

December 2025



Välkommen till Shared Mobility Swedens Future Lab!

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 tillfredsställa 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. Förutom ca 300 000 hyrbilar finns i Tyskland drygt 45 400 bildelningsfordon och ca 875 000 registrerade användare¹. Denna skala möjliggör högre fordonstillgänglighet och bättre balans mellan utbud/efterfrågan. Implikation: Nordiska städer kan använda tysk utbyggnadstäthet och navdesign som riktmärke för att nå kritisk massa för tillförlitlighet och klimatpåverkan.

Många studier har genomförts. Det ger en rik mängd med insikter som vi kan dra nytta av och lära oss ifrån – de kan delvis överföras till svenska förhållanden i de tre storstadsregionerna.

Kunskapsläget förändras kontinuerligt – liksom världsläget. Därför är koll på omvärlden avgörande för att kunna utveckla hållbara och användarvänliga mobilitetslösningar inför framtiden – i vårt fall primärt bildelning. Vi hoppas att vårt Future Lab kan inspirera till ökad uppmärksamhet på omvärlden och fler innovationer och smarta lösningar som gör vårt i stort välfungerande samhälle ännu bättre.

Trevlig läsning!

¹ Bundesverband CarSharing e.V. Carsharing-Statistik, <https://www.carsharing.de/carsharing-statistik>, 20 nov. 2025.

Innehållsförteckning

Shared Mobility Swedens Future Lab	1
En hållbar framtid för bildelning	5
Varför dela bil?	5
Mer mobilitet med färre bilar	6
Dela ger fördelar för mobilitetsanvändare och hela samhället	7
Hur får vi bildelning att växa?	8
Bildelning är en affärsmöjlighet för många	9
Hur kan bildelning utvecklas?	11
Vilka är Shared Mobility Sweden?	11
Utvecklad infrastruktur	12
Ansvarsfrågor	13
Shared Mobility Sweden har tillgänglighet i hela landet	13
Bidelning för ett hållbart samhälle	14
Miljömässigt hållbar	15
Socialt hållbar	16
Ekonomiskt hållbart	16
Smarta städer – och samhällen	17
Bildelning i hela Sverige bidrar till att hålla ihop landet	18
Delningsbilar – en bärande del i smarta städer och samhällen	19
Smarta samhällen använder intermodala lösningar	19
Minskat bilintresse talar för mer delning	20
Fakta om bildelning	22
Bildelning – en bransch i tillväxt?	22
Begränsningar: Bilpool, bildelning och annat	25
Kommersiella och ideella upplägg	26
Stationsbaserad bildelning eller free floating?	27
Free floating med lönsamhetsproblem	29
...men Free Floating är inte uträknat	30
Stationsbaserade lösningar är hållbara	31
Sverige ligger långt framme – men har mer potential	32
Varför subventionera rika storstäder?	32
Beläggningsgrad varierar med typ av delning	33
Vart är bildelningsbranschen på väg?	33

Lönsamhetsutmaningar	34
Kommersiell eller P2P?	34
Exempel på smart P2P-bildelning	35
Utmaningar för bildelning – och smarta lösningar	36
Bildelning – utmaningar och möjligheter	36
Trängselskatten bör få effekt även vid bildelning.....	37
Bara elbilar för fordonsflottor 2030.....	39
Korta besiktningintervall hindrar omställningen.....	40
Kostnaden påverkar vilja till omställning.....	45
Ökade kostnader överförs på kunderna... ..	46
... och hindrar omställningen	46
Smarta lösningar	48
Kritiker om bildelning.....	48
Nya nav	50
Biltillverkarnas roll	50
E-skostrar.....	52
Bilintresset minskar – men inte behovet av mobilitet.....	53
Ge upp eget bilinnehav – kanske, säger de yngre	54
Länkar och lästips.....	54
Vårt ställningstagande	54

En hållbar framtid för bildelning

Bildelning 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.

Varför dela bil?

Vi ser i Sverige och utomlands hur många mobilitetsanvändare har svårt att ställa om från eget bilinnehav och kanske inte är bekanta med det rika utbud av mer hållbara mobilitetstjänster som finns och med tiden utvecklas. Samtidigt avgiftsbeläggs privatbilism på olika sätt. Högre drivmedelsskatter – med undantag för Sverige efter riksdagsvalet 2022 –, 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 delningsbilar och andra delade lösningar. Konkurrensen är hård, det gynnar konsumenterna och samhällets utveckling. Olika bildelningslösningar konkurrerar med varandra och med andra transportslag som kollektivtrafik och egen bil. I Sverige finns drygt 50 000 delningsbilar och många av dem tillhandahålls av drivmedelsstationer som har det som en av många verksamheter och därmed kan hålla attraktiva 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 finns ovanligt många delningsbilar i Sverige i förhållande till den totala bilflottan.

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, delningsbil, buss, tunnelbana, flygbuss, Arlanda Express och en mängd tjänster för persontransport, både taxi-appar som letar lägsta pris TaxiJakt, GreenCab och app rides som Bolt och 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 mobilitetsanvändare hyra en bil till en rimlig kostnad på OKQ8-macken. I en bostadsrättsförening i Vallastaden i Linköping, i centrala Umeå eller Malmö kan en delningsbil som hyrs några timmar vid behov vara bästa lösningen. 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.

Mer mobilitet med färre bilar

Mer mobilitet med färre bilar – det kan ske med bildelning. Sverige står inför en framtid där mobilitetsbehoven ständigt ökar, drivet av hög välfärd, en specialiserad arbetsmarknad, klimatutmaningar, urbanisering och förändrade livsstilar. För att möta dessa behov på ett hållbart sätt krävs nya lösningar som är både användarvänliga och resurseffektiva. Bildelning är en av de mest lovande strategierna för att uppnå detta. Genom att fler människor delar på färre fordon kan samhället minska trängsel, utsläpp och resursförbrukning – samtidigt som mobiliteten ökar.

Shared Mobility Sweden, Sveriges största bildelningspool, erbjuder en rikstäckande tjänst med tiotusentals delningsfordon och tusentals upphämningspunkter över hela landet. Med en beläggningsgrad på omkring 65 procent används bilarna betydligt mer än privatägda fordon, som i genomsnitt står stilla 94 procent av tiden. En genomsnittlig hyr- eller delningsbil kör tre gånger längre per år än en privatbil och byts ofta ut redan efter sex till nio månader, vilket bidrar till en modern och miljövänlig bilpark för den som delar – men också ett rikare utbud av begagnade fordon med låga utsläpp. Var sjätte ny bil i Sverige är idag en hyr- eller delningsbil, och många av dessa är eldrivna eller lågutsläppande, vilket hjälper till att ställa om fordonsflottan.

Hållbarhet är kärnan i bildelningens affärsmodell och omfattar tre dimensioner. Ekonomiskt sett är modellen lönsam utan subventioner tack vare högt kapacitetsutnyttjande och drifterfarenhet, vilket gör att företagen kan återinvestera i ny teknik och miljövänliga fordon. Miljömässigt bidrar bildelning till minskade utsläpp och resursförbrukning genom att behovet av att producera och underhålla bilar minskar. Socialt möjliggör tjänsten mobilitet för fler – även de med begränsade ekonomiska resurser – och skapar arbetstillfällen med lokal förankring och skatteintäkter i Sverige.

Bidelning stärker även jämställdheten. I Europa är fyra av tio bildelningsanvändare kvinnor, vilket är en högre andel än vid traditionellt bilägande. Tjänsten skapar tryggare mobilitetsalternativ och gör det möjligt för människor att delta i samhällsliv, arbetsliv och fritidsaktiviteter oavsett var de bor – det gäller särskilt för Sverige, med god täckning över hela landet. Detta är särskilt viktigt i glesbygd och mindre orter, där taxi och kollektivtrafik ofta är begränsade och taxi allt oftare inte ens är tillgängligt.

Branschen erbjuder flera olika former av delade fordon, från traditionell biluthyrning till bilpooler och samåkning, och aktörerna varierar från internationella storföretag till små familjeföretag. Tillsammans utgör de ett komplement och ibland en konkurrent till andra transportslag som kollektivtrafik, cyklar och mikromobilitet. Målet är att göra det lika enkelt och flexibelt att använda en delad bil som att köra sin egen.

Utvecklingen av bildelning drivs av digitalisering, urbanisering och en ökad medvetenhet om klimatfrågan. Till år 2050 förväntas mobilitetsbehovet i storstäderna fördubblas, och bildelning är en nyckel för att undvika ökande trängsel och utsläpp. Genom att integrera bildelning i stadsplaneringen kan parkeringsytor frigöras för bostäder, grönområden och annan samhällsnytta. Dessutom kan särskilda miljözoner och styrmedel införas för att endast tillåta miljövänliga delade fordon i vissa områden.

För att branschen ska kunna bidra fullt ut till Sveriges klimat- och samhällsmål krävs långsiktiga spelregler och jämlika konkurrensvillkor. Viktiga åtgärder är utbyggd laddinfrastruktur även utanför städerna, bättre parkeringsmöjligheter för delade fordon samt rimliga och proportionerliga regler för kontrollbesiktning. Parkeringspolitiken är särskilt betydelsefull, då dagens subventionerade boendeparkering för privatbilism ofta missgynnar bildelning. I städer som Berlin och Wien är prioriterad parkering för delningsbilar en framgångsfaktor.

Visionen är att Sverige ska bli ett föregångsland inom hållbar bildelning, med ett rikstäckande utbud av flexibla mobilitetslösningar – från timme till månadshyra – tillgängliga för både privatpersoner, företag, kommuner och regioner. Den delade bilen ska vara en lika självklar del av det smarta samhället som bussar, tåg och cyklar. Genom att kombinera ekonomisk bärkraft med miljönytta och social inkludering kan bildelningen frigöra resurser, minska klimatpåverkan och höja livskvaliteten för människor över hela landet.

Med rätt beslut idag kan Sverige ta ledningen mot en framtid där mobilitet är tillgänglig för alla – med färre bilar, mindre utsläpp och smartare samhällen.

Dela ger fördelar för mobilitetsanvändare och hela samhället

Bidelning ger fördelar för individer, bostadsområden, städer och samhället i stort. I själva verket är fördelarna överlappande och korsbefruktande – snarare än att de motverkar varandra. Den enes död, den andres bröd gäller inte riktigt här.

Samhället har förutsättningar att fungera bättre med bildelning – och vi har kommit långt. Redan idag är Sverige ett av de delningsbilstötaste länderna i världen:

- *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 minskade utsläpp där de gör mest skada.
- *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. Att delning avlastar infrastrukturen är till gagn för statskassan, miljön och alla som gillar grönområden och rekreation
- *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.

Bidelning är inte bara en lösning som ger hållbar mobilitet på ett användarvänligt och samhällstillvänt sätt – det är också en affärsmöjlighet för många aktörer. I grunden blir hållbara svar på samhällsutmaningar mer resilienta om de kan drivas på kommersiell grund.

För *biltillverkare och bilhandlare* kan bildelning snarare än att vara ett sätt att få kunder att gå från ägande till delning – vilket såklart händer, till exempel när villan byts mot en lägenhet, eller behov av en andra eller tredje bil i hushållet uppkommer. För bilföretagen är bildelning ett sätt att ställa om inför framtiden och följa med utvecklingen mot fler som bor i förtätade stadsmiljöer, minskat bilintresse, och allt fler transportsätt i städer. Det är ett sätt att hitta nya kunder och många som använder bildelning kommer i ett senare skede att behöva en egen bil – till exempel småbarnsfamiljer i stadskärnor som flyttar till en förort och har ett regelbundet och stort behov av att skjutsa barn hit och dit. Egen bildelning innebär att man stärker sin position på marknaden – skulle man däremot inte finnas på marknaden skulle andra aktörer ta över. Det finns nog ingen verksamhet som har så goda förutsättningar att integrera delningsbilar i sin affärsmodell som bilhandlare. Delningsbilar kan upplåtas till konsumenter, juridisk person – civilsamhälle, kommun, region, företag beroende på behov – och användas som extra verkstadsbil eller långtidshyra, till exempel då en kund har kraftigt försenad nybilsleverans. Dessutom är bilen hela tiden tillgänglig för försäljning för den som vill. Få är väl bättre på att bedöma och optimera innehavstid och

användningsområden än en bilhandlare som dessutom åtnjuter möjligheten att utföra underhåll och reparationer – ett sätt att hålla igång verksamheten.

Fastighetsägare och bostadsutvecklare har möjlighet att inkludera tillgång till delningsbil i erbjudandet, att ta ut avgift för medlemskap eller hyra ut dedikerade platser för bildelning till tredjepartsleverantörer. Oavsett upplägg får boende tillgång till delningsbilar – samtidigt som området där fastigheten är belägen har begränsad biltrafik. Fastigheten kan till och med bli ett *nav för hållbar mobilitet* med funktioner som bildelning, cykelpool, laddning, paketutlämning, utegym etc. Många svenska BRF:er integrerar bildelning i parkeringslösningar för att få ned p-normen.

Kollektivtrafikbolag kanske inte ska erbjuda bildelning, men drar stora fördelar av välfungerande bildelning, särskilt när den är integrerad i reseappar. Kollektivtrafikbolagen kan åtnjuta utökade biljettintäkter när fler kombinerar kollektivtrafik med bildelning. Det kan här handla om att rekrytera bilägare som annars skulle arbetspendla med egen bil.

För *kommuner och städer* är potentialen stor – och även om bildelning subventioneras kan det vara mycket effektivt för att få fart på näringsliv och turism. Det kan bidra till minskad biltrafik, attrahera invånare som söker klimatsmarta alternativ och göra platsen mer resiliert och attraktiv i relation till företag, rikspolitik, invånare och turister. En viktig punkt här är att bildelning kan frigöra yta för stadsutveckling.

Arbetsgivare kan dra stora fördelar av bildelning med tillgång till bil vid behov. Kostnaderna för medarbetares resor kan minska och antalet företags- och tjänstebilar minskas. Medarbetare kan erbjudas samma fordon kvällar och helger (eller när nu arbetstiden ligger).

Även *energibolag och laddinfrastrukturoperatörer* kan åtnjuta ökade intäkter genom högre beläggningsgrad för el och laddtjänster. För vissa typer av delningsbilar, t ex BRF:er, kan V2G (Vehicle to Grid)-teknik ge bättre kapacitet utan investeringar i elinfrastrukturen.

Detaljhandeln kan få fler butiksbesök när kunder kan använda delade fordon för storhandling eller skrymmande varor – överhuvudtaget är det viktigt för detaljhandeln att fånga upp förändringar i mobilitetslandskapet, egen bil är i många fall inte längre det självklara valet för att handla.

Hur får vi bildelning att växa?

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 bildelningsverksamheten 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.

Vad erbjuder branschen?



Bildelning bidrar både till företagande, konsumenter och samhället i stort.

