

Remissvar  
Infrastrukturdepartementet  
Maria Gelin  
103 33 Stockholm

Sollentuna 2021-11-26

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

Diarienummer: I2021/02587  
Handläggare: Chefsjurist Ulf Stenberg



## Utredningens uppdrag

Regeringen lämnade år 2019 Transportstyrelsen i uppdrag att utreda eldrivna enpersonsfordon. De vanligaste modellerna benämns vanligen elsparkcyklar och elcyklar. Elsparkcyklar får gå högst 20 kilometer per timme och elcyklar får inte ge något krafttillskott i hastigheter över 25 kilometer per timme. Dessa fordon har blivit tämligen vanliga i såväl villaområden som samhället i övrigt. Syftet med utredningen är enligt uppdrag att möjliggöra en utveckling mot trafiksäkrare, hållbara och ändamålsenliga fordon. Likaså att tydliggöra att förare av eldrivna enpersonsfordon utan tramp – eller vevanordning ska följa trafikreglerna för cykel och öka tryggheten för gångtrafikanter. Tanken är också att öka tydligheten gentemot användaren, sätta fokus på behovet av kunskap och behovet av att utveckla cykel- och gånginfrastruktur.

## Utredningens överväganden och förslag

I utredningen omnämns att det finns andra regelverk som är i behov av en modernisering för att möjliggöra ett skifte från egen bil till andra energieffektivare lösningar. Där omnämns som exempel parkeringslagstiftning och plan- och bygglagstiftning.

Utredningen föreslår i sak bland annat att begränsningen på 250 watts motoreffekt tas bort för "ickesjälvbalsnerande cyklar utan tramp- eller vevanordning". Det förordas att eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning som är att anse som cykel inte ska få köras på gångbana, om fordonet inte är avsett för personer med fysisk funktionsnedsättning.

Utredningen föreslår även att det inte längre ska vara tillåtet att cykla i körbanan när cykelbana finns i närheten, om högsta tillåtna hastigheten är maximalt 50 kilometer per timme eller lägre.

Utredningen anser att det finns ett behov av information och kunskap om trafiksäkerhet kopplat till cykel, rörande till exempel hjälmanvändning, nykter cykling och bättre möjlighet att undvika olyckor genom större kunskap om trafik- och fordonsregler samt trafiksäkerhet. Däremot anser utredningen att införandet av en alkoholgräns såsom i lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott för alla olika typer av cyklister, är svårt att motivera. Utredningen menar att det tyngsta argumentet för detta är att fordon enligt trafikförordningen inte får framföras av den som på grund av sjukdom, uttröttning, påverkan av alkohol, andra stimulerande eller bedövande ämnen eller av andra skäl inte kan föra fordonet på ett betryggande sätt. Ytterligare skäl är att för många trafikanter skulle omfattas och för att det finns för lite underlag som kan ge en heltäckande bild att basera ett sådant beslut på. Det riskerar även att öka polisens arbetsbörda. Utredningen bedömer att det behövs fler studier om förhållandet med alkohol samt droger och olyckor med cykel, framför allt vad gäller eldrivna enpersonsfordon. Det kan dock finnas anledning att återkomma till frågan.

Transportstyrelsen konstaterar att antalet allvarligt skadade cyklister inte har förbättrats sedan år 2006 till skillnad från antalet allvarligt skadade bilister. Utredningen vill dock inte ha något utökat krav på användning av hjälm. Det innebär att dagens regel kvarstår om att barn upp till 15 år behöver ha hjälm, men inga andra grupper. Utredningen tror att det skulle

upplevas som besvärligare att ta sig fram med eldrivna enpersonsfordon, om krav ställdes på hjälm. Likaså att det skulle bli svårare för företag som hyr ut elcyklar och elsparkcyklar. Skulle ett hjälmkrav ha funnits, uppskattar Transportstyrelsen den samhällsekonomiska vinsten av kostnadsbesparingar av skador till drygt 7 miljarder kronor, om alla som hade råkat ut för cykelolyckor under år 2014–2019, hade använt hjälm<sup>1</sup>. Tretton personer som avled skulle ha överlevt och 457 personer hade inte blivit allvarligt skadade.

