

Kommunesjef: Reidar Handelsby

Dato: 16.01.2018

Saksbehandler: Per Bjørnar Wiig

KL Møtedato: 23. jan. 2018

Bidragsytere: Jørgen Amos Ruud, Marianne Knudsen, Oddveig Åsegg, Hilde Synnøve Lind, Trond Tukkensæter

Internt notat

EL-sykler til ansatte – drøftingsnotat til kommuneledelsen

Notatet belyser ulike strategier for å øke bruken av el-sykler for ansatte i Sarpsborg kommune.

Hvorfor bør man benytte sykkel som transportmiddel?

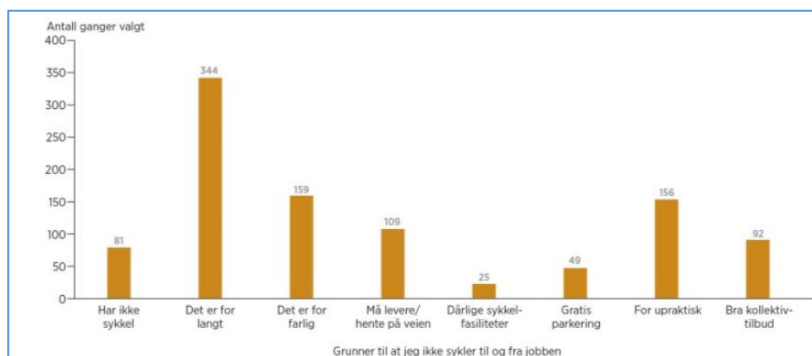
Tiltak for å få ansatte til å sykle mer kan sees på som utøvelse av vårt samfunnsansvar gjennom å redusere negativ miljøpåvirkning, være helsefremmende for den enkelte samt kostnadsreduserende for kommunen:

1. Klimaproblematikken er en av vår tids største utfordringer. Utallige studier og artikler dokumenterer faren ved det stadig økende utslippet av klimagasser, og de negative konsekvensene av temperaturendringer. Transport står for 32 prosent av klimagassutslipp i Norge (Miljøstatus Norge 2013). I Norge i dag er bil det vanligste fremkomstmiddel til jobben. Således vil det være et godt miljørettet tiltak å bidra til mer sykling blant ansatte.
2. Studier viser at det er lavere risiko for tidlig død hos dem som sykler til jobben, og det konkluderes med at «sykling til og fra jobb kan påvirke fysiologiske variabler som gir helsemessig gevinst»
3. For lite fysisk aktivitet er knyttet til større sykefravær, og sykefravær er dyrt. Ved å få ansatte til å sykle mer til jobb kan sykefravær reduseres.

Hvorfor sykler ikke de ansatte?

Selv om man er kjent med de ovennevnte fordelene er det allikevel kun ca 5% på nasjonalt nivå (Statens vegvesen 2007¹) som benytter ordinær sykkel som fremkomstmiddel til og fra jobb. Viktigste grunn til ikke å sykle var at det var for langt, på annen plass kom at det var for farlig eller dårlig vei, og på tredje plass kom at det var for upraktisk (Magma 3/2014).

I utgangspunktet kan det synes vanskelig for en arbeidsgiver å gjennomføre tiltak som gjør at reiseveien mellom hjem og arbeidsplass blir kortere og tryggere, samt at sykling skal oppleves som mer praktisk gjennomførbart.



Imidlertid har det i de senere år

skjedd en rask teknisk utvikling innenfor el-sykler. De som bruker slike sykler kommer raskt frem uten betydelig egeninnsats, effekten av oppoverbakker og motvind blir i redusert, og det blir lettere å gjennomføre lengre sykkeltureturer. Forskning viser at el-sykkelen gjør at folk sykler dobbelt så mye som på en vanlig sykkel – både målt i kilometer, turer og som del av den

¹ Nasjonal sykkelstrategi : attraktivt å sykle for alle : grunnlangsdokument for NTP 2010-2019 Vegdirektoratet

Sarpsborg kommune

totale transporten (Transportøkonomisk institutt 2015). Effekten av å ha en el-sykkel var spesielt sterk for kvinner. El-sykler kan også fungere fint for småbarnsfamilier med vogn til og fra barnehage.

