



KOMMUNENS BILAR EFTER ARBETSTID – potential för delning?

En sammanställning av kommuners erfarenheter
med tjänstebilar som kan nyttjas av allmänheten

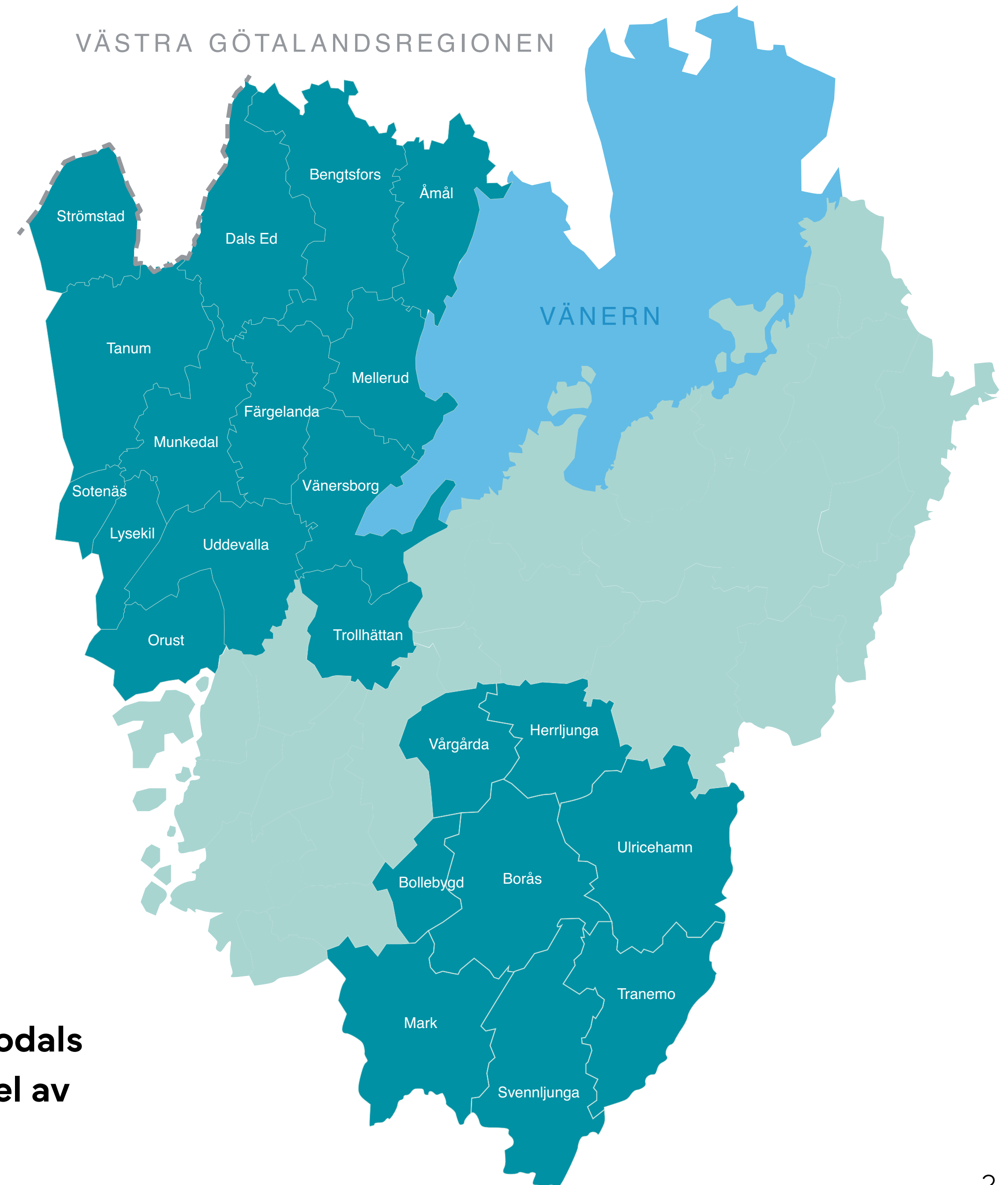
INLEDNING

Den här rapporten undersöker hur kommuner och kommunala bolag i mindre och medelstora kommuner arbetar med externa bilpools-lösningar – där tjänstebilar görs tillgängliga för allmänheten utanför arbetstid.

Genom intervjuer med kommuner och bolag, samt analys av tidigare studier och rapporter, lyfts både möjligheter och utmaningar med delad mobilitet i mindre samhällen.

Syftet är att skapa en fördjupad kunskapsbild om nyttor, kostnader, juridiska förutsättningar och praktisk organisering. Rapporten riktar sig till tjänstepersoner som vill undersöka om en extern bilpool kan vara ett relevant verktyg för att effektivisera fordonsanvändning, bidra till klimatmålen och samtidigt erbjuda invånare tillgång till hållbar mobilitet.

Samarbete mellan Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund, Fyrbodals kommunalförbund och Dalslands miljö- och energiförbund som en del av projektet GreenFleets



GREENFLEETS

Kommuner i samverkan driver på omställningen

GreenFleets är ett projekt med syfte att ge kraft till kommunernas arbete med fossilbränslefri fordonsomställning. Kommunerna har stora fordonsflottor med olika typer av fordon, och påverkar fordonsval i samband med inköp och avtal som ingår i regi av kommunens verksamhet. Dessa fordon ägs av privata aktörer, men kommunen kan bidra till att motivera fossilbränslefria transporter via krav och kriterier.

