

i.remissvar@regeringskansliet.se

kopia: sofie.maag@regeringskansliet.se

Diarienummer: I2020/02336

3 juni 2021

På väg mot ökad delning av motorfordon SOU 2020:22

Om detta remissvar

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta och minska koldioxidutsläppen med 70 % till år 2030 med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi arbetar på alla dessa områden, och har över 70 partners som representerar spetsutveckling inom dessa områden.

Beteendeförändringar och livsstilsförändringar, inte minst på vardagsnivå, beräknas stå för cirka en tredjedel av de utsläppsminskningar som måste till för att Sverige ska nå klimatmålet för transportsektorn 2030. Det är angeläget att samhällsplaneringen i ökad utsträckning främjar en transporteffektiv samhällsstruktur med god tillgänglighet som bidrar till hållbara livsmiljöer med minskad miljö- och klimatpåverkan. För nybyggnation framhålls detta i betänkandet *Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23)*, men denna omställning behöver stimuleras och ske i befintliga miljöer redan nu. För att klara detta krävs lagstiftning som underlättar delning av fordon samt åtgärder som bryter invanda beteenden, påverkar vårt resebeteende, val av färd sätt och framförallt vår inställning till den privata bilen som norm.

Delade fordon är ofta bättre utnyttjade fordon och Sverige behöver ett system som gynnar delade fordon vare sig det är taxi, hyrbilar, bilpooler eller andra delningstjänster som t ex cykelpooler och elsparkcyklar. Olika transportslag och delningstjänster kommer utgöra en viktig del av det transporteffektiva, hållbara resandet tillsammans med kollektivtrafik, cykel och gång där människor lätt kan förflytta sig utan att äga en egen bil. Det krävs lösningar som utvecklar den kombinerade mobiliteten som en tjänst, (MaaS – Mobility as a Service) både fysiskt och digitalt för att det skall bli enkelt, tillgängligt och möta människors olika transportbehov.

Användningen av bilpooler har ökat kraftigt på senare år men är fortfarande en liten del jämfört med hushållens totala nyttjande av bilar. Tillgång till parkeringsplatser är centralt för att främja bilpooler

Om utredningen

Utredningen har haft i uppdrag att:

- lämna förslag om hur bil-, motorcykel- och mopedpoolstjänster, ska kunna främjas.
- avgränsa och definiera begreppet bilpoolstjänst utifrån vilken verksamhet som bör gynnas och vilken tjänst som ska omfattas för att uppnå mer resurseffektiva transporter.
- överväga vilka krav som ska ställas i fråga om de fordon som används i en bilpoolstjänst.
- undersöka förutsättningarna för en reducerad mervärdesskattesats på bilpoolstjänster.
- undersöka olika sätt att främja bilpooltjänster.

Utredningen föreslår i korthet:

1. att en lag om motorfordonspooler införs.
2. att definitionen av delningstjänster av motorfordon innefattar alla motorfordon som delas av en juridisk person, med en minimitid under en timme och där avtal inte krävs för varje tillfälle. Det innebär att "vanlig" biluthyrning inte innefattas, och inte heller så kallad peer-to-peer uthyrning, som sker mellan privatpersoner i olika digitala plattformar.
3. att sänkt moms på dessa delningstjänster inte är förenligt med EU:s momsdirektiv, eftersom de inte kan anses räknas som transport med bagage, likt kollektivtrafik, taxi och flyg. Fordonsdelning kommer inte med en förare, och anses inte ha som primärt syfte att utföra en transporttjänst, utan snarare att just hyra ut ett fordon.
4. att kommunerna, genom lokala trafikföreskrifter, ges möjlighet att reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark. Detta ska möjliggöras genom en ändring i trafikförordningen.
5. att möjligheten för kommunen att reservera parkeringsplatser för specifika delningsfordon, t ex från en viss bilpoolsleverantör, inte ska vara tillåtet på allmän platsmark, då det inte anses förenligt med gemensamma behov att ett enskilt företags fordon ska kunna få en reserverad plats på ytor som ska kunna nyttjas av allmänheten. Detta ska istället ske på kvartersmark.
6. att en informationskampanj ska genomföras av Trafikverket tillsammans med Konsumentverket och Naturvårdsverket för att öka kunskapen hos konsumenter om motorfordonspooler och hur dessa kan bidra till ett mer hållbart resande.

2030-sekretariatets kommentarer

Vi ser positivt på att det införs en lag om motorfordonspooler. Ju fler fordon som kan delas, desto mer kan vi få ner behovet av egen bil och främja det hållbara resandet där delade fordon ihop med kollektivtrafik, cykel, gång och mikromobilitet skapar förutsättningar för ett mer resurseffektivt resande.

Utredningen utestänger vissa affärsmodeller ur definitionen – öppna istället för en mångfald av delningstjänster som bidrar till ökad transporteffektivitet, tillgänglighet och motiverar att förändra invanda beteenden och resvanor. För att delning av fordon skall bli ett attraktivt alternativ till egen bil och en reell faktor i klimatomställningen krävs kraftfulla initiativ och åtgärder sprungna ur ett möjlighetsfokus där nya erbjudanden, samarbeten och affärsmodeller kan utvecklas. Utredningen har mer fokus på hinder och problem än möjligheter.

