

Ärendenummer
TRV 2021/26339
Motpartens ärendenummer
I2020/02336

Dokumentdatum
2021-06-02

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till:
Diariet
GD-sekreterare
Webb-och projektstöd
Ärendeberedning Planering

Trafikverkets yttrande över betänkandet Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av fordon (SOU 2020:22)

Trafikverket ser positivt på att en juridisk definition av begreppen bilpool och bilpoolstjänst föreslås, men hade gärna sett fler förslag på hur man kan främja motorfordonspooler även utanför marknadsaktörernas ofta urbana perspektiv.

Trafikverket noterar att utredningen inte finner stöd för att sänka mervärdesskatten för bilpoolstjänster, och föreslår vidare utredning om huruvida en bilpoolstjänst som länk i en kedja av kombinerade mobilitetstjänster skulle kunna erhålla sänkt mervärdesskattesats.

Trafikverket ser även positivt på förslaget att kommunerna ska ges möjlighet att, genom lokala trafikföreskrifter, reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark, då vi anser parkeringsfrågan vara av central betydelse i sammanhanget.

Trafikverket anser dock att Konsumentverket är bättre lämpade att genomföra den informationssatsning riktad till konsument som föreslås i betänkandet. De har bättre erfarenhet och kompetens att rikta sig direkt till konsument, samt redan etablerade informationskanaler inom området. Trafikverket är självklart villiga att bistå med underlag för en sådan satsning.

Övriga synpunkter

Avgränsningar och definitioner

Vägverket och till en början även Trafikverket byggde kunskap och publicerade rapporter om bilpooler och bildelning. Aktiviteten bedömdes dock vara en kvarleva från Vägverkets sektorsansvar och avslutades. De slutsatser som presenterats av Bilpoolsutredningen är i princip desamma som Vägverket drog redan vid millennieskiftet – bilpoolernas stora potential att bidra till ett mer hållbart transportsystem; behoven av juridiska definitioner, dedikerat parkeringsutrymme och marknadsföring; samt ökat samarbete med kollektivtrafiken. Detta faktum belyser att arbetet med bilpoolsfrämjande åtgärder har saknat prioritet. Dock visar statistiken presenterad i utredningen att intresset för s.k. motorfordonspooler ökat på senare tid.

Det är därför av särskild vikt att de åtgärder som föreslås verkligen skapar förutsättningar för motorfordonspoolernas potential att blomma ut – och inte riskerar att ge motsatt effekt. Genom att föreslå en stram definition av motorfordonspooler/delningsfordon och inte inkludera peer-to-peer pooler kan effekten möjligen bli negativ på de platser där kommersiella aktörer inte finner nog med kundunderlag. Trafikverket

Ärendenummer
TRV 2021/26339
Motpartens ärendenummer
I2020/02336

Dokumentdatum
2021-06-02

hade gärna sett fler förslag på hur man kan främja motorfordonspooler även utanför marknadsaktörernas ofta urbana perspektiv.

Liknande resonemang kan också föras gällande kopplingen till kombinerad och delad mobilitet (MaaS). Trafikverket efterfrågar en lite generösare tolkning av kommittédirektivet där motorfordonspooler kan ses som ett formellt komplement till – eller kanske till och med en integrerad del av – kollektivtrafiken i en mobilitetskedja. Det vore önskvärt att få undersökt ytterligare om ett sådant upplägg kan motivera en reducerad mervärdesskattesats. Genom att tydligt knyta motorfordonspoolerna till kollektivtrafiken och erbjuda en helhetslösning till rimlig kostnad kan behovet av privat bilägande möjligen ifrågasättas av fler.

När allt mer automatiserade fordon gör sitt intåg på den svenska marknaden finns uppenbara risker att gränsen mellan självkörande taxibilar, utvidgad kollektivtrafik och delningsfordon blir otydlig. Frågor om exempelvis vilken mervärdesskattesats som bör gälla för ett självkörande delningsfordon, eller var gränsen går mellan självkörande delningsfordon och självkörande taxibilar bör utredas grundligt, så att det bereds möjlighet att introducera nya tekniker inom ramen för ett relevant och aktuellt regelverk.

