

BILPOOLSBOOM

så går det till!

FÖRÄNDRINGSFÖRSLAG FÖR ÖKAD BILDELNING
OCH SNABBARE OMSTÄLLNING TILL EN
FOSSILOBEROENDE FORDONSFLOTTA



Framtagen av 2030-sekretariatet
Författare **Nicklas Steorn & Mattias Goldmann**

2030 
sekretariatet





BILPOOLSBOOM

så går det till!

1:a upplagan, 1:a tryckningen

Grafisk form: Ivan Panov

Designunderlag framsida: Shutterstock

Blider: Car2Go, Shutterstock och Zipcar

Fores, Kungsbroplan 2, 112 27 Stockholm

08-452 26 60

brev@fores.se

www.fores.se

Tryck: Spektar, Bulgarien 2017

Fritt tillgängligt med vissa rättigheter förbehållna. FORES vill ha största möjliga spridning av de publikationer vi ger ut. Därför kan publikationerna utan kostnad laddas ner via www.fores.se. Enstaka exemplar kan också beställas i tryckt form via brev@fores.se. Vår hantering av upphovsrätt utgår från Creative Commons Erkännande-Ickekommersiell-Inga bearbetningar 3.0 Unported License (läs mer på www.creativecommons.se). Det innebär i korthet att det är tillåtet att dela, det vill säga att kopiera, distribuera och sända verket, på villkor att FORES och författaren anges, ändamålet är icke kommersiellt och verket inte förändras, bearbetas eller byggs vidare på.



Författare
Nicklas Steorn & Mattias Goldmann

BILPOOLSBOOM så går det till!

**FÖRÄNDRINGSFÖRSLAG FÖR ÖKAD BILDELNING
OCH SNABBARE OMSTÄLLNING TILL EN
FOSSILOBEROENDE FORDONSFLOTTA**

Framtagen av 2030-sekretariatet

Om 2030-sekretariatet

Sveriges fordonsflotta ska vara fossilbränsleoberoende år 2030. Såväl den nuvarande rödgröna regeringen som den tidigare alliansregeringen, och sju av riksdagens partier, står bakom målet, som ska tolkas som 80 procent minskad användning av fossila drivmedel i transportsektorn jämfört med nuläget. Målet ska nås genom förändringar inom bilen, bränslet och beteendet. 2030-sekretariatet samlar aktörer som vill bidra till att målet nås. Vi fungerar som kunskapscentrum, sambandscentral och opinionsbildare. 2030-sekretariatet är partipolitiskt oberoende och prioriterar ingen särskild åtgärd inom omställningen utan betonar helheten.

Se www.2030-sekretariatet.se

Om författarna

Nicklas Steorn

Nicklas är utbildad samhällsplanerare med inriktning mot kulturgeografi med examen år 2000. Han har arbetat inom hyrbils- och bilpoolsbranschen i mer än 20 år och har deltagit i många olika projekt om mobilitet som tjänst, bland annat UbiGo¹. I 10 år har han arbetat med hållbarhetsfrågor kopplat till affärsutveckling, han införde t.ex. verksamhetsledningssystem enligt ISO 26000 på Hertz redan 2009/2010.² Sedan 1999 är Nicklas också aktiv lokalpolitiker i Vallentuna med god insikt i hur den kommunala verksamheten styrs.

Mattias Goldmann

Mattias är vd för den gröna och liberala tankesmedjan Fores, och har länge jobbat med fordon och klimat i olika konstellationer, bl.a. som talesperson för Gröna Bilister och lobbyist åt förnybara drivmedel och kollektivtrafik.

Författarna har haft stor hjälp av Kajsa Resare Sahlin och Lovisa Källmark, båda på Fores klimat- och miljöprogram.

1. www.ubigo.me

2. Swedish Standards Institute, www.sis.se - Vad är ISO 26000? (2016)

Förord - Delad mobilitet för ökad hållbarhet

En bil används i snitt en timme om dygnet, resten av tiden står den still. Det är onödigt ineffektivt. Samtidigt är bilen den största utgiftskällan för många hushåll - själva boendet kan förvisso kosta mer per månad, men medan bilen tappar i värde för varje dag som går, brukar bostaden stiga i värde.

Därför är det inte konstigt att alltfler tilltalas av möjligheten att få tillgång till bil utan att behöva äga den. På köpet slipper den som går med i en bilpool besiktiga, skatta, serva och försäkra bilen och behöver inte heller leta parkering, tvätta eller tanka den - det blir helt enkelt lättare att få livspusslet att gå ihop!

Ur klimatsynpunkt är bilpoolsboomen mycket värdefull. Vi använder resurser mer effektivt när vi delar på dem och ju vanligare bilpoolen blir, desto färre bilar behövs totalt sett. Dessutom blir det lättare att tänka brett kring mobilitet när man inte har egna bilnycklar i fickan; den som är med i en bilpool kommer också oftare att åka kollektivt, gå, cykla eller jobba distans. Därtill påskyndas omställningen av fordonsflottan tack vare att färre bilar används mer och byts oftare.

Bilpoolsboomen sker inte av sig självt; där det gått snabbt har politiken förstått att utforma relevant stimulans. I vår rapport pekar vi på en rad möjligheter att påskynda omställningen, där de fem viktigaste kan vara:

- **Definiera bilpool juridiskt.** Så länge det inte finns en legal definition, är det mycket svårt att gynna bilpoolsbilar.
- **Sänk momsen på bilpooler från 25 % till 6 %**, så att inte bilpooler har fyra gånger högre moms än taxi, limousineservice och helikopterhyra.

- **Ändra avdragsrätten.** Låt företagare dra av hela kostnaden för bilpoolstjänster, som med andra transporttjänster de köper, istället för dagens 50 %.
- **Ändra parkeringslagstiftningen** så att kommuner kan gynna bilpooler med reserverade p-platser och gratis eller billigare parkering.
- **Begär samordning.** Kollektivtrafikmyndigheter bör se till att delade fordon finns i anslutning till kollektivtrafikknutpunkter, för att underlätta en smart mobilitet.

Men det är också dags att ställa krav på bilpoolerna. Köpenhamns största bilpool består enbart av elbilar, medan de svenska bilpoolerna till alltför stor del fortsatt är fossila, och några har rentav bytt från förnybart till fossilt. Det är rimligt att den kommun som gynnar bilpooler också får något i gengäld, i form av fordon som belastar klimatet och den lokala miljön mindre än fossilbilarna.

År 2030 ska Sverige nå en fossiloberoende fordonsflotta, av miljömålsberedningen preciserat till 70 % minskad klimatpåverkan från transportsektorn jämfört med år 2010. Sju av riksdagspartierna står bakom målet, som kräver att vi jobbar med bilen, bränslet och beteendet. Bilpooler är en viktig del i att nå målet - nu måste spelreglerna utformas rätt!

Mattias Goldmann

Innehållsförteckning

Kapitel 1.

Inledning	1
-----------	---

Kapitel 2.

Bakgrund: Bilpool i takt med tiden	3
------------------------------------	---

Kapitel 3.

Bilpool: Ett begrepp, många varianter	7
---------------------------------------	---

Kapitel 4.

Statens roll	12
--------------	----

Kapitel 5.

Lokal nivå	19
------------	----

Kapitel 6.

Regional nivå	24
---------------	----

Kapitel 7.

Bilpooler år 2030: Två scenarier	27
----------------------------------	----

Kapitel 8.

Tio punkter för bilpoolstillväxt	31
----------------------------------	----

Kapitel 9.

Bilpoolslösningar att titta närmare på	34
--	----



Kapitel 1

Inledning

Syftet med denna PM är att öka förståelsen för vilken roll bilpooler kan spela för att nå de nationella och överstatliga hållbarhetsmålen, med fokus på det svenska sektorsmålet för transportsektorn till år 2030, och hur denna potential förverkligas. Särskild tyngdpunkt läggs på vad offentlig sektor kan göra, dels i form av nationella, regionala och lokala beslut, dels som stor aktör med många anställda och många fordon.

