

TSV  
2019-5394

# Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon

Delrapport ett - redovisning av dagens regelverk

## Innehåll

<b>FACKORDLISTA .....</b>	<b>4</b>
<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>6</b>
<b>1 INLEDNING .....</b>	<b>10</b>
1.1 Bakgrund.....	10
1.2 Uppdraget .....	10
1.3 Transportpolitiska mål.....	11
1.4 Nationell och internationell reglering .....	11
1.5 Avgränsningar.....	12
<b>2 VAD ÄR ETT ELDRIVET ENPERSONSFORDON? .....</b>	<b>13</b>
2.1 Definitioner av eldrivna enpersonsfordon i svensk fordons- och trafiklagstiftning .....	14
2.1.1 Cykel.....	14
2.1.2 Moped.....	15
2.1.3 Lekfordon.....	17
2.1.4 Typgodkännande.....	17
2.1.5 CE-märkning.....	18
<b>3 VILKA REGLER GÄLLER FÖR ELDRIVNA ENPERSONSFORDON?.....</b>	<b>19</b>
3.1 Viktigt att veta vilket slags fordon man kör .....	19
3.1.1 Trafikförsäkring.....	19
3.1.2 Rattfylleri.....	20
3.2 Fordonslagen .....	21
3.3 Maskindirektivet, 2006/42/EG .....	21
3.4 Produktsäkerhetslagen .....	22
3.5 Marknadsföringslagen .....	23
3.6 Tillsynsmyndigheter .....	24
<b>4 TRAFIKREGLER SOM GÄLLER FÖR FÖRARE AV ELDRIVNA ENPERSONSFORDON .....</b>	<b>25</b>
4.1 Trafikregler som gäller alla trafikanter .....	25
4.2 Trafikregler för gående .....	26
4.2.1 Vem omfattas av bestämmelserna för gående? .....	26
4.2.2 Bestämmelser för gående på väg och gångbana .....	27
4.3 Trafikregler för fordonsförare .....	28
4.3.1 Generella parkeringsregler .....	30
4.4 Trafikregler för cyklister .....	30
4.4.1 Parkeringsregler för cyklister .....	32
4.5 Trafikregler för mopeder .....	32
4.5.1 Trafikregler för den som kör moped klass I.....	33
4.5.2 Trafikregler för den som kör moped klass II.....	33

4.5.3	Parkeringsregler för mopeder.....	34
4.6	Lag (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott.....	34
4.7	Påföljder.....	35
<b>5</b>	<b>ANDRA FÖRFATTNINGAR SOM BERÖR ELDRIVNA ENPERSONSFORDON .....</b>	<b>36</b>
5.1	Ordningsslagen (1993:1617).....	36
5.1.1	Begreppet offentlig plats.....	36
5.1.2	Tillståndskravet i 3 kap. 1 § ordningsslagen .....	36
5.1.3	Krävs det tillstånd för uppställning av eldrivna enpersonsfordon på offentlig plats? .....	38
5.1.4	Kommunernas rätt att ta ut ersättning för användning av offentlig plats .....	40
5.1.5	Förutsättningarna för tillstånd, eventuella villkor, rätt att överklaga samt giltighet.....	40
5.1.6	Polisens möjligheter att utfärda föreläggande .....	41
5.1.7	Straff .....	42
5.1.8	Bemyndigande att utfärda lokala ordningsföreskrifter .....	42
5.2	Lagen om flyttning av fordon i vissa fall, relaterat till cykel.....	44
5.2.1	Verkställande av beslut om flyttning av cyklar .....	45
5.2.2	Vart flyttning av cykeln ska verkställas och åtgärder i samband med flytten .....	45
5.2.3	Kostnader för i samband med beslut om flyttning av cyklar.....	46
5.3	Plan- och bygglagen .....	46
<b>6</b>	<b>HUR HANTERAR KOMMUNERNA UTHYRNING AV ELSPARKCYKLAR IDAG? .....</b>	<b>49</b>
6.1	Avsiktsförklaring.....	49
6.2	Lokal ordningsföreskrift.....	49
<b>7</b>	<b>KÄLLFÖRTECKNING .....</b>	<b>50</b>

## Fackordlista

Cykelbana	En väg eller del av en väg som är avsedd för cykeltrafik och trafik med moped klass II.
Direktiv (EU)	Ett direktiv är bindande för EU:s medlemsstater avseende det resultat som ska uppnås, men de nationella myndigheterna får bestämma tillvägagångssättet.
Fordon	En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.
Friflytande mobilitetstjänst	En uthyrningstjänst där fordon inte är uppställda på i förväg definierade platser utan där kunderna kan hämta och lämna fordonen fritt i trafikmiljön.
Förarbevis	Handling som ger behörighet att köra moped klass II.
Förordning (EU)	Har allmän giltighet och är till alla delar bindande och direkt tillämpliga i alla medlemsstater. Används för att införa enhetliga och direkt tillämpliga bestämmelser inom EU.
Gångfart	Är både en hastighetsbegränsning och en faktisk hastighet som är situationsanpassad efter den som går.
Gångbana	En bana som är avsedd för trafik med gående, kan till exempel vara en trottoar bredvid en väg eller gångstig.
Körbana	En del av en väg som är avsedd för trafik med fordon, dock inte en cykelbana eller vägren.
Lag, förordning och föreskrift	Sveriges lagar beslutas av riksdagen. De kan innehålla bestämmelser om att

Datum  
2020-05-26Version  
1.0Dnr/Beteckning  
TSV 2019-5394

regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får bemyndigande att meddela föreskrift. Förordningar beslutas av regeringen, vanligt att de förtydligar och preciserar det som står i lagar. Föreskrifter författas av myndigheter och är ännu mer detaljerade regler.

Körkort med AM-behörighet	Handling som ger behörighet att köra moped klass I.
Motordrivet fordon	Ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte sådant eldrivet fordon som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.
Registrerade fordon	Ett fordon som är upptaget i vägtrafikregistret.
Trafikant	Den som färdas eller annars uppehåller sig på en väg eller i ett fordon på en väg eller i terräng samt den som färdas i terräng.
Typgodkännande	Bevis på att ett fordon uppfyller de tekniska kraven.
Vägren	En del av en väg som är avsedd för trafik med fordon, dock inte körbana eller cykelbana.

## Sammanfattning

### Uppdraget

Cyklar, elcyklar och elsparkcyklar samsas idag på cykelbanor och gator. Det finns regler som gäller för elsparkcyklar och andra eldrivna enpersonsfordon, men enligt regeringen finns anledning att tydliggöra vilka regler som gäller för dessa fordon. Detta är den första delrapporten av tre och den innehåller en beskrivning av de regelverk som är relevanta för användning av eldrivna enpersonsfordon. Den andra rapporten handlar om omfattning av olyckor och olyckstillbud, den ska redovisas den 1 november 2020. Den tredje och sista rapporten ska innehålla en nulägesbeskrivning och analys av åtgärder som genomförts för ett urval av länder, uppdragets resultat i sin helhet samt eventuella förslag till regeländringar, denna del ska redovisas den 1 mars 2021.

### Dagens regelverk

I dag finns ett flertal regler som eldrivna enpersonsfordon omfattas av, det är flera myndigheter som ansvarar för dessa regler på olika sätt. Enligt nuvarande regelverk har både återförsäljare och företag som hyr ut dessa fordon ett ansvar gentemot kund att sälja/hyra ut fordon som följer regelverket. Dock är det föraren som ansvarar för att följa de regler som gäller när fordonet används i trafiken. När det gäller frågan huruvida företag som hyr ut friflytande elsparkcyklar är en verksamhet som kräver tillstånd enligt ordningslagen är det Transportstyrelsens bedömning att det generellt inte behövs tillstånd, men detta bör prövas utifrån rådande omständigheter i varje enskilt fall.

### Vad är ett eldrivet enpersonsfordon?

Ett eldrivet enpersonsfordon kan utifrån dagens regelverk räknas som cykel, moped, lekfordon eller motorcykel.

Det förekommer fem varianter av cykel, varav fyra är eldrivna. De kan delas upp i icke- självbalanserade och självbalanserade. För att räknas som cykel får motorns effekt på de icke- självbalanserade fordonen inte överstiga 250 watt. Exempel på icke självbalanserade fordon är elcykel och elsparkcykel. För självbalanserade fordon samt de fordon som är avsedda för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning gäller att de ska vara konstruerade för en maxhastighet på 20 km/tim. Exempel på självbalanserade fordon är; tvåhjuliga ståhjulingar, rullskridskor och monowheel.

Mopeder delas in i två klasser;

- Klass I, vars motor inte överstiger 4 kilowatt nettoeffekt och är konstruerad för en hastighet av högst 45 km/tim.
- Klass II vars motor inte överstiger 1 kilowatt nettoeffekt och är konstruerad för högst 25 km/tim.

För att köra en moped klass I krävs AM-kort och för moped klass II krävs ett förarbevis.

### **Regler som gäller eldrivna enpersonsfordon**

Vilka regler som gäller är beroende på vilken fordonsdefinition som fordonet tillhör enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Ett eldrivet enpersonsfordon är oftast en cykel eller en moped klass I eller II.

Det finns flera orsaker till varför det är viktigt att veta vilket slags fordon man kör. Vilka trafikregler som ska följas är en orsak men det är också viktigt att veta då trafikförsäkring ska finnas för de flesta motordrivna fordon<sup>1</sup>.

Transportstyrelsen har genom fordonslagen (2002:574) bemyndigande att meddela föreskrifter om cyklar, hästfordon och sparkstöttingar. Lever inte fordonet upp till de tekniska kraven enligt föreskrifterna kan det inte klassas vare sig som moped eller cykel, utan betraktas då som ett fordon som inte får framföras på allmän väg.

Transportstyrelsen har marknadstillsynsansvaret för fordon som konsumenterna använder eller kan komma att använda. Men det finns också flera andra myndigheter som har ansvar när det gäller eldrivna enpersonsfordon. Arbetsmiljöverket är tillsynsmyndighet för mobila maskiner, dit räknas till exempel elcyklar, hoverboards och elsparkcyklar. Konsumentverket är tillsynsmyndighet för produktsäkerhetslagen (i den mån det inte är reglerat att annan statlig myndighet har ansvaret) och marknadsföringslagen. Se tabell under kapitel 3.4.

