

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Infrastrukturdepartementet

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

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Innehållet i förslaget

Betänkandet innehåller förslag till införande av ny lag om motorfordonspooler. Det föreslås att lagen ska innehålla en syftesbestämmelse, där det framgår att lagen ska syfta till att främja användning av motorfordonspooler och därigenom bidra till omställningen till ett transporteffektivt samhälle.

En definition av motorfordonspool införs i den nya lagen, där det framgår att motorfordonspool ska avse en tjänst, där registrerade användare delar på användningen av ett eller flera motorfordon med undantag för mopedklass II, om

1. Tjänsten är allmänt tillgänglig,
2. Fordonet eller fordonen kan hyras under begränsad tid och där minsta hyrestid ska vara en timme eller kortare,
3. Hyresavtal inte ingås vid varje användningstillfälle, och
4. Tjänsten tillhandahålls av en juridisk person och den juridiska personen är registrerad som ägare till fordonen i vägtrafikregistret.

Vad som sägs om ägaren av ett fordon ska tillämpas på innehavaren, när det är fråga om fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtagande rätt, eller med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år. Fordonsbeteckningarna i den nya lagen ska ha samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

Det föreslås också att det ska vara möjligt att meddela föreskrifter om miljö- och trafiksäkerhetskrav för delningsfordon.

Enligt förslaget ska kommunen ges möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark (gatumark). På sådana parkeringsplatser ska andra fordon inte få parkeras eller stannas annat för på- eller avstigning. Frågor om parkeringstillstånd för delningsfordon ska, enligt förslaget, prövas av kommunen.

Enligt förslaget ska tilläggstavlan T22 Text användas för att märka ut parkeringsplatser för delningsfordon.

Det föreslås att Trafikverket ska ges i uppdrag att tillsammans med Konsumentverket och Naturvårdsverket genomföra informationsinsatser för att öka kunskapen hos konsumenterna om motorfordonspooler och hur dessa kan bidra till ett mer hållbart resande.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

I betänkandet uppges att regeringen, i utredningens direktiv, pekar på att det är angeläget att produkter och råvaror används på ett effektivt och hållbart sätt och att ett varaktigt användande och en ökad nyttjandegrad av redan tillverkade produkter främjas samt att det är viktigt att en cirkulär ekonomi utvecklas. Utredningens uppdrag uppges vara att lämna förslag om hur bil-, motorcykel- och mopedpooltjänster ska kunna främjas med huvudmotivet att stimulera till en cirkulär ekonomi med mer resurseffektiva persontransporter. I direktivet framhålls också att klimatfrågan är en av regeringens högst prioriterade frågor och att det är en särskild prioritet att få ned transporterens utsläpp, som står för en tredjedel av alla utsläpp i Sverige. Vidare uppges att Regeringen har ambitionen att Sverige ska gå före på klimat- och miljöområdet och bli världens första fossilfria välfärdsland. Riksdagen uppges ha beslutat om ett klimatpolitiskt ramverk med ett långsiktigt tidsatt mål om att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Det klimatpolitiska ramverket innefattar 16 miljö kvalitetsmål, däribland målet som benämns Begränsad klimatpåverkan. För vissa av miljö kvalitetsmålen finns tidsatta etappmål. Ett av etappmålen innebär att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (utom inrikes flyg) ska minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010. Riksdagen har också beslutat om mål för transportpolitiken som består av ett övergripande mål, ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål rörande säkerhet, miljö och hälsa.

I betänkandet anges att syftet med den föreslagna lagen är att främja användning av motorfordonspooler och därigenom bidra till omställningen till ett transporteffektivt samhälle.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslagets bakgrund och syfte är godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

I konsekvensutredningen redovisas vilka överväganden som gjorts beträffande definitionen av motorfordonspool samt vilka lagtekniska överväganden som gjorts i valet av lagrum för definitionen.

Av redovisningen framgår att det i kommittédirektiven anges att definitionen ska omfatta bil, motorcykel och moped. Det uppges att det endast är mopedklass I som idag registreras i vägtrafikregistret (5 § lagen (2019:370) om fordonregistrering och användning). Mopedklass II behöver inte vara registrerade för att brukas. Utredaren bedömer därför att om mopedklass II skulle ingå i förslagets definition av motorfordon skulle det medföra stora svårigheter att kontrollera vem som äger fordonet.

