

Dette resumé er publiceret i det elektroniske tidsskrift  
**Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet**  
(Proceedings from the Annual Transport Conference  
at Aalborg University)  
ISSN 1603-9696  
<https://journals.aau.dk/index.php/td/index>

## Indførelse af delebiler i NIRAS

Paw Nielsen, [pni@niras.dk](mailto:pni@niras.dk), NIRAS

---

### Abstrakt

Der er fra mange sider et ønske om, at vi anskaffer os færre biler. Blandt andet fordi at færre biler betyder et behov for færre parkeringspladser i byerne.

Mange biler i de større danske byer, står ubenyttet hen i gennem hele ugen, og bliver blot benyttet i weekenden, hvor familien skal til stranden, i skoven eller besøge familiemedlemmer. I samme tidsrum står en lang række af danske virksomheders firmabiler stille, da disse udelukkende benyttes til arbejdsrelateret kørsel.

Der er således et stort potentiale for at indføre delebiler i en række danske virksomheder. Potentialet er selvsagt størst i kontorvirksomheder, som er placeret relativt centralt i større danske byer. NIRAS' tre største kontorer i Danmark er fordelt på Allerød, Aarhus og Aalborg. Potentialet for indførelse af delebiler er størst for kontoerne i Aarhus og Aalborg, da disse kontorer er placeret mest bynært. Da det er samme virksomhed, som ejer de bygninger som NIRAS er placeret i i Aarhus og Aalborg, er der indgået en aftale med ejeren om at etablere en delebilsordning, som både NIRAS og beboerne i de omkringliggende ejendomme kan benytte.

At indføre en delebilsordning i en større dansk virksomhed er vanskeligere end det umiddelbart forventes. Dels er der, på trods af en indsats for at reducere dette, en vis bureaukrati i en virksomhed af en vis størrelse, derudover er der på nationalt plan også nogle regler, som – alt efter fortolkning – kan give udfordringer for indførelse af en delebilsordning.

---

### Indledning

Biler står stille langt størstedelen af tiden. Størstedelen af den arbejdende befolkning bruger deres bil til én tur om morgenen mellem hjem og arbejde, og en nogenlunde tilsvarende tur, igen om eftermiddagen blot i omvendt rækkefølge.

Firmabiler kører typisk mellem klokken 7 og kl. 17, og står ellers stille resten af tiden. I NIRAS har vi en række "kontorbiler" som typisk benyttes til transport mellem kontoret og møder eller tilsyn. Disse biler bliver primært benyttet i tidsrummet mellem kl. 10.00 og kl. 15.00.

I NIRAS ønsker vi at bidrage til nærområdet, og har ligeledes mod til at afprøve nye bæredygtige tiltag. Derfor har vi tilmeldt vores kontorer i Aarhus og Aalborg til delebilsordninger, med elektriske delebiler.

Dette resume beskriver hvordan der i NIRAS er arbejdet med indførelsen af delebiler, og hvilke udfordringer der har været i den forbindelse. Formålet er at åbne op for en diskussion af, om det overhovedet er besværet værd – og i så fald, hvad kan samfundet og virksomheder gøre for at det bliver lettere, både for virksomheder som ønsker at bidrage til ordningerne, og for delebilsudbydere.

## Beskrivelse af projektet

I parkeringskælderens som er placeret i umiddelbar tilknytning til NIRAS kontor, placeret i Ceres Byen i Aarhus, har NIRAS fem personbiler samt tre kassevogne stående, som medarbejdere kan benytte til arbejdsrelaterede køreture. Derudover har NIRAS medarbejdere mulighed for at benytte deres egne køretøjer til arbejdsrelaterede køreture, og få refunderet kørslen ud fra en fast takst pr. km.

NIRAS har besluttet at indføre delebiler, som en del af transportmulighederne til møder og besigtigelser mv. Da NIRAS i Jylland har til huse i bygninger ejet af A. Enggaard, har vi været i dialog med dem, omkring et samarbejde. I bygningerne er der udover NIRAS henholdsvis en række lejligheder og kontorvirksomheder.