Ett bildelningssystem för dagens behov

Med ett bildelningssystem går det att:

- Minska utsläppen
- Frigöra parkeringsyta och avlasta infrastrukturen
- Minska konsumenters och organisationers kostnader för bilanvändning
- Styra vilka fordon som får trafikera vilka vägar
- Ordna så att enbart miljöfordon kör i vissa områden
- Garantera att affärsmodellen fungerar
- Bygga nya bostadsområden och utveckla stadsplanering för färre bilar och parkeringsplatser
- Uppnå företagsekonomisk och samhällsekonomisk lönsamhet
- Leverera samhällsnytta i form av ökad välfärd



Klimat- och miljöutmaningen

Snabbare ny teknik, resurseffektivitet, moderna och miljövänliga fordon



Trängsel i tätorter

Minskat behov av parkeringsytor. Trafik av fordon med nollutsläpp.



Delningsekonomi inom mobilitet

En affärsmodell som garanterat fungerar



Ett välutvecklat bildelningssystem ger många fördelar för mobilitetsanvändare, företag, kommuner och samhället i stort.

Bildelning är en affärsmöjlighet för många

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 ca 150 miljoner aktiva användare, och biltillverkarna försöker vara med i detta. KINTO är inte bara KINTO Share som vi har och som växer i Sverige. KINTO är ett globalt mobilitetskoncept med bilprenumeration, leasing, samåkning, bildelning, och multimodala lösningar både i Europa och

utanför. Tjänsternas utbud varierar mellan länder, totalt finns KINTO i drygt 50 länder och har drygt 300 000 fordon. I Europa finns KINTO i de flesta större länder som Tyskland, Italien, Frankrike, Spanien, Storbritannien, Danmark, Sverige, Norge, Polen och Portugal och många typer av tjänster erbjuds: KINTO Share (bildelning); KINTO One (leasa/bilägande); KINTO Flex (korttidsprenumeration); KINTO Join (samåkningstjänst för företag); KINTO Go (multi-modalt mobilitetsaggregat); och KINTO Ride (ride-hailing). Allt detta skapar både en framtidsorienterad paketering av tjänster som länge erbjudits – och en plattform för nya tjänster, allt inom ramen för tillverkarens affärsmodell och räckvidd. Så även om det i snäv mening är så att biltillverkare investerar i bildelning – trots att det ger färre sålda bilar – så bygger man med upplägg som KINTO effektivt en modell där risken för att tredjepartsaktörer tar över och spelar ut leverantörer mot varandra betydligt mindre.

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! Inte minst drivmedelskedjorna ligger bra till här, de har infrastrukturen på plats och kan också motivera en fortsatt existens i tätbefolkade områden om de ställer om från drivmedelsförsäljning till mobilitetsnav med bildelning, elbilsladdning, paketutlämning, servicebutik m m.

Med bildelning kan politiska idéer realiseras, t ex genom att:

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

Bidelning 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. Särskilt yngre konsumenter gillar det.⁴

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 Albinsson, P. A., Guyader, H., Ottosson, M., & Parment, A. (2024). *Marketing and Sustainability: Contradiction or the Path to Profitable Businesses and Sustainable Societies*. John Wiley & Sons.; Guyader, H., Ottosson, M. & Parment, A., 2020, *Sustainability and Marketing, Why and how sustainability is changing current marketing practices*, Lund: Studentlitteratur.

⁴ Martínez-González JA, Parra-López E, Barrientos-Báez A. Young Consumers' Intention to Participate in the Sharing Economy: An Integrated Model. *Sustainability*. 2021; 13(1):430; García-Rodríguez, F. J., Gutiérrez-Taño, D., Ruiz-Rosa, I., & Baute-Díaz, N. (2022). New Models for Collaborative Consumption: The Role of Consumer Attitudes Among Millennials. *SAGE Open*, 12(4); Hwang, J., & Griffiths, M. A. (2017). Share more, drive less: Millennials value perception and behavioral intent in using collaborative consumption services. *Journal of consumer marketing*, 34(2), 132-146; Warwas I, Podgórnica-Krzykacz A, Wiktorowicz J, Górniak J. Demographic and generational determinants of Poles' participation in the

Hur kan bildelning utvecklas?

Fler mobilitetslösningar för hållbara samhällen. Hållbara hyrbils- och delningstjänster är en självklar del av framtidens smarta samhällen, jämte andra hållbara transportslag. Regleringar och åtgärder som främjar delning påskyndar omställningen.

Kundorienterade affärsmodeller får fler företag, kommuner, regioner, civilsamhällesorganisationer och konsumenter att känna sig trygga i och fatta beslut om att dela istället för att äga/leasa. Därför behöver konsumenter och organisationer upplysning om fördelar med delning.

Konkurrensneutralitet för alla biluthyrnings- och delningstjänster. Konkurrens gör oss bättre, men det är principiellt viktigt med likvärdiga villkor.

Laddinfrastruktur överallt. I och kring de flesta städer finns idag en välutbyggd laddinfrastruktur. Men för att påskynda elektrifieringen utanför städerna behövs bitvis fortsatt utbyggnad.

Parkeringsmöjligheter. På många orter åtnjuter konsumenter subventionerad boendeparkering medan bildelningsföretag betalar fullt. Det gör delning dyrt och försvårar omställning från bilägande till bildelning. I städer som Berlin och Wien där bildelning har prioriterad parkering

Benämningen "allmänt tillgängliga fordon" gör bildelning attraktiv för enskilda användare – och samtidigt lättare att integrera med andra delar av mobilitetssystemet.

Vilka är Shared Mobility Sweden?

43 900 bilar, 4 000 medarbetare och 5,4 miljarder i omsättning – Shared Mobility Swedens 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. 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.

Bildelningsföretagen strävar efter att ha så många miljöbilar som möjligt. Medelåldern på delningsbilarna är ca 9 månader. Vi bidrar till att få ut nya, miljövänliga fordon på marknaden.

Genomsnittsträckan en delningsbil kör är ca. 3 600 mil årligen. Det är tre gånger än en normalbil, som körs 1 141 mil per år⁵. Dessutom på ett mer miljövänligt, säkert, driftsäkert och bekvämt sätt än äldre bilar, som släpper ut mer skadliga ämnen än en ny.

En genomsnittsdelningsbil är uthyrd 60 till 70 % av tiden. Denna siffra är ett ytterligare bevis på att delningsbilarna används mycket effektivt.

sharing economy: Findings from a survey data analysis. PLoS One. 2022 Jun 9;17(6); Fan, A., Shin, H. W., Shi, J., & Wu, L. (2023). Young people share, but do so differently: an empirical comparison of peer-to-peer accommodation consumption between millennials and generation Z. *Cornell Hospitality Quarterly*, 64(3), 322-337.

⁵ Trafikanalys, 2024. [Körsträckor 2024](#)

Med en årlig inköpsvolym om ca 45 000 bilar står medlemsföretagen för 15-20 procent av nybilsregistreringarna och kan utöva – och utövar – en betydande påverkan på försäljningen och därmed inriktning och utrustning av nya fordon. Vi eftersträvar säkra, miljövänliga och bekväma fordon.

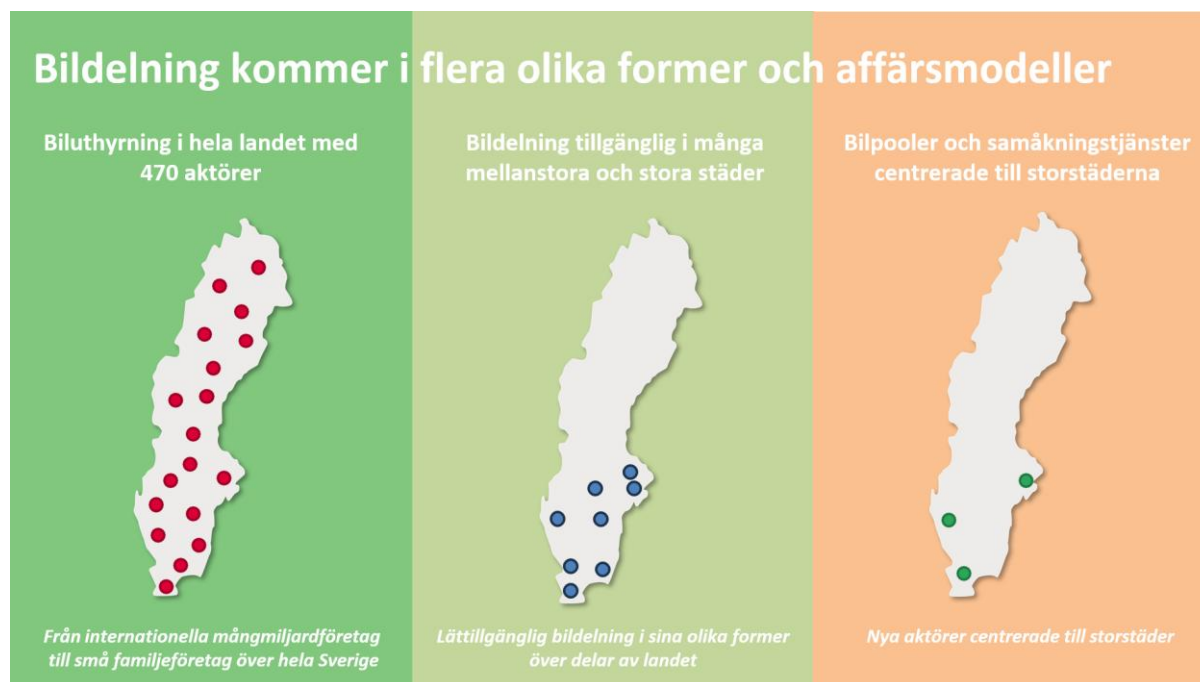
Lönsamheten hos Shared Mobility Swedens företag är generellt tillfredsställande. Det finns sedan flera decennier en överkapacitet i den globala fordonsindustrin som är mycket konkurrensintensiv. Det gör att det ofta finns många fordon som står hos olika biltillverkare och kan köpas till förmånliga villkor. Biltillverkarna vill få ut fordonen på marknaden så att fler får möjlighet att prova dem – och så att det finns fordon tillgängliga på andrahandsmarknaden. Shared Mobility Swedens 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 klarar oss utan subventioner – men vi är också en viktig kanal i omställningen till hållbar mobilitet, och är övertygade om att subventioner för bildelning är ett effektivt sätt att uppnå klimatmålen.

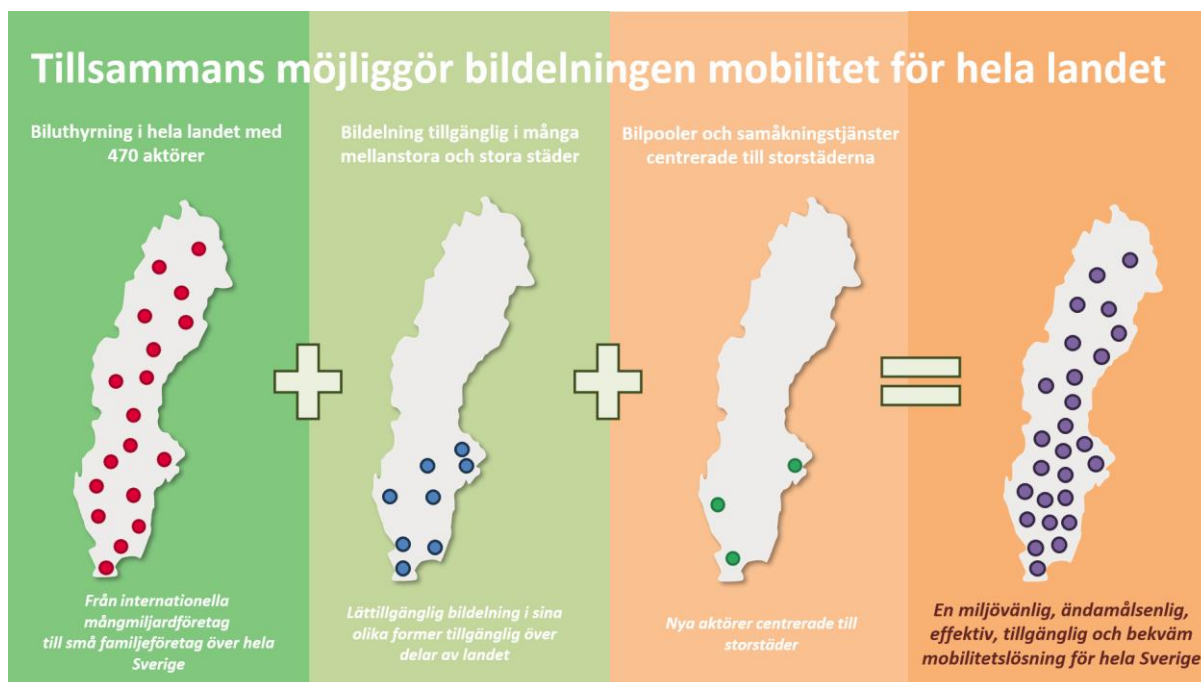
Möjligheterna är oändliga – resan mot en hållbar, säker och trygg mobilitet för alla har bara börjat!

Utvecklad infrastruktur

Med lång erfarenhet och intensiv konkurrens mellan delningsbilsföretagen – 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.



Bidelning finns i flera olika former.



Mångfalden i utbudet gör att olika mobilitetsanvändares behov kan fångas.

Ansvarsfrågor

Ansvarsfrågor vid olyckor och skador på person och egendom behöver ha en tydlig ordning. Vi verkar för att lagar och förordningar både gör det enkelt att dela och stimulerar konkurrens – och samtidigt tillvaratar konsumentens/ användarens direkta intresse av konsumentskydd, men även upplåtarens behov av att kunna ha en fungerande affärsmodell, där ansvarsfrågor är utredda. Delning innebär större komplexitet här än eget ägande – likt det är svårare att dela tvättstuga i en bostadsrättsförening än att ha sin egen. Färre intressenter ger ett tydligare ansvarstagande. För att göra delning mer attraktivt är ansvarsfrågan viktig.

Shared Mobility Sweden 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 delningsbilar 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 dela bil istället för att äga en. Vi vill bidra till att en mångfald i efterfrågan motsvaras av en mångfald i utbudet.

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

Fordonen upplåts från några timmar upp till flera månader, vilket löser bilbehov för konsumenter, juridiska personer, kommuner, civilsamhälle m fl som har behov av bil vid vissa tidpunkter, eller delar av året. Servicegraden är hög med både digital och manuell utlämning och återlämning av fordonen. I de flesta fall kan återlämningen ske vid valfri tidpunkt. Vi tror på konkurrens mellan branschens aktörer – vissa har ett välutvecklat användargränssnitt, andra en utmärkt manuell kundservice som uppskattas av många kunder. 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.

Vi välkomnar olika alternativ och innovationer som skapar bättre lösningar. Samtidigt pågår en kunskapsöverföring i branschen, där företag med olika affärsmodeller genom intensiv konkurrens tvingas bli bättre och lära av varandra. Vi ser hur tillgängligheten förbättras hos traditionella biluthyrningsföretag som allt oftare erbjuder digitala lösningar för upphämtning utanför ”kontorstid”, skanning av skador och prissättning med konkurrenskraftiga priser för timhyra. 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. Bildelningsföretag med digitala gränssnitt kan lära sig om fleet management från de traditionella biluthyrningsföretagen, som har lång erfarenhet – och omvänt, när det gäller användning av kunddata.

Shared Mobility Sweden 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 Shared Mobility Sweden vara med. Bildelningsföretagen bär sedan länge sina kostnader, om än med små vinstmarginaler. Men det måste vara lika villkor – level playing field, en av EU-rättens grundprinciper.