### **Trafikregler för förare av eldrivna enpersonsfordon**

Trafikanter ska förstå och följa de anvisningar som gäller för dem. En cyklist behöver exempelvis ha kunskap om de vägmärken och andra anordningar som finns uppsatta i den aktuella trafikmiljön. Generellt kan man sammanfatta trafikreglerna med att ingen trafikant har några rättigheter i trafiken utan endast skyldigheter mot sina medtrafikanter. Det finns några bestämmelser som gäller alla trafikanter. Till exempel ska en trafikant iaktta den omsorg och varsamhet som krävs för att undvika trafikolyckor. En trafikant ska också uppträda så han eller hon inte i onödan hindrar eller stör annan trafik.

### **Gående**

Bestämmelser för gående gäller inte bara trafikanter som går, utan också förare av fordon i gångfart som till exempel kör rullstol eller ett annat eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning, men som definieras som en cykel.

Generellt ska gående i första hand använda gångbana och cyklister använda cykelbana.

### **Trafikregler för fordonsförare**

---

<sup>1</sup> Undantag finns, se trafikskadelagen 1§

En cykel eller moped klass II ska köras på cykelbana i så stor utsträckning som möjligt. Men cyklister över 15 år får även köra i ett körfält för motordrivna fordon om den högsta tillåtna hastigheten inte överstiger 50 kilometer per timme. I stort sett gäller samma trafikregler för moped klass II som för cyklister. Dock är det i vissa fall förbjudet att köra moped klass II på cykelbana.

Trafikreglerna för moped klass I kan till största delen jämföras med trafikreglerna för motorcykel och personbil, för moped klass II kan trafikreglerna jämföras med bestämmelserna för de som cyklar med några undantag.

Moped klass I får inte framföras på cykelbanor, på motortrafikled eller motorväg.

På gågata eller gångfartsområde har fordonsförare väjningsplikt för gående och får inte köra fortare än gångfart. På gågata tillkommer att en fordonsförare av ett motordrivet fordon endast får korsa en gågata. Dock finns vissa undantag, exempelvis vid transport av gods eller boende samt transport av gäster till eller från hotell m.m.

### **Parkering**

Ett fordon får inte stannas eller parkeras på en plats eller på så sätt att fordonet blir en fara eller hinder för eller stör annan trafik. En cykel och moped klass II får parkeras på en trottoar eller gång-/cykelbana, men inte på ett sätt så att den är i vägen eller så det kan uppstå fara för andra trafikanter. Parkering för moped klass II ska ske på samma sätt som för cyklar.

Vid parkering av moped klass I ska i stort sett samma generella parkeringsbestämmelser som för motorcykel och bil tillämpas. Parkeringsavgift ska betalas om bestämmelserna kräver det och mopeder ska parkeras på avsedda parkeringsplatser om sådana finns.

### **Övriga författningar som påverkar eldrivna enpersonsfordon**

Ordningslagen (OL) innehåller särskilda föreskrifter om allmänna sammankomster och offentliga tillställningar, samt föreskrifter om allmän ordning och säkerhet i övrigt. Tillstånd från polismyndigheten för att använda en offentlig plats inom detaljplanelagt område krävs när:

- användningen av platsen inte stämmer överens med det ändamål som platsen upplåtits för eller
- platsen används på ett sätt som inte är allmänt vedertaget.

Tillstånd krävs inte om det endast är fråga om tillfälligt ianspråktagande, i obetydlig omfattning och som inte inkräktar på någon annans tillstånd.

Transportstyrelsen anser inte att det – med hänsyn till den begränsade rättspraxis som finns i dagsläget – går att dra slutsatsen att friflytande mobilitetstjänster som uthyrning av elsparkcyklar kräver tillstånd enligt OL. Det är tillåtet att parkera



cyklar på gång – och cykelbana så länge de inte parkeras på ett sådant sätt att fara uppstår eller trafiken onödigt hindras eller störs. Det skulle kunna bli aktuellt med tillstånd enligt OL i fall där näringsidkare regelbundet ställer upp eldrivna enpersonsfordon avsedda för försäljnings- eller uthyrningsverksamhet på ett sådant sätt att de utgör hinder för trafik eller stör ordningen.

Kommuner har fått bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter enligt OL, så kallade lokala ordningsföreskrifter. Vad som är möjligt att reglera i lokala ordningsföreskrifter prövas av länsstyrelsen och förvaltningsdomstol. Det saknas rättspraxis om friflytande mobilitetstjänster. Av särskilt intresse för detta uppdrag, är att det inte går att införa bestämmelser om parkering genom lokala ordningsföreskrifter då detta regleras genom trafiklagstiftningen.

Kommuner och Trafikverket har laglig rätt att i egenskap av väghållningsmyndigheter flytta fordon enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall. Även Polisen har möjligheten att flytta fordon. Cyklar får flyttas om fara uppstår, trafiken hindras eller cykeln är uppställd i strid mot föreskrifter om stannande och parkering. Det finns bestämmelser om att ägaren av ett fordon som flyttats är skyldig att ersätta kostnader för flyttning och för de övriga åtgärder som vidtagits.

#### **Hur hanterar kommunerna elsparkcykeluthyrningen idag?**

De flesta kommuner där elsparkcyklar finns till uthyrning har tagit fram en frivillig avsiktsförklaring där flera av de frågor som orsakar problem i det offentliga rummet hanteras. I Malmö arbetar man med att ta fram en lokal ordningsföreskrift där användande av allmän plats för att parkera elsparkcyklar för uthyrning ska vara en tillståndspliktig verksamhet där kommunen kan ställa upp villkor.

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Svenskt trafiksäkerhetsarbete utgår från nollvisionen - målsättningen om att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor och att transportsystemet ska utformas därefter. Regeringen har höga ambitioner på trafiksäkerhetsområdet och verkar, i enlighet med nollvisionen, för ett effektivt arbete för att minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken. Cyklar och mopeder i olika utformning samsas idag på cykelbanor och vägar, i vissa sammanhang har det framförts att det är oklart vilka regler som gäller för eldrivna enpersonsfordon. Exempelvis hur och var de får framföras, vilka konstruktionskrav som kan ställas på fordonen och vilka krav som ställs på den som framför fordonet

I flera svenska städer förekommer uthyrning av elsparkcyklar, dessutom har förekomsten av privata elsparkcyklar och andra eldrivna enpersonsfordon ökat i trafiken de senaste åren.

## 1.2 Uppdraget

Den 3 oktober 2019 gav regeringen i uppdrag åt Transportstyrelsen att beskriva de regelverk som gäller för eldrivna enpersonsfordon. Utredningen ska omfatta alla regler som är relevanta för användningen av dessa fordon, t.ex. trafikregler, konstruktionsregler, ordningsregler och regler om flyttning av fordon. Det finns idag regler som gäller för elsparkcyklar och andra eldrivna enpersonsfordon, men enligt regeringens beslut finns anledning att tydliggöra vilka regler som gäller för dessa fordon.

Uppdraget ska redovisas i tre delar, det här är den första rapporten vilken beskriver de regelverk som gäller för eldrivna enpersonsfordon.

I den andra delen ska omfattningen av olyckor och olyckstillbud där sådana fordon är inblandade beskrivas. Denna ska redovisas senast den 1 november 2020.

Den tredje delen ska lämnas in den 1 mars 2021. Det är en slutredovisning som ska innehålla en nulägesbeskrivning och analys av åtgärder som genomförts för ett urval av länder, beskrivning av uppdragets resultat i sin helhet samt eventuella förslag till regelförändringar med tillhörande konsekvensbeskrivning.

I uppdraget ingår också att överväga om det ska överlämnas till kommunerna att avgöra behovet av särskilda regler för den egna kommunen. Transportstyrelsen ska också analysera hur de befintliga möjligheterna att meddela föreskrifter enligt nuvarande Trafiklagstiftning

kan och bör förtydligas eller utökas med syfte att ge kommunerna bättre möjligheter att reglera eldrivna enpersonsfordon. Möjligheter att införa ett krav på tillstånd ska utredas. Det ska även analyseras om det bör införas krav på uthyrare att lämna information om gällande regler till användare av dessa fordon. Transportstyrelsen ska också utreda vad utformning av infrastruktur eller stadsplanering innebär för ett trafiksäkert framförande av dessa forskaffningsmedel.

### **1.3 Transportpolitiska mål**

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål för tillgänglighet och hänsynsmål för säkerhet och hälsa.

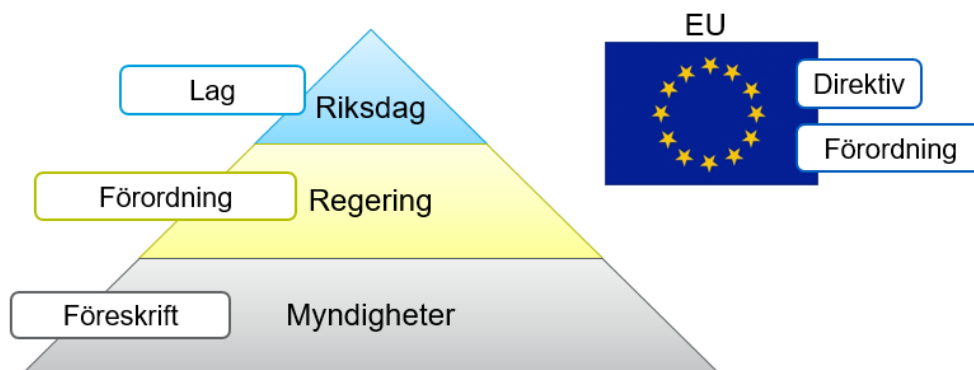
Regeringen har konkretiserat målen i ett antal preciseringar, av vilka bland annat följande har bäring på cykling;

- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel ska förbättras.
- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007-2020.
- Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa.

2017 tog regeringen beslut om en nationell cykelstrategi vars syfte är att främja ökad och säker cykling.

### **1.4 Nationell och internationell reglering**

Sverige kan inte ha författningar som strider mot EU:s regler och i den utsträckning nationell lag och EU-förordning står mot varandra ska principen om EU-rättens företräde gälla. EU förordning kräver inget införlivande i nationell lagstiftning utan gäller direkt enligt sin lydelse och ska tillämpas av domstolar och myndigheter i sin EU-rättsliga form. Nedan finns en bild över lagstiftning i Sverige och EU.