A. Enggaard ville gerne indgå et samarbejde med NIRAS omkring delebiler. Blandt andet fordi delebilerne kan medvirke til at gøre lejlighederne mere attraktive, og derudover ønsker A. Enggaard også at medvirke til at udbrede bæredygtige løsninger til gavn for alle. Delebilsordningen, som leverer platformen og bilerne er TADAA.

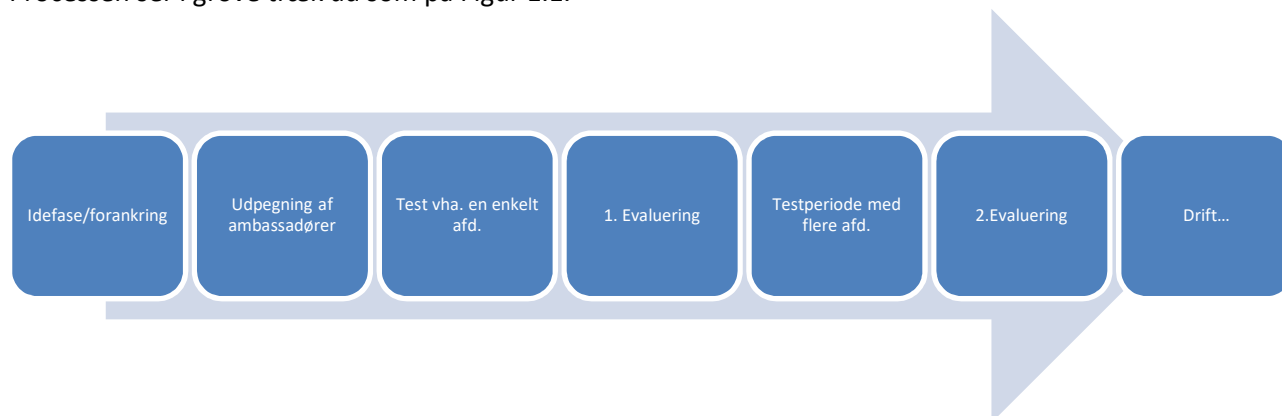
Delebilsudbyderen har flere modeller i forhold til at få oprettet virksomhedens medarbejdere:

- Medarbejderne kan oprette sig individuelt med firma kreditkort. Kørsel er fordelt på person/afdeling/projekt.
- Medarbejderne kan oprette sig med privatkort. Ved månedsskifte fremsendes opgørelse over månedens forbrug – til evt. refusion
- der kan laves en firmaaftale, hvor medarbejdere opretter sig via et link. Der fremsendes måneds faktura. Dette kræver en erhvervsaftale med delebilsudbyderen virksomheden.
- Samlet fakturering. Virksomheden fordeler selv på person/afdeling/projekt (eksempel vedhæftet)

## Processen

På grund af forskellige regler og bureaukrati, er der sket ændringer løbende i processen undervejs. Den proces som beskrives i det følgende, er den endelige proces, og de ændringer og udfordringer der er opstået undervejs, beskrives nærmere på de trin hvor det er relevant.

Processen ser i grove træk ud som på Figur 1.1.



Figur 1.1: Procesdiagram for implementering af delebiler på NIRAS' kontorer i Aarhus og Aalborg.

## *Idéfase/ forankring*

Idéen om at indføre en mere bæredygtig transport i arbejdstiden, er nærliggende. For at folk skal omstille sig, er det vigtigt, at det gøres i små skridt. Derfor skal de tiltag som præsenteres for medarbejdere ikke have alt for stor indgriben i den hverdag som kendes. Derfor er delebiler et nærliggende tiltag, da de delebiler, som indgår i dette projekt er små eldrevne biler. Disse kan opfylde transportbehovet til en stor del af de møder og besigtigelser, som der køres til i forbindelse med arbejdet.

