

Sveparks arbetsgrupp: Digitaliseringens möjligheter

Sveparks styrelse har beslutat tillsätta arbetsgrupper inom olika områden för att få input, idéer och engagemang i utvecklingsfrågor som är viktiga för parkeringsbranschen.

Detta dokument är en sammanfattning av det arbete och de diskussioner som har genomförts av arbetsgruppen om digitalisering under våren 2020. Dokumentet innehåller idétexter om digitaliseringens möjligheter för parkeringsbranschen med konkreta ställningstaganden där det har varit möjligt. Som bilaga läggs också en resonerande essä om ett utökat föraransvar samt en uppsättning digitala minimikrav som kommuner kan utgå från när de genomför upphandlingar av parkeringstjänster.

Bakom texterna och ställningstagandena står hela arbetsgruppen. Arbetsgruppen överlåter det nu till Sveparks styrelse att avgöra hur man vill använda dokumentet.

Deltagare

- **Susanne Edsgård**, Karlstads parkerings AB
- **Paul Myllenberg**, Lunds Kommuns Parkerings AB
- **Pär Friberg**, Parkman
- **Damian Gustafson-Choroszy**, Mölndals Parkerings AB
- **Stefan Andreasson**, Borås Kommuns Parkerings AB

Tillvarata digitaliseringens möjligheter

Digitala framtidsfrågor för parkeringsbranschen

Introduktion

Vi lever i en värld som är alltmer uppkopplad. Det tas för givet att vi ska få realtidsinformation via appar och att vi ska kunna organisera oss själva och arbetet med digitala lösningar. Parkeringsvärlden är inget undantag. Det omfattande digitala informationsunderlaget som finns i olika system borde ge bra underlag för service och funktion som parkörerna efterfrågar. Våra resurser, framförallt i städerna, är begränsade och måste delas mellan oss alla över dygnets timmar för ett effektivt utnyttjande. Det gäller inte minst parkeringsplatser. Den ökande mobiliteten där man byter trafikslag och kombinerar resor efter ekonomi, bekvämlighet och tid ställer ökade krav på tillgång till öppna data. Om vi delar information med varandra uppstår möjligheterna till ett maximalt utnyttjande av resurserna. Det är bara en av flera framtidsfrågor där digitaliseringen i samhället innebär stora möjligheter för parkeringsbranschen.

I det här dokumentet redovisar vi vår syn på ett antal digitala framtidsfrågor där Svepark skulle kunna tänkas ta ställning eller gå före. Det handlar bland annat om

- betalsystem för parkering,
- parkeringsledningssystem,
- parkeringsövervakning,
- tjänster för kombinerat resande,
- CRM-system som ökar betalningsförmågan, ger påminnelser och anger lägsta pris, samt
- kreditsystem som kopplar ägaransvar till betalning.

Det finns därutöver frågor som ligger utanför arbetsgruppens formella ansvarsområde, men där vi ändå vill skicka en tydlig signal till Sveparks styrelse om att ta ställning. Främst handlar det om behovet av ett digitalt register över godkända och certifierade parkeringsbolag för att hjälpa såväl parkörer som upphandlande parter att välja seriösa parkeringsbolag. Arbetsgruppens bedömning är att det skulle vara av stor nytta om Svepark kunde ta initiativ till ett sådant register.

Nedan presenteras arbetsgruppens slutsatser och ställningstaganden.

Utöka informationsdelningen från digitala betalsystem

I samband med att en parkör betalar sin parkering, antingen genom biljettautomat, telefonapp eller genom att köra in i en parkeringsanläggning som har bom eller optisk avläsning, registreras det som en pågående parkering i ett system. Det är data som skulle kunna användas betydligt smartare än i dag. Till exempel kan man, genom att läsa ut realtidsinformation från sådana system och kombinera den med information om det totala antalet parkeringsplatser inom ett geografiskt område, göra sannolikhetsberäkningar för att det ska finnas lediga platser.

