



Datum  
2021-06-01

Adress  
August Palms Plats 1

Diarienummer  
STK-2021-382

## Yttrande

Till  
Infrastrukturdepartementet

### **Remiss från Infrastrukturdepartementet - Motorfordonspooler - på väg mot ökad delning av motorfordon (SOU 2020:22)**

#### **Sammanfattning**

Malmö stad välkomnar Betänkandet av Bilpoolsutredning vars grundläggande syfte är att främja en ökad användning av motorfordonspooler och på så sätt bidra till omställningen till ett transporteffektivt samhälle. Malmö stad välkomnar även den lag om motorfordonspooler och ställer sig bakom de kriterier som utredningen föreslår för definition av begreppet motorfordonspool. Lagförslaget kommer hjälpa Malmö stad och andra kommuner i det omställningsarbete som nu pågår för att nå uppsatta miljömål, detta genom att lyfta fram och hjälpa etableringen av alternativa mobilitets- och transporttjänster. Dock ser Malmö stad möjligheten för privatpersoner att kunna dela fordon som en viktig del för att uppnå en cirkulär ekonomi, och önskar se att detta inkluderas i lagförslagets definition. Vidare, med tanke på hur avgörande tillgången till parkering är anser Malmö stad att en sådan möjlighet inte ska begränsas till endast vissa former av motorfordonspooler, vilket utredningen föreslår. Slutligen, Malmö stad ställer sig bakom förslaget att ge ett antal myndigheter i uppdrag att genomföra en informationssatsning som ska öka kunskapen hos konsumenter om motorfordonspooler.

#### **Yttrande**

Malmö stad välkomnar Bilpoolsutredningen vars grundläggande syfte är att främja en ökad användning av motorfordonspooler och på så sätt bidra till omställningen till ett transporteffektivt samhälle. Nedan Malmö stads synpunkter på förslaget.

#### *En lag om motorfordonspooler införs*

Utredningen föreslår att en lag om motorfordonspooler införs. Den föreslagna lagen innehåller en definition av begreppet motorfordonspool som införs i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. Utredningen föreslår att beteckningen delningsfordon används för de fordon som används i en motorfordonspool. Med motorfordonspool avses en tjänst där registrerade användare delar på användningen av ett eller flera motorfordon. Tjänsten ska vara

allmänt tillgänglig, fordonen kunna hyras under en begränsad tid och hyresavtal ska 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 vägtrafikregistret. Detta medför att peer-to-peer pooler, som innebär att privatpersoner hyr ut motorfordon till varandra via en förmedlingstjänst, ofta i form av en digital plattform, utesluts från definitionens tillämpningsområde.

Malmö stad ställer sig bakom föreslagen lag och definition, men ställer sig frågande till hur Bilpoolsutredningens huvudmotiv, att främja en cirkulär ekonomi med mer resurseffektiva transporter, går i linje med utredningens förslag att lagen om motorfordonspooler inte ska omfatta peer-to-peertjänster. Utredningen inkluderar en utförlig redogörelse om forskningsläget för hur olika typer av motorfordonspooler påverkar transporteffektiviteten, vilket resulterade i goda argument för utredningens förslag. Samtidigt vill Malmö stad lyfta att delande mellan personer, med eller utan ett företag som mellanhand, är en central del av en cirkulär ekonomi. Att främja delning av fordon mellan privatpersoner kan dessutom vara positivt ur andra hänseenden än ökad transporteffektivitet, exempelvis genom att driva på positiva beteendeförändringar gällande delning av varor och tjänster i allmänhet. Malmö stad föreslår att utvecklingen av forskningsläget för transporteffektiviteten hos peer-to-peer-motorfordonspooler fortsättningsvis bevakas noggrant, eftersom det är viktigt att peer-to-peer-motorfordonspooler kan omfattas av lagen och därav främjas om forskningsläget ändras. Malmö stad föreslår därför även att lagen om motorfordonspooler bör utformas med hänsyn till att det enkelt ska kunna omfatta peer-to-peer-motorfordonspooler i ett senare skede.

