

Styrelsehandling

Utfärdat 2021-05-14

Diarienummer 0092-21

Handläggare

Mattias Paijkull

Telefon: 031-7743712

E-post: mattias.paijkull@p-bolaget.goteborg.se

Yttrande över remiss från Infrastrukturdepartementet: Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon (SOU 2020:22)

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag

1. Styrelsen beslutar att anta bolagets svar på remiss från Infrastrukturdepartementet: Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon (SOU 2020:22) som sitt eget och översänder den till kommunstyrelsen.
2. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Sammanfattning

Ärendet utgör bolagets svar på kommunstyrelsens remiss rörande Infrastrukturdepartementets betänkande ”Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon (SOU 2020:22). Utredningen har haft i uppdrag att lämna förslag om hur bil-, motorcykel- och mopedpoolstjänster ska kunna främjas. Utredningen har också haft i uppdrag att bland annat avgränsa och definiera begreppet bilpoolstjänst.

Utredningen föreslår att med motorfordonspool avses en tjänst där registrerade användare delar på användningen av ett eller flera motorfordon i form av bilar, motorcyklar eller mopeder. Tjänsten ska vidare vara allmänt tillgänglig, fordonen hyras under en begränsad tid och avtal ska inte behöva ingås vid varje tillfälle. Tjänsten ska tillhandahållas av en juridisk person och aktuella fordon får benämningen delningsfordon.

För att främja användningen av motorfordonspooler föreslås att möjlighet införs för kommuner att reservera parkeringsplatser på allmän platsmark för delningsfordon. Platserna ska vara för alla delningsfordon enligt definitionen och inte för t ex ett specifikt företag. Utredningen prövar men föreslår inte att möjlighet till avgiftssänkning för delningsfordon införs.

Bolaget delar i huvudsak utredningens ställningstaganden men önskar en än vidare definition av motorfordonspool för att skapa beredskap för framtida teknikutveckling inom området.

Bedömning ur ekonomisk dimension

En ökad tillgänglighet och användning av bilpoolstjänster bedöms kunna bidra positivt till hushållens ekonomiska ställning då färre hushåll behöver tillgång till egen bil. Färre hushåll med egen bil bedöms även innebära lägre byggkostnader i samband med bostadsbyggnation och därmed lägre boendekostnader då färre parkeringsplatser behöver byggas.

Förslaget bedöms inte komma att få någon ekonomisk konsekvens för bolagets del.

Bedömning ur ekologisk dimension

Utredningen bedömer att de föreslagna 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 luftföroreningarna minska. De föreslagna åtgärderna bidrar positivt till flera av stadens miljömål.

När fler hushåll delar på användningen av motorfordon kan också transportsystemets tillgänglighet, flexibilitet, hållbarhet och kostnadseffektivitet öka.

Bedömning ur social dimension

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Samverkan

Ärendet har inte föranlett någon samverkan med de fackliga organisationerna.

Bilagor

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

Ärendet

Göteborg Stad utgör remissinstans för Infrastrukturdepartementets betänkande ”Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon (SOU 2020:22) och kommunstyrelsen har remitterat betänkandet till Göteborgs Stads Parkering AB, trafiknämnden, miljö- och klimatnämnden samt nämnden för konsument- och medborgarservice för yttrande.

Ärendet utgör Göteborgs Stads Parkering ABs remissvar. Sista svarsdag till stadsledningskontoret är 27 maj. Remissvaret är utarbetat i dialog med trafikkontoret.

Beskrivning av ärendet

Utredningens uppdrag

Regeringen beslutade den 30 augusti 2018 att tillsätta en särskild utredare med uppdrag att lämna förslag om hur bil-, motorcykel- och mopedpoolstjänster ska kunna främjas (dir 2018:93). Utredningen antog namnet Bilpoolsutredningen. I uppdraget har ingått att i första hand undersöka förutsättningarna för en reducerad mervärdesskattesats på sådana tjänster. Om en ordning med sänkt skattesats på bilpoolstjänster inte bedöms vara möjlig har i utredningens uppdrag i andra hand ingått att undersöka andra sätt att främja bilpoolstjänster än inom ramen för skattesystemet. Utredningen har också haft i uppdrag att avgränsa och definiera begreppet bilpoolstjänst 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 bilpoolstjänst.

