

Biluthyrarnas Future Lab

Välkommen till Biluthyrarnas FutureLab.

När vi utvecklar framtidens smarta samhällen och städer bör vi fatta besluten med utgångspunkt i forskning och erfarenheter från andra som har kommit längre. Vi är övertygade om att detta behövs i en tid då populism, snabba slutsatser och extrema åsikter breder ut sig, samtidigt som politiken är instabil med hoppande majoriteter och mycket fokus på kohandel och att ställa in sig hos särintressen – inte bara i Sverige utan även i många andra länder.

Välgrundade beslut tar inte genvägar utan lyssnar, analyserar och gör avvägningar.

Här har vi samlat kunskap om mobilitet och bildelning. Insikterna kommer från forskning och gedigna studier, med exempel från olika platser i världen. En stor del av materialet som finns här nu kommer från Tyskland – ett land som påminner mycket om Sverige gällande köpbeteendet och att invånarnas dagsrytm är präglad av ”åtta till fem”. Tyskland har 15 städer med mellan 500 000 och 3,6 miljoner invånare och i många av dessa har bildelning testats, etablerats och utvecklats. Många studier har genomförts. Det ger många insikter som vi kan dra nytta av och lära oss ifrån – de kan delvis överföras till svenska förhållanden i de tre storstadsregionerna. Det ser annorlunda ut i andra länder. Om några veckor kompletteras vårt FutureLab med forskning och Best Practice från Nord- och Sydamerika.

Trevlig läsning!

En hållbar framtid för bildelning

Bidelning är en del av delningsekonomin. Just bilen lämpar sig utmärkt för delning. En bil är dyr i inköp och att äga, tar plats och påverkar miljön negativt. En del behöver den varje dag – andra mera sällan. För dem passar det utmärkt att dela. Det kan ske på olika sätt, och flertalet sätt gynnar oss alla – bildelning bidrar till ett miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbart samhälle.

Vilka är Biluthyrarna?

41 380 bilar, 3 500 medarbetare och 4,3 miljarder i omsättning – Biluthyrarnas 470 medlemsföretag täcker hela landet och representerar allt från internationella mångmiljardföretag till små familjeföretag.

Medlemmarnas gemensamma målsättning är att verka för säkerhet, miljönytta, kvalitet, fackmässig service och kundvänlig policy.

Vi hjälper polis och försäkringsbolag genom vårt informationsregister, där alla former av missbruk och bedrägerier registreras.

Biluthyrningsföretagen strävar efter att ha så många miljöbilar som möjligt. Här ligger biluthyrningsföretagen före marknaden i övrigt. Medelåldern på hyrbilarna är ca 9 månader. Vi bidrar till att få ut nya, miljövänliga fordon på marknaden.

Genomsnittsträckan en hyrbil kör är ca. 3 600 mil årligen. Det är tre gånger än en normalbil, som körs 1 220 mil per år. Dessutom på ett mer miljövänligt, säkert, driftsäkert och bekvämt sätt än äldre bilar, som släpper ut mer skadliga ämnen än en ny.

En genomsnittshyrbil är uthyrd 65 till 70 % av tiden. Denna siffra är ett ytterligare bevis på att hyrbilarna används mycket effektivt.

Med en årlig inköpsvolym om ca 40 000 bilar kan vi utöva och utövar en betydande påverkan på försäljningen och därmed inriktning och utrustning av nya fordon. Vi eftersträvar säkra, miljövänliga och bekväma fordon.

Biluthyrarna är lönsamma. Det finns sedan flera decennier en överkapacitet i den globala fordonsindustrin som är mycket konkurrensintensiv. Det gör att det ofta finns många fordon som står hos olika biltillverkare och kan köpas till förmånliga villkor. Biltillverkarna vill få ut fordonen på marknaden så att fler får möjlighet att prova dem – och så att det finns fordon tillgängliga på andrahandsmarknaden. Biluthyrarnas medlemsföretag drar fördel av den här situationen genom att köpa stora volymer bilar och göra samordnade inköp. Det gör att kunden som kommer till Circle K eller QKQ8 för att hyra bil ibland får en Toyota, ibland en Volvo och ibland en Audi.

Vi är ekonomiskt hållbara och behöver inga subventioner.

Säkerhetsgruppen arbetar tillsammans med Polisen och Larmtjänst för att stävja stölder, bedrägerier och olovliga brukanden/förfoganden. Här finns register och verktyg som är unika. Vi har koll på fordonen. Tillsammans med Bil Sweden, Försäkringsbranschen, Transportföretagen, Stöldskyddsföreningen med flera kan vi stävja den internationella brottsligheten.

Möjligheterna är oändliga – resan mot en hållbar, säker och trygg mobilitet för alla har bara börjat!

Biluthyrarna har tillgänglighet i hela landet

Vi finns i hela Sverige. I tätbebyggda områden där det finns service, där finns vi. Det är unikt i världen att hyrbilar finns tillgängliga genom många drivmedelsstationer. Detta i kombination med mindre, lokala aktörer och stora, internationella kedjor ger en god marknadstäckning, en hög tillgänglighet i alla delar av landet och en mångfald i driftsformer med franchiseverksamheter, lokala entreprenörer och stora, internationella företag som alla har sina karaktärsdrag och förtjänster. Detta ger många möjligheter för den som vill hyra bil.

Vi erbjuder allt från små, enkla bilar till minibussar och små lastbilar samt släpvagnar i olika storlekar.

Fordonen kan hyras från några timmar upp till flera månader. Servicegraden är hög med i många fall manuell utlämning och återlämning av fordonen. I de flesta fall kan återlämningen ske vid valfri tidpunkt. Vissa av hyrbilsföretagen har appar och automatiserade uthämningsstationer. I dagsläget finns potential att utveckla den delen och det kommer att ske en omfattande digitalisering de närmaste åren. Samtidigt uppskattar många av våra kunder den manuella servicen. I framtiden kommer vi att jobba med båda delarna – och det kommer att se olika ut hos olika medlemsföretag. Det är en tillgång som ökar konkurrensen och mångfalden i alternativ.

Hur ser biluthyrning ut idag?

Biluthyrarnas medlemsföretag har en belägningsgrad på 65 till 70 procent som är stabil över tiden. Det innebär att hyrbilarna är uthyrda till kunder två tredjedelar av tiden. Som jämförelse används en privatbil fem procent av tiden och för bildelningsbilar av typer free floating (hämta var du vill – lämna var du vill inom ett visst område) mellan 4 och 22 procent¹.

¹ Habibi, S., Englund, C., Voronov, A., Engdahl, H., Sprei, F., Pettersson, S. & Wedlin, J., 2017,

Comparison of free-floating car sharing services in cities, ECEEE 2017 Summer Study: Consumption, Efficiency & Limits.

Hållbart utan subventioner

Företagen går med vinst och betalar ut avtalsenliga löner. På så sätt bidrar vi till att medarbetarna behandlas väl och att skattepengarna hamnar i Sverige.

Hur kan det komma sig att vi klarar oss utan subventioner? Många typer av delningsekonomi är svåra att organisera och gör stora förluster.

Biluthyrarna är och lokaliserade där behovet av hyrbil är stort (drivmedelsstationer, järnvägsstationer, flygplatser och bilhandlare). Många stationer drivs av entreprenörer med god koll på kostnader och intäkter – de har ofta en annan verksamhet som de driver parallellt, som mackar och bilfirmor. Det ger en automatisk tillströmning av kunder och får o många fall karaktären av mobilitetsnav på den lokala ort där de verkar. Drivmedelsstationer på mindre orter ligger ofta nära resecentrum och järnvägsstationer, det blir då en naturlig knutpunkt för att byta transportmedel, äta något, fylla på el, bensin och spolarvätska i den egna bilen, eller lämna sin hyrbil och åka vidare med tåget.

Utvecklad infrastruktur

Med lång erfarenhet och intensiv konkurrens mellan hyrbilsföretagen – samt med andra transportslag som egen bil, tåg, buss och taxi – har vi utvecklat en rikstäckande och välutvecklad infrastruktur. Konkurrens gör oss bättre – och vi ser gärna nya konkurrenter som konkurrerar på lika villkor.

Utredda ansvarsfrågor

Ansvarsfrågor vid olyckor och skador på person och egendom behöver ha en tydlig ordning. Vi har sett en del oönskade effekter av AirBnB inom boendedelning och liknande problematik kan förväntas inom bildelning om inte regelverk och yrkeskunnande är på plats. Lagar och förordningar behöver sannolikt ses över och moderniseras. Med tanke på hur svårt det kan vara att dela tvättstuga i en bostadsrättsförening så är risken för problem uppenbar.

Varför dela bil?

Vi ser i Sverige och utomlands hur privatbilism avgiftsbeläggs på olika sätt. Högre drivmedelsskatter, trängselskatter, vägavgifter och allt högre parkeringsavgifter. En del är en följd av urbaniseringen med mera trängsel och högre markpriser, en del en politisk vilja att minska privatbilismen.

Men behovet av mobilitet ökar. Arbetsmarknaden specialiseras, vi jobbar på allt mer olika tider och mångfalden i levnadssätt gör behovet av mobilitet större. Mobilitet är grundläggande för ett välfungerande samhälle som verkar för social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet. Just därför behöver eget bilinnehav begränsas för dem som bor centralt, och just därför är välfungerande bildelning en lösning.

Att äga bil i en stor stad är dyrt: parkering, försäkring, service och parkeringsskador kostar mer än på mindre orter. Men en mer utbyggd kollektivtrafik räcker inte – ibland behöver vi åka bil, för nytta eller nöjes skull, för att hälsa på föräldrar och barn, för en midsommarfest eller en loppisrunda. Bilen ger livskvalitet och frihet – men i och med urbaniseringen är det allt färre som behöver den mer än några gånger i veckan.

Allt fler delar bil genom hyrbilar, så kallade bilpooler och andra lösningar. Konkurrensen är hård, det gynnar konsumenter och samhällets utveckling. Olika bildelningslösningar konkurrerar med varandra och med andra transportslag som kollektivtrafik och egen bil. I Sverige finns drygt 50 000 hyrbilar

som tillhandahålls av drivmedelsstationer som har det som en av många verksamheter och därmed kan hålla låga priser, entreprenörer och internationella kedjor. Till detta kommer både inhemska och utländska initiativ för bildelning, en del kommersiella och andra som ideellt ger konsumenter möjlighet att förmedla uthyrning och samåkning.

Det är inte miljö- eller resurseffektivt att en normal personbil endast används kring fem procent av tiden, särskilt inte i storstadsområden där det finns många sätt att ta sig från en punkt till en annan. Den som bor i centrala Stockholm kan resa med egen bil, taxi, bildelning/bilpool, hyrbil, buss, tunnelbana, flygbuss, Arlanda Express och en mängd tjänster för persontransport, både taxi-appar som letar lägsta pris (TaxiJakt, GrennCab) och så kallade App Rides (Uber). I Dorothea, Hällefors och Nödinge finns egen bil och taxi, kollektivtrafiken är inte så väl utbyggd och bär sig inte när befolkningstätheten är låg. Men där kan du hyra en bil till en rimlig kostnad på OKQ8-macken. Vi gör det möjligt för människor över hela landet att besöka släktingar, åka på utflykt, deponera grovavfall och åka till IKEA för att köpa möbler – det är socialt hållbart.

Dela ger fördelar för hela samhället

Bidelning ger fördelar för individer, specifika områden och samhället i stort:

- *Minskar trängseln.* Mindre behov av parkeringsytor. Färre fordon som letar parkeringsplats och då släpper ut avgaser. Även en plug-in hybrid eller ren elbil bidrar till
- *Lägre kostnader för infrastruktur.* Ju fler bilar som finns, och ju fler som rör sig på vägarna, desto fler vägar måste byggas och underhållas. Det tar resurser från andra angelägna områden.
- *Mindre resurser går åt vid tillverkningen av färre fordon.*
- *Bättre för familjer med mobilitetsbehov.* En del hushåll klarar sig, eller har valt att leva, utan bil, en del har två bilar, en och annan har tre. Med en väl fungerande infrastruktur – och en väl utbyggd kollektivtrafik – kan många hushåll klara sig utan bil, eller med en bil om de idag har två. Det ger mer resurser till annat och minskar miljöpåverkan.

Världen och Sverige står inför stora utmaningar. Vi måste hitta sätt att minska miljöförstöringen, koldioxidutsläppen och brukandet av ändliga resurser. Och det brådskar. Därför är cirkulär ekonomi och cirkulära verksamheter viktiga att omsätta i praktiken. Bildelning lämnar här ett viktigt bidrag samtidigt som människors välfärd upprätthålls.

För att man ska avstå bil helt och hållet, eller en andra-/tredjebil, måste det finnas tillgänglighet. Här fyller den befintliga biluthyrningsverksamheten en mycket viktig roll, gärna kompletterad med andra typer av bildelning som säkerställer tillgänglighet.

Bidelning och andra typer av transport börjar växa samman. Det är därför angeläget att se bildelning som en viktig förlängning av det publika transportsystemet. Utvecklad och väl fungerande bildelning kan ge ökad efterfrågan på transporter med kollektivtrafik – vid vissa tillfällen behöver konsumenter och företag transporter ändra fram till slutdestinationen och då kan delar av resan företas med kollektivtrafik, delar med bildelning.

Den som har flest och bäst kundkontakter får flest kunder och blir det nav som andra måste vända sig till för att hitta kunder. Google Maps är ett av de företag som försöker samla olika mobilitetstjänster, men inte utan konkurrens. Free2Move erbjuder alla bildelningstjänster i en app, Waze har nästan 100 miljoner aktiva användare, och biltillverkarna försöker vara med i detta. Volvos M (Sunfleet) ger mobilitet i en app.

