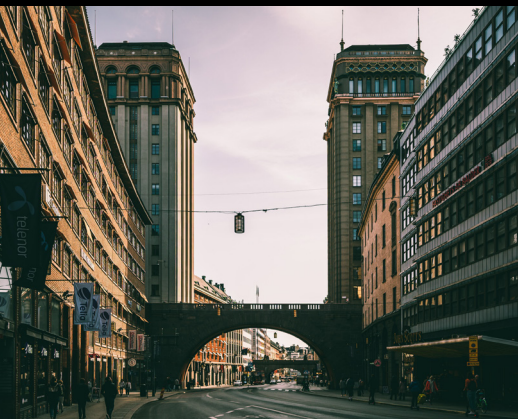




Mobility Insights #2

Företagens arbete med hållbar mobilitet för anställdas resor



Ett redaktionellt samarbete mellan
Dagens industri och Aktuell Hållbarhet

Fördjupande journalistik om framtidens hållbara mobilitet

Spelplanen för transporter ritas om i snabbt tempo. Klimatmålen driver fram en utveckling mot ny teknik, innovativa tjänster och beteendeförändringar. Det är en omdanande samhällsförändring som utmanar etablerade synsätt kring hur samhällen ska utformas för att klara av att ställa om till framtidens mobilitet.

Företag har som transportköpare och arbetsgivare en möjlighet att vara med och främja hållbart resande, samtidigt som de bär ansvar för klimatpåverkan från anställdas transporter. Hur ser storbolagen på detta ansvar? Vilka åtgärder kan de vidta? Och vad händer med resandet efter corona?

I den andra upplagan av Di Mobilitets rapport Mobility Insights som du nu har framför dig ger vi svar på just dessa frågor.

Mobility Insights, som kommer två gånger per år, har som mål att kartlägga, identifiera och analysera trender och utveckling inom mobilitet. Rapporten är ett samarbete mellan Dagens industri och Aktuell Hållbarhet.

Rapporten har producerats av Tobias Persson, frilansjournalist och reporter på Aktuell Hållbarhet.

Di Mobilitet är en redaktionell satsning från Dagens industri med fokus på att informera, vägleda och guida under framväxten av det nya mobilitetssystemet. Med vår fördjupande journalistik, våra undersökningar, rapporter och möten vänder vi oss främst till dig som är beslutsfattare eller nyckelperson i näringslivet.

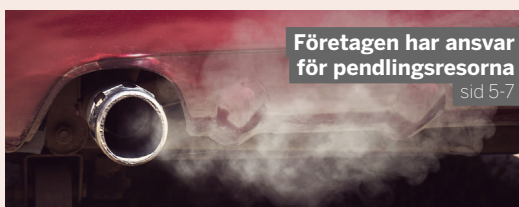
Satsningen sker med hjälp av finansiering från våra partners, men den journalistisk produktionen är helt oberoende från deras inflytande.



Partners



Innehåll



Företagen har ansvar för pendlingsresorna

sid 5-7



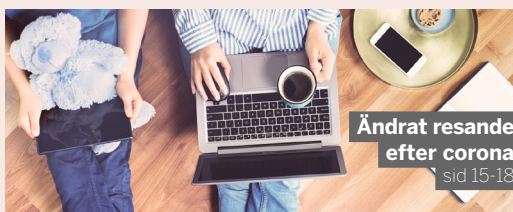
Behov av åtgärder för transporteffektivitet

sid 9-13



Företag som tänker nytt

sid 8, 14



Ändrat resande efter corona

sid 15-18



Foto: Hossein Salmanzadeh/TT

Företagens roll att främja hållbara transportsystem

■ Corona-pandemin har kastat om mobiliteten för företag och deras anställda. Frågan är vad det nya normala blir när resandet tar fart igen.
■ Dagens industri och Aktuell Hållbarhet har frågat börsens storbolag hur de arbetar med hållbar mobilitet kring tjänsteresor och pendling. Här är resultaten och inspiration för företag som vill tänka nytt.

Flera dagar i veckan transporterar sig miljontals svenskar till jobbet. För vissa räcker det med en kort promenad, medan andra kanske åker i en subventionerad tjänstebil eller använder sig av någon form av delad mobilitetstjänst.

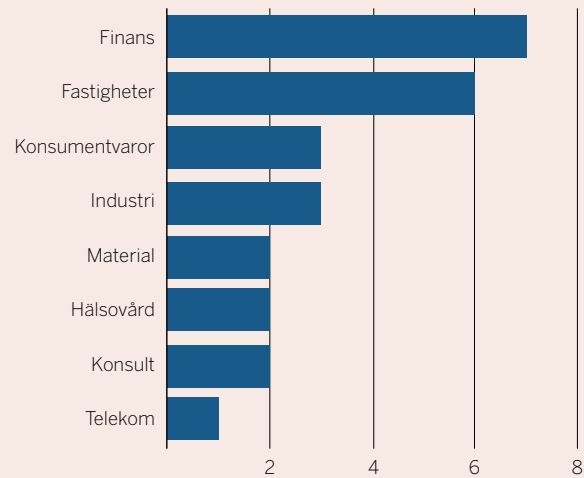
En god tillgång på mobilitet är ett nav i en dynamisk arbetsmarknad. Samtidigt står de samlade personbilstransporterna, inklusive privata

resor, för [runt en femtedel](#) av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser.

Enligt flera bedömare krävs det krafttag för att nå det nationella målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Här kan företag, inte minst större, ha en viktig roll att bidra till omställningen. Samtidigt har företag ansvar för personalens transportrelaterade klimatutsläpp. Det gäller både för resor i tjänsten



Sektorsfördelning bland respondenterna



men även anställdas pendlingsresor till och från jobbet.

Coronapandemin har snabbt kastat om förutsättningarna för resandet och signifikant ökat distansarbetet. Men en dag hoppas vi återgå till en mer normal tillvaro. Frågan är vad det nya normala är och hur människors mobilitet kopplat till arbetet kommer se ut i framtiden. Här har företag en möjlighet att vara proaktiva och bidra till att främja utvecklingen mot ett klimatsmart resande och hållbart transportsystem.

Enkät till storbolagen på börsen

Dagens industri och Aktuell Hållbarhet har skickat ut en enkät till de 100 största bolagen på Stockholmsbörsen med frågor om hur de arbetar med anställdas mobilitet. Bland svaren hittar vi flera intressanta initiativ från företag i olika branscher som tänker nytt kring anställdas mobilitet. I den här rapporten har vi valt ut ett par spännande exempel på hur företag kan tänka nytt kring anställdas mobilitet. Vi presenterar även data

från enkäten på aggregerad nivå.

27 bolag har svarat på hela enkäten och ytterligare ett par bolag har svarat på enstaka frågor. Det ger en svarsfrekvens på 27 procent, vilket är lågt för att ge statistiskt säkerställda resultat men svaren i enkäten indikerar ändå på intressanta trender som vi väljer att redovisa.