Sverige har anslutit sig till flera internationella överenskommelser gällande bland annat vägtrafik, vägmärken, trafiksignaler och vägmärkingar Wienkonventionen om vägtrafik<sup>2</sup> och Wienkonventionen om vägmärken, trafiksignaler och vägmärkingar<sup>3</sup>. Syftet är att underlätta internationell trafik och förbättra vägsäkerhet. Internationella överenskommelser av detta slag måste införlivas med svensk rätt för att bli gällande inför svenska domstolar och myndigheter. Två metoder används huvudsakligen för att införliva internationella överenskommelser: inkorporering och transformering.<sup>4</sup>

## 1.5 Avgränsningar

Denna rapport omfattar en kartläggning av de regelverk som berör eldrivna enpersonsfordon i Sverige. Fokus har lagts på cykel och moped, och inte på motorcykel. Orsaken är att om ett sådant eldrivet enpersonsfordon som tas upp i den här utredningen enligt lagen om vägtrafikdefinitioner är en motorcykel uppfyller fordonet oftast inte de övriga tekniska krav som ställs på motorcyklar.

<sup>2</sup> <https://www.regeringen.se/496bca/contentassets/9121bf71b2d74c07ab380e9cb92e5504/konvention-om-vagtrafik-wien-den-8-november-1968.pdf>

<sup>3</sup> <https://www.regeringen.se/496bca/contentassets/d1942334c9094900bf99ffc295e67d95/konvention-om-vagmarken-och-signaler-wien-den-8-november-1968.pdf>

<sup>4</sup> <https://data.riksdagen.se/fil/FDE78C2F-0FAC-495E-8A88-96725CA9B7C3>

## 2 Vad är ett eldrivet enpersonsfordon?

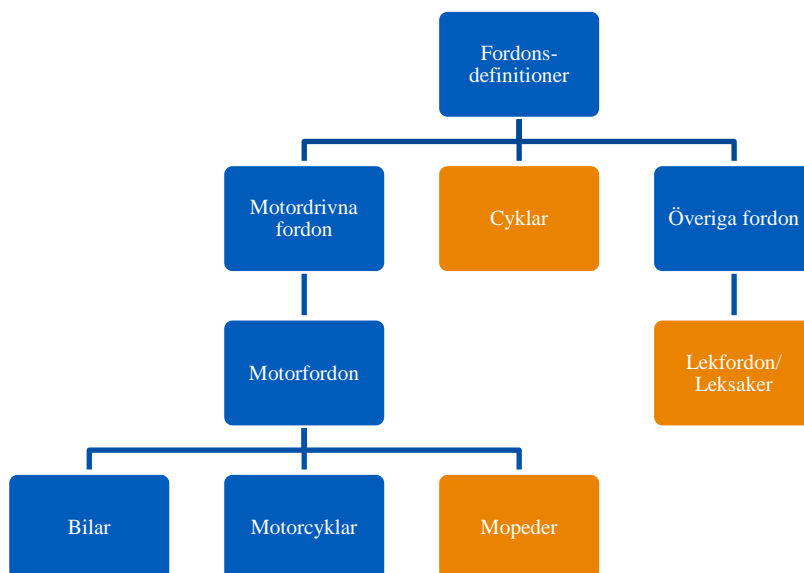
Ett eldrivet enpersonsfordon kan se ut på många olika sätt. Bilden nedan är inte heltäckande utan tänkt att ge en fingervisning om den variation som finns av sådana fordon.



När det gäller icke-självbalanserande fordon bestäms huruvida det är en cykel eller moped utifrån motorns effekt, cykel 250 watt, moped klass II 1000 watt och moped klass I upp till 4000 watt. När det gäller självbalanserande fordon är hastighetsbegränsningen är styrande. Ett självbalanserande fordon ska vara konstruerat för en maximal hastighet på 20 km per timme för att vara en cykel. Moped klass II ska vara konstruerad för 25 km/tim moped klass II och moped klass I ska vara konstruerad för 45 km/tim.

## 2.1 Definitioner av eldrivna enpersonsfordon i svensk fordons- och trafiklagstiftning

Följande avsnitt innehåller de definitioner av fordon som förekommer i svensk fordons- och trafiklagstiftning.



Figur 1. Definitionsträd över nationella fordonsdefinitioner utifrån lag om vägtrafikdefinitioner (2001:559). De orangefärgade figurerna visar var olika av eldrivna enpersonsfordon kan inkluderas.

### 2.1.1 Cykel

Det förekommer fem olika varianter av definitioner för cykel.

*Cykel* (Traditionell cykel)

1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon.

Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

*Cykel* (Cykel med hjälpdrift)

2. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn
  - a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,
  - b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och
  - c. har en kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 250 watt.

Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

*Cykel* (Cykel avsedd för användning av personer med funktionsnedsättning)

*3. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är avsett för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning, och är*

*a. inrättat huvudsakligen för befordran av en person,*

*b. inrättat för att föras av den åkande, och*

*c. konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen.*

Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

*Cykel* (Eldriven cykel)

*4. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som uppfyller villkoren i 3 a-c och som ...*

*a. har en elmotor vars kontinuerliga märkeffekt inte överstiger 250 watt, ...*

Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

*Cykel* (Självbalanserande cykel)

*4. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som uppfyller villkoren i 3 a-c och som ...*

*b. är självbalanserande.*

Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

I Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:31) om cyklar, hästfordon och sparkstöttingar finns närmare bestämmelser om beskaffenhet och utrustning för både cykel med och utan tramp- och vevanordning.

### 2.1.2 Moped

Mopeder delas in i två klasser, Moped klass I och Moped klass II. Det förekommer två varianter av definitioner för Moped klass II. För båda mopedklasserna gäller följande grunddefinition;

*Moped*

*Ett motorfordon som är konstruerat för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen som, om det drivs av en förbränningsmotor med gnisttändning, har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter, eller, om det drivs av en förbränningsmotor med kompressionständning, har en slagvolym av högst 500*

Datum  
2020-05-26Version  
1.0Dnr/Beteckning  
TSV 2019-5394

*kubikcentimeter, eller är försett med annan motor för framdrivande och som har:*

- 1. två hjul samt en nettoeffekt som inte överstiger 4 kilowatt,*
- 2. tre hjul och en vikt i körklart skick av högst 270 kilogram samt en nettoeffekt som inte överstiger 4 kilowatt, eller*
- 3. fyra hjul och en vikt i körklart skick av högst 425 kilogram samt en nettoeffekt som inte överstiger 4 kilowatt, eller*
- 4. fyra hjul, ett karosseri med högst tre dörrar och en vikt i körklart skick av högst 425 kilogram samt en nettoeffekt som inte överstiger 6 kilowatt.*

*Vid beräkningen av en mopeds vikt ska i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in.*

*Mopeder delas in i klass I och klass II.*

Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

*Moped klass I (EU moped)*

*En moped som inte hör till klass II.*

*En moped vars motor inte överstiger 4 kilowatt och är konstruerad för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen*

Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

*Moped klass II (Klassisk moped)*

*En moped som har en motor vars nettoeffekt inte överstiger 1 kilowatt och*

*1. är konstruerad för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen ...*

Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

*Moped klass II (Motoriserad cykel)*

*En moped som har en motor vars nettoeffekt inte överstiger 1 kilowatt och*

*2. är konstruerad för att drivas med en tramp- och vevanordning och där motorn inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen.*

Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner



Om ett fordon inte uppfyller definitionen för moped på grund av att fordonet till exempel har högre effekt än 4 kilowatt eller är konstruerad för en hastighet över 45 km/tim så kan fordonet falla in under definitionen för motorcykel och måste då uppfylla alla tekniska krav för sådana fordon för att vara tillåten i trafik.

### 2.1.3 Lekfordon

Definitionen av ett lekfordon finns i lagen om vägtrafikdefinitioner men där endast som en hänvisning till vad som definieras som leksak i lagen (2011:579) om leksakers säkerhet. I lagen definieras leksak som följande.

#### *Lekfordon – Leksak*

*en vara som helt eller delvis är utformad eller avsedd för barn under 14 år att leka med*

Lag (2011:579) om leksakers säkerhet

Ett barn som använder ett lekfordon har samma skyldigheter som gående i trafiken.

### 2.1.4 Typgodkännande

Ett typgodkännande är ett bevis på att ett fordon uppfyller de tekniska kraven. Typgodkännande av personbilar, traktorer, motorcyklar och mopeder är harmoniserat inom EU. I EU-förordningen 168/2013 kan man läsa om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon.

Förordningen ska tillämpas på samtliga två- och trehjuliga motorfordon – även sådana med tvillinghjul – som är avsedda för vägtrafik samt på komponenter och separata tekniska enheter till sådana fordon. De fordon som avses delas bland annat in i;

- a) Mopeder, d.v.s. tvåhjuliga fordon eller trehjuliga fordon som är konstruerade för en högsta hastighet på 45 km/tim
- b) Motorcyklar, dvs. tvåhjuliga fordon utan sidvagn eller med sidvagn, som har en motor som, om den bygger på inre förbränning, har en slagvolym på över 50 cm<sup>3</sup> och/eller är konstruerade för en högsta hastighet som överstiger 45 km/tim.

Direktivet ska bland annat **inte** tillämpas på följande fordon:

- Fordon som är konstruerade för en högsta hastighet som inte överstiger 6 km/tim.
- Fordon som är avsedda att styras av fotgängare.

- Fordon som är avsedda att användas av personer med fysiska funktionshinder.
- Fordon som är avsedda för tävlingsbruk på väg eller i terräng.
- Fordon med symmetrisk hjulplacering, ett framtill och två baktill som i första hand är avsedda för fritidsaktiviteter i terräng.
- Pedalassisterade cyklar som är utrustade med en elektrisk hjälpmotor med högsta kontinuerlig märkeffekt på 250 watt, varvid hjälpmotorns effekt minskar gradvis och slutligen upphör helt när fordonet uppnår en hastighet av 25 km/tim eller tidigare om cyklisten slutar trampa.