Resultatet kan bli en form av ett parkeringsledningssystem med stora positiva effekter för samhället i form av att det blir lättare att finna en parkeringsplats, att parkeringsplatser får en ökad belägningsgrad och att klimatutsläppen från söktrafiken minskar.

För största möjliga samhällsnytta menar arbetsgruppen att sådan information, så långt det är möjligt med respekt för kommersiell information och den personliga integriteten, bör vara organiserad som öppen data. Det gäller både realtidsinformation och historisk information. Genom att informationen är öppen kan parkeringsbolag, kommuner eller andra aktörer som vill skapa funktioner eller appar ta del av den och bygga it-lösningar för att beräkna och visa sannolikheten för att det finns lediga parkeringar inom olika områden.

Vid upphandling bör det vara ett krav att betalningslösningarnas parkeringsinformation ägs av beställaren och, så långt som möjligt, ska vara tillgänglig som öppen data. Vilken information från

betalsystemen och på vilket sätt den ska vara ordnad behöver det tas fram en anvisning om.

Arbetsgruppens ställningstaganden:

- Sveparks medlemmar bör sträva efter att, så långt det är möjligt med respekt för kommersiell information och den personliga integriteten, ha realtidsinformation och historisk information från betalningssystem som öppen data.
- Sveparks medlemmar bör sträva efter att, så långt det är möjligt med respekt för kommersiell information och den personliga integriteten, ha antal parkeringsplatser, deras reglering och deras lägen som öppen data.

Utöka möjligheten att förboka parkering

I vissa situationer kan det vara viktigt för parkören att förvissa sig om att ha tillgång till en parkeringsplats under en särskild tid. Då kan förbokning av parkering vara aktuellt – något som ofta kan möjliggöras med hjälp av digitala system. Redan i dag är det till exempel möjligt att förboka en parkeringsplats på vissa flygplatser. Arbetsgruppen anser emellertid att det finns behov av att sådana möjligheter kan erbjudas i fler sammanhang. Det är särskilt viktigt i takt med att allt fler reser med kombinerade färdssätt och för att vi ska klara övergången mot ett hållbart samhälle. Då måste söktrafiken minska och förutsägbarheten kring tillgången till parkering öka.

Arbetsgruppens ställningstaganden:

- Svepark bör se positivt på att möjligheter skapas för att förboka parkeringsplats på parkeringsytor där den typen av service är lämplig att erbjuda.

Skapa större möjligheter att dela parkering

Många parkeringsplatser är förhryda och reserverade att nyttjas endast för en användare eller ett fordon. Ofta används sådana platser bara en begränsad del av dygnet. Liknande förhållanden är vanligt förekommande på privatpersoners tomter, garageuppfarter och dylikt. En teknisk lösning och affärsmodell för att möjliggöra att dela sådana platser skulle öka tillgängligheten till parkeringsplatser över dygnet och veckan och bidra till att stärka kapacitetsutnyttjandet. Det skulle i sin tur leda till flera positiva effekter för samhället. En viktig förutsättning är emellertid att eventuella avtal om hyra av parkeringsplats tillåter en sådan andrahandsuthyrning.

Arbetsgruppens ställningstaganden:

- Svepark bör ställa sig positiv till lösningar där parkeringsplatser kan delas, till exempel genom att de tillgängliggörs och kan bokas genom en app.
- En teknisk lösning för att i högre grad dela parkering måste ha tydliga villkor och trygga betalningslösningar. Svepark bör vara delaktig i ett sådant arbete.

Gemensamma betalningslösningar för ett stärkt kombinerat resande

För att uppnå ett mer hållbart resande har olika kombinationer av färdssätt blivit alltmer aktuella. För den som pendlar till arbetet kan det till exempel handla om att ta bilen till tågstationen för att därifrån ta tåget och sedan ta sig den sista sträckan till kontoret med hjälp av elsparkcykel.

