

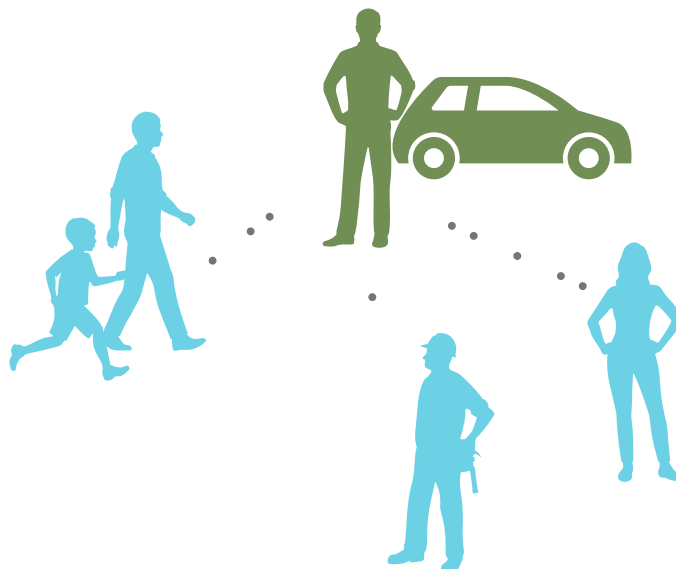
Position Paper
DriveSweden Verklighetslabb Support

Regelverksinnovation för P2P bildelning i Sverige

Göteborg, Juni 2018

Författare: Linda Olsson, Maria Schnurr (RISE Viktoria)

Kontakt: Maria Schnurr, maria.schnurr@ri.se



Arbetet med denna position paper har utförts inom Strategiska innovationsprogrammet Drive Sweden, en gemensam satsning av Vinnova, Formas och Energimyndigheten.

Mobilitet i delningsekonomin

Delningsekonomi är ett begrepp som fått stor uppmärksamhet de senaste åren, trots att det egentligen inte är något nytt. Människor har i alla tider lånat ut eller sålt begagnade saker till varandra. Många av oss har exempelvis någon gång lånat bil av en vän eller familjemedlem. Det nya är att webbtjänster och appar växt fram, som gör det enklare att hitta andra människor att dela med och ökar möjligheten att dela underutnyttjade tillgångar.

Den här skriften handlar om svårigheter som kan uppstå då privatpersoner vill dela bil med varandra, så kallad peer-to-peer-bildelning. För dig som undrar vad detta är, finns en faktaruta allra sist. I texten används begreppet *dela* genomgående. Med det avses att privatpersoner delar bil med andra, godtyckliga privatpersoner mot ekonomisk ersättning.

Exempel på bildelning

Anders tjänar lite extra pengar genom att dela sin bil genom en förmedlingstjänst. Han har registrerat sig och sin bil i en bildelningsapp, och delat den ett par gånger. Det känns tryggt eftersom han kan se alla bilanvändare i appen, och förmedlaren står för ett kontrakt och den extra försäkring som krävs. Dessutom bestämmer han priset själv. Så kommer årsfakturan från förmedlaren, som informerar om att Anders måste deklarerat sina inkomster. Efter att Anders dragit bort skatt, förmedlingsavgifter och kostnader för slitage och värdeminskning blir det nästan inga pengar kvar. Anders funderar på om han ska fortsätta dela bilen. Det var ju lite krångligt att behöva bestämma träff med användarna, och när han inte tjänar särskilt mycket på det så är det kanske inte värt besväret.

Karin ska åka på semester och lämna bilen på långtidsparkeringen i tre veckor. Det känns dyrt och lite onödigt. Samtidigt tycker biluthyrningsfirman DelaBil att det är synd att så många bilar bara står där och väntar, samtidigt som de har för få bilar till uthyrning under semestertiden då många turister anländer. De skulle kunna ge Karin ett erbjudande: lämna bilen hos dem, så lovar de att tvätta och städa den, och eventuellt dela den till en annan privatperson medan Karin är på semester. Alla parter vinner: DelaBil kan tillgodose en ny bilanvändares behov utan att behöva utöka sin egen flotta, och om bilen blir uthyrd så får Karin en intäkt. DelaBil har tillstånd för biluthyrning, och deras egna bilar är hyrbilsregistrerade. Men vad skulle gälla för Karins bil? Varken hon eller DelaBil vill ju göra sig omaket att hyrbilsregistrera en bil för tre veckor, särskilt som den kanske inte ens kommer att hyras ut till någon.

Vad säger lagen?

