

Stockholm 2022-01-07

Transportstyrelsen  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
[i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)  
Dnr I2021/02587

**Remissvar till ”Transportstyrelsens slutrapport Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon – slutsatser, förslag och bedömningar”**

*Bakgrund*

Nordic Micromobility Association (NMA) är en nordisk branschorganisation för företag inom mikromobilitet och startades den 17 september 2019. I nuläget ingår företagen Bird, Bolt, Lime, Superpedestrian, TIER och Voi. Organisationens syfte är att främja branschen, uppmuntra konkurrens och att utveckla samarbete och dialog med kommunerna.

NMA välkomnar diskussionen om förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon för att bland annat öka trafiksäkerheten i våra städer med högre krav på fordonen och en bättre trafikmiljö för både användare och andra medtrafikanter.

*Mikromobilitetens plats i staden*

Utvecklingen av nya mobilitetslösningar och färdmedel går fort. Bara under juni månad 2021 genomfördes över 1,6 miljoner resor med elsparkcyklar enbart i Stockholm. Den delade elsparkcykeln underlättar kortare resor i stadsmiljöer och ökar också tryggheten för människor som känner sig utsatta på väg hem från arbetet eller utelivet.

Framväxten av digitala reseplaneringsverktyg har lett till en ökad efterfrågan på kombinationsresor och därmed även mikromobilitet, vilket innebär minskade koldioxidutsläpp och reducerad bullernivå – detta samtidigt som vi får bättre luftkvalitet och miljö. Det är därför viktigt att vi skapar bättre ordning kring mikromobilitetstjänster. Mer och tydligare reglering främjar seriösa aktörer samtidigt som innovation och framväxten av grön mobilitet tillvaratas.

*Verktyg och reglering*

NMA anser att de verktyg som svenska kommuner och städer idag har behöver utökas och tydliggöras för att harmonisera och reglera marknaden. Exempelvis behöver det kunna ställas konkreta krav på operatörer som tillhandahåller mikromobilitetstjänster vad gäller skärpta fordonsstandarder för att öka trafiksäkerhet, parkeringslösningar anpassade efter lokala behov, en bred geografisk täckning av mikromobilitetstjänsten även utanför stadskärnorna, goda arbetsförhållanden, avancerad datadelning med staden och inte minst ett tydligt krav på en hållbar verksamhet med höga klimatmål. Med balanserade och genomtänkta regleringar kan mikromobilitet bidra till att påskynda omställningen av

samhället och skapa lättillgängliga, levande och transporteffektiva städer. Vi måste se positivt på utvecklingen, men reglera för att skapa ordning och reda.

Ett exempel på en fungerande modell är offentlig upphandling av mikromobilitetstjänster. Detta har fungerat i Paris, London och New York och skulle också kunna fungera i Sverige. Situationen i Paris var likartad som den i Sverige, dvs en överetablering på en för liten geografisk yta, lösningen var färre aktörer på marknaden där aktörerna fick tävla på lika villkor i offentliga upphandlingar. En upphandling av mobilitetstjänster skulle bidra till att ett begränsat antal seriösa leverantörer får rätt att bedriva sådana tjänster inom kommunen.

Det är tydligt att dagens regelverk inom området gör det svårt att göra rätt, dels för kommuner som ställer krav, dels för aktörer och användare av mikromobilitet. En översyn av regelverket för att säkerställa att Sveriges kommuner har de verktyg som krävs för att effektivt reglera marknaden utan att hämma innovation krävs. Offentlig upphandling som möjliggör exklusivitet kan vara ett alternativ för att få bukt med problemen.

På regeringens uppdrag presenterade Transportstyrelsen under året sin utredning "Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon". Utredningen presenterades 1 Mars 2021 och innehöll ett flertal konkreta förslag kring vägar framåt. Transportstyrelsen betonade bland annat vikten av att regeringen skyndsamt ändrar och således även EU-harmoniserar i befintligt regelverket och tar bort den max tillåtna wattgränsen på eldrivna enpersonsfordon/elsparcyklar av trafiksäkerhetsskäl.