PM:et är framtaget i samverkan med stora delar av branschen och med flera ledande trafikforskare, inom ramen för 2030-sekretariatets betedearbete. De rekommendationer som här presenteras ligger till grund för det fortsatta policyarbetet 2030-sekretariatet bedriver, för att uppfylla målet om en fossiloberoende fordonsflotta, uttryckt som 70 procent minskad klimatpåverkan från transporterna år 2030 jämfört med år 2010.



Kapitel 2

Bakgrund: Bilpool i takt med tiden

Våren 2017 finns åtminstone 70 000 bilpoolsmedlemmar i Sverige, med knappt 2 000 bilpoolsfordon som enligt vår bedömning körs någonstans mellan 200 och 300 miljoner kilometer per år.³

Med Trivektors uppgifter att varje bilpoolsbil ersätter fem privatägda fordon, så kan bilpoolerna i nuläget antas minska antalet fordon på vägarna med ungefär 10 000. På de ställen där bilpoolstätheten är högst kan detta ha bidragit till minskat behov av p-platser och bättre framkomlighet i trafiken, särskilt som bilpoolsanvändare överlag kör färre mil.⁴ För Sverige, totalt sett, ska den nuvarande betydelsen inte överdrivas - det motsvarar trots allt bara ungefär två veckors nybilsförsäljning! Att potentialen är mycket större framgår när man betänker att det i Sverige finns cirka 6,3 miljoner personer med körkort och 4,9 miljoner motorfordon i trafik.⁵

Många ser 2015 som bilpoolernas genombrottsår i Sverige. Den hittills ledande aktören Sunfleet ökade antalet medlemmar med 37 % till över 40 000 medlemmar, antalet fordon med 20 % till över 1 000 och antalet körda kilometer med 23 % till just under 15 miljoner. De bedömer att huvudorsaken till ökningen är ”...*expansionen i attraktiva områden där det finns en stor efterfrågan på bilpool.*” Dessutom menar de att ”...*en annan trend under 2015 är att bilpool blivit en viktig faktor i bostadsannonser.*”⁶

Vad som är en typisk bilpool är nu i snabb förändring. Från att tidigare

3. Trafikanalys (2016) Nya tjänster för delad mobilitet, rapport 2016:15

4. Trivector (2014) Effekter av Sunfleet bilpool - på bilinnehav, ytanvändning, trafikarbete och emissioner. Rapport 2014:84, Version 1.1.

5. Transportstyrelsen, www.transportstyrelsen.se - Statistik över körkortsinnehavare efter behörighet (2016)

6. Trivector (2014) Effekter av Sunfleet bilpool - på bilinnehav, ytanvändning, trafikarbete och emissioner. Rapport 2014:84, Version 1.1.

främst ha varit lokala, ofta ideella pooler med en handfull bilar, finns nu flera nationella och internationella aktörer. Tidigare har många bilpooler haft en enda biltyp, typiskt en medelstor kombi, medan det nu finns pooler med alltifrån småbilar till cabrioletet och skåpbilar, därtill rena elbilar. Den tidigare självklara bilden av att en poolbil finns på en bestämd plats utmanas nu av "flytande" bilpooler där användaren kan lämna bilen på en annan plats än där den hämtades. Därtill är vissa fordon tjänstebilar på dagtid på vardagar och ingår i bilpooler på kvällar och helger.

Idag har de största bilpoolerna i Sverige ungefär 40 medlemmar per fordon vilket är i linje med europeiska siffror där andelen poolbilar är 2,6% av antalet poolmedlemmar. Det är en kraftig minskning från 3,5 % år 2006⁷ vilket delvis beror på effektivare hantering och modernare bokningssystem, men också på att bilpooler i allt högre utsträckning är flytande, med fokus på att användas kort tid och av många personer. I Tyskland, där flytande bilpooler är särskilt vanliga, är andelen poolbilar per användare ännu lägre, 1,3 %.⁸

Det ökande intresset för bilpooler är i samklang med flera andra samhällstrender:

- *Urbaniseringen.* Ju tätare vi bor desto mindre attraktivt upplevs det vara att äga en egen bil och desto mer intressanta blir alternativen.
- *Förtätning av städer.* Tvärtemot den tidigare trenden av "urban sprawl", bedömer McKinsey att Sveriges större städer kommer att öka sin täthet med 30 % mellan 2015–2030.⁹
- *Delandeekonomin.* Intresset för att äga tycks minska, till förmån för att dela på produkter och tjänster,¹⁰ inte minst bilar som utgör en stor kapitalkostnad för en produkt som större delen av tiden inte används.

7. Shaheen, S. & Cohen, A. (2016) Innovative Mobility Carsharing Outlook – Carsharing Market Overview, Analysis and Trends, Winter 2016. Transportation Sustainability Research Center, University of California Berkeley.

8. Bundesverband Carsharing (2016) Data Sheet CarSharing in Germany As of 01 January 2016

9. McKinsey&Company & Bloomberg New Energy Finance (2016) *An integrated perspective on the future of mobility.*

10. DriveNow Pressmeddelande 2016-02-15, tillgängligt via: www.mb.cision.com/Main/760/9914123/476993.pdf

- *Livspusslet.* Många upplever att de har svårt att få vardagen att gå ihop, och är därmed alltmer benägna att hitta lösningar som ger mer tid över. Bilpoolen kan då upplevas som mer attraktiv än att äga bil eftersom man slipper många ”måsten” såsom tankning, service, tvätt och däckbyte.
- *Klimatfrågans* ökande tyngd och skärpta klimatmål på lokal, nationell, EU- och global nivå har ökat intresset för att minska klimatpåverkan. Det gäller inte minst inom transportsektorn, vars mål på 70 % minskad klimatpåverkan såvitt bekant är världens tuffaste.
- *Ändrat statustänk.* Bilen tycks tappa betydelse som statussymbol medan andra sätt att kommunicera ökar; alltifrån mobilen till cykeln.¹¹
- *Teknisk utveckling.* Moderna IT-lösningar gör det mycket smidigare än förr att använda bilpooler, som nu kan bokas och låsas upp via smartphones eller smartcards, utan behov av nyckelskåp eller liknande.
- *Diversifiering.* Snart sagt alla de större biltillverkarna har introducerat bilpooler i olika former eftersom de på så vis kan nå kundgrupper som de annars inte skulle nått. Bilmärkena har olika inriktning och därför kommer allt fler att finna ett erbjudande som passar dem.

Men utvecklingen är inte entydig; trots möjligheterna att gå med i en bilpool väljer allt fler att skaffa egen bil. 2016 slogs nytt rekord i nybilsförsäljning.¹² Därtill minskar inte körsträckorna¹³ och användningen av kollektivtrafik och cykel utvecklas sakta eller inte alls.¹⁴ Fordonsbranschen har dessutom uppmärksammat trenden att många anser bilen besvärlig och har tagit fram erbjudanden som ger flera av bilpoolens fördelar men ändå med tillgång till en egen bil, till exempel privatleasing där service och däckbyte inkluderas.¹⁵

11. Stockholms Handelskammare (2016) Elykeln erövrar Stockholm – En rapport om hur vi ska möta boomen, Rapport 2016:4

12. Statistiska Centralbyrån, www.scb.se - Fordonsstatistik

13. Trafikanalys – Körsträckor med svenskesträckerade fordon, publicerad 2016-04-01 på www.trafa.se

14. Trafikanalys (2015) Cyklandet utveckling i Sverige 1995–2014 – en analys av de nationella resvaneundersökningarna, Rapport 2015:14; WSP (2016) Fördubblad marknadsandel för kollektivtrafik till år 2030 - Hur kan vi nå dit och vad blir konsekvenserna? Slutrapport 2016-07-01

15. Motorbranschens Riksförbund, pressmeddelande 2016-01-29, tillgängligt via: <http://www.mynewsdesk.com/se/mrf/documents/fakta-och-diagram-om-privatleasing-2015-52654>

Bilpoolsaktörerna har också en rad utmaningar att hantera, såsom:

- Ojämn efterfrågan över dygnet och veckan, med störst efterfrågan kvällar och helger och lågt utnyttjande övriga tider.
- Säsongsvisa skillnader, med stor efterfrågan på lov och andra längre ledigheter.
- Begränsad och/eller kostsam tillgång till parkering.
- Ojämn fördelning geografiskt, med många bilar som efterfrågas på ett ställe och lämnas på ett annat, vilket kräver mycket fordonsförflyttningar som driver upp priset när de sker och minskar attraktiviteten när de inte sker.
- Snedvriden konkurrens mellan trafikslagen, till exempel med lägre moms för taxi än för bilpooler.¹⁶

16. Sochor, J. L., Strömberg, H., & Karlsson, M. (2014). Travelers' Motives for Adopting a New, Innovative Travel Service: Insights from the UbiGo Field Operational Test in Gothenburg, Sweden. In *21st World Congress on Intelligent Transport Systems, Detroit, September 7-11, 2014*.

