

Till

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

REMISSVAR FRÅN SVERIGES MOTORCYKLISTER, I2021/02587- Utredning angående behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har getts möjlighet att besvara remissen. Den handlar om tvåhjuliga fordon vilket ger den många beröringspunkter med moped klass I och II samt i viss mån även motorcyklar. Vår utgångspunkt för svaret har varit dessa likheter. SMC konstaterar att utredningen helt bortser från moped klass I och II samt motorcykel trots att dessa fordon också kan vara eldrivna enpersonsfordon. Drygt 40 procent av nyregistrerade moped klass I under 2021 var eldrivna. Omkring hälften av de moped klass II som säljs är eldrivna.

Uppdraget

Den 3 oktober 2019 gav regeringen i uppdrag åt Transportstyrelsen att beskriva regelverk som gäller för eldrivna enpersonsfordon. Utredningen skulle omfatta alla regler som är relevanta för användningen av dessa fordon, till exempel trafikregler, konstruktionsregler, ordningsregler och regler om flyttning av fordon. Enligt regeringen finns anledning att tydliggöra vilka regler som gäller för dessa fordon. Denna utredning är del 3 och en slutredovisning som innehåller nulägesbeskrivning och analys av åtgärder som genomförts för ett urval länder, beskrivning av uppdragets resultat och förslag till regelförändringar med tillhörande konsekvensbeskrivning.

Slopande av effektbegränsning

Transportstyrelsen föreslår att begränsningen på 250 watt av motoreffekten tas bort för icke självbalanserade cyklar utan tramp- eller vevanordning i samband med att föreskrifterna om cykel i TSFS 2009:31 uppdateras med bland annat viktbegränsning för dessa fordon. Grunderna för detta förslag är att det ger möjlighet till utveckling av trafiksäkrare och hållbarare fordon med en kraftfullare motor, att dagens begränsning på 250 watt riskerar att hindra teknikutveckling samt att en sådan reglering blir mer lik EU och omvärlden. Transportstyrelsen anser inte att denna förändring ger större möjligheter att höja hastigheten genom trimning än för fordon med en högsta motoreffekt på 250 watt. Däremot kan ett fordon med högre motoreffekt nå högre hastighet vid trimning.

SMC tillstyrker att effektbegränsningen slopas men det är en utopi att tro att eldrivna fordon med en effekt på 500 watt eller mer inte ska köras snabbare än 20 km/timme då de redan idag kan framföras i 45 km/timme eller mer. Om man drar en parallell till moped klass I och II kan dessa trimmas, oavsett regelverk och krav i direktiv. För A-traktorer är maxhastigheten 30 km/timme men med relativt enkla åtgärder kan hastigheten bli den ursprungliga i den ombyggda bilen - något som ofta beskrivs i media.

Effektbegränsningen kvar för elcyklar med tramp- eller vevanordning

Det är rimligt att effektbegränsningen finns kvar för elcyklar eftersom alternativet annars är att de blir moped klass I eller II och ska uppfylla samtliga krav för dessa fordon.

Definition för eldrivna enpersonsfordon

Utredaren bedömer att det inte finns behov av någon ny typ av nationell definition för eldrivna enpersonsfordon i dagsläget. Argumentet för detta är att förhindra överreglering och att ge

Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge

0243-669 70

www.svmc.se



Sveriges MotorCyklister

mikromobilitet möjlighet att utvecklas till att bli en del av den samverkan som är etablerad i trafiken. Mikrofordon med låg hastighet behandlas som cyklar. Snabbare mikrofordon bör regleras som mopeder.

SMC håller med om detta. Samtidigt måste utredaren vara medveten om att detta inte är en lösning som gör att trafikanterna förstår vad som är vad. Varken fordonsdefinitioner, regler eller information till trafikanterna har hängt med i den snabba tekniska utvecklingen. SMC tror att det blir svårt att utveckla en egen fordonsdefinition för små eldrivna enpersonsfordon skild från cykel då det handlar om allt från rullstol till motorcyklar. Dessutom anser SMC att begreppet mikromobilitet bör utvidgas enligt följande:

- Begreppet ska inte endast beskriva en del av en resa.
- Begreppet bör även omfatta MC och moped.

Förbud att användas på gångbana

Utredaren föreslår att eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är att anse som cykel inte får föras på gångbana, om det inte är avsett för personer med fysisk funktionsnedsättning. SMC håller med om att det är rimligt för att öka säkerheten för fotgängare.

Slopa cykelpassager

Utredaren föreslår att möjligheten att märka ut cykelpassager tas bort, för att på sikt tas bort helt ur vägmärkesförordningen. SMC har inga kommentarer rörande detta även om regelförändringen också omfattar moped klass II.