For at indføre en ordning, som griber ind i den måde, hvor vi hver især tænker arbejdsrelateret transport ind i vores hverdag, er det væsentligt, at konceptet bliver forankret hos virksomhedens ledelse. Også i forhold til de aftaler omkring biler, som allerede er indgået osv. Derfor skal repræsentanter for Facility management involveres meget tidligt i forløbet.

Der har været nogle udfordringer i forhold til bureaukrati omkring allerede indgåede kontrakter, med de eksisterende biler, og enkelte har utrygt bekymring omkring ”spildte” kilometer i de oprindelige køretøjer. Dette opvejes dog at gevinsten ved mere bæredygtig kørsel.

## *Udpegning af ambassadører*

Da virksomheden allerede har en ordning med køretøjer, som stilles til rådighed, kræver det en omstilling, at få medarbejdere til at overgå til en mere bæredygtig transport. Derfor er der brug for nogle ambassadører, som tør tage de første skridt, og berette om deres succeser ud i virksomheden, og berette udfordringerne ind i systemet, så disse kan blive løst.

I NIRAS er der i første omgang udelukkende valgt at benytte ”gulerod” for at få medarbejdere med på ordningen. (”pisk” kunne f.eks. være at se på hvordan der afregnes for arbejdskørsel i egen bil)

## *Test i én afdeling.*

Oprindeligt var det tiltænkt, at delebilerne skulle indlemmes i NIRAS’ eksisterende bilflåde, så delebilerne kan bookes via de systemer, som benyttes til de biler, som NIRAS allerede råder over. Dette var desværre ikke umiddelbart på grund af udfordringer med skattetekniske regler. Hvis en medarbejder kører privat i en firmabil, skal han/hun beskattes af fri bil, uanset hvor meget ”forseelsen” end drejer sig om. Da delebilerne kan benyttes til privat kørsel efter fyraften, er det nødvendigt, at kunne afgøre hvornår kørsel i bilerne er arbejdsrelateret og hvornår der er tale om privat kørsel. Som det er med de eksisterende NIRAS biler, er det ikke muligt, at stoppe op på vejen hjem fra et møde, og f.eks. hente børn eller foretage indkøb<sup>1</sup>.

Da udrulningen af systemet ikke kan foregå, sådan som det var tiltænkt, er det besluttet, at delebilerne skal fungere på samme niveau som arbejdskørsel i private biler. Bl.a. af denne årsag er valgt at teste med en afdeling i første omgang, for at se hvad det medfører rent økonomisk, og hvilke udfordringer der er med systemet.

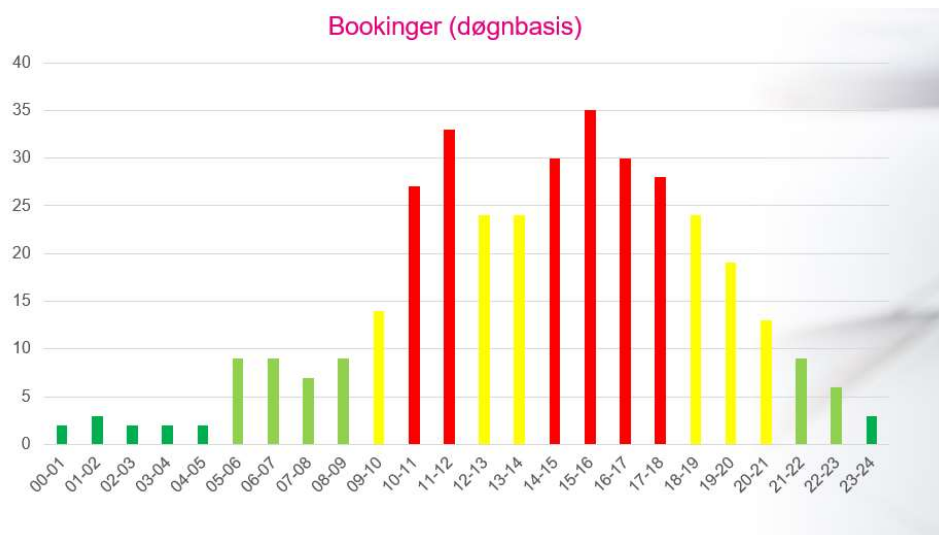
Det fungerer således, at medarbejdere opretter sig som bruger af systemet (gratis, hvis de benytter deres NIRAS-mail). Herefter booker de turen, og betaler med eget kreditkort (eller med firmakreditkort, hvis der foreligger en aftale herom). For de ture, som er kørt som arbejdskørsel, sendes en kopi af kviteringen, og pengene refunderes – fuldstændig samme fremgangsmåde, som hvis der er købt en kop kaffe eller andet i firma regi.

