

Samkørsel i hverdagen – Den Franske Model

Clement Guasco, cgu@fdm.dk

Digital Forretningsudvikler, FDM

Kortfattet opsummering

Det stigende antal biler til persontransport medfører øget trængsel på vejene, parkeringsproblemer og CO₂-udledning i Danmark. Problemet mærkes særligt omkring større byer, hvor der forventes en stigning i trængslen på 149 procent frem mod 2030. Udover det er mobilitet på landet udfordret af, at flere vælger bilen, hvilket medfører stigende omkostninger for trafikskaberne og en ringere service for passagererne.

Samkørsel er en let tilgængelig metode, som kan afhjælpe problemet ved både at reducere trængsel og CO₂-udledningen samt tilbyde bedre mobilitet i landdistrikterne. Det har dog vist sig at være svært at integrere blandt pendlerne, og samkørsel forbliver derfor en aftagende praksis i Danmark, hvor kollegakørsel er gået fra 5 procent i 2006 til 3 procent i 2016.

For at vende udviklingen og bedre forstå, hvordan samkørsel kan integreres i pendlernes hverdag, kigger FDM mod Frankrig og deres nye ambitiøse mobilitetslov, som sætter målet for andelen af pendlerture via samkørsel til 9 procent i 2024. Der er opstillet en række regulatoriske vilkår til at nå dette mål. Samkørsel er allerede kraftigt stigende i landet med 35 samkørselsplatforme, millioner af ture, over tusinder af arbejdspladser og 10 involverede trafikskaber.

Artiklen præsenterer en oversigt over den franske model (regulatoriske rammer, integration i trafikskaber og virksomheder og konkrete eksempler), fremskridtet for FDMs nuværende samkørselprojekter og et muligt roadmap for samkørsel i Danmark inspireret af den franske model. Artiklens nyhedsværdi er, at den indhenter viden og erfaring fra Europas førende land indenfor samkørsel, som FDM vil arbejde hen imod i de kommende år.

Resumé af artiklen

1. Indledning

Samkørsel går ud på, at chauffører tilbyder andre at dele en biltur for at spare på egne omkostninger, afhjælpe klimaudfordringerne og mindske trængslen på vejene. Hvis samkørsel skal fungere, er det vigtigt at opnå et tilstrækkeligt udbud og en modsvarende efterspørgsel. Den nuværende model for samkørsel i Danmark bygger på, at passageren betaler chaufføren for turen på samme måde, som de betaler for bus og tog. Der tages derfor ikke højde for værdien i at spare på CO₂-udledninger, parkeringspladser og mindske trængslen, som derfor forbliver eksternaliteter.

Det vil sige at en passager, som skaber værdi ved at lade bilen stå selv betaler for det. Dertil er den skattefri grænse for den kompensation, som chaufføren kan modtage begrænset til marginale omkostninger per

kilometer, hvilket er så lav (ca. 0,7 kr./km), at kompensationen ikke modsvarer besværet forbundet med handlingen.

Hvis incitamentet for at tage en passager med og for at lade bilen stå skal forhøjes, er det vigtigt, at omkostningen ikke pålægges passageren yderligere, men at eksternaliteter såsom CO₂-besparelser og nedsætning af trængsel internaliseres og at der findes nye måder at integrere samkørsel som praksis i hverdagen. Ellers er risikoen for at samkørsel forbliver en begrænset praksis relativt høj.

For at forbedre modellen er det vigtigt at kigge på, hvem der skaber værdi for hvem, hvem der nyder godt af den og hvem der betaler for den. Dertil skal modellen gentænkes, så alle dem som får værdien, kan betale for den værdi de får og dem der skaber den, får incitamenter til at gøre det hver dag. Til øvelsen indhenter forfatteren inspiration fra det land i Europa, hvor samkørsel er størst, Frankrig, med hensyn til at udarbejder et roadmap til udbredelsen af samkørsel i Danmark.

Udfordringer for samkørsel i Danmark

De udfordringer for udbredelsen af samkørsel, som denne artikel adresserer, er:

- Manglende incitamenter for chauffører og passagerer.
- En lav kompensation for chaufføren, som baseres på marginale omkostninger per kilometer fremfor totale omkostninger.
- Utydelige skatteregler, som kræver at chaufførerne kender sine årlige reparationsomkostninger på forhånd for at fastsætte turprisen.
- Virksomheder, kommuner og andre borgere som får værdien af samkørsel, betaler ikke for den.
- Selv om Gomore har eksisteret i 10 år, forbliver samkørsel en marginal praksis i Danmark.

Metode

Artiklen bygger på en analyse af materiale om franske samkørselsplatforme og en analyse af den nye "Rammeloven om Mobiliteterne" i Frankrig, som samler transportlovgivningen i en rammesæt og fastsætter nye vilkår til udbredelse af grøn mobilitet – herunder samkørsel. Ud fra den analyse forslås der et roadmap for udbredelse af samkørsel i Danmark med fokus på integrationen af samkørsel i hverdagen.

2. Den franske model

Den franske model betegner den nye regulatoriske lovgivning og den måde, franske samkørseltjenester benytter disse rammer for at gøre Frankrig til Europas førende land inden for samkørsel, med 35 samkørselselskaber, tusinder af virksomheder i samkørselordninger og en række trafikselskaber som integrerer samkørsel i deres billetter og periodekort.

