

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet

Transportstyrelsens slutrapport Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon – slutsatser, förslag och bedömningar (TSV 2019-5394)

Sammanfattning

Åklagarmyndigheten avstyrker att effektbegränsningen för elsparkcyklar tas bort.

Åklagarmyndigheten skulle föredra en lösning genom vilken elsparkcyklar regleras som ett eget fordonsslag istället för som cykel.

Åklagarmyndigheten tillstyrker de föreslagna förändringarna av trafikförordningen (1998:1276) och vägmärkesförordningen (2007:90) med de synpunkter som anges nedan.

Åklagarmyndighetens närmare synpunkter

Inledningsvis vill Åklagarmyndigheten peka på den komplexitet som regelverket kring cyklar generellt sett uppvisar. Denna komplexitet förstärks av att regelverket ofta genomgår förändringar, såväl stora som små. Rapporten visar att det finns bristande kunskaper hos många trafikanter kring de regler som gäller för cyklar. För att uppnå en större kunskap är det enligt myndigheten av vikt att regelverket är så konstant som möjligt över tid. Ett större gemensamt grepp kring regelverket hade därför varit av nytta. Det kan i sammanhanget noteras att regeringen gett Transportstyrelsen i uppdrag att se över vissa regelfrågor avseende cykling (se I2021/02731).

Om rapportens förslag om borttagande av effektgräns på elsparkcyklar genomförs kommer denna fordonstyp – i jämförelse med andra länder som redovisas i rapporten – att vara ovanligt oreglerad då det inte heller föreslås någon åldersgräns, promillegräns eller något hjälmkrav¹. Ett borttagande av effektgränsen skulle innebära att hur unga personer som helst skulle kunna framföra fordon med en högre motorstyrka än moped klass II, som kräver

¹ Enligt medieuppgifter råder exempelvis hjälmvång i Danmark sedan årsskiftet. Enligt rapporten övervägs ett hjälmkrav och andra begränsande regler i Norge.

förarbevis och en ålder av 15 år. Begränsningen av den konstruktiva hastigheten kompenseras i viss mån för detta men medför troligen andra tillämpningssvårigheter. Det kan också noteras att för andra fordonsslag av liknande typ, bl.a. moped klass II, finns såväl effekt- som hastighetsbegränsning. Undantaget är självbalanserade fordon som är ett betydligt mindre frekvent förekommande fordonsslag. Åklagarmyndigheten avstyrker därför förslaget om att ta bort effektgränsen för elsparkcyklar.

Att bestämma vilket fordonsslag en elsparkcykel tillhör är idag inte lätt. Lösningen med enbart en konstruktiv hastighet omhändertar inte detta problem. För att avgöra vilket fordonsslag en elsparkcykel tillhör måste denna hastighet bestämmas. Om en elsparkcykel trimmas måste det sannolikt visas hur denna trimning gått till, jfr. NJA 2005 s. 548. Detta är mycket vanligt förekommande när det gäller såväl A-traktorer som mopeder. Det är idag ofta mycket svårt att visa hur en trimning gått till då detta inte längre sker med rent mekaniska metoder. För att undvika samma problem med elsparkcyklar skulle möjligen en annan lösning kunna väljas som sätter upp en gräns för vilken hastighet som elsparkcykeln *kan* framföras i. Med denna lösning skulle en omfattande teknisk undersökning kanske kunna undvikas varje gång en elsparkcykel misstänks vara trimmad. Det skulle istället räcka med en mätning, exempelvis med laserhastighetsmätare, av vilken hastighet som elsparkcykeln framförs i. Det skulle också vara gynnsamt ur trafiksäkerhetssynpunkt om en elsparkcykel bromsas automatiskt så att den inte kan gå fortare än 20 kilometer i timmen i exempelvis en nerförsbacke.

I rapporten pekas på att en elsparkcykel kommer att väga mer om den utrustas med bättre batteri, kraftigare bromsar osv. och att den då behöver en högre effekt. Det resoneras dock inte kring vikten i förhållande till effekten. En begränsning av förhållandet effekt/vikt, i likhet med regleringen av motorcyklar, hade varit en möjlig väg att gå så att en lätt elsparkcykel inte kan ha hur hög effekt som helst.

Transportstyrelsen föreslås genom föreskrifter förtydliga gränsen mellan cykel och moped. Det framstår inte som helt självklart att det är en möjlig väg att gå med tanke på att dessa och andra fordon definieras i en lag (lagen [2001:559] om vägtrafikdefinitioner).

Åklagarmyndigheten hade hellre sett en lösning där elsparkcykel regleras som ett helt eget fordonsslag istället för som cykel. Så har enligt rapporten skett i Tyskland. Om en sådan lösning väljs så skulle regler kring nykterhet, ålder, parkering m.m. kunna införas utan att dessa kommer i konflikt med vad som gäller för traditionella cyklar. Det skulle sannolikt också uppfattas som mer

logiskt att inte se en elsparkcykel som en cykel då en elsparkcykel skiljer sig i mycket hög utsträckning från en traditionell cykel.

När det gäller var en elsparkcykel får framföras välkomnar Åklagarmyndigheten förslaget att dessa inte längre ska få framföras på gångbana. Detta kommer att leda till en förbättrad trafiksituation. Åklagarmyndigheten ser även positivt på den föreslagna ändringen av när en cykel får framföras på körbana trots att det finns en cykelbana liksom utmönstrandet av cykelpassager. Däremot skulle Åklagarmyndigheten vilja se att cykelpassagerna utmönstras betydligt fortare än under sju år. En så långsam utfasning riskerar att leda till en än större osäkerhet kring regelverket.

Avslutningsvis vill Åklagarmyndigheten lyfta behovet av att i viss mån reglera de fordon som enligt lagen om vägtrafikdefinitioner klassificeras som övriga fordon. Det finns idag inte någon straffsanktionerad reglering kring dessa fordon förutom brottet vårdslöshet i trafik. Det förekommer i trafiken enhjulingar med en kraftig elmotor som går närmare 50 kilometer i timmen. De faller utanför alla definitioner av cykel, moped etc. och är därför att bedöma som ett övrigt fordon. Rimligen bör sådana fordon endast få framföras inom inhägnat område. Någon sådan reglering finns emellertid inte idag. En straffsanktionerad regel skulle lämpligen kunna införas i trafikförordningen (1998:1276) och där sanktioneras med dagsböter.

Detta yttrande har beslutats av ställföreträdande chefen för Utvecklingscentrum, överåklagaren Mikael Björk, efter föredragning av kammaråklagaren Johan Bülow.

På Åklagarmyndighetens vägnar

Mikael Björk

Johan Bülow

Kopia till

Kommunikationsavdelningen
Rättschefen
Chefen för Utvecklingscentrum
Biblioteket