Överväganden uppges även ha gjorts om tunga lastbilar och bussar ska ingå i definitionen. Utredarens uppfattning är att definitionen av motorfordon i förslaget bör vara så bred som möjligt och att alla typer av bilar ska omfattas, det vill säga personbilar, lastbilar, bussar, lätta och tunga motorcyklar samt mopeder klass I. Elsparkcyklar ska, enligt utredaren, inte ingå i begreppet även om de i vissa fall kan klassificeras som moped. Detta då regeringen nyligen gett Transportstyrelsen i uppdrag att utreda behov av förenklade regelverk som gäller för eldrivna enpersonsfordon, däribland elsparkcyklar och elcyklar. Redovisningen omfattar bland annat även överväganden om vem som ska omfattas av definitionen och om hur motorfordonspooler kan särskiljas från traditionell biluthyrning.

I betänkandet redovisas också de överväganden som gjorts beträffande förutsättningarna att, i enlighet med kommittédirektiven, föreslå en reducerad mervärdesskattesats på tillhandahållandet av motorfordon genom en motorfordonspool. Utredaren hänvisar här till EU:s regler för mervärdesskatt och redovisar varför nuvarande regler inte tillåter Sverige att införa reducerade mervärdesskattesatser när det gäller dessa tjänster. Likaså redovisas vilket nationellt utrymme som föreligger att föreslå en

reducerad mervärdesskattesats enligt EU:s statsstödsregler. Utredaren har till följd av detta utrett andra sätt att främja tjänsterna än inom ramen för skattesystemet, vilket bland annat omfattar möjligheten att inrätta särskilda parkeringsplatser för motorfordonspooler samt att reservera parkeringsplatser för specifika fordon. Utredaren redovisar även överväganden av möjligheten att sänka parkeringsavgifter för delningsfordon. Den senare frågan bedöms väcka komplexa frågeställningar som inte omfattas av utredningens uppdrag, varför sänkta parkeringsavgifter inte föreslås.

Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren på ett utförligt sätt redovisar de bedömningar och som gjorts beträffande alternativa lösningar och att det av redovisningen av förslagets bakgrund även går att förstå effekterna av en utebliven reglering.

Regelrådet finner därför att förslagsställarens redovisning av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd är godtagbar.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

I betänkandet uppges att EU-reglerna för mervärdesskatt i stor utsträckning är harmoniserade och att grunden för regelverket finns i rådets direktiv 2006/112/EG om ett gemensamt system för mervärdesskatt (mervärdesskattedirektivet). Enligt direktivet ska medlemsstaterna tillämpa en normalskattesats på lägst 15 procent (artikel 97). Det uppges vidare vara möjligt att tillämpa en eller två reducerade skattesatser på lägst 5 procent (artikel 98.1 och 99.1). Reducerade skattesatser får tillämpas på leverans av varor och tillhandahållande av tjänster enligt bilaga III till direktivet. Av punkt 5 i bilaga III följer att en reducerad skattesats får tillämpas på persontransporter och medfört bagage. Det uppges att EU-kommissionen i januari 2018 presenterat ett förslag om mervärdesskattesatser, där det framgår att reducerade skattesatser inte ska få tillämpas på tjänster som avser leverans, hyra, underhåll och reparationer av transportmedel (bilaga III a punkt 7). Enligt utredaren är den enda möjligheten som mervärdesskattedirektivet ger för att använda reducerad skattesats för motorfordonspooler om tjänsterna kan anses omfattas av begreppet "persontransporter och medfört bagage" i punkten 5 i bilaga III till direktivet. Utredarens bedömning är emellertid att motorfordonspooler inte kan rymmas inom begreppet. Detta då en tolkning av begreppet inte kan utsträckas till att omfatta tillhandahållande av transportmedel i syfte att kunden själv ska framföra fordonet. Det finns ett utvecklat resonemang om detta i betänkandet.

Utredaren uppger att utöver mervärdesskattedirektivet måste förslagets överensstämmelse med EU-rätten även utredas enligt EU:s statsstödsregler. Dessa EU-regler finns i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget, artiklarna 107 - 109). Utredaren redovisar hur statsstödsreglerna ska tolkas bland annat utifrån vissa uttalanden från EU-kommissionen. Utredarens bedömning är att en reducerad mervärdesskattesats, som är förenlig med mervärdesskattedirektivet, inte bör utgöra statligt stöd. Utredaren uppger emellertid att vid tiden för upprättandet av betänkandet är EU-kommissionens förslag om mervärdesskattesatser föremål för förhandlingar inom rådet. Utredningen lämnar av den anledningen inga författningsförslag avseende eventuell mervärdesskattesänkning.