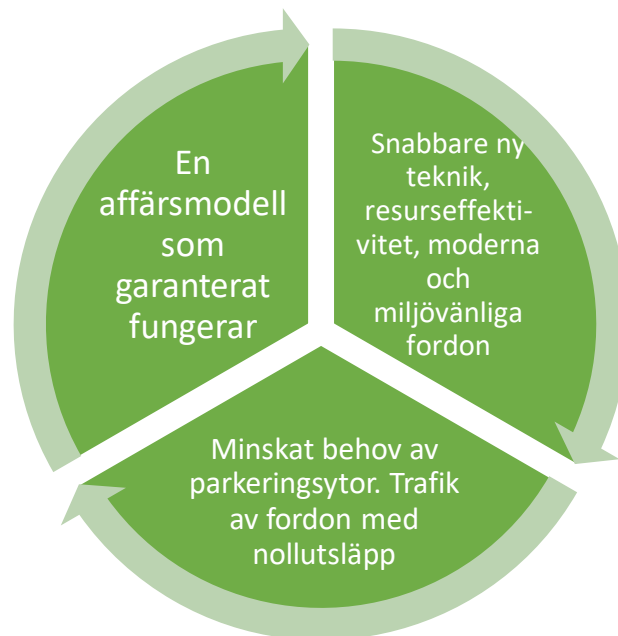
Google Maps har redan lagt ut all kollektivtrafik och då är det naturligt att andra kopplar på sina tjänster. Samtidigt vill ingen aktör att Google tar över kontakten med användaren. Räkna med en kamp om kundkontakten! Kanske Pressbyrån eller Espresso House hanterar nyckelutlämning. Kanske större bilhandlare erbjuder bilstorlek efter behov. Sen drivmedelskedjorna, de har infrastrukturen på plats.

Med bildelning kan vi:

- styra vilka fordon som får trafikera vilka vägar.
- ordna så att enbart miljöfordon kör i särskilda områden
- garantera att affärsmodellen fungerar
- uppnå samhällsekonomisk lönsamhet och samtidig ekonomisk lönsamhet för biluthyrningsföretagen
- leverera samhällsnytta

Delningsekonomi inom mobilitet

Klimat- och miljöutmaningen



Trängsel i tätorter

Bildelning ligger i tiden. Bilintresset minskar², intresset för miljö och kommande generationers möjligheter att leva och konsumera ökar³. Behovet av mobilitet ökar: arbetsmarknaden blir alltmer specialiserad och konsumenter vill använda sin tid på ett smart sätt.

Många tycker det är bekvämt att hyra bil, sommarstuga, båt eller släpvagn. Den som delar blir mindre bunden och har större frihet – både finansiellt och på det sättet att man slipper de bekymmer som följer med innehav av bil, båt, semesterboende och annat.

Vart är bildelningsbranschen på väg?

Vi är på väg mot mer mångfald i upplägg för mobilitet. Fler transportslag. Fler upplägg för att dela med varandra. Vi är övertygade om att biluthyrning är en central del av den mångfald av sätt att transportera sig som växer fram. Ökade mobilitetsbehov, mer trängsel i stora städer och en ökad individualisering när det gäller hur man behöver transportera sig – det är utmaningar som kräver smarta lösningar och en konkurrens mellan aktörer ger fler och bättre val för konsumenter, företag och civilsamhälle som alla har stora mobilitetsbehov.

Digitalisering, individualisering och urbanisering ses av många trendforskare som de viktigaste förändringarna i den tid vi lever. Här är mobilitet centralt och att det finns lösningar som fungerar i stora städer, mindre städer, små orter, landsbygd och glesbygd.

Klyftorna ökar, samhället glider isär, vi är allt längre från varandra om inte geografiskt så mentalt. Här är det viktigt att vi skapar en mobilitet som gäller för alla. Kollektivtrafikens akilleshäla är att den sällan tar resenären från punkt till punkt. Det behöver inte vara ett problem, det kan ge resenären möjlighet att kombinera vardagsmotion med resor, men i många fall krävs en bättre samordning av transporttjänster för att kunna erbjuda transporter från en punkt till en annan. Särskilt äldre individer och människor med funktionshinder behöver ta sig från en punkt till en annan men för vissa tillfällen och tillämpningar gäller det behovet de flesta.

Här kommer appar och förmedlingstjänster samt företag som erbjuder olika typer av mobilitet att konkurrera om vem som har kundkontakten. Den utvecklingen skapar en bättre överblick av mobilitetsalternativ så resenären kan få en god överblick över olika sätt att ta sig till den önskade destinationen.

Biluthyrarnas medlemsföretag arbetar med nya upplägg där bilar kan delas på smartare sätt. En region eller ett företag kan använda bilen på vardagar – en konsument på helgerna. En Bostadsrättsförening kan samverka med ett företag eller en fotbollsförening om att dela. Detta sker redan idag. Ett exempel är My Hertz Weekend: I Frankrike, Tyskland, Italien, Spanien och Storbritannien erbjuds upplägg där fordonen nyttjas av företag måndag till torsdag. Fordonet hämtas av konsumenten kl. 14 på torsdagen och lämnas kl. 12 följande måndag. Detta ökar

² *The Guardian*, 2019, The Guardian view on car culture: change is coming, 26 dec; *Die Zeit*, 2018, Jungen Städtern sind Autos nicht mehr wichtig, 19 april; Futschik, J., 2018, Warum immer weniger Menschen Auto fahren, www.pkw.de, 3 augusti, <https://www.pkw.de/ratgeber/autonews/millennial-autos>, Mortsiefer, H., 2017, Autohersteller und junge Kunden: Keine Lust auf Autos, *Der Tagesspiegel*, 6 juni; Parment, A., 2014, *Auto Brand. Building Successful Car Brands for the Future*, New York: Kogan Page; Parment, A., 2016, *Die Zukunft des Autohandels: Vertrieb und Konsumentenverhalten im Wandel*, Wiesbaden: Springer; Rosenthal, E., 2013, The End of Car Culture, *New York Times*, 30 juni.

³ Guyader, H., Ottosson, M. & Parment, A., 2020, *Sustainability and Marketing, Why and how sustainability is changing current marketing practices*, Lund: Studentlitteratur.

utnyttjandegraden och är användning av ledig kapacitet. Med smart prissättning och paketering kan man komma långt. 50 Hertz-kontor är med och fler liknande lösningar kommer.

Bildelning för ett hållbart samhälle

För ett hållbart samhälle krävs mobilitet – hållbar mobilitet. Hållbarhet har tre dimensioner: miljömässig, social och ekonomisk. Transportsektorn har ett ambitiöst klimatmål – sju av åtta riksdagspartier står bakom att utsläppen ska minska med 70 procent mellan 2010 och 2030. Vägtrafiken står för 90 procent av transportsektorns utsläpp, och den största delen kommer från personbilarna. En färsk rapport som Världsnaturfonden/WWF låtit ta fram visar att vi behöver mycket kraftfullare satsningar än i dag för att nå klimatmålet. Biltrafiken behöver minska framförallt i och runt städer där alternativa transportmedel finns.⁴

En minskning av biltrafiken gynnar den miljömässiga hållbarheten – men när vissa människor i samhället får sämre mobilitet ökar det utslagning och otrygghet medan ekonomisk tillväxt och förtroendet för politiker och myndigheter, som har till uppgift att skapa hållbara och trygga samhällen, riskerar att minska. Här har vi alla ett ansvar – konsumenter, företag, politiker, myndigheter, journalister och intresseorganisationer – men politiker har särskilt många verktyg som de förfogar över för att styra samhället i en hållbar riktning.

Det finns flera olika målkonflikter mellan de tre typerna av hållbarhet. Ett exempel är mellan ekonomisk och social hållbarhet: för att rädda en kommuns eller ett företags ekonomi kan medarbetare behöva sägas upp. Det drabbar dem socialt. Ett annat exempel är mellan social och miljömässig hållbarhet: att hälsa på ensamma släktingar skapar utsläpp – men är socialt hållbart. Och att ta med barnen till ett annat land som ger dem perspektiv och gör dem mer ödmjuka inför utmaningar i samhället gynnar den sociala hållbarheten, men ger en negativ miljöpåverkan.

Miljömässigt hållbar

Biluthyrarna har en stor andel miljöfordon och med få undantag är fordonen mindre än två år gamla. Det innebär att den senaste tekniken används, oavsett om det gäller elfordon, hybridfordon eller fossila fordon. Värt att notera här är att de senaste dieselbilarna släpper ut så rena avgaser att luften som kommer ur avgasröret är renare än den som finns i stadskärnor⁵. Vi tror ändå på en omställning mot eldrivna fordon – men utvecklingen i avgasreningsteknik understryker att de nya fossilbilar som finns i vår flotta är oändligt mycket bättre än äldre fossilbilar när det gäller utsläpp. Allt fler av våra bilar har hybrid- eller eldrift och den som hyr erhåller normalt fordonet fulltankat med el. Även andra bildelningstjänster på marknaden använder nya fordon med minimal miljöpåverkan, och det gäller även flertalet etablerade taxi-företag, samt många app rides. Det är i grunden enkelt – ju nyare fordon, desto mer miljömässigt hållbart – och mer miljövänliga fordon har i regel lägre driftskostnader.

Socialt hållbar

Användningen av bilar kan – liksom annan mobilitet – bidra till social hållbarhet. Människor kan hälsa på varandra, den ensamme farbrorn i inlandet kan få en påhälsning från kusten, kusiner kan träffa varandra, landsorten blir mindre isolerad, lokföraren tar sig till jobbet en tidig morgon.

⁴ IVL, Svenska Miljöinstitutet, på uppdrag av Världsnaturfonden WWF, pressmeddelande 30 november 2019: <https://www.ivl.se/toppmeny/pressrum/nyheter/nyheter---arkiv/2019-11-30-ny-rapport-biltrafiken-maste-minska-med-30-procent-om-vi-ska-na-klimatmalet.html>

⁵ *auto motor & sport*, 2019, Reinigt der Diesel wirklich die Luft? Nr. 10, s. 20-25.

Bilar kan också minska den sociala hållbarheten. Det gäller dels produktion och transporter: de som är med och ser till att fordonet till slut hamnar i Sverige (eller var det nu används) behandlas inte alltid väl. Utvinning av råvaror kan också skapa negativa effekter.

Även användningen kan vara negativ för den sociala hållbarheten. Bilen är för många en statussymbol, och det innebär att den används för att imponera på andra. Alla typer av skryt bidrar till (upplevt) utanförskap och sociala klyftor. Ett minskat bilintresse och en minskad social acceptans för att skryta med en bil kommer göra denna effekt svagare, men den finns kvar.

Med bildelning försvinner det mesta av skrytet. Om bilen används mycket blir den samlade sociala nyttan bättre, samtidigt som den sociala belastningen i tillverkningen (utvinning av råvaror, transporter) finns kvar, men varje hyrbil används sedan tre gånger mer än, och ersätter fem privatbilar.

Biluthyrarnas medlemmar skapar arbetstillfällen runt om i landet, betalar avtalsenliga löner och skatt i Sverige. Närvaron på särskilt mindre orter är viktig, eftersom den utgör en del av det totala serviceutbudet. Ju mer det skiljer sig från en större stad, desto större blir klyftorna i konsumtionsmöjligheter.

Ekonomiskt hållbart

Bidelning måste – liksom i princip all annan verksamhet – vara ekonomiskt hållbart. Flertalet av Biluthyrarnas medlemsföretag har funnits sedan mitten av förra seklet (Mabi och Sunfleet/M har tillkommit först under 1990- resp. 2000-talet) och affärsmodellerna är ekonomiskt hållbara. Genom hög utnyttjandegrad, effektiva inköp och en kombination av digital och manuell hantering, där den manuella sker av medarbetare som har en mängd andra arbetsuppgifter också, kan kundorientering och effektivitet kombineras.

Bidelning som saknar denna historik, erfarenhet och infrastruktur har i många fall haft problem att få verksamheten ekonomiskt hållbar. I Sverige har, helt utan ekonomisk hållbarhet, exempelvis Car2Go och DriveNow drivits för att senare lämna landet.

Våren 2019 annonserades att Car2Go och DriveNow skulle samlas under ShareNow – tillsammans hade det nya gemensamma företaget 20 500 fordon, dvs. mindre än hälften av Biluthyrarna Sverige. Efter komplett nedläggning i USA februari 2020 har det antalet minskat drastiskt – nästan 4 000 fordon fanns i Nordamerika i november 2019. Utnyttjandegraden – 5-10 procent vs. 65-70 procent⁶ – var också avsevärt lägre än för biluthyrningsföretagen.

Många nya aktörer som erbjuder bildelning eller app rides gör stora förluster. Som exempel omsatte Uber-konkurrenten Lyft 956 miljoner USD Q3 2019 (+63 %), förlust 464 miljoner USD (+89 %). Det innebär att för varje dollar i intäkter var ägarna tvungna att skjuta till en halv dollar för att täcka kostnaderna. Det är inte ekonomiskt hållbart! Det kan också ses som att Lyft visserligen har ungefär en tredjedel lägre priser än taxiföretag, men om Lyft skulle bära sina kostnader skulle de vara tvungna att öka priserna med 50 procent, och då försvinner konkurrensfördelen. Uber klarade sig lite bättre. Omsättning Q3 var USD 3,81 miljarder, upp 30 procent, förlusten USD 1,1 miljarder, upp 12 procent. Men även där är det dramatiskt – de behöver öka intäkterna med 30 procent för att kunna nå ett nollresultat.

⁶ Jämförelsen haltar eftersom free floating innebär att körtid och tid som debiteras i hög utsträckning sammanfaller. För en hyrbil står denna normalt stilla en betydande del av uthyrningsperioden. Men den fyller transportbehovet och den som hyr bilen behöver sällan andra färdmedel under hyrestiden.

Detta innebär att alltså om de verkliga kostnaderna skulle täckas i intäktmodellen skulle kostnaden för kunden motsvara den med en vanlig taxi. Båda dessa företag – Lyft och Uber – har dessutom vägrat infinna sig i amerikanska kongressen för en hearing.

Kommersiell eller P2P?

Bildelning kan vara kommersiell eller P2P (peer-to-peer). Kommer kommersiella aktörer sköta bildelningen? Ska vi låna av varandra på egen hand, eller med hjälp av sajter som förmedlar tjänsterna? Som vanligt gäller: den som sitter och väntar på bättre tider riskerar bli leverantör till den som har kundkontakten och tjänar pengarna. Sannolikt kommer det finnas utrymme för olika aktörer.