Kapitel 3

Bilpool: Ett begrepp, många varianter

Bilpool är ett fenomen som kommit för att stanna, och därmed behöver vi veta vad vi egentligen menar med begreppet. Juridiskt sett finns inte bilpooler som begrepp i Sverige och därför får vi tills vidare nöja oss med mer eller mindre vedertagna begrepp såsom *”bilpool är en inrättning där många personer delar på en eller flera bilar, och delar på kostnaderna för bilens fasta kostnader”* från Wikipedia eller Trafikverkets mer koncisa *”korttidshyra med självbetjäning”*.¹⁷

Internationellt är terminologin inte självklar; *car sharing* i USA är likalydande med det vi förknippar med bilpooler men i Storbritannien betyder det snarare samåkning medan begreppet *car clubs* bättre motsvarar bilpoolerna. I båda dessa fall finns det juridiskt sett en definition, vilket t.ex. innebär att det i USA är möjligt för bilpoolsaktörer att få tillgång till reserverad parkeringsplats.

För att inte i onödan utesluta delar av bilpoolsomställningen, ges i detta PM begreppet en vid definition, nämligen all form av delande av ett fordon utan chaufför (taxi och buss ingår därmed inte, däremot ingår självkörande fordon som används av flera), både kommersiellt och icke-kommersiellt. Begreppet privatbilism är här alla privatleasade, privatägda, företagsleasade och företagsägda fordon som används utan att delas.

¹⁷. Trafikverket (2010) Bilpooler och kollektivtrafik - internationella exempel på samarbetsformer, Publikationsnummer: 2011:043.

Inom bilpoolsbegreppet finns ett par olika typer:

- **Kommersiella bilpools med fasta poolplatser:** Dessa bilpools kräver dels medlemskap och dels att fordonet som hyrs återlämnas på samma plats som den hämtades. I hyran ingår bränsle och oftast andra avgifter såsom trängselavgifter. Dessa bilpools kan vara slutna, dvs. ej öppna för allmänheten utan enbart till för ett företag/myndighet/organisation, halvöppna dvs. slutna under viss tid till ett företag/myndighet/organisation, oftast vardagar dagtid, och därefter öppna för allmänheten eller helt öppna för vem som helst när som helst på dygnet året om. Exempel på bilpoolsföretag på den svenska marknaden är MoveAbout.
- **Kommersiella bilpools med flytande poolplatser:** Dessa bilpools kräver medlemskap, men bilen kan hämtas och lämnas på vilken p-plats som helst inom en definierad zon, t.ex. hela Stockholmsområdet. Bilpoolsföretaget har då avtal med städer/parkeringsbolag som möjliggör ”drop off”. I hyran ingår bränsle, parkering och oftast andra avgifter såsom trängselavgifter. Dessa pools är öppna. Exempel på bilpoolsföretag på den svenska marknaden är DriveNow.
- **Icke-kommersiella bilpools med fasta poolplatser:** Exempel på detta är kommuner med egna bilpoolsflottor samt bilpoolskooperationer såsom en bostadsrättsförening. Exempel på detta är Majornas bilkooperation i Göteborg. Det finns också andra aktörer som har tagit ett steg längre och erbjuder bilpools kooperativt utan vinstintresse över större geografiska områden, både med fordon som medlemmarna äger privat såsom den gamla bildelarföreningen Sambil¹⁸ eller där Kooperationen köper in fordonen.¹⁹ Dessa fungerar på liknande sätt som de kommersiella bilpoolerna med fasta platser.²⁰

18. www.sambil.se

19. www.stockholmsbilpool.se

20. Utredningen om cirkulär ekonomi, SOU 2017:22, skiljer enbart på fasta och flytande bilpools

Nya sätt att dela på fordon dyker ständigt upp, så vår beskrivning ska snarast ses som en ögonblicksbild. Ett av de senaste sätten att dela fordon på är den där företag tillhandahåller en digital plattform för bilpoolning/uthyrning av privatägda fordon.²¹ Ytterligare andra företag tillhandahåller både en digital plattform för privat bilpool/uthyrning och samåkning samtidigt som man tillgängliggör fordon genom ett leasingkoncept.²² Dessa bilpooler blir spridda geografiskt och tillgänglighetsmässigt. De är på samma gång en icke-kommersiellt bilpool av privatägda fordon och ett kommersiellt företag där själva kostnaden för plattformen och leasing av fordon sker på kommersiell grund.

Bilpoolens nytta

En bilpoolsbil kan ersätta flera privatägda bilar; hur många beror på bilpoolens utformning. Ett genomsnitt av ett flertal studier är att en poolbil ersätter fem privata bilar.²³ Det är främst hushåll som antingen avstår från att ha egen bil eller som ersätter andrabilen med bilpoolsmedlemskap, samt arbetsgivare som minskar behovet av tjänstebilar med hjälp av bilpoolen. Uppemot en tredjedel av de som gått med i en bilpool har antingen sålt en privat bil eller skjutit upp eller avstått från att skaffa egen bil.²⁴ Då frigörs kapital som kan användas till annat, men också ytor där bilar idag parkeras och som kan användas för bostäder, butiker, parker eller annat.²⁵ Om en poolbil antas ersätta sju privatbilar, frigörs 85 kvadratmeter parkeringsyta.²⁶ Denna effekt förstärks när bilarna blir självkörande, eftersom de då blir mer utrymmeseffektiva. Det sker troligen tidigare i bilpooler än i fordonsparken i stort, både för att utbytetakten är högre och för att självkörande bilar kan bidra till att bättre svara upp mot geografiskt snabbt skiftande efterfrågan på fordon.

21. www.snappcar.se

22. www.gomore.se

23. Martin, E. & Shaheen, S. (2011) The Impact of Carsharing on Household Vehicle Ownership, Access, (38) p. 22 – 27; Loose, W. (2010) The state of European carsharing. Momo study Final Report D 2.4, Work Package #2. European Commission Grant Agreement # IEE/07/696/ SI2.499387.v

24. Baptista, P., Melo, S., & Rolim, C. (2014). Energy, environmental and mobility impacts of car-sharing systems. Empirical results from Lisbon, Portugal. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 111, 28-37.

25. Trivektor (2014) Effekter av Sunfleet bilpool - på bilnehav, ytanvändning, trafikarbete och emissioner. Rapport 2014:84, Version 1.1.