Bolagen som har svarat på enkäten är i stor utsträckning, men inte uteslutande, sådana som till stor del består av tjänstemän. Svarsfrekvensen är lägre bland bolag som präglas av en större andel fabriksarbetare och annan industri.

Med det sagt hoppas vi att du som läser den här rapporten finner inspiration till att utveckla ditt företags arbete med mobilitet för er personal, i tjänsten och för resorna till och från jobbet. Förutom att minska företagets klimatavtryck kan det bidra till minskade kostnader, bättre hälsa bland anställda och att öka attraktiviteten som arbetsgivare.

Tobias Persson

Redaktör Mobility Insights



Foto: Mostphotos

Anställdas resor till jobbet på företagets klimatkonto

■ Sedan länge är det praxis för företag att räkna på utsläpp kopplat till anställdas resor i tjänsten. Men betydligt färre företag mäter utsläppen från anställdas pendlingsresor.

■ Detta trots att pendlingsresorna i många fall kan vara en större utsläppskälla som dessutom ligger på företagets klimatkonto.

Allt fler företag sätter mål om att bli klimatneutrala när världen kraftsamlar för att bromsa klimatförändringen. För företagen innebär det att alla utsläpp kopplade till verksamheten ska ner till nettonoll, och där ingår även utsläpp från tjänsteresor samt anställdas pendling till jobbet.

”Det är glasklart vad alla bolag måste göra; ställa om till en verksamhet med nettonoll utsläpp. Då är det en förutsättning att man mäter hela klimatavtrycket”, säger Filip Dessle, klimatstrateg på ZeroMission.

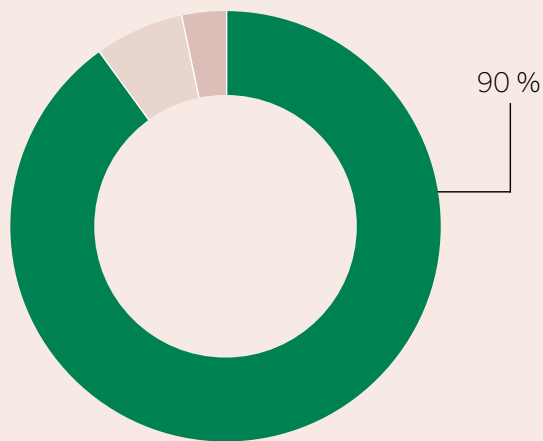
Anställdas resor till och från jobbet är en del av företagets indirekta utsläpp som redovisas i scope 3, enligt den internationellt vedertagna redovisningsstandarden [Greenhouse Gas Protocol](#). Men Mobility Insights enkät tyder på att det ännu inte är så vanligt att bolag redovisar dessa utsläpp.

Filip Dessle och kollegan Johanna Grant, klimatstrateg med bakgrund i Gröna Bilister, berättar att det har skett en snabb utveckling under senare år då det blivit allt mer fokus

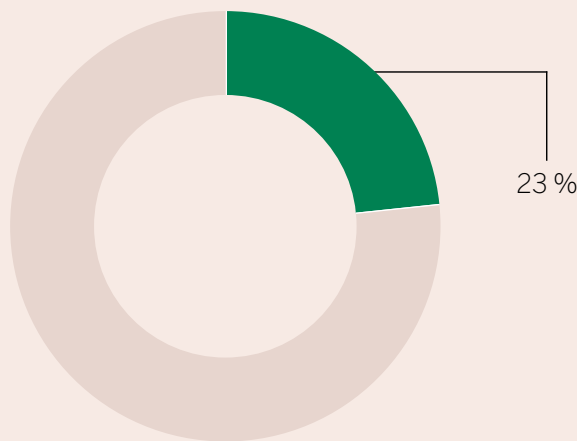
Har ni idag koll på hur mycket koldioxidutsläpp er verksamhet ger upphov till genom:

N=30 ● Ja ● Nej ● Vet ej

Anställdas transporter i tjänsten?



Anställdas transporter till och från jobbet?



för företag att rapportera sina väsentligheter i värdekedjan, det vill säga scope 3. Det vanligaste utsläppet att räkna med i scope 3 är utsläpp från tjänsteresor, såsom flygresor.

”Det är praxis sedan länge skulle jag säga. Pendlingsresor som är en del av scope 3 skulle jag däremot säga inte är lika vanligt att företag redovisar”, säger Johanna Grant.

Mobility Insights enkät pekar på samma trend som klimatstrategierna på ZeroMission ser. Av de 30 storbolag som har svarat på frågan har 90 procent räknat på utsläppen kopplat till tjänsteresor. Men för anställdas pendlingsresor har endast 23 procent koll på utsläppen.

Enkäten tyder också på att bolag som mäter utsläppen från anställdas pendlingsresor i större utsträckning har satt mål för att minska dessa.

En betydande källa till utsläpp

Att tjänsteresor räknas in men inte pendlingsresor kan i många fall vara missvisande. Det säger Jesper Johansson, vd på konsultbyrån Transformo

som hjälper företag att minska sina transportutsläpp.

”Att jobba med minskat flyg i tjänsten är jättebra, men i många fall är pendlingsresorna en större källa till utsläpp för företag. Har vi ett stort företag med internationellt huvudkontor sticker flygresorna ut. Men det är tydligt att företag ofta tror att det är flygresorna som är den största utsläppskällan från företagets transporter”, säger Jesper Johansson.

Avvägningen kring vilka utsläpp som ska räknas in i företagets klimatbokslut är en fråga om väsentlighet och storlek på utsläppen. För företag som precis har påbörjat arbetet med klimatberäkningar kan det vara mer prioriterat att fokusera på större och mer direkta utsläppskällor.

Men för företag som har ett mer långtgående klimatarbete kan det vara dags att börja mäta pendlingsresornas utsläpp. Filip Dessle berättar att de företag som börjat räkna på utsläpp från pendlingsresor ofta gör det med syfte att de vill kartlägga hela värdekedjan, exempel-

GHG-protokollet och scope 1-3

Greenhouse Gas Protocol är en internationellt vedertagen redovisningsstandard för utsläpp av växthusgaser. Utsläppen redovisas i scope (områden) 1, 2 och 3.

Scope 1: Verksamhetens direkta utsläpp från källor som kontrolleras av företaget.

Scope 2: Indirekta utsläpp från förbrukning av el, fjärrvärme och fjärrkyla.

