

Infrastrukturdepartementet

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

[i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

Diarienummer: I2021/02587

7 januari 2022

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

Om detta remissvar

2030-sekretariatet fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta och minska koldioxidutsläppen med 70 % till år 2030 med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi arbetar på alla dessa områden, och har över 70 partners som representerar spetsutveckling inom dessa områden.

Beteendeförändringar och livsstilsförändringar, inte minst på vardagsnivå, beräknas stå för cirka en tredjedel av de utsläppsminskningar som måste till för att Sverige ska nå klimatmålet för transportsektorn 2030. Vår utmaning är att skapa lösningar där människor lätt kan förflytta sig utan att äga en egen bil och som möter människors olika transportbehov samt bidrar till klimatmålen och ett mer transporteffektivt samhälle.

För att bryta invanda vanor, påverka vårt resebeteende, vårt val av färdmedel och framförallt vår inställning till den privata bilen som norm krävs ekonomiska styrmedel och incitament i kombination med en väl utbyggd fysisk och digital infrastruktur som gör det lätt att göra rätt.

Utvecklingen av nya mobilitetslösningar och färdmedel går fort. Den delade elsparkcykeln är ett relativt nytt färdmedel i stadsbilden och etableringen till nya områden i städerna sker i rask takt. De möjliggör helt nya lösningar för kortare persontransporter och kan på sikt bidra med att korta bilturer i städerna försvinner och rätt utformat öka tillgängligheten för kollektivtrafik och tåg och bli ett konkurrenskraftigt alternativ till den egna bilen.

Olika transportslag och delningstjänster kommer utgöra en viktig del av det transporteffektiva, hållbara resandet. Den optimala transportkedjan kan omfatta

flera olika sätt att färdas i samma resa. Det krävs lösningar som utvecklar den kombinerade mobiliteten som en tjänst, (MaaS – Mobility as a Service) både fysiskt och digitalt för att det skall bli enkelt. Här har elsparkcyklarna en roll att fylla. Både nya som befintliga aktörer behöver utveckla sina lösningar och anpassa sig till städernas struktur och kundernas förväntningar och det krävs bättre verktyg för att reglera och styra etableringen av elsparkcyklarna.

### Om utredningen

Transportstyrelsen har av Regeringen fått uppdraget att:

- beskriva de regelverk som gäller för eldrivna enpersonsfordon samt föreslå eventuella regelförändringar.
- analysera hur befintligt regelverk kan och bör förtydligas eller utökas med syfte att ge kommunerna bättre möjligheter att reglera eldrivna enpersonsfordon
- utreda hur infrastruktur eller stadsplanering kan förbättra trafiksäkerheten för dessa fordon.

### Utredningen föreslår i huvudsak:

- att eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning likställs med cykel
- att gränsen för motoreffekt tas bort
- att möjligheten att märka ut cykelpassager tas bort för att renodla utformningen av markerade korsningspunkter för cyklister och motorfordon.
- att de företag som hyr ut elsparkcyklar skall involveras i de befintliga samverkansforum som finns kopplat till arbetet mot Nollvisionen och ett transporteffektivt samhälle
- att informationen och kunskapen om trafik- och fordonsregler samt trafiksäkerhet kopplat till cykel skall öka.
- att lagen om offentlig upphandling, ordningslagen, lagen om straff för vissa trafikbrott och lagen om flyttning av fordon skall användas på ett nationellt samordnat sätt av kommuner och Polismyndigheter för att hantera städernas utmaningar med uthyrning av elsparkcyklar.

### 2030-sekretariatets kommentarer

Vi stödjer förslagen om tydligare och förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon där även elsparkcyklarna omfattas.

- **Bra att elsparkcykeln likställs med cykel**  
Enkelhet och tydlighet är ledord som gör det lätt att göra rätt vilket underlättas när eldrivna enpersonsfordon likställs med cykeln i trafiklagstiftningen rörande ansvar och rättigheter.

En enkelhet och tydlighet kring vilka regler som gäller för såväl förare såväl som för medtrafikanter kommer öka trafiksäkerheten och tryggheten på trottoarer och gångbanor.

- **Bra att gränsen för motoreffekt tas bort**

En begränsad motoreffekt främjar trafiksäkerheten och underlättar utvecklingen av konkurrenskraftiga lösningar för person- och godstransporter som kan konkurrera med den egna bilen och som harmoniserar med EU:s befintliga regelverk.

Utredningen lämnar dock frågor kopplat till reglering av den friflytande mikromobiliteten, cykelinfrastrukturen, parkeringsfrågan och informationsansvaret olösta och här krävs ett tydligt ansvar och en konkret handlingsplan.