Definition av bilpoolstjänster och motorfordonspool

Det finns idag inte någon juridisk definition av begreppen bilpoolstjänster och motorfordonspool. Utredningen föreslår att med motorfordonspool avses en tjänst där registrerade användare delar på användningen av ett eller flera motorfordon i form av bilar, motorcyklar eller mopeder (med undantag för moped klass II). Tjänsten ska vidare vara allmänt tillgänglig. Fordonen ska kunna hyras under en begränsad tid och den minsta hyrestiden ska vara en timme eller kortare. 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 vägtrafikregistret. Utredningen föreslår att beteckningen delningsfordon används för de fordon som används i en motorfordonspool och att denna beteckning införs i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

Den föreslagna definitionen av motorfordonspooler 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. De föreslagna kriterierna innebär också att traditionell biluthyrning utesluts, vilket är i enlighet med kommittédirektiven.

Utredningen konstaterar vidare att för att främja de tjänster som kan bidra till omställningen till ett transporteffektivt samhälle är det också viktigt att det är de tjänster som främjas som på bästa sätt kan leda till ett minskat bilåkande och färre bilar, samtidigt som det inte bör leda till att tjänsterna ersätter resande med kollektivtrafik. Det är också viktigt att definitionen inte hindrar framväxten av mobilitet som tjänst (MaaS, Mobility as a

Service), vilket handlar om att kombinera olika transportmedel till en smidig tjänst så att resenären sömlöst kan ta sig från dörr till dörr oavsett vilka resealternativ som används. Utredningen konstaterar att gång, cykel, och kollektivtrafik utgör ryggraden i ett sådan tjänst och denna kan kompletteras med motorfordonspooler, hyrbil, taxi, låncykel etc för att täcka resenärernas fulla efterfrågan på mobilitet. Motorfordonspoolen i ett sådant system kan ses som ett komplement till kollektivtrafiken genom att ge möjlighet till bilanvändning där denna är otillräcklig eller saknas, menar utredningen.

Sänkt mervärdesskatt för motorfordonspooler inte möjlig

Tillhandahållande av tjänster som utgör motorfordonspooler ska enligt nu gällande regler beskattas med 25 procent mervärdesskatt. För att det ska vara möjligt att sänka mervärdesskatten på dessa tjänster krävs att tjänsterna kan anses omfattas av begreppet ”persontransporter och medfört bagage” i mervärdesskattedirektivet. Motorfordonspooler innebär att en juridisk person tillhandahåller ett transportmedel till kundens förfogande i syfte att kunden själv ska utföra transporten och framföra fordonet. Enligt utredningen rör det sig om uthyrning av transportmedel och detta kan därmed inte anses inrymmas i begreppet ”persontransporter och medfört bagage”.

Parkering som medel för att främja motorfordonspooler

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 konstaterar att tillgång till parkeringsplatser är centralt för att främja bilpooler och att tillgången på parkeringsplatser är en av de faktorer som har störst betydelse för val av transportmedel och för människors resmönster. Parkering kan därför användas som ett styrmedel i samhällsplaneringen för att främja en hållbar stadsutveckling.

Inom områden som omfattas av detaljplan gäller dock olika regler för hur parkering kan ordnas beroende på om marken är planlagd som allmän platsmark eller kvartersmark. Definitionen på allmän platsmark och kvartersmark definieras i Plan- och Bygglagen (PBL). Allmän platsmark är en gata, en väg, en park, ett torg eller ett annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt ändamål. Det är fråga om mark som ska användas för gemensamma ändamål som rymmer allmänna nyttigheter eller ska nyttjas av allmänheten. I normalfallet är det kommunen som är huvudman för allmän platsmark. Parkering på allmän platsmark kallas ibland gatumarksparkering.

