

Datum: 2022-01-07

Infrastrukturdepartementet

Transportstyrelsen

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

Dnr I2021/02587

Remissvar

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

TIER Mobility har beretts tillfälle att lämna synpunkter på rubricerade slutbetänkande och vill med anledning därav anföra följande.

Introduktion/Bakgrund

TIER Mobility är Europas ledande företag inom delade mikromobilitetstjänster med missionen “Change Mobility for Good”. Bolaget har en ledande roll i den pågående omställningen av transporter, genom att befria städer från utsläpp och bilköer, och genom att låta ansvar och säkerhet vara centralt för verksamheten.

Framtidens städer i fokus

TIER välkomnar initiativet till utredningen om förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon. Inte minst för att öka trafiksäkerheten och värna såväl användare som övriga trafikanter. Vi vill vara en aktiv part i arbetet med att finna hållbara lösningar som banar vägen för att tillsammans bygga framtidens gröna städer.

De flesta som rör sig i stadstrafiken gör det endast några få kilometer. Städer har under 70 år byggts för att främja ökad bilanvändning, detta samtidigt som många städer idag har högt ställda klimatmål. Samtidig går utvecklingen av nya mobilitetslösningar och färdmedel fort. Den delade elsparkcykeln är ett relativt nytt färdmedel i stadsbilden och etableringen till nya områden sker i rask takt. Både klimatomställningen och ökad inflyttning till tätorterna kräver nya sätt ta sig runt på och mikromobilitet bidrar idag till omställningen och skapar hållbara, lättillgängliga, levande och transporteffektiva städer. Transportsektorns klimatmål innebär att utsläppen ska minska med 70% till år 2030, jämfört med år 2010. Sektorn står för 30% av de totala utsläppen i Sverige och Trafikverket bedömer att biltrafiken måste minska med 10–20% till år 2030. För att nå klimatmålet måste utsläppen minska i betydligt snabbare takt än inom övriga sektorer. En undersökning från International Transport forum, ITF, slår samtidigt fast att så kallad mikromobilitet och delad mobilitet måste utgöra så mycket som 60% av stadstrafiken år 2050 för att transportsystemet ska vara hållbart och försvarbart.

TIER har en nollvision och trafiksäkerhet är av yttersta vikt i allt vi gör, både för våra kunder, medtrafikanter och medborgare i stort. Som första mikromobilitetsföretag blev vi tidigare i år därför medlemmar i trafiksäkerhetsnätverket SAFER med säte på Lindholmen Science Park för att på allvar

kunna vara med och bidra till forskning kring hur vi förbättra trafiksäkerheten med just mikromobilitet samt mikromobilitet i relation till andra trafikslag.

Vi vill förse våra kunder med en trafiksäker produkt, en produkt som vi ständigt utvecklar, både beträffande själva fordonen, och med tekniska lösningar. Våra senaste elsparkcyklar har därför dubbla bromsar, robusta stötdämpare, bredare däck för att öka säkerheten för såväl förare som medtrafikanter och minska stoppsträckan vid inbromsning samt ett nytt blinkerssystem och bredare stå-yta för föraren.

Vi samarbetar aktivt med både privata och offentliga aktörer för att få bort beteendet med exempelvis felparkeringar. Både med utbildning, information, tekniska lösningar och beteendeförändring.

Vi driver själva på förbättringar och har provat en rad olika metoder. På senare tid har dessa rönt vissa framgångar där felparkeringarna minskat drastiskt. Den mest framgångsrika åtgärden är samverkan med andra mikromobilitetsaktörer inom vår branschorganisation NMA (The Nordic Micromobility Association) om tillsammans finansierat en grupp heltidsanställda personer genom Just Arrived som flyttar på felparkerade elsparkcyklar i staden. TIER har även tagit fram nya tekniska lösningar som via geofencing möjliggör ökad kontroll av elsparkcyklarna. Genom de tekniska lösningarna kan vi sänka hastigheten på gångbanor (slow-zones) och stänga av tjänsten på platser där elsparkcykeln inte hör hemma, som exempelvis vid parker, skolor, förskolor och kyrkogårdar etc. Vi har också i samtliga svenska städer vi bedriver drift i, begränsat hastigheten av våra fordon nattetid, från torsdag - söndag mellan klockan 22-05 för att minska risken för olycka nattetid.

Ytterligare åtgärder för att komma tillrätta med felparkeringar är att investera i cykelinfrastruktur och dedikerade ytor för parkering av delade elsparkcyklar (parkeringsställ). Genom att avsätta utrymme för parkering ökar möjligheterna för oss operatörer att styra användare till att parkera ansvarsfullt genom tekniska lösningar såsom geofencing och olika typer av incitament.