Vi kan dermed si at en rekke *ordinære* sykkelutfordringer blir redusert ved at dagens el-sykler:

1. Muliggjør en lengre reisevei til jobb
2. Er godt utstyrt med lys og reflekser som gjør at man er synlig og trygg i trafikken
3. Fungere fint for f.eks. småbarnsfamilier med vogn til og fra barnehagen, og kan dermed oppleves som praktisk for flere.

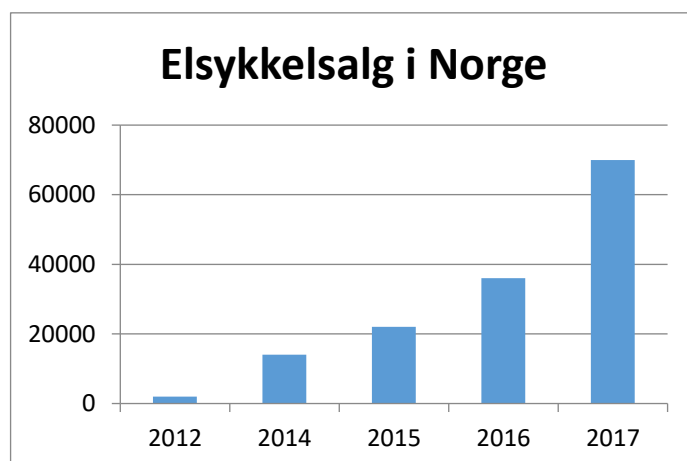
Samtidig som el-sykler reduserer de *ordinære* sykkelutfordringene, viser forskning at el-sykling gir god fysisk aktivitet og mosjon. Den helsemessige forskjellen mellom vanlig sykling og el-sykling er ikke så stor som man kanskje hadde forventet (Folkehelsevitenskap ved Universitetet i Agder, 2017). Målingene viste at de som benytter el-sykler hadde moderat eller intensiv fysisk aktivitet i 95 % av tiden de var på el-sykkelen, og tiden man benyttet på el-sykkel inngår dermed i målet om minimum 150 minutter aktivitet i uka.

Som vi har sett kan økt bruk av el-sykler redusere negativ miljøpåvirkning, være helsefremmende for den enkelte og være kostnadsreduserende for kommunen (på grunn av redusert sykefravær.)

Markedet for el-sykler i Norge

Salget av el-sykler i Norge har økt betraktelig de siste fire årene, og i praksis har man opplevd en dobling av el-sykkel salget for femte år på rad, fra 2.000 i 2012 til 70.000 i 2017.

Imidlertid utgjør el-sykkelsalget kun en liten del av det totale sykkelsalget i Norge. Interesseorganisasjonen Sportsbransjen AS anslår at det ble solgt omlag 400 000 sykler gjennom sportskjedene i Norge i 2016. El-sykkelsalget utgjør etter disse beregningene i underkant av 10 % av det totale sykkelmarkedet.



Det er gjort lite forskning på årsakene til at ikke flere kjøper el-sykler. Men sannsynlige årsaker kan være at man opplever el-sykler som *dyre*, og at man som forbruker opplever å ha for *lite kunnskap*.

Hvilke tiltak kan Sarpsborg kommune gjøre for å øke bruken av el-sykkel?

Vedlegg 1 oppsummerer en rekke tiltak som andre kommuner og bedrifter har gjennomført for å øke bruken av el-sykler i kommunen, og blant sine ansatte. Dette notatet vil ikke drøfte alle potensielle tiltak i detalj, men det vil være mulig å benytte de vedlagte linkene dersom man ønsker å lese mer detaljert om hvordan tiltakene er utformet.

Konklusjon/oppsummering

Sarpsborg kommune

Eventuelle tiltak man velger å gjennomføre som arbeidsgiver bør imidlertid ikke evalueres kun basert på i hvilken grad man klarer å redusere kostanden ved å eie/anskaffe en el-sykkel, ei heller i hvilken grad man klarer å bidra til økt kunnskap om el-sykler.

