

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Transportstyrelsen

601 73 Norrköping

Uppdrag till Transportstyrelsen att lämna förslag på åtgärder för att öka trafiksäkerheten vid användning av eldrivna enpersonsfordon

Regeringens beslut

Regeringen ger Transportstyrelsen i uppdrag att lämna förslag på åtgärder för att öka trafiksäkerheten vid användning av eldrivna enpersonsfordon, såsom elsparkcyklar. I genomförandet av uppdraget ska Transportstyrelsen ta fasta på erfarenheter i andra länder, bland andra de nordiska länderna. Transportstyrelsen får lämna författningsförslag om myndigheten bedömer att det finns anledning till det.

Uppdraget omfattar inte sådana eldrivna fordon med tramp- eller vevanordning som definieras som cykel i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Transportstyrelsen ska beskriva samhällsekonomiska och andra relevanta konsekvenser av de åtgärdsförslag som lämnas. Eventuella författningsförslag ska åtföljas av en konsekvensanalys i enlighet med förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

Vid genomförandet av uppdraget ska Transportstyrelsen inhämta synpunkter från berörda myndigheter och relevanta aktörer.

Transportstyrelsen ska senast den 13 januari 2028 lämna en redovisning av uppdraget till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

Skälen för regeringens beslut

Regeringen arbetar aktivt med att stärka trafiksäkerheten och arbetet utgår från nollvisionen, dvs. att det långsiktiga målet är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Det svenska trafiksäkerhetsarbetet är framgångsrikt och regeringen prioriterar att fortsätta stärka trafiksäkerheten för alla trafikanter.

Den ökade användningen av elsparkcyklar och andra eldrivna enpersonsfordon bidrar till ökad tillgänglighet och mobilitet, men har samtidigt medfört nya trafiksäkerhetsutmaningar. Olyckorna ökar i samtliga åldersgrupper, men särskilt tydligt bland unga. Nästan en femtedel av alla skadade under 2025 tillhörde åldersgruppen 7–14 år och unga vuxna stod för närmare hälften av de skadade. Även antalet olyckor som inträffar nattetid ökar. Statistiken bekräftar även den ökade förekomsten av privata fordon eftersom olyckorna ökar i städer där hyrcykelsystem saknas.

Utvecklingen visar att det finns behov av riktade åtgärder för att öka trafiksäkerheten och minska de negativa konsekvenserna av användningen av elsparkcyklar och andra eldrivna enpersonsfordon. Resultaten av tidigare regeringsuppdrag bör, tillsammans med andra kunskapsunderlag, kunna ligga till grund för att utreda sådana åtgärdsförslag. Regeringen gav 2019 Transportstyrelsen i uppdrag att utreda behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon (I2019/02588) och 2023 fick Trafikanalys regeringens uppdrag att kartlägga tillhandahållandet och användningen av eldrivna enpersonsfordon i Sverige (LI2023/03593).

En elsparkcykel får framföras som en cykel om fordonet är konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen och har en elmotor vars kontinuerliga märkeffekt inte överstiger 250 watt. Samma regler gäller även s.k. fatscooters eller fatgliders. Självbalanserade fordon, t.ex. airwheels och segways, har däremot ingen effektbegränsning och räknas därför som cyklar så länge som de är konstruerade för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen. Trafikanalys konstaterar i sin slutredovisning av det ovan nämnda uppdraget (Rapport: 2024:7) att många privatägda eldrivna enpersonsfordon på marknaden var konstruerade med en högre maxhastighet än 20 kilometer i timmen och att återförsäljare ofta hade bristfällig information om de fordon de säljer. Bland användarna fanns en stor osäkerhet på, och brist på kunskap om, lagar och regler för fordon de äger och använder. Trafikanalys

menar att otydligheter i regelverket påverkar polisens förmåga att beivra trafikbrott.

I Transportstyrelsens slutredovisning av det ovan nämnda regeringsuppdraget (TSV 2019-5394) präglas problembeskrivningen och förslagen av att marknaden för elsparkcyklar bestod av ett mindre antal uthyrningsföretag. Utvecklingen sedan dess ger skäl att återkomma till några av resultaten som presenteras i rapporten. Transportstyrelsen bedömde exempelvis att det inte fanns något behov av att införa en egen definition av eldrivna enpersonsfordon på nationell nivå, utan att man snarare skulle invänta en gemensam europeisk reglering. Av rapporten framgår vidare att en internationell jämförelse visade att många länder reglerade eldrivna enpersonsfordon som cykel.

Regeringen konstaterar att Europeiska kommissionen ännu inte har presenterat några förslag till lagstiftning gällande eldrivna enpersonsfordon. Flera andra länder har gått vidare med nationell regelutveckling och bland annat infört nya fordonsdefinitioner där elsparkcyklar kan definieras som litet eldrivet motorfordon eller lätt elfordon. Danmark, Finland och Norge har alla infört ålders- och alkoholgränser. Vissa utmaningar kvarstår dock trots dessa nya regler. Det rör bland annat otillåten försäljning av eldrivna enpersonsfordon som är olagliga att använda i trafik eller försäljning av fordon vars maxhastighet lätt kan manipuleras (VTI resultat 2026:9).

Elsparkcyklar och andra eldrivna enpersonsfordon är en relativt ny företeelse, där marknaden och användningen utvecklas i snabb takt. Ett förbättrat kunskapsläge och erfarenheter från andra länder bör nu kunna ligga till grund för förslag på åtgärder som ökar trafiksäkerheten.

På regeringens vägnar

Andreas Carlson

Hanna Lindgren

Kopia till

Justitiedepartementet/DÅ, INS och L5

Socialdepartementet/SL

Finansdepartementet/BA och KO

Arbetsmarknadsdepartementet/ARM