Utredningen föreslår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om miljö- och trafiksäkerhetskrav för delningsfordon. Det är enligt utredningens mening inte lämpligt att i lag fastställa vilka eventuella miljökrav fordonen i en motorfordonspool ska uppfylla. Sådana miljökrav riskerar att snabbt bli inaktuella och därmed medföra att lagen måste ändras regelbundet. Malmö stad anser att det är angeläget att det tillkommer krav gällande miljö- och trafiksäkerhetskrav för delningsfordon och välkomnar därför förslaget att det av lämplig myndighet tas fram föreskrifter gällande detta. Malmö stad vill även poängtera att miljökrav på delningsfordon skulle göra inkluderandet av peer-to-peer-motorfordonspooler i lagstiftningen mer fördelaktigt än vad som reflekteras i betänkandets redogörelse av forskningsläget för peer-to-peer-motorfordonspooler, och potentiellt rättfärdigar att det omfattas i lagen om motorfordonspooler redan i dagsläget.

#### *Ingen sänkt mervärdesskatt på motorfordonspooler*

Utredningen gör bedömningen att det inte är förenligt med EU-rätten att sänka mervärdesskatten på tillhandahållande av tjänster som utgör motorfordonspooler. I utredningen finns en bra och mycket detaljerad redogörelse för varför en sänkt mervärdesskatt inte är en framkomlig väg för att främja motorfordonspooler enligt den definition på motorfordonspoolstjänster som föreslås i betänkandet. Istället för en sänkt mervärdesskatt föreslår utredningen möjlighet till att reservera parkeringsplatser samt en informationskampanj. Eftersom inga ekonomiska styrmedel eller incitament föreslås i

betänkandet ser Malmö stad en risk i att Bilpoolsutredningens förslag inte kommer bidra tillräckligt för ökad transporteffektivitet och minskad miljöpåverkan. Malmö stad efterfrågar generellt mer effektfulla sätt att främja motorfordonspooler då dess etablering är avgörande för möjligheten att omvandla städernas transportsystem.

#### *Parkeringsplatser för delningsfordon*

I utredningen läggs ett förslag fram som ger en möjlighet för kommuner att reservera parkeringsplatser på allmän platsmark för delningsfordon. Malmö stad ser mycket positivt på detta då möjligheten till parkering är en förutsättning för att kunna etablera motorfordonspooler, i synnerhet bilpooler. Med det sagt ser Malmö stad negativt på den begränsning som finns i förslaget, där utredningens bedömning är att kommuner inte bör ges möjligheten att reservera parkeringsplatser för specifika delningsfordon.

Med specifika delningsfordon avses delningsfordon med fast parkeringsplats dvs. en fast bilpool likt den tjänst som idag tillhandahålls av M eller Kinto. Anledningen enligt betänkandet är att en sådan platsreservation svårligen kan anses innebära att allmänheten fortfarande har tillgång till marken. Enligt utredningen innebär en sådan möjlighet att marken upplåts till parkering för specifika fordon, som tillhör ett visst företag och således kan utnyttjas endast av de som använder just det företagets tjänster, vilket utredaren bedömer inte kan anses vara ett gemensamt behov. I praktiken innebär det att det endast är flytande bilpooler som kan parkeras på de av kommunen reserverade parkeringsplatserna.

Malmö stads ståndpunkt är argumentet för att inte tillåta fasta bilpooler på allmän platsmark inte är tillräckligt underbyggt och att en konsekvens av förslaget är att kommuners nödvändiga transportomställning försvåras. Malmö vill lyfta fram följande argument för möjligheten för kommuner att även kunna reservera parkering för fasta bilpooler.