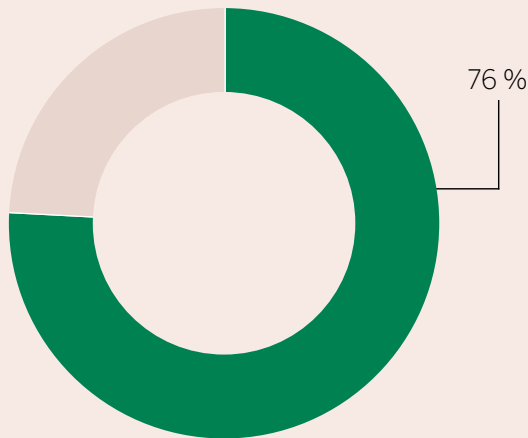
Scope 3: Alla indirekta utsläpp som inte inkluderas i scope 2 och som uppstår i värdekedjan både uppströms och nedströms.

Har ni satt upp något specifikt mål för att minska transporternas klimatpåverkan i företaget?

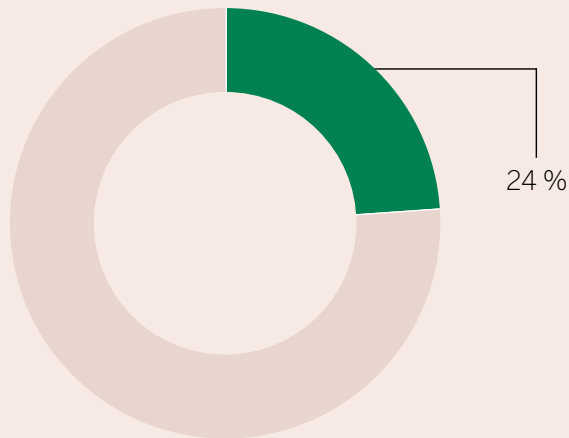
N=29

● Ja ● Nej ● Vet ej

Anställdas transporter i tjänsten.



Anställdas transporter till och från jobbet.



vis för att kunna sätta trovärdiga klimatneutralitetsmål eller få sina klimatmål godkända av [Science Based Targets initiative](#).

Filip Dessle påpekar att företag inte bara ska stirra sig blind på var utsläppen är störst och direkt kopplade till verksamheten, även om fokus bör ligga där.

”Vissa utsläppskällor har företag större förmåga att kunna påverka och har också en symbolisk karaktär, då kan det också vara ett argument för att börja mäta. Där tänker jag att pendlingsresorna kan komma in. Det kan också vara ett sätt att involvera medarbetarna i företagets klimatarbete”, säger Filip Dessle.

Olika grad av noggrannhet i mätningar

Det finns flera olika tillvägagångssätt för att räkna på utsläppen från pendlingsresor. För företag som vill ta ett helhetsgrepp i frågan genom dels exakta mätningar och dels en tydlig bild av hur effektiviserade rese- och mötesrutiner kan skapa ekonomiska vinster och stora medarbetarnyttor,

finns verktyget [CERO](#) som har utvecklats av KTH-docenten Markus Robèrt. CERO är idag en metod som både Transformo och ZeroMission jobbar med.

”Som med alla klimatberäkningar handlar det om att göra något osynligt synligt. Att mäta medarbetares resvanor behöver ske på ett sätt som upplevs involverande istället för kontrollerande från arbetsgivarens sida. Ett bra sätt är att kommunicera att medarbetarna är del av arbetsgivarens klimatmål och ger en grund till att förbättra både tillgänglighet och arbetsmiljö”, säger Johanna Grant.

Även om det ännu inte är norm att företagen räknar på utsläppen från pendlingsresor upplever ZeroMissions klimatstrateger att det blir allt vanligare att företag tar med dessa när de utvecklar sina klimatberäkningar. Trenden pekar mot att det kan komma att bli en praxis i närtid.

”Jag tror absolut att det kommer vara standard att räkna utsläpp från pendlingsresor om ett par år”, säger Filip Dessle. ■



Johanna Grant, klimatstrateg på ZeroMission.



Filip Dessle, klimatstrateg på ZeroMission.

Exempel på nytänk kring anställdas mobilitet



I SEB:s kontor i Arenastaden finns ett cykelgarage med plats för 1 200 cyklar.
Foto: SEB

SEB:s cykelsatsning har minskat bilpendlingen: "Viktigt för att locka medarbetare i framtiden"

När SEB för fem år sedan flyttade sitt huvudkontor till Arenastaden i Solna sattes ett mål upp om att öka andelen anställda som cykelpendlar till kontoret. Syftet var att öka personalens välmående och minska bankens miljöpåverkan.

"Vi tittade på hur vi kunde aktivera personalen ännu mer, men det berodde inte på att vi hade någon kris eller så. Vi ser att det här är viktigt för vår konkurrenskraft och för att locka medarbetare i framtiden", säger Mikael Eriksson, ansvarig för fastighetsutveckling på SEB.

I samband med att målet togs genomfördes en resevaneundersökning bland personalen tillsammans med CERÖ. Undersökningen visade att ungefär 60 procent av personalen bodde inom cykelavstånd till det nya kontoret, vilket lade grunden för beslutet att främja cykelpendling.

Banken började med att göra en inventering av antalet befintliga cykelplatser i de fastigheter som skulle lämnas, som visade sig ligga på drygt 600 för personalstyrkan om 4 500 anställda som skulle flytta till det nya kontoret i Arenastaden.

"Då spände vi bågen och fixade

totalt 1 200 cykelplatser med målet om att dubbla antalet cyklistar", säger Jaana Olsson Zeff, fastighetschef på SEB.

Detta löstes genom en kravställning till fastighetsägaren Fabège som fixade ett lättillgängligt cykelgarage med omklädningsrum på entréplan – i butiksläge med glasväggar för att göra det synligt.

"Vi bestämde oss för att sänka barriärerna och för att göra det smidigare att cykla till kontoret. En del i det är att cykelgaraget ska vara på entréplan, med smidiga cykelställ där det bara är att ställa in cykeln och låsa fast", säger Jaana Olsson Zeff.

I garaget finns tillgång till en meck-hörna där anställda har möjlighet att byta reservdelar och tvätta av cykeln vid behov. SEB ordnade även ett avtal med en lokal cykelhandlare för att kunna erbjuda anställda reservdelar till självkostnadspris. I garaget finns även ett antal lånecyklar som kan användas vid tjänsteresor.

För att locka ovana cyklistar att testa cykelpendling genomfördes informationskampanjer. Under den första tiden på det nya kontoret erbjöds cykelguidningar från 16 olika

platser i Stockholm för att visa bästa cykelrutten till Arenastaden. När de nyvärvade cyklisterna kom fram till kontoret bjöds de på frukost för att uppmuntra det nya beteendet.

SEB har nyligen satt nya mål som syftar till att minska bankens egen klimatpåverkan och siktar på att utsläppen av växthusgaser från energikonsumtion, pappersförbrukning, tjänstebilar och affärsresor ska vara närmare noll senast 2045 – banken kommer dock genom att klimatkompensera nå en nettonoll-effekt nästa år. Men trots en lyckad cykelsatsning ingår inte utsläppen från anställdas pendlingsresor i denna löpande uppföljning, och därmed inte heller den möjliga utsläppsminskning som satsningen har inneburit.