Den nye franske "Lov om Rammevilkår for Mobiliteterne" integrerer samkørsel som en del af transportsektoren med det mål, at 9 procent af alle pendlerture skal ske ved samkørsel og giver en række vilkår til trafikselskaberne, kommuner og virksomheder for at fremme samkørsel.

Trafikselskaberne laves om til mobilitetselskaber og skal integrere grøn mobilitet – herunder samkørsel – i deres tilbud, som de kan vælge at subsidiere på samme måde som de subsidierer bus, tog og flextrafik.

Virksomheder må også subsidiere samkørsel skattefrit op til 400 €/år og skal levere en finansieret mobilitetsplan for både ansatte og produktion, hvor samkørsel ofte indgår, da det er et relativt billigt tiltag.

Dertil kræver loven, at samkørselselskaber deler turdata og staten driver et nationalt register for samkørsel, hvor aktører som giver incitament til samkørsel, kan sikre sig, at turen har fundet sted.

Disse nye rammer har til formål, at kunne lave bedre incitamenter for chauffører, reducere omkostningen for passagerer og give mulighed for trafikselskaber, virksomheder og kommuner til at subsidiere samkørsel der, hvor de får mest værdi. F.eks. subsidierer trafikselskaber udbud i landdistrikter, og virksomheder subsidierer udbud og efterspørgsel ved pendling for at reducere deres parkeringsomkostninger.

3. Resultat – Roadmap for samkørsel i Danmark

Resultatet er en opsummering af de vigtigste punkter for den franske model, efterfulgt af et roadmap for udbredelsen af samkørsel i Danmark med fokus på at integrere samkørsel i hverdagen og en præsentation af de samkørselprojekter, som FDM har igangsat til det formål.

3.1. Opsummering af læring fra Frankrig

- Grænsen for skattefrit kompensationen for chaufføren inkluderer alle omkostninger, fremfor marginale omkostningerne, som det er tilfældet i Danmark.
- Trafikskaber må subsidiere samkørsel, både udbud og faktiske ture, som de bruger til at skabe udbud i landdistrikter og fremme samkørsel omkring større byer
- Kommuner må give særlige fordele til chauffører, såsom gratis parkering og adgang til busbaner.
- Virksomheder subsidierer samkørsel skattefrit, som de bruger som incitament til at integrere samkørsel i hverdagspendling og reducere deres parkeringsproblemer.
- Virksomheder over 50 ansatte skal etablere en finansieret mobilitetsplan med fokus på grøn medarbejderpendling, som en del af deres overenskomst, hvilket giver et incitament at integrere samkørsel i virksomhedspolitikken.
- Staten søger for organisering af incitamentsudveksling gennem "Register for bevis af Samkørsel" og kræver deling af turdata for samkørselplatforme med en betydelig størrelse

Disse rammer resulterer i at:

- Passagerer betaler ikke eller mindre for turen
- Chauffører får en højere incitament for turen der, hvor den har mest værdi for samfundet
- Dem som får gavn af samkørsel bidrager (virksomheder, offentlige myndigheder og samfundet)
- Samkørsel integreres i daglig mobilitet (rejseplanlæggerne, pendlerkortene og fordelsprogrammer)

3.2. Roadmap

I slutningen af artiklen præsenteres et 2-årigt roadmap med inspiration fra den franske model, som skitserer FDMs strategi for at sikre udbud, efterspørgsel og den rette værdistrøm samt for at arbejde på en integration af samkørsel i hverdagen gennem virksomheder og trafikskaber.

Det første trin fokuserer på at opbygge et større udbud af ture gennem integrationen af samkørsel i virksomhedernes HR- og CSR-politikke samt gennem incitamentsprogrammer, hvor brugerne bliver belønnet, når de genererer værdi. Derefter integreres samkørsel til hverdagen gennem en integration i Rejseplanen, i de produkter som sælges af trafikskaberne og i de kommende MaaS-tilbud. Disse 2 trin implementeres gennem to samkørselsprojekter: samkørseltjenesten Ta'Med og MaaS-appen GoTur, som bliver præsenteret i flere detaljer.

Ta'Med er en avanceret samkørsels-app, hvis teknologi kan matche en passager langs hele chaufførens rute og matche brugerne på alle eksisterende trafikknudepunkter på ruten samt sende langt flere samkørselture til rejseplanlægningsmotorer som Rejseplanen og GoTur. Dertil kommer GoTur, en MaaS-løsning med særlig fokus på kombinationsrejser mellem samkørsel og offentlig transport. GoTur skaber især værdi for landdistrikter, hvor direkte samkørselture er sjældne og kombinationsrejser bliver nødvendige. GoTur er således en platform med særlig fokus på integrationen af samkørsel i trafikskaberens udbud og levering af bedre mobilitet udenfor byerne.

Imens arbejder FDM aktivt på at promovere nye regulatoriske vilkår for samkørsel i Danmark, hvor incitamenterne kan inkludere bilens totale omkostninger og både trafikskaber og virksomheder får større frihed til at subsidiere samkørsel der, hvor det giver mest værdi for dem.