B.U.S SHARED MOBILITY SWEDENs POLICYFÖRSLAG

Delad mobilitet som en integrerad del av Sveriges transportsystem bidrar till ökad tillgänglighet, effektivare resursanvändning, minskad klimatpåverkan och ett mer robust samhälle.

Delad mobilitet innebär att fler människor och verksamheter får tillgång till fordon utan att själva behöva äga dem. För samhället innebär delad mobilitet ökad tillgänglighet, effektivare användning av fordon, mark och andra resurser samt minskad trängsel och klimatpåverkan. När fordon används av fler minskar behovet av privatägda bilar, samtidigt som människor får tillgång till arbete, service, fritidsaktiviteter och besöksmål.

Branschen kan påskynda omställningen till fossilfri mobilitet i hela landet givet rätt förutsättningar. Det innebär inte bara rena elbilar i vår vagnpark, utan även vår unika roll att förändra beteenden från ägande till nyttjande av delade bilar samt nyttjandet av rätt bil för rätt ändamål. Professionellt förvaltade fordonsflottor bidrar också till säkra och trygga resor genom regelbunden service, kontroll och tydligt ansvar.

Delade fordonsflottor är dessutom en resurs för samhällets beredskap och motståndskraft. Vid kriser och störningar bidrar de till att upprätthålla viktiga person- och verksamhetstransporter. För att ta tillvara potentialen av delad mobilitet behövs ett tydligt nationellt ramverk, en rättslig definition och långsiktiga, likvärdiga spelregler där delad mobilitet betraktas som en integrerad del av Sveriges transportinfrastruktur.

1. DELAD MOBILITET PÅ KOMMUNAL GATUMARK

Kommuner ska få rätt att reservera attraktiva parkeringsplatser på allmän platsmark för delade fordon och besluta om ändamålsenliga avgifter och villkor.

Delad mobilitet måste finnas där människor bor, arbetar och reser för att vara ett verkligt alternativ till privat bilägande. Dagens regelverk ger inte kommunerna en tydlig möjlighet att reservera gatumark för bildelning trots att flera kommuner efterfrågar verktyget.

- En bildelningsbil kan enligt de redovisade forskningsresultaten ersätta 10–15 privatägda bilar och därmed frigöra värdefull mark.
- Parkeringsläget är avgörande för användbarhet och kommersiell bärkraft. Gatumark är därför en avgörande förutsättning och inte ett särintresse.

PRIORITERING FÖR REGERINGEN

- **Genomför inriktningen i SOU 2020:22 så att platser kan reserveras genom lokala trafikföreskrifter.**
- **Genomför ändringar i lag (1957:259) som reglerar kommuners möjlighet att upplåta gatumark.**
- **Tillåt undantag för kommuner att genom lokala trafikföreskrifter reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark. På sådana parkeringsplatser ska andra fordon inte få parkeras eller stannas annat än för på- och avstigning.**
- **Ge kommuner rätt att välja avgiftsmodell och prioritera platser med laddning och kollektivtrafiknära lägen.**

---

2. NATIONELL DEFINITION AV DELAD MOBILITET

Inför en legal definition av delad mobilitet och komplettera den med operativa kriterier i föreskrift samt nationell vägledning för kommunerna.

Utan en gemensam rättslig kategori blir regler, upphandlingar, statistik och kommunala beslut olika. Det skapar osäkerhet för både offentliga aktörer och företag och gör det svårt att bygga en nationell marknad.

- Definitionen är en förutsättning för att gatumarksreformen ska kunna avgränsas och tillämpas rättssäkert.
- En gemensam definition minskar kommunernas utredningsbörda och risken för konkurrenssnedvridande lokala särregler.
- Den gör det möjligt att samla jämförbar statistik och följa marknadens bidrag till transport-, klimat- och beredskapsmål.