Utredningen föreslår att kommunerna ska ges möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark. På sådana parkeringsplatser bör andra fordon inte få parkeras eller stannas annat än för på- eller avstigning. Förslaget genomförs genom ändringar i trafikförordningen (1998:1276). Utredningen lyfter fram två skäl för sitt förslag:

- 1) Ett sakligt skäl för att gynna motorfordonspooler och de som använder dessa tjänster är att det ligger i allmänhetens intresse att ställa om till ett transporteffektivt samhälle och där utgör dessa tjänster en viktig del. Det måste anses ligga i allmänhetens intresse att främja ett hållbart transportsystem och en hållbar miljöutveckling, vilket i ett vidare perspektiv är till nytta för alla kommunmedlemmar.

- 2) Ytterligare ett argument för att en möjlighet att reservera parkeringsplatser för delningsfordon bör kunna utgöra ett allmänintresse hänger samman med konceptet Mobilitet som tjänst (Mobility as a Service), se ovan. Dessa tjänster skulle kunna fungera som ett alternativ till privat bilägande och för att dessa tjänster ska fungera är närhet till bl.a. bilpooler och ”bil vid behov” viktigt.

Utredningen gör dock bedömningen att en möjlighet för kommunen att reservera parkeringsplatser för specifika delningsfordon inte bör införas. En platsreservation för specifika fordon kan enligt utredningens mening svårligen anses innebära att allmänheten fortfarande har tillgång till marken. Marken upplåts då till parkering för specifika fordon, som tillhör ett visst företag och således kan utnyttjas endast av de som använder just det företagets tjänster, vilket inte kan anses vara ett gemensamt behov.

Förslaget innebär därmed att det inte är möjligt att inrätta en ”station” för t.ex. en viss fast bilpool på allmän platsmark. Sådana parkeringar kan i stället inrättas på kvartersmark, där det är markägaren som avgör hur marken används. Att parkeringsplatser för specifika fordon inte kan reserveras på allmän platsmark kan dock utifrån samhälls- och miljönyttan utgöra en nackdel, men vikten av den allmänna tillgängligheten till allmän platsmark väger tyngre, enligt utredningens bedömning.

Utredningen prövar även frågan om sänkta parkeringsavgifter för delningsfordon och föreslår att sådan inte införs. Enligt den kommunala avgiftslagen får en avgift tas ut för rätten att parkera på allmän platsmark men avgiftsdifferentiering är idag bara möjlig i vissa i lagen angivna fall, t ex boendeparkering. Utredningen konstaterar att sänkta parkeringsavgifter för delningsfordon kan uppfattas av medborgarna som en skatt och att frågan om kommunernas möjlighet att använda parkeringsprissättning i klimat- och trafikstyrande syfte är föremål för annan utredning. Mot denna bakgrund föreslår utredningen inga sänkta parkeringsavgifter för delningsfordon.

Bolagets bedömning

Parkeringsbolaget ställer sig positivt till utredningens förslag om att införa en lag om motorfordonspooler med syfte är att främja användningen av sådana. Bolaget delar uppfattningen att detta skulle kunna bidra till att öka möjligheten att ersätta eget ägande av fordon samt bidra till omställningen till ett transporteffektivt samhälle.