- **Tillämpning och utveckling av regelverk**

Vi stödjer förslaget att relevanta lagar skall användas på ett nationellt samordnat sätt av både kommuner och Polismyndigheter men nuvarande verktyg räcker inte för att reglera marknaden för friflytande mikromobilitet.

I dag finns ett mycket begränsat utrymme att hindra utställning av nya fordon. Det finns en stor oklarhet kring ordningslagen, tillståndsplikten och trafikförordningens tillämpbarhet och rättspraxis saknas. Istället för att kommuner ska testa sig fram med rättsfall är det bättre om lagstiftare agerar proaktivt och säkerställer att adekvata metoder för reglering finns.

Nuvarande regelverk behöver ses över för att säkerställa att Sveriges kommuner har de verktyg som krävs för att effektivt reglera marknaden utan att hämma utveckling och innovation. Kommunerna behöver kunna ställa krav på operatörer vad gäller antal fordon, fordonsstandard, parkeringslösningar, geografisk täckning, arbetsförhållanden, datadelning, m.m.

Flera länder använder någon form av upphandling för att hantera den friflytande mikromobiliteten. Upphandling är ingen universallösning men för storstäder är ett upphandlingsförfarande den effektivaste lösningen för bättre ordning och reda. För att upphandlingsverktyget ska bli ett reellt alternativt behöver dock exklusivitet kunna garanteras utfallet av anbudet inom ramen för rådande lagstiftning eller genom en lagändring.

- **Infrastruktur och parkering**

Om cykel och det multimodala resandet, där mikromobiliteten har en viktig roll, skall öka och kunna konkurrera med bilen krävs en väl utbyggd och välskött infrastruktur och en trafikmiljö som är anpassad för dessa trafikslag.

Idag finns ingen dedikerad parkeringsinfrastruktur för elsparkcyklar i svenska städer vilket är en viktig komponent för att förbättra ordningen och främja det multimodala resandet. Parkering i anslutning till tågstationer och hållplatser möter behovet av en sammanhållen resa och ökar konkurrenskraften till den egna bilen.

- **Öka information och kunskapen om trafik- och fordonsregler**

En stor del av de problem som är kopplade till elsparkcyklarna är kopplade till användarnas beteende. Vi delar utredningens uppfattning kring behovet av folkbildning av rådande trafikregler. I dagsläget finns ingen myndighet som har ett utpekad informationsuppdrag och det behöver utvecklas former för vem som ska göra vad, hur, när, och med vilka resurser, samt vilka organisationer som bör vara iblandade.

Vi stödjer förslagen som stimulerar till ökad samverkan, utveckling och innovation men anser att mer behöver göras och tempot öka om vi skall klara klimatutmaningen kopplat till våra resvanor.

- **Säkerställ samverkan**

Om det hållbara resandet skall öka och bilresandet skall minska måste en utökad samverkan och samarbete ske där både de etablerade som de nya aktörerna bjuds in för att tillsammans initiera lösningar som stödjer Nollvisionen och ett mer transporteffektivt samhälle. Utredningen föreslår de företag som hyr ut elsparkcyklar skall involveras i de befintliga samverkansforum som finns kopplat till arbetet mot Nollvisionen och ett transporteffektivt samhälle men det saknas ett tydligt ansvar som säkerställer att detta sker.

I det skede av utveckling av nya transportslag och nya mobilitetstjänster som vi är i, är det viktigt att inte överreglera utan istället fokusera på att skapa incitament för utveckling, innovation och samarbete mellan nya och befintliga transportslag och mobilitetstjänster. Mobility as a Service (MaaS) bidrar till god tillgänglighet och ökad transporteffektivitet utan behov av att äga egen bil och mikromobilitet är en del av det multimodala resandet.

- **Låg och samma moms på alla delade transporttjänster**

Delade fordon bidrar till att möta de behov som kollektivtrafiken inte klarar av, och bör därför räknas som del av det kollektiva trafikinätet, och av den anledningen få lägre moms i paritet med kollektivtrafikens och taxis 6 %. Flera andra EU-länder anser att delade fordon är kollektivtrafik och ger tjänsterna sänkt moms.

Det är orimligt att momssatsen är olika mellan olika delade trafikslag, exempelvis skillnaden mellan nedsatt momssats på taxi- och kollektivtrafik och den högre momssatsen på delade elsparcyklar/elcyklar vilket hämmar utvecklingen av Maas Mikromobilitet gör det möjligt för resenären att enkelt transportera sig till sin målpunkt från hållplatsen eller parkeringsplatsen och bör som andra delningstjänster främjas för att öka tillgängligheten och minska biltrafiken i stadskärnan

När delningstjänster i kombination med kollektivtrafik, gång och cykel sammanlänkas kan vi visa på en smartare mobilitet som tillgodoser allas behov och som främjat klimatmålen.

Göteborg den 7 januari 2022

Maria Stenström

2030-sekretariatet