Bildelning för ett hållbart samhälle

För ett hållbart samhälle krävs mobilitet – hållbar mobilitet i ekonomisk, social och miljömässig mening. Transportsektorn har ambitiösa klimatmål – men de är svåra att uppnå. Vägtrafiken står för 90 procent av transportsektorns utsläpp, och den största delen kommer från personbilarna. En 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.⁶

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 ökar den sociala hållbarheten. 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.

⁶ 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>

Bildelning bidrar till ett hållbart samhälle

Bidelning bidrar till de globala målen

3 GOD HÄLSA OCH VÄLBEFINNANDE Mobilitet bidrar till att individer kan leva ett hälsosamt liv med större välbefinnande oavsett ålder. Mobilitet möjliggör kontakt och umgänge med släktingar och vänner, samt ger möjlighet till upplevelser, rekreation och nya perspektiv.

5 JÄMSTÄLLHET 4 av 10 som delar bil i Europa är kvinnor, långt mer än både bilnehav och körsträcker för egen bil. Bildelning bidrar till jämställdhet, och att kvinnor kan röra sig mera fritt.

8 ANSTÄNDIGA ARBETSVILLKOR OCH EKONOMISK TILLVÄXT BUS medlemmar följer lagar och regler samt verkar för en inkluderande och långsiktigt hållbar samhällsekonomi med hög sysselsättning och produktivitet.

9 HÅLLBAR INDUSTRI, INNOVATIONER OCH INFRASTRUKTUR Bildelning avlastar infrastrukturen och frigör mark, materiella resurser samt mobilitetsanvändares tid och finansiella resurser. Det bidrar till ett mer hållbart samhälle och att frigöra resurser för innovationer.



Bidelning bidrar till flera av de globala målen.

Bidelning bidrar till ett hållbart samhälle

Bidelning bidrar till de globala målen

10 MINSKAD OJÄMLIKHET Över tiden har klyftorna mellan stad och landsbygd vuxit, det gäller även mobilitet. BUS erbjuder bildelning över hela Sverige, även där utbudet av taxi och kollektivtrafik är bristfälligt.

11 HÅLLBARA STÄDER OCH SAMHÄLLEN Bildelning ger fler tillgång till säker och trygg mobilitet. Det bidrar till samhällen som är inkluderande, motståndskraftiga och hållbara.

12 HÅLLBAR KONSUMTION OCH PRODUKTION Bildelning bidrar till att såväl produktion som konsumtion blir mer hållbara.

13 BEKÄMPA KLIMATFÖRÄNDRINGARNA Bildelning ersätter eget bilnehav, vilket ger tydliga och snabba effekter för att bekämpa klimatförändringarna.



Bidelning är en hållbar lösning för mobilitet.

Miljömässigt hållbar

BUS har en stor andel fordon med låga utsläpp och använder den senaste tekniken. Vi tror på en omställning mot eldrivna fordon kompletterat med laddhybrider och bensindrivna fordon för vissa tillämpningar. Genom att dela fordon minskar fordonsflottans storlek, vilket minskar resursåtgång i tillverkningen, avlastar infrastrukturen och ger färre fordon som cirkulerar för att hitta parkeringsplats.

BUS bidrar till att förnya bilparken – var sjätte ny bil i Sverige är en hyr-/delningsbil.

Shared Mobility Sweden 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. Vi tror 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.

Bildelning bidrar till social hållbarhet genom att ge människor med begränsade resurser möjlighet till mobilitet. När en bil används mycket blir den samlade sociala nyttan större då varje delad bil används drygt tre gånger mer och ersätter fem privatbilar. BUS medlemmar skapar arbetstillfällen runt om i landet, medlemmarna betalar avtalsenliga löner och skatt i Sverige. 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.

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.

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 delningsbil används sedan tre gånger mer än, och ersätter fem privatbilar.

Shared Mobility Swedens 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 Shared Mobility Swedens medlemsföretag har funnits sedan mitten av förra seklet 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 Shared Mobility

Sweden 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 procent⁷ – var också avsevärt lägre än för bildelningsföretagen.

Smarta städer – och samhällen

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 oundviklig⁸. Politisk kraft bör därför inriktas på att motverka skillnader mellan städer och mindre tätbefolkade områden.

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 och leva i⁹ och har en mycket välfungerande offentlig sektor, lite korrupktion, låga transaktionskostnader – vi lider 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 nås¹⁰ 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 –

⁷ Jämförelsen haltar eftersom free floating innebär att körtid och tid som debiteras i hög utsträckning sammanfaller. För en delningsbil står denna normalt stilla en betydande del av uthyrningsperioden. Men den fyller transportbehovet och den som hyr bilen behöver sällan andra färdmedel under hyrestiden.

⁸ Brorström, S., & Parment, A., 2017, *Attraktiva platser bortom urbanisering och tillväxt*, Lund: Studentlitteratur.

⁹ Plats 2 (2025 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.cnbc.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>.

¹⁰ 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.

och kontrollen över utförande, hållbarhetsaspekter etc. minskar¹¹ 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, därför borde bilar nyttjas bättre.¹² Bildelning har förutsättningar att bidra till en bättre levnadsmiljö för dem som bor och verkar i stora städer.¹³

Bidelning i hela Sverige bidrar till att hålla ihop landet

Vi lever i en polariserad tid. Klyftorna ökar¹⁴, skillnaderna mellan fattiga och rika – individer och kommuner – ökar. I 275 av 290 kommuner ökar inkomstskillnaderna¹⁵, i 286 av 290 minskar antalet invånare i mellanskiktet, som varken är rika eller fattiga¹⁶. Polariseringen mellan storstad och landsbygd, mellan välbeställda och mindre välbeställda och mellan dem som har goda och mindre goda förutsättningar på arbetsmarknaden¹⁷. Till detta kommer polarisering av medier och ideologisk polarisering¹⁸.

Det snabbt urbaniserade Sverige har ofta storstadsfokus – det gäller inte minst politikernas 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, Bolt), 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.

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

¹¹ 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

¹² 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)

¹³ 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)

¹⁴ [Gender Equality Index 2024 - Oxfam Sweden](#); [Klyftorna ökar mest i Sverige](#); [Income inequality has increased since the 1990s](#); [Income inequality has increased since the 1990s](#); *OECD Economic Surveys*, Sweden, March 2019

¹⁵ 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.

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

¹⁷ Hartmann, B.J., Ostberg, J., Parment, A. & Soler, C., 2020, *Unboxing marketing: creating value for consumers, firms, and society*, Lund: Studentlitteratur.

¹⁸ 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).

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 beteenden¹⁹

Delningsbilar – 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 delningsbilen 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 delningsbilar. Det är varken smart eller hållbart.

Smarta samhällen använder intermodala lösningar

Det är angeläget att se bildelning som en viktig del också av det publika transportsystemet. Utvecklad och väl fungerande bildelningsverksamhet genererar 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.

¹⁹ Inom nationalekonomisk/mikroekonomisk forskning kallas detta för *inertia shopping rule*. Effekten är välbelagd.

Minskat bilintresse talar för mer delning

Alla strukturella faktorer – nästan – talar för ökad bildelning över tiden. Urbanisering med allt vad det innebär av bättre tillgänglighet till kollektivtrafik, bildelning, app rides och mikromobilitet – samtidigt som egen bil är dyrare i större städer. Ny teknik underlättar alla delar av delning och över tiden beläggs eget bilinnehav med ökade kostnader för parkering, försäkring m m.

Det som talar emot är ökad välfärd – allt fler har råd att köra egen bil, trots ökade kostnader. Då går det tillbaka på bilintresse och prioriteringar. Just därför är det viktigt att följa hur bilintresset utvecklas – framför allt i de länder där Shared Mobility Swedens medlemmar är verksamma, men i viss mån också generellt.

Flera rapporter har lyft fram ett minskat bilintresse över tiden. Ingen berör Skandinavien specifikt, men lifter väl fram utvecklingen. OECD lyfter i flera publikationer fram långsiktiga trender i bilanvändning i olika länder samt makrofaktorer och drivkrafterna bakom förändringarna. ITF:s rapport *Youth on the Move: Young People and Transport in the 21st Century* från 2023 lyfter fram unga generationers syn på mobilitet och lyfter fram minskat körkortsinnehav och ökad användning av delad mobilitet. Brookings rapport *Why are young people driving less? Evidence points to economics not preferences* går rakt på sak kring varför bilkörning minskar bland unga. Akademiska studier lyfter fram urbanisering, ekonomi och längre utbildning, faktorer som hänger samman.

Utöver detta finns data från nationella statistikmyndigheter och transportinstitut som, i Sverige, Trafikanalys, Transportstyrelsen och SCB, i Norge Statens vegvesen och TØI, i Danmark, Trafikstyrelsen och DTU-transport och i Tyskland das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) och die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt).

Under de senaste decennierna syns i dessa och många andra länder med hög välfärd en svagare tillväxt eller till och med en nedgång i vissa grupper gällande bilägande och körkortsinnehav – särskilt bland unga i urbana områden. Kombinationen av urbanisering, höga kostnader för eget bilinnehav samt digitala lösningar förändrar mobilitetsutbud och -användning. Även här återkommer mönstret med att bildelning är mest attraktivt i urbana områden med hög befolkningstäthet och bra kollektivtrafik samt ett rikt utbud av mobilitetstjänster även i övrigt. Prissättning är ett viktigt verktyg i omställningen och abonnemang med pay-per-use är ofta en god lösning liksom att i appar erbjuda bildelning tillsammans med mikromobilitet (cykel/elskoter för olika användarbehov som pendling, ärenderundor och helgresor). Just prissättningsmodeller och erbjudanden är centrala för att fånga den priselasticitet som präglar olika segment.

En undersökning från Ipsos/Europ Assistance visar att köpare av bildelningstjänster är kostnadskänsliga, vilket även gäller andra transportslag – konkurrensen är hög i urbana områden och att resenärer gärna vill ha multimodala paket. Delningsfordon förutsätter tillförlitlighet och en välfungerande app och fler använder produkten när det finns allt-i-ett-prissättning inklusive trängsel-/zonavgifter och integration med andra transportmedel i reseplanerare.²⁰ Att fördela ut avgifter efter användning är i en mening rättvist – å andra sidan bygger ju prismodellen på enkelhet med körsträckor inkluderade (vilket även gör det lättare för den som upplåter fordonet) och enhetstaxa för försäkring och småskador etc.

En av de starkaste drivkrafterna i förändringarna är urbanisering. I urbana områden är körkort ingen självklarhet, kostnaderna för att ha egen bil är höga, kollektivtrafik och andra mobilitetsalternativ väl utbyggda. Höga boendekostnader minskar statusen för bilar och synligheten i en lägenhet, där bilen

²⁰ Europ Assistance's 2025 Mobility Barometer, Europeans are Accelerating their Shift Towards Greener and more Multimodal Transportaion, 15 april, [Europ Assistance's 2025 Mobility Barometer | Ipsos](#)

parkeras i garage eller på gatan, är lägre än i ett villa- eller radhusområde. Unga (Generation Y och Z) har en preferens för att bo i urbana områden, har mer sällan körkort och är flitigare användare av delad mobilitet. I Sverige minskade andelen unga med körkort kraftigt under 1990-talskrisen men har sedan varierat; idag har ca 62 % av 18–24-åringar körkort (2024). En liknande utveckling syns i Norge där kombinationen av en relativt stark marknad för bildelning samtidigt som relativt få unga har körkort gör det angeläget att erbjuda kombination av bildelning och andra mobilitetstjänster. I Danmark finns en stark tradition av att använda cykel i städer och förutsättningarna är goda då infrastrukturen är byggd med det som utgångspunkt samtidigt som topografin är gynnsam. I Tyskland minskar andelen med körkort över tiden, men inte lika snabbt som i Skandinavien. Stora städer som Berlin, München, Hamburg och Köln har väl utbyggd bildelning – både stationsbaserad och free floating medan den egna bilen fortsatt har en stark ställning på landsbygden. Tyskland har kommit långt med appar och andra verktyg för att integrera bildelning med kollektivtrafik och andra mobilitetslösningar.²¹

Sammanfattningsvis påverkar detta delad mobilitet och delningsbilar påtagligt:

- Lägre andel med körkort en större potentiell för delad mobilitet – men gör bildelning svårare
- Högre urbaniseringsgrad gör bildelning mer effektiv (kortare avstånd, högre tillgänglighet)
- Bättre kollektivtrafik och tillgång till mikromobilitet förbättrar förutsättningarna för bildelning eftersom de minskar behovet av egen bil för vardagsresor men ökar behovet av bil för specifika ärenden
- Högre kostnad för bilägande gör bildelning mer attraktivt.
- Digitalisering underlättar delning, både för operatören och användaren och gör delning mer attraktiv.

²¹ https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2013/12/long-run-trends-in-car-use_g1g31398/9789282105931-en.pdf;
https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2013/04/recent-trends-in-car-usage-in-advanced-economies-slower-growth-ahead_g17a22be/5k46n4121k5d-en.pdf; <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/youth-transport-21st-century.pdf>; <https://www.brookings.edu/articles/why-are-young-people-driving-less-evidence-points-to-economics-not-preferences/>; <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/youth-transport-21st-century.pdf>;
[https://www.researchgate.net/publication/358543624 Sociodemographic characteristics of youth licensing at age 17 in the context of supervised driving in Denmark?](https://www.researchgate.net/publication/358543624_Sociodemographic_characteristics_of_youth_licensing_at_age_17_in_the_context_of_supervised_driving_in_Denmark?);
[https://www.researchgate.net/publication/328933021 A decline in youth licensing a simple delay or the decreasing popularity of automobility](https://www.researchgate.net/publication/328933021_A_decline_in_youth_licensing_a_simple_delay_or_the_decreasing_popularity_of_automobility); Parment, A., 2014, *Auto Brand. Building Successful Car Brands for the Future*, New York: Kogan Page; <https://www.toi.no/getfile.php/1337250-1411472277/Publikasjoner/T%C3%98l%20rapporter/2014/1329-2014/1329-2014-el.pdf>; <https://www.newsenglish.no/2014/05/02/youth-put-the-brakes-on-driving/>;
https://miljobarometern.stockholm.se/content/docs/tema/trafik/Trafikutv_2022_TA.pdf;
<https://bransch.trafikverket.se/contentassets/7e1063efbcbfd4b34a4591b0d4e00f855/2024/prognos-for-persontrafiken-2045--trafikverkets-basprognoser-2024.pdf>; <https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/Jahresbericht/DVR-Jahresbericht-2016.pdf>; <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/beteendet/andel-invanare-med-korkort-b3i/invanare-18-24-ar/>; <https://www.trm.dk/media/ia1imzyf/ekspertgruppen-mobilitet-for-fremtiden-afrapportering-marts-2018-ny.pdf>; <https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/Jahresbericht/DVR-Jahresbericht-2016.pdf>

Fakta om bildelning

Bidelning – en bransch i tillväxt?

