



Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se

sofie.maag@regeringskansliet.se

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

Ert diarienummer I2020/02336

Biluthyrarna Sverige har ombetts inkomma med synpunkter på utredningens förslag.

Biluthyrarna Sverige

Biluthyrarna Sverige är en förening för alla företag som arbetar med bildelning och annan delad mobilitet. Vi organiserar idag över 90 procent av de företag som verkar inom begreppet korttidsuthyrning av fordon. Dessa företag har tillsammans över 40 000 allmänt tillgängliga fordon för bildelning i Sverige som är tillgängliga via 470 uthyrningsställen i 150 kommuner. Beläggningsgraden av fordonen ligger på 65 procent.

Föreningen erbjuder utbildning för personer som vill uppnå kompetenskravet för att få starta och driva biluthyrning. Biluthyrarna Sverige samarbetar också sedan flera år i stödförebyggande syfte med bland annat Rikspolisens, NOA, Larmtjänst, MRF, försäkringbolagen och Tullen.

Bilpoolsutredningens uppdrag

Bilpoolsutredningen har haft i uppdrag att föreslå hur bilpooltjänster ska främjas. I utredningens direktiv utesluts specifikt biluthyrningsbranschen, det vill säga den bildelning som Biluthyrarna Sveriges medlemmar i huvudsak arbetar med. Utredningen har därmed haft ett direktiv som ofrånkomligt leder till förslag som är direkt konkurrenssnedvridande gentemot den stora, etablerade och växande verksamhet som bedrivs inom korttidsuthyrning av fordon.

Den bildelning som erbjuds av Biluthyrarna Sveriges medlemmar innebär ett effektivt resursutnyttjande med hög beläggningsgrad av fordon. En växande bildelningsverksamhet av det slag som medlemmarna bedriver kan bidra till att minska användningen av privatägda personbilar och leda till minskad biltrafik totalt sett, vilket är i linje med målen i utredningens direktiv. Biluthyrarna Sverige anser därför att staten bör främja den bildelningsverksamhet som bedrivs inom begreppet korttidsuthyrning och ge dessa tjänster möjligheter att utvecklas istället för att införa en särlagstiftning genom en ny lag om motorfordonspooler som skapar en onödig gränsdragning mellan olika varianter av kommersiell bildelning.



Biluthyrarna Sverige övergripande synpunkter

Klimatfrågan och växande städer är två saker som snabbt förändrar samhället. Vi vet inte om vi kommer resa lika mycket i framtiden som idag, men transportbehovet kommer att vara stort. I växande städer och med en alltmer specialiserad arbetsmarknad är det mycket angeläget att resandet inte sker på bekostnad av klimatet. Mycket måste därför ändras när det gäller bränslen, kollektivtrafik och hur vi använder bilen.

Svaret på dessa frågor ser olika ut på olika platser. I glesbygd är tillgång till en egen bil livsnödvändig, men i de största städerna är läget ett annat. När storstäderna växer behöver antalet bilar per invånare minska för att hantera bristen på utrymme och klimatpåverkan. Det innebär att samma bil behöver användas av fler. Det är bildelning.

Faktum är att detta fungerar utmärkt redan idag med hyrbilar. En hyrbil används de flesta av dygnets timmar, i jämförelse med en privatägd bil som bara används någon enstaka timme. Hyrbilar har en stabil utnyttjandegrad på 65 procent. Fler borde därför dela bil istället för att äga bil.

Utredningen slår fast att det finns ett stort behov av bildelning och att ökad bildelning har en viktig roll att spela i omställningen till ett hållbart samhälle. Men utredningens förslag är otydligt på vissa punkter och förslaget behöver följas av en fördjupad diskussion om hur bildelningen ska växa, inte bara bilpoolerna.