För att underlätta för sådana beteende behöver smidiga betalssystem skapas, som kan koppla ihop parkeringen med andra avgiftsbelagda kommunikationsmedel. Här kan intressanta paralleller dras till regeringens [utredning](#) om att införa ett gemensamt system för kollektivtrafik och ett nationellt biljettsystem, i stället för att varje region använder sig av separata lösningar. En sådan samordning underlättar för konsumenter att hitta information, köpa resor och planera sitt resande på ett mer klimatsmart sätt. Även Linköpings kommun arbetar med ett liknande initiativ – *Mobility As a Service* – för att göra det enklare för konsumenterna att hitta, boka och betala för utbudet av delade mobilitetstjänster. Arbetsgruppen menar att detta skulle kunna vara något ta inspiration från.

För att kunna nå klimatmålet om en minskning av växthusgasutsläppen inom transportsektorn med 70 procent fram till 2030 behöver det bland annat bli enklare för resenärer att kombinera kollektivtrafikresor inom och mellan regioner samt med olika färdmedel.

Infrastrukturdepartementet 9/8 2019

Arbetsgruppens ställningstaganden:

- Svepark bör arbeta för integrationer mellan system för att möjliggöra smidiga betallosningar för kombinationer av färd sätt och en jämlik fördelning av intäkterna till de olika tjänsteleverantörerna.

Ett solidariskt ansvar för att erlagga betalning av parkering bör utredas

I ett allt snabbare samhälle förändras vanor kvickt, och saker som det tidigare lades tid på är i dag ofta föremål för automatisering. Det gäller även parkering. Dagens trafikanter har kommit så långt att de nästan uteslutande förväntar sig två saker: 1) att det kostar att parkera och 2) att det ska vara så prestationslöst som möjligt att göra rätt för sig – det ska bara fungera.

Parkeringsbranschen har, som alla servicebranscher, därför anpassat sig till kundernas krav och den tekniska utvecklingen har gått snabbt. Runtom i vår omvärld finns det i dag tekniska lösningar som i praktiken eliminerar möjligheten till att göra fel gällande parkering, dels vad gäller att följa regler för var man får och inte får parkera, dels att fordonet alltid gör rätt för sig vad gäller betalning av parkeringsavgifter. I Sverige har vi dock hamnat efter i denna utveckling. En anledning till detta beror på att det inte finns ett självklart sätt att införa dessa utan att mark- och anläggningsägare, så kallade upplåtare av parkeringsplatser, tar en stor ekonomisk risk.

Dagens garanti för att få betalt för parkering av den som använder den (eg. fordonet) vilar på hot om sanktion i form av en parkeringsanmärkning eller en kontrollavgift om betalning av parkeringsavgiften inte erlagts. Det betyder i praktiken att all avgift för parkering måste tas ut, eller via avtal garanteras, i förskott. Inte ens en bom, port eller grind på in- och utfarten garanterar i dag en betalning i efterskott av en i förtid inte avtalad parkering. Vill inte fordonets ägare frivilligt göra rätt för sig finns det inget en upplåtare kan göra efter att parkeringen avslutats – i alla fall inte om man vill undvika att själv riskera att hamna i rättslig knipa. Detta beror på att det i dag finns ett hål i lagstiftningen för fordonsägaren att vägra betala för fordonets parkering under förutsättning att man nekar kännedom om vem som faktiskt parkerat fordonet.

Detta faktum begränsar möjligheten i Sverige att leverera en förväntad nivå av service då denna ofta bygger på betalning i efterskott. De upplåtare som trots allt väljer att leverera en sömlös, smidig, service till sina kunder använder i dag olika strategier för att förmå de fordonsägare som väljer att inte göra rätt för sig att faktiskt göra det. Resultaten är blandade samtidigt som det är svårare att på ett enkelt sätt förmedla till kunden vad som faktiskt gäller på en plats.

Vi i parkeringsbranschen har samtidigt noterat att ju mer sömlös vi gör våra betalningslösningar för parkeringsavgift, desto fler fordonsägare är det som väljer att inte göra rätt för sig. En del bara för att de inte måste, andra med hänvisning till att det blir för omständligt att hantera. Till de senare hör några av landets största bilägare i form av leasing- och uthyrningsbolag.