Därför har danska och svenska partners initierat projektet GreenFleets, som ska fördjupa sig i denna agenda och tillsammans arbeta för en fossilbränslefri fordonsflotta.

[Läs mer om projektet här.](#)



INNEHÅLL

Bakgrund	5
Tillvägagångssätt	6-7
Nuläge - kommunernas bilpooler	8
Resultat av intervjuerna	10-15
Modeller för bilpoolskoncept.....	10
Säkerställa funktion och skick	11
Kostnad för extern bilpool	12
Tre exempel på kostnader	13

Klimatnytta och resurseffektivitet.....	14
Sammanfattning.....	15
Diskussioner och slutsatser.....	17-18
Nytta, potential och utmaningar	17
Juridiska aspekter att beakta.....	19
Checklista för kommuner - att tänka på inför upphandling av bilpool.....	20
Bilaga 1: Jämförelse av extern bilpool mellan kommuner och kommunala bolag.....	21

BAKGRUND

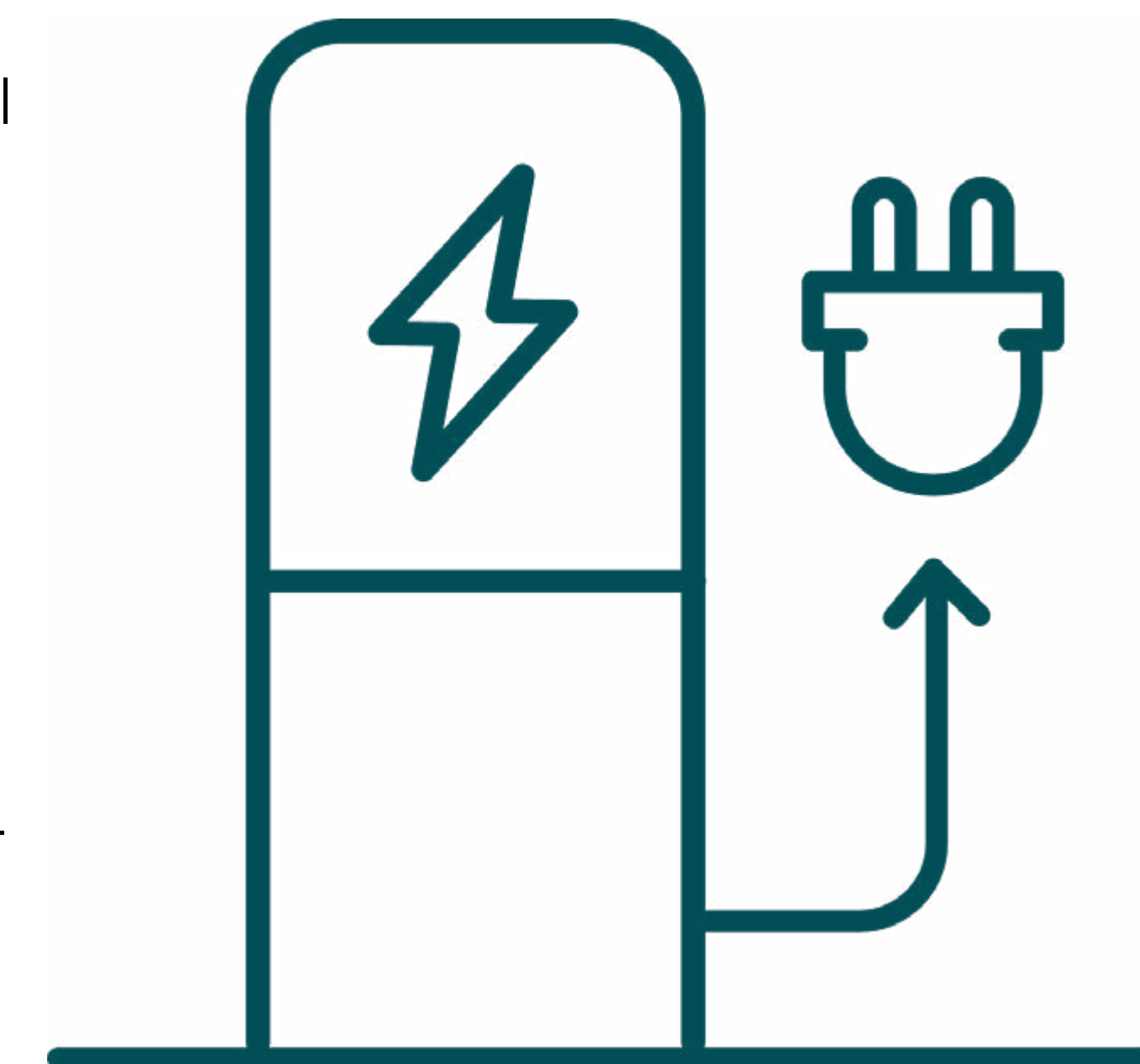
I Fyrbodal och Sjuhärad är det få kommuner som har testat bilpoolslösningar där tjänstebilar görs tillgängliga för allmänheten utanför arbetstid. Samtidigt finns ett intresse för att se över hur kommunens fordon kan användas mer effektivt då många av dem står stilla under kvällar och helger. Flera kommuner lyfter frågan om inte bilarna skulle kunna komma fler till nytta, till exempel genom att erbjudas till invånare eller besökare under ledig tid.

I kommuner som periodvis har högt besöksstryck kan det uppkomma mobilitetsproblem kopplat till trängsel och begränsade parkeringsmöjligheter. I dessa sammanhang skulle delade bilar kunna vara ett komplement till befintlig kollektivtrafik. Kommunerna har dessutom kommunala bolag, som bostads- och fastig-

hetsbolag med en tydlig målgrupp i sina hyresgäster – en grupp som kan vara lätt att nå med riktad information och erbjudanden.