PRIORITERING FÖR REGERINGEN

- **Inför en definition av delad mobilitet i lagen (1998:492) om biluthyrning, BUL, alternativt inför ny lag om delade motorfordon i enlighet med SOU 2020:22.**

- **Dispens från gällande lagstiftning i avvaktan på ny lagstiftning är angeläget. För att få till förändringar i samhället så kan dispens vara sättet att testa innan ny lagstiftning kan förberedas för beslut.**
- **Placera detaljer om körkort, uthyrningsregistrering, bokning, upphämtning och återlämning i föreskrift för att minska administrationen vid justeringar för nya affärsmodeller.**
- **Ge Transportstyrelsen i uppdrag att ta fram kriterier och SKR-stödd kommunal vägledning.**
- **Kvalitetssäkra avgränsningen mot privat bilägande, långtidsleasing och andra närliggande tjänster.**

Definition i lag:

- **Delad mobilitet =** *En tjänst som ger flera användare tillgång till fordon för återkommande nyttjande, utan att användarna äger fordonen.*

Förtydligande i föreskrift:

- *Nyttjandet av delade fordon kan vara kort- eller långvarigt och kräver körkort för att framföras. Fordonet är registrerat för uthyrning med självbetjäning vid bokning, upphämtning och återlämning alternativt via personalbetjänad uthyrning.*

---

3. STÄRKT BESÖKSNÄRING

Stärkt besöksnäring genom slopad trängselskatt för delad mobilitet

Delade fordon är viktiga för besökare som behöver nå besöksmål, evenemang och verksamheter i och omkring storstäderna utan att resa med egen bil. Trängselskatten gör den delade resan dyrare, och kan i dag inte betalas direkt av användaren eller avläsas i realtid under resan. I stället debiteras fordonsägaren i efterhand, vilket kräver administration för att fördela kostnaden till rätt användare.

- För svenska och internationella besökare innebär det en svårförutsägbar kostnad som dessutom kan förstärkas av administrativa påslag.
- När trängselskatten vidarefaktureras påförs den moms som förs vidare till användaren, vilket endast gäller vid uthyrning.
- I andra EU länder kan den som hyr själv betala trängselskatten och den beläggs inte med extrakostnader för nyttjaren som i Sverige.

PRIORITERING FÖR REGERINGEN

- **Avskaffa eller sänk trängselavgift för delade fordon för att stärka besöksnäringen.**
- **Möjliggör för användare att betala trängselavgift direkt vid färd likt flera andra EU-länder.**

---

4. SAMVERKAN OM DATA OCH AVGIFTER

Skapa en permanent struktur där Transportstyrelsen, Polismyndigheten, berörda myndigheter och branschen kan dela nödvändiga data och utveckla enhetliga avgifts- och tillsynsregler.

Marknaden påverkas av registreringsdata, trängselskatt, kontroll, brottslighet och skilda administrativa rutiner. När data saknas eller regler tillämpas olika ökar kostnaderna och risken för fel, bedrägerier och osund konkurrens.

- Relevant fordons- och användningsdata krävs för korrekt avgiftshantering, uppföljning och brottsförebyggande arbete.
- Enhetliga processer minskar administration för både myndigheter och företag.
- Samverkan kan förbättra kvaliteten i marknadsstatistik och ge staten bättre beslutsunderlag.

PRIORITERING FÖR REGERINGEN

- **Uppdra åt Polismyndigheten och Transportstyrelsen att tillsammans med branschen ingå i ett projekt under ledning av RISE för att definiera vilka data som behövs, rättslig grund, ansvar, säkerhet och åtkomstnivåer.**
- **Inom projektet ta fram standardiserade gränssnitt och rutiner för återkommande datautbyte.**
- **Gör en samlad översyn av avgifter och administrativa påslag som träffar hyrbilar och delade fordon på ett oproportionerligt sätt.**

---

5. MINSKAD REGELBÖRDA FÖR DELNINGSFORDON

Delade fordon ska omfattas av likvärdiga krav som privatägda fordon.