2030-sekretariatet vill därför rucka på invanda föreställningar och upplysa om nya sätt att tänka och tolka lagtexterna som istället kan hjälpa riksdag och regering att ta ställning i frågorna – så att de blir den inkörsport till ökad delning av fordon som klimatmålen kräver.

1. Definition av delningstjänster

Låt alla fordon som delas vara delningsfordon – eller räkna in dem som en del av kollektivtrafiken. Idag utesluts bl a cykelpooler, elsparkcyklar, hyrbilar och taxi från begreppet delningsfordon vilket begränsar utvecklingen av smart kombinerad/delad mobilitet (MaaS – Mobility as a Service). MaaS bidrar till god tillgänglighet och ökad transporteffektivitet utan behov av att äga egen bil. Fordon som delas mellan privatpersoner, hyrs ut genom en hyrbilsfirma eller taxitjänster är viktiga komplement till fordonspooler och kan ersätta behovet av egen bil. För delning av fordon mellan privatpersoner kan en stimulans för uthyrning av fossilfria fordon behövas då personbilsparken idag är till största delen fossildriven.

2. Sänkt moms på delningstjänster

Utredningen menar att delade fordon inte är kollektivtrafik – trots att andra EU-länder tolkar det annorlunda och ger tjänsterna sänkt moms. Fordon som hyrs ut bidrar till att möta de behov som kollektivtrafiken inte klarar av, och bör därför räknas som del av det kollektiva trafiknätet, och av den anledningen få lägre moms i paritet med kollektivtrafikens 6 %. Belgien fattade 2016 beslut om att cykeldelningstjänster skulle räknas in, vilket gav också dessa tjänster den lägre momsen. Irland har en halverad moms på korttidshyra av bilar. Kan dessa EU-länder tolka lagen fördelaktigt för att främja mer delning, så kan vi.

Dessutom har EU påbörjat en större översyn och förändring av mervärdesskattesystemet där ett förslag är under förhandling i Europeiska Unionens råd. Ta chansen att åka ner och hjälpa till att fatta kloka beslut!

Parkeringsplatser för delningsfordon

Ge kommuner rätt att reservera platser för alla typer av delade fordon genom reglering i lokala trafikföreskrifter – det ger samhällsnytta. Det är därför olyckligt att utredningen utesluter vissa affärsmodeller t ex fasta bilpooler (även kallade stationsbaserade pooler), då dessa bilpooler är viktiga för att lyckas med "bilfria boenden" och områden med låga parkeringstal. Särbehandlingen av en viss affärsmodell anses inte förenligt med gemensamma behov. Men är det inte dags att göra en modigare tolkning av gemensamt behov? Vartannat hushåll i flerbostadshus äger inte bil, och nyttan i en tid då klimatarbetet behöver skyndas på borde vara minst lika stor av att delade fordon främjas med detta kraftfulla verktyg.

Bilpoolsfordon har ofta högre prestanda både inom trafiksäkerhet och miljö och merparten av framtidens delningsfordon kommer vara elektrifierade. Detta ställer krav på en laddinfrastruktur på uppställningsplatser för delningsfordon vilket är ytterligare ett argument för att kommunen skall ges möjlighet att reservera plats för specifika fordon på allmän platsmark.

3. Mikromobilitet

Ett regelverk för mikromobilitet, såsom låncyklar och elsparkcyklar, behöver tas fram med syfte att underlätta för kommuner att använda stadsmiljön för "Last-mile"-lösningar. Mikromobilitet gör det möjligt för resenären att enkelt transportera sig till sin målpunkt från hållplatsen eller parkeringsplatsen. Dessa tjänster bör således främjas för att öka tillgängligheten och minska biltrafiken i stadskärnan.

4. Parkeringsavgifter

Utredningen duckar för möjligheten till sänkta parkeringsavgifter för delningsfordon med hänvisning till att avgiftsdifferentiering eller avgiftsbefrielse endast är möjlig i vissa i lagen angivna fall. Ett sådant fall är boendeparkering. Med syfte att främja bilpoolstjänster bör denna möjlighet utvidgas till att även avse parkeringsplatser för delningsfordon.

5. Uppföljning/kontroll

Uppgifter om huruvida ett fordon är ett delningsfordon måste ingå bland uppgifterna hos Transportstyrelsen i vägtrafikregistret, så att det är lätt/möjligt för parkeringsvakter att kontrollera om bilen är ett delningsfordon.

6. Informationsinsatser

Information om motorfordonspooler behöver förmedlas på ett sätt som visar på möjligheten att resa enkelt och effektivt utan att äga egen bil. När delningstjänster i kombination med kollektivtrafik, gång och cykel sammanlänkas kan vi visa på en smartare mobilitet som tillgodoser allas behov och som främjat klimatmålen.

Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrift

Göteborg den 3 juni 2021

Maria Stenström

2030-sekretariatet