26. Akerman & Nyblom (2014) Kunskapssammanställning om bilpooler, bostadsparkering och attityder till delat bilägande

Den högre utbyteshastigheten i bilparken beror till stor del på att en typisk bilpoolsbil har 3 - 5 gånger längre körsträcka än en genomsnittlig privatbil och alltså behöver ersättas oftare. Det förstärks av att många bilpooler vinnlägger sig om att ha relativt nya bilar i sitt sortiment. Den högre utbytestakten är potentiellt till stor gagn för miljön, hälsan och klimatet eftersom ny teknik och nya drivmedel därmed snabbare kan få genomslag. Därtill har många bilpooler - men inte alla - en hög miljöprofil och kommer aktivt att välja en högre andel bilar på förnybara drivmedel och el än marknaden i stort. Rapporten *“State of European Car-Sharing”* anger att bilpoolsbilar har 15 - 25 lägre CO₂-utsläpp än bilar i genomsnitt.²⁷

Att bilpooler bidrar till ökad efterfrågan på miljöbilar, inte minst rena elbilar, gagnar omställningen i stort. Detta eftersom merkostnaden för miljöbilar minskar när efterfrågan ökar, samtidigt som verkstäder och bilförsäljare med hjälp av bilpoolerna blir mer vana vid tekniken. Bilpoolernas bilval kan också få indirekta och svårkvantifierade effekter på andra delar av bilparken; den som i bilpoolsform stiftat bekantskap med till exempel en elbil har en lägre tröskel att välja elbil den gång hen själv skaffar bil.²⁸

Vissa, däribland 2030-sekretariatet, betonar att bilpooler öppnar för en ny syn på mobilitet, där den som inte har egen bil gör ett mer välöversvägt val av transportslag och ofta “går från bilist till mobilist” och att körsträckorna i bil därmed minskar. Det är också relativt väl belagt i empiriska undersökningar, med minskade körsträckor på 20 - 50 % och motsvarande ökning av cykling och kollektivtrafik. Till exempel minskade medlemmarna i den svenska bilpoolen Sunfleet sin körsträcka med 20 % enligt Trivectors studie.²⁹ Trafikanalys anger att bilpoolsmedlemmar minskar sitt bilresande med hela 30-60 %.³⁰

Bilindustrins branschorgan BilSweden menar tvärtom att de totala körsträckorna troligen ökar eftersom den totala tillgången till bil ökar. Det får stöd av McKinsey som pekar på ökade eller oförändrade totala

27. Loose, W. (2010) The state of European carsharing. Momo study Final Report D 2.4, Work Package #2. European Commission Grant Agreement # IEE/07/696/SI2.499387.

28. McKinsey&Company & Bloomberg New Energy Finance (2016) *An integrated perspective on the future of mobility*.

29. Trivector (2014) Effekter av Sunfleet bilpool - på bilinnehav, ytanvändning, trafikarbete och emissioner. Rapport 2014:84, Version 1.1.

30. Trafikanalys: Nya tjänster för delad mobilitet, rapport 2016:15

körsträckor.³¹

Hur utvecklingen faktiskt blir beror mycket på framtida incitament och kostnader för att köra bil visavi investeringar och stimulans att välja kollektivtrafik, men också vilken typ av bilpooler som kommer att dominera framgent. Det är till exempel mindre troligt att en stationär bilpool ersätter buss och spårvagn än att en flytande bilpool där du kan hämta och lämna poolbilen var du vill gör det.

31. McKinsey&Company & Bloomberg New Energy Finance (2016) An integrated perspective on the future of mobility.

Kapitel 4

Statens roll

En mycket stor del av potentialen för ökad bilpoolsanvändning kräver ändrade statliga regler för att förverkligas. Här presenterar vi ett antal sådana förändringar som bedöms som särskilt relevanta, i ungefärlig betydelseordning:

Juridisk definition av bilpool

Så länge en juridisk definition av bilpooler saknas, är förutsättningarna för att gynna bilpooler kraftigt begränsade. Det går exempelvis inte att gynna bilpoolsbilar med särskilda p-platser, undantag från trängselavgifter eller lägre moms om man inte vet vilka bilarna är. Vi delar därför Utredningen om cirkulär ekonomis slutsats att ”det behövs lagstadgade kriterier för vad som avses med allmänt tillgängliga bilpoolsfordon.”³²

Vårt förslag till juridisk definition är *“Med bilpoolsbil avses ett fordon klassat som mc, personbil eller lätt lastbil som är allmänt tillgängligt, med självbetjäning både vid uthyrning och återlämning, och som kan hyras per timme eller kortare tid.”*

Definitionen öppnar med vårt förslag för att bilpool kan inkludera också andra fordon än personbilar, men drar gränsen vid å ena sidan mc (som inkluderar lätta fyrhjuliga elfordon), å andra sidan lätt lastbil. Låncyklar har helt andra trafikregler och andra behov av ändrad lagstiftning och stimulans, det samma gäller i andra ändan för tyngre lastbilar. Avgränsningar sker också gentemot taxi och annan verksamhet där föraren ingår i priset, gentemot hyrbilar, som i normalfallet hyrs för längre tider än poolbilarna, samt gentemot andra sätt att dela bil, t.ex. mellan vänner eller inom en bostadsrättsförening.

Definitionen bryr sig inte om ägandeförhållanden, och kräver inte att fordonet alltid används i bilpoolsverksamhet; vi ser positivt på delat bru-

32. SOU 2017:22 Betänkande från Utredningen cirkulär ekonomi

kande där till exempel en arbetsplats använder bilarna vardagar dagtid och övriga tider används de för bilpoolsverksamhet, samt på att till exempel taxi och hyrbilar delvis kan användas i bilpooler. Definitionen ställer inte heller några miljökrav på fordonen; givetvis ser vi positivt på att bilpooler är föregångare i omställningen till fossiloberoende transporter men menar inte att det bör vara ett krav för att omfattas av begreppet. Transportstyrelsen får i uppdrag att hantera och bedöma ansökningar om att registrera bilpoolsbilar, samt att bedöma om fordon inte längre uppfyller kriterierna.

Detta förslag är i huvudsak överensstämmande med Utredningen Cirkulär ekonomis förslag, med ett par skillnader. För att förhindra missbruk föreslår utredningen att "Fordonet ska vara allmänt tillgängligt att hyra för allmänhet, företag och organisationer minst 120 timmar per vecka". Vi bedömer dock att en sådan regel blir för begränsande, t.ex. utsluts sådana fordon som används av en arbetsplats vardagar dagtid. Därmed skulle själva definitionen försvåra ett effektivt fordonsutnyttjande. Utredningen vill också lagstifta att information om bilpoolen "ska vara lätt att förstå för allmänheten", vilket vi ser som en svår juridisk bedömning och en uppgift för marknaden. Vi är också osäkra på om det lagmässigt, så som utredningen föreslår, är lämpligt att reglera att prissättningen "inte får vara oskäligt hög", även om bevekelsegrunderna för förslaget är goda - med en uppenbart orimligt hög prislapp får man inga kunder och kan alltså få bilpoolsfördelarna själv. Vi menar dock att det hanteras med att fordonet då i praktiken inte är "allmänt tillgängligt."

Ändrad parkeringslagstiftning

Idag är det inte tillåtet för kommuner att gynna vissa typer av fordon med reserverade p-platser och gratis eller billigare parkering. Drygt 30 av de knappt 100 kommuner som alls har p-avgifter har haft sådana förmåner, däribland alla Sveriges tre största kommuner, men efter att det i domstol slagits fast att det är olagligt, upphörde den sista (Karlstad) den 1 april 2017. Den konkreta grunden för att man inte får göra detta är att det anses strida mot likabehandlingsprincipen.

Kommuner har länge lyft fram hur viktigt det vore att förändra lagstiftningen, så att de får upplåta gatumark för bl.a. bilpoolsbilar. Också FFF-utredningen (Fossilfrihet på väg) lyfte fram detta, och det har återkommande motionerats om detta i riksdagen.³³ Vi föreslår att kommuner genom en ändring i trafikförordningen ges rätt att reservera p-platser generellt åt bilpoolsbilar, men också att de kan reservera p-platser på gatumark åt specifika poolbilar; dvs fasta och flytande system bör båda kunna stimuleras med stor frihet för kommunerna att välja vilken utveckling man vill stimulera. Liknande regler finns redan i Belgien och Nederländerna, vilket pekar på att förändringen är i linje med EU:s lagstiftning.

Dessa förändringar förutsätter givetvis att det finns en juridisk definition av bilpoolsbilar, och eventuella övriga fordonskategorier som kommuner kan vilja stimulera.

Fyrstegsprincipen

Den av riksdagen beslutade fyrstegsprincipen³⁴ är ett förhållningssätt trafikplaneringen ska utgå från. Planering och kapacitetsförstärkning sker i fyra steg, där man alltid ska inleda arbetet med steg ett och endast använda steg två om det första steget inte är tillfyllest, och så vidare. Stegen är:

- *Tänk om.* Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
- *Optimera.* Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
- *Bygg om.* Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.
- *Bygg nytt.* Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

33. SOU 2013:84: Fossilfrihet på väg

34. Trafikverket, www.trafikverket.se - Fyrstegsprincipen, 2015-06-23

Om detta skulle implementeras systematiskt i alla infrastruktur- och transportrelaterade projekt, på alla nivåer, skulle förutsättningarna för bilpooler kraftigt förbättras, eftersom en satsning på andra former av tillgång till bil än eget ägande är en typisk steg 1-åtgärd.