Synpunkter på specifika förslag

Nedan kommenterar TIER Mobility vissa av förslagen i slutrapporten, dock ej samtliga.

- För TIER Mobility är hållbarhet och trafiksäkerhetsarbetet en överordnad prioritering. Det är därför positivt att Transportstyrelsen vill att branschen ska vara en del av Nollvisionen och de transportpolitiska målen för Sverige.
- Vi ser positivt på att Transportstyrelsen skyndsamt vill ta bort begränsningen på 250 watt av motoreffekt på icke-självbalanserade cyklar utan tramp- eller vevanordning. 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.
- 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. TIER Mobility delar denna uppfattning och anser att det är av stor vikt att trafikregler och förutsättningar är desamma som för en vanlig cykel

och elcyklar. Vi vill dock se betydligt striktare krav på fordonsstandarder för att höja lägstanivån för både delade och privatägda icke-självbalanserade cyklar utan tramp- eller vevanordning. Skärpta fordonsstandarder säkerhetsställer att endast trafiksäkra fordonen tillåts på våra vägar.

- Transportstyrelsen föreslår ett förbud av framförande på trottoar för alla fordon som klassificeras som cykel, även i gångfart. Ett generellt nationellt förbud kan komma att hämma utbredningen av mikromobilitet till mindre städer och landsbygd som har sämre infrastruktur avsedd för cykling. Tier Mobility motsätter sig 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.
- 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.
- Transportstyrelsen skriver om rattfylleri och cykling där slutsatsen är att dagens bestämmelser är tillräckliga. TIER Mobility 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 TIER Mobility motsätter sig, utan snarare ser som en självklarhet vid införande av nya regler.
- Transportstyrelsen skriver att det finns ett stort behov av information och kunskap om trafiksäkerhet kopplat till cykel. Utredningen berör exempelvis hur det skulle kunna tänkas kunna göras genom cykelträning som del av läroplan samt medvetandegöra trafikanter om risker. TIER Mobility delar bilden kring behov av folkbildning kring rådande trafikregler. Vi saknar dock ett konkretiserande resonemang om vem som ska göra vad, hur, när, och med vilka resurser, samt vilka organisationer som bör vara inblandade.
- TIER Mobility 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 kommunernas möjlighet att använda upphandlingsverktyget för att reglera mikromobilitetslösningar genom exklusivitet, som exempelvis koncessionsupphandlingar (LUK).

Utöver ovan anser TIER Mobility dessutom att det är orimligt att momssatsen är olika mellan delade trafikslag, exempelvis skillnaden mellan nedsatt momssats på taxi- och kollektivtrafik och den högre momssatsen på delade elsparkcyklar/elcyklar. Vi motsätter oss inte sänkt momssats som

ett sätt att stimulera en utveckling mot hållbart resande och beteendeutveckling, den sänkta momsen bör dock vara lika mellan mikromobilitet som för kollektivtrafik och taxi.

Avslutningsvis vill TIER Mobility betona vikten av att det investeras i cykelinfrastruktur för att förbättra trafiksäkerhet, se hänvisning:

1. Forskning [från Norges Transportøkonomisk Institutt, TØI, \(2021\)](#) har visat att dedikerade parkeringsytor kan ge en markant förbättrad ordning med elsparkcyklar i städer. Några lärdomar från studien är att just omärkta parkeringsställ som ställs ut med hög densitet ger bättre effekt.
2. [Enligt Transportstyrelsen](#) är förbättrad cykelinfrastruktur en av de viktigaste åtgärderna för att motverka antalet olyckor relaterade till elsparkcyklar. Idag finns ingen dedikerad parkeringsinfrastruktur för elsparkcyklar i svenska städer. Samtidigt är det tydligt att just parkeringsytor för mikromobilitet är en viktig komponent i en utbyggd cykelinfrastruktur i linje med den gröna omställningen
3. En [studie](#) som genomfördes hösten 2020 visade att parkeringsställ för elsparkcyklar är en viktig pusselbit för ökad användning av kollektivtrafiken. Genom att placera ställen i anslutning till tågstationer och integrera den offentliga kollektivtrafiken med mikromobilitetstjänster ökade tågresandet med 35%.

Dan Nerén

Senior Public Policy Manager – Nordics

+46 (0) 708 83 01 27

dan.neren@tier.app

www.tier.app

TIER Mobility Sweden AB

Org. Nr. 559259-5812

Östermalmstorg 1

114 42 Stockholm