Det vil også være viktig å evaluere de tiltak man iverksetter etter en rekke andre kriterier, slik at man som arbeidsgiver og kommune:

- a. Ikke pådrar seg betydelige finansiell risiko og økonomiske kostnader
- b. Ikke påtar seg betydelig arbeidskrevende administrasjon på kort eller lang sikt.
- c. Ikke påtar seg eierrisiko eller vedlikeholdsansvar for eiendeler som ikke er knyttet til kommunale tjenester
- d. Oppleveres som en aktør som forvalter de offentlige midlene på en god, effektiv, rettferdig og ansvarsfull måte. (les: unngå dårlig omdømme)

Det vil være ulike oppfattelser av i hvilken grad alternativene i vedlegg 1 (nederst i dette dokumentet) bidrar til å *redusere kostnaden* ved å eie/anskaffe el-sykkel og samtidig bidrar til *økt kunnskap* om el-sykler. På samme måte vil det være forskjellig oppfattelse i hvordan alternativene scorer på de øvrige effektene fra a. til d. Imidlertid kan det synes som om tiltakene «2c. Ansatt leasing via lønnstrekk» og «4a. Teste ut sykler i trygge omgivelser» fra vedlegg 1 har størst mulighet til å oppnå de ønskede effektene.

«2c. Ansatt leasing via lønnstrekk»

Kommunen anses som en svært sikker betaler, og en leasingavtale med så økonomisk gunstige vilkår vil ikke være mulig å få plass uten at kommunen trer inn som avtalepartner på vegne av sine ansatte. Disse økonomiske vilkårene får de ansatte nyte godt av gjennom et lavt månedlig leasingbeløp. Leasingavtale, der man sprer kostanden utover tid, vil gjøre at de fleste ansatte oppleve det som økonomisk gjennomførbart å anskaffe seg en el-sykkel. Samtidig vil man i størst mulig grad reduserer eventuelle negative bieffekter knyttet til skatt, merarbeid, vedlikeholdsansvar og økonomisk risiko.

Kommunen har hatt nedbetalingsordninger tidligere (Hjemme PC-ordning og nedbetaling av sykkel) og har erfart at slike ordninger innebærer merarbeid i administrasjon av avtalen, informasjon ut til ansatte og oppgaver knyttet til trekk i lønn. Spesielt har det oppstått betydelig merarbeid i situasjoner der ansatte har sluttet i kommune, blitt langtidssyke over 1 år, opplever betalingsproblemer eller på andre måter ønsker å bryte avtalen før utløp.

For å redusere omfanget og merarbeidet knyttet til de overnevnte situasjonene er det viktig at slike forhold er regulert i avtalen mellom ansatt og arbeidsgiver (avtale om lønnstrekk, som ansatt godkjenner ved bestilling av sykkel). I denne avtalen bør det beskrives hva som skjer hvis den ansatte slutter før avtaleperioden (36 mnd) er slutt. Forslagsvis bør det være slik at den ansatte må betale for resten av perioden, og at dette beløpet blir regulert mot sluttlønnen. I tillegg vil det være viktig å sikre god informasjon ut til de ansatte, samt at man setter objektive kriterier for hvilke ansattgrupper som kan inngå en slik leasingavtale. Eksempler på slike kriterier kan være:

- Fast ansettelse
- Stillingsprosent på 40 % eller mer
- Mer enn 3 år igjen til pensjonsalder
- Ingen registrerte trekk i lønn, eller at det forutsettes at leverandøren gjennomfører en kredittvurdering av den enkelte før avtale inngås.

«1.a Rabatt til ansatte ved kjøp»

Sarpsborg kommune

Alternativt kan tiltaket «*1.a Rabatt til ansatte ved kjøp*» vurderes. Imidlertid vil et slikt alternativ kunne medføre fordelsbeskatning for den ansatte, og erfaringer viser at ordinære rabatter har liten effekt på slike kapitalvarer fordi engangskostnaden (selv etter rabatt) oppleves som høy.

Andre konsekvenser ved økt bruk av sykkel (el-sykkel og vanlig sykkel)

Avslutningsvis er det verdt å merke seg at å velge sykkel som transportmiddel til jobb kan medføre praktiske ulemper. For eksempel er sykler populære tyveriobjekter, og mangel på sikker oppbevaring kan følgelig sees på som et hinder.