Det finns problem med P2P:

- Det är smidigare att hyra från en drivmedelsstation eller ett hyrbilskontor, där kunden möter professionella, utbildade medarbetare
- Den sociala biten kan vara knepig. Oron för att möta en superpedant, en snackepelle eller en omständlig person kan här utgöra ett motstånd
- Det kan vara besvärande att hyra en privatpersons bil med tanke på skador och liknande
- Det är lättare att reklamera hos en professionell aktör
- Konsumenter har ett bättre juridiskt skydd vid driftstopp, skador och skiljaktigheter⁷
- Kvalitetssäkring
- Fordonen är inte alltid så miljövänliga – men kan vara det.
- Konsumenter är tveksamma. En färsk tysk studie visar att bara 15 procent vill hyra ut sin bil via en nätportal. 22 procent säger kanske, 45 procent definitivt nej. Mest benägna att är 25-34-åringar – 24 procent. Oron är stor. 59 procent är rädda för lackskador, 58 procent för krockar och 57 procent för handhavandet.⁸

Så det passar inte alla. Det kanske inte är så förvånande. Hur många hyr ut sitt hem när de är på semester? Vissa gör det, och här vill vi understryka att P2P är en viktig del av marknaden som vi tror kommer leva parallellt med Biluthyrarnas medlemsföretag och annan bildelning.

Vi är för alla typer av bildelning. De gynnar miljön, samhället och medborgarna. Ju fler alternativ, desto bättre. Men konkurrensneutralitet är en självklarhet i ett land som gör anspråk på att vara en rättsstat.

Exempel på smart P2P-bidelning

En hållbar affärsmodell för bildelning organiserad P2P representeras av Skjutsgruppen. Skjutsgruppen startade som en enkel Facebook-grupp 2007. Med 70 000 medlemmar är Skjutsgruppen en ideell samåkningsrörelse. Det handlade från början – och fortfarande – om att hantera motståndet i att dela bil med främlingar. Genom att kontrollera vänners vänners personliga sida, sociala nätverksanslutningar och andra personliga aspekter av deras liv kunde ett förtroende etableras. 2012 samlade Skjutsgruppen in kapital (100 000 kr) och utvecklade en ny, bättre plattform. Det handlade alltså om att övervinna förtroendebarrärer mellan förare och passagerare⁹. Skjutsgruppen litar inte på de peer-review-system som är typiska för e-handel utan har utgått från

⁷ Se Biluthyrarnas Allmänna hyresvillkor: <https://www.biluthyrarna.se/wp-content/uploads/2019/10/HYRVILLKOR2019.pdf>

⁸ AutoBild, 2017.

⁹ Guyader, H., Ottosson, M. & Parment, A., 2020, *Sustainability and Marketing, Why and how sustainability is changing current marketing practices*, Lund: Studentlitteratur.

Milgrams småvärldsexperiment som visar hur människor på jorden är anslutna till varandra genom sex andra individer eller färre.¹⁰ De som delar bil med varandra genom samåkning är alltså inte fullständiga främlingar.

Bidelning - utmaningar och möjligheter

Bidelning kräver tillräckligt med parkeringsplatser – helst subventionerade – och tillräckligt med kunder. Det gäller både stationsbaserad bidelning och free floating, där bilar kan hämtas och lämnas var som helst inom ett visst område. 2016 lämnade Mercedes-Benz Car2Go, 2018 BMW:s Drive Now! och i år samåkningstjänsten Heetch Sverige. Det är en för liten marknad och företagen hänvisar till kostsam parkering som förklaring till varför de haft svårt att vara lönsamma.

Samarbete med kommuner/städer kan bli nödvändig för att säkerställa tillgång till parkeringsplatser. Tokyo och Singapore är ledande inom detta – Berlin och München på gång. Håll utkik, det kommer att hända saker!

Den dag självkörande bilar finns det ännu större möjligheter med bidelning. Nationalekonomen Stefan Fölster har i rapporten "Från Ta-sig-till-hållplats till Hämtas-hemma"¹¹ beräknat samhällsvinsterna av att påskynda paradigmskiftet från privat bilkörning till hämttjänster. I ett scenario där endast 20 procent av dagens bilägare har kvar sin egen bil år 2030 och istället använder sig av Hämtas-hemma-tjänster, minskar energiförbrukningen från dessa transporter med 80 procent och klimatpåverkan med över 90 procent. Sammantaget beräknar Fölster vinsterna till 270 miljarder kronor enbart under år 2030, till stora delar bestående av minskade utsläpp och därmed bättre hälsa, men också minskade kostnader för den enskilde användaren. Med en miljösubvention, motsvarande den subvention som gäller för övrig kollektivtrafik, skulle hyrbil i kombination med taxi kunna möta människors behov av mobilitet. Den totala effekten skulle bli fler hyrbilsresor och fler korta taxiresor till förmån för fler kollektivresor och därmed färre bilresor. Detta fungerar bäst när självkörande bilar finns, och det kommer att dröja åtminstone något decennium innan det är godkänt och de etiska dilemman som självkörande bilar innebär är utredda.

Bilpoolsutredningen

Utredning om åtgärder för att främja bil-, motorcykel- och mopedpooltjänster (Dir 2018:93) har följande uppdrag:

"Utredaren ska avgränsa och definiera begreppet bilpoolstjänst utifrån vilken verksamhet som bör gynnas och vilken tjänst som ska omfattas för att uppnå mer resurseffektiva transporter. Utredaren ska även överväga vilka krav som ska ställas i fråga om de fordon som används i en sedan bilpoolstjänst. Utredaren ska analysera och redovisa effekterna för transportsektorn och andra berörda branscher."

I nuläget finns ingen egen bilpoolsdefinition, utan de tjänster som utredningen ska utreda sorteras juridiskt som hyrbilstjänster.

Vidare framgår följande av direktiven för utredningen:

¹⁰ Milgram, S., 1967, The Small World Problem, *Psychology Today*, 1 (May), 61-67.

¹¹ *DN Motor*, "Hämttjänst kan revolutionera trafikpolitiken", 27 maj 2018; Fölster, S., 2018, *Från Ta-sig-till-hållplats till Hämtas-hemma. Samhällsvinster av att påskynda kollektivtrafikens paradigmskifte*, Stockholm: Svenska Taxiförbundet. https://www.taxiforbundet.se/wp-content/uploads/2018/06/hamta_hemma_final_lowres.pdf, nedladdad 20200202

”Utredaren ska i första hand undersöka förutsättningarna för en reducerad mervärdesskatt på sådant tillhandahållande av bil, motorcykel och moped mot betalning som sker genom s.k. bilpool. Utredaren ska analysera och ta ställning till om sänkt mervärdesskatt på bilpoolstjänster är förenligt med EU-rätten. Om utredaren bedömer att en ordning med sänkt skattesats på bilpoolstjänster är möjlig ska utredaren lämna lagförslag om detta.”

Biluthyrarna anser inte att en reducerad mervärdesskatt på bildelningstjänster behövs, våra medlemsföretag fungerar effektivt och med god lönsamhet utan den typen av subventioner.

Om mervärdesskatten reduceras efter förslag från utredaren ska det givetvis gälla alla bildelningstjänster som uppfyller krav på tillgänglighet, hållbarhet etc. i enlighet med EU-rättens principer om lika förutsättningar (level playing field).

Biluthyrarna bedriver i grunden samma verksamhet som de så kallade bilpoolerna – så oavsett vad utredningen kommer fram till kommer vi att verka för konkurrensneutralitet.

Biluthyrarna menar att när det gäller bilpooler/bildelning så finns redan en mycket väl fungerande infrastruktur. Vi har ingenting emot att fler aktörer kommer in på marknaden, konkurrens ger fler alternativ för konsumenter och företag och det gynnar sakfrågan: goda möjligheter till mobilitet, minimal miljöpåverkan och rätt användning av statliga resurser. I de fall som Biluthyrarna gör samma saker som så kallade bilpooler ska förutsättningarna givetvis vara desamma. Level Playing Field som detta kallas är ett centralt begrepp inom EU och en princip för unionens beslut: alla ska ha samma förutsättningar.

Biluthyrarna ser alltså gärna att fler aktörer kommer in på marknaden – men då med samma villkor.

Bilpoolsutredningens uppdrag är att särskilja bilpooler från annan bildelning i syfte att gynna bilpoolerna – med det goda syftet att stimulera bildelning. Bilpooler, som de kallas i utredningen, finns i princip endast i större städer och det handlar totalt om ett par tusen bilar i Sverige – att jämföra med Biluthyrarnas drygt 40 000 bilar.

Effekten skulle alltså vara liten, men vi har ännu inte förstått poängen med att skilja bildelning från bildelning – det är oförenligt med EU-rättens princip om likabehandling (level playing field) och dessutom skulle det gynna bildelning som den organiseras i större städer framför den redan hållbara och sedan länge etablerade modell som finns i hela landet.

Vi är öppna för förslag från bilpoolsutredningen som kan utveckla tillgänglighet, miljönytta, kundnytta och minska segregeringen av mobilitetstjänster. Självklart kommer vi att anpassa våra affärsmodeller så långt det är möjligt för att dra nytta av de subventioner som utredningen föreslår, om de sedan genomförs.

Smarta städer

Urbanisering och befolkningstillväxt innebär att allt fler bor i städer. Trängseln ökar. Därför måste man tänka – smart. I Sverige har vi genom stora skillnader i kommunalskatt och en stark koncentration till storstadsområden avseende kulturliv, mediebevakning, politisk aktivitet och mycket annat en olycklig situation där ökade klyftor mellan städer och glest befolkade områden är närmast oundviklig¹². Politisk kraft bör därför inriktas på att motverka skillnader mellan städer och mindre tätbefolkade områden.

¹² Brorström, S., & Parment, A., 2017, *Attraktiva platser bortom urbanisering och tillväxt*, Lund: Studentlitteratur.

I aktuell forskning är mönstret tydligt: urbaniseringen kommer att fortsätta, och människor vill bo och turista i städer där biltrafiken är begränsad men tillgången till sociala samlingspunkter god. Allt detta förutsätter en omställning där det blir färre bilar i stadskärnor. I visionen om den smarta staden är politisk styrning central, men den måste vara rättvis. I den smarta staden behövs bildelning och annan delning. Det ökar levnadsstandarden och den sociala hållbarheten genom att göra mobilitet tillgängligt för många. Det gynnar samhällets ekonomiska tillväxt och ökar levnadsstandarden. Genom att se till att förare får betala för den trängsel de skapar upprätthålls både incitamenten och det individualiserade ansvaret för att skapa ett bättre samhälle.

Sverige är ett av världens tio bästa länder att bo i¹³ och har en mycket välfungerande offentlig sektor, lite korruption, låga transaktionskostnader – vi liter i hög utsträckning på varandra – och tillgång till en ren och oförstörd natur. Låt nu detta fantastiska land bli ännu lite bättre -- klimatsmartare, rättvisare och hållbarare även i social och ekonomisk mening.

Hur människor konsumerar i större städer påverkar hur människor samspelar med andras konsumtion. Ibland pratar man om stadsekosystem, där myndigheter, företagsentreprenörer, kooperativ och konsumenter samverkar för att uppnå skalfördelar – på så sätt kan en kritisk massa nås¹⁴ Detta bidrar till urbaniseringen – i större städer finns en kritisk massa med konsumenter som kan ta del av de smarta lösningar som växer fram – ofta med digitalisering som stöd. Detta tenderar att ytterligare vidga den klyfta som finns mellan stora städer och mindre orter/landsbygd.

Över hela världen ser vi kommersiella, plattformsbaserade tjänster växa fram, inte sällan kategoriserade med "Uberization" som samlingsbegrepp. Här märks till exempel tvätt (Washio), livsmedelsaffärer (Instacart), hundvakt (DogVacay) och transport av gods (TippTapp). På detta sätt sker också en avreglering – denna gång inte understödd av politiker men med deras goda minne – och kontrollen över utförande, hållbarhetsaspekter etc. minskar¹⁵ samtidigt som skatteintäkterna i de länder där tjänsterna utförs tenderar att minska. Dessutom tenderar de här aktörerna att bli så stora att de hotar småskaliga, entreprenöriella initiativ.

Det finns två problem med bilar i relation till smarta städer. Dels att bilar tar mycket plats och endast används ungefär en timma per dygn, dels att resursanvändningen vid produktion av bilar är stor,

¹³ Plats 3 (2020 Best Countries ranking), <https://www.usnews.com/news/best-countries/quality-of-life-rankings>; plats 11 (Numbeo Quality of Life index), https://www.numbeo.com/quality-of-life/rankings_by_country.jsp; plats 3 (World Report 2018 Best Countries List), <https://www.cnb.com/2018/01/27/us-news-world-report-10-countries-with-the-best-quality-of-life.html>; plats 1 i flera dimensioner av OECD Better Life Index (<http://www.oecdbetterlifeindex.org/countries/sweden/>) ; plats 8 (FN:s Human Development Report), <http://hdr.undp.org/en/content/human-development-index-hdi>.

¹⁴ Llewellyn, T. (2017). *Sharing Cities: Activating the Urban Commons*. Shareable; McLaren, D. & Agyeman, J. (2016). Transcending the sharing economy. 2nd *International Workshop on the Sharing Economy*, Paris.

¹⁵ Scholz, T. (2016). *Platform Cooperativism: Challenging the Corporate Sharing Economy*. New York. Available at: http://www.rosalux-nyc.org/wp-content/files_mf/scholz_platformcooperativism_2016.pdf

därför borde bilar nyttjas bättre.¹⁶ Bildelning har förutsättningar att bidra till en bättre levnadsmiljö för dem som bor och verkar i stora städer.¹⁷

Hyrbilar – en bärande del i smarta städer och samhällen

I de visioner som målas upp om framtidens smarta städer och samhällen är mobilitet centralt. När allt fler ska få plats i städer med minskade utsläpp som mål krävs olika lösningar och de behöver vara sammankopplade. Jämte kollektivtrafik och cykel- och gångvägar behöver vi individualiserad mobilitet – taxi, bilpooler, elskotrar och app rides. Men vart tog hyrbilen vägen? En lösning som visat sig överlägset hållbar.