För att detta ska ske, behövs egentligen ingen förändring av befintligt regelverk, bara en ändrad tillämpning. På senare år har vi dock sett en förskjutning *bort från* fyrstegsprincipen, där statligt tillgängliga medel för kommuners åtgärder "tidigt i stegen" fått minskade anslag.

Moms på kollektivtrafiknivå

Momssatsen för kollektivtrafik är 6 %. Det gäller inte bara buss, tunnelbana och spårvagn utan också taxi, limousine, helikopterhyra och skidlif-tar. För bilpooler är den dock 25 %. Att på detta sätt missgynna bilpooler ser vi som orimligt, och föreslår därför att även bilpooler omfattas av 6 % moms.

Därutöver får företagare som anlitar bilpool, vilket formellt sett ses som hyra av fordon, bara dra av 50 % av momsen, medan företagare som leasar tjänstebilar får dra av hela momsbeloppet.³⁵ Detta sätt att i praktiken gynna leasade fordon framför hyrda försvårar en omställning till ett effektivare bilanvändande med färre individuella fordon. Det drabbar också privatpersoner som vill ha tillgång till poolbilar, eftersom bilpoolen får mycket bättre förutsättningar att konkurrera med leasade fordon.³⁶

Tjänstebilar och milersättning

Idag finns drygt en kvarts miljon tjänstebilar i Sverige, ungefär en fördubbling jämfört med för femton år sen. En viktig delförklaring är att kostnaden för att ha tjänstebil är samma idag som 1997 när dagens system för tjänstebilar infördes. Under samma tid har konsumentprisindex stigit med över 20 % och kostnaden för att äga en bil har stigit med omkring 70 %.³⁷

35. Skatteverket (2014) Moms vid inköp eller hyra av bilar, SKV 580, utgåva 2.

36. Råd & Rön (2014) Trögt för bilpoolare, Nr.1, 2014.

37. Svenska Dagbladet, 2015-02-06 Tjänstebilen är rekordbillig

Därtill får den som reser med bil i tjänsten skattefri bilersättning från arbetsgivaren med 18:50 kr per mil, eller 9:50 kr per mil för förmånsbil (6:50 kr per mil om den går på diesel). Samma summor gäller om man inte får ersättning från arbetsgivaren utan gör avdrag i deklarationen.³⁸

Låga kostnader för tjänste- och förmånsbilar och för att köra egen bil i tjänsten försvårar omställningen till bilpooler. Det gäller särskilt som de skattemässiga villkoren för den som vill gå med i en bilpool inte alls är lika förmånliga som för den som väljer förmånsbil. Stimulansen bör likställas, så att man inte ekonomiskt drabbas av att vilja vara med i delandekonomin jämfört med att välja förmånsbil eller göra reseavdrag för bilresor.

Myndigheters fordonsval och fordonsflotta

Sedan 2009 är samtliga statliga myndigheter ålagda att välja miljöbil enligt den nationella definitionen vid inköp, leasing och långtidshyra av personbilar. Lagen gäller också för taxiresor, kravnivån har successivt höjts och delvis utvidgats till att även gälla utryckningsfordon.³⁹ Detta har påskyndat omställningen till miljöbilar och bör kompletteras med att statliga myndigheter bör se över i vilken mån de kan ersätta behovet av att äga eller leasa bilar med andra sätt att lösa mobiliteten. Bilpooler är en del i detta, liksom att de fordon statliga myndigheter äger och leasar där så är möjligt bör göras tillgängliga för andra när de inte används, genom publika, halvöppna bilpooler i kombination med andra mobilitets-tjänster. Detta har exempelvis Arbetsförmedlingen gjort, med positiva erfarenheter att utgå ifrån.⁴⁰

Ett hinder som många myndigheter har sett är att den egna fordonsflottan av konkurrensskäl inte kan göras tillgänglig till allmänheten. Detta har innovativa upphandlare fokuserat på, till exempel har Stockholm Stad nyligen gått ut i en upphandling som inkluderar att driva stadens egna fordon som en sammanhållen bilpoolsflotta tillsammans med

38. Skatteverket (2013) Snabbfakta om skatter, Traktamente och bilersättningar, Från och med inkomståret 2013, SKV 315-6 utgåva 7.

39. Förordning (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor

40. Trafikverket (2011) Transportlösningar inom Arbetsförmedlingen – kartläggning och effekter av omställning till bilpool, Publikationsnummer: 2011:148

rent kommersiella fordon. *“En ny upphandling av bilpooler startas under våren. Det gäller främst bilpooler som samutnyttjar kommunala personbilar med de som bor runt omkring. – Då kan våra bilar även användas av andra, till exempel boende i närheten, framförallt på tider då de annars står oanvända.”*⁴¹

Trängselskatt

En juridisk definition av bilpooler skulle göra det möjligt att gynna bilpoolsbilar med nedsatt eller fri trängselskatt. I nuläget är besluten om trängselskatt nationella, men när kommuner och regioner enligt regeringens inriktning själva kan besluta om att införa trängselskatter och miljözoner för personbilar kan trängselskatten användas som verktyg för att gynna bilpooler och samåkning.

Transportpolitiska mål

De transportpolitiska målen är viktiga eftersom de anger prioriteringar, inriktningar och fokus för det framtida arbetet. Här bör MaaS, Mobility as a Service, arbetas in med kollektivtrafik, cykel, gång, taxi och bilpooler som delar av ett hållbart transportsystem. Det skulle lägga en viktig grund för en påskyndad omställning, som också kan vara av relevans för en förändring av EU:s transportpolitiska mål: EU:s nuvarande mål behandlar endast sparsamt effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och fordon.⁴² Det skulle också öka intresset för, och värdet av, att systematisera erfarenheterna från stora bilpooler med europeisk hemvist, som Car2Go från Ulm, DriveNow från München och AutoLib från Paris.

Ett gemensamt fokus på bilpooler skulle också vara helt i linje med FN:s globala hållbara utvecklingsmål, ofta kallade Agenda 2030, vars delmål 11.2 anger att *”Senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla...”*⁴³

41. Stockholms Stad, www.stockholm.se - *El tar förstaplatsen i Stockholms bilflotta*, publicerad 2017-02-17

42. European Commission, White Paper (2011) Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, Brussels, COM(2011) 144 final

43. Regeringskansliet, www.regeringen.se - Globala målen och Agenda 2030, Mål 11 – Hållbara städer och samhällen



Kapitel 5

Lokal nivå

Vi har identifierat en rad förändringar som bör ske på statlig nivå för att påskynda bilpoolsomställningen, men mycket av arbetet för hållbar mobilitet sker i kommunerna och kan göras inom ramarna av befintliga lagar och regler.

Planarbete

Kommunerna har planmonopol och har enligt plan- och bygglagen bland annat skyldighet att översiktsplanera markanvändningen i kommunen.⁴⁴ Detta görs via kommunens översiktsplan, via fördjupade översiktsplaner för delar av kommunen samt via programarbete för till exempel en stadskärna. En viktig del i den översiktliga planeringen är att bestämma hur mark ska användas och bebyggas, vilket lägger grunden för hur attraktivt det kommer att vara att gå med i en bilpool.

Liksom för kollektivtrafiken är det viktigt för bilpooler att tätheten är tillräckligt hög, mixen av bostäder och arbetsplatser är god samt att avståndet inte är för stort till var fordonet befinner sig. Alltså är det centralt att ta med planering för bilpoolsplatser såväl som för kollektivtrafik-hållplatser tidigt i översiktsplaneringen.

I detaljplanerna bestäms markanvändningen i detalj, med möjlighet att reservera mark för bilpooler, i första hand sådana med fasta platser.