Stryka regler om rätt att cykla i körbanan

Utredaren föreslår att dagens bestämmelse – som gör det möjligt för den som är över 15 år att cykla eller köra moped klass II i körbanan trots att cykelbana finns i närheten när den högsta tillåtna hastigheten är 50 kilometer per timme eller lägre – tas bort. SMC håller med om att det är en rimlig regelförändring som bör öka säkerheten för oskyddade på cykel och moped klass II.

Kunskapshöjande åtgärder

Utredningen säger att det finns ett behov av information och kunskap om trafiksäkerhet kopplat till cykel. Utredaren beskriver sedan vilken information Trafikverket anser att det ska handla om fram till 2029 inom ramen för deras information till allmänheten: ökad hjälmanvändning, nykter cykling och bättre möjlighet att undvika olyckor genom större kunskap om trafik- och fordonsregler samt trafiksäkerhet. Däremot anser varken Trafikverket eller Transportstyrelsen att man har ett utpekad informationsuppdrag för att informera allmänheten om trafikregler.

Eftersom allt färre väljer att ta körkort kommer många cyklister aldrig att få någon information om vilka regler som finns för att framföra en cykel och informationsbehovet ökar.

SMC anser att utredningen i denna del pekar på flera punkter som är anmärkningsvärda. Den första punkten är att de två statliga myndigheterna som arbetar med vägtrafik inte anser sig ha något ansvar för att sprida information om hur man ska använda vägarna. Det betyder att staten lämnat över informationsansvaret till civilsamhället.

SMC är en organisation som finansieras av medlemmarna genom en årlig medlemsavgift. SMC har inget utpekad informationsuppdrag och får inte heller något ekonomisk ersättning för det stora informationsarbete som görs och inte bara gagnar motorcyklister utan även andra trafikantgrupper, myndigheter, beslutsfattare, forskare, media med flera. SMC arbetar lokalt, regionalt, nationellt och internationellt.

Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
0243-669 70
www.svmc.se



Sveriges MotorCyklister

Den andra punkten rör brukarnas deltagande. SMC har sedan 1963 bedrivit frivilligt trafiksäkerhetsarbete för motorcyklister och mopedister med målet att vara till största möjliga nytta för medlemmarna. Med denna inställning har SMC skapat en unik säkerhetskultur som är en förebild för andra organisationer i Sverige och andra länder. Det är i huvudsak SMC som drivit säkerhetsarbetet för MC i Sverige, med egna medel och det är här säkerhetsmedvetandet formas enligt motorcyklisterna själva (1).

Det är därför förvånande att man i utredningen inte ens nämner de organisationer som på olika sätt arbetar med säkerhet för de fordon som ryms inom mikromobilitet; Nordic Micromobility Association, Cykelbranschen, Cykelfrämjandet, Svenska Cykelförbundet, Vätternrundan, Svenska Cykelstäder, Sveriges MotorCyklister, Moped- och motorcykelbranschens Riksförbund och Moped- och MC-handlarna.

Den tredje punkten är att Trafikverket redan bestämt vilken information och därmed vilka frågor som man ska arbeta med under de kommande åtta åren. Ingen av organisationerna ovan har bjudits in till detta arbete och har därför inte heller haft möjlighet att påverka innehållet. Det innebär att varken förslag eller informationen är förankrad bland brukarna av fordonen som finns inom mikromobilitet. De organisationer som kan vara med och sprida information är exkluderade från arbetet.

SMC kräver inte körkort för alla som färdas på cykel, oavsett vilken typ det handlar om men konstaterar att skillnaden i hastighet mellan moped klass II och cykel endast är fem kilometer per timme. Däremot anser SMC att det behövs trafikantutbildning i skolan samt att civilsamhället bjuds in för att kunna sprida gemensamt producerad information till brukarna.

Hjälmanvändning

Utredningen föreslår inget lagkrav på hjälm för eldrivna enpersonsfordon. Idag använder omkring 50 procent av cyklisterna hjälm. Utredningen talar om hur användningen kan öka men tittar inte på hur SMC jobbade för den hjälmlag för motorcyklister som blev verklighet 1975. När lagen trädde ikraft 1975 använde långt över 90 procent av MC-förare och passagerare hjälm. Sedan lagen trädde ikraft ökade siffran till 98 procent. Förslag till hjälmlag initierades av TSV men frågan drevs av SMC genom medlemstidning, fortbildning, träffar och möten med motorcyklister. Med hjälp av fakta och rätt kommunikation blev hjälm en självklarhet vid MC-körning. Inför hjälmlag på moped var SMC aktiva ute i skolor, på fritidsgårdar och liknande. Då fanns stora regionala skillnader. Medlemmar i SMC-klubbar kom då ut på sina motorcyklar och förklarade hur viktigt det var att använda hjälm. Det var ett enkelt och kostnadseffektivt sätt att öka hjälmanvändningen bland unga. Idag är det en självklarhet för alla som kör MC och moped klass I och II att använda hjälm.