Utredningen har fokuserat på bilpooler framför andra bildelningstjänster som biluthyrning och samåkningstjänster. Flera bilpoolföretag har försökt att etablera sig på den svenska storstadsmarknaden under de senaste åren, men har haft svårt att driva verksamheten uthålligt på grund av svag lönsamhet. Samtidigt har bildelning genom traditionell biluthyrning haft en stadig tillväxt, såväl i storstäder som i mindre kommuner. Biluthyrningen i Sverige finns i hela landet och har över 40 000 bilar. Kommersiella och allmänt tillgängliga bilpooler finns idag huvudsakligen i storstäderna.

En fundamental förutsättning för att människorna ska våga gå över från bilägande till bildelning är att de känner sig fullt säkra på att deras transportbehov kan lösas på annat sätt, antingen med kollektivtrafik och taxi eller med bildelning i hela landet. I framtidens stora städer är utbudet av flera bildelningstjänster en självklarhet för att vi ska ha en smartare mobilitet som tillgodoser allas behov.

Vi tror inte att lagförslaget löser dagens lönsamhetsproblem hos bilpoolföretagen, och inget tyder på att deras bilpoolstjänster blir tillgänglig utanför stora städer. Det ser nämligen likadant ut i de flesta länder: kommersiella bilpoolföretag finns bara i storstäderna, nästan alla gör förluster och många verksamheter läggs ner efter en tid. Sverige har här en unik situation med biluthyrning som tillhandahålls dels av svenska och internationella biluthyrare, dels av drivmedelsstationer som ger tillgång till hyrbil i alla landets 289 kommuner.

För att mobiliteten i framtidens städer ska fungera måste det vara likvärdiga konkurrensvillkor på bildelningsmarknaden med bra parkeringsvillkor och laddinfrastruktur för alla bildelningsfordon. Den traditionella biluthyrningen utvecklas nämligen snabbt mot

ökad digitalisering med nya varianter på de tjänster som erbjuds. Vi kommer fortsätta att utveckla uthyrning av bilar som både är tillgängliga, miljövänliga och kan hyras på timbasis. Utredningen glömmer bort nästan hela Sverige, men gynnar inte ens storstäderna. Den bör ses som ett diskussionsinlägg istället för ett färdigt förslag. Inriktningen att öka bildelningen är bra, men uppnås bäst om alla former av bildelning släpps fram – i hela Sverige.

Definitioner och gränsdragning

Den gränsdragning som utredningen föreslår mellan bildelning inom begreppet korttidsuthyrning och det nya begreppet motorfordonspooler är vansklig och kommer att leda till konkurrenssnedvridning eftersom det är svårt att dra en gräns mellan verksamheter som i grunden syftar till samma sak, nämligen kommersiell bildelning.

Utredningen innefattar alla typer av fordon såsom cyklar, el-skoter och bilar. Lagstiftningen skiljer sig markant idag, inte bara när det gäller användning och framförande av dessa fordon utan också när det gäller speciella regler och kompetenskrav för kommersiell bildelning. Det är tveksamt om dessa skillnader kan ändras genom de föreslagna förändringarna i lagstiftning.

Den föreslagna definitionen är dessutom otydlig och skulle med viss anpassning rymma den verksamhet som erbjuds av de flesta biluthyrare inom dagens begrepp korttidsuthyrning. Förslagets negativa effekter för de verksamheter som drabbas av snedvriden konkurrens kan lindras genom att dessa verksamheter anpassar sig till den nya definitionen, men därmed faller också motivet att införa en ny särslagstiftning istället för att utveckla verksamheten inom ramen för rådande lagstiftning.

