förmånscykel och att endast 40 procent av cykelns förmånsvärde tas upp till beskattning, givet att förmånsvärdet inte överstiger 5 000 kronor. Om cykelns förmånsvärde överstiger respektive takbelopp i de två alternativen, ska överskjutande del av förmånsvärdet enligt förslaget beskattas som vanligt. Arbetsgivare ska enligt förslaget inte vara skyldiga att erbjuda förmånen, men om förmånen erbjuds ska den väsentligen rikta sig till hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen. Vinningen för företag torde i första hand vara att man genom att erbjuda förmånen blir mer attraktiv som arbetsgivare och visar att man aktivt vill bidra i omställningen till fossilfritt arbetsresande.

Det kommer att vara upp till arbetsgivaren att avgöra hur kostnaden av förmånen fördelas mellan arbetsgivaren och den anställde. I föregående avsnitt redogörs för effekterna för anställda vid en form av bruttolöne-

växling som är kostnadsneutral för arbetsgivaren (bortsett från administrativa kostnader). Givet att förmånsvärdet på cykeln ungefär motsvarar arbetsgivarens faktiska kostnad av att tillhandahålla cykeln, påverkas inte företagets kostnader vid sådan löneväxling. Om förmånen däremot tillhandahålls utan avdrag från den anställdes bruttolön, innebär det en merkostnad för arbetsgivaren motsvarande kostnaden av tillhandahållandet av förmånscykeln. Vid alternativ 1 av förslaget tillkommer i sådant fall också arbetsgivaravgifter på den del av förmånsvärdet som eventuellt överstiger takbeloppet på 1 200 kronor. Vid alternativ 2 tillkommer i stället kostnaden i form av arbetsgivaravgifter på motsvarande 40 procent av förmånsvärdet (givet att förmånsvärdet på cykeln understiger 5 000 kronor).

Att erbjuda cykelförmån till de anställda kommer att innebära en viss ökad administrativ börda för företagen, då de anställda ska förse med förmånscyklar, förmånsvärden för cyklarna ska fastställas (och eventuellt redovisas) och eventuellt bruttolöneavdrag ska göras. Merarbete kan också uppstå i samband med att cyklarna ska avyttras, i samband med uppsägning av personal eller när cyklarna har blivit några år gamla. Till detta kommer försäkring av cyklarna och merarbete i samband med att förmåns- cyklar stjäls eller försvinner av annan anledning. Många företag kommer sannolikt vända sig till leasingföretag som tar på sig merparten av denna administration. Eftersom arbetsgivare inte kommer att ha någon skyldighet att erbjuda cykelförmån till sina anställda, är det dock frågan om ett frivilligt administrativt merarbete. Förslaget innebär alltså inte någon oundviklig ökning av den administrativa bördan för företagen. Av denna anledning redovisas här ingen kvantitativ uppskattning av de administrativa kostnaderna förknippade med cykelförmån. Den större delen av de administrativa kostnaderna kan antas uppstå inledningsvis, i samband med att företagen skapar sig rutiner för hur förmånen ska erbjudas till de anställda. När sådana rutiner finns på plats, kan den administrativa marginalkostnaden av att förse ytterligare en anställd med cykelförmån förmodligen begränsas till några enstaka arbetstimmar per år.

Den bransch som påverkas mest av förslaget är förmodligen cykelhandlare och företag som erbjuder leasing av cyklar (inklusive elcyklar) till företag. Enligt Cykelbranschen såldes omkring 545 000 cyklar under perioden 1 september 2019 – 30 augusti 2020, jämfört med 521 000 motsvarande period dessförinnan. Omkring 100 000 av de sålda cyklarna senaste året var elcyklar. Hur stor ökning av cykelförsäljningen som skattelättnaden enligt något av de två alternativen innebär är svårt att bedöma. Skattelättnaden föreslås inte gälla bara en särskild typ av pendlingscyklar. Förmånscyklar kan därför tänkas få betydligt bredare användning än pendling till arbetsplatsen. Det är arbetsgivaren som kommer att avgöra vilka typer av cyklar den anställda erbjuds som förmånscykel. Takbeloppet i alternativ 1 av förslaget sätter ett indirekt pristak för vilka cyklar som kan tillhandahållas skattefritt. Även dyrare cyklar kan dock tillhandahållas vid denna utformning av skattelättnaden, men med följderna att en del av cyklens förmånsvärde då är skattepliktigt. Alternativ 2 av förslaget innebär en relativt sett lägre skatterabatt för cyklar i prisklassen 5 000–10 000 kronor, men en desto högre skatterabatt än alternativ 1 i prisklasser som omfattar de flesta elcyklar.