Parkeringsplatser för delningsfordon

Trafikverket ställer sig bakom förslaget att ge möjlighet för kommunerna att, genom lokala trafikföreskrifter, reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark, då en sådan möjlighet har efterfrågats länge och har god potential att främja motorfordonspooler. I sammanhanget kan det även nämnas att vi i regeringsuppdraget om demonstrationsprojekt av en bytespunkt kommer att rekommendera ett nationellt piktogram för delningsfordon, att användas vid exempelvis järnvägsstationer för att underlätta navigering.

Dock ser vi behov av ytterligare integrering av motorfordonspooler i den mer övergripande utvecklingen för hållbara stadsmiljöer och hållbar mobilitet. Att införa satsningar som främjar motorfordonspooler – exempelvis upplåtande av parkeringsplatser för delningsfordon i anslutning till kollektivtrafik – i policydokument rörande trafik-, miljö- och stadsmiljöfrågor kan bidra till att legitimera dessa typer av satsningar som relevanta och effektiva åtgärder. Det kan också vara värt att undersöka om satsningar på motorfordonspooler på något sätt går att koppla till de av Trafikverket administrerade stadsmiljöavtalen.

Gällande frågan om vilken instans som ska pröva om kriterierna i lagen om motorfordonspooler är uppfyllda och hur delningsfordon ska kunna identifieras anser Trafikverket att det viktigaste är att säkerställa en ordning som maximerar incitamenten till att nyttja motorfordonspooler.

Informationsinsatser mot konsument

Vad gäller förslaget att ge Trafikverket i uppdrag att genomföra en informationssatsning riktad till konsument hänvisas det i rapporten till att Trafikverket redan har pågående regeringsuppdrag inom området – som exempel nämns uppdraget att genomföra informations- och kunskapshöjande åtgärder för omställning av transportsystemet till fossilfrihet – och man menar att det därför är lämpligt att Trafikverket får ytterligare ett liknande uppdrag. Trafikverket vill här påpeka skillnaden mellan att informera och kunskapsmässigt stötta offentliga eller privata aktörer inom samhällsutvecklingsområdet, och att bedriva kampanjarbete mot privatpersoner på en konkurrensutsatt marknad. Det senare ingår inte i Trafikverkets instruktion. Dessutom har Konsumentverket redan idag de etablerade kanalerna Hallå konsument och Bilsva.

Ärendenummer
TRV 2021/26339
Motpartens ärendenummer
I2020/O2336

Dokumentdatum
2021-06-02

Effekter av föreslagna åtgärder

Trafikverket finner att effekterna av framförallt förslaget rörande parkeringsplatser i stort kan förväntas vara positiva sett ur ett samhällsekonomiskt helhetsperspektiv, men våra beräkningar visar att delar av konsekvensanalysen i övrigt bör uppdateras innan det är möjligt att bedöma effekterna mer korrekt. Som exempel kan nämnas att den största och viktigaste förväntade effekten av förslaget - inbesparad kostnad för fordon till följd av effektivare fordonsanvändning – saknas i den samhällsekonomiska bedömningen. Dessutom skulle de argument (minskat bilresande respektive modernare fordon) som framförs i utredningen gällande minskade koldioxidutsläpp kunna användas för att peka på att motorfordonspooler kan ge positiva effekter inom trafiksäkerhetsområdet. Denna aspekt hade gärna kunnat belysas skarpare.

Trafikverket finner vidare att det fortfarande behövs mer kunskap om vilka faktorer – analyserat ur ett användarperspektiv – som är viktiga för att få fler att välja motorfordonspooler och anser att det bör utföras studier på området för att samla in sådan kunskap.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Lena Erixon. Föredragande har varit utredare Stefan Kurki, PLkvp. Samråd har skett med Einar Tufvesson på Strategisk utveckling, Malin Modh på Kommunikation samt internt inom verksamhetsområde Planering. I den slutgiltiga beredningen har verksamhetsområdeschef för Planering Stefan Engdahl, avdelningschef Marie Hagberg och enhetschef Ulrika Wennergren deltagit.

Lena Erixon
Generaldirektör