

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

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

Borttagen effektgräns

Konsumentverket ser generellt positivt på ambitionen att förenkla och harmonisera regelverket för eldrivna enpersonsfordon. En ökad samstämmighet mellan vilka fordon som får tillhandahållas och vilka som får framföras i trafik bör eftersträvas för att göra det enklare för konsumenten. Konsumentverket ställer sig dock frågande till om avskaffande av effektgräns för elsparkcyklar är tillrådligt när det nu visar sig att antalet olyckor ökar kraftigt.

Det tycks inte heller som alla risker förknippade med avskaffande av maximal effekt har blivit belysta i utredningen, mer specifikt har följande inte behandlats:

- Även om inte maxhastigheten kommer att öka med högre motoreffekt, leder en högre effekt ofrånkomligt till en högre medelhastighet för fordonsflottan i stort. En högre (medel-) hastighet är förknippat med allvarigare personskador.
- En hög effekt medger att även personer med hög vikt eller med tung packning kan färdas i maximal hastighet. Konsekvenserna blir en större mängd rörelseenergi och därmed allvarigare skador för de inblandade i en olycka.

Vidare är ambitionen att möjliggöra bättre bromsar bra. Samtidigt finns vad Konsumentverket erfar redan kravet på effektiva bromsar genom Arbetsmiljöverkets föreskrift AFS 2008:3. Med andra ord är det så redan idag att elsparkcyklar utan effektiva bromsar inte får tillhandahållas. Detta innebär att fordonets maximala hastighet för närvarande måste begränsas av

tillverkaren så att bromsarna kan hantera hastigheten för att elsparkcykeln ska få CE-märkas.

Marknadskontroll och tillsyn

I remissunderlaget framgår att eldrivna enpersonsfordon faller in under maskindirektivet för vilket Arbetsmiljöverket är ansvarig myndighet. Här påpekas även andra myndigheters ansvar för marknadskontroll, bland annat nämns Konsumentverket. Det förtjänar att förtydligas att Konsumentverkets marknadskontrollansvar inte omfattar några eldrivna fordon avsedda att framföras på allmän väg, trottoar eller allmän gång- eller cykelväg.

Vidare nämns att flera myndigheter har ett ansvar för regelefterlevnad avseende fordon av den typ som är aktuella i rapporten och att ansvarsfördelningen är tydlig. Konsumentverket nämns även i detta sammanhang och myndigheten ställer sig frågande till vad skrivningen avser.

Det framgår inte i utredningen om marknadskontroll har genomförts för produkttypen elsparkcyklar i Sverige. Marknadskontroll kan ge värdefull information om fordonens regeluppfyllnad och säkerhet i nuvarande utformning, inte minst stickprovskontroll av fordonen efter att de hyrts ut en tid.

Hjälmanvändning

Ur ett säkerhetsperspektiv är det bra att hjälmanvändningen har ökat även om ökningen har skett långsamt. I utredningen uppges att år 2019 använde omkring 47 % av alla cyklister hjälm, siffran är hämtad från Nationellt cykelbokslut 2020 där det också uppges att hjälmanvändningen bland vuxna är 43 % vid allmänna cykelstråk. Konsumentverket noterar att detta dock kan vara en överskattning eftersom det i Trafikverkets studie "Allmänhetens syn på trafiksäkerhet" endast är 35 % i åldersgruppen 16-84 år som anger att de alltid, eller nästan alltid, använder cykelhjälm när de cyklar.

Osäkerheten ovan är dock bara en av de faktorer som bidrar till att utredningens kalkyl av möjliga kostnadsbesparingar förefaller vara en underskattning. I kalkylen dras 47 % av alla huvudskadade cyklister bort med referens till att 47 % anses använda hjälm. Resonemanget bygger på att cyklister med och utan hjälm har skadats allvarligt i lika stor omfattning. Alltför få allvarliga skador har sannolikt tagits med i kalkylen. Vidare inkluderas endast de huvudskador som bedömts allvarliga. Även mindre allvarliga huvudskador kan ge långtgående konsekvenser för den enskilde och samhällsekonomin. Dessa skador torde vara väsentligt fler.