Branschens tillväxt påverkas av många faktorer som:

- Politiska beslut som underlättar eller gör det svårt att dela bil
- Intresset för att äga egen bil
- Urbanisering och tillgång till olika transportslag, där inte bara kollektivtrafik utan också app rides har visat sig vara en stark konkurrent till bildelning
- Kostnader för att äga egen bil
- Villkor och marknadskrafter, som har en stark påverkan på holding cost

Alla prognoser om marknadsutveckling och marknadstillväxt är känsliga för antaganden. Enligt en färsk rapport förväntas den svenska bildelningsmarknaden växa med 5,69 % om året mellan 2025 och 2030.²² Enligt INVERS Mobility Barometer ökade antalet delade bilar i Europa 2024 med 14 procent jämfört med året innan. Av de 120 000 fordonen idag är drygt hälften (63 000) free floating och knappt hälften stationsbaserade (57 000).²³

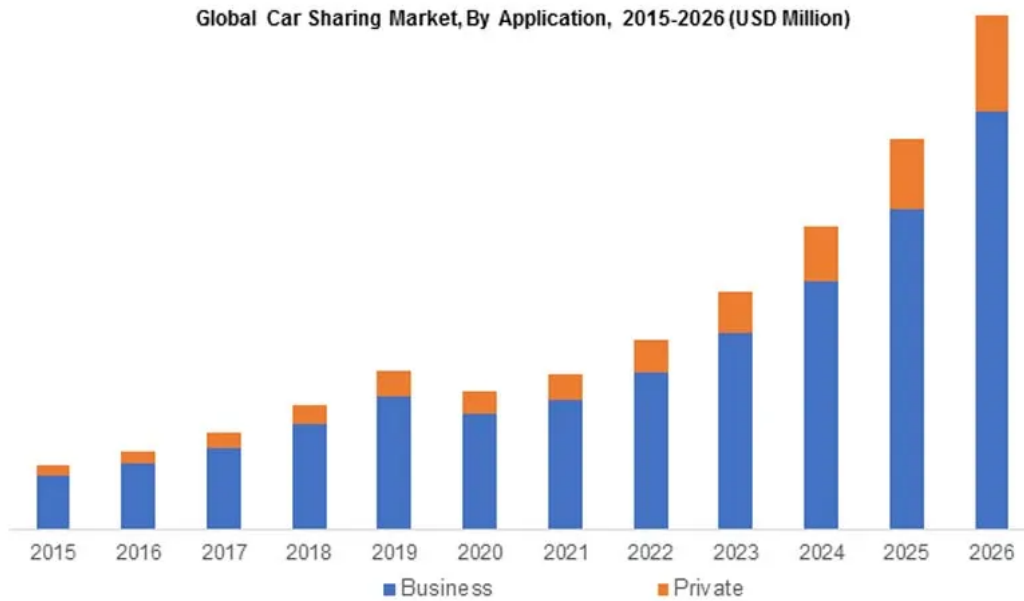
Mer intressant i rapporten, som tar upp regionala skillnader, är att – föga förvånande, men viktigt – att ett ovanligt stort hållbarhetsintresse hos svenska bilanvändare förväntas bidra till tillväxt, men det gör även – vilket kanske är kontraintuitivt – det ovanligt välfungerande kollektivtrafiksystemet, som uppmärksammas i flera studier. Välfungerande kollektivtrafik gör det enklare att avstå eget bilinnehav, vilket gynnar bildelning. Poängen här är viktig – även om det i en konkret transportsituation finns en konkurrens mellan transportmedel gynnas bildelning av att det sammantaget finns ett rikt utbud.

Generellt är det svårt med konsultrapporter och tillväxtprognoser. De företag som antingen säljer rapporter eller upplåter rapporter kostnadsfritt med syftet att sälja rådgivningstjänster har det gemensamt att de tenderar att överskatta tillväxten. Enligt en rapport från Global Market Insights från 2020 förväntas tillväxten för bildelning vara 24 % om året fram till 2026, enligt en från Zipcar förväntas 10 % av alla som reser ha bildelning som primärt transportmedel 2025.

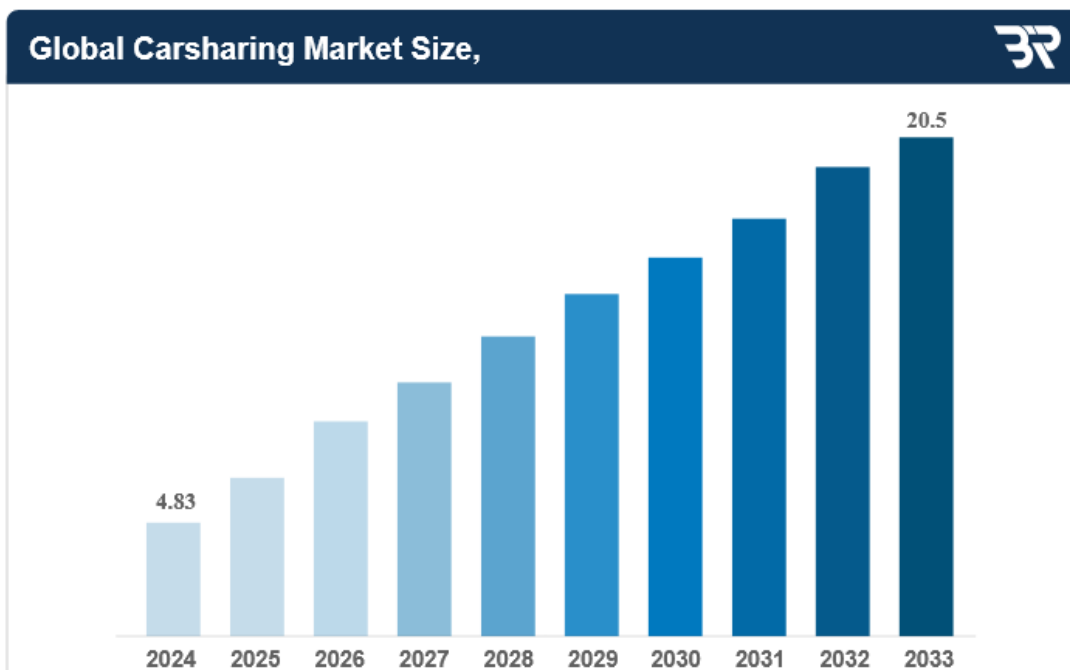
²² Business Research Insight, 2025, Carsharing Market Share, Size, Growth, and Industry Analysis by Type (Round-Trip, One Way, Peer-to-Peer, Fractional, and Carsharing), By Application (Age 18-24, 25-34, 35-44, 45-54, and 55-64), Regional Insights and Forecast from 2025 to 2034. Updated 14 juli 2025

²³ INVERS (2024), *Mobility Barometer: European Car Sharing 2024*.

Global Car Sharing Market, By Application, 2015-2026 (USD Million)



source: www.gminsights.com



Så här ser det ofta ut i konsultrapporter. Denna är från Global News Fire 2021. Och på typiskt konsultrapportmanér förväntas tillväxten ta fart framöver.

Även i Business Research Insights rapport ställs kraftig tillväxt i utsikt – 17,4% om året fram till 2033. I Business Research Insights rapport framgår att av de undersökta resetyperna – round-trip, envägs, peer-to-peer, fractional ownership (flera personer delar ägande av samma bil och delar på kostnaden) stationbaserad bildelning som inte inkluderar free floating.

I vissa fall har konsultrapporterna dessutom andra syften – som en från Invest in Gothenburg som syftar till att lyfta fram Göteborgs framgångsrika arbete för att elektrifiera. Läser man rapporten kan man tro att elektrifieringen sker med en våldsam hastighet, och att Göteborg är navet. Enda

undantaget från elektrifiering är långväga resor med båt. Dessutom definieras plug-in-hybrider som elbilar. Även en äldre laddhybrid med mycket kort räckvidd.

Bildelning banar också vägen för elektrifiering. Fordonsflottorna förnyas snabbare och laddare kan utnyttjas effektivt om fordonen har fasta stationer och placeras i kluster. Ibland annat Tyskland, Belgien, Nederländerna och Luxemburg har andelarna elfordon ökat kraftigt i just delningsfordonsflottor. Regler om utsläpp som nollutsläppszonerna i Amsterdam och statliga stöd till utbyggnad av laddinfrastruktur påskyndar elektrifieringen.²⁴

Men det finns dels intressanta aspekter och vinklingar i många rapporter, särskilt i en insiktsfull rapport från McKinsey som betonar att tillväxten för bildelning kommer vara lägre än för delningsekonomi generellt. Förklaringarna kan sammanfattas i tre punkter²⁵:

- Användarrelaterat: många föredrar alternativ där man slipper köra och leta parkering. Bildelning kräver också planering – resan behöver bokas i förväg, det är inte säkert att ett fordon finns tillgängligt.
- Stadsplanering: även om det ofta beskrivs hur bildelning används istället för eget bilinnehav finns en risk för att bildelning används som komplement till egen bil.
- Höga kostnader och svårt att få lönsamhet.

Den första punkten är viktig – app rides som Uber och Bolt är ett stort hinder för bildelning. Vad gillar resenärer? Enkelhet, tillgänglighet, flexibilitet. App rides fungerar både som alternativ till, och ersättning för, bildelning, kollektivtrafik och andra transportslag.

Den andra punkten är svår att förstå: *”City concerns. People typically use sharing services in addition to their existing private vehicles, thus increasing the number of cars on the road and potentially creating more problems with parking and traffic congestion.”* Varför skulle en person med egen bil använda bildelning? Att använda apprides är en annan sak, det är inte orimligt för enkla resor eller då den egna bilen används av andra i hushållet.

Den tredje punkten sammanfaller väl med de utmaningar branschen har. Stationsbaserad bildelning har mycket bättre förutsättningar att vara lönsamma än free floating-bidelning. Hybridupplägg med grunden i stationsbaserad bildelning kompletterad med free floating kan också ge förutsättningar för god lönsamhet. Den förra har dock större påverkan på antalet privatbilar som ersätts.²⁶

Att McKinsey-rapporten ändå får sägas vara insiktsfull bygger på att den faktiskt beskriver utmaningarna utan att riktigt erbjuda lösningar – många konsultrapporter skönmålar utsikterna för att nå uppskattning hos potentiella uppdragsgivare.

²⁴ Se t ex [The future of mobility 5.0 | Arthur D. Little](#)

²⁵ Business Research Insight, 2025, Carsharing Market Share, Size, Growth, and Industry Analysis by Type (Round-Trip, One Way, Peer-to-Peer, Fractional, and Carsharing), By Application (Age 18-24, 25-34, 35-44, 45-54, and 55-64), Regional Insights and Forecast from 2025 to 2034. Updated 14 juli 2025; <https://www.gminsights.com/pressrelease/carsharing-market>; <https://www.zipcar.com/carsharing>; <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/shared-mobility-sustainable-cities-shared-destinies>; <https://www.mckinsey.com/features/mckinsey-center-for-future-mobility/mckinsey-on-urban-mobility/snapshot-of-the-european-car-sharing-market>

²⁶ ITF Work on Shared Mobility, 2025 <https://www.itf-oecd.org/itf-work-shared-mobility-0>; Car Sharing in 2025: Insurances, Diversification, Electrification, and Profitability, Invers, <https://invers.com/en/press-releases/car-sharing-in-2025-insurances-diversification-electrification-and-profitability/>.

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* = bilpool²⁷ – samåkning helt enkelt. Tyskan använder som så ofta engelska termer och skiljer tydligt mellan carsharing och carpooling – det senare motsvarar definitionen på engelska ovan.

I Sverige förekommer flera typer av bildelning:

- Traditionella hyrbilar från Hertz, Europcar, AVIS, Sixt etc. – i Sverige erbjuds de även hos drivmedelskedjorna;
- Stationsbaserad app-styrd uthyrning, t ex KINTO Share, OK Bilpool och Rulla;
- Free floating – hämta och lämna bilen var du vill inom ett visst geografiskt område. Det förekommer knappast i Sverige längre men väl på kontinenten
- P2P-bildelning där konsumenter delar med varandra, t ex via GoMore

Dessutom förekommer olika typer av samåkning som möjligen kan gå under bildelning.

Stationsbaserad app-styrd uthyrning har vissa strukturella fördelar i relation till traditionella hyrbilar: mer digitala bokningssystem och fler digitala användare. Telematiksystemen i fordonen är mer utvecklade, digitala nycklar används genomgående. De traditionella hyrbilsföretagen har å sin sida en sedan länge välutvecklad infrastruktur med parkeringsplatser, tillgänglighet i hela landet och låga kostnader genom hög beläggingsgrad 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 traditionella biluthyrare.

De relevanta definitioner som finns är²⁸:

- 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, KINTO Share)
- Envägsbildelning (One-way carsharing) eller free floating (ibland flytande bilpools), 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)

Just de app-styrda, stationsbaserade tjänsterna beskrivs ofta som alternativ till egen bil – men det stämmer inte att de som använder sådana tjänster *hyr oftare*, vilket skulle simulera eget bilinnehav. En studie från A. T. Kearny visar att bara en procent nyttjar bildelningen varje dag – att jämföra med

²⁷ https://es.wikipedia.org/wiki/Vehículo_compartido

²⁸ Albinsson, P. A., Guyader, H., Ottosson, M., & Parment, A. (2024). *Marketing and Sustainability: Contradiction or the Path to Profitable Businesses and Sustainable Societies*. John Wiley & Sons.

majoriteten användare, som använder tjänsten mellan två och tre gånger per månad.²⁹ Det är snarare så att de utgör en del av ett rikt utbud av mobilitetstjänster där de vanligen finns i mellanstora eller större städer.

En annan skillnad är att både traditionell biluthyrning och stationsbaserad bildelning har stationer strategiskt utplacerade – de förra vid kollektivtrafiknav som järnvägsstationer, flygplatser och i stadskärnor, ibland även i industriområden, de senare nära användarnas bostäder/kontor. Det förra innebär normalt lägre kostnader för parkering, det finns aldrig en parkeringsplats för varje bil utan snarare en per tre, och logistiska fördelar då tvätt, hjulskifte och besiktning, ibland även service och reparationer, kan ske i de egna lokalerna. Det senare innebär fördelar för användaren, parkering nära bostad/kontor samt digitala gränssnitt underlättar – men kostnaderna är högre.

En mångfald med alternativ gynnar både konkurrensen mellan bildelningsalternativ, men också med andra mobilitetstjänster. Det skapar mer robusta och effektiva mobilitetssystem.

I en forskningsrapport från ACEA (European Automobile Manufacturers' Association) reds begreppen ut – och i rapporten konstateras att följande kriterier gäller för bildelning³⁰:

- 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 uthyren

I allt väsentligt motsvarar det vad traditionella biluthyrningsföretag gjort sedan första halvan av förra seklet.³¹

Kommersiella och ideella upplägg

Konsumenter är tveksamma till att hyra ut sin egen bil^{32 33 34} Samtidigt är det 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 bil³⁵ - men "kan tänka sig" är ju inte samma sak som att

²⁹ Se The Demystification of Car Sharing, publicerad augusti 2019: <https://www. Kearney.com/automotive/article/?a/the-demystification-of-car-sharing>

³⁰ LeVine, S., Zolfaghari, A. & Polak, J., 2014, Carsharing: Evolution, Challenges and Opportunities, Brussels: ACEA (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles).

³¹ https://www.acea.be/uploads/publications/SAG_Report_-_Car_Sharing.pdf

³² AutoBild, 2018

³³ Gropp, M., 2018, Viele Deutsche wollen nichts mit Carsharing zu tun haben, *Frankfurter Allgemeine*, Wirtschaft, 16. Dezember.