Om man tittar på Svensk Cyklings [politiska manifest från 2018](#) saknas krav på cykelhjälm. Om inte hjälmanvändning är förankrad hos brukarna kommer inte användningen att öka.

SMC kräver inte hjälmlag för alla som färdas på cykel, oavsett vilken typ det handlar om men föreslår att myndigheterna intierar ett samarbete i denna och andra frågor med de organisationer som företräder brukare av fordon inom begreppet mikromobilitet. Regelverk ändras och nya fordonstyper med högre hastigheter kommer i framtiden vilket kommer att öka behov av relevanta åtgärder för trafikanternas personliga säkerhet.



Promillegräns över gångfart

Sverige är enligt utredningen ett av få länder i Europa som inte har något krav på nykterhet och drogfrihet vid framförande av cykel, elcykel och elsparkcykel. Rapporten "Safe micromobility" från The International Transport Forum föreslår att man måste hantera rattfylleri för alla fordonstyper. Man anser att gränser för alkohol- och droganvändning bör finnas och tillämpas för alla fordonsförare, även användare av mikrofordon. Trots att flera studier visar att många som skadas på cykel är påverkade av alkohol anser utredningen att dagens ordning inte ska förändras.

Moped klass II framförs på samma GCM-vägar som cykel och elsparkcykel. Cykel och elsparkcykel ska färdas på vägen om GCM-bana saknas. Det betyder att berusade trafikanter på olika typer av cyklar kan färdas bland andra oskyddade trafikanter. Berusade oskyddade förare på cykel och elsparkcykel kan därför framföras legalt bland andra fordon i stads- och landsvägstrafik.

Svenska trafikanter har en generellt en mycket negativ attityd till att köra berusade och/eller påverkade av alkohol och acceptans för nykter trafik är hög. Här ligger Sverige i topp i europeiska mätningar. SMC sammanställer varje år statistik av dem som dödas och skadats svårt på MC. Den statistiken visar att tre fjärdedelar av de berusade förarna som dödas på MC saknar körkort och gör sig skyldig till flera allvarliga trafikbrott i samband med dödsolyckorna. Det handlar alltså om trafikanter som väljer att ställa sig vid sidan av lagen i flera avseenden som kör berusade (2).

SMC anser att krav på nykterhet i trafik ska införas och omfatta alla trafikanter som färdas i en hastighet överstiger gångfart, 6 km/timme. Ett krav på nykter och drogfri körning av alla slags fordon är en tydlig signal från samhället vilket är ett måste för att minska olyckstalen, både bland cyklister, elsparkcyklister och andra trafikanter.

Infrastruktur och oskyddade trafikanter

Utredaren påtalar att det är viktigt att utveckla infrastrukturen för att ge mer utrymme till oskyddade trafikanter. Därefter räknas endast exempel som rör gång och cykel upp. SMC vill här betona vikten av att alltid inkludera alla oskyddade trafikanter i alla sammanhang, från planering till underhåll. Mopedister och motorcyklister har samma behov av god friktion som cyklister. Mopedister och motorcyklister har liknande behov av säkerhet vid användning, till exempel då det gäller synbarhet, hinderfrihet och liknande.

Det är viktigt att stat och kommun inte fortsätter att exkludera moped klass II från GCM-vägar vilket får till följd att oskyddade trafikanter som färdas i 25 km/timme ska kriga om utrymmet med övriga fordon på krympande körfält för motorfordon.

Utredaren lyfter ett konkret regelförslag som rör en uppdatering av allmänna råd och föreskrifter om väginfrastrukturens utformning. Förslaget lyder: *"Vägmiljön för gående och cyklister ska utformas med hänsyn till deras faktiska och upplevda trygghet."* Utredaren förtydligar detta med att vägmiljön omfattar både körfält för motordrivna fordon samt gång- och cykelbanor för att öka tryggheten på gående och cyklande i trafiken.



SMC vill återigen understryka att det finns oskyddade trafikanter på moped och MC och att även dessa bör finnas med i kommande allmänna råd och föreskrifter.

Befintlig samverkan

Utredningen säger att företag och organisationer som bedriver verksamhet kopplat till eldrivna enpersonsfordon bör i ökad omfattning tas med i befintlig samverkan för att bidra till Nollvisionen och till de transportpolitiska målen. Utredarens bedömning är att Trafikverket som har plattformar och arbetssätt som möjliggör samverkan och samordning mellan myndigheter, företag och intresseorganisationer så bör dessa kompletteras med aktörer och frågor som rör eldrivna enpersonsfordon för att ge mer kraft åt operatörernas initiativ.