Utredningen innehåller ytterligare en kalkyl där de samlade kostnaderna för inköp av hjälmar i samband med ett hjälmobligatorium beräknas. I utredningen anges att hjälmar kostar mellan 300 och 3000 kr, beräkningen utgår från 300 kr. Det finns dock hjälmar med betydligt lägre pris än 300 kr på

marknaden, det erbjuder inga svårigheter att finna godkända cykelhjälm för under 100 kr. Vidare är det Konsumentverkets erfarenhet att det kan vara betydligt fler som innehar en personlig skyddsutrustning än som använder utrustningen. Nämnade kalkyl utgår från att ”inte använda en hjälm” och att ”inte äga en hjälm” är samma sak. Konsumentverket anser därför att den redan jämförelsevis låga kostnaden är överskattad.

Cykelhjälm är effektiva. Enligt försäkringsbolaget Folksam hade två av tre huvudskador vid cykelolyckor kunnat undvikas om cyklisten burit hjälm, vid svårare huvudskador är skyddseffekten än högre och i närmare hälften av alla dödsolyckor hade cyklisten överlevt om hjälm hade använts. I Transportstyrelsens utredning konstateras samtidigt att antalet allvarligt skadade cyklister inte minskat under de senaste 15 åren och myndighetens nyligen publicerade information (TSV 2021-8777) visar på en oroväckande skadeutveckling kopplat till elsparkscyklar.

Som utredningen konstaterar är det uppenbart att flera olika åtgärder behövs för att minska olycksrisken i samband med cykling och färd med elsparkcyklar. Eftersom cykelhjälm är effektiva och en stor andel, hela 70 % av Sveriges befolkning¹, anser att det bör vara obligatoriskt att använda hjälm vid cykling, kan inte införandet av en sådan reglering avfärdas utan tungt vägande skäl.

Information till konsument

Genom klagomål till Konsumentverkets upplysningstjänst Hallå konsument samt genom anmälningar till Konsumentverket kan verket konstatera att majoriteten av klagomålen rör vilseledande eller utelämnande av prisinformation, främst vid uthyrning av eldrivna enpersonsfordon. Enligt prisinformationslagen (2004:347) ska konsumenten få korrekt och tydlig prisinformation innan köpet. Uthyrning av eldrivna enpersonsfordon sker i stor utsträckning genom att konsumenten debiteras en kostnad beroende på hur länge fordonen används. Det är av stor vikt att, oavsett vilken finansieringsmodell som företag använder sig av, att det är tydligt för konsumenten vad det kostar att använda fordonet innan köpet så att konsumenten kan fatta väl avvägda affärsbeslut.

Information som konsumenten ska göras särskilt uppmärksam på bör presenteras på ett sådant sätt att den är enkel för konsumenten att ta till sig och det bör därför inte vara tillräckligt att informationen enbart framgår i användarvillkoren.

Konsumentverket vill i sammanhanget även lyfta verkets bedömning att näringsidkare vid marknadsföring av fordon som avviker från gällande krav för att få framföra fordonet på allmän väg behöver informera konsumenten om det innan köpet. Avsaknaden av informationen kan utgöra ett utelämnande av

¹ Allmänhetens syn på trafiksäkerhet, Resultat från Trafiksäkerhetsenkäten 2020, Trafikverket, 2020.

väsentlig information i strid med 10 § tredje stycket marknadsföringslagen (2008:486).

I övrigt har Konsumentverket inga synpunkter på förslagen.

Detta yttrande har beslutats av avdelningschef Joachim Allard. I handläggningen har också utredaren Helena Nilsson, utredaren Jonas Eriksson och föredragande juristen Charlotte Söderlund deltagit.

.....
Joachim Allard
Beslutande

.....
Charlotte Söderlund
Föredragande