³⁴ 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.

³⁵ Arthur D. Little, 2020, <https://www.adlittle.com/en/industries/automotive> (26 jan 2020)

göra. Det vet vi från nätförsäljning av personbilar där 42-44 procent³⁶ 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 enkät³⁷.

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.

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

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.

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

Stationsbaserad bildelning eller free floating?

Urbaniseringen är en av vår tids mest kraftfulla förändringar. Den pågår sedan industrialiseringen och har – med undantag för pandemin – visat sig ostopptbar. Varken regeringars oförtröttliga utlokaliseringspolitik under 70- och 80-talen eller höga boendekostnader har kunnat stoppa den. I den allt mer förtätade stadsmiljöerna 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.

³⁶ Cap Gemini, *Cars Online Report*: 44 % (2008, 2014), 42% (2017)

³⁷ Parment, A., 2016, *Die Zukunft des Autohandels: Vertrieb und Konsumentenverhalten im Wandel*, Wiesbaden: Springer.

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.³⁸ 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.

Den kritiska massan är avgörande för att free floating ska lyckas. Det gör det lättare att balansera utbud och efterfrågan, vilket ger högre utnyttjandegrad och större klimatnytta. I en större stad finns därmed bättre förutsättningar att nyttja fördelarna med free floating och mildra nackdelarna.³⁹

Stationsbaserade lösningar 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.

I en studie där free floating jämförs med stationsbaserade bildelningsbilarar 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 långa⁴⁰. 28 procent av dem som använder stationsbaserad bildelning har en egen bil, medan andelen är 57 procent hos användare av free floating.⁴¹ Medan en free floating-bil har 125 användare i genomsnitt har en stationsbaserad 45.⁴²

I Berlin användes free floating-bilarna 62 minuter per timma – riksgenomsnittet i Tyskland var 43 minuter för Car2Go och 52 för DriveNow.⁴³ 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).⁴⁴

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

³⁸ 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); Arthur D. Little (2024), *Sharing in Success: Mobility Trends in European Cities*.

³⁹ Läs mer här: <https://civity.de/de/matters/urbane-mobilit%C3%A4t-im-umbruch/>

⁴⁰ Nehrke, G., 2016, Wirkung verschiedener CarSharing-Varianten auf Verkehr und Mobilitätsverhalten, in: *Bundesverband CarSharing* (red.), CarSharing Factsheet Nr. 3, Juni.

⁴¹ Tagesspiegel 2017

⁴² 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)

⁴³ Harder, S. (2014), Carsharing soll Stadtverkehr verschlimmern, *Der Spiegel*, *Mobilität*, 3 sept.

⁴⁴ 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)

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 13⁴⁵ till 15⁴⁶ privatbilar.⁴⁷

Att en delad bil skulle ersätta tio till femton privatbilar, som konsultrapporterna lovar, är alltså felaktigt och bland andra tyska regeringen har använt sådana rapporter som beslutsunderlag när de har fattat beslut och dragit upp riktlinjer för lagstiftning om bildelning⁴⁸. 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 (P2P), som med GoMore. Konkurrens 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 ner⁴⁹.

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 de har sex till åtta.⁵⁰ 2014 stängde Car2Go i London⁵¹, 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

⁴⁵ 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.

⁴⁶ 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>.

⁴⁷ 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/

⁴⁸ 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).

⁴⁹ 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).

⁵⁰ Pander, J. & Tatje, C., 2016, Teile und verliere, Daimler und BMW< tun sich im Carsharing-Geschäft schwerer, als sie zugeben, *Die Zeit*, 15 september.

⁵¹ 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)

förutsättningar i form av många möjliga kunder, inte går ihop⁵². Några dagar innan jul meddelades att de lägger ned verksamheten helt i Nordamerika. 2019 lämnade både BMW med ReachNow och LimePod Nordamerika.⁵³

...men Free Floating är inte uträknat

En färsk rapport från MILES Mobility, som erbjuder free floating-bildelning i tre tyska städer – Hamburg, Köln och München – har just publicerat en studie som lyfter fram flera viktiga aspekter kring bildelning. Studien, som genomförts av rådgivningsfirman Quanz & Partner samt datainsamling genomförd av Institut Schreier, bygger på en enkätundersökning som genomfördes 28 april till 12 maj 2025 med 1 139 aktiva användare av MILES Mobilitys tjänster. Resultaten spänner över fyra områden:

- Minskat bilägande: Bland frekventa bilanvändare (mer än 12 gånger per år) minskar antalet bilar från i genomsnitt 1,0 till 0,5, bland sporadiska användare (upp till 12 gånger per år) minskar det från 1,2 till 1,0.
- Transportmodalitet: Frekventa användare använder privatbil en tredjedel mindre. Även kollektivtrafik minskar, med 13 %. För sporadiska användare sker en förflyttning från egen bil till olika typer av hållbar mobilitet.
- Användarbeteende: I genomsnitt används 1,85 delningsplattformar – en enskild aktör, som i detta fall MILES, kan och bör därför inte se sitt erbjudande som en helhetslösning utan snarare en del av ett samlat utbud av mobilitet. Hög tillgänglighet är – inte oväntat – viktigt. För sporadiska användare används delningsbil ofta för flytt eller transport av stora föremål, till vardags används kollektivtrafik, cykel, elskoter etc.
- Kundnöjdhet: Generellt är kundnöjdheten hög – andelen mycket nöjda är 86 % för sporadiska användare och 90 % för frekventa användare. Störst är missnöjet vad gäller avstånd till bilen – och det understryker dels att en kritisk massa av användare och fordon behövs, samt att förutsättningarna för free floating är bättre ju fler invånare/användare som finns inom ett visst område, mao. har större städer bättre förutsättningar.

Free floating är en konkurrensfördel enligt rapporten: Bara 6-11 % uppger att de skulle fortsätta med bildelning i ett system som endast är stationsbaserat. Här finns en bias – det är de som föredrar free floating som använder just MILES tjänster. Systemet utan fasta stationer upplevs av användarna som flexibelt och resenärvänligt.

Det krävs en kritisk massa för att free floating ska fungera, och den uppfyller MILES väl. I Hamburg finns 3 346 delningsbilar, i Köln 805 och i München 2 202. Ju fler fordon, desto bättre kan utbud och efterfrågan matchas.

Mobilitetshubbar med bildelning, kollektivtrafik och delningscykel/-skoter är uppskattade i Hamburg och München, men har en svagare position i Köln

Studien lyfter fram att bildelning bör integreras med övriga mobilitetstjänster (cykel, kollektivtrafik, stationsbaserad delning) och att kunderna bör segmenteras. Här föreslår studien *frekventa respektive sporadiska användare* som skiljer sig i behov och preferenser.

⁵² <https://www.autorentalnews.com/341332/car2go-ends-service-in-5-cities>

⁵³ 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).

Även denna studie har, såklart, ett kommersiellt syfte och lyfter fram hur bildelning kan bidra till en kraftig minskning av privatbilar, vilket är ett skäl för politiken att subventionera bildelning. I nuläget är free floating vanligast i stadskärnor men har potential även i förorter eller ytterområden.

I rapporten görs en ganska avancerad beräkning av *reduktions- och ersättningskvoter*: Efter att ha justerat för att användarna använder flera delningsplattformar, visar resultaten att ett MILES-fordon ersätter påtagligt många privata bilar⁵⁴:

Reduktionskvoter: Hamburg 1:11,5, Köln 1:7,4, München 1:13,5.

Ersättningskvoter: Hamburg 1:17,6, Köln 1:13,2, München 1:23,0

Rapporten visar sammantaget att free floating har tydliga effekter på antalet privatbilar, användarbeteende och hållbar mobilitet – särskilt när systemet är tillgängligt, flexibelt, användarvänligt och integrerat med andra transportalternativ.⁵⁵

Stationsbaserade lösningar är hållbara

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. Det är en affärsmodell som funnits i hundra år – 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.⁵⁶ De skapar arbetstillfällen för entreprenörer som driver Hertz, Europcar eller Circle K:s bildelning 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 delningsbilarna 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. Delningsbilar har attraktiv prissättning och konsumentskyddet är omfattande.

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

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

⁵⁴ Metoden beskrivs steg för steg och utförligt. institut-schreier.de/media/250801_bericht_miles_muenchen_hamburg_koeln.pdf, publicerad 1 aug 2025.

⁵⁵ https://institut-schreier.de/media/250801_bericht_miles_muenchen_hamburg_koeln.pdf

⁵⁶ Läs mer här: <https://www.helagotland.se/ekonomi/bilkooperativen-farre-kommersiella-tar-over-15596738.aspx>

mellan storstäder och landsbygd. Samtidigt urbaniseras inte bara befolkningen utan också ekonomisk aktivitet, kulturliv, mediebevakning, tillgång till en rik arbetsmarknad och entreprenörsanda.⁵⁹

Alla länder i Europa utom Finland, Sverige och Schweiz har en gemensam kommunalskatt, så även till exempel Österrike med stor enskild beslutsmakt i delstaterna. I en situation där storstäderna redan har en lägre kommunalskatt ter det sig orimligt att subventionera bildelning i stora städer.

Beläggningsgrad varierar med typ av delning

Det är svårt att jämföra beläggningsgraden då olika typer av delning har olika affärs- och prismodeller. De klassiska biluthyrningsföretagen har en beläggningsgrad på 60 till 70 procent som är stabil över tiden. Som jämförelse används en privatbil fem procent av tiden så resursutnyttjandet är mycket bättre. För andra typer av delningsbilar som är tillgängliga nära användarens bostad eller arbete (eller annan önskad upphämningspunkt) är beläggningsgraden lägre och varierar mellan tider på dygnet och året. Här är servicegraden högre liksom priset. Typiskt sett hyr en konsument en traditionell hyrbil över helgen – hämtar den fredag eftermiddag och lämnar söndag kväll eller måndag morgon. En konsument som bor nära delningsbilar som hyrs ut till timpris – och särskilt om de kan lämnas på andra ställen än upphämningsplatsen utan kostnad – kan istället välja att hämta bilen och lämna den några timmar senare flera gånger under en helg när behov av bil uppkommer.

Free floating (hämta var du vill – lämna var du vill inom ett visst område) har en välbelagd (studie i många städer baserad på realtidsdata) beläggningsgrad mellan 4 och 22 procent⁶⁰.

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 bildelning 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 konsument, 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 A till punkt B. 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.

⁵⁹ Parment, A. & Brorström, S., 2016, "Branding various-sized destinations: A study of millennial attitudes", i A. Bayraktar & C. Uslay (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.

⁶⁰ 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.

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.

Shared Mobility Swedens 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 utnyttjandegraden och är användning av ledig kapacitet. Med smart prissättning och paketering kan man komma långt. Flera liknande initiativ finns runt om i Europa: Sixt + Car Subscription, Avis Inclusive m fl.

Lönsamhetsutmaningar

Även om Shared Mobility Swedens medlemsföretag har en hygglig lönsamhet är marginalerna låga, det beror dels på ansvarsfullt företagande där företagen betalar ut avtalsenliga löner, dels på intensiv konkurrens, både mellan de företag som upplåter fordon för delning, och med andra transportslag.

Många typer av delningsekonomi är svåra att organisera och gör stora förluster.⁶¹

Shared Mobility Sweden är och lokaliserade där behovet av delningsbil 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 i 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 spolärvätska i den egna bilen, eller lämna sin delningsbil och åka vidare med tåget.

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.

⁶¹ Putra, W. B. T. S., Harista, F. V., & Kurniawan, N. (2024). Redefining the road ahead in the sharing economy: how to build sustainable competitive advantage of ride-hailing services. *International Journal of Research in Business & Social Science*, 13(3); Putra, W. B. T. S., Harista, F. V., & Kurniawan, N. (2024). Redefining the road ahead in the sharing economy: how to build sustainable competitive advantage of ride-hailing services. *International Journal of Research in Business & Social Science*, 13(3); Pérez-Pérez, C., & Benito-Osorio, D. (2025). Sharing is not for the weak: A systematic review of the main drawbacks of the sharing economy. *Journal of Management & Organization*, 1-17; Escande, P., 2021, Airbnb, Uber, Blablacar... : « L'économie du partage n'a pas fini son apprentissage de l'économie », LeMonde, 17 december.

Det finns utmaningar med P2P:

- Det är smidigare att hyra från en drivmedelsstation eller ett delningsbilskontor, där kunden möter professionella, utbildade medarbetare
- Den sociala biten kan vara knepig. Oron för att möta en superpedant, en snackpelle 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 skiljaktigheter⁶²
- Kvalitetssäkring
- Fordonen är inte alltid så miljövänliga – men kan vara det.
- Konsumenter är tveksamma. En 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 påtaglig. 59 procent är rädda för lackskador, 58 procent för krockar och 57 procent för handhavandet.⁶³

Det finns också mycket som talar för ökad P2P-bildelning:

- GoMore m fl erbjuder privatleasingupplägg till rimliga priser där upplägget ger utrymme för P2P-delning utan direkt inskränkningar. Det innebär att tröskeln för att dela sin privatleasade bil sänks ordentligt.
- Digitala nycklar blir allt vanligare liksom mjukvara som förenklar delning mellan användare
- Nya generationer konsumenter är mer positiva till P2P-bildelning, liksom andra former av delning mellan användare.

P2P-bildelning 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 Shared Mobility Swedens medlemsföretag och annan bildelning.

Alla typer av bildelning gynnar miljön, samhället och medborgarna. Ju fler alternativ, desto bättre.

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 kapitel (100 000 kr) och utvecklade en ny, bättre plattform. Det handlade alltså om att övervinna förtroendebarrärer mellan förare och passagerare⁶⁴. Skjutsgruppen litar inte på de peer-review-system som är typiska för e-handel utan har utgått från Milgrams småvärldsexperiment som visar hur människor på jorden är anslutna till

⁶² Se Shared Mobility Swedens Allmänna hyresvillkor: <https://www.SharedMobilitySweden.se/wp-content/uploads/2019/10/HYRVILLKOR2019.pdf>

⁶³ AutoBild, 2017.

⁶⁴ Albinsson, P. A., Guyader, H., Ottosson, M., & Parment, A. (2024). *Marketing and Sustainability: Contradiction or the Path to Profitable Businesses and Sustainable Societies*. John Wiley & Sons; Guyader, H., Ottosson, M. & Parment, A., 2020, *Sustainability and Marketing, Why and how sustainability is changing current marketing practices*, Lund: Studentlitteratur.

varandra genom sex andra individer eller färre.⁶⁵ De som delar bil med varandra genom samåkning är alltså inte fullständiga främlingar. Samtidigt har det visat sig svårt att hålla igång ideella initiativ inom olika delar av delningsekonomin. Över tiden har antalet och andelen ideella delningsalternativ minskat, vilket speglar tidsandan med relativt hög välfärd och konsumenter/användare som är beredda att betala för en välfungerande tjänst.

Utmaningar för bildelning – och smarta lösningar

Många delar av delningsekonomin har lönsamhetsproblem, trots att det finns inslag av att tjänster köps in utifrån kriteriet lägsta pris snarare än schyssta villkor. Shared Mobility Swedens 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 på alternativ markanvändning, dels eftersom en alltför stor tillgänglighet på parkeringsplatser gör att fler tar bilen.