Samtidigt finns det flera praktiska och strategiska överväganden att ta hänsyn till – allt från ekonomiska och juridiska ramar till frågor om organisering, underhåll och kommunikation. Bilpooler ses ofta som en storstadsfråga, men det finns anledning att utforska om lösningen också kan passa landsbygdskommuner med andra förutsättningar.

För att bidra till denna kunskapsbildning har Fyrbodals kommunalförbund inom ramen för projektet GreenFleets samlat in erfarenheter från kommuner och kommunala bolag runt om i landet. Den här rapporten sammanfattar det arbetet.



TILLVÄGÅNGSSÄTT

Rapporten bygger på genomförda intervjuer och dokumentstudier. Intervjuer genomfördes med sex kommuner, tre kommunala bolag, en leverantör av bilpoolstjänster, samt organisationen Gröna Mobilister. Fokus har legat på mindre och medelstora kommuner – huvudsakligen med ett invånarantal mellan 16 000 och 32 000 – samt en större kommun med cirka 70 000 invånare. Större städer har medvetet valts bort, då dessa ofta har andra förutsättningar än majoriteten av de kommuner som ingår i Fyrbodal och Sjuhärad.

De intervjuade kommunerna har antingen testat bilpoolskoncept (extern bilpool) med möjlighet för allmänheten att använda tjänstebilar utanför arbetstid, eller har tidigare haft sådana lösningar men valt att avveckla dem. De bilar som ingår i de externa bilpoolerna är till största del elbilar.

Samtliga intervjuer har genomförts anonymt för att skapa ett öppet samtalsklimat där respondenterna fritt kunnat dela sina erfarenheter.

Arbetet har strukturerats utifrån följande målsättningar:

- Att undersöka erfarenheten av externa bilpoolslösningar i mindre kommuner
- Att identifiera juridiska, ekonomiska och organisatoriska utmaningar
- Att kartlägga olika modeller för bilpoolslösningar och dess förutsättningar.

I rapporten skiljer vi mellan intern och extern bilpool. En intern bilpool innebär att kommunen äger eller leasar fordonen och att de enbart används av anställda via ett internt bokningssystem. En extern bilpool tillhandahålls av en extern aktör, där kommunen är kund och leverantören hanterar bokningssystem, försäkringar, samt service och drift av bilarna. I dessa lösningar finns möjlighet för allmänheten att använda bilarna utanför kommunens kontorstid.

Karaktären av den externa bilpoolen hos de intervjuade i rapporten är som regel stationsbaserade pooler, där fordon hämtas och lämnas på samma plats (eller speciellt anvisade platser).

De externa bilpoolerna bland de intervjuade är oftast halvöppna pooler där bilarna är reserverade till kommunens verksamhet under arbetstid och sedan öppen för extern användning övriga tider. Dock så har vi med några exempel med Öppen pool (alltid tillgängliga för alla medlemmar) och Stängd pool (riktar sig till specifika grupper, exempelvis boende eller anställda).

Analyserade dokument och källor

I analysen har följande rapporter, utredningar och presentationsunderlag använts som kompletterande underlag:

Bilpoolskoncept för Skellefteå kommun 2024, Tyréns Sverige AB

SOU 2020:22 – Motorfordonspooler: På väg mot ökad delning av motorfordon

Sammanfattning bilpoolsutredning Klimat 2030, IVL Svenska Miljöinstitutet (2019)

Utvärdering av mobilitetsavtal Göteborg 2025, Göteborgs stad, IVL och Chalmers

Tyréns (2025). Ny studie visar att större bilpooler ger bättre effekt

IVL & Energikontor Norra Småland (2021). Guide för mobilitets-tjänster vid boendet

Mötesplats Steneby (2022). Dela bil: En handbok för bildelning på mindre orter

Gröna Mobilister (2023). Att dela fordon med alla – är det något för alla kommuner?

