

Mobility Management i Norden

Thomas Krag

Direktør, Thomas Krag Mobility Advice

www.thomaskrag.com / tk@thomaskrag.com

Baggrund

På initiativ af det finske konsulentfirma WSP LT blev der 2003-2004 for Nordisk Råd udarbejdet en rapport om Mobility Management i de nordiske lande (Island undtaget).

Indhold

Rapporten gennemgår:

- rollen for Mobility Management i de enkelte lande
- virkemidler, herunder skattemæssige forhold og byggeregulativer
- eksempler (case studies)
- fremtidig brug af Mobility Management i de nordiske lande.

Rapporten fokuserer i øvrigt på pendling (arbejdsrejser).

Erhvervsture

De nordiske lande er fælles om at give skattefri refusion af brug af bil til erhvervsture, dvs. ture kørt om en del af arbejdet.

Pendling (arbejdsrejser)

Der er i alle lande mulighed for at fradrage udgifterne til transporten til og fra arbejde på selvangivelsen indenfor visse grænser. Fradraget afhænger ikke af transportmåden.

Skatteforhold for frynsegoder

Særlige skatteforhold gælder for firmabiler. I Sverige er der særlige fordele ved brug af miljøbiler.

Rejser med kollektiv trafik anses i reglen som 100% beskatningspligtige frynsegoder. I Danmark kan arbejdsgiveren dog betale arbejdsrejsen uden særlige skattemæssige konsekvenser, idet rejseomkostningerne dog ikke samtidigt vil kunne fradrages.

Arbejdsgiveren kan også uden beskatningsmæssige konsekvenser for den ansatte betale de faste omkostninger for medlemskab i en delebilordning, således at den ansatte alene skal betale de løbende omkostninger.

Parkering som frynsegode

Bilparkering betalt af arbejdsgiveren anses normalt som et ikke-beskatningspligtigt gode. Dette gælder dog ikke i Sverige, med firmabiler som undtagelse.

Parkeringsnormer

Der er i reglen minimumsnormer for bilparkering ved nybyggeri. Dog er der i særlige områder (e.g. Ørestaden i København) maksimumnormer i stedet.

Cykelparkering reguleres i reglen ikke, dog findes i enkelte kommuner minimumsnormer.

Fjernarbejde

Computerudstyr til fjernarbejde kan betales af arbejdsgiveren uden skattemæssige konsekvenser for den ansatte.

Eksempler

De behandlede eksempler (case studies) er vist i tabellen. De anvendte beløb antyder et varierende ambitionsniveau landene imellem.

<i>Projekt</i>	<i>Land</i>	<i>Beløb</i>	<i>Tidspunkt</i>
Vision Lundby, Göteborg	SE	760-880,000 Euro/year	siden 2000
LundaMaTs, Lund	SE	33,000,000 Euro i alt ¹	siden 1998
CykelBus'ers, Århus	DK	385,000 Euro	1995-1996
HUR Pendlerkontor	DK	200,000 Euro/år	2002-2004
SMART i Oslo	NO	125,000 Euro	2003-2004
Lokalt transport forum i Jyväskylä	FI	25,000 Euro	2004

Note 1: Tallet inkluderer infrastruktur

Virksomheder med interesse i transportplaner

Generelt blev det fundet, at motiverende eller succesbetingende faktorer i forbindelse med transportplaner er:

- virksomheder med **flytteplaner**
- virksomheder i servicesektoren, hvor de ansatte kan nås pr. **email**
- virksomheder med **miljøstyringssystemer**
- virksomheder med **parkeringsproblemer** eller med fokus på de ansattes **sundhed**
- mulighed for **besparelser** i virksomheden.

Ansatte kan primært motiveres ved udsigt til **bedre sundhed**.

Overordnede konklusioner

- Der skal udvises stor forsigtighed med at nævne reduktion af privatpersoners brug af bil.
- Initiativer til Mobility Management tages ofte på ikke-statsligt niveau (af NGOer, kommuner/regioner eller konsulenter).
- Regler og rammebetingelser varierer, men alle vegne er der ganske gode muligheder for at gøre noget under de nuværende betingelser.

I Sverige har staten taget klare initiativer. Det gælder til en vis grad også i de andre nordiske lande:

- I Finland tager de ministerielle retningslinier for cost-benefit analyse (YHTALI) også gang- og cykeltrafik med, og der er en national politik for fremme af cykeltrafik.
- I Norge har man en ambitiøs national strategi for cykelfremme.
- I Danmark nævner den trafikpolitiske redegørelse, at trængselsproblemer ikke nødvendigvis skal løses med udbygning, men at påvirkning af trafikanterne også er en mulighed.