Mönstret är tydligt: urbaniseringen kommer att fortsätta, och människor vill bo och turista i städer där biltrafiken är begränsad men tillgången till sociala samlingspunkter god. Allt detta förutsätter en omställning där det blir färre bilar i stadskärnor. I visionen om den smarta staden är politisk styrning central, och den måste vara rättvis: den politiska styrningen ska inte diskriminera mellan dem som erbjuder mobiliteten, och inte heller mellan transportslag. I den smarta staden finns en välfungerande kollektivtrafik, cykelbanor, elskotrar, taxi, app rides och bildelning för individuella turer eller samåkning. Vi kommer samåka, dela bilar med varandra eller hyra från en kommersiell aktör. Mångfalden av alternativ behövs. Konkurrens ökar levnadsstandarden och den sociala hållbarheten genom att göra mobilitet tillgängligt för många. Det gynnar samhällets ekonomiska tillväxt och stimulerar till innovation och hållbara lösningar.

Behovet av mobilitet ökar. Arbetsmarknaden specialiseras, vi jobbar på allt mer olika tider och mångfalden i levnadssätt gör behovet av individuell mobilitet större. Mobilitet är grundläggande för ett välfungerande samhälle som verkar för social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet. Just därför behöver eget bilinnehav begränsas för dem som bor centralt, och just därför är välfungerande bildelning en lösning.

Regeringen har tillsatt en utredning för att främja pooltjänster. Huvudmotivet är att stimulera en cirkulär ekonomi med mer resurseffektiva persontransporter. Lösningen är: bilpooler men inte hyrbilar. Det är varken smart eller hållbart.

Intermodala lösningar: Bildelning samordnas med kollektivtrafik

Det är angeläget att se bildelning som en viktig del också av det publika transportsystemet. Utvecklad och väl fungerande bildelningsverksamhet genererar säkerligen även en ökad efterfrågan på transporter med buss, pendeltåg, tunnelbana etc.

I en smart stad samverkar olika mobilitetslösningar för att ge invånarna tillgång till en mångfald av alternativ när det gäller transport – och för att få en överblick behövs nav och appar som visar hur olika transportalternativ enkelt kan samordnas.

Tuffa utmaningar och smarta lösningar

Urbaniseringen har skapat en situation där det blir allt tuffare att skapa mobilitet – i stora städer på grund av trängsel, snabbt ökande befolkning, hårt belastad kollektivtrafik, ont om parkeringsplatser och höga kostnader för individuellt bilinnehav – i landsbygd på grund av stora avstånd, minskad

¹⁶ Morris, D.Z., Today's Cars Are Parked 95% of the Time, Fortune, March 13th.

<https://fortune.com/2016/03/13/cars-parked-95-percent-of-time/> (27 jan 2020)

¹⁷ Cheng, E., 2018, The future of the auto industry lies in car sharing, Chinese executives say, CNBC, 4 december, <https://www.cnbc.com/2018/12/04/future-of-auto-industry-lies-in-car-sharing-chinese-executives-say.html> (27 jan 2020)

befolkning, begränsad köpkraft och en negativ attityd till de lösningar som presenteras i städer. Storstadsnormen präglar utvecklingen, och det kanske är där diskussionen framöver kommer att vara tydligast – men även mindre orter har ett stort behov av andra mobilitetslösningar än egen personbil.

Det finns olika lösningar på olika ställen i världen som är värda att uppmärksamma.

I **Berlin** prövar man en buss som beställs via en app och kan stanna på 5 000 olika hållplatser så att resenären aldrig behöver gå mer än 200 meter. Bussen kommer i genomsnitt efter tio minuter. En algoritm optimerar resvägen för alla resenärer. En resa kostar 5,62 Euro. De första sex månaderna företogs 410 000 resor och de ersatte 185 000 bilresor. En slags flexibel shuttle bus till ett pris som är högre än konventionell kollektivtrafik men också mer flexibelt och inte olik en samåkningslösning. Dessutom rullar fyra förarlösa bussar på mycket tydligt avgränsade sträckor på prov.¹⁸

I **München** testas en liknande lösning, men den är helt integrerad med kollektivtrafiken och ger resenärer en lösning som är om inte dörr-till-dörr så nästan: hållplatserna ligger tätt. Lösning erbjuds mot 3,5 Euro i påslag och 2 700 regelbundna användare är med i testet. Vid 150 av stationerna/hållplatserna finns cyklar att låna när man kommer fram. Elcyklar kan hyras för 5 cent per minut och de finns vid *mobilitetsstationer*, där det också finns laddplatser för elbilar, bildelning och kollektivtrafik.

Hamburg har valt en annan väg med en kraftigt utbyggd kollektivtrafik so beräknas färdigställd om några år. I hamnstaden pågår en pilot med självkörande shuttle-bussar. Även här finns knutpunkter – drygt 40 till antalet – med kollektivtrafik, bildelning och låncyklar samlat. Voi är med på prov. 20 000 åkturer har kartlagts och 80 procent av dem används för att köra till järnvägsstationen. Oklart om det ska ses som ett upplägg som eliminerar behovet av egen bil, eller som okynnesåkning – resenären kunde ju ha gått eller cyklat till järnvägsstationen. Även här har man börjat pröva bussar som beställs efter behov och stannar närmare resenärens upphämtningsort och önskade slutdestination. Kanske är det snart slut på halvtomma bussar som går när det inte passar resenärerna?

Utmaningar för bildelning

Många delar av delningsekonomin har lönsamhetsproblem, trots att det finns inslag av att tjänster köps in utifrån kriteriet lägsta pris snarare än schyssta villkor. Biluthyrarnas medlemmar är lönsamma och upprätthåller en god social hållbarhet genom att medarbetare får avtalsenliga löner. Fordon och andra tjänster köps in från hållbara leverantörer. Fordon finns tillgängliga i hela landet.

En utmaning i större städer är parkeringssituationen. En privatbil står i genomsnitt parkerad drygt 95 procent av tiden. Att använda färre bilar och därmed varje bil oftare skulle ge mycket stora positiva effekter på markanvändningen. Antalet parkeringsplatser skulle kunna minskas och användningen av mark förändras till mer gångytor, parker etc. Antalet bilar som cirkulerade för att hitta parkeringsplats skulle minska.

Det här är ett dilemma för stadsplanerare och planering av infrastruktur. Ökad tillgänglighet och framkomlighet gör att fler väljer transportslaget så brist på parkeringsplatser kommer att vara ett kännetecken hos städer – smarta eller inte – i framtiden. Dels eftersom många intressen gör anspråk

¹⁸ Justen, K., 2020, Konzepte gegen den Verkehrskollaps, auto motor & sport, Nr. 4, s. 98-101.

på alternativ markanvändning, dels eftersom en alltför stor tillgänglighet på parkeringsplatser gör att fler tar bilen.

Ett område där biluthyrningsverksamheten redan i dag fungerar väl gäller parkeringsytor vid uthyrnings- och återlämningstillfällena. Här finns redan i dag plats för alla befintliga bilar, och det goda utnyttjandet bygger på att utnyttjandegraden är så hög som den är, alltså 65 till 70 procent.

Vi vet dock att allt större problem uppstår under tiden som bilarna används av kunderna. Kontinuerligt höjda parkeringsavgifter, minskat antal parkeringsplatser mm. försvårar för dem som nyttjar bilarna. Att inkludera biluthyrningsföretagen i ett utvecklat system med bildelning skulle i framtiden vara en naturlig delösning när det gäller möjligheten att effektivisera men också sammantaget kunna disponera fler parkeringsytor. Från kundperspektivet har free floating här sina fördelar – inga parkeringsavgifter erläggs – men affärsmodellerna har ofta visat sig ekonomiskt ohållbara.

Trängselskatten måste få effekt även vid bildelning

Trängselskatten är ett modernt och smart sätt att styra trafiken till tidpunkter då infrastrukturen är mindre belastad. Allt fler länder och städer väljer denna lösning. Trängselskatten är i en mening en börda för bilägare, men det är få länder som inte har antingen motorvägsavgift eller vägtullar/trängselskatt, i EU bara en handfull. Både motorvägsavgifter och trängselskatter påverkar användningen – men motorvägsavgiften stänger ute resurssvaga bilförare – ofta med äldre och mindre säkra fordon – från de betydligt säkrare betalmotorvägarna.

Ju fler bildelningsbilar det finns, desto större är problemet med att det i nuläget är svårt att ta ut trängselskatt av användaren när bil delas. För att den styrande effekten av regel- och avgiftssystemen inte ska minska med utvecklad bildelning är det viktigt att regelsystemen ändras så att den enskilde brukaren märker av avgifter kopplat till brukandet av fordonet. En översyn av förslagsvis ägaransvaret bör därför ske och/eller andra ändringar genomföras i syfte att fordonsägaren snabbt får tillgång till de aktuella registren så att användaren och användandet kan debiteras.

Trängselskatten är ett utmärkt sätt att styra trafiken mot rätt tidpunkt och bort från individuellt bilåkande. Men de allt fler som delar bil kommer undan, vilket på sikt äventyrar omställningen mot gröna och smarta städer. Skälet är att det tar ett par veckor tills Transportstyrelsen tillhandahåller information om trängselskattpassager. När hyr- eller delningsbilen återlämnas är det omöjligt att veta vilka passager som har debiterats. Alla som hyr ut bilar i Sverige har därför tvingats inkludera vägtullar i hyrespriset.

Detta skapar flera problem. Det driver upp kostnaderna för att hyra – trängselskatten måste ju betalas. När 100 kronor eller mer – på maxavgiften 135 kronor per dygn vid högsäsong läggs också moms – läggs på dygnspriset kommer fler ha egen bil och färre dela med andra.

Men framför allt: Det tar bort incitamenten att undvika tullarna. Den som hyr kör som om tullarna inte fanns, och i sämsta fall ännu värre: Tullarna är redan betalda, så varför inte passa på att använda möjligheten att köra exakt när det passar en själv? Tullarna tappar helt sin styrande effekt och vi får den motsatta effekten – den som hyr åtnjuter den mindre trafiken under trafiktopparna som trängselskatten resulterat i, men betalar ingenting för att åka då.

Den som kör sig egen bil anpassar däremot sin körning för att minska sina kostnader. På köpet flyter trafiken bättre. Det är så incitament ska fungera och det var också så trängselskatten var tänkt från början! Sedan något år måste också tjänstebilsförare betala – det ger såklart mer av önskad effekt på trafiken.

Visst kan man invända att de som delar och hyr ändå betalar. Och visst gör de det. Staten får pengarna, och till och med mer pengar eftersom bilföraren inte har incitament att undvika de tidpunkter då trängselskatten är som högst utan kör lite extra. Men det primära syftet med trängselskatten är ju faktiskt att minska trängseln, sprida ut trafiken över fler timmar på dygnet, styra över till kollektivtrafik, cyklar och andra lösningar och med allt detta minska samhällets bilberoende. På det sättet behöver färre vägar byggas, resurser kan investeras i annat som ökar livskvaliteten och vi sparar på jordens ändliga resurser.

Detta med trängselskatten är inte bara en storstadsfråga. Den finns redan idag i Motala och Sundsvall och fler ställen lär komma, av finansierings- trafikflödesskäl, så det är en fråga för hela Sverige. Tack vare drivmedelsstationer och lokala entreprenörer är tillgången på hyrbilar god i hela landet. Det ger många människor möjlighet till mobilitet, för arbetsresor, nöjesresor, IKEA-besök eller en vecka i sommarstugan. Alla har inte råd med egen bil, det gäller i alla delar av landet. Hyrbilar är en konkurrensutsatt verksamhet med attraktiva priser och enhetsprissättning. Det gynnar konsumenten och gör det enkelt. Men enhetsprissättningen gör att den som bor i lands- och glesbygd får vara med och betala trängselskatterna när de hyr. Det är orimligt. En möjlighet vore – vilket delvis sker redan idag – att differentiera prissättningen så att det är dyrare att hyra bil i en stor stad, en annan att lösa problemet med att trängselskatten inte debiteras bilägaren.

Motala och Sundsvall är två ganska färska exempel på vägavgifter. Ju fler ställen det används på, desto mer angeläget att lösa problemet med att trängselskatten tappar sin styrande effekt. Och ju fler som delar, desto viktigare är det att ta tag i denna fråga!

I både Stockholm och Göteborg finns många med låga inkomster som pendlar långa sträckor och passerar vägtullar. Många av dem har arbeten som är centrala för att samhället ska fungera – poliser, lokförare, undersköterskor, handelsanställda, förskollärare. Men risken är att de kommer råka ut för allt högre tullar, för ju fler som delar bil med nuvarande regelverk, desto mer kommer politiker tvingas höja tullarna för att hantera den ökade trafiken.

Allt detta hindrar omställningen mot bildelning eftersom bildelningsföretagen såklart tar ut avgiften av dem som kör. När bilen kostar 595 per dygn istället för 495 eller 525 skapar det fördröjning i omställningen mot att vi delar på bilar. Fler bilar kräver mer energi för att byggas, de ska parkeras, försäkras, besiktas och till slut deponeras.

Biluthyrarnas hållning gällande trängselskatt och vägavgifter:

- Idag tvingas biluthyrare fördela trängselskatt som ett schablonbelopp på alla kunder
- Trängselskatten får därmed ingen styrande effekt på hyrbilar och annan bildelning
- "Fel" kunder drabbas av trängselskatt – detta skapar och ökar klyftorna
- **Staten bör förändra sina rutiner för Trängselskatt så att kostnaden hamnar hos rätt bilist**

Bidelning i hela Sverige bidrar till att hålla ihop landet

VI lever i en polariserad tid. Klyftorna ökar¹⁹, skillnaderna mellan fattiga och rika – individer och kommuner – ökar. I 275 av 290 kommuner ökar inkomstskillnaderna²⁰, i 286 av 290 minskar antalet

¹⁹ OECD Economic Surveys, Sweden, March 2019,

²⁰ Mattmar, U. & Sima, L., 2019, *Ökade skillnader mellan fattiga och rika i Sveriges kommuner*, SVT Nyheter, 29 juli, <https://www.svt.se/nyheter/inrikes/okade-skillnader-mellan-fattiga-och-rika-i-sveriges-kommuner>, 20200202.

invånare i mellanskiktet, som varken är rika eller fattiga²¹. Polariseringen mellan storstad och landsbygd, mellan välbeställda och mindre välbeställda och mellan dem som har goda och mindre goda förutsättningar på arbetsmarknaden²². Till detta kommer polarisering av medier och ideologisk polarisering²³.