Förutom de nationella definitioner som nämns ovan så förekommer det även definitioner av fordon genom det internationella regelsystemet med typgodkännande av fordon som finns inom Europa. Genom bestämmelser i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner så ska dessa definitioner likställas med de övriga definitionerna som finns i lagen.

### 2.1.5 CE-märkning

Bokstäverna CE är en förkortning för Conformité Européenne vilket betyder ”i överensstämmelse med EG-direktiven”. Att det finns ett CE-märke på en produkt betyder att tillverkaren eller importören intygar att den uppfyller EU:s hälso-, miljö- och säkerhetskrav. En CE-märkt produkt kan säljas fritt inom EU. Elcyklar och andra eldrivna enpersonsonsfordon räknas som maskiner. För tillsyn av maskinsäkerhet ansvarar Arbetsmiljöverket<sup>5</sup>. (Mer om detta går att läsa under kapitel 3.1.3)

Cykeln ska ha:

- En EG-försäkran, som intygar att tillverkaren följt bestämmelserna
- CE-märkning
- En bruksanvisning på svenska

---

<sup>5</sup> <https://www.av.se/nyheter/2018/elcyklar-raknas-som-maskiner-och-ska-vara-ce-markta/>

### **3 Vilka regler gäller för eldrivna enpersonsfordon?**

För att veta vilka regler som gäller måste man veta hur fordonet definieras enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Elsparkcyklar och andra eldrivna enpersonsfordon utan tramp- och vevanordning kan definieras som en typ av cykel. Men detta stämmer bara om fordonen är konstruerade för en maxhastighet på 20 km/tim med en motor som inte överstiger 250 watt. För självbalanserade fordon gäller detta inte, de kan ha en kraftfullare motor och ändå definieras som cykel, förutsatt att de är konstruerade för en maxhastighet på 20 km/tim. Exempel på självbalanserade fordon är tvåhjuliga ståhjulingar, rullskridskor och monowheel.

Om ett eldrivet enpersonsfordon (som är icke- självbalanserat) har en kraftigare motor än 250 watt är det inte en cykel. Den fordonsdefinition som ligger närmast till hands är att det är en moped klass II men beroende på hur stor effekt motorn har kan fordonet även definieras som moped klass I eller motorcykel, med alla tekniska krav som följer en sådan vägtrafikdefinition.

Lever fordonet inte upp till de tekniska kraven kan den inte definieras som vare sig moped, cykel eller motorcykel. Fordonet får då inte köras på allmän väg utan bara på inhägnat område<sup>6</sup>

För att kunna registrera, och därmed lagligt framföra fordonet på väg, krävs att det uppfyller kraven för aktuellt fordonsslag, vilket oftast bevisas genom att fordonstillverkaren utfärdat ett CoC-dokument (Certificate of Conformity) för fordonet. CoC-intyget garanterar att fordonet helt överensstämmer med EG-direktivet för aktuell fordonstyp.

#### **3.1 Viktigt att veta vilket slags fordon man kör**

Det vilar ett ansvar på den enskilda individen att veta vilket slags fordon man framför och vilka regler som gäller då. Detta gäller inte bara hur du ska bete dig i trafiken, nedan finns två ytterligare skäl till varför du måste veta vilket fordon du framför:

##### **3.1.1 Trafikförsäkring**

Trafikskadelagen (1975:1410) gäller trafikförsäkring för motordrivna fordon och ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med motordrivna fordon.<sup>7</sup>

<sup>6</sup> . Utfall i rättsstämmer om vad som är inhägnat område har visat att det är avgörande om allmänheten eller ovidkommande trafik kan komma in på området eller inte. Villatomter, campingplatser och flygflottiljer har underkänts som inhägnat område. Godkänt har motortävlingsområden i glesbygd, där inhägnandet och övervakningen skett organiserat.

<sup>7</sup> [www.notisum.se/rnp/document/?id=19751410](http://www.notisum.se/rnp/document/?id=19751410)

Trafikförsäkring ska finnas för motordrivet fordon som är registrerat i vägtrafikregister och inte är avställt samt för annat motordrivet fordon som brukas i trafik här i landet. (2 § trafikskadelagen) Lagen tillämpas dock ej på:

1. Motordrivet fordon avsett att föras av gående.
2. Motordrivet fordon när det användes för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde.
3. Motorredskap med en tjänstevikt av högst 2 000 kg som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap och som varken är eller bör vara registrerat i vägtrafikregistret. (se 1 § trafikskadelagen)

Trafikförsäkring är obligatorisk enligt lag och skyddar förare, passagerare och medtrafikanter samt ersätter skador på fordon eller annat som du kör på.<sup>8</sup>

För mopeder klass II gäller;

- När du använder mopeden måste du ha trafikförsäkring.

För moped klass I gäller:

- Moped klass I ska registreras i vägtrafikregistret. Även om mopeden inte används måste trafikförsäkring tecknas, annars tvingas du betala trafikförsäkringsavgift, om den inte är avställd hos Transportstyrelsen.

### 3.1.2 Rattfylleri

Enligt lagen (1951:64) om straff för vissa trafikbrott finns ingen promillegräns när det gäller framförande av cyklar, även om det enligt 3 kap. 1 § trafikförordningen slås fast att fordon 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. För mopedförare finns en fast promillegräns på samma sätt som gäller för förare av andra motordrivna fordon - 0,2 promille.

Det finns exempel på rättsfall där en person åtalats för att framfört moped klass II under påverkan av alkohol och hävdade i rätten att den trott att den framfört en cykel. Tingsrätten ansåg att den åtalade inte saknat möjlighet att förstå att gärningen var otillåten eller av annan orsak måste bedömas som

<sup>8</sup> <https://www.tff.se/sv/Trafikforsakringsavgift/Trafikforsakringspliktiga-fordon/Forsakra-din-moped---vad-galler/>

uppenbart ursäktlig enligt formulering i 24 kap. 9 § brottsbalken, och därför dömt till dagsböter för rattfylleri.<sup>9</sup> (Se mer om detta under trafikregler för fordonsförare, 4.6)

### 3.2 Fordonslagen

Fordonslagen innehåller bestämmelser om bland annat kontroll av fordon, av fordons last samt verksamhet som bedrivs av besiktningsorgan. I fordonsförordningen står att läsa att;

- ett fordon endast får användas om det är tillförlitligt ur säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik.

Fordonslagen innehåller också bemyndiganden att meddela föreskrifter i dessa ämnen samt om fordons beskaffenhet och utrustning. Transportstyrelsen meddelar föreskrifter om cyklar, hästfordon och sparkstöttingar som innehåller närmare bestämmelser om beskaffenhet och utrustning som ska tillämpas på tidigare nämnda fordon.<sup>10</sup>

### 3.3 Maskindirektivet, 2006/42/EG

Arbetsmiljöverket har marknadskontrollansvaret för maskiner i Sverige enligt maskindirektivet. Genom arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 2008:3) om maskiner har EU:s maskindirektiv genomförts i svensk lagstiftning. Enligt maskindirektivet ska följande punkter vara uppfyllda för eldrivna enpersonsfordon:

- Elcykeln ska uppfylla de grundläggande hälso- och säkerhetskraven i bilaga 1.

Dessutom ska följande medfölja cykeln;

- en EG-försäkran, som intygar att tillverkaren följt bestämmelserna,
- CE-märkning, och
- Bruksanvisning på svenska.

Maskindirektivet har två syften; dels att harmonisera de gällande kraven för att uppnå ett starkt skydd för hälsa och säkerhet inom EU, dels att säkerställa fri rörlighet för maskiner på EU-marknaden. Exempel på fordon och produkter som faller in under maskindirektivet är lyftkranar, entreprenadmaskiner, elcyklar, elsparkcyklar och hoverboards.

<sup>9</sup> Se tex Mål nr: B 1450-19, Falu Tingsrätt

<sup>10</sup> [https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202009\\_31k.pdf](https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202009_31k.pdf)

I direktivet definieras en maskin bland annat på följande sätt<sup>11</sup>;

- en sammansatt enhet som är utrustad med eller avsedd att utrustas med ett drivsystem som inte utgörs av direkt drivkraft från människa eller djur och som består av inbördes förbundna delar eller komponenter, varav minst en rörlig, som är sammansatta för ett särskilt ändamål.

Maskindirektivet gäller för alla maskiner som inte tas upp i något annat regelverk. Exempel på fordon som hanteras i andra regelverk och därmed inte faller in under maskindirektivet är:

- Bilar, lastbilar och bussar
- Traktorer som omfattas av traktorförordningen
- Mopeder och motorcyklar

### 3.4 Produktsäkerhetslagen

Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/95/EG om allmän produktsäkerhet genomförs genom produktsäkerhetslagen (2004:451) och föreskrifter meddelade med stöd av den.

Konsumentverket är tillsynsmyndighet för produktsäkerhetslagen, i den mån det inte är särskilt reglerat att en annan statlig myndighet har det ansvaret i fråga om viss vara, tjänst eller risk. Exempel på sådana myndigheter är Transportstyrelsen, Elsäkerhetsverket och Kemikalieinspektionen. Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt produktsäkerhetslagen för fordon som konsumenterna använder eller kan komma att använda.

Som tillsynsmyndighet kan Konsumentverket kräva att företag ska yttra sig över anmälningar mot deras varor och redogöra för hur man försäkrat sig om att säkerhetskravet är uppfyllt.<sup>12</sup>

Enligt produktsäkerhetslagen ska alla varor och tjänster som företag erbjuder konsumenterna vara säkra. För att förhindra att farliga varor och tjänster når konsumenterna innehåller lagen ett antal skyldigheter som företag måste uppfylla. I produktsäkerhetslagen ställs krav på att en tillverkare som tillhandahåller en vara eller en näringsidkare som tillhandahåller en tjänst ska lämna sådan säkerhetsinformation som behövs för att en konsument ska kunna bedöma riskerna med varan eller tjänsten och skydda sig mot dessa. Om riskerna är uppenbara behöver inte säkerhetsinformation lämnas.

<sup>11</sup> Se artikel 2 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006L0042>

<sup>12</sup> [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/produktsakerhetslag-2004451\\_sfs-2004-451](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/produktsakerhetslag-2004451_sfs-2004-451)

### 3.5 Marknadsföringslagen

Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/29/EG om otillbörliga affärsmetoder har i Sverige implementerats genom marknadsföringslagen. Konsumentverket är tillsynsmyndighet. Denna lag har till syfte att främja konsumenternas och näringslivets intressen i samband med marknadsföring av produkter och att motverka marknadsföring som är otillbörlig mot konsumenter och näringsidkare.

