



Darienummer: xx-xxx/xx
Datum: 2021-04-08
Förvaltning: Tekniska förvaltningen
Enhet:
Handläggare: Jessica Cedergren, gatu/parkchef
Nämnd: Tekniska nämnden

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

SOU 2020:22

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av gatu/parkchef. Tyngdpunkt har lagts på de delar som berör parkeringsplatser då Tekniska nämnden i dagsläget ansvarar för de på allmän plats.

Bakgrund och beskrivning av ärendet

Hallstahammars kommun har fått betänkandet ”Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon” på remiss och inbjuds att inkomma med synpunkter på betänkandet. Remissvar ska vara Infrastrukturdepartementet tillhanda senast den 4 juni 2021.

Syftet med utredningen

Syftet med utredningen är främja omställningen till ett transporteffektivt samhälle. Detta genom att lämna förslag om hur bil-, motor-cykel- och mopedpooltjänster, s.k. bilpooltjänster, ska kunna främjas. I uppdraget har ingått att i första hand undersöka förutsättningarna för en reducerad mervärdesskattesats på sådana tjänster. Om en ordning med sänkt skattesats på bilpooltjänster inte bedöms vara möjlig har i utredningens uppdrag i andra hand ingått att undersöka andra sätt att främja bilpooltjänster än inom ramen för skattesystemet. Utredningen har också haft i uppdrag att avgränsa och definiera begreppet bilpooltjänst utifrån vilken verksamhet som bör gynnas och vilken tjänst som ska omfattas för att uppnå mer resurseffektiva transporter. Det har även ingått att överväga vilka krav som ska ställas i fråga om de fordon som används i en sådan bilpooltjänst. Det finns inte någon juridisk definition av begreppet bilpooltjänster och utredningen har haft i uppdrag att ta fram en sådan definition.

Lag om motorfordonspooler

Utredningen föreslår att en lag om motorfordonspooler införs och att lagen ska syfta till att främja en ökad användning av motorfordonspooler och därigenom bidra till omställningen till ett transporteffektivt samhälle. Av kommittédirektiven följer att såväl bilar som motorcyklar och mopeder ska omfattas av definitionen. Utredningen föreslår därför att begreppet



motorfordonspooler används som benämning på dessa tjänster. Den föreslagna lagen innehåller så väl definition av begreppet motorfordonspool och vad tjänsten avser och hur den ska regleras. Det är tjänst där registrerade användare delar på användningen av ett eller flera motorfordon med undantag för moped klass II. Tjänsten ska vara allmänt tillgänglig, vilket innebär att slutna motorfordonspooler utesluts, och fordonen ska hyras under en begränsad tid. Vidare ska hyresavtal inte behöva ingås vid varje användningstillfälle. Det uppställs också krav på att tjänsten ska tillhandahållas av en juridisk person och att den juridiska personen ska vara registrerad som ägare till fordonen i väg-trafikregistret. Detta medför att peer-to-peer pooler, som innebär att privatpersoner hyr ut motorfordon till varandra via en förmedlings-tjänst, ofta i form av en digital plattform, utesluts från definitionens tillämpningsområde. De föreslagna kriterierna innebär också att traditionell biluthyrning utesluts, vilket är i enlighet med kommittédirektiven.

Ingen sänkt mervärdesskatt

Utredningen gör bedömningen att det inte är förenligt med EU-rätten att sänka mervärdesskatten på tillhandahållande av tjänster som utgör motor-fordonspooler. Motorfordonspooler innebär att en juridisk person tillhandahåller ett transportmedel till kundens förfogande i syfte att kunden själv ska utföra transporten och framföra fordonet. Det rör sig således om uthyrning av ett transportmedel och kan inte inrymmas i begreppet "persontransporter och medfört bagage" som ligger till grund för sänkt mervärdesskatt.

Tillgång till parkeringsplatser är centralt för att främja bilpooler.

Eftersom marknaden för motorfordonspooler i dag nästan uteslutande utgörs av bilpooler har utredningen inte kunnat belägga att motorcykel- och mopedpooler har något behov av parkeringsplatser. Men det finns behov för bilar.

Förslaget om att kommunen ska ges möjlighet att genom lokala trafik-föreskrifter reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark. Bedöms är bedömningen av utredningen att det inte bör införas.

Bedömda effekter av utredningens förslag är att åtgärderna bidrar till att fler hushåll delar på användningen av motorfordon. Detta kan förväntas minska den sammantagna bilanvändningen och minska körsträckorna med bil. Därigenom kan också utsläppen av koldioxid och luft-föroreningarna minska. De föreslagna åtgärderna bidrar positivt till flera av regeringens miljömål och mål inom transportpolitiken.