## *1. Evaluering*

Efter en tid, er der evalueret på resultaterne for den ene afdeling, bl.a. på hvordan er der blevet taget imod bilerne, hvor ofte er der brugt de ”gamle” biler til aktiviteter, hvor delebilerne kunne være benyttet. Og hvor meget kørsel i egne biler der har været i perioden, sammenlignet med før. Derudover evalueres på delebilerne, er de blevet brugt af andre end virksomheden, og har det givet anledning til problemer, er der f.eks. medarbejdere, som har haft vanskeligt ved at booke en bil, på grund af at de var optaget osv.

---

<sup>1</sup> Det er naturligvis muligt, men bilerne er på gule plader, og tydeligt markeret med NIRAS logo, hvilket umiddelbart gør det let at afsløre brud på reglerne.



Figur 1.2: Antallet af bookinger for en af bilerne, fordelt henover døgnnet.

I evalueringen blev der udført interviews af medarbejdere, både af de udpegede ambassadører, samt hos nogle af de medarbejdere som havde brugt bilen mere en gennemsnittet, og nogle af de medarbejdere, som blot havde kørt en enkelt tur eller to. Nogle af de ting, som vi fik ud af interviewene var:

*"Delebilen fungerer som en udmærket "icebreaker" ved nye kunder. Mange kunder spørger ind til hvordan det er kommet i stand, og hvordan det fungerer. "*

*"Det er et godt signal, både til kunder og andre, at NIRAS forsøger at indtænke bæredygtighed ind hos os selv også"*

*"hvis jeg skal til et møde, med en kunde, som befinder sig på grænsen af elbilernes rækkevidde, bliver jeg utryk – og tager en "almindelig" bil"*

Blandt de brugere, som var vant til at benytte de eksisterende NIRAS biler hver gang, var der et ønske om, at det skulle være lettere at afregne de kørte ture. For de brugere, som plejede primært at køre i egen bil, oplevedes det derimod lettere at afregne kørslen med debiler.

### Test periode med flere afd.

Efter evalueringen er lavet enkelte tilpasninger, så det bl.a. er blevet nemmere at afregne for en kørt tur mm. Herefter er ordningen rullet ud på samtlige afdelinger i huset, og der er udpeget flere ambassadører, så der ca. er en ambassadør i hver afdeling.

Fordi de tidligere nævnte bureaukratiske udfordringer har forhindret en fælleskontrakt, har det været nødvendigt, at "overbevise" beslutningstagere i de enkelte afdelinger om, at det er en god idé, og at vi skal have alle afdelinger med på ordningen, for at se den reelle effekt.

På grund af Coronakrisen, er vi for nuværende desværre ikke kommet igennem testperioden med samtlige afdelinger, som planlagt.

### 2. evaluering.

Efter en periode, hvor alle afdelinger har haft mulighed for at køre debil, indsamles viden om brugen af bilerne og udfordringer, akkurat på samme vis som efter kørsel af en afd. Denne evaluering ligger umiddelbart før udløb af leasingaftaler omkring de eksisterende NIRAS biler. Herefter justeres flåden af de traditionelle biler samt debilerne.

