

Kontaktperson RISE	Datum	Beteckning	Sida
Per-Erik Holmberg	2021-05-24		1 (4)

Digitala system
+46 10 228 40 06
per-erik.holmberg@ri.se

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet (I2020/02336)

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

RISE Research Institutes of Sweden AB (RISE) tackar för möjligheten att lämna remissvar avseende betänkandet Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon SOU 2020:22.

1 Sammanfattning

RISE välkomnar initiativet med bilpoolsutredningen och stöder det förslag som lämnats av utredningen men lämnar i detta yttrande förslag på ytterligare arbete som bör göras i vidare beredningen av förslaget och i kommande arbete.

Särskilt uppskattar RISE att utgångspunkten för utredningen om motorfordonspooler är klimat- och miljömålen. Detta är en utgångspunkt som RISE stöder där vi tror att delad mobilitet är ETT viktigt verktyg för omställningen till ett hållbart transportsystem.

RISE bedömer att den föreslagna lagen om motorfordonspooler skulle underlätta framväxten av motorfordonspooler som kan komplettera gång, cykel och kollektivtrafik, framför allt genom att möjliggöra för kommuner att prioritera deras parkeringsbehov framför andra. RISE stödjer därför förslaget om en ny lag om motorfordonspooler och tror att fler pooler kan vara viktiga men mer forskning behövs kring alternativa sätt att främja motorfordonspooler. Det finns få resultat som pekar på att bilpooler har negativ effektivitet.

RISE menar att definitionen också bör åtföljas av möjligheter för kommunerna att själva fatta beslut om t.ex. lättnader i parkeringsavgifter för delningsfordon och möjligheter att t.ex. dedicera platser till specifika fordon. Om kommunerna ges de rätta verktygen har dessa de bästa förutsättningar för att designa hållbar mobilitet.

RISE menar dessutom att utgångspunkten bör vara så få definitionsmissiga skiljeväggar mellan olika typer av delningstjänster som möjligt. Biluthyrning, motorfordonspooler, privat bildelning – alla syftar till samma slutmål – att vi inte ska behöva äga en egen bil för att ha tillgång till bil när vi behöver den.

Vi ber att få lämna följande kommentarer och synpunkter på förslaget.

RISE Research Institutes of Sweden AB

Postadress	Besöksadress	Tfn / Fax / E-post	Detta dokument får endast återges i sin helhet, om inte RISE Research Institutes of Sweden AB i förväg skriftligen godkänt annat.
Box 501 15 BORÅS	857 Lindholmspiren 3A 417 56 Göteborg	010-516 50 033-13 55 info@ri.se	

2 Kapitel 7 – En lag om motorfordonspooler

2.1 En definition av motorfordonspooler Avsnitt 7.3

RISE välkomnar en definition på motorfordonspooler då en sådan kan möjliggöra för vidare utveckling av regelverk och policys på både nationell som kommunal nivå. RISE välkomnar också att definitionen inte gjorts för snäv vilket hade riskerat att hämma utveckling av teknik och affärsmodeller inom området.

RISE är försiktigt positiva till att begreppet motorfordonspooler/delningsfordon inte endast omfattar bilar utan även inkluderar motorcyklar och mopeder även om det i vart fall i nuläget är vanligast med personbilar. RISE ser dock gärna att det i kommande beredningsarbete närmare klargör vad det kan få för effekter, exempelvis att en uthyrningsmoped tar upp en hel större parkeringsplats.

Vi skulle gärna vilja se en tidig analys av effekter af lagstiftningen särskilt hur den påverkar olika typer av motorfordonspooler. Vidare skulle lagen inte genom sin ordalydelse gynna andra typer av fordonspooler (så som olika former av cykelpooler) som skulle kunna bidra till betänkandets huvudsyfte, det vill säga att förbättra förutsättningarna för så kallat hållbara resvanor. Det är för tidigt att säga hur och i vilken mån lagen bidrar till en snedvridning av marknaden och/eller inte utnyttjar den fulla potentialen i befintliga och framtida lösningar för delad mobilitet.

2.2 Förhållandet till lagen (1998:492) om biluthyrning Avsnitt 7.5

RISE hade gärna sett att lagstiftaren tog ett samlat och bredare grepp om regelverket kring såväl privat som yrkesmässig uthyrning av fordon.