## Villaägarnas synpunkter

### Generellt

Villaägarnas Riksförbund är positivt till olika former av bostäder och att befolkningen kan använda en palett av färdmedel som bil, kollektivtrafik, cykel, eldrivna enpersonsfordon med mera, men vänder sig mot att regeringen har satt i system att använda lagstiftningen för att indirekt försvåra möjligheten att bygga och bo i småhus, låt vara att förevarande utredning inte tillhör de mest iögonfallande exemplen. Många bäckar små gör dock en stor å. Ett tydligt färskt exempel på föreslagen lagstiftning som motverkar småhus är SOU 2021:23 ”Stärkt planering för en hållbar utveckling”, som går ut på att försvåra för boende i nybyggnation att ha bil genom att minska tillgången till parkeringsplatser.

Enligt SCB byggdes år 2020 11 573 småhus (23 procent) och 38 906 lägenheter (77 procent) i flerfamiljshus. Byggnationen av småhus har sedan många år motverkats inom bland annat den kommunala planeringen och på så sätt har allt fler tvingats att bosätta sig i flerfamiljshus, trots att 75 procent av befolkningen vill bo i småhus ([TMF, Sifo, 2019](#)). I Sverige uppgår flerfamiljshusens andel av nyproduktionen till hela 80 procent medan endast 20 procent utgör småhus, trots att de flesta vill bo i småhus. Det finns därför redan en stor skillnad mellan de bostäder som byggs och vilka bostäder som befolkningen efterfrågar, en utveckling som förstärks av att regeringen motverkar småhus genom nya lagförslag.

### Trafiksäkerhet

Trafikverket anger på sin [webb](#) att varje år skadas 2 000 cyklister allvarligt i trafiken och att varje år omkommer 20–30 cyklister samt att cykelhjälmen minskar risken för huvudskador med minst 50 procent. [En studie från Folksam](#) visar att vid en olycka förhindrar cykelhjälm 60 procent av alla cykelrelaterade huvudskador, som leder till kroniska besvär. Därutöver förhindras närmare fyra av tio allvarliga ansiktsskador. När det gäller vanliga cyklar, använder enligt en [undersökning från NTF 42 procent av de vuxna cykelhjälm](#).

Enligt Folksams forskningsrapport [”Kartläggning av olyckor med elsparkcyklar och hur olyckorna kan förhindras”](#) var det bara 13 procent av de skadade elsparkcykelförarna, som uppgav att de hade burit hjälm vid olyckstillfället. Hjälmanvändningen är således oerhört mycket lägre vid användning av elsparkcykel än vanlig cykel. Den norska trafikforskaren Torkel Bjørnskau som bland annat står bakom den norska studien [”Elsparkesykler til glede](#)

<sup>1</sup> Transportstyrelsen, Cykelhjälmens betydelse för säkerheten och samhällsekonomi, TSV 2019-534, s 10 f.

**og besvær”** beräknar att det är **5–7 gånger högre risk** för skador med elsparkcykel än med vanlig cykel.

Enligt sidan 6 i Trafikverkets rapport ”Ökad säkerhet på motorcykel och moped. Gemensam strategi version 3.0 för åren 2016–2020”, har en mopedist som använder hjälm på rätt sätt rimliga chanser att överleva en olycka om hastigheten är högst 45 km/tim och goda chanser att överleva om hastigheten är högst 30 km/tim.

Utomlands finns uthyrare av elsparkcyklar, som **tillhandahåller hopfällbar hjälm i en på elsparkcykeln integrerad låda** som öppnas i samband med att du hyr cykeln. Uthyrare kan således på ett smidigt sätt hyra ut elsparkcyklarna med hjälm. Den som har en egen elsparkcykel kan också köpa en hopfällbar hjälm.

Sverige är inte ensamt om att tillåta körning utan hjälm. Det är tillåtet i många fall utomlands också. När det gäller promillegräns, finns sådan i sex av de åtta andra länder som Trafikverket har tittat närmare på i sin utredning. Styrfylla är dock inte något positivt för samhället, då de som åker omkring på det sättet riskerar att skada såväl sig själva som andra. Lagstiftning som tillåter detta är därför inget som samhället bör klamra sig fast vid.

I och med att risken för trafikolyckor med eldrivna enpersonsfordon är högre än för vanliga cyklar och du inte blir en bättre förare efter att ha druckit alkohol, är det motiverat att precis som i Danmark, Finland, Frankrike, Tyskland, Österrike och Spanien ha en promillegräns i Sverige. Idag går gränsen vid om du klarar att köra elcykeln eller elsparkcykeln på ett betryggande sätt, vilket är alltför luddigt formulerat och kan leda till godtyckliga bedömningar. Med en promillegräns blir det lika för alla. Då behöver ingen bedömning göras av hur vinglig och osäker körningen har varit.