Arbetsgruppen ser därför ett behov av att de juridiska förutsättningarna för att ta ut betalning av parkeringsavgiften i efterskott klarläggs från lagstiftarens sida. En viktig fråga som behöver utredas är om solidariska betalningsansvaret även ska inkludera parkeringsavgifter skyltade med lagstadgade vägmärken. Detta ansvar gäller redan för sanktionen om fordonet ertappas utan avgift. En fördel med en sådan ordning är att det skulle stimulera en utveckling mot mer sömlösa parkeringslösningar, samtidigt som bom- och kamerareglerade parkeringsanläggningar, som i dag tillämpar avtalsreglering, skulle kunna inkluderas i parkeringslagstiftningen. En sådan förändring skulle även medföra att vi som bransch, via vägmärken, enkelt kan förmedla till kund vad som gäller på platsen utan kompletterande skyltar och andra svårbegripliga lösningar.

Arbetsgruppens ställningstaganden:

- Svepark bör driva frågan om att ett solidariskt betalningsansvar för parkeringsavgifter ska utredas för att i högre grad möjliggöra sömlösa parkeringslösningar.

Ökad tydlighet i fråga om elladdplatser

Av de bilar som nyregistrerades i januari till och med mars 2020 var mer än var fjärde antingen en elbil eller en laddhybrid. Jämfört med motsvarande period under 2019 innebär det en ökning för olika former av eldrivna bilar med nästan 90 procent. Samtidigt minskade andelen nyregistrerade bensin- och dieslbilar med en tredjedel. Det är en snabb omdaning som även får konsekvenser för parkering. Framför allt handlar det om en nödvändig utbyggnad av antalet laddplatser.

Den infrastruktur för de laddplatser som har anlagts och kommer att anläggas har till syfte att användas så mycket som möjligt. Därför är det arbetsgruppens uppfattning att dessa laddplatser behöver synliggöras på bästa sätt. Det finns också många olika affärsmodeller för om och i så fall hur avgift ska tas ut. Även de tekniska lösningarna för att betala skiljer sig åt med taggar, kort, appar, fri tankning och så vidare. Detta riskerar att ge upphov till förvirring och frustration hos parkören som eftersträvar ett enkelt och standardiserat sätt för att erlagga betalning.

Det finns också en stor variation i dag kring hur laddplatserna är avgiftsbelagda som försvårar för parkörerna. På vissa håll innehåller avgiften ett fast pris per tid, som både inkluderar parkeringsavgift och förbrukad el. På andra håll är avgifterna separerade så att parkören betalar en avgift för parkeringen och en avgift för faktiskt förbrukad el, med ett pris per kWh.

Arbetsgruppens ställningstaganden:

- De laddplatser som tillhandahålls av Sveparks medlemmar bör kunna hittas och användas av så många som möjligt. Dessa laddplatser bör därför registreras på sajterna www.laddinfra.se och www.uppladdning.nu.
- Svepark bör arbeta för standardiserade och vedertagna betallosningar för att ta betalt för el i samband med parkering.
- Svepark bör arbeta för standardiserad integration mellan laddstolpe och betallosning.
- Svepark bör ta ställning för att de som använder elladdplatser ska vara de som över tid betalar för infrastrukturens investering och för elförbrukningen.

Bilaga A: Digitala minimikrav vid upphandling

Då digitala framsteg sker nästintill dagligen är det svårt att svara på vad som är lämpliga funktioner som fungerar för respektive verksamhet. Det finns däremot vissa kriterier som kan vara lämpliga miniminivåer. Nedan presenteras arbetsgruppens förslag på en möjlig lägstanivå.

Generellt

- Data är nyckeln. Den parkeringsinformation som samlas in av leverantören ska ägas av beställaren och bör, så långt det är möjligt med respekt för kommersiell information och den personliga integriteten, vara tillgänglig som öppen data.