Ett område där bildelningsverksamheten 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 60 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 bildelningsföretagen 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.

Bidelning – utmaningar och möjligheter

Bidelning kräver tillräckligt med parkeringsplatser – helst subventionerade – och tillräckligt med kunder. Det gäller både stationsbaserad bildelning 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, men också för att få transportsystemet som helhet att fungera, med bildelning som en viktig del. Förutom Stockholm märks här återkommande Helsingfors, Singapore, Amsterdam, Toulouse, München, Köpenhamn och Tel Aviv. Stockholm har ett välfungerande multimodalt transportsystem

⁶⁵ Milgram, S., 1967, The Small World Problem, Psychology Today, 1 (May), 61-67.

med välutbyggd kollektivtrafik och laddinfrastruktur för elbilar. I Helsingfors finns en integrerad mobilitetsapp med alla transportslag i samma system och många delningscyklar och delningskottrar. I Utrecht används datadelning mellan operatörer och offentliga aktörer för att öka effektivitet och tillgänglighet. Singapore använder smarta kartor för att integrera kollektivtrafik med cykel- och bildelningsalternativ, och kartlägger data för att optimera trafiksystemet. I Toulouse är bildelning direkt kopplad till kollektivtrafik, Amsterdam har eHUBS, där delade el-bilar och el-cyklar samlas, vilket ger kollektivtrafikresenärer tillgång till delade fordon vid längre resor.⁶⁶

Den dag självkörande bilar finns det ännu större möjligheter med bildelning. Nationalekonomen Stefan Fölster har i rapporten "Från Ta-sig-till-hållplats till Hämtas-hemma"⁶⁷ 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 delningsbil i kombination med taxi kunna möta människors behov av mobilitet. Den totala effekten skulle bli fler delningsbilsresor 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 fungerar och de etiska dilemman som självkörande bilar innebär är utredda.

Trängselskatten bör 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 trängslekatter 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

⁶⁶ European Commission, 2025, Shared mobility hubs – lessons learnt from the Share DiMobiHub project, 30 april, [Shared mobility hubs – lessons learnt from the ShareDiMobiHub project - European Commission](#); Fanchao Liao et al, 2023, Mode substitution induced by electric mobility hubs: results from Amsterdam, Economics, Cornell University; Civitas, 2025, [Linking car sharing to public transport services | CIVITAS](#), nedladdad 25 augusti; Infra Journal Newsroom, 2023, Public transport, pedestrian areas, soft mobility and charging stations are just a few strategies to improve the quality of urban mobility. Let's see how the five cities at the top of the global sustainability challenge do it, Infra, The Mundys Journal, March.

⁶⁷ 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

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 delningsbilar 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. Delningsbilar 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 färskva 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.

Shared Mobility Swedens hållning gällande trängselskatt och vägavgifter:

- Idag tvingas biluthyrare fördela trängselskatt som ett schablonbelopp på alla kunder
- Trängselskatten får därmed ingen styrande effekt på delningsbilar 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 användare

Bara elbilar för fordonsflottor 2030

Fram till årsskiftet 2023/2024 var entusiasmen stor inför den stundande elektrifieringen. Problemet var för få laddpunkter, och färsk minnen från Ukraina-krigets starka påverkan på energipriserna gjorde sig gällande. Snart kom förändringen. 2024 började med att mängder biltillverkare backade från beslut om fullständig elektrifiering med ett årtal satt i intervallet 2030-2035 och slutade med kraftig inbromsning av elektrifieringen, inställda elektrifieringssubventioner, samt Trump-administrationens långtgående anti woke-politik med inslag som bromsade elektrifieringen. Och, sist men inte minst, ett eventuellt beslut från EU om att, med en genomtänkt retorisk struktur, bromsa elektrifieringsambitionerna: det sker genom att låta biltillverkarna fördela om utsläppen under tre år för att slippa böter. Om det verkligen i slutändan innebär att det just är den slutgiltiga lösningen, är oklart. Under 2025 har flera biltillverkare meddelat att de inte bara skjuter upp elektrifieringen – de utvecklar nya modeller och motorer. Mercedes-Benz har börjat utveckla nya stora motorer med sex och åtta cylindrar och har lagt ner idén med fyrcylindrig motor i AMG-modeller. BMW fortsätter, inte bara med 6-, utan också med 8-cylindriga motorer. Volvo kommer med en tredje generation XC90, bestyckad med bensinmotor. Nya modeller som presenteras har först annonserats som elbilar men kommer också med fossildrivlina – som Mercedes CLA, som från början utvecklats som ren elbil.

Men bildelningsföretagen kommer inte undan. EU planerar, som tyska Bild Zeitung avslöjade i juli, att förbjuda fossila fordon för större företag och bildelnings-/hyrbilsföretag. Det handlar om ca 60 procent av EU:s nybilsmarknad, och gäller alla fordonsflottor så inte alls bara bildelningsbranschen. Merz har kritiserat detta hårt – delvis med bättre argument, delvis med typiskt tyska argument som kan uppfattas en aning mossiga: vi behöver tid för att ställa om, arbetstillfällen är i fara.⁶⁸

Merz är inte ensam om kritiken, även om han är en av dem som hörts mest. Invändningar mot att tvinga fram helelektrifiering av flottor är inte svåra att finna:

- Idén med delningsekonomi är att minska miljöbelastningen, samtidigt som välfärden förblir hög och den sociala hållbarheten bibehålls eller till och med förbättras genom att resurser frigörs. Här kommer en oönskad styrning av utbudet som gör det svårt att realisera den potential som delningsekonomi utlovar.

⁶⁸ <https://www.autonews.com/ev/ane-merz-eu-ice-ban-fleet-sales-2030-0722/>;
<https://www.motor1.com/news/766687/germany-criticizes-eu-electric-only-rental-car-2030/>;
<https://www.bild.de/politik/ausland-und-internationales/eu-plaene-verbot-von-verbrennern-bis-2030-droht-687b6da43511bc17ac86f7d6>; <https://www.investingothenburg.com/key-sectors/mobility/mobility-and-transportation-trends-2025>

- Ett inte ovanligt upplägg är att som bilanvändare gå över till elbil med vetskapen att när en långresa står för dörren finns möjlighet att hyra en fossilbil. Det är en möjlighet som helt försvinner här.
- Det är svårt att få ihop affärsmodell och ekonomi om tilldelning/inköp av bilmodeller ska styras. Till syvende och sist bygger bildelningsföretagens – och särskilt de traditionella biluthyrningsföretagens – affärsmodell på att utnyttja obalanser i utbud och efterfrågan och köpa/leasa märken och modeller som för tillfället är svårsålda för producenten eller där det av annat skäl råder utbudsöverskott.
- Det skulle kunna drabba turismen negativt, om besökare finner det krångligt/svårt att använda en teknik de inte är vana vid.

Det första och andra argumentet håller – de tredje och fjärde är svårare att finna stöd för.

Här är det intressant att följa Nederländerna, som har infört krav på att hyrbilar och delningsbilar i större städer ska vara utsläppsfria vid nyregistrering från och med 2025. Landsbygdsområden och mindre städer får fortsätta registrera vanliga bilar fram till 2030. Inga särskilda bidrag eller subventioner finns för att underlätta för företag och operatörer att ställa om till utsläppsfria fordon – omställningen är deras eget ansvar.⁶⁹

Det är inte helt enkelt att vara politiker i dessa tider. Branschens roll här bör vara att visa politiken hur bildelning kan bidra till den gröna omställningen – inte att bromsa den, men det är där man riskerar att hamna med fel argument.

Korta besiktningintervall hindrar omställningen

Kontrollbesiktning är ett viktigt verktyg för att säkerställa god trafiksäkerhet och liten miljöpåverkan. Kostnaden för kontrollbesiktning i form av kostnad för kontroll, arbetstid, stilleståndskostnader och administration bärs av fordonsägaren och bör ställas mot vinster – ”nyttor” – i form av ökad säkerhet.

Sedan 1965 är kontrollbesiktningen obligatorisk för personbilar och tunga fordon i Sverige. 1963 grundades Bilprovningen mot bakgrund av omfattande problem med fordonsrelaterade olyckor. 1965 fanns knappt 1,8 miljoner personbilar i Sverige, 1 313 personer omkom i vägtrafiken – den högsta noteringen någonsin. I början av 2022 passerade beståndet fem miljoner fordon, antal omkomna 2021 var 192⁷⁰. Trots kraftigt ökad trafik har antalet omkomna minskat med 85 procent.

2010 bröts Svensk Bilprovningens monopol på kontrollbesiktning och delar av verksamheten såldes ut till privata aktörer. Tillgängligheten har ökat markant, från 187 stationer till det tredubbla, drygt 550.

Till en början besiktigades fordon varje år, med undantag för första året efter registrering. Detta har emellertid förändrats med tiden och för nyare fordon inträffar första besiktningen först efter tre år, den andra efter fem år, därefter varje år.

I och med lättade regler för personbilar i allmänhet har det blivit ökade skillnader i besiktningintervaller jämfört med de fordon – utryckningsfordon, taxi, hyrbilar m fl – som alltså ska kontrollbesiktigas varje år.

⁶⁹ https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/taxis-and-rental-cars-cities-netherlands-be-zero-emission-2025-2022-05-13_en

⁷⁰ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/2021/farre-omkom-i-vagtrafiken-under-2021/>

Kontrollbesiktning har bidragit till ökad säkerhet i trafiken – andra viktiga förklaringar är säkrare vägar, säkrare fordon, både gällande aktiv och passiv säkerhet, skärpta regler kring hastighet och nykterhet, bättre förarutbildning och en förändrad kultur kring bilkörning.

Sverige har idag lägsta antalet trafikdöda per invånare i EU, följt av Danmark, Island, Schweiz, Malta, Spanien och Irland⁷¹. Icke-EU-landet Norge har också få trafikdöda, medan Finland har dubbelt så många trafikdöda per invånare som Sverige.

Efter en bedömning av samhällsekonomiska kostnader och nyttor av fordonskontroller införde EU 2016 ett regelverk för regelbunden fordonskontroll, dvs. kontrollbesiktning. Regelverket föreskriver att kontrollbesiktning ska ske efter fyra år, därefter vartannat år.⁷² Ingen skillnad görs mellan hyrbilar och personbilar i allmänhet – men däremot anges att undantag kan göras för fordon som används av försvarsmakten, ordningsmakten, civilförsvaret eller räddningstjänsten⁷³.

Flertalet EU-länder har valt att gå på EU:s minimiregler, även för hyrbilar. Sverige har jämte Tyskland valt att för hyrbilars vidkommande kräva besiktning varje år. Det innebär omfattande kostnader för fordonsägaren, som bör ställas mot de nyttor i form av ökad säkerhet som följer.

Hänvisning till samhällsekonomiska kostnader och nyttor låg till grund för en interpellation i Riksdagen 2015⁷⁴ – Sverige valde dock att behålla kortare intervaller för kontrollbesiktning. Idag har Sverige EU:s strängaste krav för kontrollbesiktning vad gäller hur ofta de krävs.

Idag gäller följande:⁷⁵

Periodisk kontrollbesiktning ska ske av bilar med en totalvikt av högst 3,5 ton:

- första gången senast tre år efter den månad fordonet togs i bruk
- andra gången senast två år efter a
- senast fjorton månader efter b

För fordon som undantas – och dit hör fordon för uthyrning – gäller:

- första gången senast ett år efter den månad fordonet togs i bruk
- därefter senast ett år efter senaste kontrollbesiktning

För släpvagnar och motorcyklar gäller EU:s minimiregler, dvs. första kontrollbesiktning fyra år efter första registrering, därefter vartannat år. Detta trots att motorcyklar har ett stort antal omkomna i förhållande till mängden trafik.⁷⁶

I syfte att garantera säkerheten på svenskregistrerade transportmedel tillämpas krav på regelbundna kontrollbesiktningar av personbilar och andra fordon. Fordonets kondition kontrolleras såväl beträffande säkerhet som miljöprestanda.

⁷¹ Road Safety Statistics, <https://transport.ec.europa.eu/>

⁷² L 127/57; <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0045&from=EN>

⁷³ Artikel 2, tillämpning av direktivet.

⁷⁴ <https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/interpellation/eus-nya-direktiv-for-fordonsbesiktning-H310344#:~:text=De%20nya%20EU%20direktiven%20fungerar,de%20besiktigas%20vartannat%20%C3%A5r%20etcetera>

⁷⁵ Förordning SFS 2016:1217

[76 35 döda i genomsnitt 2011-2021, 2021 25 döda. https://www.svmc.se/smc/nyheter/2022/rekordlaga-olyckstal-i-trafiken-2021/](https://www.svmc.se/smc/nyheter/2022/rekordlaga-olyckstal-i-trafiken-2021/)

Kortare besiktningintervaller skapar å ena sidan ökad säkerhet, eftersom fordon genomgår en relativt omfattande kontroll med kortare intervall. Å andra sidan innebär kortare intervaller ökade kostnader för fordonsägare och samhället i stort. Kostnaderna är både direkta – kostnader för själva besiktningen – samt arbetskraft som administrerar och utför besiktningen och intäkt-/användningsbortfall. Fordonsägaren måste ta ledigt från jobb eller annan aktivitet alt. ersätta någon för att genomföra den obligatoriska kontrollbesiktningen

Tidsintervallerna för kontrollbesiktningar av nya personbilar (totalvikt högst 3,5 ton) skiljer sig främst åt gällande nyare fordon. Hyrbilar har längre körsträckor och rullar ca 3 000 mil per år att jämföra med privatbilens ca 1 100 mil per år. Detta innebär ett högre slitage på hyrbilar – men också att intervallservice där en omfattande genomgång sker hos en auktoriserad bilverkstad inträffar långt tidigare. Dessutom – och än viktigare ur ett säkerhetsperspektiv – kontrolleras uthyrningsfordon vid varje återlämning/utlämning. En hyrbil hyrs normalt ut 15 till 150 gånger per år – medianen är ca 40 gånger⁷⁷ vilket innebär ett lika stort antal kontroller av fordonets kondition sker. Dessutom sker en kortare provkörning i och med iordningställande inför nästa kund, vilket innebär att biluthyrare regelbundet vidtar åtgärder för att säkerställa fordonens säkerhet.

En kontrollbesiktning tar ca 15 minuter för en nyare personbil och innehåller en mängd kontrollpunkter:

- lampor som varnar för olika fel
- bilbälten, vindruta och dörrar
- rost och skador på underrede, balkar och fästen
- oljeläckage
- kraftöverföring från motorn till hjulen
- växellådans funktion (kopplingen, spärr vid automatväxel)
- drivknutar och drivaxlar
- fjädring, däck, styrsystem och bromsledningar
- däckens mönsterdjup och eventuella skador
- kort provkörning för att testa bromsar, hastighetsmätare, signalanordning, vindrutetorkare och vindrutespolare
- elektronisk miljökontroll

Vid återlämning av hyrbil kontrolleras:

- skador på kaross och vindruta
- skador på inredningen
- skador på hjul/däck
- kort provkörning i samband med iordningställande för nästa kund/brukare

Utöver detta bör även hänsyn tas till följande:

- vid utlämning av ett hyrfordon sker i vissa fall en genomgång av fordonet tillsammans med den som hyr, om inte har den som hyr ett egenintresse av att gå igenom fordonet, eftersom hyrestagaren ansvarar för skador på fordonet som uppkommit eller inte registrerats
- ett hyrfordon har ca 40 användare under ett kalenderår. Det innebär en stor mängd förare med olika profil och bakgrund som kör fordonen och har möjligheter att reagera över avvikelser.