Det snabbt urbaniserade Sverige har ofta storstadsfokus – det gäller inte minst politikerns beslut. I ett Sverige som glider isär påskyndar digitaliseringen urbaniseringen: i stora städer är fler tjänster tillgängliga, konkurrensen är mer intensiv och det finns en större kritisk massa med köpare för olika tjänster, vilket gör det möjligt att bygga distributionssystem för hemleveranser och tjänster hos hushållen. Digitaliseringen gynnar alltså större städer. Billiga taxiresor (MyTaxi, Taxijakt), app rides (Uber, Lyft), näthandel med snabba leveranser (apotek, coop.se), tjänster för transporter och deponi (TippTapp) och mycket annat fungerar bättre i större städer, där det finns fler användare, högre betalningsvilja, längre resvägar och fler som är villiga att arbeta för en billig penning.

Till detta kommer att skillnaderna i kommunalskatt som få länder har (i EU en handfull) till att öka klyftorna. Landsorten drabbas. En subvention av en utpräglad stockholms-/storstadsprodukt bidrar till ytterligare klyftor och minskat förtroende för politiker. Detta bör undvikas.

När klyftorna ökar och urbaniseringen bidrar till detta får det stora konsekvenser. I storstäderna ökar trängseln, kostnaderna stiger, lönerna ökar, kommunalskatten är mycket lägre än på mindre orter i lands- och glesbygd. Kommunalutjämningskattesystemet finns inte i de flesta länder – och behövs inte heller. I de allra flesta länder är kommunalskatten densamma – Sverige, Finland och Schweiz utgör undantag från det som är vanligt, nämligen att alla i ett land betalar lika mycket i kommunalskatt.

En minskning av biltrafiken behöver ske utan att någon samhällsgrupp får sämre mobilitet. Om det skulle bli resultatet riskerar åtgärden att bli samhällsekonomiskt dyr och dessutom djupt impopulär.

För att få fler att välja bort det privata bilåkandet behöver alternativen till den egna bilen göras mer attraktiva. Det behöver bli lika enkelt och flexibelt att åka kollektivt och dela bil som att åka med egen bil. Här behöver både aktörer som erbjuder transporttjänsterna och politiker som tar fram villkoren utveckla möjligheterna. Konsumenter har en tröskel för att bryta invanda beteenden²⁴

Det talas ofta om att samhället glider isär och att klyftorna ökar – mellan stad och landsbygd och mellan det som finns i rik mängd i stora städer, och i liten mängd i landsbygd: pengar, utbud av kulturliv, entreprenörer. Att i en sådan situation subventionera bildelning i stora städer – som Bilpoolsutredningen fått i uppdrag att undersöka formerna för – är inte rimligt, särskilt inte som det redan idag finns en välfungerande bildelning som är ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar –

²¹ Sundling, J. & Halth, G., 2017, *Inkomstklyftorna ökar i 286 kommuner - här är hela listan*, 16 februari, <https://www.dagenssamhalle.se/nyhet/inkomstklyftorna-oekar-i-286-kommuner-haer-aer-hela-listan-31594>, 20200202.

²² Hartmann, B.J., Ostberg, J., Parment, A. & Soler, C., 2020, *Unboxing marketing: creating value for consumers, firms, and society*, Lund: Studentlitteratur.

²³ Difranzo, D.J. & Gloria-Garcia, K., 2017, Filter bubbles and fake news, *Crossroads*, 23(3), 32-35; Spohr, D., 2017, Fake news and ideological polarization. Filter bubbles and selective exposure on social media, *Business Information Review*, 34(3).

²⁴ Inom nationalekonomisk/mikroekonomisk forskning kallas detta för *inertia shopping rule*. Effekten är välbelagd.

Biluthyrarna. Medlemsföretagen finns i hela landet och tillhandahåller hållbar mobilitet med liten miljöpåverkan, hög tillgänglighet, attraktiva priser och socialt hållbara villkor för de medarbetare som arbetar med att tillhandahålla bildelningen.

Begreppsförvirring: Bilpool, bildelning och annat

Bilpool som det ofta används i Sverige – av branschens aktörer, politiker och debattörer – är inte ett adekvat begrepp om vi ser till begreppets etymologiska ursprung och hur det används internationellt. Det definieras på följande sätt på engelska: "An arrangement between people to make a regular journey in a single vehicle, typically with each person taking turns to drive the others.". På samma sätt förhåller det sig på spanska där *vehículo compartido* = bilpool (https://es.wikipedia.org/wiki/Vehículo_compartido) – samåkning helt enkelt. Tyskan använder som så ofta engelska termer och skiljer tydligt mellan *carsharing* och *carpooling* – det senare motsvarar definitionen på engelska ovan.

Det är svårt att dra gränser mellan bildelning och biluthyrning. Båda kan erbjuda samma saker men har vissa strukturella fördelar: bildelningsföretagen har mer digitala bokningssystem och fler digitala användare, vilket bland annat möjliggör dygnet-runt-upphämtning i de flesta fall. Telematiksystemen i fordonen är mer utvecklade. Biluthyrningsföretagen har en sedan länge välutvecklad infrastruktur med parkeringsplatser, tillgänglighet i hela landet och låga kostnader genom hög beläggningsgrad och goda möjligheter att köpa/leasa fordon förmånligt. Servicenivån i meningen manuell, personlig service, är bättre men de digitala lösningarna är sämre utvecklade. Här går utvecklingen snabbt, både vad gäller telematiksystem och appar så digitaliseringen kommer att påskynda utvecklingen för biluthyrare – och de nya bildelningsföretagen som kommer in på marknaden använder smarta lösningar som inspirerar traditionella aktörer.

De relevanta definitioner som finns är²⁵:

- Lifta/Hitchhiking
- Ridesharing/Carpooling/Liftsharing – ta med sig ytterligare passagerare till en redan planerad biltur (BlaBlaCar, Skjutsgruppen)
- Ride-hailing – med hjälp av en app boka transport mot ersättning (Uber, Lyft)
- Carsharing – access till fordonsflotta genom medlemskap, betalning efter nyttjande (AVIS, Europcar, Hertz).
- Stationsbaserad bildelning (Return carsharing) (Zipcar, Sunfleet)
- Envägsbildelning (One-way carsharing) eller free floating (ibland flytande bilpooler), med den skillnaden att medan den förra (tidigare Car2Go) har dedikerade parkeringsplatser och den senare inte har det men väl möjlighet att lokalisera fordon med en app (geo-localize) (ShareNow, tidigare DriveNow) – se vidare i nästa avsnitt
- Privat bildelning (P2P car sharing) (GoMore)

En skillnad mellan bildelningstjänster utanför de etablerade biluthyrningsföretagen, "bilpoolerna", och biluthyrning skulle kunna vara att de förra *hyr oftare*. Men en studie från A. T. Kearny visar att bara en procent nyttjar bildelningen varje dag – att jämföra med majoriteten användare, som använder tjänsten mellan två och tre gånger per månad.²⁶

²⁵ Guyader, H., Ottosson, M. & Parment, A., 2020, *Sustainability and Marketing*. Why and how sustainability is changing current marketing practices, Lund: Studentlitteratur.

²⁶ Se The Demystification of Car Sharing, publicerad augusti 2019:

<https://www.kearney.com/automotive/article/?/a/the-demystification-of-car-sharing>

En annan skillnad är att *biluthyrningsföretagen har en tyngdpunkt på stationer vid kollektivtrafiknav*. Det har även stationsbaserad bildelning, medan free floating inte har några stationer. Det i sig är ett problem – som vi snart återkommer till.

I en forskningsrapport från ACEA (European Automobile Manufacturers' Association) reds begreppen ut – och i rapporten konstateras att följande kriterier gäller för bildelning²⁷:

- Nyttjaren måste genomgå en kvalificeringsprocess
- Fordonet körs av föraren, som använder bilen för personligt bruk eller för sin arbetsgivare
- Nyttjaren betalar för den tid bilen nyttjas
- Användningen är ibland planerad och bokas i förväg, ibland spontan
- Fordonet hämtas på en station
- Inspektion och rengöring sköts av uthyraren

I allt väsentligt motsvarar det vad Biluthyrarna gör idag och har gjort under flera decennier.

Läs mer här:

https://www.acea.be/uploads/publications/SAG_Report_-_Car_Sharing.pdf

Lika villkor: Level playing field

Bilpoolsutredningens förslag kommer att få intressanta effekter och beroende på vad förslaget blir kommer det att öppna affärsmöjligheter både för de traditionella biluthyrningsföretagen och för de nya aktörerna.

Skulle förslaget enligt direktivet till bilpoolsutredningen om sänkt moms för så kallade bilpooler gå igenom kan "bilpoolsföretagen" dvs. Aimo med flera börja hyra ut bilar på samma sätt som Europcar och Circle K och därmed få en fördel. När de ställer fyra bilar som kan hyras ut på tim- eller dygnsbasis utanför McDonald's/OKQ8 (som ofta är samlokaliserade) blir det ju tydligt att OKQ8 får en konkurrensnackdel. Är det bara tillgänglighetskriteriet det faller på kan Biluthyrarnas medlemsföretag ordna det – med andra ord kommer de traditionella biluthyrningsföretagen anpassa sig efter det som bilpoolsutredningen kommer fram till och vice versa.

Sedan lång tid tillbaka finns automater där nycklar kan hämtas ut dygnet runt, Hertz har använt det med framgång sedan 2011 och det ger dygnet-runt-access.

Biluthyrningsföretagen kan relativt enkelt ställa om till det som utredning skulle föreslå om det gynnar affärsmodellen.

Biluthyrarna behöver inte subventioner, inte sänkt skatt, inte sänkt moms och inte subventionerade parkeringsplatser – verksamheten är sedan flera decennier bärkraftig ändå. Men sådana stimulanser kan påskynda omställningen till bilfria/bilfattiga innerstäder och här vill Biluthyrarna gärna vara med. Biluthyrningsföretagen bär sedan länge sina kostnader om än med små vinstmarginaler. Men det måste vara lika villkor – level playing field, en av EU-rättens grundprinciper.

Stationsbaserad bildelning eller free floating?

Den definition som bilpool tycks ha fått i Sverige innebär samma sak som *stationsbaserad bildelning*: Sunfleet har skickligt marknadsfört detta som ett miljövänligt och bra alternativ. Vi håller med, lösningen är bra, och nu är Sunfleet nedlagt ersatt av M, Smart Carsharing, drivet av Volvo Car

²⁷ LeVine, S., Zolfaghari, A. & Polak, J., 2014, Carsharing: Evolution, Challenges and Opportunities, Brussels: ACEA (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles).

Mobility AB, med ett än tydligare syfte att ersätta privat bilägande i storstäderna. Därmed får Volvos mobilitetstjänst rätt benämning – smart bildelning. Den är för övrigt betydligt dyrare än Sunfleets tjänster, vilket understryker att det är svårt för andra än de traditionella biluthyrningsföretagen att erbjuda attraktiva priser och samtidigt ha god lönsamhet.

Och vad är en hyrbil? Jo, en delad bil.

I allt mer förtätade stadsmiljöer behövs gröna och smarta lösningar, så att vi behöver dela bilar är klart. Det kan ske på två sätt. *Free floating* eller *stationsbaserad bildelning*. Med free floating kan bilen hämtas och lämnas var som helst inom ett visst område. Det har visat sig skapa mycket okynnesåkande och bilarna tenderar att hamna på samma ställe vid fel tidpunkt. Användarna tar bilen till flygplatsen men taxi eller flygbuss hem, de kör bil till city på fredagskvällen men åker buss, tunnelbana eller taxi hem. Bilarna behöver då flyttas, vilket ofta sker på billigaste sätt, och med låga hållbarhetskrav. De som flyttar fordonen arbetar ofta under tuffa villkor, vilket är socialt ohållbart. Miljöfördelen uteblir, kostnaderna skenar, intäkterna är begränsade. Ett alternativ som varken är miljömässigt, ekonomiskt eller ens socialt hållbart. Följdriktigt har både Car2Go och DriveNow – som passande nog strajpade bilarna med budskapet ”Ta bilen till jobbet – ta tunnelbanan hem” – lämnat Sverige, de båda free floating-aktörerna hade lönsamhetsproblem. Nyligen meddelades att Car2Go stänger ner verksamheten i Austin; Calgary, Alberta; Denver; och Portland – därmed försvinner hälften av Car2Go:s verksamhet i USA och Kanada. Den tyske geografen Stefan Weigele konstaterade redan 2014 att free floating-bilar används drygt fyra procent av tiden, dvs. inte mer än en privatbil, och att mycket av åkandet är just okynnesåkning. 57 procent av dem som använder free floating har en privatbil.

Kritiker menar att free floating kan bidra till fler bilar och mer utsläpp. De skapar nämligen omfattande okynnesåkning. Istället för att vänta på bussen eller promenera tar man en free floating-bil.²⁸ En av de mest tongivande kritikerna är den Stefan Weigele, som arbetar med att göra städer Co2-neutrala i konsultföretaget Civity. En stor studie som Civity genomfört – en av de första stora studierna som genomfördes av free floating – använder Berlin som fall. Berlin var en av de första städerna där bildelning etablerades av nya aktörer som Car2Go och DriveNow. 115 miljoner observationer ligger till grund för denna gedigna studie som visar följande:

- 50 procent av resorna är kortare än fem kilometer, 15 procent kortare än två kilometer
- Resorna sker ofta kring After Work-tid, dvs direkt efter jobbet
- En free floating-bil används 62 minuter per dag
- Med en smula raljant ton sammanfattar författarna Friedemann Brockmeyer och Stefan Weigele utfallet som ”motordriven bekvämlighetsmobilitet för korta resor i närområdet” – resor som genomfördes med kollektivtrafik och cykel innan free floating etablerades.

Läs mer här:

<https://civity.de/de/matters/urbane-mobilit%C3%A4t-im-umbruch/>

Stationsbaserade lösningar – som Sunfleet/M – har bättre förutsättningar. Bara 28 procent har en privatbil – de kan ju förboka en på stationen, så det blir planerat, ingen okynnesåkning. Många har det som alternativ till en andrabil.