Vidare uppges att delförslagen om att införa en lagreglerad definition av motorfordonspool och att ge kommunerna möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter reservera parkeringsplatser för delningsfordon samt pröva frågor om tillstånd att parkera enligt föreskrifterna är förenliga med Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG om tjänster på den inre marknaden (tjänstedirektivet). Detta då utredarens förslag innebär att endast tjänsteutövare som uppfyller vissa kriterier anses utgöra motorfordonspooler och har möjlighet att ansöka om parkeringstillstånd för delningsfordon. Förslagen innebär däremot inte att tjänsteutövarna måste uppfylla dessa kriterier för att få utöva uthyrningsverksamhet avseende motorfordon. Det är, enligt utredaren, därmed inte fråga om krav för tillträde till den svenska marknaden

eller för att få utöva en tjänst i Sverige. När kommunen väljer att reservera parkeringsplatser för delningsfordon kan förutsättningarna för marknadstillträde komma att påverkas något, men utredaren bedömer likväl att denna inverkan är marginell och att förslaget inte innebär några krav på anmälningsplikt enligt tjänstedirektivet.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslagets överensstämmelse med EU-rätten är godtagbar.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

I betänkandet uppges att lagen om motorfordonspooler bör kunna träda i kraft tidigast den 1 januari 2021 hänsyn tagen till tiden för remissförfarande och fortsatt beredning inom Regeringskansliet samt för riksdagsbehandlingen. Utredaren anser att ändringarna i trafikförordningen och förordningen om vägtrafikdefinitioner bör träda i kraft vid samma tidpunkt. Det föreslås att Trafikverket ska ges i uppdrag att tillsammans med Konsumentverket och Naturvårdsverket genomföra informationsinsatser för att öka kunskapen hos konsumenter om motorfordonspooler och hur dessa kan bidra till ett mer hållbart resande.

Regelrådet kan konstatera att det av Regeringens webbplats framgår att utredaren överlämnade sitt betänkande den 29 april 2020, vilket förklarar varför datumet för ikraftträdande har passerats.

Regelrådet finner likväl att förslagsställarens redovisning av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser är godtagbar.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

I konsekvensutredningen anges att det främst är personbilsanvändningen som påverkas av förslagen och att marknaden för delning av andra motorfordon än personbilar är så länge är liten. Utredaren bedömer att de flesta nu befintliga verksamheter som brukar kallas för bilpooler kan förväntas uppfylla kriterierna för att utgöra motorfordonspooler och att deras fordon därmed kommer utgöra delningsfordon.

I första hand uppges bilpoolsföretag och kooperativa bilpooler beröras, vilka båda definieras som motorfordonspooler och att dessa företag utgörs av privata företag eller kooperativa bilpooler. Användningen av bilpooler uppges ha ökat kraftigt på senare år, men är i jämfört med hushållens totala nyttjande av bilar fortfarande liten. År 2019 fanns det, enligt utredaren, 4,9 miljoner personbilar i trafik i Sverige och samma år fanns det drygt 2 400 bilar i olika typer av bilpooler. Från att tidigare främst ha varit lokala bilpooler med ett fåtal bilar uppges det nu finnas nationella aktörer med verksamhet i många svenska städer. Utredaren uppger att de fem största aktörerna hade 2019 drygt 2 400 bilpoolbilar, vilket är drygt fyra gånger fler än jämfört med 2011. Medlemmarna i bilpoolerna har samtidigt ökat från drygt 16 000 år 2011 till knappt 123 000 år 2019. Det genomsnittliga antalet medlemmar per bil har ökat från 29 personer år 2011 till 53 personer år 2019. Det uppges finnas såväl kommersiella som kooperativa bilpooler. De större kommersiella bilpoolsaktörerna i Sverige är Sunfleet, Move About, Aimo och Bilpoolen.nu. Antalet bilar och medlemmar per aktör redovisas. Sunfleet ägs, enligt utredaren, av Volvo Car Mobility och är Sveriges största kommersiella bilpool.

Vidare uppges att det finns kooperativa bilpooler på ett trettiotal orter i Sverige. Hösten 2019 fanns det sammanlagt omkring 80 bilar och 850 medlemmar. Bilpoolernas riksförbund (Bil.coop) bistår medlemmarna i kooperativa bilpooler med råd och professionell hjälp i olika frågor. Organisationen har

14 anslutna ideella bilpooler. De största kooperativa bilpoolerna är EKO bil Örebro, Stockholms bilpool, Lunds bilpool och Bilpoolarna i Uppsala.

