



2017-08-29

Ert dnr: FI2017/01645/KO

[finansdepartementet.registrator@regeringskansliet.se](mailto:finansdepartementet.registrator@regeringskansliet.se)  
[fi.ko@regeringskansliet.se](mailto:fi.ko@regeringskansliet.se)

Handläggare: Lars Sandberg

## Remissvar angående Delningsekonomi. På användarnas villkor (SOU 2017:26)

*Svensk Kollektivtrafik är bransch- och serviceorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter vilka också är organisationens medlemmar. Årligen görs mer än 1,4 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik.*

*Svensk Kollektivtrafik och dess medlemmar medverkar till att minska beroendet av fossila bränslen i Sverige. Kollektivtrafiken visar på en mycket stark utveckling mot fossilfria bränslen, och 2016 var andelen förnybara fordons-km för bussar i kollektivtrafiken 76,8%. Den spårbundna trafiken är eldriven till långt över 90 %.*

### Sammanfattning av utredningen

Utredningen om användarna i delningsekonomi har haft i uppdrag att göra en beskrivande kartläggning av delningsekonomiska modeller, analysera användarnas roller och rättsliga ställning vid delningsekonomiska transaktioner, resonera om den befintliga lagstiftningens ändamålsenlighet i delningsekonomi och behovet av nya författningar samt att bedöma om det finns skäl att föreslå andra åtgärder än lagstiftning för att främja en positiv utveckling av delningsekonomi.

Med delningsekonomi menas enligt utredningen den del av ekonomin där privatpersoner<sup>1</sup>, ofta via webbplattformer och mobilappar, kan hyra, hyra ut, byta eller låna tillgångar av varandra såsom maskiner, verktyg, fordon, bostäder och arbetskraft. Delningsekonomi är dock inte en ny företeelse. Grannar, vänner och bekanta har i alla tider lånat verktyg, maskiner och jordbruksredskap av varandra eller hjälpt varandra med tjänster och gentjänster av olika slag. Det nya är att webbplattformer och mobilappar nu möjliggör ett mer systematiskt samutnyttjande och i en mycket bredare krets av användare än förut. Användare som ofta är okända för den som tillhandahåller tjänsten.

I utredningen används begreppet delningsekonomi för att beteckna den del av ekonomin där privatpersoner ger varandra tillgång till underutnyttjade resurser, egendom såväl som tjänster, mot eller utan betalning. Detta kan ske med hjälp

---

<sup>1</sup> Det innebär t.ex. att kommersiella bilpooler inte omfattas av utredningens arbete eftersom transaktionen, dvs. bilhyran, då inte sker mellan privatpersoner utan i förhållandet mellan bilanvändaren och det företag som erbjuder bilhyra genom bilpoolen. Många bilpooler utgör i själva verket en modernare form av kommersiell biluthyrningsverksamhet.



## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2017-08-29

av digitala plattformar eller via analoga fora. Gemensamt är dock att resurserna ska kunna delas med användare bortom den egna bekantskapskretsen.

Delningsekonomins utveckling väcker enligt utredningen många frågor i ett användarperspektiv. En fråga är användarnas konsumenträttsliga ställning.

Konsumenträtten gäller inte vid delningsekonomiska transaktioner, förutsatt att den tillhandahållande parten inte uppträder som näringsidkare. Lagar som konsumentköplagen och konsumenttjänstlagen gäller när näringsidkare säljer varor eller tjänster till enskilda konsumenter. Det kan i många fall också vara oklart vilket ansvar plattformen har i förhållande till användarna, men även i relationen mellan dem. Det kan också uppstå oklarheter om produktsäkerhet och produktansvar när privatpersoner lånar eller hyr saker av varandra, samåker i varandras bilar eller hyr bostäder av varandra.