"Jag tycker det är synd och hoppas att det blir aktuellt. I och med flytten hit reducerade vi antalet bilåkare från 2 000 till 300. Det hade varit en fruktansvärt bra siffra att redovisa", säger Mikael Eriksson.

De nya klimatmålen kommer dock årligen att utvärderas för att se över om fler faktorer som påverkar bankens eget klimatavtryck ska tas med i uppföljningen. ■



Foto: Dan Lundberg/Wikimedia

Nytt bränsle räcker inte: Företag behöver fokusera på transporteffektivitet

■ ■ Forskare menar att arbetsgivare som bidrar till att subventionera bilar konkurrerar med hållbart resande – även om bilen drivs på el.

■ ■ Istället borde företagen arbeta med att främja transporteffektivt resande såsom kollektivtrafik, cykling och ökat nyttjande av delade mobilitetstjänster.

Arbetsgivare bör avstå från att tillhandahålla subventioner för tjänste- och förmånsbilar även om de är helt eldrivna. Den slutsatsen drar forskare från IVL Svenska Miljöinstitutet i en ny [rapport](#) om hållbar elektrifiering av transportsektorn.

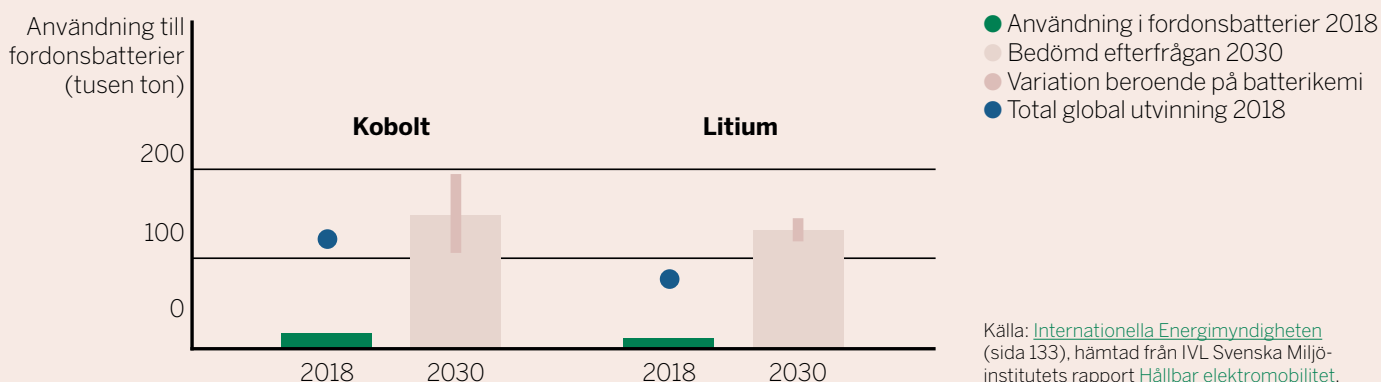
”Om du är en arbetsgivare som säger ’hos oss är det lätt att välja elbil och vi fixar billig parkering med tillgänglig laddning’, då bidrar du

som arbetsgivare i att konkurrera med hållbart resande. Det blir då teoretiskt färre anställda som vill åka buss, cykla eller gå till jobbet”, säger Mats-Ola Larsson, projektledare inom hållbar mobilitet på IVL Svenska Miljöinstitutet.

Även eldrivna bilar bidrar till trängsel, buller och behov av infrastruktur som konkurrerar med mer yt- och transporteffektiva lösningar.

Ökad efterfrågan på litium och kobolt för fordonsbatterier

Årligt behov av kobolt och litium till batterier om den globala elfordonsmarknaden utvecklas i linje med Internationella Energimyndighetens (IEA) prognos. I detta scenario väntas behovet av kobolt och litium enbart till elfordonsbatterier överstiga dagens globala uttag till samtliga ändamål.



Men om bil är nödvändigt bör arbetsgivare styra mot eldrivna alternativ.

”Självklart är det bra att anställda vill välja elbil. Gör det lätt att ladda, men ta marknadsmässigt betalt. Företag bör undvika att subventionera mer bilkörande än nödvändigt”, säger Mats-Ola Larsson.

I rapporten höjs en varning om produktionen av batterier till laddbara bilar. [Data från Internationella Energimyndigheten](#), IEA, visar på kraftigt ökade behov av sällsynta metaller och mineral såsom litium och kobolt för att elektrifiera transportsektorn. Det i sin tur medför utmaningar kopplat till andra hållbarhetsfaktorer.

”Det är väldigt tydligt nu att efterfrågan ökar på metaller och mineral så blir det en fråga om sociala rättigheter i delar av världen och hänsyn till biologisk mångfald”, säger Mats-Ola Larsson.

EU-kommissionen håller på att ta fram [ny lagstiftning](#) som ska främja lokal och hållbar brytning av kritiska metaller och mineral samt att öka återvinningsgraden för batterier. Men Mats-Ola Larsson påpekar

att material i produkter i realiteten aldrig återanvänds till 100 procent, vilket skapar ett behov av att kombinera höga krav på återvinning med ett effektivt användande av resurser.

För politiker, transportköpare och andra aktörer innebär det ett behov av att prioritera transporteffektiva lösningar. Forskarna på IVL Svenska Miljöinstitutet menar att det finns ett behov av att främja mer kollektivtrafik, cykel, gång och nyttjande av delningstjänster för transporter. Detta behöver kompletteras med effektiva transportupplägg och smart stadsplanering även om transporterna är eldrivna.

”Syftet är att främja upplägg som ger mer transport per utvunnen enhet material”, säger Mats-Ola Larsson.

Tjänste- och pendlingsresor hör ihop

Företag som vill ändra anställdas mobilitet bör ta itu med tjänsteresor och pendlingsresor på samma gång eftersom de hänger tätt ihop. Det säger Jesper Johansson, vd på Transformo som hjälper företag att minska transportutsläpp med hjälp av det KTH-utvecklade verktyget CERO.



Mats-Ola Larsson, projektledare inom hållbar mobilitet på IVL Svenska Miljöinstitutet.

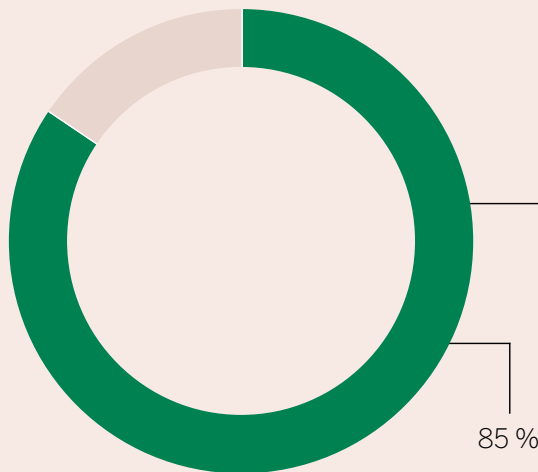


Jesper Johansson, vd på Transformo.