⁷⁷ Statistik från Biluthyrarna, gäller Q4 2024.

Rådande lagstiftning är stelbent och tar inte hänsyn till att säkerheten är väsentligt högre hos ett nyare fordon än ett äldre, vilket återspeglas i betydligt bättre besiktningresultat för hyrbilsfordon än för fordon i allmänhet (mer om det nedan). Flera EU-länder har av det skälet valt att utöver minimikraven på kontrollbesiktning först efter fyra år, och därefter vartannat år, kräva årlig besiktning för äldre fordon. Rådande svensk lagstiftning tar inte alls hänsyn till det för hyrbilar, och kan därmed anses utgöra ett undantag från europeisk rättspraxis.

Gränserna mellan olika typer av upplåtelse av fordon för korttidshyra blir allt mer flytande.⁷⁸ Det gör att lagstiftning bör vara likartad för att uppnå likartade förutsättningar att konkurrera – level playing field. Detta är en bärande tanke inom EU-rätten. Det är därför viktigt att alla fordon som används för privatbruk omfattas av samma regelverk. Idag har exempelvis en långtidshyrd hyrbil ettåriga intervall för kontrollbesiktning, medan en bil som privatleasas i sex månader har samma intervall för kontrollbesiktning som personbilar i allmänhet.

I grannländer och andra EU-länder gäller följande.

Tyskland: Hyrbilar varje år. Personbilar i allmänhet 3, 5 etc. år.⁷⁹

Österrike: samma regler för hyrbilar som personbilar i allmänhet (efter 3, 5, 6 etc. år)⁸⁰

Schweiz: samma regler för hyrbilar som personbilar i allmänhet (efter 5, 8, 10 etc. år)^{81 82}

Belgien: samma regler för hyrbilar som personbilar i allmänhet (efter 2, 4 etc. år upp till 100 000 km körsträcka).⁸³

Finland: samma regler för hyrbilar som personbilar i allmänhet (efter 4, 6, 8, 10, 11 etc. år).⁸⁴

Danmark: samma regler för hyrbilar som personbilar i allmänhet (efter 4, 6 etc. år samt vid ägarbyte).⁸⁵

Norge: samma regler för hyrbilar som för personbilar i allmänhet (efter 4, 6 etc. år)⁸⁶

Frankrike: samma regler för hyrbilar som personbilar i allmänhet (efter 4, 6 etc. år)⁸⁷

⁷⁸ Nansubuga, B. & Kowalkowski, C., 2021, Carsharing: a systematic literature review and research agenda, *Journal of Service Management*, 32(6), 55-91.

⁷⁹ <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/reparatur-pflege-wartung/hu-und-au/hu-und-au/>;
https://www.haufe.de/recht/deutsches-anwalt-office-premium/zfs-042019-mietwagen-nicht-als-mietfahrzeug-fuer-selbst-ii-jaehrliche-hauptuntersuchung_idesk_PI17574_HI13143741.html

⁸⁰ <https://www.wko.at/service/verkehr-betriebsstandort/pickerl-ueberpruefung-begutachtung-57a-kfg.html#:~:text=Die%20wiederkehrende%20Begutachtung%20muss%20in%20in%20C3%96sterreich%20grunds%20A4tzlich%20j%C3%A4hrlich%20durchgef%C3%BChrt%20werden>

⁸¹ https://www.tcs.ch/de/kurse-fahrzeugchecks/fahrzeugkontrollen/motorfahrzeugkontrolle-mfk.php#anchor_Accordion-goal

⁸² Schweiz är inte med i EU och har därför möjlighet att inte följa EU:s minimiregler.

⁸³ <https://www.autocontrole.be/fr/controle-technique/type/voitures/contr%C3%B4le-p%C3%A9riodique-voitures>

⁸⁴ <https://www.traficom.fi/sv/transport/vagtrafik/besiktningstider-enligt-fordonskategori>. Taxibilar besiktigas varje år.

⁸⁵ <https://dekra.dk/bilsyn>

⁸⁶ <https://www.vegvesen.no/kjoretoy/eie-og-vedlikeholde/eu-kontroll/nar-kan-du-ta-eu-kontroll/>

⁸⁷ <https://www.dekra-norisko.fr/faq/date-controle-technique-/quand-faire-le-controle-technique-auto-id-3048?faqlid=1045#:~:text=Vous%20devrez%20prendre%20rendez%20vous,de%20tous%20les%20ans.;>
<https://www.dekra-norisko.fr/le-controle-technique-id-99>; <https://www.roulez-lesprit-libre.com/connaître-la-reglementation-du-controle-technique/les-vehicules/controle-technique-vehicule-de-location/#:~:text=Quand%20pr%C3%A9voir%20le%20contr%C3%B4le%20technique,de%20sa%20mise%20en%20circulation.>

Italien: samma regler för hyrbilar som personbilar i allmänhet (efter 4, 6 etc. år)⁸⁸

Spanien: sedan 2018 samma regler för hyrbilar som för personbilar i allmänhet (efter 4, 6, 8, 10, 11 etc. år)⁸⁹

Spanien är det land i Europa som har minskat trafikdödligheten mest sedan millennieskiftet – idag är det efter Sverige, Danmark och Malta fjärde landet gällande trafikdödlighet i EU – och har också en extremt hög andel hyrbilar: 620 000⁹⁰ av 24,6 miljoner personbilar.⁹¹

Det är alltså bara Tyskland av länderna i genomgången som har valt samma väg som Sverige: att kräva årlig kontrollbesiktning av hyrbilsfordon.

Det finns starka argument för varför besiktningensreglerna för nya hyrbilar borde vara desamma som för nya privatägda personbilar. Regelverket tar inte hänsyn till de regelbundna kontroller som sker vid utlämning/återlämning av hyrfordon samt att de många förare som kör en hyrbil ger en rik och mångsidig granskning av fordonen.

Enligt statistik från Trafikverket underkäns 22 procent av de fordon som kontrollbesiktigas⁹², medan motsvarande siffra för hyrbilsfordon är 8 procent.⁹³

För fordonsägaren innebär varje kontrollbesiktning en kostnad enligt följande:

- Besiktning: 550 kr
- Arbetstid: 1 t 45 min (1,75 timmar) x 280 kr lönekostnad inkl. lönebikostnader: 490 kr
- Intäktsbortfall (typiskt sett bortfaller 1/3 av en dygnshyra): 960/3 = 320 kr
- **Summa: 1 360 kr**

I Sverige finns ca 52 000 hyrbilar, varav ca 46 000 är yngre än tre år. Dessa fordon måste besiktigas en gång per år, vilket innebär en kostnad på ca 46 000 x 1 360 kr = 62 560 000 000 kr per år.

Det finns inga studier som anger samband mellan besiktningensresultat och antal skadade och döda i trafiken. Visserligen kan utvecklingen av antalet trafikdöda ställas i relation till de över tiden allt bättre besiktningensresultaten: Mot detta kan ställas de samhällsekonomiska vinsterna av en ökad säkerhet.

Fördelar med årlig kontrollbesiktning av hyrbilsfordon:

- Ytterligare ökad säkerhet, oseriösa biluthyrare hindras från att upplåta fordon med brister

Nackdelar med årlig kontrollbesiktning av hyrbilsfordon:

- Ökad administration
- Ökade kostnader överförs på kunderna – omställningen bromsas – fler behåller egen bil

⁸⁸ <https://www.automobile.it/magazine/burocrazia/normativa-revisione-auto-1663>; <https://revisione.dekra.it/quando-fare-revisione-auto-moto> Not: "Autovetture di piazza o di noleggio con conducente" är fordon där man även hyr förare, dvs. limousinservice. Där gäller första besiktning efter två år.

⁸⁹ <https://www.tuvsud.com/es-es/centro-recursos/articulos-de-opinion/cuando-debe-pasar-la-itv-mi-coche-nuevo#:~:text=Tras%20los%20cambios%20realizados%20en,la%20inspecci%C3%B3n%20cada%20dos%20a%C3%B1os.>

⁹⁰ <https://www.newtral.es/escasez-coches-alquiler/20220714/> Gäller 2019

⁹¹ [https://motor.elpais.com/actualidad/cuantos-coches-diesel-quedan-todavia-en-espana/#:~:text=De%20los%2032%20millones%20de,y%20otras%20motorizaciones%20\(674.017\)](https://motor.elpais.com/actualidad/cuantos-coches-diesel-quedan-todavia-en-espana/#:~:text=De%20los%2032%20millones%20de,y%20otras%20motorizaciones%20(674.017))

⁹² <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/vag/forдон/besiktning/statistik/underkannande-vid-kontrollbesiktning-lansvis-2021t.pdf>. För hela riket underkäns 21,86% av fordonen vid kontrollbesiktning.

⁹³ 2021 besiktigades 163 845 hyrbilsfordon, 13 242 av dessa fick underkänt, vilket innebär 8,08%.

- Ökad miljöbelastning – fler fordon behövs för att säkerställa viss nivå på tillgänglighet
- Högre kostnader för den enskilde mobilitetsanvändaren

En personbil i allmänhet får i många fall service en gång per år (Volvo till exempel), vissa märken vartannat år (VW-gruppens märken till exempel), och oftare vid långa årliga körsträckor. Till detta kommer ev. upptäckter av säkerhetsbrister vid hjulskifte samt för äldre bilar i samband med besiktning och reparationer. Under de första tre åren kommer en normal personbil att vara på service en till tre gånger beroende på serviceintervallens längd (efter två år med en VW, efter ett, två och tre år med en Volvo).

En hyrbil används normalt av minst tio olika användare under ett kvartal – medianberäkning...⁹⁴. Vid varje återlämnande sker en kort och summarisk genomgång av bilen. Lacksador och inredningens skick kontrolleras, ibland även däcken. I samband med rekonditionering körs bilen en kort sträcka. En stor andel av hyrestagare gör en genomgång av fordonet vid upphämtning för att kontrollera lacksador etc. Rapportering av avvikande funktionalitet kan göras vid återlämnande eller till hyrbilsföretagets jourtelefon. Efter längre hyror sker en mer noggrann kontroll. Protokoll över avvikelser upprättas. Sammantaget genomgår en hyrbil ett hundratal summariska kontroller per år. Det är vida mer än en personbil i allmänhet, som med undantag för fordonsägare/-nyttjare med stort fordonsintresse sällan gör en likartad genomgång.

Bildelning av typen fria flottor (Aimo⁹⁵) eller stationsbaserad bildelning (KINTO Share⁹⁶) har inte den regelmässiga och summariska kontroll av fordonen som de traditionella bildelningsföretagen har, men även där gäller att fordonens skick regelbundet följs upp, dessutom gäller även här att de som nyttjar fordonen från tid till annan kontrollerar fordonets skick vid avhämtning och rapporterar eventuella skador.

Kostnaden påverkar vilja till omställning

Incitament är centrala för att påverka konsumtion av varor och tjänster – och i fallet mobilitet handlar det inte om att undvika konsumtion, utan att säkerställa tillgång till mobilitet så att så många människor som möjligt – oavsett inkomst och var de bor, arbetar och lever – har tillgång till säker och bekväm mobilitet till en rimlig kostnad. Det skapar förutsättningar för social hållbarhet och att motverka polarisering i samhället.

Sommaren 2022 valde hela 52 miljoner tyskar – nästan två tredjedelar av landets befolkning – att nappa på erbjudandet om ett kollektivtrafikkort giltigt i hela landet för bara nio euro per månad.⁹⁷ Utsläppen minskade med 1,8 miljoner ton koldioxid under perioden⁹⁸. Tio miljoner av dem som köpte kollektivtrafikkorten åker vanligtvis inte kollektivt. Drygt en tiondel åkte kollektivt istället för att åka bil minst en gång per dag.⁹⁹ Trafikdata från Tomtom visar att trafikstockningarna minskade i 23 av 26 städer jämfört med samma period tidigare år. Detta ska ställas mot de 2,5 miljarder euro som satsningen kostade.

Samtidigt finns problem med kraftigt subventionerad kollektivtrafik, eftersom den – vilket exemplet med Tyskland visar – dels leder till överkonsumtion, marginalkostnaden för ytterligare resor är ju noll, dels tenderar de som inte har kollektivtrafikkort att öka bilanvändningen, eftersom trängsel

⁹⁴ Statistik från biluthyrningsföretag, insamlad av Biluthyrarna. Uppgiften gäller Q4 2021.

⁹⁵ Aimo är egentligen ett mellanting mellan fria flottor och stationsbaserad bildelning – med tiden har fordonen kommit att styras allt mer mot de parkeringsplatser som Aimo äger och driver. I denna form lades verksamheten ned hösten 2024.

⁹⁶ Fd. M/Mobility och innan dess Sunfleet.

⁹⁷ <https://www.di.se/hallbart-naringsliv/superbillig-kollektivtrafik-fick-tyskar-att-stalla-bilen/>

⁹⁸ Bloomberg News. Det motsvarar 350 000 hushålls årliga energiförbrukning.

⁹⁹ VDV.

uppstår i kollektivtrafiken.^{100 101} Dessutom skulle ett 9 euro-kort kosta 150 miljarder (14 miljarder EUR) om året enligt finansministern Christian Lindner.¹⁰² Kostnaden per månad blir högre över en årscykel eftersom provperioden ägde rum sommartid, när färre reser kollektivt.

En lösning är istället att använda differentierade priser så att köpare möter en samhällsekonomiskt optimal prissättning.¹⁰³

Med en kostnadsnyttoanalys kan på detta sätt olika alternativ ställas mot varandra.

Ökade kostnader överförs på kunderna...

Hyrbilsområdet kännetecknas av intensiv konkurrens. Dels märks konkurrens mellan biluthyrningsföretagen där Hertz, Avis, Europcar och Sixt är de största aktörerna, både inom och utom Sverige, dels märks en direkt konkurrens med drivmedelskedjorna där exempelvis Circle K och OKQ8 är viktiga aktörer. Sverige är det enda land i världen som har en utbredd uthyrning av fordon via drivmedelsstationer.

Den intensiva konkurrensen gör att marginalerna är små – där de senaste tre åren utgjort ett undantag, främst till följd av att pandemi och krig har skapat stor brist på nya bilar, vilket gjort att andrahandsvärden för begagnade bilar ökat till mycket höga nivåer. I denna situation innebär (det enligt oss onödiga kravet): krav på årlig kontrollbesiktning en kostnad som överförs på kunden – och som därmed fördröjer omställningen från eget bilinnehav, där normala kontrollbesiktningensregler gäller, till att använda delad bil, där årlig kontrollbesiktning skapar en onödig kostnad för fordonsinnehavaren.