RISE vill även uppmärksamma att regelverket kring uthyrning av fordon i flera forskningsprojekt identifierats som en begränsande faktor som håller fast vid äldre och trubbiga lösningar på i och för sig fortsatt angelägna frågor som trafiksäkerhet och information till brottsbekämpande myndigheter. Den svenska lagen (1998:492) om biluthyrning är i RISE mening en överreglering och Transportstyrelsen föreslog redan år 2011 att såväl lagen (1998:492) som förordningen (1998:780) om biluthyrning skulle upphävas (TSTRYT 2011/23242).

RISE ser gärna att regeringen i den fortsatta beredningen beaktar att det, som betänkandet är inne på, är troligt att verksamheter som i dag betecknas som traditionell biluthyrning – där så bedöms attraktivt – anpassar sin verksamhet för att omfattas av den föreslagna lagen om motorfordonspooler. Detta talar för att behovet av att införa särskilda kriterier som syftar till att särskilja bilpooler från traditionell biluthyrning, snarare än att lösa ett praktiskt problem, föranleds av utredningsdirektivens utformning. Det ökar även komplexiteten i lagstiftningen för yrkesmässig uthyrning av fordon – vilket kan försvåra för nya eller mindre aktörer.

Vad är det exempelvis för problem med om en traditionell uthyrningsbil står på en plats för delningsfordon? Uthyrarens affärsmodell är ju att dessa ska vara uthyrda så lång tid som möjligt varför något överutnyttjande av parkering inte är troligt (i dag hög beläggning). Närhet till delningsfordon, oavsett om de är biluthyrningsfordon, delningsfordon eller fordon anslutna till en P2P-tjänst ökar attraktiviteten för, och därmed också de positiva effekterna av, fordonsdelning, vilket är ett av syftena med utredningen och förslaget.

2.3 Avgränsning mot privat bildelning Avsnitt 7.3.4

RISE har förståelse för att utredningen, som haft att studera bilpooler, inte närmare utrett förutsättningarna för privat bildelning och inte heller lämnar förslag på området (P2P). Detta för

att det skulle kräva en större utredning kring bl.a. möjligheten att kontrollera att fordonet är tillgängligt för flera. Företeelsen börjar nu dock bli vanligare och det finns ett stort antal aktörer på området. Det finns tidiga exempel på marknaden med s.k. hybridtjänster där privata fordon kompletterar de kommersiella fordonen i uthyrningspoolen i syfte att öka utbudet och därmed också de positiva effekterna av fordonsdelning. En sådan utveckling kommer att hämmas då privat bildelning inte omfattas av definitionen. Det är därför angeläget att regeringen verkar för att effekterna av privat bildelning utreds och vid behov lämnar förslag på hur företeelsen kan förbättras.

3 Kapitel 8 – Sänkt mervärdesskatt

3.1 Frågan om sänkt mervärdesskatt Avsnitt 8.6 och 8.7

RISE ser ingen anledning att ifrågasätta utredningens bedömning om att det inte är förenligt med EU-rätten att sänka mervärdesskatten på tillhandahållande av tjänster som utgör motorfordonspooler. Det kan dock ändå behövas incitament och styrmedel, särskilt initialt, för att påskynda de positiva effekterna av fordonsdelning. Det blir därför än viktigare med andra incitament som berörs under punkt 1, 4.1 och 4.2.

4 Kapitel 9 – Parkeringsplatser för delningsfordon

4.1 Möjlighet att upplåta allmän platsmark Avsnitt 9.4

RISE ser gärna att regeringen klargör om avsikten är att även fordon som inte är bokningsbara för tillfället, exempelvis företagsinterna pooler under delar av dygnet eller redan uthyrda fordon som under pågående uthyrning besöker området, ska kunna använda parkeringsplatser för delningsfordon om registreringen gäller hela dygnet. Företagsinterna bilpooler som t.ex. under kvällar och helger kan utnyttjas av privatpersoner är en positiv företeelse som ökar etableringsmöjligheter i nya områden samt ökar nyttjandegraden på dessa fordon.

RISE ser även gärna att regeringen närmare utvecklar hur det är tänkt att fungera när det finns behov av att en parkeringsplats fyller flera ändamål, exempelvis plats för såväl delningsfordon som laddning. Det är angeläget att parkeringsplatser för delningsfordon inte begränsar elektrifieringen av fordonsflottan.