Det finns flera andra frågetecken:

- Måste alla fordon som ska ingå i definitionen endast kunna användas för delning?
- Får ett fordon som ingår i en definition endast användas inom den definitionen? Vad händer i det fallet att en kund vill dela fordonet i 24 timmar eller mer? Övergår det då till att tillhöra definitionen ”traditionell biluthyrning”
- Är det utredarens avsikt att begränsa nyttjandet av delade fordon genom en snäv definition av hur fordonet får användas?
- I vilken kategori hamnar ett uthyrningsförhållande där en kund hyr ett fordon för ett dygn och återlämnar det efter 2 timmar?
- Utredningen föreslår att ett hyresavtal inte ska behöva upprättas varje gång? Hur ska detta tolkas – innebär det att man inom definitionen motorfordonspool kan göra transaktioner mellan företag och konsumenter utan någon form av avtal? Ska detta tolkas såsom att okänd förare kan disponera ett fordon, eftersom det saknas parter om det inte finns ett avtal?

Dessa frågetecken är viktiga att reda ut för att förstå förslaget konsekvenser och för att kunna bedöma om förslaget sammantaget innebär ett mer effektivt utnyttjande av givna resurser.



Införandet av olika förmåner för olika typer av bildelning, antingen det handlar om lagstiftning, myndighetsregler eller kommunala bestämmelser, bör undvikas. Att ge motorfordonspooler mer gynnsamma parkeringsregler skulle exempelvis missgynna bildelning där verksamhetsutövaren tar kostnaden för bilarnas parkering under tider då de inte är uthyrda.

All kommersiell bildelning bör därför ske inom ramen för likvärdiga konkurrensvillkor och något nytt begrepp för kommersiell bilpoolsverksamhet, eller någon ny lagstiftning som reglerar detta, bör inte införas.

Sänkt mervärdesskatt på motorfordonspooler

Biluthyrarna Sverige välkomnar att utredningen inte föreslår sänkt mervärdesskatt för tillhandahållande av tjänster som utgör motorfordonspooler. En sådan åtgärd skulle innebära en olycklig konkurrenssnedvridning mellan olika former av bildelning, särskilt i förhållande till privatkunder.

Parkering

Biluthyrarna Sverige motsätter sig att kommunerna ges möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark. Sådana föreskrifter bör istället, om de ska införas, omfatta alla fordon som ryms inom kommersiell bildelning.

Utredningen har inte motiverat varför den föreslagna möjligheten inte ska gälla all biluthyrning. På denna punkt, liksom på andra punkter gömmer sig utredningen bakom direktiven som tvingar utredningen att göra en åtskillnad mellan olika former av bildelning, vilket är synd eftersom införande av konkurrenssnedvridande regler är olämpliga oavsett om de har stöd i utredningsdirektiven.

Informationsinsatser

Utredningen föreslår en myndighetsledd informationssatsning om motorfordonspooler och hur dessa kan bidra till ett mer hållbart resande. Biluthyrarna Sverige anser att en sådan informationsinsats bör genomföras och att den ska omfatta all kommersiell bildelning. Utredningen har inte visat några skäl till att det vore effektivt och ändamålsenligt att enbart informera om en viss typ av kommersiell bildelning, förutom att detta kan härledas ur utredningens direktiv.



Bristande konsekvensbedömning

Utredningens konsekvensbedömning av de framlagda förslagen är bristfällig. Utredaren har inte tillräckligt satt sig in i marknaden och visar inga belägg för centrala påståenden, som att dagens bildelning täcker andra behov än vad de tänkta motorfordonspoolerna skulle göra. Faktum är att dagens kommersiella bildelning har en växande trend över tiden och täcker allt fler behov från kunderna. Slutsatsen att en särreglering och ett gynnande av en viss typ av kommersiell bildelning inte bedöms ”ha någon betydande inverkan på konkurrensförhållandena” är därför dåligt underbyggd.

Att utredaren i samma stycke konstaterar att dagens hyrbilsföretag kan anpassa ”sin verksamhet genom att erbjuda delningstjänster med fordon som faller inom ramen för utredningens föreslagna definition” gör inte förslaget mer klarsynt, än mindre gör det en särreglering mer motiverad.

För Biluthyrarna Sverige

Frans Hällestrand
Ordförande

Anders Trollås
Vd/generalsekreterare