Lagen uppställer bland annat krav på att marknadsföring ska utformas och presenteras så att det tydligt framgår att det är fråga om marknadsföring. Det måste också framgå vem som ansvarar för marknadsföringen. Lagen innehåller ett förbud mot vilseledande och aggressiv marknadsföring. Marknadsföring är vilseledande om den innehåller felaktiga påståenden eller framställer varan på ett vilseledande sätt. Det gäller särskilt för produktens utmärkande egenskaper. Säljaren får inte utelämna väsentlig information så att marknadsföringen blir vilseledande. Om informationen är oklar, obegriplig eller på annat sätt olämplig jämförelsesvis med att information utelämnats.

Marknadsföringslagen gäller för;

- marknadsföring av produkter. Exempel är varor, fast egendom, tjänster, arbetstillfällen och andra nyttigheter,
- alla slags kontakter mellan företag och konsument vars syfte är att förbättra försäljning av och tillgång till en produkt, och
- företagets handlande före, under och efter försäljning av produkten. Till exempel information om varan/tjänsten som är till salu samt reklamationsrätten.

Konsumenten har ingen generell undersökningsplikt enligt marknadsföringslagen att inför köpet ta reda på om informationen som företaget lämnar stämmer eller inte. Anger till exempel näringsidkaren att fordonet är en cykel/moped ska konsumenten kunna utgå ifrån att det stämmer. Försäljare av eldrivna enpersonsfordon har ett ansvar att informera kunden om vad det är för slags fordon som konsumenten köper. Marknadsföringslagen uppställer ett krav på att säljaren ska, i marknadsföringen lämna väsentlig information som kan vara av särskild betydelse för konsumenten.

### 3.6 Tillsynsmyndigheter

I Sverige finns en rad olika myndigheter som har kontroll- och tillsynsmandat att övervaka marknaden eller andra områden för eldrivna enpersonsfordon. Mandaten omfattar olika typer av fordon och delas upp beroende på vilka regelverk fordonen faller under.

#### Tillsynsmyndighet Marknadstillsyn för

Transportstyrelsen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Traditionell cykel</li> <li>- Motoriserad cykel</li> <li>- Moped klass I och moped klass II</li> <li>- Motorcyklar samt</li> <li>- vissa typgodkända motordrivna fordon</li> </ul>
Elsäkerhetsverket	Elektriska produkter som löstagbara batterier till exempel elsparkcyklar, elcyklar och andra eldrivna fordon
Arbetsmiljöverket	Mobila maskiner såsom <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cykel med hjälpdrift</li> <li>- Cykel för personer med funktionsnedsättning</li> <li>- Eldriven cykel och</li> <li>- Självbalanserande cykel</li> </ul>
Boverket	Plan och bygglagen:  Förvaltningsmyndighet för samhällsplanering, byggande och boende.
Elsäkerhetsverket	Elektriska produkter som löstagbara batterier till exempel elsparkcyklar, elcyklar och andra eldrivna fordon
Konsumentverket	Leksaker/Lekfordon  Produktsäkerhetslagen  Marknadsföringslagen
Tullverket	Kontroll av importerade fordon
Polisen	Kontroll av produkter som används i trafiken

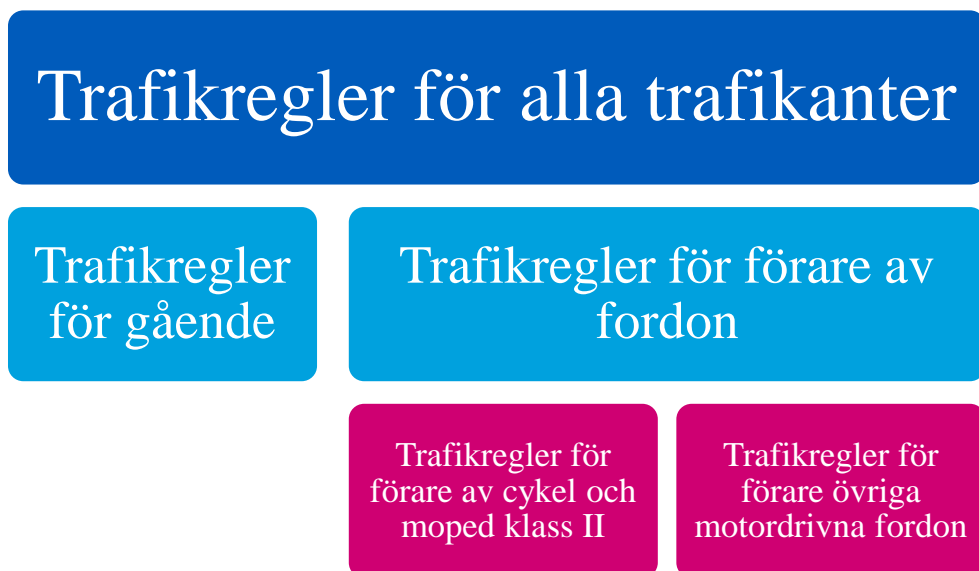


## 4 Trafikregler som gäller för förare av eldrivna enpersonsfordon

Trafikanter ska ha förståelse för och följa de anvisningar som de omfattas av. En cyklist behöver exempelvis ha kunskap om de vägmärken och markeringar som förekommer i den aktuella trafikmiljön.

Generellt kan trafikreglerna sammanfattas med att ingen trafikant har några rättigheter i trafiken utan endast skyldigheter mot sina medtrafikanter.

Trafikregleringen i Sverige kan delas in i regler som vänder sig till vissa slag av trafikanter, men det finns även generella trafikregler som gäller alla trafikanter. Två huvudgrupper kan vara trafikregler för gående och regler för förare av någon form av fordon. Trafikreglerna för förare av fordon kan i sin tur delas in i två undergrupper, regler för cyklister och moped klass II samt regler för förare av motordrivna fordon, se bild nedan.



Värt att notera är att vissa grupper av trafikanter behöver tillämpa trafikregler ur flera grupper. Förare av cykel avsedd för användning av personer med funktionsnedsättning, tillämpar generellt trafikregler för gående men eftersom det är frågan om förande av ett fordon så gäller även vissa regler som för fordonsförare.

### 4.1 Trafikregler som gäller alla trafikanter

Det finns bestämmelser som gäller alla trafikanter, här följer några exempel:

- För att undvika trafikolyckor skall en trafikant iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna. Trafikanten

skall visa särskilt hänsyn mot barn, äldre, skolpatruller och personer som det framgår har ett funktionshinder eller en sjukdom som är till hinder för dem i trafiken.

En trafikant skall uppträda så att han eller hon inte i onödan hindrar eller stör annan trafik.

En vägtrafikant skall visa hänsyn mot dem som bor eller uppehåller sig vid vägen.

- En trafikant ska följa anvisningar för trafiken som meddelas genom ett vägmärke, en vägmarkering, en trafiksignal, en ljussignal eller sådant tecken av en vakt som avses i kap. 2 § vägmärkesförordningen (2007:90). Om en avvisning innebär en avvikelse från en trafikregel, gäller anvisningen framför regeln.

En anvisning genom fast sken i en trafiksignal gäller framför en anvisning om stopplikt eller väjningsplikt som meddelas genom ett vägmärke.

En särskild anvisning för cyklist, förare av moped klass II eller gående gäller för sådan trafikant framför andra anvisningar. Förordning (2017:921)

De generella grundbestämmelserna finns i 2 kap. trafikförordningen (1998:1276).

## **4.2 Trafikregler för gående**

Förutom de allmänna bestämmelserna som gäller alla trafikanter så kommer detta avsnitt beskriva några bestämmelser som gäller gående.

### **4.2.1 Vem omfattas av bestämmelserna för gående?**

Bestämmelserna som gäller för gående gäller även till exempel förare av fordon som i gångfart åker eller kör rullstol eller ett annat eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som anses vara cykel. Värt att poängtera är att föraren av fordonet inte är en gående utan en fordonsförare som kan tillämpa bestämmelserna för gående. Om en förare av eldrivna enpersonsfordon framför sitt fordon där bestämmelser för gående gäller ska hastigheten vara låg och anpassad efter medtrafikanternas gångfart.

Förutom de fordonsförare som har nämnts ovan så ska även följande förare nyttja bestämmelserna för gående.

- Den som åker skidor, rullskidor, skridskor, rullskridskor eller liknande.

- Den som för, leder, skjuter eller drar sparkstötting, lekfordon eller liknande fordon.
- Den som leder, skjuter eller drar cykel, moped, motorcykel, barnvagn eller rullstol.
- Eller den som för ett motordrivet fordon avsett att föras av gående.

Vem som är att anse vara gående finns beskrivna i 1 kapitlet trafikförordningen (1998:1 276).

#### 4.2.2 Bestämmelser för gående på väg och gångbana

Gående ska i första hand använda gångbana eller vägren, men om detta saknas kan cykel- eller körbana användas. Gående som använder vägrenen, körbanan eller gemensam gång- och cykelbana ska om möjligt färdas till längst vänster i färdriktningen, andra trafikanter till höger.

De fordonsförare som nyttjar bestämmelserna för gående och framför fordonet fortare än gångfart ska använda högersida av vägen eller cykelbanan.



Figur 2. Vägmärke D5 Påbjuden gångbana



Figur 3. Vägmärke E7 Gågata



Figur 4. Vägmärke D9 Gångfartsområde

På en gågata eller i gångfartsområde gäller alltid gångfart för alla förare av fordon. På en gågata eller i ett gångfartsområde får fordon inte parkeras och

förare av fordon har väjningsplikt mot alla gående<sup>13</sup>. Mer om dessa bestämmelser går att läsa i 8 kapitlet i trafikförordningen (1998:1 276).

Bestämmelserna för gående på väg finns beskrivet i 7 kapitlet i trafikförordningen (1998:1 276) och beskrivning av vägmärken i vägmärkesförordningen (2007:90).