Det förekommer även att privatpersoner hyr ut privatbilar till varandra via en förmedlingstjänst ofta genom en digital plattform, vilket kallas Peer-to-peer bilpooler. Ett exempel är företaget SnappCar (tidigare Flexdrive) som sedan 2012 bedriver denna form av bildelning i Sverige. SnappCars affärsidé är att tillhandahålla en digital plattform genom vilken privatpersoner kan hyra ut sina bilar och att ta ut en förmedlingsavgift för varje uthyrning. SnappCar gör en säkerhetskontroll av alla uthyrare och alla bilar omfattas av en tillfällig specialförsäkring under uthyrningsperioden. Enligt uppgifter från Snapp-Car i augusti 2019 hade man 4 000 bilar i sitt register varav 1 000 hade hyrts ut de senaste 12 månaderna. Privatpersoner hyr i genomsnitt ut bilarna 2,5 dagar per månad.

En annan aktör på området uppges vara företaget GoMore som erbjuder en tjänst med en app där privatpersoner kan hyra ut sin bil eller en bil som leasats genom GoMore. I augusti 2019 hade företaget cirka 85 000 registrerade användare, främst i Stockholm, Göteborg och Malmö. Det finns även en app-baserad peer-to-peer delningstjänst/bilpool som heter Ciao Ciao carsharing i Göteborg.

Därutöver finns en ideell förening med namnet Sambil som förmedlar kontakter mellan bilägare och låntagare för bildelning. All bokning och betalning sker utan föreningens inblandning. I augusti 2019 hade föreningen 144 medlemmar och 20 bilar till förfogande för bildelning.

I april 2019 lanserades, enligt utredaren, en ny delningstjänst för elektriska mopeder i Stockholm av företaget Blink Nordic AB. Verksamheten finns också i 20 andra städer i Europa. Via en app kan man boka mopederna som är anpassade för stadsmiljö. Maxhastigheten är 25 km/h och lägsta åldersgräns för användarna är 18 år.

Utredaren uppger att flera studier pekar på att en kommersiell bilpool måste ha ganska många medlemmar för att vara lönsam. Två aktörer som lagt ned sin verksamhet i Stockholm är Car2Go och DriveNow.

Det uppges också att det främst är i tätbebyggda områden som bildelningstjänster finns och att drivkrafterna till en ökad användning vanligtvis är urbanisering, ökad trängsel och it-utveckling.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch är godtagbar.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Administrativa kostnader

I konsekvensutredningen uppges att motorfordonspoolerna kommer att behöva ansöka om parkeringstillstånd i kommunerna för att kunna dra nytta av förmånen att nyttja de reserverade parkeringsplatserna. Bedömningen görs att ansökningsförfarandet kommer att bli relativt okomplicerat och ett antagandes görs om att det kommer att ta fyra timmar. Arbetskostnaden per timma antas vara 450 kronor i 2020 års lönenivå för en tjänsteman. Givet en uppskattning om totalt 100 motorfordonspooler i Sverige medför det administrativa kostnader om sammantaget 180 000 kronor per år för motorfordonspoolerna enligt beräkningen 4 timmar x 100 motorfordonspooler = 180 000 kronor. Utredningen bedömer att dessa kostnader minskar betydligt efter cirka två år när motorfordonspoolerna hunnit ansöka om parkeringstillstånd för merparten av sina delningsfordon.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslagets administrativa kostnader är godtagbar.

Andra kostnader och verksamhet

I konsekvensutredningen uppges att marknaden för delning av andra motorfordon än personbilar är liten och att de antaganden och räkneexempel som redovisas i konsekvensutredningen därför endast avser delning av bilar. Det uppges också att det saknas statistiska modeller för att kvantifiera effekterna i olika avseenden, men att utredaren har gjort vissa antaganden om storleksordningen på effekterna som åtgärderna uppskattas ge. Dessa antaganden uppges delvis bygga på forskningsrapporter, men att rena räkneexempel också används för att belysa effekterna av åtgärderna.