I relationen mellan användare och plattform gäller i normalfallet konsumenträtten om en tvist skulle uppstå mellan användaren och plattformsföretaget. Det förutsätter att tvisten avser den tjänst, eller en del av den tjänst, som företaget åtagit sig att mot betalning tillhandahålla, exempelvis att sköta betalningsströmmar mellan användarna. Ett undantag är när en tillhandahållande part ska räknas som näringsidkare. Då föreligger inte ett konsumentförhållande mellan användaren och plattformen. Båda är i så fall näringsidkare.

Utredningens samlade bedömning är att det i relationen mellan användare i praktiken saknas lagregler som är anpassade till delningsekonomiska transaktioner. Av allt att döma är det också ovanligt att rättsförhållanden mellan användare i delningsekonomin regleras i avtal, utom när det gäller pris, tid och plats för transaktionen. Det innebär att lagstiftningen i denna relation inte kan betraktas som ändamålsenlig. Den är snarare obefintlig enligt utredningen. Så är fallet också i avtal mellan företag i avtalstyper som är vanliga i delningsekonomin, såsom hyres- och tjänsteavtal.

Vid en samlad bedömning, och mot bakgrund av det starkt begränsade antalet erfarenheter av problem och tvister i delningsekonomiska transaktioner, anser utredningen inte det nu finns skäl att resonera om författningsändringar angående relationen mellan användarna i delningsekonomin. Utredningen pekar istället på att standardiserade kontraktsformulär med allmänna villkor sannolikt kan fylla en viktig funktion. Det gäller särskilt vid de avtalstyper som är vanliga i delningsekonomin såsom vid hyra av bilar, maskiner och bostäder samt vid småtjänster.

Utredningen har dock identifierat osäkerheten hos stora delar av befolkningen om vilka regler som gäller, partsförhållanden, tillgång till tvistlösning och plattformarnas ställning som ett hinder mot en tillväxt av delningsekonomin i Sverige. En undersökning som utredningen låtit Novus göra visar att omkring en femtedel av de som känt till delningstjänster, men avstått från att använda dem, har gjort det p.g.a. osäkerhet om vad det innebär att anlita eller handla med privatpersoner och att professionella motparter föredras. En liknande andel anger, i en undersökning som Nordea nyligen genomfört, att de inte använt delningstjänster för att *"Det är oklart hur man gör om något går fel. Jag känner mig inte helt trygg"*. Detta leder enligt utredningen till slutsatsen att det krävs



2017-08-29

någon typ av tillkommande, trygghetsskapande åtgärder och funktioner om delningsekonomin ska kunna växa och etablera sig utanför kretsen av nyfikna, socialt intresserade och något riskbenägna "early adopters".

Sådana åtgärder bör vara av flera slag. Det är enligt utredningen i första hand en utmaning för de företag och organisationer, som tillhandahåller delningsekonomiska plattformar, t.ex. genom trygghets- och tillitsskapande information och funktioner. Det är också i viss mån en uppgift för försäkringsbranschen att informera om t.ex. bil- och hemförsäkringars räckvidd vid delningsekonomiska transaktioner och att utveckla sortimentet av försäkringsprodukter.

När det gäller statliga åtgärder lägger utredningen fram två förslag. För det första föreslås att Konsumentverket får i uppdrag att, i samråd med berörda myndigheter och organisationer informera om vad delningsekonomi innebär, risker och möjligheter med delningsekonomiska transaktioner samt att ge individuell vägledning till användare i samband med sådana transaktioner. Det finns också skäl att rikta information till företag som driver delningsekonomiska plattformar om lagstadgade rättigheter och skyldigheter.

För det andra föreslår utredningen att Konsumentverket i samarbete med Konkurrensverket, och i samråd med andra berörda myndigheter, får i uppdrag att under en treårsperiod följa hur delningsekonomin utvecklas i ett användarperspektiv, överväga insatser som kan förtydliga användarnas ställning i delningsekonomin samt rapportera resultaten till regeringen.