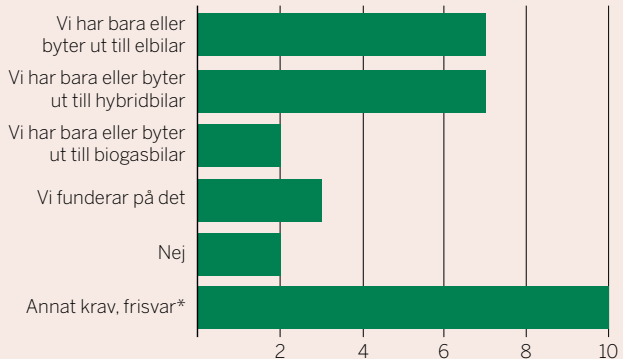
Har ditt företag alternativt era anställda några tjänstebilar?

N=26

● Ja ● Nej ● Vet ej



Ställs några krav på bränsle i dessa bilar?



* Inom kategorin annat svar har flera företag svarat att de tittar på frågan och byter ut till bilar med mindre klimatavtryck där det är möjligt. Flera bolag skriver också att de har krav som baseras på att Fossilfritt Sveriges initiativ Tjänstebilsutmaningen, som inte ställer krav på specifika bränslen.

”Det går att arbeta med den ena eller andra men effekten blir bättre av att kombinera.”

Nyckeln till att framgångsrikt minska transportutsläppen ligger enligt Jesper Johansson i att tänka i termer av successiva förflyttningar till mer hållbara alternativ. Det kan exempelvis handla om mål och åtgärder för att en viss andel av personalstyrkan ska ställa bilen och cykla eller åka kollektivtrafik till jobbet, eller att öka andelen resfria möten – även efter corona.

Jesper Johansson påpekar att det är mycket viktigt att företagen jobbar strukturerat och långsiktigt. Förändringar i styrande policies är nödvändiga för att uppnå minskade koldioxidutsläpp och reskostnader och samtidigt behålla personalens acceptans.

Att som arbetsgivare gå in och styra hur anställda transporterar sig utanför arbetstid kan dock vara känsligt. Jesper Johansson lyfter därför i första hand fram förslag på åtgärder som främjar hållbart resande, exempelvis för ökad cykling.

”Överflyttning till cykel handlar först och främst om att man ser över sin fysiska infrastruktur på kontorsplatsen. Man kan exempelvis se över om det finns tillräckligt med omklädningsrum, duschar och säkra parkeringsplatser som täcker upp behoven.”

Ett alternativ är också att företaget erbjuder anställda att vara med i projekt för att testa nya pendlingssvanor.

”Då kan man försöka erbjuda de anställda som är vanebilister att testa cykelpendling under en period. Det kan exempelvis ske genom att företaget förser den anställda med en cykel och information om färdrutten. Vår erfarenhet är att den här typen av projekt leder till att en betydande del av vanebilisterna blir cyklister även på längre sikt. Detsamma gäller med kollektivtrafik”, säger Jesper Johansson.

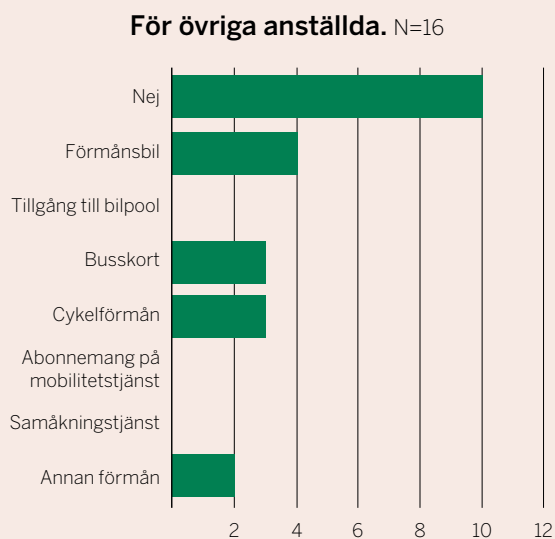
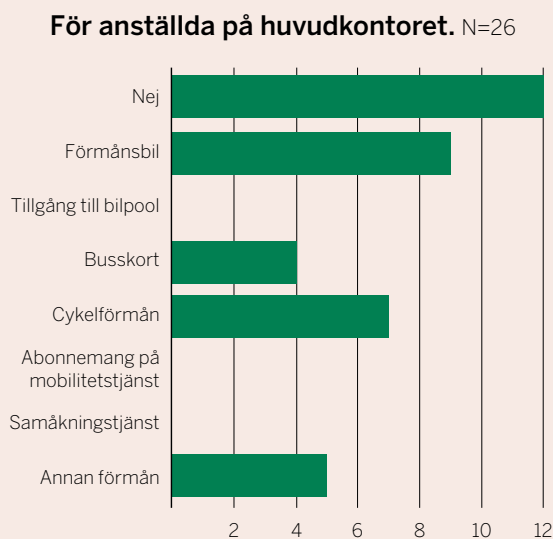
Möjlighet till tillköp av kollektivtrafik

Mats-Ola Larsson lyfter också fram åtgärder för att främja ökat resande med kollektivtrafik. Några enstaka företag i Sverige har löst detta genom bussar som körs i egen regi, men det

Så angriper CERO transportutsläppen

1. Gör en ordentlig genomlysning av anställdas resor i tjänsten samt till och från jobbet.
2. CERO:s verktyg analyserar vad resorna innebär i termer av kostnader samt påverkan på miljö och hälsa.
3. CERO arrangerar en workshop med nyckelfunktioner på bolaget; gärna högt uppsatta personer inom HR, ekonomi, IT med mera. Under workshopen arbetas en handlingsplan fram med olika åtgärder, exempelvis en förflyttning från bil- till cykelpendling för ett visst antal anställda. CERO:s verktyg visar effekter av åtgärderna.
4. Efter workshopen ska varje enskild åtgärd i handlingsplanen ha en person som är ansvarig för genomdrivande och uppföljning.

Erbjuder ni någon typ av förmån till anställda så att de kan ta sig till och från jobbet?



är oftast för kostsamt för att vara aktuellt för den bredare massan av företag. Ett alternativ är istället att vända sig till befintliga kollektivtrafiktrafikföretag och göra tillköp om man ser att det finns potential att öka resandet.

”Företag kan vända sig till kollektivtrafikföretagen, exempelvis SL eller Västtrafik, och säga att det finns potential till ökat resande och fråga om det är möjligt att göra tillköp för att exempelvis få extra bussar insatta under specifika tider. Det är många arbetsgivare som inte känner till att de kan göra det”, säger Mats-Ola Larsson.