RISE hade gärna sett möjligheten för kommuner själva att genom exempelvis lokala föreskrifter även ges möjlighet att reservera parkeringsplats för specifika fordon. Skälet till detta är bl.a. ett framväxande behov av laddinfrastruktur på uppställningsplatser för delningsfordon. Vi måste i dag utgå från att delningsfordon i framtiden till merparten är elektrifierade. Uppställningsplatser för dessa bör då innefatta laddinfrastruktur, utan att för den saken skall vara en offentlig laddplats. Incitamenten för motorfordonspoolaktörer att själva investera i laddinfrastruktur på platser som inte är dedikerade till deras fordon torde vara mindre. I vidare beredning av förslaget bör möjligheter för kommunen att tillhandahålla laddinfrastruktur på anvisade parkeringsplatser för delningsfordon särskilt beaktas.

4.2 Parkeringsavgifter Avsnitt 9.5

Frågan om parkeringsavgifter bör utredas vidare. RISE menar att kommunerna bör ges möjligheten att själva fatta beslut om lättnader i parkeringsavgifter för delningsfordon, då det är den enskilda kommunen som bäst kan utforma lösningar för hållbar mobilitet. De bör dock ha tillgång till det verktyget. I dag finns till exempel enskild boendeparkeringsrabatt men motsvarande rabatt kan inte ges för de som har gemensamma bilar i pool.

5 Kapitel 10 – Andra sätt att främja motorfordonspooler

5.1 Informationsinsatser avseende motorfordonspooler Avsnitt 10.2

RISE föreslår att det uppdrag som föreslås till bl.a. Trafikverket för informationsinsatser om fordonspooler samordnas med motsvarande uppdrag som Trafikverket har i dag inom området Mobilitet som tjänst (MaaS). RISE menar att information om motorfordonspooler måste sättas i ett sammanhang där även kollektivtrafik, aktiv mobilitet och andra delningstjänster ingår, där kombinerad mobilitet/MaaS tar just det perspektivet. Om motorfordonspooler på allvar ska konkurrera med ägandet av en eller flera bilar, måste dessa andra trafikslag sömlöst integreras med motorfordonspoolen – för konsumentens skull.

5.2 Mobilitet som tjänst och mobilitetsstationer Avsnitt 10.3

RISE ser mycket positivt på hur utredningen lyfter upp nya innovativa angreppssätt på mobilitet som MaaS/Mobilitetshubbar i samband med motorfordonspooler. RISE har aktivt bedrivit forskning och innovation inom området under flera år och har identifierat att tillgången till ”bil vid behov” är en viktig komponent för att få vanebilisten att byta bilägande mot en samlad mobilitetstjänst där kollektivtrafiken utgör basen. Fler delade bilar på gatan är alltså en förutsättning för fler bilister på bussen.

6 Avslutande kommentarer

Avslutningsvis pekar historiska socio-tekniska omställningar på att det behövs både policyåtgärder som fasar ut befintliga strukturer och policyåtgärder som främjar tillkomsten av nya för att skynda på omställningar mot ökad hållbarhet. För att få till en betydande överflyttning från privatbilism till resor med delade resurser räcker det inte med policyåtgärder som främjar tillväxten av delad mobilitet. Dessa behöver kompletteras med policyåtgärder som utmanar bilägande som norm och som hämmar de bilresor som kan ersättas med mer yt- och energieffektiva transportmedel. Exempel på åtgärder som ligger nära till hands är att minska subventioneringen av parkeringsplatser (exempelvis boendeparkering), att omprioritera gaturummet i och kring städer samt att vidare förändra regelverken kring förmånsbilar och reseavdrag. Vidare bygger motorfordonspoolers dragningskraft i de flesta fall på att de enkelt kan kombineras med andra former av delad mobilitet samt inte minst med kollektivtrafik, cykel och gång. Därav är fortsatta investeringar i infrastruktur och tjänster för kollektivtrafik, cykel och gång samt i utvecklingen av kombinerad mobilitet avgörande för den beteendeförändring som betänkandets förslag syftar till att bidra till.

RISE Research Institutes of Sweden AB Digitala system - Mobilitet och system

Utfört av

Granskat av

Per-Erik Holmberg

Charlotte Karlsson