Ett huvudargument för förslaget är att reserverade platser för fasta bilpooler endast kan nyttjas av de som använder det specifika bildelningsföretagets tjänst, vilket svårligen kan anses innebära att allmänheten fortfarande har tillgång till marken. Malmö stad har två invändningar mot detta. För det första tillåter vi idag boendeparkering på allmän platsmark då det för 40 år sen bedömdes vara ett allmänt intresse, detta eftersom i princip alla ägde sin bil. Idag äger färre människor bil och där personer som inte äger ett fordon inte kan sägas ha tillgång till den mark som är upplåten med boendeparkering. Att då reservera parkeringsplatser för delningsfordon ger således idag en grupp människor större tillgång till marken, oavsett om det handlar om fast bilpool eller flytande sådana. För det andra är det svårt att se hur detta argument inte lika väl kan användas mot flytande bilpoolstjänster. Flytande bilpooler ägs precis som fasta bilpooler av ett företag och det är endast de som använder bilpoolens tjänster som kan parkera på de reserverade parkeringsplatserna. Oavsett om det handlar om en fast eller flytande bilpool är det ett företag som erbjuder tjänsten, och det är endast de personer som använder tjänsten som kan nyttja eventuella reserverade parkeringsplatser.

Ett ytterligare argument som lyfts i betänkandet är att ett väl använd (fast) delningsfordon som ofta nyttjas leder till ej ockuperade men ej tillgängliga parkeringsplatser. För det första bör ett väl använt delningsfordon ses som något positivt då det innebär att flera privat ägda

bilar inte används, vilket på totalen innebär en gemensam nytta. Det huvudsakliga målet måste vara att minska antalet bilar, inte i första hand säkerställa att parkeringsplatser vid varje tidpunkt har en bil parkerad. För det andra är denna problematik troligen större för flytande bilpooler då dessa är tänkta att kunna parkeras var som i staden. Att de reserverade parkeringsplatserna vid varje tidpunkt kommer ockuperas av ett delningsfordon från en flytande bilpool är inte troligt då dessa har många andra parkeringsmöjligheter.

I utredningen konstateras att för bilpoolstjänster att fungera är närhet till delningsfordonet och ”bil vid behov” viktigt. Malmö stads uppfattning är att detta i många fall, givet de tjänster som finns idag, bäst löses genom fasta bilpooler. En fast bilpool som av kommunen kan ges en parkeringsplats på en gata som idag endast har boendeparkering skulle ge många hushåll chansen att få ett delningsfordon tillräckligt nära för att utgöra ett attraktivt alternativ till privat ägande. Att delningsfordonet står på en specifik plats och där det finns flera valmöjligheter kring fordonet (storlek, dragkrok etc.) torde också underlätta vardagspusslet och därmed attrahera fler användare. Detta är tjänster främst fasta bilpooler erbjuder.

Slutligen, Sveriges kommuner har väldigt olika förutsättningar och utgår från olika strategier i sitt arbete med att ställa om transportsektorn och nå sina miljömål. Företag som erbjuder mobilitetstjänster, till exempel delningsfordon, har olika erbjudande och är ojämnt utspridda i landet vilket gör att kommuner får samverka med och använda sig av de alternativ som erbjuds. Hur denna bransch kommer se ut i framtiden är också mycket svårt att säga något om idag. Det finns således flera anledningar att inte begränsa kommuners valmöjligheter i hur de vill använda sin gatumark för att främja användandet av delningsfordon.

Det är i sammanhanget också viktigt att klargöra att ett förslag där specifika delningsfordon tilldelas parkeringsplatser på allmän platsmark inte innebär färre parkeringsplatser för privat bilism. Väl genomfört är den rimliga effekten att mer yta och parkering upplåts åt de som äger sin bil. Potentialen i att frigöra parkeringsyta på en specifik gata med boendeparkering bedöms av Malmö stad vara väsentligt. I den bästa av världar kan antalet parkeringsplatser reduceras och marken användas till något helt annat.

#### *Uppdrag om informationsinsatser*

Malmö stad välkomnar att utredningen föreslår att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att tillsammans med Konsumentverket och Naturvårdsverket genomföra en informationsinsatsning som ska öka kunskapen hos konsumenter om motorfordonspooler och hur dessa kan vara en del av ett mer hållbart resande.

Ordförande

.....  
Katrín Stjernfeldt Jammeh  
.....

Sekreterare

.....  
Tomas Bärning  
.....

Moderaterna reserverar sig mot beslutet och lämnar in en skriftlig reservation.