Han menar dock att morötterna behöver kombineras med piskor. Företagen behöver helt enkelt skruva på flera åtgärder samtidigt för att nå ett hållbart resande.

”Om du gör det effektivt att använda egen bil i tjänsten, exempelvis genom att subventionera parkering på jobbet kommer den anställda välja att fortsätta köra bil. Du som arbetsgivare är tvungen att styra detta”, säger Mats-Ola Larsson.

Delad bil ett alternativ

Med knappt [fem miljoner bilar](#) i Sverige är det svårt att argumentera mot bilens nytta i samhället, även om den kommer med vissa baksidor. Ett alternativ till företagsägda bilar eller subventionerade tjänstebilar är att vara med i en bilpool. En del företag har sina egna interna bilpooler vilket ökar bilarnas nyttjandegrad, men effekten kan i många fall bli ännu större om företaget abonnerar på en delningstjänst.

”Sen är det även billigare för företag att vara med i en delad bilpool istället för att ha en egen bilflotta upp till ett visst antal körda kilometer. Våra uträkningar för Volvo Cars Mobility visar att upp till 9 000 körda kilometer per år blir det billigare för företag att vara med i bilpool eftersom man slipper kostnader för administration, service och försäkringar”, säger Rebecca Johansson, seniorkonsult på Capgemini Invent.

Capgemini Invent har tillsammans med Volvo Cars Mobilitys bildelnings-tjänst M tagit fram en [rapport](#) som visar på effekterna av en förflyttning



Rebecca Johansson,
seniorconsult,
Capgemini Invent.



Per Holmblad, Vice
President Automotive,
Capgemini Invent.

Regulatorisk utveckling

Nya lagar som påverkar företagens mobilitet

Förslag om ändring av skatt på förmånsbilar

Regeringen har föreslagit en justering av schablonen för att beräkna värdet av bilförmån. Förslaget innebär en skattehöjning på förmånsbilar.

Bakgrunden till förslaget att schablonberäkningen som gäller i dag premierar fossildrivna bilar i förhållande till andra varor och tjänster. Det innebär också att skattesystemet gynnar bilförmån i förhållande till kontant lön, skriver regeringen.

Förslaget ligger ute på remiss och föreslås träda i kraft i juli 2021.

Källa: [Finansdepartementet](#)

Reseavdraget på väg att bli färdmedelsneutralt

2019 presenterade reseavdragskommittén ett förslag om att reseavdraget ska avskaffas i sin nuvarande form. Det ska istället ersättas av en avståndsbaserade och förmedelsneutral skattereduktion för längre resor. Förslaget beräknas öka arbetsresor med kollektivtrafik och minska på bilresorna.

Efter remissrundan har regeringen begärt in kompletterande underlag och det pågår diskussioner om den slutgiltiga utformningen.

Källa: [SOU 2019:36](#)

Statlig utredning föreslår åtgärder för bildelning

I april presenterades en utredning med förslag på åtgärder för ökad bildelning.

Utredningen föreslår att kommuner ska få möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän plats. Vidare föreslås informationsinsatser för att öka kunskapen om bilpooltjänster och hur dessa kan bidra till ett mer hållbart resande.

Utredningens förslag har ännu inte gått ut på remiss.

Källa: [SOU 2020:22](#)

från privatägd bil till medlemskap i bilpool. I arbetet har de bland annat använt offentliga data, intern och extern forskning samt genomfört kundundersökningar.

Rapporten visar att inträdet i en bilpool tenderar att leda till att användaren kör mindre bil och kortare sträckor totalt. Samtidigt visar kundenkäterna att medlemskapet i bilpool nödvändigtvis inte leder till en utträngningseffekt för kollektivtrafiken, vilket många tidigare har trott. Dessutom tenderar de som går med i en bilpool att gå och cykla mer än tidigare.

Uppgifterna i rapporten återspeglar i första hand privatpersoner som idag står för majoriteten av M:s kunder. Per Holmblad, Vice President, Automotive på Capgemini Invent, tror att beteendeförändringar mot ökad delning kommer gå snabbare hos privatpersoner – vilket öppnar upp möjligheter för företag att gå med.

”En tjänstebil kan vara lite svårare att direkt ersätta med en bilpool eftersom tjänsten behöver vara utbredd där företaget är verksamt. För vissa företag är det akut relevant att börja titta på den här typen av lösningar redan nu medan andra behöver vänta på att infrastrukturen för tjänsten byggs ut”, säger Per Holmblad.

Även om det kan finnas ett moment 22 inbyggt i omställningen till delade transporter ser Per Holmblad att det kan finnas anledningar för företag att stötta utvecklingen.

”Det finns ett värde för företag att bygga sitt varumärke som en del av en hållbar rörelse. En annan aspekt är hur företaget skapar syfte och kultur internt kring hållbarhet. Där handlar det till exempel om att skapa engagemang och motivation. För att skapa det behöver man också efterleva principerna. Att stötta bildelning är en sådan dimension”, säger Per Holmblad. ■

För dig som behöver egen bil i företaget

Fossilfritt Sveriges initiativ Tjänstebilsutmaningen har skapats för att bidra till omställningen av Sveriges bilflotta. Företag kan anta utmaningen genom att åta sig att enbart köpa eller leasa miljöbilar, det vill säga elbilar, laddhybrider, biogasbilar eller vätgasbilar som tjänste- och förmånsbilar. Bilar som körs på förbränningsmotorer med till exempel etanol och biodiesel godkänns inte.

Källa: [Fossilfritt Sverige](#)

2/3

...av alla nyregistrerade bilar under 2018 registrerades på företag.

Källa: [Bil Sweden](#)

Exempel på nytänk kring anställdas mobilitet



Rambolls vd Niklas Sörensen säger att beslutet att gå med i en bilpool med tiden har visat sig vara smart.

Foto: Ramboll/Rosie Alm

Ramboll kör med bilpool istället för egna bilar: "Hållbara lösningar landar ofta i ökad delning"

En gång i tiden hade Ramboll en intern bilpool som medarbetarna kunde nyttja för resor i tjänsten. Även om bilarna delades mellan alla anställda på kontoret insåg konsultbolaget att bilarna stod stilla en stor del av tiden.

Nyttjandegraden för bilarna upplevdes inte som tillräcklig för stiftelseägda Ramboll, vars existensberättigande sägs vara att "skapa hållbara samhällen där människor och natur blomstrar". Istället beslutade sig konsultbolaget för ett par år sedan att gå med i den numera nedlagda bilpools-tjänsten Sunfleet, som nu har bytts ut till Volvo Cars bildelningstjänst M.

"När inte vi använder bilarna så används de av någon annan", säger Rambolls vd Niklas Sörensen.