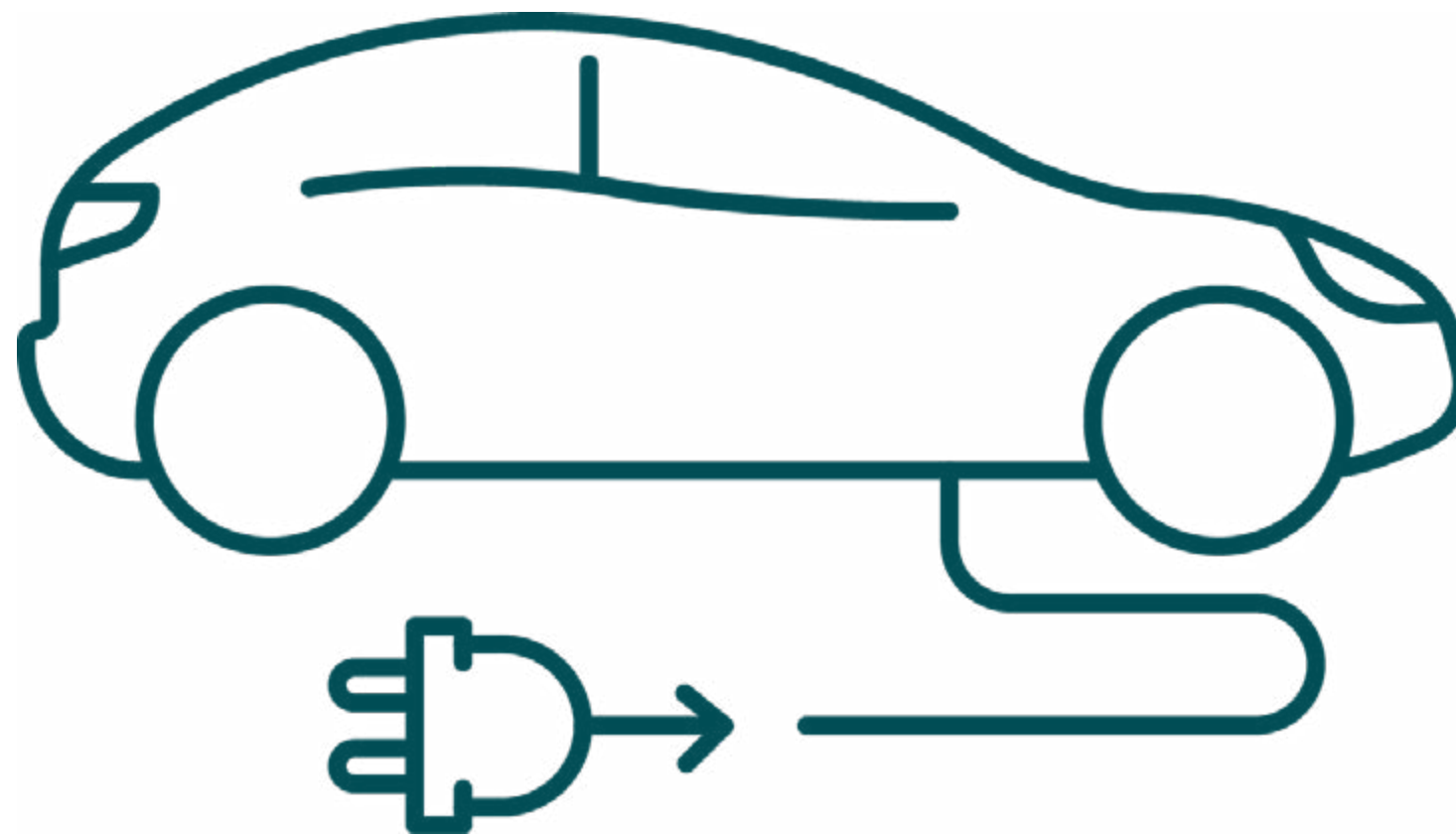


Nuläge – kommunernas interna bilpooler

Kommunerna i Fyrbodal och Sjuhärad har idag, som en del av sin fordonsflotta, interna bilpooler som endast används av personal för tjänsteresor. Bilpoolerna utgör en mindre andel av den totala fordonsflottan. De används främst av medarbetare som inte reser regelbundet i tjänsten, men som ändå har behov av bil vid enstaka tillfällen.

Den interna bilpoolen spelar en central roll i att effektivisera kommunens bilflotta. Ambitionen hos många kommuner är att öka andelen bilar i bilpoolen och minska antalet fasta bilar i förvaltningarna. Anledning är att en stor andel av bilarna kör så lite varje år, vilket resulterar i ett ineffektivt resursutnyttjande. Resonemanget är helt enkelt att dela på bilar med låg nyttjandegrad och på så sätt spara pengar och öka klimatnyttan.

Kommunerna har olika modeller för att finansiera en intern bilpool, men gemensamt är strävan efter att bilpoolen ska vara



ekonomiskt självbärande. Leasingkostnaden för bilen hanteras oftast av fordonsansvarigs förvaltning och kostnad för användning debiteras sedan vidare till verksamheter baserat på faktisk användning.

En vanlig metod är att kombinera fasta och rörliga kostnader, till exempel en fast avgift per bokning eller dygn, samt tillägg per timme och/eller körd kilometer.

Nedan är tre exempel på debiteringsmodeller som kommuner i Fyrbodal tillämpar:

1. Lägsta fasta avgift 225 kr + 45 kr per mil
2. 100 kr i fast avgift + 50 kr per timme, och 20 kr per mil
3. Ingen fast avgift. 20 kr per mil + 85 kr per timme och därefter sänks timkostnaden successivt.

Resultat av intervjuerna

I följande avsnitt sammanfattar vi erfarenheterna av en extern bilpool från de intervjuade kommunerna, kommunala bolagen och de övriga aktörerna.



Modeller för bilpoolskoncept

Bland de intervjuade kommunerna och kommunala bolagen finns en stor variation i hur de externa bilpoolskoncepten är utformade.

Kostnadsstrukturen varierar där vissa har en kombination av fasta månadskostnader och rörliga avgifter. Det finns också exempel där man enbart betalar rörliga avgifter, utan någon fast månadskostnad och vice versa.

De intervjuade kommunerna väljer i första hand att ha elbilar i den externa bilpoolen, och dessa tillhandahålls av leverantören. Det finns dock exempel där kommunen valt att använda egna fordon i bilpoolen. I sådana fall tillkommer ingen leasingkostnad, men en avgift för att koppla upp bilarna till bokningssystemet.

Vissa avtal gör det möjligt för kommunen att få del av hyresintäkter från allmänheten, där mellan 50 och 80 procent av intäkterna dras av direkt på fakturan och därmed minskar månadskostnaden.

Serviceansvaret ligger ofta hos leverantören, vilket innebär att denne sköter drift, städning, service, däckbyten och verkstadsbesök. Någon kommun har dock själv valt att ansvara för detta, ofta med lägre kostnad som följd.