Krav på digitala betalsystem (appar, sms, betalautomater m.m.)

- Identifieringen av yta, till exempel genom zon- eller områdeskoder, bör harmonisera mellan alla aktörer. Långsiktigt bör ett nationellt register upprättas.
- Zon- och områdeskoder bör ha ett prefix som är unikt hos respektive beställare, till exempel 10XXX.
- Parkeringsaktiviteten ska omedelbart efter godkänd start av parkeringen vara sökbar i övervakningssystem.
- Statistik och övrig relevant information, som ägs av beställaren, ska göras tillgänglig.
- Den digitala information som parkören lämnar ifrån sig till leverantören ska hållas till ett absolut minimum med respekt för enskildas personliga integritet.
- Parkeringsappar bör vara utformade på ett sätt som gör dem enkla att använda. Osäkra symboler eller placering av knappar bör undvikas.
- Stöd för applikationsprogrammeringsgränssnitt (API), som tillåter att relevant data kan skickas/hämtas för tredjepartsintegrationer, bör finnas för framtida eller nuvarande behov.
- Parkören bör kunna få kvittokopia vid senare tillfälle. Antingen genom kundtjänst eller funktion i webbplattform.

Stöd- och kringsystem

- Stöd- och kringsystem bör ge tillräckligt många konton så varje enskild användare använder sitt eget användarnamn för ökad spårbarhet.
- Systemen bör genom API tillåta att betrodda tredjepartsintegrationer kan ansluta för behandling av önskad data.
- Systemen ska uppfylla digitala krav som kan ställas av Finansinspektionen och banker.

Bilaga B: Essä om ett utökat föraransvar

Digitaliseringens påverkan på parkeringsbranschen

”Är det möjligt att ställa krav på ett personligt ansvar vid framförandet av ett fordon?”

Författare: Pär Friberg, Parkman

Bakgrund

För oss i parkeringsbranschen är regelverket för parkering glasklart. Denna uppfattning delar vi inte med gemene man. Snarare används regelverket för att smutskasta parkeringsbolag och de som jobbar inom branschen på ett onyanserat sätt.

I den här essän ställer vi frågan om digitaliseringen och dess nya möjligheter och tjänster kan hjälpa oss och samhället som helhet att förbättra trygghet, säkerhet och bekvämlighet genom att man automatiskt sammankopplar fordonet med föraren. Med denna sammankoppling skulle man få ett tydligt ansvarstagande för de fordonsbundna tjänster som utnyttjas av fordonets förare.

Skulle en digital koppling mellan förare och fordon slutligen kunna klarlägga ägaransvar kontra föraransvar i parkerings- som trafikrelaterade tjänster?

Nuläge

I dag används en juridisk koppling mellan fordonet och föraren i flera tjänster som klargör ansvaret vid framförandet av fordonet. Transportsektorns ”färdskrivare” är i dag elektroniskt kopplade till fordonet med tydliga juridiska regler och är accepterade av branschen som helhet. De elektroniska färdskrivarna används också som juridisk bevisning i såväl trafiksäkerhetsrelaterade som funktioner inom själva transportsektorn.

När man hyr en bil eller hämtar ut en lånebil vid bilservice skriver man på ett avtal där man juridiskt förbinder sig för att ta ett trafiktekniskt ansvar samtidigt som man förbinder sig att ansvara för de kostnader som uppkommer vid utnyttjandet av fordonet.

Båda dessa exempel har dels en juridisk acceptans är och är prövade i juridiskt. Funktionerna används och processerna är effektiva och standardiserade vilket är en förutsättning för att dessa verksamheter ska kunna användas effektivt. Hyrbilsbolagen skulle t.ex. inte kunna driva sin verksamhet effektivt om inte dessa regelverk skulle vara tydligt fastlagda. Dessutom är ju dessa regelverk och ansvarsåtagande accepterade av allmänheten.