²⁸ Der Tagesspiegel (2007), Verkehr in der Großstadt, Carsharing nicht unbedingt ein Vorteil für die Umwelt, 27 februari, <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/verkehr-in-der-grossstadt-carsharing-nicht-unbedingt-ein-vorteil-fuer-die-umwelt/19420012.html> (26 januari 2020)

I en studie där free floating jämförs med stationsbaserade bildelningsbilar visar att de förra används för resor som är fem till åtta kilometer långa, medan de senare används för resor som är 56 till 60 kilometer långa²⁹. 28 procent av dem som använder stationsbaserad bildelning har en egen bil, medan andelen är 57 procent hos användare av free floating.³⁰ Medan en free floating-bil har 125 användare i genomsnitt har en stationsbaserad 45.³¹

I Berlin användes free floating-bilarna 62 minuter per timma – riksgenomsnittet i Tyskland var 43 minuter för Car2Go och 52 för DriveNow.³² Det är mindre än för en privatbil som i genomsnitt används en timma per dag (uppgifter varierar men ligger i flertalet fall nära en timma per dag).³³

I rapporten *Comparison of free-floating car sharing services in cities*, genomförd av en grupp forskare vid Chalmers, konstateras att free floating i hög utsträckning konkurrerar med kollektivtrafik, cykel och att gå. 22 städer analyseras i studien och resultatet visar att med undantag av Madrid, där utnyttjandegraden är 21,6 procent, används free floating-fordonen mellan 4 och 12 procent av tiden.

Detta kan jämföras med konsultrapporter som anger att en delad bil kan ersätta 13³⁴ till 15³⁵ privatbilar.

Rapporten kan laddas ner här:

https://www.eceee.org/library/conference_proceedings/eceee_Summer_Studies/2017/4-mobility-transport-and-smart-and-sustainable-cities/comparison-of-free-floating-car-sharing-services-in-cities/

Att en delad bil skulle ersätta tio till femton privatbilar, som konsultrapporterna lovar, är alltså helt felaktigt och bland andra tyska regeringen har använt sådana rapporter som beslutsunderlag när de har fattat beslut och dragit upp riktlinjer för lagstiftning om bildelning³⁶. Det är olyckligt. Delade bilar ersätter snarare två bilar, tre i bästa fall.

Konkurrens kommer från många håll – pressade priser på taxi- och appride-tjänster, bättre kollektivtrafik och lösningar där privatpersoner hyr ut bil till varandra, som med GoMore. Konkurrens

²⁹ Nehrke, G., 2016, Wirkung verschiedener CarSharing-Varianten auf Verkehr und Mobilitätsverhalten, in: *Bundesverband CarSharing* (red.), CarSharing Factsheet Nr. 3, Juni.

³⁰ Tagesspiegel 2017

³¹ Deloitte, 2017, *Car Sharing in Europe: Business Models, National Variations and Upcoming Disruptions*, 6/17, <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/de/Documents/consumer-industrial-products/CIP-Automotive-Car-Sharing-in-Europe.pdf>, (26 jan 2020)

³² Harder, S. (2014), Carsharing soll Stadtverkehr verschlimmern, *Der Spiegel, Mobilität*, 3 sept.

³³ Morris, D.Z., 2016, Today's Cars Are Parked 95% of the Time, *Fortune*, March 13th. <https://fortune.com/2016/03/13/cars-parked-95-percent-of-time/> (27 jan 2020)

³⁴ Martin, E., Shaheen, S., & Lidicker, J. (2010). The impact of carsharing on household vehicle ownership. *Transport Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2143, 150–158.

³⁵ Transport & Environment (2017). Does sharing cars really reduce car use? June. Available at: <https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/Does-sharingcars-really-reduce-car-use-June%202017.pdf>.

³⁶ Mortsiefer, M. (2016), Carsharing-Gesetz, Bundesregierung will Teilzeitautos besserstellen, *Der Tagesspiegel*, 29 augusti, <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/carsharing-gesetz-bundesregierung-will-teilzeitautos-besserstellen/14466322.html> (26 januari 2020).

är bra, det får alla att skärpa sitt erbjudande, det driver lösningar och innovationer framåt, och ger en större mångfald av lösningar för smarta städer och samhällen. De här lösningarna behöver kopplas samman så att det blir så enkelt, bekvämt och miljövänligt som möjligt för användarna. Vi ser att Google Maps har börjat med detta, och fler aktörer kommer. I USA har konkurrensen från AppRides som Uber bidragit till att Car2Go (free floating) tvingats stänga ner³⁷.

Stationsbaserade lösningar är hållbara – och finns redan

Vi tror att de stationsbaserade lösningarna är centrala här, de ersätter i hög utsträckning privatbilar och är en ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar lösning för framtidens mobilitet. Och de finns redan! Hyrbilsföretag och drivmedelsstationer erbjuder hyrbilar, en affärsmodell som funnits i evigheter – Avis, Europcar, Hertz och Sixt grundades alla under första halvan av 1900-talet – och har alltid klarat sig på egen hand. De är alltså ekonomiskt hållbara. De är socialt hållbara – med avtalsenliga löner och filialer runt om i Sverige ser de till att även människor på mindre orter och i landsbygd får tillgång till mobilitet. De skapar arbetstillfällen för entreprenörer som driver Hertz, Europcar eller Circle K:s biluthyrning på mellanstora och mindre orter. De är miljömässigt hållbara: bilar med den senaste avgasreningstekniken och nyttjas flitigt. Tack vara regeringens bidrag till laddstationer ställer de om till en infrastruktur för elbilar relativt snabbt.

Utnyttjandegraden då – som är så central för resursutnyttjande och hållbarhet? Den ligger stabilt kring 65 procent. Och till skillnad från de olika typer av bildelning som vuxit fram de senaste åren finns de 50 000 hyrbilarna i Ljusdal, Kramfors och Vadstena. De täcker hela Sverige och erbjuder en unik infrastruktur för mobilitet. Det ger många människor möjlighet till mobilitet, för arbetsresor, nöjesresor, IKEA-besök eller en vecka i sommarstugan. Alla har inte råd med egen bil, det gäller i alla delar av landet. Hyrbilar har attraktiv prissättning och konsumentskyddet är omfattande.

Envisa rykten gör gällande att hyrbilar inte kommer att omfattas av bilpoolsdefinitionen, utan bara de som kallar sig bilpools och bildelning. Att utelämnas den mest hållbara bildelningen – biluthyrarna – skulle alltså inte omfattas av en definition som syftar till att förbättra hållbarhet, miljöhänsyn, individuell mobilitet och medborgarnytta.

Konkurrensneutralitet – a level playing field med EU-rättens terminologi – är en självklarhet i en rättsstat. Det måste även gälla den felaktigt namngivna bilpoolsutredningen.

Vi behöver en dynamisk syn på konkurrens. Konkurrens måste förstås i vid bemärkelse. ”alla konkurrerar med alla” – AppRides med ”bilpools”, hyrbilar, kollektivtrafik, cykel, skoter etc. Det är viktigt att dynamiken i detta blir bra och att det är genomtänkt vad som subventioneras och inte.

Free floating med lönsamhetsproblem

Car2Go (ägs av Daimler sedan 2018, fusion med DriveNow! under namnet Share Now 2019) har haft en hel del problem med att få stänga etableringar av det skälet att de inte har burit sig ekonomiskt utan subventioner. Car2Go anger i Tyskland att de behöver 12 till 13 körningar per bil och dag, men

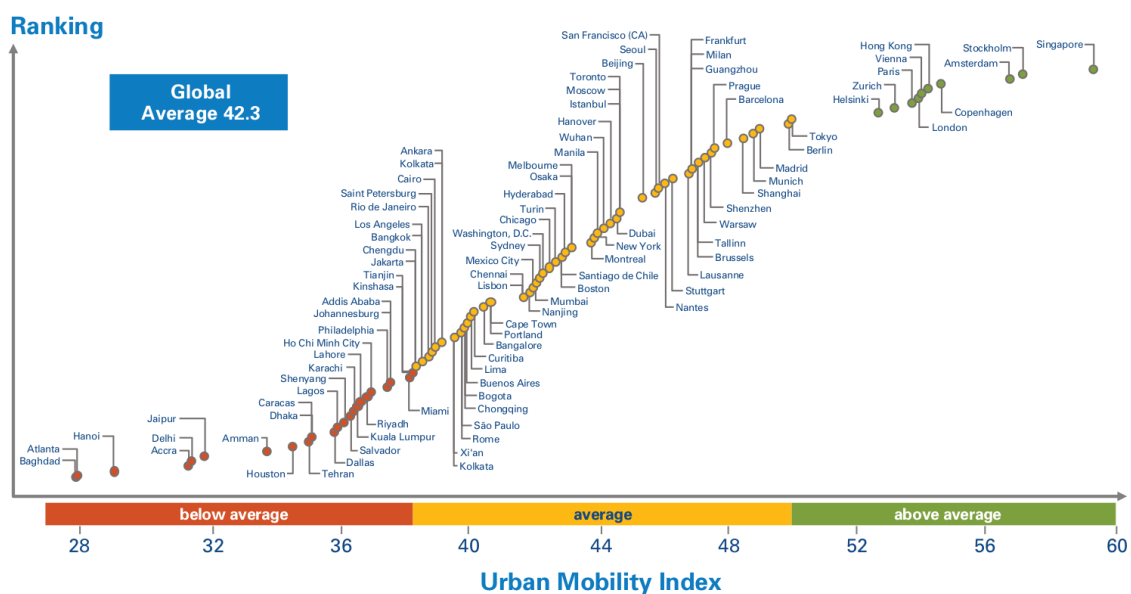
³⁷ Fingas, J., 2019, Car2go will shut down in North America by February 29th, 2020, Engadget, 18 december, <https://www.engadget.com/2019/12/18/car2go-to-shut-down-in-north-america/> (26 jan 2020).

de har sex till åtta.³⁸ 2014 stängde Car2Go i London³⁹, 2016 lämnade företaget Norden helt och i september förra året annonserades att de lämnar fem städer i Nordamerika 31 december 2019 – Portland, Denver, Chicago, Austin, och Calgary – det är stora städer där ekonomin, trots goda förutsättningar i form av många möjliga kunder, inte går ihop⁴⁰. Några dagar innan jul meddelades att de lägger ned verksamheten helt i Nordamerika. 2019 lämnade både BMW med ReachNow och LimePod Nordamerika.⁴¹

Sverige ligger långt framme – men har mer potential

Behovet av mobilitet för människor kommer att fördubblas i stora städer fram till 2050 – och för varor ännu mer genom ökad e-handel⁴².

För att lösa dessa utmaningar krävs AI, Big Data, sakernas internet, energieffektiviseringar – och en infrastruktur som säkerställer att människorna i de stora städerna har tillgång till mobilitet på ett hållbart sätt.



³⁸ Pander, J. & Tatje, C., 2016, Teile und verliere, Daimler und BMW< tun sich im Carsharing-Geschäft schwerer, als sie zugeben, *Die Zeit*, 15 september.

³⁹ Deloitte, 2017, *Car Sharing in Europe: Business Models, National Variations and Upcoming Disruptions*, 6/17, <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/de/Documents/consumer-industrial-products/CIP-Automotive-Car-Sharing-in-Europe.pdf>, (26 jan 2020)

⁴⁰ <https://www.autorentalnews.com/341332/car2go-ends-service-in-5-cities>

⁴¹ Fingas, J., 2019, Car2go will shut down in North America by February 29th, 2020, Engadget, 18 december, <https://www.engadget.com/2019/12/18/car2go-to-shut-down-in-north-america/> (26 jan 2020).

⁴² Pfau, V., 2019, Carsharing: Was bringt es wirklich, das Auto mit anderen zu teilen?, *Frankfurter Rundschau*, 26 oktober.

Arthur D. Littles index för urban mobilitet⁴³.

I en undersökning om framtidens mobilitet från Arthur D. Little finns ett index som visar hur väl olika huvudstäder utnyttjar potentialen – och hur väl förberedda de är för framtiden. Etta är Singapore med 59,3 poäng, tvåa Stockholm med 57,1, trea Amsterdam med 56,7 och fyra Köpenhamn med 54,6 och femma Hong Kong med 54,2 poäng. Det globala genomsnittet är 42,3.

Många kommer att se på de här fem städerna nu och framöver – de kommer att kolla på varandra och andra kommer att se hur de gör.

Här har Sverige och Stockholm chansen att vara ett ledande exempel på hur tillväxt, mobilitet och hållbarhet kan förenas i innovativa och medborgarorienterade lösningar.

Läs vidare i Arthur D. Littles rapport från 2018:

https://www.adlittle.com/sites/default/files/prism/future_of_mobility-min.pdf

Varför subventionera rika storstäder?

Stora städer har i Sverige många fördelar när det gäller tillgång till mobilitet. Hög befolkningstäthet ger bärkraft åt flera olika transportslag. Vi har dessutom stora skillnader i skattetryck – kommunalskatten skiljer ungefär sex kronor per 100 kronor inkomst – som bidrar till ökade klyftor mellan storstäder och landsbygd. Samtidigt urbaniseras inte bara befolkningen utan också ekonomisk aktivitet, kulturliv, mediebevakning, tillgång till en rik arbetsmarknad och entreprenörsanda.⁴⁴

Alla länder i Europa utom Finland, Sverige och Schweiz har en gemensam kommunalskatt, så även till exempel Österrike med stor enskild beslutsmyndighet i delstaterna. I en situation där storstäderna redan har en lägre kommunalskatt ter det sig orimligt att subventionera bildelning i stora städer, vilket ingår för utredaren att överväga enligt riktlinjer för Bilpoolsutredningen. Om så kallade bilpools gynnas så innebär det en subventionering av stora städer, det finns nämligen inga utanför stora städer, och knappt några där heller, längre. Det är nästan bara kommersiell bildelning som gäller idag – och det gäller även aktörer som GoMore, som samordnar privat bildelning och samåkning.

Kritiker om bildelning

Kritikerna vänder sig främst mot free floating.