I bedömningen av de offentligfinansiella effekterna av förslaget antas att 500 000 personer (ungefär 10 procent av de sysselsatta) på sikt kommer att inneha förmånscykel om skattelättnaden utformas enligt alternativ 1. Beroende på hur ofta förmånscyklarna byts ut, skulle det kunna översättas till i storleksordningen 100 000–125 000 förmånscykelköp per år. Endast en del av försäljningen av förmånscyklar kommer förmodligen att vara merförsäljning. En stor del kan antas vara försäljning som annars hade skett till privatpersoner. Om hälften av förmånscykelköpen antas vara merförsäljning (dvs. inte substitution från privata cykelköp), skulle alternativ 1 av förslaget innebära en ökning av cykelförsäljningen med omkring 10 procent. Med motsvarande resonemang skulle alternativ 2 av förslaget kunna tänkas leda till en ökad cykelförsäljning med omkring 5 procent, där sannolikt en stor del av ökningen består av elcyklar. Bedömningen är mycket osäker.

Om efterfrågan på cyklar från konsumenter minskar och i stället ökar från företag, kan detta ha viss påverkan på detaljhandeln för cyklar. Företag som i huvudsak vänder sig till konsumenter kan komma att se en minskad försäljning, åtminstone av vissa cykeltyper. Samtidigt kan efterfrågan komma att öka påtagligt för den nisch av företag som specialiserar sig på förmånscyklar. Vidare kan utbudet av begagnade cyklar väntas öka i viss mån och leda till ökad omsättning för cykelhandlare som säljer begagnade cyklar.

Förslaget att begränsa beskattningen av förmånscyklar innebär att kostnaden för många privatpersoner att transportera sig med cykel minskar i förhållande till andra transportmedel. Om åtgärden får avsedd effekt kommer detta att innebära ökad cykling och något minskat bilåkande. Även användningen av andra transportmedel kan minska något, inklusive kollektivtrafik och taxi. Förmodligen är effekten av förslaget inte tillräckligt stor för att påverka nybilsförsäljningen mer än i försumbar grad. I den mån bilkörning till arbetet eller för andra kortare sträckor minskar, kommer efterfrågan på drivmedel minska något, men förmodligen ytterst marginellt (se även avsnittet *Effekter för miljön* nedan). Andra branscher bedöms inte påverkas nämnvärd av förslaget, vad gäller efterfrågan eller konkurrensvillkor.

Varken alternativ 1 eller 2 av förslaget bedöms påverka företagens verksamhet på något annat sätt utöver vad som diskuteras ovan. Regelutformningen i alternativ 1 och 2 av förslaget bedöms vara enkel och motiverar inte någon särskild hänsyn till små företag.

### **Effekter för miljön**

Att cykling som transportmedel blir billigare relativt andra transportmedel talar för att cyklingen kommer att öka i någon mån jämfört med om förslaget inte genomförs. Det rör sig då inte nödvändigtvis bara om resor till och från arbetsplatsen utan även andra resor inom normalt cykelavstånd. Med tillgång till trafiksäkra och välfungerande cyklar, kan fler komma att välja att avstå bilen när det är möjligt för resor till affären, skola, träning eller till vänner och bekanta. Viss substitution av resande kan också tänkas ske från kollektivt resande till cykling.

Mindre bilresande och mer cykling kan innebära mer hållbara och förbättrade stadsmiljöer med mindre buller, färre bilar och renare luft.



Cykling framhålls även i regeringens klimatpolitiska handlingsplan som ett yteffektivt transportsätt som kan bidra till att undvika kapacitetsbrist och trängsel på vissa håll i transportsystemet. Vilka effekter förslaget har på utsläppen av koldioxid är dock svårt att bedöma. Osäkerheten är stor både kring hur många som kommer använda cykelförmån och vilken marginaleffekt en förmånscykel har i form av minskade koldioxidutsläpp. Ovan antas att det på sikt kommer att vara 500 000 personer som har förmånscykel om skattelättnaden utformas enligt alternativ 1. Om hälften av förmånscyklarna skulle ha köpts av privatpersoner om inte förslaget genomförs, innebär förslaget ett varaktigt nettotillskott av ungefär 250 000 cyklar, varav de flesta kan antas vara vanliga trampcyklar. Om skattelättnaden i stället utformas enligt alternativ 2, kan man enligt motsvarande resonemang förvänta sig ett varaktigt nettotillskott av 125 000 cyklar. En stor andel av detta tillskott kan antas vara elcyklar. Elcykeln utgör ett närmare substitut till bil jämfört med den traditionella trampcykeln. Tillgång till elcykel kan därför antas ha en något större effekt på bilåkandet än tillgång till en vanlig trampcykel. Båda alternativen av förslagen bedöms ha en viss minskad effekt på koldioxidutsläppen. Eftersom alternativ 2 bedöms bidra till mer användning av elcyklar än alternativ 1, kan alternativ 2 innebära en något större minskning av koldioxidutsläppen än alternativ 1. Sett till utsläppen i transportsektorn som helhet, bedöms dock effekten av båda alternativen vara mycket liten.