*På följande områden behöver det göras en översyn gällande mikromobilitet:*

1. Vi delar Transportstyrelsens uppfattning vad gäller ordningslagens och tillståndspliktens tillämpbarhet på delade friflytande mikromobilitetstjänster. Således att ordningslagen (1993:1617) eller lokala ordningsföreskrifter endast är tillämplig när företagen ställer ut elsparkcyklar på så sätt att en större yta tas i bruk och ett visst försäljningsställe kan anses vara utsett. Rättspraxis saknas dock både vad gäller tillstånd enligt ordningslagen och kommunernas möjlighet att använda lokala ordningsföreskrifter.
2. NMA anser att det bör göras ett bredare omtag kring rådande regelverk för att säkerställa att Sveriges kommuner har de verktyg som krävs för att effektivt reglera marknaden utan att hämma innovation. Det finns exempelvis en stor oklarhet kring regelverk som ordningslagen, tillståndsplikten och trafikförordningens tillämpbarhet. Frågorna är tätt sammankopplade med kommuners möjlighet att använda upphandlingsverktyget för att reglera mikromobilitetslösningar genom exklusivitet, som exempelvis koncessionsupphandlingar (LUK). Således ser NMA ett behov av en genomlysning av ordningslagen och tillståndsplikten för att säkerhetsställa att denna är applicerbar på delad friflytande mikromobilitetstjänster. Vidare bör det undersökas hur Sverige säkerställer möjliggör exklusivitet vid upphandling (LUK) som ett verktyg för kommuner att reglera delade mikromobilitetstjänsterlösningar.
3. Transportstyrelsen skriver om rattfylleri och cykling där slutsatsen är att dagens bestämmelser är tillräckliga. NMA delar inte denna uppfattning utan vill se ett införande av en promillegräns för samtliga fordon som klassificeras som cykel för att ge polismyndigheten tydligare verktyg att stävja framförande i onyktert tillstånd. Transportstyrelsen

problematiserar visserligen kring en undersökning av en promillegräns i slutrapporten. En undersökning/konsekvensanalys utifrån fakta och evidens inför ett eventuellt införande är självfallet inget NMA motsätter sig, utan snarare ser som en självklarhet vid införande av nya regler.

4. För att öka trafiksäkerheten bör regeringen ändra i befintligt regelverket och skyndsamt ta bort den max tillåtna watteffekten på eldrivna enpersonsfordon i enlighet med Transportstyrelsens utredningsförslag. Vi delar Transportstyrelsens slutsatser om att det bör ske främst av trafiksäkerhetsskäl, vilket är samstämmigt med den evidens som finns på området, men även för att harmonisera med EU:s befintliga regelverk.

5. Transportstyrelsen vill att nuvarande fordonsklassificeringar ska fortsätta gälla, dvs att trafikregler och förutsättningar gäller som för en vanlig cykel, för att inte öka komplexiteten ytterligare för både användare, övriga trafikanter och beslutsfattare. NMA delar denna uppfattning och anser att det är av stor vikt att trafikregler och förutsättningar är desamma som för en vanlig cykel och elcyklar.

6. I linje med utredningen, förbjud framförande på trottoar för alla fordon som klassificeras som cykel, även i gångfart. Dock ser vi att ett generellt nationellt förbud kan komma att hämma utbredningen av mikromobilitet till mindre städer och landsbygd som har sämre infrastruktur avsedd för cykling. NMA motsätter sig därför inte förslaget som sådant men anser att ett eventuellt förbud bör fattas på kommunalnivå givet de lokala förutsättningarna och vill betona vikten av att cykelinfrastrukturen byggs ut för att möjliggöra efterlevnaden av en sådan reglering, både vad gäller cykelbanor och parkeringsytor.

7. Momsen för delad mobilitet bör vara densamma som för kollektivtrafik och taxi. Dvs. 6% som för kollektivtrafiken och taxi och inte 25% som den är idag för delade mikromobilitetstjänster. På detta sätt kan delad mikromobilitet än mer än idag bidra till den gröna omställningen på lika villkor.

8. Cykelhjälm eller annat huvudskydd. NMA stödjer Transportstyrelsens bedömning om att dagens lagkrav är tillräckligt. Transportstyrelsen menar att användningen av huvudskydd bör öka genom att kunskapen om trafiksäkerhet, trafikregler och fordonsregler ökar hos allmänheten. Verktyg som ökar kunskap och incitament för att höja och möjliggöra användning av huvudskydd bör användas. NMA delar således uppfattningen om att lag om obligatorisk hjälmlag inte bör införas.

Stockholm 2022-01-07

Elin Ulfhammer på uppdrag av Nordic Micromobility Association, orgnr: 802537-1967  
E-post: [Info@nordicmicromobility.com](mailto:Info@nordicmicromobility.com)