... och hindrar omställningen

Studier visar att pris är en avgörande faktor vid val kring att införskaffa/behålla egen bil vs. att använda delningsfordon.¹⁰⁴ Dessutom visar studier att omställningen till att nyttja delade fordon är en del av en bredare omvandling av resebeteendet: de användarna har en större benägenhet att använda kollektiva färdmedel samt gå och cykla.¹⁰⁵

Det är här rimligt att ta in insikter från andra delar av Europa och särskilt EU-länderna, som uppvisar många likheter med Sverige – samt givetvis vissa skillnader. Prismekanismer är viktiga, och styr vilka transportslag som används.¹⁰⁶ Studier om privat bilanvändning, liksom annan konsumtion, visar att priselasticiteten entydigt påverkar konsumtionsbeslut. En omfattande studie baserad på svenska mobilitetsanvändare visar att priselasticiteten är som störst vid medelinkomster och i tätbefolkade områden¹⁰⁷ – vilket stämmer väl överens med de områden där bildelning i hög grad är tänkt att ersätta individuellt fordonsinnehav.¹⁰⁸ En studie från Paris visar att för konsumenter med höga inkomster – som väljer egen bil oavsett tillgänglighet gällande delningsfordon och kostnader – och

¹⁰⁰ Detta är ej kopplat till covid – data samlades in 2019.

¹⁰¹ Hörcher, D. & Graham, D.J., 2020, MaaS economics: Should we fight car ownership with subscriptions to alternative modes?, *Economics of Transportation*, 22, 1-17.

¹⁰² <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-08-20/lindner-says-1-year-of-9-ticket-would-cost-germany-14-billion?leadSource=verify%20wall>

¹⁰³ Hörcher, D. & Graham, D.J., 2020, MaaS economics: Should we fight car ownership with subscriptions to alternative modes?, *Economics of Transportation*, 22, 1-17.

¹⁰⁴ Nguyen, Q., 2020, Factors affecting the willingness to use car sharing service: A case study of Stavanger, University of Stavanger, Master's Thesis in Economics/Business Innovation.

¹⁰⁵ Kent, J. L. and Downing, R. (2018) Commercial car sharing, complaints and coping: does sharing need willingness? *Urban Policy and Research*, 36:4, 464-475.

¹⁰⁶ Hörcher & Graham, 2020

¹⁰⁷ Studien bygger på data från 1998 till 2018 för samtliga svenska hushåll:

¹⁰⁸ Berry, C., 2022, Income and Fuel Price Elasticities of Car Use, Doctoral Thesis No. 132, Department of Management and Engineering, Linköping University.

de mest tätbefolkade centrala delarna – där eget bilinnehav oavsett inkomst är svårt pga. trängsel och svårigheter att hitta parkering – har priset signifikant påverkan på beteendet. Inkomstelasticiteten för bilägande är enligt studien 0,47.¹⁰⁹

Fler studier som bygger på verkliga beteendeförändringar (revealed preference) finns att hämta i Tyskland. När invånare under sommarmånaderna 2022 kunde köpa en biljett som gällde för all kollektivtrafik i landet för nio euro, ”der 9-Euro-Ticket”, väcktes inte oväntat många frågor kring om vilka effekter det får på beteende, tillgång till mobilitet och samhällsekonomi.¹¹⁰ En studie visar att den kraftigt subventionerade kollektivtrafiken hade lika stor påverkan på efterfrågan på kollektivtrafik som Corona-pandemins utbrott. Framgångsrikt, men varför? Ett klart och tydligt erbjudande, lågt pris och få restriktioner för användaren – biljetten kunde ju användas över hela landet – förklarar varför enligt professor Meike Jipp, föreståndare för trafikforskningsinstitutet DLR i Berlin, försöket varit framgångsrikt. Det har bidragit till ökad social hållbarhet genom att fler med låga inkomster har fått tillgång till mobilitet.¹¹¹

En omfattande analys av data från verkligt trafikbeteende visar att hälften av dem som köpt det subventionerade kollektivtrafikkortet fått tillgång till ökad mobilitet, och därmed tillgång till fler fritidsaktiviteter och en rikare fritid. I anslutning till dataanalysen har konsumenter tillfrågats, och där framkommer att subventionerna underlättat sociala kontakter och motverkat ensamhet, och gjort särskilt stor nytta för individer och hushåll med låga inkomster och knappa resurser.¹¹²

I en studie från Nederländerna jämförs konsumenter som delar fordon med konsumenter som äger fordon. Studien visar följande:¹¹³

- Bildelare äger 30 procent färre fordon jämfört med innan de började vara med i bildelning
- Bildelare kör 15 till 20 procent färre kilometer jämfört med innan de började vara med i bildelning
- Bildelning ersätter ofta en andra- eller tredjebil
- De som är med i bildelning skapar i genomsnitt 13 till 18 procent lägre utsläpp

Nederländerna är intressant av flera skäl. Nollutsläppszoner (ZEZ) infördes i många innerstäder från 2025 inom ramen för ett nationellt ramverk. Flera storstadsregler begränsar nyregistrerade taxibilar och hyrbilar till nollutsläpp inom stadsgränser. Detta påskyndar omställningen till elbilar för i bildelnings-/hyrbilsflottor.¹¹⁴

En färsk studie från Tyskland visar att en delad bil som är stationsbaserad (traditionella hyrbilar, Volvo on Demand, Toyota Kinto) ersätter nio privatbilar – medan det för delade bilar som är free floating¹¹⁵ inte finns något signifikant samband med minskat eget bilinnehav, i vissa fall tenderar

109 Cornut, B., 2016, Longitudinal Analysis of Car Ownership and car Travel Demand in the Paris Region using a Pseudo-panel Data Approach, Transportation Research Procedia, 13, 61-71.

110 Forschungsumfrage, Technische Universität, Dresden: Kann das 9-Euro-Ticket den Verkehr nachhaltig verändern?, 2 juni 2022, <https://www.mdr.de/wissen/neun-euro-ticket-umfrage-tu-dresden-kosten-nahverkehr-zukunft-100.html>

111 DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt), 2022, Wie hat das 9-Euro-Ticket unsere Mobilität verändert? Sechste DLR-Studie zu Corona und Mobilität, 22 augusti.

112 Hille, C. & Gather, M., 2022, „Das 9-Euro-Ticket hat mir gezeigt, dass man nicht alleine sein muss.“ – Mit dem 9-Euro-Ticket zu mehr sozialer Teilhabe? Ergebnisse einer Befragung von einkommensschwachen Haushalten zur Wirkung des 9-Euro-Tickets auf das Mobilitätsverhalten und ausgewählte Dimensionen der sozialen Teilhabe, Ergebnisbericht, Berichte des Instituts Verkehr und Raum, Band 29.

113 Nijland, H. & van Meerkerk, J.V., 2017, Mobility and environmental impacts of car sharing in the Netherlands, Environmental Innovation and Societal Transitions, 23, 84-91.

114 [Zero-emission zones in the Netherlands | Business.gov.nl](https://www.biluthyrarna.se/om-oss/)

115 För närmare förklaring av stationsbaserad och free-floating, se Biluthyrarnas Future Lab, tillgängligt på <https://www.biluthyrarna.se/om-oss/>

antalet bilar till och med att öka.¹¹⁶ Till skillnad från många andra studier, som bygger på enkäter, vilar denna på data om verkligt konsumentbeteende.

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 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.¹¹⁷

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?

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

¹¹⁶ Kolleck, A., 2021, Does Car-Sharing Reduce Car Ownership? Empirical Evidence from Germany, i Friman, M., Olsson, L. & Guyader, H. (red.), Sustainability, Special Issue on Shared Mobility, 13(13), 7384.

¹¹⁷ Justen, K., 2020, Konzepte gegen den Verkehrskollaps, auto motor & sport, Nr. 4, s. 98-101.

subventionera eller kostnadsbefria parkeringsplatser för bildelningssbilar. Det gynnar bilindustrin och 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. 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.¹¹⁸

Redan 2012 konstaterades i en studie av Zipcar att "dela" bara är ett fint ord för uthyrning¹¹⁹ och att delningsekonomin inte handlar om att dela utan om att köpa tjänster.¹²⁰ 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 parterna¹²¹.

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."¹²² 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"¹²³ 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

¹¹⁸ Huang, L.-S. (2015). #WeWashing: When "sharing" is renting and "community" is a commodity. *Huffington Post*. Available at: [http://www.huffingtonpost.com/leesean-](http://www.huffingtonpost.com/leesean-huang/wewashing-when-sharing-is_b_6879018.html)

[huang/wewashing-when-sharing-is_b_6879018.html](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>

¹¹⁹ Fournier, S., Eckhardt, G.M. & Bardhi F. (2013). Learning to play in the new "share Economy". *Harvard Business Review*, 91(July), s. 2702

¹²⁰ Eckhardt, G.M. & Bardhi F. (2015). The sharing economy isn't about sharing at all. *Harvard Business Review*, 39(4), 881–898.

¹²¹ 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.

¹²² Albinsson, P. A., Guyader, H., Ottosson, M., & Parment, A. (2024). *Marketing and Sustainability: Contradiction or the Path to Profitable Businesses and Sustainable Societies*. John Wiley & Sons; Guyader, H., Ottosson, M. & Parment, A., 2020, *Sustainability and Marketing, Why and how sustainability is changing current marketing practices*, Lund: Studentlitteratur, s. 206.

¹²³ 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

delningsbilsupplägg¹²⁴. Det var några exempel på kritik – det finns långt fler aspekter och studier som ger belägg för kritik¹²⁵.

Nya nav

En viktig förändring är utvecklingen mot nya nav där inte minst Google Maps utmärker sig. Vem som blir navet i framtidens mobilitet är en viktig fråga. 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. Hotellbranschen visar hur tredjepartsaktörer som Hotels, Booking och Expedia tagit en central roll som nav.

Nya initiativ etableras kontinuerligt 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.

Det är svårt att konkurrera med aktörer som har etablerade kundrelationer. Nobina sjösatte Travis 2019 med flera partners: 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). Men 2025 kom projektet till vägs ände – förutsättningarna att bli lönsam fanns inte och någon ändring gick inte att ställa i utsikt.¹²⁶

2022 skulle ett nytt nationellt system för kollektivtrafik införas ha införts (detta har diskuterats sedan 1990-talet) – det blir också ett nytt nav där många resenärer redan har användning av kollektivtrafikappen som en daglig rutin. Tre år senare finns ett slags nationellt system, men det är inte ett fullt implementerat och heltäckande biljettsystem som alla regioner använder utan snarare en ny infrastruktur för distribution och tredjepartsförsäljning av biljetter som precis har inletts i en pilotfas.

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 Shared Mobility Swedens medlemmar – drar fördel av är den överkapacitet som finns i världens personbilstillverkning – 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 delningsbilar och andra bildelningsfordon vara ett sätt att lösa ett problem – 100 eller 500 bilar i fel färg, med fel motor, fel fälgar eller som saknar en viktig utrustningsdetalj kan alltid upplåtas (köp eller leasing) till ett delningsbilsföretag. Är priset attraktivt nappar delningsbilsföretaget – låt vara att

¹²⁴ Schor, J. (2014). Debating the sharing economy. *Great Transition Initiative*. Available at:

<http://www.greattransition.org/publication/debating-the-sharing-economy>

¹²⁵ 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.

¹²⁶ [Nobina avvecklar MaaS-plattformen Travis](#)

man inte alltid får exakt de fordon man vill ha, utan de som tillverkare och importör för tillfället har svårt att hitta avsättning för i andra kanaler.

Biltillverkare använder också argumentet att bildelningsbilarna är provkörningar – ”varje Car2Go-resa är en provkörning av en Smart”, som en Daimler-chef uttryckte det¹²⁷. Det gäller lika mycket alla typer av bildelning – traditionella delningsbilar, 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 Toyota med KINTO och VW-gruppen med lösningar genom Europcar – 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 delningsbilsföretag 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 delningsbilar/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. Henieke 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.¹²⁸ 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>

¹²⁷ Fraune, B., 2017, Carsharing in der Großstadt, 20 Sept, *Rhein-Neckar-Zeitung*.

¹²⁸ 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 mikromobilitet¹²⁹.

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"¹³⁰. 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 hållbar¹³¹. Utmaningar finns gällande återvinning och det faktum att skotrarna måste laddas, repareras och flyttas.¹³² Bara längs Strandvägen i centrala Stockholm har en dykare hittat 90 elsparkcyklar i vattnet.¹³³

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.¹³⁴ 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.

¹²⁹ 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

¹³⁰ 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

¹³¹ Albinsson, P. A., Guyader, H., Ottosson, M., & Parment, A. (2024). *Marketing and Sustainability: Contradiction or the Path to Profitable Businesses and Sustainable Societies*. John Wiley & Sons..

¹³² Albinsson, P. A., Guyader, H., Ottosson, M., & Parment, A. (2024). *Marketing and Sustainability: Contradiction or the Path to Profitable Businesses and Sustainable Societies*. John Wiley & Sons.

¹³³ Wisterberg, E., 2020, Dykarnas larm: "100-tals elsparkcyklar på botten", Svenska Dagbladet, 4 mars.

¹³⁴ 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 västländer¹³⁵ – 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, konstcirklar 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.

Det finns också möjligheter att göra simuleringar. International Transport Forum kopplat till OECD har genomfört simuleringar visar att ersättning av privata bil-/bussturer med delade taxibilar och shuttle-liknande tjänster kan minska bilbehovet till 10 % av basnivån och CO₂ med ~30 % samtidigt

135 Glinton, 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 servicenivåer bibehålls – men det kräver både tydlig styrning och att resenärer är benägna att samåka.¹³⁶

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 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.¹³⁷

I en 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.¹³⁸

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.

Vårt ställningstagande

Vad tycker Shared Mobility Sweden?

- Vi erbjuder bildelning genom bilpooler, delningsbilar och hyrbilar
- Vi skapar tillgång till mobilitet i hela landet
- Vi tillhandahåller mobilitet på kundernas villkor
- Vi verkar för hållbara, smarta och innovativa lösningar som matchar individens och samhällets behov av mobilitet
- Vårt tjänsteutbud utvecklas i takt med omvärldsförändringar som klimatfrågan, växande städer, digitalisering och elektrifiering
- Vi tror att konkurrens mellan transportslag liksom mellan företag inom ett transportslag ger fler och mer effektiva lösningar som bidrar till ökad välfärd
- Vi förespråkar konkurrensneutralitet
- Vi gillar entreprenöriella och kreativa lösningar och samarbetar gärna med kommuner, regioner och myndigheter för att öka effektivitet och hållbarhet i mobilitetssystemet

¹³⁶ [ITF work on Shared Mobility | ITF](#)

¹³⁷ Focus, 2018, Frauen und Männer von 18 bis 75 befragt. Luftnummer Carsharing: 82 Prozent der Deutschen wollen eigenes Auto, 27 juli.

¹³⁸ Vetter, P., 2020, Viele Deutsche würden niemals auf ihr Auto verzichten wollen, Wirtschaft, Mobilität und Verkehrswende, 1 mars.

- Tillgång till mobilitet är en viktig grundfunktion i ett välfungerande samhälle och det gäller hela landet
- 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 och uppfyllandet av de globala målen.
- 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
- När framtiden är osäker och tillväxten oklar, gäller det att se om sitt eget hur och täcka upp för olika scenarier – det har sällan varit viktigare att täcka upp olika scenarier.