Dagens regler innebär i vissa fall att delade fordon behandlas strängare enbart på grund av hur de används eller registreras. Ett tydligt exempel är kravet på årlig kontrollbesiktning, även när motsvarande privatägda fordon har längre besiktningsintervall. Det skapar onödiga kostnader, administration och stillestånd utan att det är visat att kraven ger ökad trafiksäkerhet.

- Delade fordon genomgår oftare säkerhetsgenomgångar och regelbundet underhåll än privatägda fordon.
- Delade fordon uppvisar också mer sällan anmärkningar vid kontrollbesiktning. Professionellt förvaltade fordonsflottor har regelbunden service, dokumenterat underhåll och tydligt ägaransvar.
- Sverige och Tyskland är de enda EU-länderna där delade fordon har tätare besiktningsintervall än icke delade fordon.

PRIORITERING FÖR REGERINGEN

- **Anpassa besiktningsintervallen[1] så att samma grundregler gäller, kompletterade med tätare kontroller endast när körsträcka, fordonsålder eller dokumenterad risk motiverar det.**
- **Se över samtliga särkrav för delade fordon och jämför dem med reglerna för privatägda fordon.**
- **Harmonisera riktlinjer i hela landet för att minska regelbördan**

---

6. OFFENTLIG UPPHANDLING PREMIERAR DELAD MOBILITET

Staten, regionerna, kommunerna och offentligt ägda bolag ska efterfråga delade mobilitetstjänster och använda fordonsflottor mer effektivt.

Offentlig sektor kan skapa den stabila efterfrågan som krävs för att tjänster ska etableras, särskilt i mindre kommuner.

- Ett offentligt basutbud av delade fordon minskar marknadsrisken och gör geografisk expansion möjlig.
- Samma fordon kan ge nytta under fler timmar per dygn och ersätta fler privatägda bilar och separata fordonsflottor.
- Upphandling kan premiera funktion, tillgänglighet och nyttjandegrad i stället för enbart fordonsägande.
- Offentliga beställare kan skapa goda exempel och bidra till en snabbare omställning av den egna mobiliteten.

PRIORITERING FÖR REGERINGEN

- **Ge Upphandlingsmyndigheten i uppdrag att ta fram nationella upphandlingskriterier för delade mobilitetstjänster, inklusive konkurrensneutralitet och standarder.**
- **Genomför pilotprojekt där kommunala och regionala tjänstefordon ersätts med upphandlade transporttjänster som delade mobilitetstjänster.**
- **Utvärdera de ekonomiska, miljömässiga och sociala effekterna samt vilket IT-stöd som krävs för bokning, samordning och uppföljning.**

7. DELAD MOBILITET INTEGRERAD DEL AV BEREDSKAP OCH TOTALFÖRSVAR

Delade fordonsflottor ska analyseras, planeras och vid behov upphandlas som en flexibel resurs i civil beredskap och totalförsvar.

Ett robust samhälle behöver tillgång till fordon även när ordinarie transportlösningar inte fungerar. Delade flottor är geografiskt spridda, professionellt administrerade och möjliga att omfördela, vilket gör dem relevanta att använda som kompletterande resurs.

[1] Förordning SFS 2016:1217 uppdateras för att samma krav ska gälla för delade fordon som för privatägda fordon.

- En existerande kommersiell flotta ger snabbare tillgång till lägre kostnad än att offentliga aktörer bygger och underhåller reservkapacitet själva.
- Delade fordon kan stödja personaltransporter, samhällsviktiga verksamheter och lokal omställning vid störningar.
- Beredskapsavtal kan samtidigt stärka marknadens bärkraft i vardagen.
- En förstudie kan klarlägga ansvar, prioritering, försäkring, data, drivmedel, laddning och tillgänglighet innan skarpa åtaganden görs.