Det uppges att, i den mån kommunerna väljer att, genom lokala föreskrifter, reservera parkeringsplatser för delningsfordon ökar möjligheterna för parkering för sådana fordon, vilket kan förväntas bidra till att marknaden för motorfordonspooler växer. I dagsläget uppges dessa verksamheter främst utgöras av bildelning, men det kan komma att förändras över tid med en ökad omfattning av delning av motorcyklar och mopeder. Det uppges att det finns olika förutsättningar mellan kommuner men sannolikt även olika intresse för att reservera sådana parkeringsplatser. Då det främst är i tätbebyggda områden som bildelningstjänster finns bedömer utredaren att de reserverade parkeringsplatserna kommer att inrättas i områden där befolkningstätheten är hög, där det totala antalet parkeringsplatser är förhållande högt och där tillgången till kollektivtrafik är hög. Flertalet reserverade parkeringsplatser bedöms därför komma att finnas i storstäder och i dess närförorter samt i större städer.

Utredaren uppger att utgångspunkten är att parkeringsplatser som skulle komma att reserveras genom kommunala beslut i motsvarande grad minskar parkeringsutrymmet för privatägda bilar. Det uppges att utredningen cirkulär ekonomi i mars 2017 bedömde att dess föreslagna åtgärder skulle bidra med en ökning med 2 000 bilpoolsbilar och 5 000 bilar efter fem år. En av de åtgärder som utredningen cirkulär ekonomi föreslog var att kommunerna skulle ges möjlighet att upplåta gatumark för bilpoolsparkering genom lokala trafikföreskrifter. I konsekvensutredningen bedöms det alltför möjligt att denna åtgärd på sikt skulle kunna bidra till ett så pass stort tillskott som 2 000 bilpoolsbilar. Det uppges att det i Sverige finns cirka 2 400 bilar som tillhör sådana verksamheter som kan förväntas falla inom ramen för definitionen av begreppet motorfordonspool. Vidare uppges att ökningen av antalet sådana bilpoolsbilar har varit något svagare än vad utredningen cirkulär ekonomi bedömde 2017. Utredaren har inte funnit några empiriska studier som visar kvantifierade effekter av någon åtgärd som liknar förslaget om att reservera parkeringsplatser för delningsfordon. Det bedöms därför inte finnas något underlag för att med någon säkerhet bedöma inverkan av en sådan åtgärd. Utredaren bedömer det som tänkbart att de föreslagna åtgärderna på lång sikt kan leda till att 5 000 parkeringsplatser reserveras för delningsfordon i form av personbilar. Det bedöms troligt att en stor andel av de reserverade parkeringsplatserna koncentreras till ett antal stora orter. Ett tänkbart scenario, enligt utredaren, är att 10 större orter tar i anspråk 250 parkeringsplatser för parkering av bilar i motorfordonspooler och att 40 mindre orter på samma sätt tar i anspråk drygt 60 parkeringsplatser. De förbättrade parkeringsmöjligheterna för delningsfordon kan, enligt utredaren, förväntas bidra till att marknaden för motorfordonspooler växer. En försiktig bedömning är att åtgärderna på lång sikt kan bidra till att antalet bilar i motorfordonspooler ökar med omkring 600 bilar jämfört med nuläget och att en bilpoolsbil uppskattningsvis kan ersätta mellan 4 till 10 privatägda bilar. Som grund för detta antagande finns flera internationella studier som redovisas. Som ett räkneexempel med antagandet att nio hushåll i genomsnitt delar på en bil i en motorfordonspool skulle förslagen bidra till att 5 400 medlemmar tillkommer.

Givet att antalet bilar i motorfordonspooler ökar med omkring 600 bilar och att 5 400 medlemmar tillkommer bidrar det till ökade intäkter i företag som bedriver kommersiella och kooperativa motorfordonspooler. Utredaren har inte funnit data som visar hur stora utgifter användare av bildelningstjänster lägger på sin bilanvändning. Med ett antagande om att en genomsnittlig användare spenderar 10 000 kronor om året skulle förslagen kunna medföra en ökning av intäkterna i branschen på längre sikt med omkring 43 miljoner kronor per år exklusive mervärdesskatt. Som ovan nämnts tillkommer

administrativa kostnader i motorfordonspoolerna för arbete med ansökningar till kommunerna om tillstånd att få använda reserverade parkeringsplatser för delningsfordon.

Utredaren uppger att studier visar att bilpooler medför att kostnaderna för att använda bil minskar när de fördelas på fler hushåll samtidigt som körsträckorna tenderar att minska. Utredningen för cirkulär ekonomi nämner i sitt betänkande att bilpoolmedlemmarna i genomsnitt spar 7 700 kronor per år med ett antagande om att 22 procent av bilpoolmedlemmarna gör sig av med de privatägda bilarna. Det uppges att för ett enskilt hushåll som övergår från att äga bil till att använda bil via motorfordonspool blir besparingen ofta betydligt större.