44. Plan- och bygglagen (2010:900)

Avsaknaden av juridisk definition har lett till att de flesta kommuner inte reserverat mark för bilpooler, medan ett fåtal kreativa kommuner har dragit ut kvartersmark ut i gatan för att på så sätt kunna reservera mark. Göteborg Stad har länge arbetat för en förändring i trafikförordningen; den dag den är på plats bör kommunerna vara redo att införliva poolplatser i detaljplaner.⁴⁵

Bygglovshantering

Det är i bygglovshanteringen byggstart beviljas till exempel för parkeringsplatser utomhus. Bygglov krävs dock inte om det på fastigheten bara finns ett eller två enbostadshus eller ett tvåbostadshus och parkeringsplatsen är avsedd uteslutande för fastighetens behov. Det krävs inte heller bygglov om parkeringsplatsen anläggs med stöd av väglagen (1971:948) eller på mark som i detaljplan har avsatts till gata eller väg.⁴⁶

En möjlig väg för att få till bilpoolsplatser snabbare på mark som redan är bebyggd skulle kunna vara att bygglovsbefria bilpoolsparkeringar i lämpliga fall. Kommuner kan använda sig av de befintliga undantagen, men bör också arbeta för utvidgade möjligheter att bygglovsbefria av anläggande av bilpoolsplats.

Markanvisning

Markanvisning är ett instrument kommunen kan använda när kommunens egna mark ska säljas genom tävlingsförfarande. När en kommun går ut med markanvisningstävling ges bland annat en beskrivning av hur marken som säljs får användas, vilken bebyggelseutveckling kommunen vill ha samt hur kommunen förväntar sig att marken ska bebyggas. När väl ett förslag vunnit skrivs ett markanvisningsavtal, där kan till exempel krav på att inrätta bilpool finnas, vilket bl.a. Kalmar tagit fasta på. Markanvisningar skrivs också när parkeringshus uppförs, och då blir det extra angeläget att ha med bilpoolsaspekten.⁴⁷

45. Transportstyrelsen, beslut 2014-02-11, *Bilpoolsbilar i Göteborg*, TSV 2013-2214

46. Mark- och miljööverdomstolen Mål nr P 5924-12

47. Kalmar kommun (2014), Markanvisningsavtal för och försäljning av fastigheten Gesällen 25, Ärendebeteckning KS 2014/0495

Trafikstrategi-/plan/mobilitetsplan

Kommunen kan i sin trafikstrategi styra mot att prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik. Att avsätta resurser till utbyggnad/utveckling av gång- och cykelvägnät/åtgärder skulle tydligt gynna bilpooler. Exempel på sådan styrning finns i många kommuner, bland annat i Göteborg.⁴⁸

Parkering

Kommunen kan i sin parkeringsstrategi styra mot att avgiftsbelägga parkeringsplatser för privatbilism så att det motsvarar kostnaden för parkeringsplatsen. Idag är många parkeringsplatser helt avgiftsfria trots att en parkeringsplats kostar mellan 15.000-450.000 att bygga.⁴⁹ Vidare kan kommunen prioritera cykel och bilpoolsplatser (där så är möjligt juridiskt) genom att lägga dessa nära samhällsservice samt att minska antalet allmänna parkeringsplatser samtidigt som antalet bilpools- och cykelparkeringplatser utökas. Många kommuner driver egna parkeringshus som skulle kunna användas mer än idag för bilpooler.

Bilpooler med flytande p-platser gynnas av att få lägre avgifter än privatbilister, och om tillgången till laddplatser är god ökar möjligheten för bilpoolerna att ställa om till eldrift.⁵⁰

Allt fler kommuner använder aktivt parkeringsnormen som en del i att påskynda omställningen till hållbar mobilitet. Med en låg parkeringsnorm, ner mot 0,2 p-platser per bostad, stimuleras bilpooler och kollektivtrafik. Det är också möjligt att sänka kravet på p-platser mot att byggherren säkerställer att det finns bilpool inom eller i nära anslutning till fastigheten. Eftersom parkeringsplatser kostar mycket att anlägga, med 280 000 - 400 000 kronor per plats i Stockholm⁵¹, kommer byggherren då att aktivt arbeta för att bilpooler etableras.⁵²

48. Göteborgs stad (2014) GÖTEBORG 2035 – Trafikstrategi för en nära storstad, Trafikkontoret dnr 0894/11

49. Malmö stadsbyggnadskontor, Parkeringspolicy och Parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö, Antagen september 2010

50. Dagens Nyheter 2016-10-15 – De blir ensamma kvar i storstaden

51. Innovativ parkering, www.innpark.se - FAQ: Vad kostar en garageplats?

52. Malmö stadsbyggnadskontor, Parkeringspolicy och Parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö, Antagen september 2010

Upphandling

Kommuner kan i sin egen upphandling styra inköp av resor och inköp av fordon. Genom att handla upp mobilitet som en tjänst istället för att upphandla till exempel fordon skapas nya möjligheter för mobilitet som en produkt/vara, då kan stora volymer av bilpooler tillkomma fort. Det går också som tidigare nämnts att upphandla bilpooler som inkluderar användandet av egenägda fordon.⁵³ Upphandlingen skall också ses i ett sammanhang där alla typer av mobilitetstjänster bör upphandlas såsom bilpooler, taxi, samåkningstjänster, kollektivtrafik, (el)cykel.

Coachning och rådgivning

Benägenheten att ändra beteende är högst innan vanorna satt sig. Därför är det i mobilitetssammanhang värdefullt om vi kan nå människor med strukturerad beteendepåverkan via dialog och coachning i samband med att de flyttar in i nya bostadsområden. Goda exempel finns t.ex. i Västra Hamnen i Malmö.⁵⁴

Den kommunala energi- och klimatrådgivningen kan också utvecklas. På Energimyndigheten beskrivs denna funktion som den som *”...hjälp dig med tips för att bli mer energismart och den hjälper dig att få en överblick över vilka olika alternativ du har att välja mellan”*.⁵⁵ Inriktningen har dock huvudsakligen varit på bostaden och dess energiförbrukning, och det föreslogs rentav att uppdraget att arbeta med transporter helt skulle strykas, vilket 2030-sekretariatet var starkt kritiska till. Istället bör denna del av rådgivningen utökas och ta fasta på att bilen är många hushålls största enskilda utgiftspost och att det finns snabbt ökande möjligheter att ersätta eget bilinnehav med andra lösningar, såsom bilpool.

Gamification

Gamification, att bygga in spelmekanismer i saker som inte är spel, kan inte vid första anblicken ses som en kommunal angelägenhet. Men

53. Stockholms Stad, www.stockholm.se - *El tar förstaplatsen i Stockholms bilflotta*, publicerad 2017-02-17

54. Malmö Stad (2014) *Hållbart resande i Västra Hamnen*

55. Energimyndigheten, www.energimyndigheten.se, Hitta din kommunala energi- och klimatrådgivare

många kommuner har visat att det kan vara ett effektivt verktyg för att förbättra hälsan, sänka hastigheten i trafiken, få folk att källsortera bättre och mycket annat.⁵⁶ Välkända exempel är stegräknartävlingar för kommunens anställda eller cykelräknare som visar hur många som dag för dag cyklat förbi en viss punkt. Att involvera hela kommunen i att resa mer hållbart genom att använda spelmekanismer kan på samma sätt ge stor effekt, särskilt för företeelser som bilpool, som ju många kommuninvånare ännu inte prövat.

56. Yu-Kai Chou: Gamification & Behavioural Design, www.yukaichou.com - A Comprehensive List of 90+ Gamification Cases with ROI Stats

Kapitel 6

Regional nivå

För regioner och landsting är det förutom regionplaneringsfrågor även rollen som utförare och beställare av kollektivtrafik som styr om bilpooler gynnas eller inte.

Regional översiktsplanering

Regionens översiktsplanering styr i mångt och mycket kommunernas planeringsförutsättningar. En mycket viktig uppgift för den regionala planeringen är att analysera vad som krävs för att nå de klimat- och hållbarhetsmål som satts på nationell nivå, till exempel med en backcast eller GAP-analys.

Bilpoolens roll i den regionala översiktsplaneringen har diskuterats relativt lite, trots att kollektivtrafiken är central för den regionala planeringen. Landsting och regioner bör kunna peka ut var bilpooler behöver införas, förstärkas eller byggas ut, i dialog med berörda kommuner samt påtala bilpoolens roll i ett sammanhängande system för mobilitet.