Nya möjligheter

När man i dag köper en ny bil lägger man frivilligt in en personlig identitet i bilen. Telefonnummer, mailadress och personliga data läggs in för att man ska kunna utnyttja många av de nya

funktioner och finesser som finns i bilen. Vid varje ny start av bilen ställs en fråga om det är "du" som loggar in och ska använda infotainmentsystemet.

På samma sätt skulle man kunna koppla bilens identitet till föraren och på så sätt få många fördelar. Redan i dag skulle man kunna göra systemet frivilligt och på så sätt ge ägaren och användaren av bilen fördelar genom enkelhet i fordonsrelaterade tjänster som till exempel parkering. Givetvis skulle man ställa krav på att systemet uppfyller gällande GDPR-regler, regler om god betalningssed och så vidare.

Äldre bilar kan förses med identitetskopplade lås och på samma sätt som man i dag gör med alkollås hindra ett fordon att starta om identiteten inte är accepterad.

Generella fördelar

Att koppla förarens identitet tillsammans med fordonet skulle givetvis ge många fördelar. Fördelarna skulle gälla i hela samhället långt utanför parkeringsbranschens verksamhetsområden. Även Bil Sweden, som är branschorganisationen som organiserar svenska tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar, har initialt ställt sig positiv till att inleda diskussioner. Nedan räknar vi upp ett antal fördelar man skulle kunna erhålla genom att juridiskt koppla ihop bilens identitet med förarens.

- lösa konflikten och öka förståelsen bland allmänheten mellan förar- och ägaransvar,
- lösa problemet med bilmålvakter,
- förenkla vid betalning av fordonsrelaterade tjänster,
- tydliggöra det juridiska ansvaret vid trafikolyckor,
- öka allmänhetens förtroende för juridiskt ansvar i allmänhet och parkeringsregler i synnerhet, och så vidare.

Hur går vi vidare?

I dagens samhällsklimat är det troligt att ett tydligt regelverk som klargör ansvaret vid framförandet av ett fordon skulle mottas positivt. Vi läser regelbundet om allvarliga trafikbrott där man tvingar avskrivna ärendet då det inte gick att bevisa vem som framförde fordonet. Skillnaden i ägar- och föraransvar är också orsaker till irritation och missnöje. Den vanlige bilföraren vet inte de juridiska skillnaderna mellan de debiteringar man kan drabbas av som bilist för hastighetsöverträdelser, trängselavgifter, parkeringsavgifter eller kontrollavgifter.

Bilbranschen som helhet skulle sannolikt ställa sig positiva eftersom varje ny förändring innebär en marknadsmöjlighet för såväl nybilsförsäljning som eftermarknad.

Förslaget ska givetvis läggas fram på ett sätt där man tydligt visar att systemet upprätthåller den personliga integriteten på ett tryggt och säkert sätt. Där har vi inte minst det nya men väl reglerade GDPR-regelverket att hålla oss till.

Givetvis skulle detta förslag behöva diskuteras först internt hos oss i Svepark innan vi kan ta ställning i frågan i ett externt sammanhang. Några tänkbara diskussionsfrågor är då:

- Är vi intresserade av den här ändringen?
- Kan parkeringsbranschen vara en instans i detta ärende?
- Kan vi förmedla budskapet att Svepark vill förenkla och förtydliga i bilisternas vardag?

Skulle Svepark sedermera enas om att detta är av intresse kan vi först diskutera vidare med andra intressenter i branschen. Då handlar det primärt om att fördjupa diskussionerna med Bil Sweden, Svenska kommuner och regioner samt kanske ha ett inledande möte med trafikverket. I förlängningen behöver också politiska beslutsfattare involveras för att förhindra juridisk trögrörlighet. Men redan parallellt med dessa diskussioner är det sannolikt att vi kommer att få fram många tjänster från branschen där bilisterna på frivillig väg erhåller bekvämare och tryggare bilrelaterade tjänster. Flera av dessa tjänster lär då erbjudas av Sveparks medlemmar.