Når leasingaftalen på de eksisterende biler udløber, skal der analyseres på, i hvor stort et omfang kørselsbehovet rent faktisk kan dækkes af delebilerne, forudsat delebilerne fortsat udelukkende er små el-biler med en rækkevidde på mellem 150 og 200 km på en opladning. Dernæst skal antallet af delebiler opjusteres, og antallet af øvrige køretøjer i virksomheden begrænses til et minimum.

### *Drift*

Når delebilerne er blevet en fast del af rutinen i forbindelse med arbejdskørsel, kan der påbegyndes en tilbagerulning af de muligheder der er for at køre firmakørsel i egen bil. Der kan evt. også kigges på om egen bil er en elbil, og indføre særlige restriktioner for andet end biler, som fremføres på bæredygtige drivmidler.

## **Diskussion**

Der er undersøgt, hvordan det har været muligt, at indlemme delebilskonceptet som firmabiler. Der er en række udfordringer på den front.

- Da delebilerne kan bruges såvel arbejdsmæssigt som privat, er der en udfordring rent skatteteknisk – hvordan sikres det, at folk ikke kører privat i bilerne, mens de er firmabetalte?
- Hvordan prioriteres delebilerne ind, sammen med den leasing-aftale der allerede er indgået på de øvrige kontorbiler?
- Hvordan imødekommes de behov for kørsel ud over den rækkevidde der er i delebilerne, hvis vi skulle gå 100% over på delebiler?

For at få nogle erfaringer med brugen af delebiler i NIRAS er det derfor besluttet, at de enkelte medarbejdere opretter sig som privat bruger hos TADAA, og betaler for at benytte bilerne, og afregner udgiften som et hvert andet udlæg.

Ved kørsel i egen bil, afregnes pr. kilometer. Ved kørsel i delebiler afregnes pr. halve time. Da delebilerne er små el-biler, har de en naturlig begrænsning i forhold til rækkevidde. Det er således væsentlig dyrere for NIRAS, at have medarbejdere til at køre de korte afstande i delebiler, og have dem holdende til et længere møde, end det er at lade medarbejdere køre i deres egen bil, og afregne kilometerne.

Som eksempel har jeg benyttet delebilerne til et møde i Skanderborg, en tur på knap 50 km i alt, det kostede 180 kr. alt i alt, mens det havde kostet NIRAS under 150 kr. (176,- kr. hvis turen havde været præcis 50km) hvis jeg havde kørt i min egen bil. Prisen for kørsel i delebilen bliver ligeledes højere jo længere mødet varer, mens det for kørsel i egen bil er det samme.

Over en længere tidsperiode, kan det betyde at delebilsordningen nedprioriteres, fordi økonomien kommer i vejen.

For at det skal være muligt, at benytte delebiler og lignende for danske virksomheder, og på den måde give lidt tilbage til nærområdet, er det strengt nødvendigt, at der ses på hvordan systemet skrues sammen.

Hvordan kan der laves en ordning, som tilgodeser muligheden for at så mange som muligt kan klare sig uden egen bil. Der kan delebiler være en stor hjælp. Mange kontorvirksomheder er centralt placeret i de danske byer, hvis disse virksomheder har mulighed for at benytte sig af delebiler i dagtimerne, står de samme delebiler oftest parat til de borgere, som har bopæl omkring disse kontorer, om aftenen og i weekenderne, hvor disse beboere har behov for en bil. På den måde tilgodeses virksomhedens behov for at transportere sine medarbejdere på en bæredygtig måde, også socialt bæredygtig, da virksomheden bidrager til at naboerne ikke behøver at anskaffe sig en bil – og alt det, uden at det behøver at pålægge virksomheden ekstra omkostninger.