### **Sysselsättnings- och fördelningseffekter**

Varken alternativ 1 eller 2 av förslaget bedöms påverka sysselsättningen på aggregerad nivå. Ett litet antal arbetstillfällen kan skapas inom cykelhandeln och bland företag som inriktar sig på leasing och uthyrning av cyklar till företag. Förslagets effekter på inkomstfördelningen är mycket liten och beror huvudsakligen på vilka som väljer att nyttja förmånscykel. Endast de med löneinkomst kan nyttja skattelättnaden och dessa finns i något högre grad i den övre halvan av inkomstfördelningen än i den lägre halvan. Individer med hög marginalskatt gynnas något mer i båda alternativ av förslaget än individer med låg marginalskatt (se avsnittet *Effekter för enskilda*). Detta betyder att individer med högre inkomst gynnas något mer (i kronor räknat) än individer med lägre inkomst.

### **Effekter för den ekonomiska jämställdheten**

Förslaget bedöms inte ha några effekter på den ekonomiska jämställdheten mellan kvinnor och män. Det är den enskilde arbetsgivaren som avgör om de anställda ska erbjudas cykelförmån. Om förmånen erbjuds, ska den väsentligen rikta sig till hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen. Det finns inga starka skäl att tro att cykelförmån skulle erbjudas de anställda i annan omfattning i kvinnodominerade branscher jämfört med i mansdominerade branscher. Eftersom anställda med hög marginalskatt gynnas något mer av förslaget än anställda med låg marginalskatt, kan män komma att gynnas i genomsnitt något mer än kvinnor, eftersom män i genomsnitt har högre marginalskatt än kvinnor. Denna effekt bedöms emellertid vara försumbar.

## **Effekter för Skatteverket och de allmänna förvaltningsdomstolarna**

Skatteverket kommer att behöva uppdatera internt och externt informationsmaterial och förslaget kan förväntas leda till ett ökat antal frågor från arbetsgivare och enskilda. Eventuella tillkommande kostnader ska hanteras inom befintliga ekonomiska ramar. Något behov av särskilda informationsinsatser utöver detta bedöms inte uppstå till följd av förslaget.

Förslaget bedöms, oberoende av alternativ på utformning, inte medföra annat än en marginell ökning av antalet mål i de allmänna förvaltningsdomstolarna. Eventuella kostnadsökningar bedöms rymmas inom anslaget för Sveriges Domstolar.

## **Förslagets förenlighet med EU-rätten**

Förslaget innebär att förmåner som skulle ha beskattats enligt såväl inkomstskattelagen som lagen om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta undantas från beskattning. Förslaget innehåller inga regler som direkt eller indirekt leder till en mindre förmånlig skattemässig behandling av fysiska eller juridiska personer som kommer från andra medlemsstater och som utnyttjar den fria rörligheten. Förslaget bedöms vara förenligt med det EU-rättsliga regelverket.

# **5 Författningskommentar**

## **5.1 Alternativ 1 – Förslaget till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)**

### **11 kap.**

#### **12 a §**

Paragrafen är ny och innehåller bestämmelser om skattefrihet för förmån av cykel.

Av *första stycket* framgår att en förmån av cykel som tillhandahålls av arbetsgivaren inte ska tas upp till beskattning till den del värdet av förmånen uppgår till högst 1 200 kronor per beskattningsår. Om förmånsvärdet överstiger detta takbelopp ska det överskjutande beloppet beskattas fullt ut.

Med tillhandahållande av cykel avses att en cykel tillhandahålls en anställd under en begränsad period, exempelvis genom lån eller hyra från arbetsgivaren. En försäljning som innebär att äganderätten till cykeln övergår till den anställda utgör inte ett tillhandahållande enligt bestämmelsen. Bestämmelsen är således inte tillämplig när en arbetsgivare säljer en cykel till en anställd till underpris.