Kollektivtrafik och MaaS

Det pågår närmast en revolution i tänket hos några av landets kollektivtrafikoperatörer. I en nyligen publicerad studie dras t.ex. slutsatsen att de nya transporttjänster som växer fram, sk. MaaS (mobility as a service) suddar ut gränserna mellan delade fordon såsom bilpooler, taxi och kollektivtrafiken. Samtrafiken anger exempelvis att *”Om denna trend fortsätter kan man tänka sig att definitionen av kollektivtrafik i framtiden helt enkelt*

blir ”resande med delade resurser”, oavsett vem som erbjuder resorna. Om så blir fallet kommer det offentliga rimligen ändå ha en roll i att se till att alla dessa aktörer tillsammans bildar ett system som ger tillgänglighet till alla, till ett överkomligt pris. I en sådan framtid är det rimligt att ifrågasätta om det offentliga endast ska subventionera den ”traditionella” kollektivtrafiken, eller om subventioneringen bör utvidgas till att gälla även andra former av delad mobilitet.”⁵⁷

Kollektivtrafikaktören Västtrafik är en av de drivande aktörerna. De har bland annat deltagit i fältstudien Ubigo⁵⁸ och har ett sen länge utarbetat samarbete med bilpoolsföretag samt bjuder in till dialog i ämnet.⁵⁹ Att kollektivtrafikens huvudmän öppnar upp för andra aktörer än de offentliga i kollektivtrafiken samt att se att den traditionella kollektivtrafiken måste omdanas är en mycket viktig del i en snabb utveckling av bilpooler.

Regionala policys och regelverk

Regionala riktlinjer och ställningstaganden kan få stor betydelse då den traditionella kollektivtrafiken oftast är regionalt organiserad. För bilpoolsföretag är strategiska lägen och samarbeten med kollektivtrafiken väldigt gynnsamt, vilket flera studier påvisar.⁶⁰

Regional upphandling

Liksom för kommunal upphandling är det viktigt att regionala myndigheter genom upphandling styr sina resor och inköp av fordon. Om fokus ändras till att köpa in mobilitet istället för fordon finns stora vinster att hämta både i form av minskade kostnader och att bilpooler blir möjliga att upprätta också i mindre tätorter. Det vore ett angeläget mål att ha med för den regionala politiska styrningen. Liksom tidigare redovisat för den statliga och lokala nivån kan den befintliga fordonsparken användas i en upphandling med syfte att utnyttja den egna fordonsflotta som bilpooler.⁶¹

57. Trafikanalys (2016) Nya tjänster för delad mobilitet, rapport 2016:15

58. www.ubigo.me

59. Västtrafik, pressmeddelande 2016-04-28, tillgängligt via: <http://www.mynewsdesk.com/se/vasttrafik/pressreleases/vaesttrafik-soeker-foeretag-foer-nya-smarta-tjaenster-1383508>

60. Trafikverket (2010) Bilpooler och kollektivtrafik - internationella exempel på samarbetsformer, Publikationsnummer: 2011:043.

61. Stockholms Stad, www.stockholm.se - El tar förstaplatsen i Stockholms bilflotta, publicerad 2017-02-17



Kapitel 7

Bilpooler år 2030: Två scenarier

År 2030 ska transportsektorn ha minskat sin klimatpåverkan med 70 % jämfört med år 2010, i linje med det tidigare målet om en fossiloberoende fordonsflotta. Eftersom sju av riksdagens åtta partier står bakom målet, är det värt att ta på stort allvar. I den backcasting som 2030-sekretariatet gjort tillsammans med Sweco, Energiforsk och VTI slås fast att omställningen kräver effektivare transporter - inte bara t.ex. eldrift. Här kan bilpoolerna ha en stor roll.⁶²

Verkligheten följer aldrig några enkla scenarier, men för överskådlighetens skull och för att sätta fart på en diskussion om vilken utveckling vi önskar presenterar vi två möjliga utvecklingsvägar fram till år 2030.

Business as usual

Ett realistiskt business as usual-scenario innebär *inte* att ingenting sker, utan tvärtom att utvecklingen för bilpooler fortsätter. Vi bedömer att delandekonomin kommer att fortsätta växa inom transportsektorn, med privata företag som Uber, kommuner som Malmö och Växjö liksom statliga myndigheter som Arbetsförmedlingen. Men utvecklingen riskerar att fortsätta vara fragmentariskt och ryckig, med nya aktörer på marknaden men också sådana vars affärsidé inte höll, såsom Car2Go som trots

62. Sweco, VTI, Energiforsk och 2030-sekretariatet (2016) Fossiloberoende fordonsflotta 2030 – Hur realiserar vi målet?

runt 15 000 medlemmar i Stockholm fick lägga ner verksamheten.

Utan specifik stimulans och genomtänkta regeländringar, kan vi nog räkna med en utveckling för bilpooler som totalt sett påminner om de gångna tio åren. Ett ökat intresse för delningslösningar, ett minskat intresse för att äga bil, nya tekniska och finansiella lösningar och en snabbt växande befolkning talar för en snabbare ökning, men det motsvaras ungefär av en mättnadsgrad då bilpooler behöver en viss täthetsgrad för att fungera väl, och utrymmet för expansion minskar successivt. Några mindre täta områden får troligen trots allt bilpooler då fler kommuner upphandlar bilpoolslösningar med lägre krav på lönsamhet än de kommersiella aktörerna.⁶³

I ett business as usual-scenario växer bilpoolerna knappast med uppe mot 40 % årligen, såsom de senaste åren, men 2015-års ökning i absoluta tal bör vara möjlig att upprepa och överträffa under åtskilliga år. Däremot är vi mycket osäkra på om trenden att det går allt fler användare per bil kan eller ens bör fortsätta; det kan mycket väl ha nått en nivå där det är för glest mellan bilarna. Många som är medlemmar i bilpooler är nya användare och har inte börjat använda tjänsten, därtill är många medlemmar passiva idag; för att bilpoolerna ska bli en viktig del i omställningen till hållbara transporter måste de användas mer intensivt och då behövs fler bilar. Det visar också forskningsprojektet UbiGo.⁶⁴ Därtill ökar behovet av bilpoolsbilar ju längre ut i mer glesbebyggda områden bilpooler expanderar.

Med dessa antaganden skulle det år 2030 kunna vara runt 400 000 bilpoolmedlemmar fördelat på cirka 15 000 fordon. Det är i linje med den europeiska utveckling som Automotive Fleet förutspår⁶⁵, men knappast tillräckligt för att i grunden förändra våra resmönster eller ge ett särskilt stort bidrag till att klimatmålen uppfylls. Däremot kan det få lokala effekter, särskilt i täta stadsdelar i större städer, där privatbilism kan komma att minska snabbt. Här kan den positiva effekten för luftkvaliteten bli stor, särskilt om poolbilarna är avgasfria och städerna inför miljözoner för personbilar.

63. Se tex Lerums pågående upphandling <https://www.lerum.se/Trafik-vagar-och-resande/Hallbart-resande/Bilpool/>
64. www.ubigo.me

65. Automotive Fleet 2014-02-24 - Explosive Carsharing Growth Predicted for 2020 Europe

Alla åt samma håll

I ett scenario där alla intressenter fokuserar på att underlätta en övergång till ett mer effektivt fordonsutnyttjande än idag kan bilpooler få ett avgörande inflytande på hur vi transporterar oss. Stockholms läns landsting är en av de aktörer som beskriver just en sådan utveckling, med ett scenario där lånefordon är en integrerad del av kollektivtrafiken.⁶⁶

En kraftfull och snabb omställning kräver att de positiva trender vi identifierat tidigare, inklusive det ökade intresset för delandelösningar och urbaniseringen, systematiskt utnyttjas och förstärks. Därtill måste ekonomiska incitament förändras i grunden, t.ex. att det inte längre premieras att välja bil som löneförmån och att milersättningen inte längre stimulerar att använda egen bil. Också lokala incitament har stor betydelse, vilket nyligen visades tydligt av att Stockholms stads höjda p-avgifter ledde till ett kraftfullt uppsving för bilpoolerna.⁶⁷

Vi bedömer att en snabb utveckling bäst sker med en kombination av större kommersiella bilpoolsaktörer som har möjlighet att direkt erbjuda en hel flotta av fordon och därmed ta sig förbi "hönan och ägget"-situationen; och icke-kommersiella aktörer som av andra skäl än strikt ekonomiska etablerar sig i mer glesbebyggda områden. Vi ser också att utvecklingen fördelas över både fasta och flytande bilpooler - dvs. vi ser ingen entydig övergång från den ena till den andra formen - samt att nya varianter dyker upp på marknaden.