### **4.3 Trafikregler för fordonsförare**

Ett fordon är en anordning på hjul, band, medar eller liknande som är till för att färdas på marken. Fordon i denna bemärkelse är inte en farkost som färdas längs skenor det vill säga tåg eller spårvagnar och liknande. Fordon delas upp i flera olika kategorier bland annat Motordrivna fordon, Cyklar och Övriga fordon. En cykel är alltså ett fordon och en cykel med elmotor på 250 watt definieras inte som ett Motordrivet fordon. Se figuren för definitioner av fordon under avsnitt 2.1 Definitioner av .

Kör man bakom ett annat fordon ska hastigheten anpassas till fordonet framför så man hinner sakta in eller stanna om det skulle behövas utan att det sker en olycka.

En förare som har väjningsplikt ska på ett tydligt sätt visa att den tänker väja genom att i god tid sänka hastigheten eller stanna. Föraren får endast köra vidare om övriga trafikanter placering, avstånd och hastighet gör så att föraren inte är ett hinder eller att det uppkommer en fara.

Bestämmelserna för körande av fordon finns beskrivet i 3 kapitlet i trafikförordningen (1998:1 276).

Ett fordon som körs på en väg ska köras på en körbana. Är fordonet en cykel eller moped klass II ska fordonen köras på cykelbana i så stor utsträckning som möjligt. Finns det ingen cykelbana kan fordonen köras på körbanan eller på vägrenen bredvid körbanan. Även om det finns en cykelbana bredvid vägen kan en cykel eller moped klass II köras på körbanan om den högsta tillåtna hastigheten inte är högre än 50 km/h och om det är lämpligare utifrån färdmålet läge.

Som förare av ett fordon får man inte köra snabbare än vad omständigheterna kräver, även om det finns trafikregler för en högsta tillåtna hastighet. Så även om den högsta tillåtna hastigheten på en väg är 30 km/tim kan det vara lämplig att köra långsammare om förhållandena kräver det.

---

<sup>13</sup> Om det inte särskilt tillåtits genom lokal trafikföreskrift

Det finns en rad platser som är utpekade där förare ska vara extra försiktiga och hålla tillräckligt låg hastighet med hänsyn till omständigheterna, några exempel på sådana platser är;

- inom tätbebyggt område,
- vid övergångsställen eller andra platser där gående kan korsa,
- korsningar,
- platser där barn uppehåller sig vid eller på vägen,
- när man närmar sig en spårvagn, buss eller skolskjuts som stannat för på- eller avstigning,
- vid vägarbeten och
- vid olycksplatser.

När två fordons färdväg korsas– till exempel i en fyrvägs korsning – har förare väjningsplikt mot fordon som närmar sig från höger. Detta är den så kallade högerregeln. Den gäller både på väg och i terräng. Denna bestämmelse gäller dock endast då det inte förekommer andra bestämmelser om väjningsplikt. I korsningar med trafiksignaler eller korsning med väg som är huvudled och en annan väg ska inte högerregeln tillämpas-.

På en gågata eller ett gångfartsområde har fordonsförare väjningsplikt för gående och får inte köra fortare än gångfart. Om en förare ska köra förbi eller möta en gående ska den gående ges tid och utrymme att vika åt sidan. På en gågata tillkommer dessutom att en fordonsförare av ett motordrivet fordon endast får korsa denna. Det förekommer dock vissa undantag exempelvis vid:

- transporter av gods eller boende
- transporter av gäster till eller från hotell
- transporter av sjuka eller rörelsehindrade till eller från gågata

Vid ett obehäkat övergångsställe har en förare väjningsplikt mot de gående på eller på väg ut på ett övergångsställe. Även vid en cykelöverfart har en förare väjningsplikt mot cyklande på eller på väg ut. När en förare närmar sig ett övergångsställe eller en cykelöverfart ska denne anpassa sitt körsätt så han eller hon inte tvingas stanna på övergångsstället eller cykelöverfarten.



Figur 5. Vägmärke B3 Övergångsställe



Figur 6. Vägmärke B8 Cykelöverfart

Bestämmelserna för körande av fordon finns beskrivet i 3 kapitlet i trafikförordningen (1998:1 276) och vägmärkesförordningen (2007:90).

#### 4.3.1 Generella parkeringsregler

Ett fordon får inte stannas eller parkeras på en plats eller på så sätt att fordonet blir en fara, ett hinder eller stör annan trafik. Viktigt att tänka på är att ta hänsyn till andra trafikanter. Dessutom ska föraren till ett fordon som har stannats eller parkerats hindra att fordonet kommer i rörelse av sig själv, det vill säga se till att fordonet inte rullar iväg eller välter.

#### 4.4 Trafikregler för cyklister

Förutom de allmänna bestämmelserna som gäller alla trafikanter så kommer detta avsnitt beskriva några bestämmelser som även gäller cyklister.

Barn under 15 år ska använda cykelhjälm när de cyklar. De kan även använda något annat lämpligt huvudskydd som till exempel ridhjälm, slalomhjälm eller småbarnshjälm.<sup>14</sup>

Om möjligt ska cyklister cykla på cykelbana, men cyklister får även köra i ett körfält för motordrivna fordon om den högsta tillåtna hastigheten inte överstiger 50 kilometer per timme och då cyklisten är över 15 år. Generellt får en cyklist inte köra på gångbanor/trottoarer. Om det saknas en cykelbana så får barn upp till åtta år cykla på gångbana.

<sup>14</sup> Mer ingående bestämmelser finns beskrivet i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2004:174) om användning av cykelhjälm.



Figur 7. Vägmärke D4  
Påbjuden cykelbana



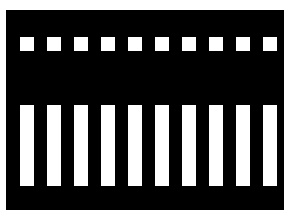
Figur 8. Vägmärke D6  
Påbjuden gång- och  
cykelbana



Figur 9. Vägmärke D7  
Påbjudna gång- och  
cykelbanor

Nedan nämns kortfattat andra exempel på bestämmelser som omfattar cyklister:

- Cyklar flera cyklister tillsammans ska de cykla på led efter varandra, de får cykla bredvid varandra om det kan göras utan fara eller stör övriga trafiken.
- En cyklist ska alltid ha minst en hand på styret.
- Det får inte vara fler personer på cykeln än vad det är byggd för, finns det ytterligare säten eller skydd för ekrarna får barn under tio år åka med om föraren är över femton år. Är barnet under sex år behöver föraren vara över arton.
- Ska en cyklist korsa en väg på en cykelpassage ska cyklisten innan passagen sänka farten och ta hänsyn till fordon som närmar sig passagen och får endast passera om det kan ske utan fara. Många cykelpassager är ofta placerade tillsammans med ett övergångsställe, detta gör att cyklisten även behöver följa de bestämmelserna som gäller mot de gående vid övergångsstället.



Figur 10 Vägmärkingar för kombinerat övergångsställe och cykelpassage.

- Det är inte tillåtet att cykla på motortrafikled eller på motorväg, där får endast motordrivna fordon som kan eller får köras snabbare än 40 km per timme köras.

Bestämmelserna för cyklande på väg finns beskrivet i 6 kapitlet i trafikförordningen (1998:1276) och vägmärkesförordningen (2007:90).

#### 4.4.1 Parkeringsregler för cyklister

I trafikförordningen finns dels generella bestämmelser om stannande och parkering, dels bemyndigande att genom lokala trafikföreskrifter meddela särskilda trafikregler om stannande och parkering. De flesta bestämmelserna gäller alla fordonsförare, det vill säga också den som cyklar. Viktiga undantag från huvudregeln är att;

- tvåhjuliga cyklar får stannas eller parkeras på gång- och cykelbana (se 3 kap. 48 § andra stycket) och att
- förbudet mot så kallad dubbelparkering på körbana inte gäller tvåhjuliga cyklar eller cyklar av motsvarande storlek (se 3 kap. 55 §).

Dock gäller alltid bestämmelsen om att ett fordon inte får stanna eller parkeras på en sådan plats eller på ett sådant sätt att fara uppstår eller trafiken onödigtvis hindras eller störs (se 3 kap. 47 §). Detta innebär att även om det inte finns något uttryckligt förbud att parkera cyklar på gång- eller cykelbana kan uppställningen ändå vara förbjuden.

Lagen (1976:209) om felparkeringsavgift gäller endast registrerade fordon. Vid överträdelser av bestämmelser om stannande och parkering för cyklar kan det därför inte utfärdas en parkeringsanmärkning på samma sätt som för t.ex. bilar och andra registrerade fordon. Men att straffbestämmelser saknas innebär inte att bestämmelserna inte gäller och inte ska följas. En följd som drabbar ägaren av en cykel som parkeras i strid med bestämmelserna är att cykeln kan flyttas i enlighet med lagen om flyttning av fordon i vissa fall, se 5.2.

#### 4.5 Trafikregler för mopeder

Trafikreglerna för den som kör moped skiljer sig åt beroende på om det är frågan om en moped klass I eller moped klass II. Reglerna för att köra moped klass I kan till viss del jämföras med trafikreglerna till motorcykel och personbil. Trafikreglerna för den som kör en Moped klass II kan jämföras med bestämmelserna för den som cyklar.



#### 4.5.1 Trafikregler för den som kör moped klass I

För att få köra en moped klass I på väg behöver föraren ha:

- körkort med lägst AM behörighet<sup>15</sup> samt
- skyddshjälm som uppfyller Transportstyrelsens föreskrifter.<sup>16</sup>

Mopeder av klass I får inte föras;

- på motortrafikled eller motorväg,
- i högre hastighet 45 km/tim eller
- på cykelbana.

Bestämmelserna om att köra moped klass I på väg finns bland annat beskrivet i körkortslagen (1998:488), trafikförordningen (1998:1 276) och vägmärkesförordningen (2007:90).

#### 4.5.2 Trafikregler för den som kör moped klass II

Det förekommer två olika varianter av moped klass II. För att få köra båda varianterna behövs ett körkort med lägst AM-behörighet eller ett förarbevis för moped klass II.

Det som skiljer varianterna åt är att;

- Den ena drivs primärt med motorn. Den som åker på mopeden ska använda skyddshjälm på samma sätt som för moped klass I.
- Den andra varianten är konstruerad med tramp- eller vevanordning och motorn ger hjälpeffekt upp till 25 kilometer i timmen. För denna variant av moped ska cykelhjälm användas.