PRIORITERING FÖR REGERINGEN

- **Ge Tillväxtverket i uppdrag att kartlägga kapacitet och användningsfall tillsammans med B.U.S, kommuner och beredskapsaktörer.**
- **Utveckla standardvillkor för beredskapsavtal och principer för aktivering och ersättning.**
- **Testa delade fordonsflottor i en regional eller kommunal beredskapsövning.**
- **Integrera resultatet i transportsektorns försörjningsberedskap och civila beredskapsplanering.**

---

8. NATIONELL STRATEGI FÖR DELAD MOBILITET

Regeringen ska besluta om en nationell strategi med tydliga mål, ansvariga aktörer, handlingsplan, indikatorer och återkommande uppföljning.

Delad mobilitet berör transport, klimat, bostadsbyggande, digitalisering, infrastruktur, stadsplanering, konkurrens, beskattning och beredskap. Utan en gemensam riktning riskerar insatserna att bli fragmenterade mellan departement, myndigheter, regioner och kommuner.

- En strategi gör delad mobilitet till samhällsinfrastruktur i stället för en serie enskilda pilotprojekt.
- Gemensamma mål ger kommuner och företag stabilare investeringsförutsättningar.
- Nationell uppföljning synliggör var tjänster saknas och vilka styrmedel som fungerar.
- Tydligt ansvar minskar risken att frågor faller mellan organisatoriska stolar.

PRIORITERING FÖR REGERINGEN

- **Ge en huvudansvarig myndighet ett samordningsuppdrag och skapa en tvärdepartemental styrgrupp.**
- **Fastställ mål för geografisk tillgänglighet, användning, integration, utsläpp, resurseffektivitet och beredskap.**
- **Ta fram en tidsatt handlingsplan som omfattar gatumark, upphandling, kollektivtrafik, data och regelverk.**

---

9. DELAD MOBILITET INTEGRERAD I KOLLEKTIVTRAFIKEN

Regioner och kollektivtrafikmyndigheter upphandlar delade fordon som ett komplement i hela res kedjan och inkluderar dem i planering, knutpunkter, information och upphandling.

Kollektivtrafiken löser inte varje resa eller varje del av resan i hela landet. Delade fordon kan överbrygga första och sista kilometern, ge tillgång kvällar och helger och göra det möjligt för fler hushåll att avstå från egen bil.

- Kombinationen kollektivtrafik och delade fordon ger ett mer komplett alternativ till privat bilägande.
- Mobilitetshubbar samlar tjänster där efterfrågan redan finns och gör delning synlig och lätt att använda.
- Integration kan stärka tillgängligheten i mindre täta områden utan att varje resa behöver lösas med linjebunden trafik.
- Gemensam information och bokning minskar tröskeln för resenären.

PRIORITERING FÖR REGERINGEN

- **Inkludera delad mobilitet i regionala trafikförsörjningsprogram och kommunala översiktsplaner.**
- **Reservera ytor och laddning vid stationer, hållplatser och mobilitetshubbar.**
- **Genomför pilotprojekt med gemensam reseinformation, bokning eller paketering där det är konkurrensrättsligt lämpligt.**
- **Utforma upphandlingar och partnerskap med öppna villkor så att flera aktörer kan delta.**

B.U.S Shared Mobility Sweden (f.d Biluthyrarna Sverige) är branschorganisationen för företag som arbetar med fordonsuthyrning och delning. Organisationens gemensamma målsättning är säkerhet, kvalitet, fackmässig service och kundvänlig policy. Branschen samverkar i stöldförebyggande frågor med bl a, NOA, Larmtjänst, MRF, försäkringbolagen och Tullen. Inom EU samarbetar vi genom vår europeiska organisation Leaseurope, en europeisk gemensam förening för leasingbolagens och biluthyrningsföretagens nationella branschorganisationer. B.U.S organiserar idag över 90% av de nationella uthyrningsföretagen.