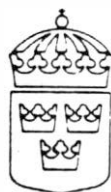


# Motion till riksdagen

## 1989/90:T913

av Kjell Dahlström (mp)

### Utveckling av hyrbilsystemen



Mot.  
1989/90  
T913–921

---

#### Allmän bakgrund

Efter andra världskriget har bilismen utvecklats till en massföreteelse i vårt och andra industriländer. Samtidigt gastkramas övriga länders storstadsghetton av bilar även om de är sällsynta i övriga delar av dessa länder. Bilindustrin har betecknats som den västliga industrivärldens motor.

Efter oljekrisen 1973 antog många att bilismen skulle nå en mättnad i vårt land. 1976 inträffade också för första gången ett kraftigt brott i bilbeståndets ständiga ökning, år från år under hela efterkrigstiden. Mättnaden i det svenska bilbeståndet höll i sig i tre år. Sedan dess har bilbeståndet fortsatt att öka i ungefär samma takt som tidigare. Först i år har bilbranschen upplevt en ny mättnad.

Bilismen har onekligen haft en stor inverkan på kultur och samhälle men frågan kan nu ställas om inte även bilismen kommer att nås av någon form av strukturrationalisering. Bilen utför visserligen en mängd tjänster åt samhälle, företag och individer men kostnaderna och olägenheterna är samtidigt betydande. Bilismens skadeverkningar har efter hand blivit alltmer uppenbara. Avgaserna står för en smygande miljöförstöring och sjukdomar som alltfler reagerar mot. Samhället försöker därför dämpa bilismen med miljöavgifter, ökad bensinskatt och biltullar i städerna. Ett bekymmer är dock hur effektivt dämpande dessa åtgärder kommer att bli när hela samhället har byggts upp kring bilismen. Flera samverkande åtgärder kommer att krävas. Kanske närmar vi oss en trafiksituation när helt nya transportinnovationer, exempelvis någon form av spårbilsystem, kommer att vara mogna att provas.

#### Minskning av bilismen

För att kunna minska massbilismen, främst i våra storstäder, krävs någon form av ordnat återtag. Ett problem är härvid att det privata bilägandet, ofta för ett litet behov, är mycket dominerande. Lyckas samhället i sin föresats att få människor att använda bilarna allt mindre så blir det privata bilägandet förhållandevis allt dyrare; de höga fasta kostnaderna för bilen slås ju då ut på ett färre antal mil.

## Nya upplåtelseformer

Mot den här bakgrunden tycks tiden vara inne för utveckling av nya upplåtelseformer såsom biluthyrning, hyrbilsystem, sambilbrukande och bilpooler. Det kan nämnas att vi har omkring 3,5 miljoner personbilar i Sverige och endast drygt 22 000 av dessa är hyrbilar.

Jag har i forskning om samspelet mellan trafik och bebyggelse utvecklat en rad olika förslag till hur andra former än privat bilägande bättre och billigare kan ge tillgång till bil när man verkligen behöver den och bara då. Så kallade bilpooler har prövats bland annat i Lund, Västerås och Umeå. Samordning mellan kollektivtrafikens periodkort och vanlig biluthyrning har prövats i Göteborg och Lund. Framförallt har en väl fungerande bilandelsförening etablerats i bostadsområdet Vivalla i Örebro, Vivalla Bil.

### Vivalla Bil

Vivalla Bil är en ekonomisk förening med visst samarbete med det kooperativa bensinbolagets OK-station i centrum av Vivalla. Vid bensinstationen har föreningens bilar nödvändig service och parkering. Föreningen har verkat sedan början av attioatalet. Upprinnelsen var ett forskningsprojekt med stöd av transportforskningsberedningen. Projektets syfte var just att etablera en bilandelsförening vilket lyckades, inte minst med gott stöd från kommunen. Föreningen har ett trettiotal medlemshushåll och äger 5-6 bilar. Medlemmarna kan låna nya katalysatorrenade bilar med fri körsträcka för drygt ett hundra kronor per dygn. Föreningens styrelse gör själva en hel del av den bilvård och det bokföringsarbete som krävs för att det hela ska fungera.

Med den goda erfarenheten från Vivalla Bil och den uppenbara ekonomiska och praktiska nytta som medlemmarna har av föreningen är det märkligt att exemplet inte sprider sig och liknande föreningar bildas runt om i landet. En rimlig förklaring kan möjligen vara att vanans makt är så stor att man inte har förmått att tänka om. Andra förklaringar kan vara institutionella svarigheter av olika slag.

### Start av flera bilkooperativ

För att lyckas behöver man troligen ett bra samarbete med en bensinstation och gärna även med en bilverkstad. Kommunen kan behöva ställa upp med viss mark för parkering. Men det finns även andra problem, såsom vissa skatte- och försäkringsfrågor, vilka skulle kunna undanröjas med lite god vilja.

Transportforskningsberedningen skulle kunna underlätta för intresserade grupper, som vill komma igång, genom att ge ut en informationsbroschyr om hur man kan gå till väga för att bilda ett bilkooperativ. Dessutom bör enkla bokföringsprogram för bilkooperativ tas fram och hjälp med detta erbjudas pionjärgrupper.

### Utveckling av kommersiell biluthyrning

För biluthyrningsbranschen borde framförallt SJ men även kommunerna kunna underlätta en utveckling av övergång från hyrbil till tåg och annan

kollektivtrafik genom planering och anläggning av hyrbilcentraler vid främst de stora järnvägsstationerna. SJ och biluthyrningsbranschen borde även kunna utveckla förmånliga kopplingar mellan SJ:s rabattkort/årskort och hyrbiltariffer.

Frågor om betalningsansvar vid trafik- och parkeringsförseelser med hyrbilar bör utredas närmare. Vid eventuella biltullar i våra städer bör hyrbilcentraler planeras i anslutning till dessa.

Skatt- och försäkringsfrågor i biluthyrningen bör ses över.

Dåvarande finansminister Gunnar Sträng föreslog 1965 att trafikförsäringen med fördel skulle kunna knytas till körkortet och därmed ge innehavaren anledning att överväga år för år om och när han/hon själv önskar lämna tillbaka körkortet. Med en körkortsbunden trafikförsäkring skulle försäkringskostnaden vid bilförhyring minska samtidigt som olycksbenägna tillfällighetsförare helt korrekt skulle ingå i försäkringskollektivet.

## Hemställen

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att utveckling av olika former av hyrbilssystem bör stödjas,
2. att riksdagen hos regeringen begär att transportforskningsberedningen får i uppdrag att informera om möjligheterna att bilda ekonomiska bilandelsföreningar,
3. att riksdagen hos regeringen begär att statens järnvägar får i uppdrag att redovisa möjliga utvecklingar av hyrbilcentraler vid järnvägsstationerna samt kopplingar mellan rabattkort och biluthyrningstariff,
4. att riksdagen hos regeringen begär att skatte- och försäkringsfrågor i biluthyrningsbranschen utreds med syfte att underlätta branschens utveckling,
5. att riksdagen hos regeringen begär att trafiksäkerhetsverket får i uppdrag att utreda betalningsansvaret vid trafik- och parkeringsförseelser med hyrbil samt en alternativ bindning av biltrafikförsäringen till körkortet.

Stockholm den 24 januari 1990

*Kjell Dahlström (mp)*