Utredaren bedömer att nybilsförsäljningen kan komma att minska med omkring 200 bilar per år, då bildelningen förväntas öka. Det uppges också att utredningen cirkulär ekonomi i sitt betänkande antog ett scenario om att nybilsförsäljningen skulle minska med 3 600 bilar per år under fem år till följd av utredningens förslag. Utredaren uppger att bilpoolsmarknaden har kommit att utvecklas svagare jämfört med bedömningen som utredningen cirkulär ekonomi gjorde i mars 2017. Utredaren bedömer därför att nybilsförsäljningen kommer att påverkas mindre. Det uppges att antalet nyregistrerade personbilar uppgick till i genomsnitt 375 000 per år under åren 2017 – 2019. Med ett antagande om att ett genomsnittligt pris per nya bil är 350 000 kronor inklusive mervärdesskatt medför det ett intäktsbortfall för nybilsförsäljningen om cirka 56 miljoner kronor per år exklusive mervärdesskatt.

Utredaren gör bedömningen att de föreslagna åtgärderna inte medför behov av förändringar i företagets verksamhet och uppger också att utöver de administrativa kostnaderna för att ansöka om parkeringstillstånd tillkommer inga andra kostnader.

Regelrådet finner ingen anledning att göra en annan bedömning och anser därför att förslagsställarens redovisning av förslaget andra kostnader och påverkan på företagets verksamhet är godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

I konsekvensutredningen anges att den stimulans som de föreslagna åtgärderna ger för nyttjande av motorfordonspooler inte bedöms ha någon betydande inverkan på konkurrensförhållanden för hyrbilsföretagen. Skälet är att företag som bedriver traditionell biluthyrning i regel erbjuder tjänster som täcker andra behov av bilanvändning än vad motorfordonspooler gör. En tänkbar inverkan är, enligt utredaren, emellertid att hyrbilsföretagen anpassar sin verksamhet genom att erbjuda delningstjänster med fordon som faller inom ramen för utredningens föreslagna definition av motorfordonspool. Dessa företag kan då ansöka om parkeringstillstånd för delningsfordon för att kunna nyttja de av kommunen reserverade parkeringsplatserna. Utredningens bedömning är att förslagen inte snedvrider konkurrensförhållanden för någon typ av företag eller mellan olika branscher.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslaget påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag är godtagbar.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

I konsekvensutredningen anges att förslaget kan bidra till att vissa hushåll minskar sitt bilinnehav bland annat genom försäljning av bilar. Det kan i sin tur bidra till att utbudet av bilar i företag som säljer begagnade bilar ökar. Det uppges också att förslaget kan medföra en mindre sysselsättningsökning i bilpoolföretagen med omkring 10 till 15 heltidstjänster, men att sysselsättningen bland återförsäljare av nya bilar inte påverkas.

Utredaren gör bedömningen att förslaget inte medför några ytterligare betydande konsekvenser för företagen än dem som redan redovisats.

Regelrådet finner ingen anledning att göra en annan bedömning och anser därför att förslagsställarens redovisning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden är godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

I konsekvensutredningen anges att det inte finns skäl att ta någon särskild hänsyn till mindre företag. För att kunna nyttja reserverade parkeringsplatser för delningsfordon krävs ett särskilt tillstånd och antalet arbetstimmar som behövs för denna uppgift bör vara ungefär lika oavsett företagsstorlek. Den administrativa belastningen blir därför relativt sett högre för företag med få anställda. Utredningen bedömer emellertid att ansökningsförfarandet blir relativt enkelt att utföra. Rutiner kan också utarbetas över tid som förenklar uppgiften för motorfordonspoolerna.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av särskild hänsyn till små företag vid reglernas utformning är godtagbar.

Sammantagen bedömning

Regelrådet kan konstatera att förslagsställarens redovisning av konsekvenserna till följd av förslaget är godtagbar i alla avseenden.

Regelrådet finner därför att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 12 maj 2021.

I beslutet deltog Elisabeth Thand Ringqvist, ordförande, Cecilia Gunne, Hans Peter Larsson, Claes Norberg och Lennart Renbjer.

Ärendet föredrogs av Annika LeBlanc.



Elisabeth Thand Ringqvist
Ordförande



Annika LeBlanc
Föredragande