Både erbjudanden om att under en viss längre period låna eller hyra individuella cyklar från arbetsgivaren liksom erbjudanden att mer sporadiskt låna cyklar, exempelvis inom ramen för en av arbetsgivaren anordnad cykelpool, omfattas av bestämmelsen.

Av *andra stycket* framgår att skattefriheten gäller under förutsättning att förmånen väsentligen riktar sig till hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen. Det innebär i princip att erbjudandet ska komma alla tillsvidareanställda till del. Det bör dock inte krävas att erbjudandet också ska gälla olika tidsbegränsade anställningar, såsom vikariat, praktikarbete eller feriearbete, eller av arbetsgivaren anlitate uppdragstagare. Om arbetsgivaren däremot skulle erbjuda cyklar även till dessa kategorier omfattas de av skattefriheten. Om en person som tillhör den stadigvarande personalen blir uppsagd bör han eller hon också under uppsägningstiden anses tillhöra den stadigvarande personalen. Med arbetsplats avses i detta sammanhang en naturligt avgränsad arbetsplatsenhet, geografiskt eller verksamhetsmässigt.

Av *tredje stycket* framgår att med cykel avses sådana fordon som omfattas av punkterna 1 och 2 i definitionen av cykel i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. De cyklar som omfattas är därmed fordon som är avsedda att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon samt eldrivna fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen, inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen och har en kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 250 watt. Elrullstolar, elsparkcyklar och segways omfattas inte av skattefriheten. I begreppet cykel innefattas sådan utrustning som utgör fasta delar av cykeln, såsom t.ex. lampa och lås. Skattefriheten omfattar däremot inte kringutrustning såsom hjälm, skor, cykelväskor eller släpvagn.

## 5.2 Alternativ 2 – Förslaget till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

### 11 kap.

#### 12 a §

Paragrafen är ny och innehåller bestämmelser om skattefrihet för förmån av cykel.

Av *första stycket* framgår att en förmån av cykel som tillhandahålls av arbetsgivaren för privat bruk ska tas upp med 40 procent av den del av förmånens värde som uppgår till högst 5 000 kronor per beskattningsår och med 100 procent däröver. Om förmånsvärdet överstiger takbeloppet ska således det överskjutande beloppet tas upp till beskattning till 100 procent.

Med tillhandahållande av cykel avses att en cykel tillhandahålls en anställd under en begränsad period, exempelvis genom lån eller hyra från arbetsgivaren. En försäljning som innebär att äganderätten till cykeln övergår till den anställda utgör inte ett tillhandahållande enligt bestämmelsen. Bestämmelsen är således inte tillämplig när en arbetsgivare säljer en cykel till en anställd till underpris.

Både erbjudanden om att under en viss längre period låna eller hyra individuella cyklar från arbetsgivaren liksom erbjudanden att mer sporadiskt låna cyklar, exempelvis inom ramen för en av arbetsgivaren anordnad cykelpool, omfattas av bestämmelsen.

Av *andra stycket* framgår att skattefriheten gäller under förutsättning att förmånen väsentligen riktar sig till hela den stadigvarande personalen på arbetsplatsen. Det innebär i princip att erbjudandet ska komma alla tillsvidareanställda till del. Det bör dock inte krävas att erbjudandet också ska gälla olika tidsbegränsade anställningar, såsom vikariat, praktikarbete eller feriearbete, eller av arbetsgivaren anlidade uppdragstagare. Om arbetsgivaren däremot skulle erbjuda cyklar även till dessa kategorier omfattas de av skattefriheten. Om en person som tillhör den stadigvarande personalen blir uppsagd bör han eller hon också under uppsägningstiden anses tillhöra den stadigvarande personalen. Med arbetsplats avses i detta sammanhang en naturligt avgränsad arbetsplatsenhet, geografiskt eller verksamhetsmässigt.

Av *tredje stycket* framgår att med cykel avses sådana fordon som omfattas av punkterna 1 och 2 i definitionen av cykel i 2 § i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. De cyklar som omfattas är därmed fordon som är avsedda att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lefordon samt eldrivna fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen, inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och har en kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 250 watt. Elrullstolar, elsparkcyklar och segways omfattas inte av skattefriheten. I begreppet cykel innefattas sådan utrustning som utgör fasta delar av cykeln, såsom t.ex. lampa och lås. Skattefriheten omfattar däremot inte kringutrustning såsom hjälm, skor, cykelväskor eller släpvagn.