I stort gäller samma trafikregler som för cyklister när en moped klass II används i trafiken. Generellt får en moped klass II köras på cykelbana men detta går att förbjuda, förbudet ska i dessa fall vara utmärkt med till exempel tilläggstavla 22 Text till något av vägmärkena för att påvisa cykelbana. Det som kan stå på tilläggstavlan är ”Gäller inte Moped klass II”. Tilläggstavlan kan vara placerad under vägmärkena:

- D4 Påbjuden cykelbana,
- D6 Påbjuden gång- och cykelbana eller

---

<sup>15</sup> För att få AM-behörighet krävs; körkortstillstånd, godkänt kunskapsprov samt ha fyllt 15 år.

<sup>16</sup> Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:94) om skyddshjälm. Föreskrifterna finns på [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

- D7 Påbjudna gång- och cykelbanor.

Bestämmelserna om att köra moped klass II finns bland annat beskrivna i körkortslag (1998:488), trafikförordning (1998:1276) och vägmärkesförordningen (2007:90).

#### 4.5.3 Parkeringsregler för mopeder

På samma sätt som för cyklar så omfattas mopeder av de generella bestämmelserna kring parkering, detta beskrivs kort i avsnitt 4.4.1. Parkeringsregler för cyklister.

Trafikreglerna för moped klass I och moped klass II ser lite olika ut och så är även fallet när det kommer till parkering. Parkering av en moped klass II ska ske på samma sätt som för cyklar, det vill säga en moped klass II får parkeras på gång- eller cykelbana så länge fara inte uppstår eller trafiken onödigtvis hindras eller störs.

För parkering av en moped av klass I ska samma generella parkeringsbestämmelser som för motorcykel och bil tillämpas. Detta medför till exempel att parkeringsbestämmelser som har beslutats av kommunen eller markägare ska tillämpas. Exempelvis ska parkeringsavgift betalas om bestämmelserna kräver det och mopederna ska parkeras på avsedda parkeringsplatser om det förekommer sådana.

Även mopeder kan flyttas bort på samma sätt som för cyklar enligt lag om flyttning av fordon i vissa fall. Se avsnitt 5.2 Lagen om flyttning av fordon i vissa fall, relaterat till cykel.

#### 4.6 Lag (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott

I lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott finns bland annat bestämmelser om straff för vårdslöshet i trafik. För brottet vårdslöshet i trafik kan en vägtrafikanter som i väsentlig mån brister i omsorg och varsamhet dömas. Straffet är böter.<sup>17</sup> Med vägtrafikanter avses alla trafikanter som uppehåller sig på en väg, till exempel förare av motordrivna fordon, den som cyklar eller går. För förare av motordrivna fordon, till exempel moped klass II, gäller straffbestämmelsen även annan plats än väg. Förare av motordrivna fordon kan också dömas för grov vårdslöshet i trafik. Straffet är då böter eller fängelse i högst två år.

Även en vägtrafikanter som, utan att göra sig skyldig till vårdslöshet i trafik, hindrar eller i väsentlig mån stör trafik på väg, kan dömas till böter.<sup>18</sup> Bestämmelsen har bland annat motsvarighet i 2 kap. 1 § andra stycket

---

<sup>17</sup> 1 §

<sup>18</sup> 2 §

trafikförordningen om att en trafikant ska uppträda så att han eller hon inte i onödan hindrar eller stör annan trafik. Ett exempel på en situation som skulle kunna utgöra brott enligt bestämmelsen är den som (inte helt kortvarigt och utan skäl med hänsyn till den fortsatta färden) cyklar mitt i körbanan och därmed hindrar den bakomvarande trafiken.

I lagen finns också bestämmelser om rattfylleri. Se 4 §;

*”Den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha intagit alkohol i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.”*

#### **4.7 Påföljder**

Den som bryter mot regler bl.a. inom trafikförordningen och fordonsförordningen kan antingen dömas till olika former av påföljder via domstol eller genom ordningsbot enligt riksåklagarens föreskrifter om ordningsbot<sup>19</sup> som föreskrivs direkt av polis.

---

<sup>19</sup> Riksåklagarens föreskrifter om ordningsbot för vissa brott SFS 1999:178

## 5 Andra författningar som berör eldrivna enpersonsfordon

Det är många författningar som berör eldrivna enpersonsfordon. I det här kapitlet redogörs för ordningslagen, lag om flyttning av fordon i vissa fall samt plan- och bygglagen.

### 5.1 Ordningslagen (1993:1617)

Ordningslagen innehåller särskilda föreskrifter om allmänna sammankomster och offentliga tillställningar, samt föreskrifter om allmän ordning och säkerhet i övrigt. Dels vid sammankomster och tillställningar, på offentliga platser och vid vissa anläggningar och verksamheter, dels i viss kollektiv persontrafik, dels vid vissa idrottsarrangemang.

#### 5.1.1 Begreppet offentlig plats

På flera ställen i ordningslagen (OL) refereras till vad som ska gälla på offentliga platser. Definitionen av vad som avses med offentlig plats enligt OL framgår av 1 kap. 2 §. I denna bestämmelse sägs bl.a. att följande platser utgör offentlig plats:

- Allmänna vägar.<sup>20</sup>
- Gator, vägar, torg, parker och andra platser som i detaljplan redovisas som allmän plats och som har upplåtits för sitt ändamål.

Regeringen har genom delegation gett kommunerna möjlighet att genom lokala ordningsföreskrifter jämställa även andra områden som är tillgängliga för allmänheten med offentlig plats.<sup>21</sup>

#### 5.1.2 Tillståndskravet i 3 kap. 1 § ordningslagen

Offentliga platser inom detaljplanelagda områden är upplåtna för vissa ändamål. Som exempel kan nämnas att vägar och gator är upplåtna för trafik. Tillstånd krävs från Polisen för att använda en offentlig plats inom detaljplanelagt område när:

- användningen av platsen inte stämmer överens med det ändamål som platsen upplåtits för eller
- platsen används på ett sätt som inte är allmänt vedertaget

---

<sup>20</sup> Detta regleras i väglagen (1971:948) Staten är väghållare för allmänna vägar. Vägar som är avsedda för speciella färdssätt såsom cykel, rid- eller gångväg, är i allmänhet inte att avse som allmänna vägar.

<sup>21</sup> Se 1 kap. 2 § andra stycket OL och 1 § förordning (1993:1632) med bemyndigande för kommuner och länsstyrelser att meddela lokala föreskrifter enligt ordningslagen (1993:1617).

Som exempel på åtgärder som i allmänhet kräver tillstånd kan nämnas uppställning av tillfälliga försäljningsstånd, permanenta kiosker eller liknande anordningar. Tillstånd krävs även för att ställa upp cykelställ på offentlig plats.<sup>22</sup>

För att en anordning som inte är ett försäljningsstånd ska falla in under 3 kap. 1 § ordningslagen har i praxis ansetts kräva att:

- den är avsedd att användas för försäljningsverksamhet och
- ställs upp på ett sådant sätt att den kan utgöra hinder för trafik på platsen eller störa ordningen där.

Tillståndstvånget har ansetts omfatta även fall då flyttbara anordningar regelbundet ställs upp på ett och samma ställe inom den allmänna platsen. Om man däremot regelbundet ställer upp anordningen på olika ställen på allmän platsmark (särskilt större sådana), så torde det inte behövas något tillstånd. Detta då ett visst försäljningsställe inte kan anses ha blivit utvalt<sup>23</sup>

Det krävs inte något tillstånd om det endast är fråga om ett tillfälligt ianspråktagande, i obetydlig omfattning och som inte inkräktar på någon annans tillstånd. Hur lång tid som krävs för att det inte ska anses vara tillfälligt ianspråktagande avgörs från fall till fall. Nyttjande av en plats i mer än någon timma har i regel inte ansetts vara ett tillfälligt ianspråktagande.<sup>24</sup> Inte heller har ett upprepat nyttjande av samma plats med kortare uppehåll ansetts som tillfälligt ianspråktagande. När det gäller vad som ska anses som obetydlig omfattning, så måste även det avgöras med hänsyn till omständigheterna i varje särskilt fall. Hur stort utrymme som används i förhållande till den offentliga platsens storlek torde kunna ha avgörande betydelse.

Om det är fråga om en allmän väg, så gäller kravet på tillstånd endast om det är fråga om en åtgärd som inte är reglerad i väglagen (1971:948). I väglagen finns till exempel i 43 § bestämmelser om att det inom ett vägområde inte utan tillstånd<sup>25</sup> får;

1. uppföras byggnader, göras tillbyggnader eller utföras andra anläggningar,
2. vidtas andra åtgärder som kan inverka menligt på trafiksäkerheten eller vara till olägenhet för vägens bestånd, drift eller brukande.

<sup>22</sup> Se Åberg, Ordningslagen (Version 4, JUNO), kommentaren till 3 kap. 1 § OL

<sup>23</sup> Jmf. Svea Hovrätts dom den 3 maj 2013, mål nr B 2486-12.

<sup>24</sup> Se Åberg, Ordningslagen (Version 4, JUNO), kommentaren till 3 kap. 1 § andra meningen OL. Motsvarande bedömning i SKR, på rätt plats. Handbok om upplåtelser av offentliga platser 2020 s. 29. Jmf. även Svea Hovrätts dom den 3 maj 2013, mål nr B 2486-12.

<sup>25</sup> Från väghållningsmyndigheten

### 5.1.3 Krävs det tillstånd för uppställning av eldrivna enpersonsfordon på offentlig plats?

#### **Polisens yttrande till Stockholms stad**

Polismyndigheten har på uppdrag av Stockholms stad yttrat sig över frågan om uppställning av elsparkcyklar i kommersiellt syfte är tillståndspliktigt enligt ordningslagen.<sup>26</sup> Enligt deras bedömning bör utgångspunkten vara att tillstånd krävs för att ställa upp elsparkcyklar för uthyrning. För att denna skyldighet ska falla bort ska det stå klart att det planerade användandet av den offentliga platsen endast är tillfällig och i obetydlig omfattning. Bedömningen av den frågan måste göras utifrån de faktiska omständigheterna i varje särskilt fall. Dessutom måste tillämplig rättspraxis och förarbetsuttalande beaktas. För dem som hyr en elsparkcykel gäller de vanliga trafikreglerna.