Förvaltningens ståndpunkt

Utredningen är väl genomarbetad och belyser väl förutsättningarna för bilpooler. Utifrån utredningens definition av motorfordonspooler och förslagets utformning ser förvaltningen att utvecklingen av bilpoolerna till största del kommer att ske i storstäder. Nedan följer förvaltningens synpunkter och kommentarer till utredningen.

Definitionen av motorfordonspooler är problematisk



Utredningens definition av motorfordonspooler (s 88) ska dessa vara allmänt tillgängliga. Slutna motorfordonspooler, utesluts från definitionen. Förvaltningen anser detta vara en stor brist i förslaget då det motverkar utredningens syfte.

Behoven av bostäder ökar och utveckling av bostäder sker både genom förtätning och genom nya områden. Strävan efter ett mer hållbart samhälle innebär att parkeringsnormer inte motsvarar de två bilar som ofta finns per hushåll i mindre orter.

Inom Hallstahammars kommun byggs det allt fler flerfamiljshus där tillgången på parkeringsplatser är begränsad. Det innebär att allt fler bilar parkeras på intilliggande gator vilket påverkar så väl trafiksäkerhet, framkomlighet som drift och underhåll. I Europa står en bil parkerad ungefär 90 procent av tiden. Förvaltningen delar utredningens uppfattning i 3.3.5 att en ökad användning av bilpooler, under förutsättning att också bilägandet minskar, skulle minska behovet av parkeringsytor för boende.

En av lösningarna på denna problematik är att definitionen även omfattar slutna motorfordonspooler i ett fastighetsbestånd. Detta skulle möjliggöra att fastighetsägare/hyresvärdar att tillhandahålla motorfordonspooler för sina hyresgäster och därmed minska behovet av privat ägda bilar.

Kollektivtrafikens utveckling

Förvaltningen delar utredningens bild, punkt 3.3.4 samt 5.4.2, av att en bilpool är ett komplement till övrigt hållbart resande. Etablering och användning av motorfordonspooler har därmed bättre förutsättningar i tätt bebyggda områden med tillgång till kollektivtrafik och utbyggd gång- och cykelinfrastruktur. Hur stort genomslag en ökning av motorfordonspooler skulle ha på det procentuella resandet och på kollektivtrafikens upptagningsområde är oklart. Vidare saknas en bild av vart brytpunkten för hur god tillgänglighet som kollektivtrafiken måste vara i ett område för att kunna utgöra ett komplement till bilpooler och därmed minska behovet av att äga en egen bil.

Värt att notera är möjligheterna till att utveckla kollektivtrafiken på mindre orter där det totala underlaget för kollektivtrafik är mindre. Det innebär stora utmaningar både utifrån miljöaspekter med optimering av fordon för att inte köra tomma bussar, samt att kunna finansiera en kollektivtrafik med god tillgänglighet för att motorfordonspooler ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ.

Förslagets brist på incitament

Enligt utredningen 3.3.1 visar ett flertal studier positiva resultat på att användningen av bilpooler bidrar till ett minskat ägande av bilar. Siffrorna varierar i studierna men som exempel nämns en studie i USA där 25 procent av bilpoolsmedlemmarna sålt sin bil till följd av medlemskap i en fast bilpool. Ytterligare 25 procent sköt tillsvidare upp beslutet om att köpa bil. Flera studier under 3.3.2. visar att körsträckorna minskar när hushållen övergår till att använda bilpool. Skälen är bland annat att marginalkostnaden för ett körtillfälle med bilpool är



betydligt högre jämfört med att använda en privat bil då det är en avgift både per timme tillsammans med avgift per körd kilometer. Redovisade studier stämmer väl överens med förvaltningens bild, då vi ungefär hälften av alla bilresor i Sverige är under fem kilometer. Det talar för bilpoolernas påverkan på minskade körsträckor då stor del av dessa skulle med fördel kunna ske med alternativa transportmedel. Utmaningen består i att få genomslag av bilpooler på landsbygden och i mindre tätorter vilket utredningen inte ger svar på.

Förvaltningen anser att utredningens förslag saknar incitament för att en skapa förutsättningar för en övergång av privatägda bilar till en utbredd användning av motorfordonspooler. Det hänvisar enbart till andra externa negativa ekonomiska faktorer som höga parkeringsavgifter och trängsel. I Hallstahammars, som i många andra små och medelstora kommuner i Sverige är parkeringar på allmän plats inte avgiftsbelagda, då trängselproblematiken inte är den samma som i storstäder.

Förvaltningens uppfattning är att utredningens förslag inte skapar de förutsättningar som behövs för att få genomslag i mindre kommuner och på landsbygden. Utanför storstäderna handlar det mer om ett första steg med ett skifte som behöver komma till stånd, där bil nummer två kan ersättas av en lättillgänglig motorfordonspoolbil.

För Tekniska förvaltningen

Jessica Cedergren, Gatu/parkchef