Villaägarna anser även att det framstår som motsägelsefullt att Trafikverket ska informera om att det är farligt att köra eldrivna enpersonsfordon i berusat tillstånd, samtidigt som detta är tillåtet. Om det inte var tillåtet med styrfylla, skulle belastningen på sjukvården minska. Läkare, sjuksköterskor och annan vårdpersonal hade då kunnat använda sin tid till andra patienter. Kostnaderna för sjukfrånvaro, olycksfallsförsäkringar med mera skulle också minska.

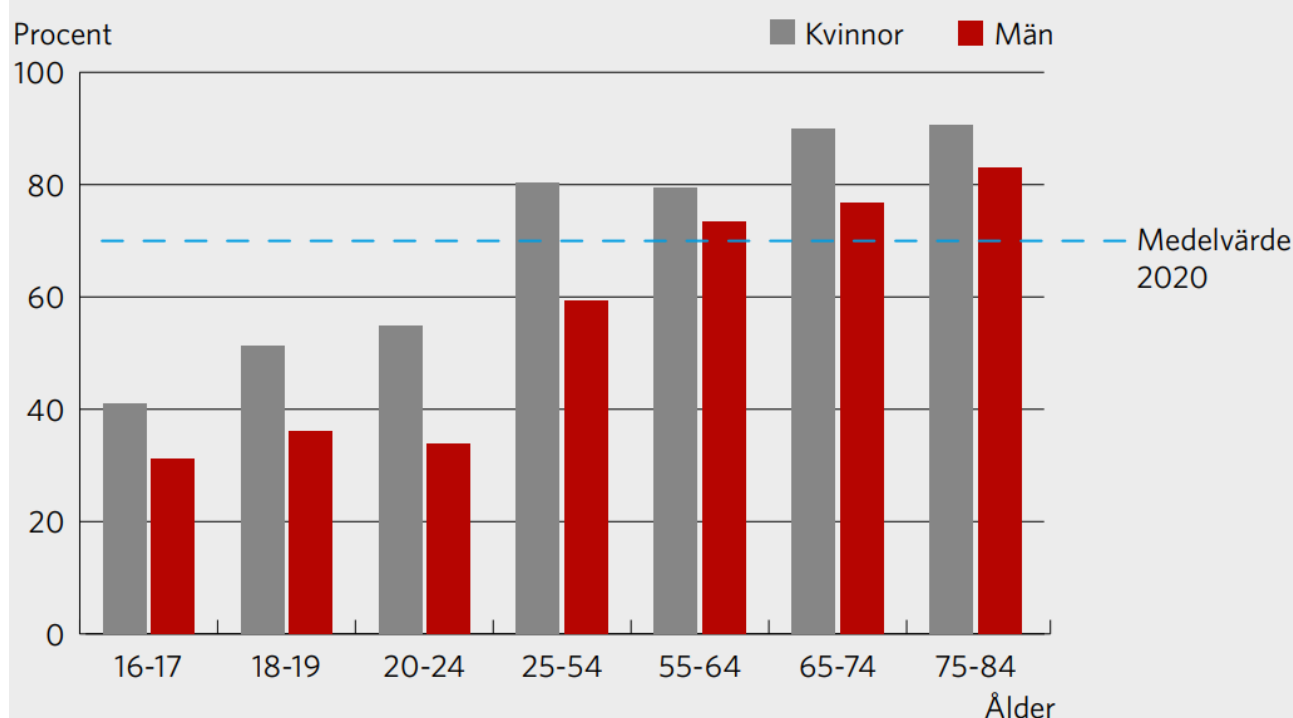
Styrfylla på elsparkcykel och elcykel motverkar nollvisionen, att ingen människa ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken. Regeringen har dessutom fattat beslut om att antalet omkomna i vägtrafiken ska ha minskat till högst 133 personer år 2030. Ska antalet omkomna i trafiken minska, kan det vara svårt att tillåta styrfylla på eldrivna enpersonsfordon.

Villaägarna anser att det mot bakgrund av vad som ovan har anförts, ska vara förbjudet att framföra eldrivna enpersonsfordon i berusat tillstånd och att en promillegräns därför ska införas. Det kan av samma skäl finnas anledning att närmare utreda om hjälm ska vara obligatoriskt på eldrivna enpersonsfordon. Av Transportstyrelsens eget material framgår dessutom att den årliga samhällsekonomiska vinsten av ett hjälmkrav uppgår till miljardbelopp, vilket i sig gör hjälmfrågan intressant vad gäller de mer olycksdrabbade

eldrivna enpersonsfordonen. I samma riktning talar det förhållandet att cirka 70 procent<sup>2</sup> anser att det borde vara obligatoriskt med cykelhjälm, vilket gör att det skulle vara mindre kontroversiellt om en utredning kom fram till att utvidga kravet på hjälm, särskilt om det skulle gälla enkom de mer olycksdrabbade eldrivna enpersonsfordonen.