Bildelning regleras i lagen (1998:492) och förordningen (1998:780) om biluthyrning. Lagen gäller för yrkesmässig uthyrning av fordon utan förare under kortare tid än ett år, och reglerar främst tillståndsplikt. Transportstyrelsen är prövnings- och tillsynsmyndighet för tillstånd. Fordon som används i uthyrning ska anmälas till Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen prövar den som ansöker om tillstånd för att bedriva biluthyrning. Det innebär att titta i brottsregistret och på deras lämplighet att bedriva uthyrning. Dessutom ska vissa kompetenskrav uppfyllas, vilket innebär att den sökande har genomgått en kurs hos biluthyrarnas branschförbund eller har motsvarande kompetens. Den som fått tillstånd att bedriva biluthyrning registreras i vägtrafikregistret, och ska föra anteckningar över uthyrningar som ska kunna göras tillgängliga för Transportstyrelsen och Polismyndigheten. De bilar som används ska registreras för biluthyrning, vilket innebär ett krav på kontrollbesiktning varje år. Om det förekommit missförhållanden, eller om förutsättningarna för att bedriva biluthyrning inte längre föreligger, ska tillståndet för biluthyrning återkallas.

Lagen kan hindra bildelning

Idag är det inte tillåtet att bedriva yrkesmässig biluthyrning utan tillstånd. Frågan är hur ”yrkesmässig” definieras. Idag finns ingen definition, och eftersom ingen har blivit dömd för olaglig biluthyrning så saknas prejudikat.

Peer-to-peer-bildelning kan ske på olika sätt:

- Att dela bilen med en granne en gång, utan uppsåt att starta upp biluthyrning, borde inte anses vara yrkesmässigt. Eftersom bilen inte används i en uthyrningsrörelse finns ingen anledning att registrera den som hyrbil.
- Att använda en förmedlingstjänst för att upprepat dela bilen skulle kunna ses anorlunda. Idag anses förmedlare av biluthyrning mellan privatpersoner vara yrkesmässiga biluthyrare och behöver därmed ha tillstånd för detta. Däremot är bilarna som delas inte registrerade som hyrbilar, eftersom de ägs av privatpersoner som främst använder dem för privat bruk.
- Att som privatperson dela bilen till en biluthyrningsfirma, som i sin tur hyr ut den till en annan privatperson, skulle kunna definieras som yrkesmässig uthyrning. Den bil som hyrs ut av en biluthyrningsfirma skulle kunna behöva registreras som hyrbil, även om den ägs av en privatperson.

Det här innebär att marknaden för privatpersoner att dela sin bil begränsas, på ganska oklara grunder. Få privatpersoner eller företag vill bryta mot lagen, och en otydlig formulering av under vilka förutsättningar lagen gäller leder antagligen till att färre bilar blir tillgängliga för delning. Med den innovationsdynamik som finns, bland annat på grund av den höga digitaliseringstakten, förväntas att det tillkommer fler, nya sätt att dela bil. Då kan det bli ännu mer oklart vilka regler gäller.

Vad säger Skatteverket?

Den som delar sin bil ska ta upp det i inkomstdeklarationen, som inkomst av kapital, och får då en skattesats på 30%. Bilägaren får göra avdrag för merkostnader som uppkommit till följd av delningen, men inte för fasta kostnader som ägaren skulle haft ändå. En biltvätt är till exempel inte avdragsgill. Om delningen skett genom en förmedlare, som tar ut en avgift, är det inkomsten efter att avgiften dragits av som beskattas för delaren. Förmedlaren betalar då inkomstskatt och moms på sin förmedlingsinkomst. Det är den som delar som själv ska

deklarera sina inkomster från delningen, oavsett om en förmedlare anlitas. Förmedlare rapporterar inte delarens inkomster till Skatteverket, och lämnar inte kontrolluppgifter. Skatteverket informerar om vilka regler som gäller på sin hemsida, så att privatpersoner ska kunna göra rätt.

Den som delar sin bil enstaka gånger anses inte bedriva ekonomisk verksamhet. Om bildelningen sker frekvent och kontinuerligt så anses den däremot som ekonomisk verksamhet, vilket innebär att delaren ska betala 25% moms. Detta gäller även om delaren saknar tillstånd för att driva en uthyrningsrörelse enligt lagen om biluthyrning (1998:492). Delaren måste då registrera sig till moms och redovisa moms i en momsdeklaration. Möjlighet till skattebefrielse finns för företag som har en omsättning som beräknas bli högst 30 000 kronor under beskattningsåret. Om delaren ska betala moms har delaren också rätt till avdrag för moms på inköp som förbrukas under delningen, exempelvis bränsle, biltvätt och förmedlingsavgift. Delaren kan dock inte få avdrag för moms på inköp av en personbil.