Han berättar att drivkraften till att använda M:s bilpool är både ekonomisk och miljömässig. Genom medlemskapet i M:s bilpool får Ramboll tillgång till nya bilmodeller utan att köpa in bilarna själva. Och att äga bilar som står stilla en stor del av tiden eller

att hyra bilarna på en bensinmack sågs helt enkelt inte som ett ekonomiskt smart beslut.

Men Niklas Sörensen är tydlig med att det även finns ideologiska drivkrafter för Ramboll att vara med i en delad bilpool.

"Det ligger väldigt nära Rambolls DNA att jobba med hållbara lösningar och delningstänk. Beslutet att gå över till en delad bilpool var ganska ideologiskt drivet i början, men det har med tiden också visat sig att det är smart", säger Niklas Sörensen.

Anställda som behöver åka bil i tjänsten får ta sig till närmsta utlämningsstation för M:s bilpools-bilar. Av egen erfarenhet har Niklas Sörensen lärt sig att det kan finnas ett något större behov av planering, jämfört med om man har egen bil, för att säkerställa att det finns en bil tillgänglig när den behövs.

"Man måste vara lite mer förutseende och kan inte komma på tio minuter innan att man ska ha en bil.

Men jag har aldrig hört att någon av våra anställda beklagat sig över det."

Även om syftet med medlemskapet i M:s bilpool främst rör tjänsteresor har Rambolls medarbetare tillgång till bilpoolen även utanför arbetstid.

"På vissa orter använder medarbetarna det här för privat bruk också. Det hänger ihop med var kontoret ligger och hur nära medarbetarna bor", säger Niklas Sörensen.

Delningsperspektivet är också något som Ramboll arbetar med i sina kunduppdrag, bland annat inom just transporter och stadsutveckling. Niklas Sörensen konstaterar att det finns en utmaning med ett traditionellt "mitt och ditt"-tänk som exempelvis speglas i normen att man ska ha en egen bil.

"Där ser vi en utmaning i 'mitt och ditt'-tänket eftersom många lösningar handlar om att få bort det. Om vi ska öka effektiviteten och minska hållbarhetspåverkan hamnar vi ofta i en delningslösning", säger Niklas Sörensen. ■



Foto: Unsplash/Daniel Moqvist

Företag tänker om kring tjänsteresor efter corona

■ ■ Digitala möten och distansarbete har blivit standard för många företag under corona-krisen. Med flera vaccin i sikte finns hopp om återgång till en mer normal arbetstillvaro.

■ ■ Mobility Insights enkät tyder på att en ökad andel resfria möten och distansarbete ser ut att bli det nya normala i näringslivet.

”Det har blivit normalt att interagera med kunder, leverantörer och kollegerna på ett virtuellt sett. Det är inte den enda vägen framåt men virtuella möten kommer öka eftersom covid har visat att det funkar”, säger Aiko Bode, hållbarhetschef på Fenix Outdoor.

Precis som så många andra organisationer har det svenska friluftsföretaget tvingats ställa om under pande-

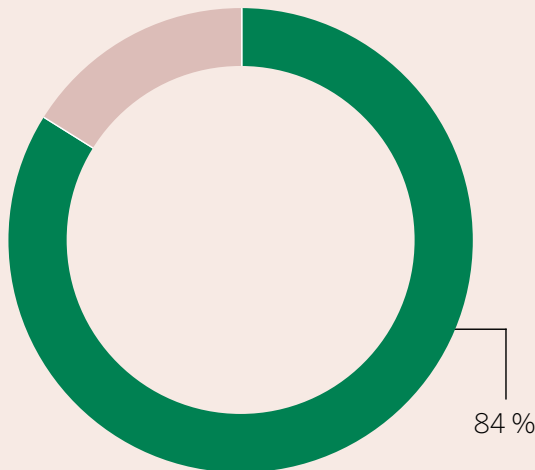
min. Pendlingsresorna har minskat när anställda arbetar hemma. Butikerna är stängda i många länder, medan försäljningen har flyttat över till nätet.

Aiko Bode berättar att Fenix Outdoors tjänsteresor har minskat med uppskattningsvis 60–80 procent under pandemin, vilket kan tänkas vara utmanande för ett företag med verksamhet och leverantörer i många

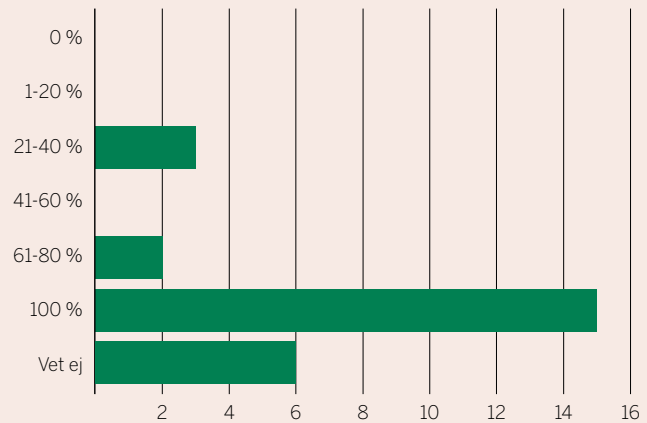
Planerar ni att även i framtiden minska på antalet tjänsteresor, jämfört med innan corona, och istället uppmuntra till resfria möten i större utsträckning?

N=25

Ja Nej Vet ej



Ungefär hur mycket har tjänsteresorna på ditt företag minskat sedan coronapandemin bröt ut?



länder. Men de upparbetade kontakterna med leverantörer har underlättat övergången till resfria möten.

”I en viss utsträckning är det möjligt att jobba mer med virtuella möten eftersom vi redan hade goda relationer med våra affärspartners. Det skulle inte funka med partners som vi inte känner sedan tidigare”, säger Aiko Bode.

Han berättar att corona-pandemin har påverkat företagets inställning till tjänsteresor. De har fått ökade insikter om att virtuella möten i många fall är ett alternativ till standardförfarandet att boka en resa till platsen där mötet ska arrangeras. Därför planerar nu Fenix Outdoor för att även efter pandemin minska på det internationella resandet med 35-50 procent, jämfört med innan corona.

”Det var tydligt redan innan att vi behöver adressera frågan, men pandemin har blivit en katalysator. Ledningsgruppen har kommit fram till slutsatsen att vissa typer av

möten och interaktioner likväl kan ske virtuellt”, säger Aiko Bode.

Mobility Insights enkät visar att Fenix Outdoor inte är ensamma om att planera för minskat resande och mer virtuella möten. Av de 25 bolag som svarat på Mobility Insights frågor säger 84 procent att de planerar att minska antalet tjänsteresor jämfört med innan corona. 65 procent av bolagen svarar också att de planerar att erbjuda anställda större frihet att jobba på distans.

Teknisk utmaning för vissa företag

Pandemin har öppnat upp ögonen för många företag om att tekniken idag gör det möjligt att jobba resfritt i stor utsträckning. Men så är inte fallet för alla företag.