En annan viktig faktor är datatillgång för allmänhetens nyttjande. Vissa kommuner har god insyn i nyttjandet, medan andra upplever att leverantören inte delar tillräcklig information – något som påverkar möjligheten att följa upp på hur bilarna används utöver kommunens verksamhet.

Sammantaget visar exemplen att det finns en stor flexibilitet i hur bilpooler kan organiseras, och att lösningen kan anpassas efter förutsättningar och behov. I bilaga 1 "Detaljerad tabell för olika bilpoolskoncept" kan man fördjupa sig i de intervjuade kommunerna och kommunala bolagens uppbygg.



Säkerställa funktion och skick

Flera av de intervjuade kommunerna och kommunala bolagen lyfter att en av drivkrafterna bakom beslutet att ansluta sig till en extern bilpool har varit att förenkla fordonshantering. Att leverantören tar fullt ansvar för service, däckbyten, tvätt och drift ses som ett bekymmersfritt alternativ till att äga och administrera bilar i egen regi.

En vanlig fundering vid delad fordonsanvändning är hur man säkerställer att bilarna är körklara – rena, laddade eller tankade. Flera kommuner beskriver att rutinerna för detta fungerar väl. Laddning av elbilar upplevs sällan som ett problem, eftersom körsträckorna ofta är korta och räckvidden god. Användarna förväntas koppla in bilarna på laddning efter avslutad körning. Ett bokningssystem med inbyggd hänsyn till laddtid har också nämnts som en lösning av en kommun.

När det gäller fordonens skick varierar uppläggen. I vissa fall sköts städningen internt i kommunen, men i de flesta fall ingår den i tjänsten från leverantören. Då sker invändig och utvändig rengöring vanligtvis var 14:e dag. Även om bilarna kan bli smutsiga under höst- och vintermånaderna, upplevs de generellt som rena och i gott skick.

Sammanfattningsvis har de intervjuade kommunerna inte upplevt några problem med att bilarna varit urladdade eller i dåligt skick efter att de använts av allmänheten. Något behov av särskild tillsyn har sällan funnits, och samarbetet med leverantören beskrivs som smidigt och fungerande.



Kostnad för extern bilpool

De fasta månadskostnaderna bland de intervjuade varierar mellan 2 500 och 10 800 kronor per bil, beroende på vad som ingår. I vissa fall gäller kostnaden enbart uppkoppling till ett boknings-system (när kommunen vill använda egna fordon) medan andra avtal inkluderar fordon, drift, service och support.

Rörliga kostnader förekommer i vissa upplägg – i form av kilometer- och/eller tidsbaserade avgifter. Bland dessa varierar kilometerkostnaden mellan 0-2 kronor per kilometer, medan tidsbaserade avgifter ligger i spannet 50-100 kronor per timme.

Utöver rörliga och fasta kostnader tillkommer också oftast en anslutningsavgift per bil när man ansluter sig till den externa bilpoolen.

I priset ingår ofta att leverantören tar ansvar för drift och service av bilarna – inklusive städning, däckbyten och verkstadsbesök. Det är en kostnad som kommunen annars behö-

ver bära själv. I många kommuner hanteras det i dag internt, ofta via egna verkstäder och servicelösningar. Om få bilar tas bort ur den egna flottan påverkas inte den dagliga driften nämnvärt. Men för kommuner/bolag med begränsat fordonsinnehav kan det däremot innebära en kostnadsbesparing att helt lämna över ansvaret till en extern leverantör.

En kommun lyfte att en extern bilpool erbjuder flexibilitet i antalet fordon. Bilar kan enkelt läggas till eller tas bort efter behov, och man betalar bara för de bilar som används för tillfället. Vid leasing är bilarna ofta bundna minst tre år. Om behoven förändras så behöver man betala för bilar som inte längre behövs vilket också är en kostnadsaspekt att överväga.

Kostnaden för extern bilpool varierar stort. För vissa kan det bli en mycket dyr lösning, medan det för andra är en kostnadseffektiv modell – mycket beror på lokala förutsättningar och omfattningen av bilpoolens användning.



Tre exempel på upplägg och kostnad

1 **I en kommun** uppgick kostnaden under ett år till cirka 546 kronor per mil och där bilarna körde i genomsnitt 5 km för en resa. Leverantören står för service och underhåll av bilarna, vilket ingår i den totala kostnaden. Kommunen har näst intill ingen fordonshantering för egna bilar. De har få tjänstebilar, eftersom hemtjänsten inte drivs i egen regi.

2 **I ett kommunalt** bolag låg den genomsnittliga månadskostnaden för en bil på cirka 3 600 kr/bil/månad oberoende av antal körda mil. Bolaget betalar för två bilar, men får nyttja en tredje bil utan extra kostnad då bilpoolen är en del av ett samverkansavtal mellan flera aktörer. Bilpoolen är helt öppen, vilket innebär att även externa användare kan boka bilarna under hela dygnet. Det genererar hyresintäkter från andra aktörer, som i detta fall dras av från månadskostnaden. Tack vare dessa intäkter kunde bolaget nästan halvera sina bilkostnader.

3 **I en annan** kommun ingår tre bilar i en extern bilpool, med en uppskattad kostnad på cirka 2 500 kronor per bil och månad. Kommunen använder tre egna elbilar och ansvarar själv för service. Ungefär 80 procent av kostnaden utgörs av systemkostnad, det vill säga kopplingen till bokningssystemet, och resterande kostnader utgörs av marknadsföring av bilpoolen. Bilpoolen finansieras centralt och fördelas ej på kommunens verksamheter.