Skatteregler kan hindra bildelning

Många svenskar är vana vid att alla deras inkomster och avdrag är förtryckta i deklarationen. Arbetsgivare och banker drar av skatt och lämnar kontrolluppgifter till Skatteverket, och vid ROT- och RUT-arbeten är det den som utför tjänsten som ansöker om avdrag för beställarens räkning. Som privatperson behöver man bara kontrollera att de förtryckta uppgifterna stämmer och skriva under deklarationen. När det gäller bildelning behöver den som delar själv ta reda på hur inkomster och utgifter ska redovisas. Information finns, men den kan vara svår att tolka. Att en tilläggsförsäkring som tecknats för att täcka bildelningen är en avdragbar utgift är exempelvis relativt enkelt att inse, men slitage på bilen är knepigare. Om delar behöver bytas tidigare än som varit fallet utan delning så kan en del av den kostnaden vara avdragsgill, men bilägaren måste själv räkna ut hur stort slitage som delningen innebär och vilket värde det har.

Ett närliggande område är delning av bostäder. Bostadsbristen är välkänd, och många svenskar är medvetna om att de kan hyra ut sin bostad. För att uppmuntra delning av bostäder finns ett ganska högt schablonavdrag, som utnyttjas flitigt. Skatteverket informerar privatpersoner som hyr ut en bostad genom en mängd exempel på olika uthyrningssituationer på sin hemsida. De har även klart definierade regler för när delning av bostad blir momspliktig. Motsvarande exempel saknas när det gäller delning av bil.

Antagligen finns det många som avstår från att prova bildelning, eftersom det är otydligt vilka avdrag som kan göras och hur stor lönsamheten därmed är och hur inkomsten ska hanteras i deklarationen. Det är troligtvis också en ganska stor andel av bildelare som inte betalar korrekt skatt på inkomster från delning av sin bil, på grund av bristande information. En anledning till osäkerhet kan vara att två närliggande områden, delning av bostad respektive bil, informationsmässigt behandlas olika av Skatteverket, en myndighet som svenska folket har stort förtroende för.

Vad behöver förändras?

Beskattning

Informationen om att betala skatt för bildelning behöver bli bättre, med tydliga definitioner av vilka avdrag som kan göras och när bildelning räknas som ekonomisk verksamhet. Här kan både Skatteverket och förmedlingstjänster för bildelning agera. Att formulera tydliga definitioner för avdrag för merkostnader är en fråga för Skatteverket, liksom att vara en primär källa till otvetydig information liknande den som gäller för delning av bostäder. Att tydligt möjliggöra avdrag för utgifter i samband med delningen, exempelvis bränsle, biltvätt, slitage och värdeminskning, eller införa en beräkningstjänst för avdrag för merkostnader, kan öka lönsamheten och på så vis främja delningsekonomin. Att ytterligare informera om och hjälpa till att hantera skattefrågor skulle kunna vara en tilläggstjänst för bildelningsförmedlare.

Lagstiftning

Få andra näringsverksamheter är lika reglerade som biluthyrning. Samtidigt är det ytterst få biluthyrningsfirmor som fått tillståndet återkallat, eftersom det sällan förekommer allvarliga brott eller skatteskulder i branschen. Två viktiga skäl till reglering är trafiksäkerhet och att föra anteckningar över uthyrningar. Både den som delar sin bil och den som använder någon annans bil vill kunna känna sig trygga. Användaren vill antagligen försäkra sig om att bilen är trafiksäker, och delaren vill antagligen ha koll på vem som använder bilen. Det talar för att kvalitet, säkerhet och dokumentation inte skulle behöva regleras i lag för att uppnås. Så länge lagen finns, är det dock av största vikt att begreppet ”yrkesmässig uthyrning” får en otvetydig definition. Det måste vara tydligt för både privatpersoner och myndigheter när lagen är tillämpbar och inte. En enkel definition skulle kunna baseras på årliga delningstillfällen, delningskilometer eller inkomster från delningen.

Slutsatser

Sammanfattningsvis behöver lagar och regler för bildelning förtydligas, så att tolkningsutrymmet minskar. Det måste vara tydligt för både privatpersoner och för tjänstemän vad som gäller. För att främja delningsekonomin behöver det även finnas lönsamhet för den som har en tillgång att dela. Utan ekonomiska incitament finns det en risk att bildelning mellan privatpersoner bara ses som krångligt och jobbigt, och att den möjligheten till resurseffektivitet i transportsektorn går förlorad.

Faktablad

Vad är bildelning?