Att subventionera bildelning är en fälla som politiker lätt hamnar i, menar Jürgen Resch, som tillsammans med Sascha Müller-Kraenner är föreståndare för den tyska politiskt obundna miljöorganisationen Deutsche Umwelthilfe (www.duh.de). Resch menar att stationsbaserad bildelning är fantastiskt, och att det gör att många hushåll klarar sig utan en andrabil – samtidigt varnar Resch kommuner (detta bestäms helt på kommunal nivå även i Tyskland) för att subventionera eller kostnadsbefria parkeringsplatser för bildelningsbilar. Det gynnar bilindustrin och

⁴³ Van Audenhove, F-J., Rominger, G., Bettati, A., Zintel, M. & Salem, J., 2018, *Future of Mobility – Driving differentiation in a world of disruption and creativity*, Prism / 2 / 2018, Arthur D. Little, s. 3.

⁴⁴ Parment, A. & Brorström, S., 2016, "Branding various-sized destinations: A study of millennial attitudes", i A. Bayraktar & C. Usley (red.), *City branding campaigns and methods for promoting tourist destinations*, Hershey, PA: IGI Global; Brorström, S. & Parment, A., 2017, *Attraktiva platser bortom urbanisering och tillväxt*, Lund: Studentlitteratur.

är en indirekt subvention till den. Dessutom kannibaliserar det på resurser till kollektivtrafiken. Det gäller särskilt free floating, som enligt Resch driver bildelning "ad absurdum"⁴⁵. Resch menar att det snarare blir fler fordon, mer utsläpp och mer trafikstörningar med free floating.

Kritik riktas också mot delningsekonomin allmänt – eller snarare övertron på att den skulle lösa problem. Bland kritiker av delningsekonomin är det tongivande att företag använder ord som community/gemenskap och belonging/samhörighet fast de i själva verket har – ett kanske inte renodlat, men ändå starkt – eget intresse av att driva verksamheten med vinst.⁴⁶

Redan 2012 konstaterades i en studie av Zipcar att "dela" bara är ett fint ord för uthyrning⁴⁷ och att delningsekonomin inte handlar om att dela utan om att köpa tjänster.⁴⁸ Dessa kritiker menar att de som använder bildelning i själva verket motiveras av ökad bekvämlighet, och de försöker maximera resultaten av sitt deltagande – precis som i traditionella transaktioner på en marknad – för att tjäna sitt eget egenintresse av mobilitet så bekvämt och enkelt som möjligt. Det finns, enligt kritikerna, ingen känsla av gemenskap mellan de berörda parterna⁴⁹.

Chefen för en mobilitetsplattform menar att "With the rapidity, without paperwork, with the flexibility of the pick-up location and a lower price, we're doing the same thing as Avis or Hertz, just cheaper."⁵⁰ De vill gärna bli associerade med begreppet community (gemenskap, kollektivt välbefinnande, solidaritet och nätverk) men det är ren marknadsföring – i själva verket är företagen ute efter vinster. Vissa forskare menar till och med att företagen genom att göra anspråk på allt detta tränger allt längre in i privatsfären med sina affärsmodeller: "...extending the deregulated free market into previously private areas of our lives"⁵¹ I en undersökning om hållbarheten i delningsekonomin kritiserar man att det som utgör sig för att vara delningsekonomi – med 20 till 30 procent i avgifter för privat bildelning (P2P, peer-to-peer) – i själva verket inte är annat än vinstdrivande verksamhet där kostnaden för användaren ofta inte är lägre än i traditionella

⁴⁵ ad absurdum är en argumentationsform som går ut på att man genom en serie slutledningar givet ett visst antagande kommer fram till en slutsats som är orimlig, uppenbart falsk eller en logisk motsägelse

⁴⁶ Huang, L.-S. (2015). #WeWashing: When "sharing" is renting and "community" is a commodity. *Huffington Post*. Available at: http://www.huffingtonpost.com/leesean-huang/wewashing-when-sharing-is_b_6879018.html; Kalamar, A. (2013). Sharewashing is the new greenwashing. *OpEdNews*. Available at: <http://www.opednews.com/articles/Sharewashing-is-the-New-Gr-by-Anthony-Kalamar-130513-834.html>; Kessler, S. (2015). The "Sharing Economy" is dead, and we killed it. *Fast Company*. Available at: <http://www.fastcompany.com/3050775/the-sharing-economy-is-dead-and-we-killed-it#1>

⁴⁷ Fournier, S., Eckhardt, G.M. & Bardhi F. (2013). Learning to play in the new "share Economy". *Harvard Business Review*, 91(July), s. 2702

⁴⁸ Eckhardt, G.M. & Bardhi F. (2015). The sharing economy isn't about sharing at all. *Harvard Business Review*, 39(4), 881–898.

⁴⁹ Bardhi, F. & Eckhardt, G.M. (2012). Access-based consumption: The case of car sharing. *Journal of Consumer Research*, 39(4), 881–898; Lamberton, C.P. & Rose, R.L. (2012). When is ours better than mine? A framework for understanding and altering participation in commercial sharing systems. *Journal of Marketing*, 76(4), 109–125.

⁵⁰ Guyader, H., Ottosson, M. & Parment, A., 2020, *Sustainability and Marketing, Why and how sustainability is changing current marketing practices*, Lund: Studentlitteratur, s. 206.

⁵¹ Scholz, T. (2016). *Platform Cooperativism: Challenging the Corporate Sharing Economy*. New York. Available at: http://www.rosalux-nyc.org/wp-content/files_mf/scholz_platformcooperativism_2016.pdf, p. 3

hyrbilsupplägg⁵². Det var några exempel på kritik – det finns långt fler aspekter och studier som ger belägg för kritik⁵³.

Kommersiella och ideella upplägg

Konsumenter är tveksamma till att hyra ut sin egen bil. En färsk tysk studie visar att bara 15 procent vill hyra ut sin bil via en nätportal. 22 procent säger kanske, 45 procent definitivt nej. Mest benägna att hyra ut är 25-34-åringar – 24 procent.

Oron är stor. 59 procent är rädda för lackskador, 58 procent för krockar och 57 procent för handhavandet.⁵⁴

Enligt en tysk studie så är det – kanske oväntat – fler yngre än äldre som inte vill släppa att ha en egen bil. Nästan hälften av dem som är 44 eller yngre vill ha en egen bil, knappt en tredjedel hos dem som är 45-60 och bara 25 procent bland dem som är över 60.^{55 56}

Det är vanskligt att lita för mycket på studier som genomförts i andra länder där både konsumenters inställning och förutsättningarna för bilinnehav och bildelning ser olika ut. Men sammantaget ger undersökningarna både idéer om smarta upplägg och en fingervisning kring vad konsumenter vill ha.

Utfallet beror – som i alla undersökningar – mycket på hur man frågar. 49 procent av amerikanska bilägare kan tänka sig att dela sin privata bil⁵⁷ - men "kan tänka sig" är ju inte samma sak som att göra. Det vet vi från nätförsäljning av personbilar där 42-44 procent⁵⁸ uppger att de just kan tänka sig att köpa bilen online – men det är bara 2-4 procent som väljer det framför att köpa bilen hos en traditionell bilhandlare när de ges den valmöjligheten i en enkät⁵⁹.

De ideella lösningarna blir allt färre – de första initiativen till bildelning togs faktiskt i bostadsrättsföreningar där det redan på 80-talet fanns exempel på att bilar delades. Bokningssystemet då var lika (o)digitalt som i en gemensam tvättstuga från 80-talet. Men det fungerade. Med tiden har sådana initiativ blivit färre. Varför? Konsumenter har ont om tid och vill gärna ha enkla lösningar – och vi har i andra sammanhang blivit mer intresserade av att köpa tjänster. Att hyra en bil från en kommersiell aktör eller vara med i en kommersiell bildelning av något slag innebär att konsumenten betalar för en tjänst och slipper organisera den själv.

⁵² Schor, J. (2014). Debating the sharing economy. *Great Transition Initiative*. Available at: <http://www.greattransition.org/publication/debating-the-sharing-economy>

⁵³ I Guyader, H., Ottosson, M. & Parment, A., 2020, *Sustainability and Marketing, Why and how sustainability is changing current marketing practices*, Lund: Studentlitteratur, kapitel 7, utvecklas denna kritik.

⁵⁴ AutoBild, 2018

⁵⁵ Gropp, M., 2018, Viele Deutsche wollen nichts mit Carsharing zu tun haben, *Frankfurter Allgemeine*, Wirtschaft, 16. Dezember.

⁵⁶ Detta återspeglas också i en undersökning om användning av olika transportmedel, där yngre använder kollektivtrafik och cykel mer, och bil mindre. Se Habrich-Böcker, C., 2020, Stadt, Land, Ärger, auto motor & sport, 4/2020, s. 96-97.

⁵⁷ Arthur D. Little, 2020, <https://www.adlittle.com/en/industries/automotive> (26 jan 2020)

⁵⁸ Cap Gemini, *Cars Online Report*: 44 % (2008, 2014), 42% (2017)

⁵⁹ Parment, A., 2016, *Die Zukunft des Autohandels: Vertrieb und Konsumentenverhalten im Wandel*, Wiesbaden: Springer.

Så det passar inte alla. Det kanske inte är så förvånande. Hur många hyr ut sitt hem när de är på semester?

Läs mer här:

<https://www.helagotland.se/ekonomi/bilkooperativen-farre-kommerciella-tar-over-15596738.aspx>

Samtidigt växer nya tjänster fram och danska GoMore – den största sajten för samåkning, bildelning och leasing i Danmark – finns i Sverige och erbjuder ett enkelt gränssnitt och en stor mängd fordon i de större städerna. GoMore har expanderat snabbt och finns även i Norge (gomore.no), Frankrike (gomore.fr) och Spanien (amovens.com). Väljer man att privatleasa en bil via GoMore har man tillstånd att hyra ut den via sajten – ett sätt att både delfinansiera en ”egen” bil och bidra till att andra kan dela. Priset är i allmänhet högre men en försäkring som täcker delning ingår.

Biluthyrarna välkomnar alla initiativ som ger möjlighet för konsumenter, myndigheter och företag att dela bilar istället för att själva äga dem.

Nya nav

En viktig förändring är utvecklingen mot nya nav där inte minst Google Maps utmärker sig. Det handlar om vem som blir navet i framtidens mobilitet. Ett nav har kontakt med många användare och blir därmed attraktivt för alla aktörer som vill komma i kontakt med och marknadsföra sina erbjudanden till navets kunder.

Kanske blir det Drivy som blir navet i framtidens mobilitet? Med 1,5 miljoner användare, 50 000 delade bilar och närvaro i sex länder finns det en rejäl grund.

Nya initiativ etableras kontinuerligt. Travis, till exempel, samlar alla resor på ett och samma ställe. Buss, tunnelbana, taxi, tåg, båt, bil via bilpool, elscooter, cykel eller kanske en promenad? Travis lokaliserar ett unikt antal färdmedel och leverantörer. Allt för att kunna erbjuda resor som passar olika mobilitetsbehov. Genom att erbjuda en överblick – inte olik den som Google Maps erbjuder – kan resenären se hur lång tid det tar till destinationen och vad respektive resa kostar. Resan kan sedan köpas snabbt och enkelt via appen.

Travis drivs av Nobina och har partners från olika sammanhang: Cabonline, Sverigetaxi, Bzzt!, TaxiKurir, TopCab, Voi, Our GreenCar och Elbilio (eldrivna fordonspooler för slutna grupper = bilar, skotrar, cyklar), och sist men inte minst Stockholms Lokaltrafik (SL)

2022 ska ett nytt nationellt system för kollektivtrafik införas (detta har diskuterats sedan 1990-talet) – det blir också ett nytt nav där många resenärer redan har användning av kollektivtrafikappen som en daglig rutin.

Läs mer här:

<https://www.tbd.community/en/a/forget-uber-future-car-sharing>

Biltillverkarnas roll

En central faktor som många bildelningsföretag – och samtliga av Biluthyrarnas medlemmar – drar fördel av är den överkapacitet som finns i världens personbiltillverkning – här räknar man med ungefär 40 procent. I själva verket finns det miljontals nya personbilar som antingen står i lager hos tillverkare (mer sällan) eller importörer (oftare) samt miljontals bilar som genomgår produktionsprocessen utan att ha en köpare. Detta ger företag som köper många bilar en fördel, särskilt om de inte behöver köpa ett visst märke. För tillverkaren kan kanaler som hyrbilar och andra bildelningsfordon vara ett sätt att lösa ett problem – 100 eller 500 bilar i fel färg, med fel motor, fel

fölger eller som saknar en viktig utrustningsdetalj kan alltid upplåtas (köp eller leasing) till ett hyrbilsföretag. Är priset attraktivt nappar hyrbilsföretaget.

Biltillverkare använder också argumentet att bildelningsbilarna är provkörningar – ”varje Car2Go-resa är en provkörning av en Smart”, som en Daimler-chef uttryckte det⁶⁰. Det gäller lika mycket alla typer av bildelning – traditionella hyrbilar, free floating och stationsbaserad bildelning... men även hotellimousiner, taxi-/färdtjänstfordon och bilverkstans lånebilar bidrar till detta. Ju fler som provar bilarna, desto lättare att sälja dem sedan, så resonerar tillverkarna.

Biltillverkarna har flera skäl att vara med i bildelning som växer fram. Förutom provkörningsargumentet vill de lära sig mer om framtidens mobilitet och kundbeteende. Genom att vara med och driva sådana verksamheter får de direkt feedback från marknaden. Och de vill såklart inte gärna se konkurrenter göra det medan de själva står utanför.

Allt detta gör att biltillverkare kommer att – likt BMW med DriveNow, Daimler/Mercedes med Car2Go, och Volvo med M/Mobility – fortsätta satsa på att vara en del av nutidens och framtidens mobilitet.

Det som först ser ut som en subvention – att en personbil upplåts med kraftig rabatt till hyrbilsföretag och andra bildelare – behöver inte vara det för tillverkaren. Det kan vara lönsamt att sälja en stor volym bilar som stått i ett hamnlager länge eller som tillverkas inom ramen för fabriken överkapacitet och sedan upplåts som hyrbilar/delningsbilar. I all industriell produktion finns stora kostnader för produktutveckling och uppbyggnad av produktionsfaciliteter. Samtidigt överskattas i allmänhet framtida försäljningsvolym och då uppstår överkapaciteter inom vilka det är mycket billigt att producera en större volym.

Den här effekten är viktig när framtidens mobilitet utformas och den ger kommersiell bildelning en fördel mot ideell bildelning, där inköpsvolymerna och rabatterna är begränsade.