Klimatnytta och resurseffektivitet

Flera av de intervjuade kommunerna lyfter klimatnytta som en central anledning till att arbeta med bilpoolslösningar. Att fordonen ofta är el- eller fossilfria ses som ett konkret sätt att minska utsläpp – men klimatnyttan beror också på hur fordonen används.

Eftersom många av kommunens bilar står oanvända under kvällar och helger, pekar flera kommuner på att en ökad nyttjandegrad genom delning med allmänheten kan bidra till ett mer effektivt resursutnyttjande. Om samma fordon används av fler, och under fler timmar av dygnet, ökar värdet av varje fordon – både ekonomiskt och klimatmässigt. Även delningsprincipen i sig ses som en hållbarhetsvinst, där ett gemensamt nyttjande eventuellt kan minska individuellt biläggande.

En av de intervjuade kommunerna såg också den externa bilpoolen som en möjlighet att skapa klimatsmarta resor inom besöksnäringen – särskilt under turistsäsong.

Samtidigt framkom utmaningar i att faktiskt kunna följa upp och mäta klimatnyttan. Flera kommuner uppgav att de inte hade tillgång till tillräcklig information om hur mycket bilarna användes av allmänheten. I vissa fall delades ingen data alls, med hänvisning till företagshemligheter. Även om klimatnytta varit en tydlig ambition från början, kunde ingen av de intervjuade kommunerna redogöra för den faktiska effekten – eftersom uppföljning och analys ofta saknats.



Sammanfattning av intervjuerna

De intervjuade kommunerna och kommunala bolagen har testat olika modeller för externa bilpoolslösningar. Även om uppläggen varierar finns flera gemensamma erfarenheter och insikter.

Ett smidigt alternativ

Extern bilpool med serviceansvar från leverantör upplevs som smidigt. Flera kommuner lyfter att det minskar den interna administrationen, och att det är positivt att slippa hantera verkstadsbesök, däckbyten och städning.

Låg nyttjandegrad efter arbetstid

Även om ambitionen varit att dela bilarna med allmänheten har många sett att användningen utanför arbetstid blivit lägre än förväntat. I flera fall vet man inte hur mycket bilarna nyttjas av allmänheten – och tillgång till data från leverantör saknas ofta.

Kostnadsupplägg varierar

De olika uppläggen och kostnaden för bilpoolen skiljer sig markant mellan kommunerna. I vissa fall upplevs det som kostnads-effektivt och i andra fall upplevs bilpoolen dyr – särskilt vid låg nyttjandegrad.

Låg uppföljning av klimatnytta

Även om många har gått in i bilpoolslösningar med klimatnytta som argument har få kunnat redovisa vilken faktisk effekt det fått. Bristen på data och analys gör det svårt att följa upp.

Praktisk användning fungerar bra

Flera beskriver att användarna följer rutiner kring laddning och återlämning, och att bilarna upplevs som rena och i gott skick. Någon särskild tillsynsperson har sällan behövts, och samarbetet med leverantörerna beskrivs som fungerande.

Diskussion och slutsatser

Detta avsnitt sammanfattar resultaten från föregående avsnitt samt gör kopplingar till analyserade rapporter, utredningar och presentationsunderlag som använts som kompletterande underlag till denna rapport.



Nytta, potential och utmaningar

Intervjuerna visar att när en kommun eller kommunalt bolag väljer att ansluta sig till en externt upphandlad bilpool handlar det ofta om att bidra till en mer delad och resurseffektiv fordonsanvändning – med potentiella klimatvinster som mål. Samtidigt behöver förstås kostnaden vägas mot nyttan.

Det framgår tydligt av intervjuerna att en bilpool inte bör ses som en lösning enbart av ekonomiska skäl. Det finns inga garantier för att det blir billigare än traditionellt bilinnehav, även om det i vissa fall visat sig vara ekonomiskt fördelaktigt.

Nyttan

Enligt de dokument och rapporter som analyserats i arbetet lyfts följande nyttor med bilpool:

- **Minskat bilägende** – Bilpooler gör att närliggande hushåll kan avstå från att äga egen bil eller extra bil.
- **Minskat bilkörande** – Hushåll som går över till bilpool kör generellt mindre. Höga fasta kostnader för ägande vs. höga rörliga kostnader för bilpool. Resor planeras mer noggrant.
- **Minskade utsläpp** – Bilpoolsbilar har ofta lägre klimatpåverkan än privatägda bilar, eftersom de är nyare och i många fall fossilfria.
- **Effekter på trafik och parkering** – Bilpooler kan leda till ökad användning av kollektivtrafik och minskat behov av parkeringsplatser.



I olika dokument och rapporter kan vi läsa att följande förutsättningar bör finnas för att bilpooler ska bli framgångsrika:

- 1.** Efterfrågan på bilar under större delen av dygnet, inte bara under arbetstid eller under kvällar och helger.
- 2.** Ett gott befintligt utbud av resealternativ. En privatperson som är medlem i bilpool använder bara bilpoolen undantagsvis. Till vardags använder den personen vanligtvis gång, cykel och kollektivtrafik.
- 3.** Biläggande är dyrt och krångligt i det aktuella området, exempelvis att det är dyra och/eller begränsade parkeringsmöjligheter.

Dessa förutsättningar tillsammans återfinns oftast i större städer, vilket förklarar varför bilpooler där har högre kommersiell potential. Få studier fokuserar på bilpooler i mindre kommuner, vilket gör detta arbete särskilt relevant då syftet har varit att undersöka bland annat nyttorna i just mindre kommuner.