Bolagets egen parkeringsverksamhet utgör parkering på kvartersmark och bolaget berörs därför inte i sig av utredningens ställningstagande rörande möjligheten att upplåta parkering för motorfordonspooler på allmän platsmark. Bolaget har idag den frihet som beskrivs ovan att självt besluta om markens användning. Bolaget har idag bilpoolsföretag som utgör juridiska personer som kunder. Dessa förhyr idag fasta p-platser på olika ställen inom staden, företrädesvis i stadens centralare områden. Flera av dessa anses utgöra en sådan ”station” som beskrivs ovan. Det senaste året har även modellen med s k friflytande bilpooler utvecklats på marknaden och bolaget har även en sådan som kund. Denna hyr både fasta platser av bolaget på kvartersmark i form av ”stationer” eller ”hot spots”, som de kallar det; och har möjliggjort parkering och betalning på Parkering Göteborgs samtliga platser, oavsett om det är parkering på tomt- eller kvartersmark och betalar då gängse parkeringstaxa. Det förutsätter dock att det finns en ledig plats då dessa ”flytande” parkeringar idag inte är reserverade, varken på tomtmark eller kvartersmark.

Bolaget ser positivt på att utredningen, vid sin definition av motorfordonspooler, haft som utgångspunkt att denna inte ska vara för snäv och detaljerad och även hålla över tid. Bolaget konstaterar, precis som utredningen, att utvecklingen inom området går snabbt och att det är viktigt att ta höjd för ökad digitalisering, introduktion av ny teknik och utvecklingen av nya företeelser, tjänster och affärsmodeller. Text har utvecklingen för elsparkcyklar, som idag används på liknande sätt som poolfordon, gått mycket snabbt de senaste åren och behovet av reglering av parkering blivit aktuell. Som förberedelse inför nya marknadsinitiativ bör definitionen hållas vidare än den som föreslagits.

Förslaget innebär att platser för bilpoolfordon får reserveras på allmän platsmark men att någon möjlighet att reservera plats för specifika fordon, dvs specifika företags fordon, inte bör införas. Bolaget ser positivt på att möjlighet att reservera plats på allmän platsmark införs och instämmer i att det medför ett bättre resursutnyttjande om de parkeringsplatser som reserveras för delningsfordon är tillgängliga för alla delningsfordon och inte reserveras för ett specifikt fordon eller specifikt företag

Bolaget är tveksamt till utredningens slutsats om att s.k. friflytande bilpooler i mindre utsträckning än s.k. fasta bilpooler skulle ersätta eget ägande av bil, men konstaterar att den övervägande delen av poolbilar idag utgår från en specifik plats. Bolagets bedömning är dock att intresset för friflytande bilpooltjänster är ökande. De friflytande bilpoolerna leder till ett högt samnyttjande av parkeringsplatser och att färre p-platser behöver tas i anspråk. I en tät stad är det avgörande för att utrymme ska finnas. Bolaget ser det därför positivt på alla lösningar som stödjer att användarna enkelt kan hitta sitt delade fordon utan att en specifik plats ständigt behöver vara reserverad och därmed stå tom när delningsfordonet utnyttjas.

Man bör dock ta i beaktning att det, förutom för att underlätta för användarna att hitta ett delningsfordon, normalt är de fall det finns ont om parkeringar som det blir en fördel att ha specifika bilpoolsplatser även på allmän platsmark. När det är samma taxa för parkering på poolbilsplats och annan parkering kommer nyttjare av poolbilar att ställa fordonen så nära sina målpunkter som möjligt. Det innebär att nyttan av särskilda bilpoolsplatser främst uppkommer på de platser där beläggningen är hög på befintliga parkeringsplatser.

Bolaget hade gärna sett att utredningen även behandlat frågan om incitament och förutsättningar för en ökad elektrifierad delningsfordonsflotta. Det flesta motorfordonspooler är idag elektrifierade eller har som mål att bli det. Då användarmönstret skiljer sig från privat ägda fordon genom att delade fordon oftast används mer och därmed har kortare parkeringstid krävs en laddinfrastruktur med mer effekt. Detta kommer att vara en kritisk fråga för möjligheterna att främja motorfordonspooler och bör beaktas. Här är även affärsmodeller som uppmuntrar till laddning och att hitta och parkera på en plats för laddning viktiga.

Lena Lundblad

Kristina Rejare

Avd chef Strategisk utveckling

Vd