Det är inte sannolikt att denna effekt minskar framöver, konkurrensen fortsätter att vara intensiv och nya aktörer och länder ger sig nu i ganska rask takt in på personbilsmarknaden.

Kersten Heineke som arbetar för McKinsey menar att bildelning och så kallad e-hailing (beställning av taxi och annan mobilitet via app, dvs. app rides) är övergående fenomen, ”bridging technologies”, som hjälper biltillverkare att ställa om inför en framtid med självkörande och delade bilar. Heineke uttalade sig nyligen i en artikel och förklarade biltillverkarnas ståndpunkt när det gäller bildelning: ”I en modern stad där transportsätt är integrerade och autonoma/självkörande kommer vi inte använda bildelning eller e-hailing mer, oavsett om detta inträffar 2028, 2030 eller 2032, vi kommer att dela självkörande taxibilar och shuttle-bussar, och det spretiga utbudet kommer att ha kokat ner till ett nytt och samlat erbjudande.⁶¹ Detta understryks av erfarenheterna från USA som visar att billiga app rides gör det svårt för free floating att överleva – när det är billigare att få skjuts än att köra själv försvinner vitsen för många som behöver mobilitet.

Läs mer här:

<https://www.dw.com/en/germany-finally-cares-about-car-sharing-but-is-it-here-to-stay/a-47893670>

⁶⁰ Fraune, B., 2017, Carsharing in der Großstadt, 20 Sept, *Rhein-Neckar-Zeitung*.

⁶¹ Sullivan, A., 2019, Germany finally cares about car-sharing, but is it here to stay?, *Deutsche Welle*, 14 mars, <https://www.dw.com/en/germany-finally-cares-about-car-sharing-but-is-it-here-to-stay/a-47893670>, (26 jan 2020).

E-skotrar

E-skotrar har spridit sig över hela världen sedan Lime och Bird lanserades i USA 2017 och snart ko till Europa under sommaren av 2018. I Norden är den viktigaste aktören VOI Technology AB, som lanserade sin e-skoter-tjänst i Stockholm i augusti 2018. I Norge finns också Zvipp, lanserad i Oslo i början av 2019, och Umiigo lanserad i Stavanger sommaren 2019. Konkurrensen mellan de olika aktörerna är intensiv, vilket gynnar användare när det gäller priser. I september 2019 skapade Voi tillsammans med Tier och Lime "Nordic Micromobility Association", en slags branschorganisation för att säkerställa en framgångsrik framtid för e-skotrar och andra typer av så kallad mikromobilitet⁶².

E-skotrar har mött många utmaningar och det är en lång väg att gå tills de har integrerats i transport- och mobilitetssystemen.

E-skotrar marknadsförs som smidiga, trendiga, utsläppsfria och klimatvänliga. De påstås minska samhällets beroende av privatbilsägande och ge kommande generationer en renare och mer hälsosam planet. Bird hävdar att e-skotrar gör det möjligt för användare att "cruise past traffic and cut back on CO₂ emissions — one ride at a time"⁶³. Men en mängd rapporter visar att e-skotrar inte alls är så klimatsmarta som det påstås. En e-skoters livslängd är bara 40 till 60 dagar, vilket innebär att tusentals e-skotrar kan skrotas varje år bara i Stockholm. Det tar ca tio veckor att täcka inköpskostnaden (3 000 kr) genom intäkter så modellen är i nuläget inte ekonomiskt hållbar⁶⁴. Utmaningar finns gällande återvinning och det faktum att skotrarna måste laddas, repareras och flyttas.⁶⁵ Bara längs Strandvägen i centrala Stockholm har en dykare hittat 90 elsparkcyklar i vattnet.⁶⁶

En studie från North Carolina University visar att e-skotern producerar mer koldioxidutsläpp per passagerare än en buss, en elektrisk moped eller en elcykel. Utsläppen är hälften mot en vanlig bil (202 gr vs 415 gr CO₂ per 10 kilometer). Dessa fakta är från USA där genomsnittsförbrukningen hos bilar är betydligt högre än i Europa så skillnaden vore mycket mindre i Sverige.

Studien från North Carolina visar också att om e-skoter inte existerade skulle 34 procent av kunderna ha använt en privat bil eller en taxitjänst, 49 procent skulle ha cyklat eller gått, 11 procent skulle ha tagit bussen och 7 procent skulle inte ha rest alls.⁶⁷ Även om dessa uppgifter inte direkt kan överföras till Sverige är det svårt att argumentera för att e-skotrar skulle vara en central lösning gällande mobilitetsbehov, trängsel och hållbarhetsfrågor.

⁶² Jelica, D. (2019). VOI, TIER and Lime Join Forces to Create Collaborative Association in Scandinavia. DriveSweden. Available at: <https://www.drivesweden.net/en/voi-tier-and-lime-join-forces-create-collaborative-association-scandinavia>

⁶³ Jelica, D. (2019). VOI, TIER and Lime Join Forces to Create Collaborative Association in Scandinavia. DriveSweden. Available at: <https://www.drivesweden.net/en/voi-tier-and-lime-join-forces-create-collaborative-association-scandinavia>

⁶⁴ Guyader, H., Ottosson, M. & Parment, A., 2020, Sustainability and Marketing, Why and how sustainability is changing current marketing practices, Lund: Studentlitteratur.

⁶⁵ Guyader, H., Ottosson, M. & Parment, A., 2020, Sustainability and Marketing, Why and how sustainability is changing current marketing practices, Lund: Studentlitteratur.

⁶⁶ Wisterberg, E., 2020, Dykarnas larm: "100-tals elsparkcyklar på botten", Svenska Dagbladet, 4 mars.

⁶⁷ Hollingsworth, J., Copeland, B., & Johnson, J. (2019). Are e-scooters polluters? The Environmental impacts of shared dockless electric scooters. Environmental Research Letters, 14(8).

Bilintresset minskar – men inte behovet av mobilitet

Bilintresset minskar. Det gäller framför allt yngre men även äldre, där utvecklingen dock inte alls är lika tydlig. Undersökningar över hela världen visar på detta samband och det gäller särskilt västländer⁶⁸ – i länder där bilen etablerats på bred front först under de senaste decennierna är bilintresset fortfarande stort, men även där blir biltrafiken mer reglerad.

Det är viktigt att skilja mellan två delar här, även om de är överlappande. Det handlar dels om bilen som symbol för frihet, mobilitet och individuella valmöjligheter, dels om bilen i sig som konsumtionsobjekt, designikon, körupplevelse, och en del av den egna personligheten. För utvecklingen av ett hållbart samhälle är det förra viktigt, men inte det senare, även om det faller inom ramen för medborgares möjligheter att förverkliga sig själva.

Den senare delen har fått konkurrens av många andra produkter som gör anspråk på vår uppmärksamhet och vår köpkraft: kläder, resor, trädgårdar, möbler, matlagningskurser och mycket annat.

Urbaniseringen bidrar till ett minskat bilintresse, och det gäller både om bilen som mobilitet, och bilen som produkt. I en större stad är kollektivtrafiken mer utbyggd, samtidigt är det krångligare och dyrare att ha bil: svårt med parkering, försäkring och service/reparationer är dyrare, det blir fler parkeringsskador. Bilen har mindre betydelse för en persons sociala profilering, ”status”. Bilinnehavet är krångligare och bidrar mindre till en enkel vardag.

Samtidigt är behovet av bil för mobilitet stort även i en stor stad. Arbetsmarknaden blir mer och mer specialiserad, medborgares förväntningar på att kunna använda tiden effektivt ökar. För den sociala hållbarheten är bilen central: trebarnsfamiljen från Fiskebäck som hälsar på mormor på Hisingen behöver transport med bil; fysioterapeuten i Oskarshamn som hjälper patienter i Påskallavik, Mönsterås och Emsfors behöver en bil för att hinna med besöken under en dag; medarbetare i Krokoms kommun behöver bil för att kunna hälsa på äldre med särskilda behov. Inte långt därifrån ligger Åredalens Folkhögskola, som bland annat erbjuder konstskola i fjällmiljö – en unik utbildning som bidrar till det som Sverige är så bra på: kreativa och nyskapande lösningar inom många områden. Folkhögskolan behöver mobilitet – i detta fall någon typ av transport med bil – för att besöka en konstutställning i Östersund eller för en exkursion i fjällmiljö.

Med smart bildelning kan detta samordnas. Kommuner, regioner, folkhögskolor, bokklubbar, aktiesparkklubbar, konstcirkel och storfamiljer behöver alla mobilitet – men inte vid samma tidpunkter och inte på samma ställe. Genom att dela smart behövs det färre bilar och mindre resurser går åt vid tillverkningen.

Ge upp eget bilinnehav – kanske, säger de yngre

I en tysk undersökning från 2018 där kvinnor och män mellan 18 och 75 tillfrågats menar 82 procent att de vill ha en egen bil. Till och med bland dem som är 29 år eller yngre är det drygt två tredjedelar

68 Ginton, S., 2013, The Changing Story of Teens and Cars, National Public Radio, August 9th; Eliot, L., 2019, The Reasons Why Millennials Aren't As Car Crazy As Baby Boomers, And How Self-Driving Cars Fit In, Forbes, Aug. 4th; Becker, D. & Gerstenzang, J., 2013, Millennials Reject Car Culture, U.S. Today, June 19th; Futschik, J., 2018, Warum immer weniger Menschen Auto fahren, Der Führerschein wird zum Luxus, www.pkw.de, 3 augusti, <https://www.pkw.de/ratgeber/autonews/millennial-autos>, nedladdad 3 mars 2020; Mortsiefer, H., 2017, Keine Lust auf Autos, Tagesspiegel, 6 juni; Doll, N., 2015, Jung, weiblich – und keine Lust auf ein neues Auto, die Welt, 6 augusti,

som vill ha en egen bil. Drygt 80 procent hänvisar till flexibilitet och oberoende – det är ju annars vanliga argument för att dela bil, åtminstone flexibiliteten. Men visst, man är ju inte beroende av företagen som upplåter bildelningen. 70 procent menar till och med att de hellre avstår utlandssemester än egen bil.⁶⁹

I en alldeles färsk tysk undersökning är bilägarna mer positiva – 35 procent menar att de inte ens vill ge upp det egna bilinnehavet om kollektivtrafiken blir billigare och bildelning byggs ut. Skillnaden mellan män och kvinnor är minimal – 35 procent för män, 34 för kvinnor. Bland 18- till 24-åringar är det däremot bara 18 procent som inte kan tänka sig att ge upp det individuella bilinnehavet. För dem mellan 25 och 34 är det 19 procent, 35 till 44 30 procent, 45 till 54 39 procent och bland dem som är 55 eller äldre 43 procent. I Tyskland finns nu drygt 47 miljoner personbilar, för tio år sedan var det 41 och befolkningen har ökat marginellt, från 82 till 83 miljoner.⁷⁰

Det är alltså långt kvar tills bilförarna vill ge upp sina egna bilar. Men många förändringar driver utvecklingen åt det hållet: urbaniseringen och dess effekter, politisk styrning mot att försvåra individuellt bilinnehav, yngre individers mer öppna inställning till att ge upp det egna bilinnehavet, bilens svagare roll som statussymbol samt ett ökat utbud av mobilitets- och bildelningstjänster.

Länkar och lästips

Här har vi samlat länkar med artiklar som ger perspektiv på vad som händer med bildelning.

What's Happening to Carsharing?

Här ger Chris Brown, som är executive editor för tre amerikanska publikationer om bilflottor och biluthyrning (Business Fleet, Auto Rental News och Fleet Forward) sin syn på utveckling kring bildelning och varför just free floating går trögt. Chris Brown är en av världens ledande experter inom området och anlitas av bland andra Washington Post, New York Times, Forbes och Wall Street Journal. Han är också producent för världens största bildelningsevent: International Car Rental Show.

https://www.autorentalnews.com/350971/whats-happening-to-carsharing?utm_source=email&utm_medium=newsletter&utm_campaign=20200212-NL-ARN-Reporter-BOBCD200206016&omdt=NL-ARN-Reporter&omid=1120928347&oly_enc_id=7665H8085134C9B

Vårt ställningstagande

Vad tycker Biluthyrarna?

- Tillgång till mobilitet är en viktig grundfunktion i ett välfungerande samhälle och det gäller hela landet
- Våra medlemmar har en etablerad verksamhet som växer utan subventioner. Våra medlemmar har klarat sig i flera decennier och varit hyggligt lönsamma utan subventioner
- Vi tillhandahåller miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbar mobilitet i hela landet
- Vi tillhandahåller mobilitet på kundernas villkor
- Vi utvecklar ständigt våra tjänster och affärsmodeller

⁶⁹ Focus, 2018, Frauen und Männer von 18 bis 75 befragt. Luftnummer Carsharing: 82 Prozent der Deutschen wollen eigenes Auto, 27 juli.

⁷⁰ Vetter, P., 2020, **Viele Deutsche würden niemals auf ihr Auto verzichten wollen, Wirtschaft, Mobilität und Verkehrswende**, 1 mars.

- Klimatfrågan, växande städer, digitalisering och elektrifiering påverkar vårt utbud av tjänster
- Vi planerar att växa och bidra till hållbar mobilitet för att lösa framtidens behov – i de växande storstäderna och utanför dessa
- Vi välkomnar alla initiativ som gynnar samhällets miljömässiga, sociala och ekonomiska hållbarhet
- Vi vill utveckla stationsbaserad bildelning och vara en del av hållbara lösningar som växer fram i samklang med olika städers och geografiska områdens behov och den infrastruktur med 43 000 bilar som våra medlemsföretag har idag
- Free floating har svårt att bära sig idag och har tveksamma miljöeffekter givet resursinsatsen men detta kan komma att ändras framöver
- Vi vill gärna utveckla vår affärsmodell i samarbete med riks-, region- och kommunpolitiker för att säkerställa god tillgång till mobilitet och en omställning mot fossilfria miljöer, i ett första skede i stads kärnor
- Vi efterfrågar konkurrensneutralitet
- Politiker och lagstiftare ska fatta beslut som gynnar samhället och tillgänglighet till socialt hållbar mobilitet för så många som möjligt. Vi vill inte bli särbehandlade åt ena eller andra hållet, men tror att vi har ett erbjudande som är en del av lösningen.