Utifrån intervjuerna framgår att användningen bland allmänheten ofta är låg. Få kommuner har tillgång till detaljerad data från sina leverantörer, och bland dem som har det har ingen genomfört beräkningar av klimatnytta. Det gör det svårt att fullt ut bedöma potentialen.

Samtidigt finns exempel där bilpooler använts mer aktivt av andra än kommunen. Här framhålls marknadsföring och synlighet som avgörande faktorer. I vissa fall har företag och studenter varit viktiga målgrupper för ökat nyttjande.

I arbetet har vi även tagit del av en handbok för bildelning på mindre orter. Där beskrivs hur en kommun kan minska sitt eget bilinnehav och i stället bli användare av en extern bilpool som tillhandahålls av en tredje part. Handboken betonar att det finns goda möjligheter för kommuner, företag och organisationer att både minska sina bilkostnader och bidra till att etablera delad mobilitet även i mindre samhällen.

JURIDISKA ASPEKTER

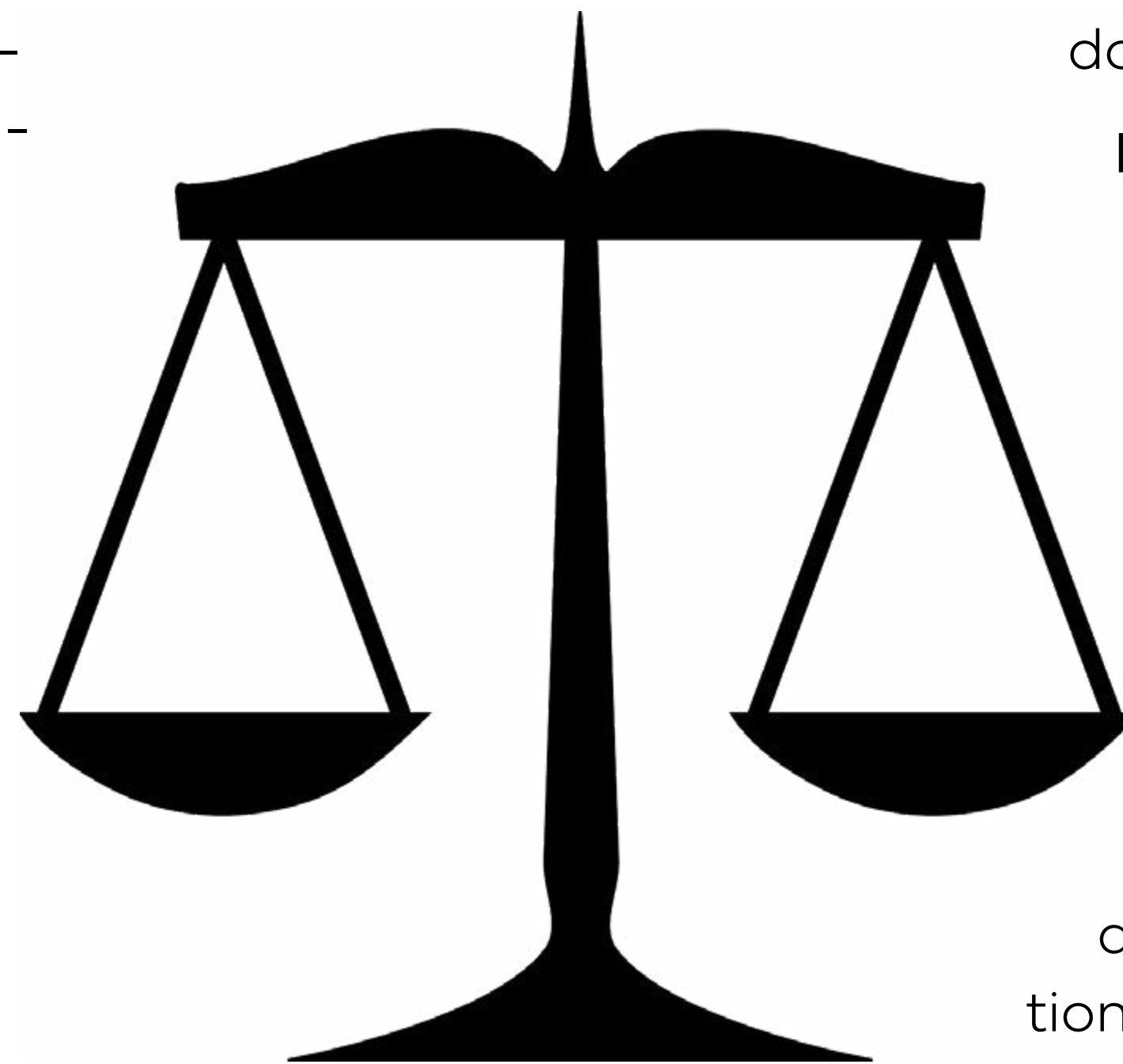
Att driva en bilpool i kommunal regi med tillgång för allmänheten väcker juridiska frågor, särskilt kopplat till kommunallagens krav på att verksamhet ska vara allmännyttig och inte vinstdrivande. Vinstförbudet hindrar inte kommuner från att driva verksamhet som normalt hör till näringslivet, så länge det finns ett nära samband med kommunens övriga uppdrag. Med stöd av den så kallade anknytningskompetensen kan kommuner engagera sig i verksamheter som stärker samhällsservicen – något som exempelvis glesbygdskommuner gör när de tillhandahåller livsmedel eller drivmedel.

Enligt konkurrenslagen får kommuner inte bedriva verksamhet som snedvrider konkurrensen, även om den inte syftar till vinst. Kommuner tolkar regelverket olika: vissa anser att extern bilpool faller utanför kärnverksamheten, medan andra motiverar det med dess värde för samhällsutveckling och miljöarbete.