Utredaren ser en stor nytta med att inkludera intresseorganisationer som är verksamma inom området för eldrivna enpersonsfordon i befintliga samverkansgrupper. Men, som SMC skriver ovan saknas representation för organisationer som representerar brukarna av de fordon som ryms inom mikromobilitet som nämnts ovan.

I Trafikverkets instruktion och uppdrag ingår att leda nationell samverkan för att bidra till de transportpolitiska målen, ökad trafiksäkerhet och Nollvisionen. Enligt instruktionen ska myndigheten samverka med andra aktörer och vidta effektiva åtgärder i syfte att nå de transportpolitiska målen. Myndigheten ska sammankalla och leda samverkan i trafiksäkerhetsarbetet och genomföra informations- och kunskapshöjande insatser för att öka trafiksäkerheten inom vägtrafiken.

Tyvärr har Trafikverket under senare år inte lyckats att inkludera brukarna i detta arbete. I Trafikverkets senaste strategier har organisationerna som representerar brukarna saknats eller avbrutit sin medverkan ("Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped 2018" och "Säkerhet på fyrhjuling, mopedbil, traktor och motorredskap 2018"). Då det gäller "Elsparkcykel – samverkan och kunskapsunderlag" saknas också representanter för användarna.

I "Ökad säkerhet på motorcykel och moped Gemensam strategi version 3.0 för åren 2016-2020" deltog SMC. Att SMC skulle underteckna dokumentet var dock ingen självklarhet av flera orsaker, som till exempel styrning då det gäller underlag, fakta, statistik och forskning där en medverkande part i stort sett bestämmer allt innehåll och önskat resultat.

Om denna samverkansmodell ska fortsätta och inkludera den viktigaste parten – användarna krävs ett nytänkande där alla parter ges samma status. Risken är annars överhängande att myndigheter fortsätter att föreslå åtgärder som inte är förankrade, att beslut fattas som inte upplevs som relevanta av användarna och att viktig information aldrig kommer att förmedlas via brukarnas egna kanaler.

Parkeringslagstiftningen

En negativ konsekvens av elsparkcyklarna är hur de (inte) parkeras. Det finns sannolikt inget annat fordon som fått så mycket kritik i frågan om parkering och det handlar i stort sett enbart om hyrfordon. Det bör vara enkelt att åtgärda och det finns redan idag befintliga lösningar för uthyrningsföretagen.

Däremot vill SMC än en gång föra upp frågan om de enorma skillnaderna som finns i svenska kommuner mellan cykel och moped klass II respektive motorcykel och moped klass I. I vissa kommuner jämföras MC och moped klass I med bil och varje tvåhjuligt fordon betalar lika hög avgift i delad ruta som en personbil i en egen ruta (10-25 kronor/timme). Samtidigt är det gratis att parkera en cykel och moped klass II. Inom kort kommer de flesta mopeder som kommer ut på marknaden att vara eldrivna. Mopederna används både av pendlare och företag som transporterar varor och mat i städerna.

Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
0243-669 70
www.svmc.se



Sveriges MotorCyklister

Borlänge den 6 januari 2022

En ökad användning av tvåhjuliga hållbara fordon tar mindre plats i trafiken, både under färd och vid parkering, de minskar trängseln och bidrar till minskad klimatpåverkan. Många gånger är det omöjligt att se skillnaden på en moped klass I, moped klass II och elcykel, se bilaga. Mot bakgrund av detta anser SMC att det krävs ett nytänkande kring parkering av alla tvåhjuliga fordon.

SMC föreslår att parkeringslagstiftning ska ändras så att alla tvåhjulingar, med eller utan motor, kan erbjudas kostnadsfri parkering på utmärkta ytor.

För Sveriges MotorCyklister

Jesper Christensen
Generalsekreterare
Tel: 070-557 75 00
E-post: jesper.christensen@svmc.se

Maria Nordqvist
Politisk sekreterare
Tel: 070-538 39 38
E-post: maria.nordqvist@svmc.se

Källor

1. Undersökning om motorcyklisters beteende och inställning till trafiksäkerhet, Gregersen och Nordqvist 2010
2. Allvarliga trafikbrott bland dödade och svårt skadade - med fokus på tvåhjulig motorcykel, version 8.0, SMC 2021

Bilaga

Vad är vad? En skrivelse till ledamöterna i Trafiknämnden i Stockholms stad inför beslut om P-avgifter för motorcykel och moped klass I.