En viktig aspekt är bilpoolsföretagens lönsamhet. Många bilpoolsaktörer kämpar med ojämn efterfrågan, höga kostnader, orättvis konkurrens och oklar tillämpningar av regelverk och lagar. För att få en snabbare omställning, måste lönsamheten öka så att medel frigörs för att investera i en utvidgad verksamhet.

Med en utveckling där i princip alla större förändringar som föreslås i denna rapport genomförs, kombinerat med en samhällsutveckling i stort som fokuserar på delandekonomiska lösningar, kan bilpoolerna öka mycket snabbt. Den årliga ökningen på nästan 50 % som vi tidigare beskri-

66. Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting (2014) Framtid 2050 – scenarioanalys av trafiken i Stockholms län

67. Aktuell Hållbarhet 2016-09-05 - Dyrare parkering får bilpool att växa

vit kan då hålla i sig, med ungefär 20 medlemmar per fordon. År 2030 skulle det då kunna finnas fem miljoner bilpoolsmedlemmar som delar på en kvarts miljon bilar. Vi håller båda dessa siffror för klart möjliga, men bedömer att många bilpoolsmedlemmar då kommer att förhålla sig till bilpoolen ungefär som många vanebilister idag gör till kollektivtrafiken; den används ibland men är inte det dominerande trafikslaget. Det gäller inte minst de som bor där det finns dålig eller ingen tillgång på poolbilar, de är med i bilpoolen för att använda poolbilen när de är i stadskärnan men inte för sina vardagskörningar.

Vi ser alltså en stor potential för bilpoolen att bli lika relevant och allmänt använd som andra typer av kollektivtrafik, men ser också att delade personbilar som enskild företeelse inte är någon gordisk knut för att nå transporternas klimatmål. Även med en mycket snabb och långtgående ökning av bilpoolsmedlemskap krävs ett sammanhållet synsätt på transportsystemen med en rad olika åtgärder och innovationer i varje del, men också att varje enskild del kommunicerar med varandra. Om transportsystemens enskilda delar fortsätter att verka som slutna kärl utan kommunikation sinsemellan kommer många av de negativa effekterna kvarstå och trenden med ökad privatbilism lär inte brytas.

En förutsättning för att dessa områden skall kunna utvecklas positivt enligt *seamless mobility* - en mobilitet utan skarvar och kanter, där de olika transportslagen hakar i varann på ett effektivt och hållbart sätt - är att offentliga myndigheter är mycket mer aktiva än idag; ”*To best capture the benefits, the public and private sector at a local and global level need to prepare for the future, not wait for it...Strong partnerships that make it easy to blend public transit and private mobility will likely produce the best solutions*”.⁶⁸

68. McKinsey & Company & Bloomberg New Energy Finance (2016) *An integrated perspective on the future of mobility*

Kapitel 8

Tio punkter för bilpoolstillväxt

Denna PM visar på den stora tillväxtpotentialen för bilpooler, hur de kan bidra till att nå de klimat- och tillgänglighetsmål som politiken beslutat om samt pekar på en rad åtgärder som kan påskynda omställningen till mer delad bilanvändning. För att underlätta det fortsatta arbetet, listar vi här fem prioriterade punkter för statliga beslutsfattare och fem för lokala och regionala.

På statlig nivå

- **Definiera bilpool juridiskt.** Så länge det inte finns en legal definition, är det mycket svårt att gynna bilpoolsbilar.
- **Sänk momsen på bilpooler** från 25 % till 6 %, så att inte bilpooler har fyra gånger högre moms än taxi, limousineservice och helikopterhyra.
- **Ändra avdragsrätten.** Låt företagare dra av hela kostnaden för bilpooltjänster, som med andra transporttjänster de köper, istället för dagens 50 %.
- **Ändra parkeringslagstiftningen** så att kommuner kan gynna bilpooler med reserverade p-platser och gratis eller billigare parkering.
- **Förverkliga fyrstegsprincipen**, så att alla större infrastrukturprojekt tar med satsningar på effektivare mobilitet som ett alternativ till utbyggnad av vägar.

Lokalt och regionalt

- **Begär samordning.** Kollektivtrafikmyndigheter bör se till att delade fordon finns i anslutning till kollektivtrafikknutpunkter, för att underlätta en smart mobilitet.
- **Ta med bilpooler i planarbetet,** så att effektivare fordonsanvändning finns med från början när infrastrukturplaneringen görs.
- **Dela fordon, upphandla mobilitet** inte fordon. Låt den egna bilparken vara tillgänglig för allmänheten kvällar och helger. Upphandla mobilitet för att lösa transportbehoven, både med egna och bilpoolsaktörers fordon.
- **Inför låga och flexibla parkeringstal** i bostadsplanering, så att byggherren stimuleras att erbjuda de boende bilpoolslösningar istället för garageplatser för individuella fordon.
- **Informera mera.** Kommunala energirådgivare, bostads- och energibolag har alla en roll i att hjälpa medborgarna att inkludera bilpooler som en möjlig väg att klara sina transportbehov.



Kapitel 9

Bilpoolslösningar att titta närmare på

Autolib, fransk elbils-
pool med flytande
platser
autolib.eu

Blabla Car, fransk
samåkningstjänst
blablacar.com

Car2Go, tysk flytande
bilpool, kopplad till
Daimler
car2go.com

DriveNow, tysk fly-
tande bilpool, kopplad
till BMW
se.drive-now.com

Gomore, svensk
samåkningstjänst och
privatbilpool
gomore.se

Lyft, amerikansk samå-
knings- och taxitjänst
lyft.com

Mobilsamåkning,
svensk samåknings-
tjänst för glesbygd
mobilsamakning.se

Moovel/Rides-
cout, multimodal
mobilitetstjänst
moovel.com

MoveAbout, svensk
bilpool med enbart
elbilar
moveabout.se

Skjutsgruppen, svensk
samåkningstjänst
skjutsgruppen.nu

Snappcar/Flexidrive,
svensk privatbilpool
snappcar.se

Sunfleet, svensk
bilpool med fasta
platser
sunfleet.com

Uber, amerikansk
taxitjänst
uber.com

Ubigo, pilotprojekt
för multimodal
mobilitetstjänst
ubigo.me

Zipcar, världens största
bilpool, amerikansk
zipcar.com

FÖRFATTARE
NICKLAS STEORN & MATTIAS GOLDMANN

BILPOOLSBOOM

så går det till!

FÖRÄNDRINGSFÖRSLAG FÖR ÖKAD BILDELNING
OCH SNABBARE OMSTÄLLNING TILL EN
FOSSILOBEROENDE FORDONSFLOTTA

Syftet med denna PM är att öka förståelsen för vilken roll bilpooler kan spela för att nå de nationella och överstatliga hållbarhetsmålen. I fokus står det svenska sektorsmålet för transportsektorn till år 2030, och hur denna potential förverkligas. Särskild tyngdpunkt läggs på vad offentlig sektor kan göra, dels i form av nationella, regionala och lokala beslut, dels som stor aktör med många anställda och många fordon. PM:et är framtaget i samverkan med stora delar av branschen och med flera ledande trafikforskare, inom ramen för 2030-sekretariatets beteendearbete. De rekommendationer som här presenteras ligger till grund för det fortsatta policyarbetet 2030-sekretariatet bedriver, för att uppfylla målet om en fossiloberoende fordonsflotta, uttryckt som 70 procent minskad klimatpåverkan från transporterna år 2030 jämfört med år 2010.

Framtagen av 2030-sekretariatet