”En stor del av våra anställda kan inte arbeta hemifrån eftersom jobbet kräver slutna säkra system”, säger Sebastian Carlsson, kommunikationsdirektör på Saab.

Försvarsindustribolagets tjänsteresor har ändå minskat rejält under



Aiko Bode, hållbarhetschef på Fenix Outdoor.

Kommer ni erbjuda era anställda större frihet i att välja att arbeta på distans?

N=26 ● Ja ● Nej ● Vet ej

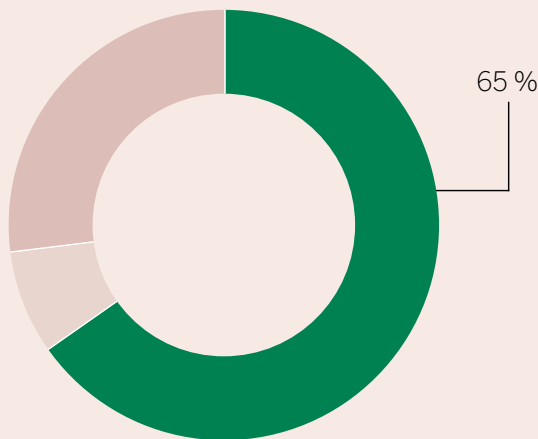


Foto:
Mostphotos

pandemin och inom Sverige ligger inrikes rörelse nära noll. Samtidigt jobbar 35 procent av personalen i Sverige hemifrån, och motsvarande siffra på global nivå är 50 procent.

Sebastian Carlsson säger att Saab jobbar med att minska resandet, vilket de även gjort innan corona, men påpekar att pandemin också visar på vikten av möjligheten att resa. Därför är det nödvändigt med omställning, elektrifiering och effektivisering av transporter.

Anledningen till att Saab i många fall är beroende av fysiska möten och arbete på kontoret är de säkerhetsrisker som digitala arbetssätt kan medföra. Företaget är inte ensamt om att göra bedömningen; cyberattacker och stöld av data ligger högt upp i World Economic Forum [lista över globala risker](#). För ett företag som jobbar i försvars- och säkerhetsindustrin, med offentliga försvarsverksamheter bland kunderna, innebär det en särskild utmaning.

”Många av de tekniska lösningarna som möjliggör hemarbete är molnbaserade och de får vi inte använda.

Många digitala lösningar som möjliggör distansarbete är inte tillräckligt säkra för oss och därför finns ett lager av begränsning som gör att vi måste träffas fysiskt”, säger Sebastian Carlsson.

För Saab har utmaningen varit aktuell under många år, men pandemin har bidragit till att sätta fingret på behovet av att utveckla säkrare digitala kommunikationsverktyg säger Sebastian Carlsson.



Sebastian Carlsson,
kommunikations-
direktör på Saab.

Lång erfarenhet av resfritt arbetsliv

Många företag ser emellertid möjligheter att fortsätta utveckla det delvis resfria arbetslivet med mer digitala möten. Ett företag som har arbetat med detta sedan länge är Telia som redan 1999 tog fram en mötespolicy som gick före resepolicyen.

”Då bestämde vi att man alltid ska utvärdera om det går att ta ett möte utan att resa. Tanken var redan då ur ett miljöperspektiv men även givetvis ett kostnadsperspektiv”, säger Anna Augustson, hållbarhetschef på Telia Sverige, och tillägger att det även finns en hälsoaspekt för

Telias tips för att jobba mer resfritt på ett hållbart sätt

Telias hållbarhetschef Anna Augustson ger tips för hur ditt företag kan skapa strukturer för ett hållbart digitalt arbetsliv.

1. Bestäm varför ni vill jobba med digitala möten. Fundera över vad som är drivkraften till att ditt företag vill jobba mer resfritt, exempelvis hälsa, kostnadsbesparingar eller minskad miljöpåverkan. Forma en strategi för hållbart digitalt arbete utifrån detta.

2. Håll koll på och lär ut de digitala verktygen. Se till att ha rätt teknisk utrustning och sortera upp i den digitala verktygslådan så att det blir tydligt vilken kanal som ska användas för vad. Det är också viktigt att hjälpa personalen att förstå hur tekniken ska hanteras.

3. Stötta ledarna så de kan vara närvarande. Vid distansarbete kan det vara särskilt viktigt att chefer håller koll på hur anställda mår och inte bara hur de för stunden presterar rent produktivt. Tätare samtal med medarbetare och att hålla nere antalet videomöten är exempel på åtgärder som kan vara bra för anställdas välmående.

4. Jobba med självledarskap bland anställda. Med distansarbete suddas gränsen mellan jobb och privatliv lätt ut. Därför är det viktigt att lära personalen att systematiskt ta eget ansvar för sin arbetstid, ta pauser under dagen och att ha en agenda för digitala möten som riskerar att bli en tidstjuv från andra arbetsuppgifter.



Foto: Telia

anställda som slipper resa mycket.

Sedan dess har tjänsteresandet, kostnaderna och koldioxidutsläppen från resor minskat med ungefär 80 procent. Samtidigt har telekom-bolaget under mer än 20 år haft en flexibilitet kring distansarbete för alla anställda som har haft förtroende-arbetstid och en kultur som gör det möjligt att styra var och när man jobbar.

Trots att det resfria arbetslivet länge varit närvarande i Telia har pandemin visat att det fortfarande finns möjligheter till optimering. Tjänsteresorna har minskat med nästan 95 procent under de senaste månaderna, men företaget har fortsatt leverera till kunder och slutit nya avtal.

”Vi kan se möjligheterna att det går att fortsatt minska tjänsteresorna jämfört med normalläget. Sen kommer vi när pandemin är över givetvis inte sluta helt med tjänsteresor och bara jobba hemma men vi kommer nog inte gå tillbaka till samma läge som före pandemin”, säger Anna Augustson.

Viktigt att fundera på drivkrafterna

För att det allt mer digitala arbetslivet ska bli långsiktigt hållbart, även efter corona, menar Anna Augustson att företag behöver fundera på drivkraften till att arbeta mer resfritt.

”Jag tror att det är viktigt att man stannar upp lite och reflekterar kring vilket arbetssätt man vill skapa och varför. Vad är drivkraften? Det finns flera tänkbara drivkrafter och det kan vara en kombination. Om man exempelvis ska tänka på medarbetarnas hälsa bör man både tänka på vad som påverkar på distans och vad som påverkar på kontoret”, säger Anna Augustson.

När man har skaffat sig en bild av de primära drivkrafterna kan det vara vettigt att företaget tar fram en strategi för att skapa hållbara digitala arbetssätt.

”Många fokuserar nog på tekniken nu under den akuta fasen av pandemin. Men det handlar också om att ändra beteenden och lära användarna att använda tekniken”, säger Anna Augustson. ■