## "Det borde vara obligatoriskt för alla att använda hjälm vid cykling."

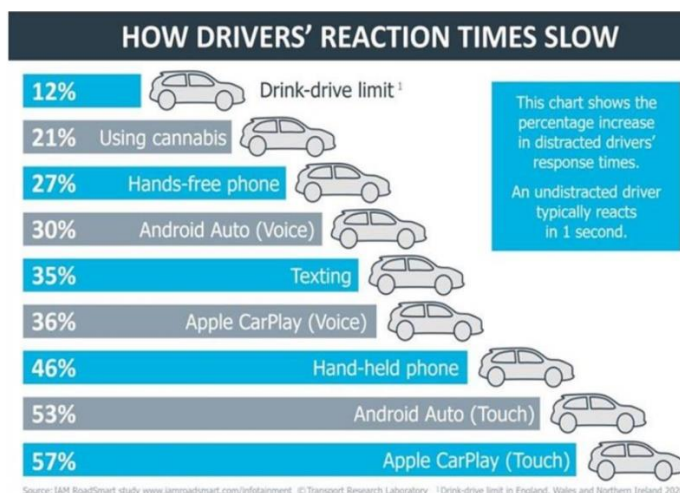
Andel som instämmer 2020.



### Mycket är tillåtet i trafiken trots att det är olämpligt

Förutom styrfylla på eldrivna enpersonsfordon utan hjälm, är det mycket annat som är tillåtet i trafiken i såväl Sverige som i andra länder, trots att det till exempel har allvarig påverkan på reaktionsförmågan och därmed risken för olyckor. Detta framgår av brittiska **IAM:s rapport** "Interacting with Android Auto and Apple CarPlay when driving: The effect on driver performance" från år 2020. I rapporten testade man hur reaktionsförmågan påverkas av 0,8 promille alkohol, cannabis och av att du använder diverse elektronisk utrustning.

<sup>2</sup> Trafikverket, "Allmänhetens syn på trafiksäkerhet - Resultat från Trafiksäkerhetsenkäten 2020", sidan 35



IAM:s rapport visar att trafiklagstiftningen kan ha brister även i många andra hänseenden, när olämpliga beteenden i trafiken tillåts. Även om elsparkcyklar inte omnämns i den rapporten, visar det på att det finns en bredd av åtgärder att vidta för att höja trafiksäkerheten. Det kan därför finnas anledning för kommunerna att titta närmare på tillståndsgivningen för elsparkcykeluthyrning. Den absolut vanligaste debiteringsmodell är minutbaserat pris, vilket ger föraren ekonomiskt incitament att köra så snabbt som möjligt, gena, strunta i väjningsplikt och inte visa hänsyn till gående etcetera, allt för att hålla sin kostnad nere. Elsparkcykeluthyrarnas vanligaste uthyrningsmodell befrämjar således trafikfarligt beteende. Kommuner som beviljar tillstånd för uthyrning av elsparkcyklar, kan därför överväga att helt enkelt ställa som villkor att minutbaserat pris inte får tillämpas utan att lägsta möjliga pris vid enstaka uthyrningstillfälle får utgöras av till exempel fast pris per påbörjad halvtimme. Då lönar det sig i allmänhet inte att bryta mot trafikreglerna för att sänka sin kostnad.

### Lagstiftningsinitiativ på EU-nivå

Avslutningsvis är det till syvende och sist så att elsparkcyklarnas konstruktion med små hjul och hög tyngdpunkt, ökar risken för olyckor. Ett potthål som en vanlig cykel rullar över, kan innebära att det tar tvärstopp för elsparkcykelåkaren, vilket sedan leder till en obehaglig flygtur och kraschlandning på asfalten längre bort. Med eller utan sjukhusbesök. Det kan således finnas anledning för tillverkarna, försäljarna och uthyrarna av elsparkcyklar att se över konstruktionen. Visar det sig att inte erforderliga åtgärder vidtas, kan det finnas anledning till lagstiftningsinitiativ på EU-nivå, då elsparkcyklarna tillhandahålls över hela EU.

### Övrigt

I övrigt har förbundet inget att erinra mot utredningens förslag.

### VILLAÄGARNAS RIKSFÖRBUND

Kenneth Kanckos

Förbundsdirektör