Bidelning innebär att andra personer än bilägaren får tillgång till bilen. Förutom informella, icke-kommersiella sätt att dela bil, som bygger på att till exempel familjemedlemmar eller grannar känner varandra, finns olika formella sätt av delad tillgång (Roth, Larsson, & Koucky, 2016):

1. Traditionell biluthyrning: En kommersiell aktör tillhandahåller bilar som kan hyras dag- eller veckovis från biluthyrarens lokaler. Biluthyraren tar ansvar för bilen helt och hållet och besiktar bilen efter varje uthyrningstillfälle. Användare måste registreras och godkännas vid varje uthyrningstillfälle. Kommersiella biluthyrare tillhandahåller omkring 30 000 bilar i Sverige.
2. Bilpool: Som biluthyrning, men bilarna hyrs per timme och hämtas och lämnas vid dedikerade parkeringar. Bilpoolsoperatörer tillhandahåller en bokningsplattform där bilarna kan bokas flexibelt och spontant. Användare måste registrera sig som medlemmar i bilpoolen och betala periodavgifter. Fysisk tillgång är ofta möjlig utan nyckel, istället används kort, kod eller liknande. Dessutom finns så kallade *flytande bilpooler* där bilarna kan hyras och lämnas tillbaka var som helst inom ett begränsat område. I Sverige finns ca 70 000 bilpoolsmedlemmar och 2 000 bilpoolsbilar.
3. Peer-to-peer-bidelning: Privatpersoner får tillgång till en privatägd bil som ägaren gör tillgänglig genom en förmedlare. I motsats till traditionell biluthyrning eller bilpool tillhandahåller förmedlarna inte bilarna, men en (oftast digital) förmedlingsplattform samt vissa garantier (till exempel särskild försäkring under delningstiden). Fysisk tillgång till bilen brukar kräva bilnycklar, som fås av bilägaren. Det finns ett fåtal peer-to-peer-bidelningsaktörer i Sverige.

Olika aktörer på marknaden för bildelning planerar ytterligare former av delad tillgång. De bygger delvis på teknikutveckling (Regeringskansliet, 2018; Østli, Ørving, & Aarhaug, 2017): ett exempel är digitala nycklar som avlägsnar det hinder som tillgång till bilnycklar innebär. En annan nyhet är en kombination av biluthyrning eller bilpool med peer-to-peer-bidelning: en bilägare lämnar sin bil till en kommersiell biluthyrare eller bilpool som sedan hyr ut bilen till kunder. I det fallet agerar biluthyraren/bilpoolen som förmedlare.

Bidelning i våra grannländer

Ingen av våra närmaste grannar har lagkrav på tillstånd för biluthyrning, i övrigt finns lite olika regler. I Norge finns inget krav på omregistrering av bilar som används i uthyrningssyfte, och bilar kontrollbesiktigas vartannat år. Bilägarens intäkter från bildelning är skattebefriade upp till 10 000 NOK. I Danmark behöver bilen registreras som hyrbil om den hyrs ut som en del i en biluthyrningsfirmas flotta, men inte om den delas mellan två privatpersoner. Kontrollbesiktning för privat bruk sker vartannat år. Finland har omregistreringskrav oavsett formen för uthyrning/delning, och kontrollbesiktning sker varje år.

Varför dela bil?

Sveriges regering har ambitionen att minska transportsektorns fossilbränsleberoende med 80 procent till 2030, och det är tydligt att målet ska nås genom förändringar inom bilar, bränsle och beteende (Goldmann & Steorn, 2017; Regeringskansliet, 2017). Enbart tekniska åtgärder är alltså otillräckliga. Bildelning blir en allt viktigare del av dagens och framtidens mobilitet, eftersom det effektiviserar resursanvändning samtidigt som det ökar tillgången till transportmedel. I hög utsträckning kan bildelning bidra till minskat bilägande och bilanvändning, vilket minskar klimatpåverkan, luftföroreningar, buller och trängsel.

Trots att förväntningarna är stora har bildelning ännu inte kunnat bidra till en väsentlig minskning av fordonsflottan eftersom det finns flera hinder. Det beror delvis på beteende, och delvis är orsakerna strukturella. Bildelning är helt enkelt inte integrerat i transportsystemet än.

Referenser

- Regeringskansliet (2018). *Vägen till självkörande fordon – försöksverksamhet*. Statens offentliga utredningar, 2018:16.
- Goldmann, M., & Steorn, N. (2017). *Bilpoolsboom så går det till!* 2030-sekretariatet.
- Regeringskansliet (2017). *Från värdekedja till värdecykel – så får Sverige en mer cirkulär ekonomi*. Statens offentliga utredningar 2017:22.
- Roth, F. A., Larsson, M.-O., & Koucky, M. (2016). *Bilpoolsdefinition. Förslag till nationella kriterier och möjliga användningsområden*. IVL Svenska Miljöinstitutet och Koucky & Partners.
- Østli, V., Ørving, T., & Aarhaug, J. (2017). *Betydningen av ny teknologi for oppfyllelse av nullvekstmålet. En litteraturstudie*. TØI rapport 1577/2017.