En av de intervjuade kommunerna valde att innan uppstarten av sin externa bilpool

kontakta uthyrningsföretag för att undersöka om någon aktör var intresserad av att driva konceptet i kommunen. När ingen visade intresse tolkades det som att marknaden inte var beredd att erbjuda tjänsten – och att kommunens initiativ därmed inte konkurrerade med befintliga företag. Man jämförde även kostnader mellan bilpoolen och traditionella hyrbilar. Resultatet visade att bilpoolen var billigare vid korta hyror, men dyrare vid längre – vilket underströk att tjänsterna tillgodoser olika behov.

Flera av de intervjuade kommunerna beskrev marknadsföring som en utmaning. I kommuner med flera hyrbilsaktörer vill man undvika att lyfta fram enskilda företag. Även leverantören har en viktig roll i marknadsföringen, då de har ett intresse av att bilarna används så mycket som möjligt. Vissa kommuner berättade att de har årliga möten med leverantören för att diskutera just marknadsföring. En annan kommun valde att kommunicera bilpoolen som en funktion, utan att nämna leverantörens namn.



CHECKLISTA

Att tänka på inför upphandling av extern bilpool

Att införa en extern bilpool kräver både förberedelser och strategiska överväganden. Nedanstående checklista sammanfattar viktiga aspekter att tänka på för kommuner som vill gå vidare i processen.

- ✓ **Marknadskoll och förberedelse:** Undersök om det redan finns bilpoolsaktörer i området och om det finns ett intresse från leverantörer att etablera sig. Se om det finns andra verksamheter som är intresserade av bilpool och som skulle kunna vara en del av ett samverkansavtal.
- ✓ **Tydliggör mål och målgrupper:** Bestäm vad syftet är med att införa en bilpool. Fundera också på vilka som ska kunna använda bilarna utanför kontorstid och vilken typ av bilpoolslösning som är lämplig: öppen, halvöppen eller stängd.
- ✓ **Räkna på ekonomi:** En ekonomisk jämförelse mellan dagens fordonsflotta och en extern bilpool bör göras. Det är viktigt att räkna in både fasta och rörliga kostnader, samt att ta hänsyn till om hyresintäkter från allmänheten kan minska kommunens utgifter. Även kommunens kostnader för service, städning och underhåll bör vägas in.

- ✓ **Organisering och ansvar:** Rollfördelningen mellan kommunen och leverantören, men även internt i kommunen behöver vara tydlig. Det kan röra sig om ansvar för boknings-system, fordonshantering och uppföljning. Det är också viktigt att säkerställa att kommunen får tillgång till relevant användar-data, särskilt om klimatnytta eller nyttjandegrad ska kunna utvärderas.
- ✓ **Kommunikation och marknadsföring:** Det är ofta en utmaning att kommunicera om bilpoolen utan att framhäva en enskild leverantör. Kommunen bör ha dialog med leverantören om ansvarsfördelning kring marknadsföring.
- ✓ **Juridik och konkurrens:** Kommunen bör säkerställa att upplägget följer kommunallagens krav på allmännytta och självkostnadsprincip. Det är också viktigt att överväga om det finns risk för att snedvrider konkurrensen, särskilt om det redan finns kommersiella aktörer.

BILAGA 1

Jämförelse av extern bilpool hos kommuner och kommunala bolag

Kommun / Bolag	Leverantör	Fast månadskostnad	Rörlig kostnad	Vem ansvarar för service?	Intäkter från allmänheten	Användning i kommunen	Användning av allmänheten
Kommun 1	Bilpoolen.nu	Nej	50 kr/timme + 2 kr/km	Leverantören	Nej	5–6 bilar, upplevs fungera smidigt	Okänt – leverantören delar inte information
Kommun 2	Bilpoolen.nu	7 000–9 000 kr/bil (OBS total månadssumma inkl rörliga kostnader)	1,25 kr/km	Leverantören	Nej	Ca 18 bilar, bekymmersfri hantering	Okänt – leverantören delar inte information
Kommunalt bolag 1	OKQ8	Ca 6 000 kr/bil	100 kr/timme	Leverantören	Ja	Ej i egen verksamhet	Endast hyresgäster – lågt intresse, viss data finns
Kommun 3	OKQ8	5 760 kr/bil	Nej	Kommunen	Ja (50 %)	4 bilar – användning lägre än förväntat	Lägre än väntat – mest personbilar
Kommun 4	OKQ8	Ca 2 500 kr/bil (enbart kostnad för bokningstjänst)	Nej	Kommunen	Ja	5 bilar, reduceras till 3, används internt men vill öka användandet	Används i viss mån – undersökning visar kännedom om bilpoolen hos allmänhet
Kommunalt bolag 2	OKQ8	5 700–10 800 kr/bil + 4290 kr för tjänst	Nej	Leverantören	Ja (60–80 %)	2 bilar, helt öppen bilpool, viss stress kring tillgänglighet	Bokas en del, intäkter täcker halva kostnaden – viss information om användning

Mer information och verktyg för omställningsarbetet

Läs mer här!

På hemsidan kan du läsa mer om projektets arbete samt hitta tips och verktyg till hjälp för kommunernas omställningsarbete.
Här kan du bland annat hitta TCO-verktyg, matchningsfiler, och stöd i upphandlingsarbetet.



Med stöd från



Boråsregionen
Sjuhärads kommunalförbund



Interreg

Öresund-Kattegat-Skagerrak



Medfinansieras av
Europeiska unionen