I tillegg til å innføre tiltak for å *reducere kostnaden* ved å eie/anskaffe el-sykkel og samtidig bidrar til *økt kunnskap* om el-sykler, kan mulighet for enkel og sikker parkering av sykler være et viktig element for å motivere ansatte til å sykle. For dem som har lang reisevei og/eller sykler raskt, kan det også være viktig med tilgang til gode dusj- og garderobefasiliteter (Regjeringen 2011). På denne måten kan man *reducere de praktiske utfordringene* ved å benytte sykkel som transportmiddel til jobb.

Økonomiske og skattemessige konsekvenser

God kommunal regnskapsskikk har en egen standard for leieavtaler som omtaler overføring av økonomisk risiko og kontroll. I standarden pekes det på følgende forhold rundt økonomisk risiko:

Inngåelse av en leieavtale medfører en tidsbegrenset rettighet til bruk av leieobjektet. Dersom avtalen er utformet slik at leietaker er bundet i hele kontraktperioden, og leien er beløpsmessig fastsatt, har leietaker ved avtaleinngåelsen anskaffet en tidsbegrenset rettighet og pådratt seg en tilhørende forpliktelse i form av fremtidige leiebetalingene.

Enhver leieavtale vil for leietaker innebære en viss økonomisk risiko og kontroll. I en del leieavtaler vil en så stor del av den økonomiske risiko og kontroll være gått over på leietaker at transaksjonen har nære likhetstrekk med kjøp av en eiendel, selv om eiendomsretten formelt ikke er overført. Den vesentligste av leietakers rettigheter og forpliktelser vil normalt være knyttet til bruksrett til eiendelen, samt de avtalte leiebeløpene i leieperioden.

Når kommunen som arbeidsgiver initierer et tilbud til sine ansatte vil det kunne gi en «fordel vunnet ved arbeid», og at det regnes som en skattepliktig inntekt. Vurderingen av opplevd fordel (konkretisert i kr-beløp) vil være utfordrende ifm en leasingavtale. Det vil imidlertid være mulig å sette opp beregninger av dette når tilbud og priser er innhentet fra leverandørene.





Forslag til vedtak:

- Det startes et arbeid med hensikt om å tilby ansatte i Sarpsborg kommune en leasingordning via lønnstrekk for el-sykler. En slik ordning vil kunne ha en stor effekt og bidra til å redusere de ansattes kostnad ved å eie/anskaffe el-sykkel. Alternativt kan tiltaket «*1.a Rabatt til ansatte ved kjøp*» utredes nærmere.
- Det søkes å ta kontakt med eksterne bedrifter/samarbeidspartnere som kan bidra til at ansatte får låne eller teste ut el-sykler i trygge omgivelser. Dette kan f.eks. være Inspiria eller være et vilkår i avtalen med leverandøren.
- Det gjennomføres en offentlig anskaffelse der konkurransegrunnlaget i størst mulig grad skal sørge for at eventuelle negative bieffekter (punktene a. til c.) blir redusert/eliminert.
- Det gjennomføres tiltak for å bidra til enkel og sikker parkering av sykler, samt tilgang til dusj- og garderobefasiliteter.

Sarpsborg kommune

Sarpsborg kommune

Vedlegg 1:

1. Avtale med forhandler	Eksempler	Kort beskrivelse av fordeler og ulemper
a. Rabatt til ansatte ved kjøp	Oslo Rådhus	Mulig å benytte lokale forhandlere. Enkelt å iverksette, samt vil kreve lite intern administrasjon. Antatt liten effekt
b. Gunstig rente for ansatte	Ingen	Antatt liten effekt, og sannsynlig fordelsbeskatning for den ansatte. Krevende regelverk knyttet til ansattlån.
c. Rammeavtale ved anskaffelse av tjenestesykler	Sarpsborg kommune	Ingen effekt relatert til å sykle til jobb.
2. Leasing		
a. Firma leasing	Oslo Elsykkel	Kostnadskrevende, betydelig eierrisiko og vedlikeholdsansvar for arbeidsgiver, samt fordelsbeskatning for den ansatte.
b. Privat leasing	Unaas.no	Svært få tilbydere (kun en forhandler og en modell)
c. Ansatt leasing via lønnstrekk	 <p>Cykel som förmån - en succe' för Jönköpi</p>  <p>Nacka kommun gör skillnad genom förmår</p>  <p>Leieavtale HJH ansatt-bedrift netto l</p>  <p>HJH_A3_18.01.07.pdf</p>	<p>Antatt stor effekt relatert til å sykle til jobb for en stor bredde av de ansatte (det viser seg at tilsvarende løsning i Sverige har gitt svært gode resultater)</p> <p>Ordningen vil ikke være tilgjengelig for andre en ansatte, og kan dermed oppleves som en positiv «ekstragode»</p> <p>Ingen eierrisiko eller vedlikeholdsansvar for arbeidsgiver.</p> <p>Skattemessige effekter for den ansatte dersom leasingavtalen klart fremstår som en «fordel vunnet ved arbeid»</p> <p>Ingen omdømmerrelaterte utfordringer.</p> <p>Få/ingen lokale forhandlere som kan tilby leasing av el-sykler.</p> <p>Kan medføre administrasjon relatert til ansatte som slutter, blir langtidssykemeldte osv.</p> <p>Økonomisk risiko for kommunen som leietaker.</p>
3. Leie		
a. Leie en el-bysikkel	Oslo kommune	Betydelig eierrisiko og vedlikeholdsansvar for kommunen. Stor administrasjon av betaling osv. Økonomisk risiko for kommunen som eier. Kan medføre at innbyggere ser nytteverdien og dermed øke kjøpspotensialet.
b. Leie ut til egne ansatte	Ingen	Eierrisiko og vedlikeholdsansvar for arbeidsgiver, stor administrasjon samt potensiell fordelsbeskatning for den ansatte. Økonomisk risiko for kommunen som eier. Kan medføre at ansatte ser nytteverdien og dermed øke kjøpspotensialet.
4. Låne ut		

Sarpsborg kommune

a. Test ut sykler i trygge omgivelser	Inspiria	Kan medføre at ansatte ser nytteverdien og dermed øke kjøpspotensialet.
b. Låne ut til bedrifter (14 dager)	Bærum kommune	Ingen effekt relatert til å sykle til jobb men kan bidra til interesse blant andre bedrifter.
c. Låne ut til ansatte (8 uker)	Hurum	Eierrisiko og vedlikeholdsansvar for kommunen. Økonomisk risiko for kommunen som eier. Krever administrasjon av utlån. Kan finansieres delvis gjennom « Klimasats » midler. Potensiell fordelsbeskatning for den ansatte. Kan medføre at ansatte ser nytteverdien og dermed øke kjøpspotensialet.
d. Låne ut til ansatte i arbeidstid	Oslo kommune	Eierrisiko og vedlikeholdsansvar for kommunen. Økonomisk risiko for kommunen som eier. Krever administrasjon av utlån. Kan finansieres delvis gjennom « Klimasats » midler. Ingen direkte effekt relatert til å sykle til jobb, men kan medføre at ansatte ser nytteverdien og dermed øke kjøpspotensialet.
e. Låne ut til ansatte (for å kartlegge og motiver)	Nittedal kommune	Antatt liten effekt på den totale ansattgruppen, og potensielt fordelsbeskatning for den enkelte. Økonomisk risiko for kommunen som eier.
5. Tilskudd		
a. Tilskudd til kjøp av el-sykkel (innbyggere)	Ski kommune	Kostnadskrevenende og potensiale for omdømme-utfordringer relatert til sosial profil.
b. Tilskudd til kjøp av el-lastesykkel (bedrifter)	Oslo kommune	Kostnadskrevenende og ingen effekt relatert til å sykle til jobb.
c. Tilskudd til ansatte som kjøper elsykkel	NorgesGruppen	Kostnadskrevenende for arbeidsgiver og medfører fordelsbeskatning for den ansatte.
6. Kilometergodtgjørelse		
a. Tilskudd (kjøregodtgjørelse) ved bruk av sykkel i tjeneste	Fjernet fra 2015	Antatt liten effekt, og medfører fordelsbeskatning for den ansatte. Økonomisk konsekvens for kommunen som utbetaler.
7. Gave		
a. Sykkel i gave til ansatte	Ikea	Svært kostnadskrevenende for arbeidsgiver og medfører fordelsbeskatning for den ansatte.