## **Svensk Kollektivtrafiks yttrande**

Digitaliseringen och delningstjänsterna kommer sannolikt att förändra vårt resande, men hur och på vilket sätt det kommer att påverka är svårt att säga. Det handlar om bilpooler, samåkning, delning och uthyrning av bilar mellan privatpersoner, låncyklar och taxiliknande tjänster, som t.ex. Uber, som på olika sätt kan komma att förändra vårt resande.

Svensk Kollektivtrafiks grundläggande inställning till delningstjänsterna är att det är viktigt att de nya tjänsterna kompletterar, och inte konkurrerar med, kollektivtrafiken eller att länstrafikbolagen integrerar tjänsterna i den övriga kollektivtrafiken för att människor ska få bättre tillgänglighet till arbete, skola, nöjen och service samt att klimatutsläppen och resursförbrukningen i samhället ska minska.

Svensk Kollektivtrafik är mycket positiv att det nu gjorts en analys av rättsläget kring användarnas ställning när det gäller delningstjänster. Svensk Kollektivtrafik anser vidare att det är viktigt att användarna, både den som tillhandahåller tjänsten och den som använder tjänsterna får ett starkt rättsligt skydd. Genomgången av tillämpningen dagens rättsregler när det gäller bilhyra mellan privatpersoner (s.191-196) visar att användarna behöver ett starkare skydd när det gäller delningstjänster inom trafik- och resesektorn än vad som är fallet i dag.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig därför positiv till utredningens förslag om att Konsumentverket i samråd med berörda myndigheter och organisationer ska informera om risker och möjligheter med delningsekonomiska transaktioner samt



## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2017-08-29

att ge individuell vägledning till användare i samband med sådana transaktioner samt till att rikta information till företag som driver delningsekonomiska plattformar om lagstadgade rättigheter och skyldigheter.

Vi ställer oss även positiva till att Konsumentverket i samarbete med Konkurrensverket, och i samråd med andra berörda myndigheter, får i uppdrag att under en treårsperiod följa hur delningsekonomin utvecklas i ett användarperspektiv, överväga insatser som kan förtydliga användarnas ställning i delningsekonomin samt rapportera resultaten till regeringen. Svensk Kollektivtrafik och våra medlemmar vill vara delaktiga i detta arbete. Dessutom anser vi att uppdraget att följa utvecklingen även bör syfta till att följa utvecklingen ur ett konsumentskyddsperspektiv.

Svensk Kollektivtrafik har när det gäller Landsbygdskommitténs och Taxiutredningens förslag pekat på vi i likhet, med Polisen och Svenska Taxiförbundet, bedömer att möjliggörande av samåkning via plattformar riskerar att öppna för olaglig taxitrafik genom att personer som samåker via plattformar kan ta mer betalt än vad som föreslås vara tillåtet.

Polisen har pekat på att Taxiutredningens förslag ställer ökade krav på polisens utredningsverksamhet, samtidigt som polisen redan i dag har knappa resurser för kontroll av olaglig taxiverksamhet och att det inte är sannolikt att kontrollen kommer att öka om utredningens förslag genomförs.<sup>2</sup>

Vi anser att regeringen måste vara öppen för att det inom kort kan bli nödvändigt att införa hårdare regler än de som Taxiutredningen föreslår för att undvika att marknaden för olaglig taxiverksamhet växer.

Avslutningsvis anser Svensk Kollektivtrafik att det är allvarligt att Finansdepartementet inte skickat ut denna promemoria på remiss till Svensk Kollektivtrafik, som är regionala kollektivtrafikmyndigheternas och länstrafikbolagens bransch- och intresseorganisation. Vi förutsätter att Finansdepartementet i fortsättningen skickar utredningar på remiss till de organisationer som förslagen berör.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius  
VD

---

<sup>2</sup> S. 368-369, Utredningen om anpassning till nya förutsättningar för taxi och samåkning (2016) Taxi och samåkning i dag, i morgon och i övermorgon (SOU 2016:86)