#### **Sveriges kommuner och regioner promemoria om friflytande mobilitetstjänster**

Sveriges kommuner och regioner, SKR, har på uppdrag av Malmö stad, utrett de rättsliga förutsättningarna för kommunal reglering m.m. av s.k. friflytande mobilitetstjänster<sup>27</sup> på offentliga platser<sup>28</sup>. På sidan 15 refererar de bl.a. till en dom i Svea hovrätt där företrädare för ett eventbolag dömts för brott mot ordningslagen (se nedan) och menar att det får anses klarlagt att tillhandahållande av friflytande mobilitetstjänster på offentlig plats inom detaljplanelagt område som utgångspunkt omfattas av kravet på tillstånd i 3 kap. 1 § OL. Detta under förutsättning att det inte är fråga om ett sådant tillfälligt ianspråktagande som undantagits från tillståndskravet enligt paragrafens andra mening.

#### **Svea hovrätts dom**

Svea hovrätt dömde den 3 maj 2013<sup>29</sup> en företrädare för ett eventbolag för brott mot ordningslagen. Detta med anledning av att han utan tillstånd ställt upp självbalanserade cyklar av varumärket Segway för uthyrning på trottoaren utanför bolagets butik. I det aktuella fallet hade Bolaget en butik på Regeringsgatan i Stockholm, från vilken de bedrev uthyrning av Segways. När dessa inte användes stod de parkerade utanför butiken, fastlåsta i direkt anslutning till skyltfönstret i en monterad ram. Butiksföreträdaren kontaktades av polis och uppmanades att söka tillstånd för den uppställning som anordnats. Butiksföreståndaren ansåg att något tillstånd inte krävdes. Som skäl för detta uppgav han att en Segway är att jämställa med en cykel och en sådan får man placera vart som helst så länge

<sup>26</sup> Se Polismyndighetens yttrande 2020-04-08, dnr A502.678/2019

<sup>27</sup> SKR har i sin promemoria definierat begreppet friflytande mobilitetstjänster som ”yrkesmässig uthyrning av eldrivna enpersonsfordon”.

<sup>28</sup> Kommunal reglering m.m. av friflytande mobilitetstjänster, 10 mars 2020

<sup>29</sup> mål nr B 2486-12

den inte blockerar eller gör det svårt för gående att komma fram. Han uppgav att butikens Segways flyttas flera gånger per dag och all övrig verksamhet sker inne i butikens lokaler. Tingsrätten dömde butiksföreträdaren till ett bötesstraff för brott mot ordningslagen. I sin motivering redogjorde domstolen först för hur rättsläget ser ut, det vill säga under vilka förutsättningar det normalt sett krävs tillstånd för att ställa upp en anordning som inte är ett försäljningsstånd på en offentlig plats (jämför beskrivning ovan). Därefter motiverade de sin fällande dom på följande sätt:

*”En Segway är visserligen en flyttbar anordning. I förevarande fall framgår det bl.a. av åberopande av fotografier att flera Segways regelbundet har ställts upp utanför butiken på ett och samma ställe och dessutom låsts fasts i en utanför butiken monterad ram. Även om butikens Segways förflyttas flera gånger per dag, och samma Segway inte nödvändigtvis regelbundet står placerad på samma plats, får ett visst försäljningsställe anses vara utvalt. Den uppställning som sker får vidare anses vara av allt för permanent slag och dessutom kunna jämföras med ett försäljningsstånd, trots att butikens övriga verksamheter sker inne i butiken. Uppställningen kan således inte anses ha skett tillfälligt och i obetydlig omfattning.”*

#### **Transportstyrelsen bedömning**

Transportstyrelsen har analyserat domen från Svea Hovrätt samt tagit del av Polisens yttrande och SKRs promemoria.

Vår bedömning är att det generellt inte behövs tillstånd enligt ordningslagen för friflytande mobilitetstjänster såsom uthyrning av elsparkcyklar. Frågan om tillstånd krävs måste bedömas utifrån omständigheterna i det enskilda fallet. När det kommer till frågan om vilka uppställningar som mer exakt skulle kunna omfattas av kravet på tillstånd prövas detta av de rättsvårdande myndigheterna. Det saknas än så länge rättspraxis för friflytande mobilitetstjänster. För att tillstånd ska krävas torde det i vart fall vara fråga om en uppställning som utgör hinder för trafik på platsen eller stör ordningen där. I en sådan bedömning borde man till exempel ta hänsyn till hur många cyklar det är fråga om. Transportstyrelsen har exempelvis svårt att se att en uppställning av enstaka eldrivna enpersonsfordon som sker helt i linje med gällande parkeringsregler, skulle kräva tillstånd enligt ordningslagen bara för att de är avsedda att användas för försäljnings- eller uthyrningsverksamhet.

Mot denna bakgrund anser vi att SKR har dragit för långtgående slutsatser när det gäller krav på tillstånd för friflytande mobilitetstjänster. Det är tillåtet att parkera cyklar på gång och cykelbanor, så länge det inte stör eller

hindrar annan trafik (se 3 kap. 47 och 48 §§ trafikförordningen). Därför är inte parkering i sig något som kan kräva tillstånd enligt ordningslagen. Men om någon däremot regelbundet börjar ställa upp eldrivna enpersonsfordon avsedda att användas för försäljnings- eller uthyrningsverksamhet<sup>30</sup> på ett sådant sätt att de utgör hinder för trafik på platsen eller stör ordningen där, krävs det normalt sett tillstånd. Enligt domen spelar det ingen roll att de olika fordonen förflyttas flera gånger per dag och att det inte alltid är samma fordon som regelbundet står uppställt på samma plats. Om uthyrningsföretaget däremot inte har valt ut ett visst försäljningsställe utan regelbundet flyttar runt sin verksamhet/elsparkcyklarna inom den allmänna platsen, så torde detta falla utanför tillståndsplikten, i vart fall om det är ett mindre antal cyklar på en större allmän plats.

#### 5.1.4 Kommunernas rätt att ta ut ersättning för användning av offentlig plats

Om Polisen gett tillstånd till användning av en offentlig plats som står under kommunens förvaltning, så har kommunen rätt att ta ut ersättning för användningen. Kommunens rätt att ta ut avgifter regleras i lagen (1957:259) om rätt för en kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m.

#### 5.1.5 Förutsättningarna för tillstånd, eventuella villkor, rätt att överklaga samt giltighet

När Polisen prövar en ansökan om tillstånd enligt 3 kap. 1 § ordningslagen ska de ta hänsyn till trafiken samt till allmän ordning och säkerhet. Särskild hänsyn ska tas till gångtrafikens intresse. Polisen har rätt att villkora ett tillstånd. Villkoren får dock inte lägga onödigt tvång på allmänheten eller på annat sätt göra obefogade inskränkningar i den enskildes frihet.<sup>31</sup>

Om tillståndsprövningen handlar om mark som förvaltas av kommunen, så måste Polisen inhämta ett yttrande från kommunen innan beslut fattas. Om kommunen avstyrker ansökan kan Polisen inte ge tillstånd och Polisens avslagsbeslut får inte överklagas. Kommunen har också möjlighet att ställa villkor för att kunna fullgöra sin uppgift som ägare eller förvaltare av marken. Sådana villkor kan avse skötseln av den offentliga platsen, markanvändning, stadsbild, miljö och trafik. Om kommunen ställt villkor får Polisen endast ge tillstånd om tillståndet är förenligt med de villkor

<sup>30</sup> Om det inte är fråga om en obetydlig omfattning.

<sup>31</sup> 3 kap. 14 § OL



kommunen ställt upp.<sup>32</sup> Om kommunen inte har avstyrkt ansökan får avslagsbeslutet överklagas till förvaltningsrätten.<sup>33</sup>

Sveriges kommuner och regioner har gett ut en reviderad upplaga om kommunernas hantering av upplåtelser av offentliga platser ”På rätt plats – Handbok om upplåtelser av offentliga platser”. I denna ger de bland annat exempel på hur kommunerna kan ställa villkor, när en operatör söker tillstånd för att ställa upp elsparkcyklar och liknande i grupp på offentlig plats. På sidan 39 skriver de följande:

*”Om det görs en ansökan om tillstånd till ianspråktagande av en kommunalt förvaltat offentlig plats kan kommunen ställa upp villkor om var elsparkcyklarna ska återlämnas efter uthyrningen. Polismyndigheten har också möjlighet att på eget initiativ ta in sådana villkor i tillståndsbeslutet. Motivet till att ta in sådana villkor i tillståndsbeslutet är att elsparkcyklarna ofta lämnas på GC-vägar, trottoarer, eller andra platser där de medför en risk för olyckor. Polismyndigheten ska vid tillståndsgivningen ta särskild hänsyn till gångtrafikens intresse. Om operatören inte följer villkoren i tillståndsbeslutet kan detta bl.a. återkallas.*

*De ovanstående möjligheterna kan tillämpas i förhållande till operatören/tillståndshavaren. När den enskilde hyrestagaren lämnar en elsparkcykel på en offentlig plats och detta skapar oordning eller olycksrisker får istället ingripande ske med stöd av t.ex. Trafiklagstiftningen.”*

Polisens tillstånd gäller för viss tid eller tillsvidare<sup>34</sup>. De har möjlighet att återkalla tillstånden.<sup>35</sup>

#### 5.1.6 Polisens möjligheter att utfärda föreläggande

Om någon inte vidtar en åtgärd som han eller hon är skyldig att utföra enligt 3 kap. ordningslagen, lokala föreskrifter eller de villkor som gäller för ett tillstånd till användning av offentlig plats, så har Polisen möjlighet att förelägga denne att inom viss tid vidta åtgärden. Polisen har t.ex. möjlighet att förelägga den som nyttjar en offentlig plats utan tillstånd, att söka tillstånd för åtgärden. Polisen har även möjlighet att t.ex. förelägga någon att ta bort en viss anordning som placerats på offentlig plats utan tillstånd,

<sup>32</sup> 3 kap. 2 och 15 §§ OL . Om det handlar om ett tillstånd på mark som inte förvaltas av kommunen behövs inget yttrande av dem, men då måste polisens beslut innehålla en upplysning om att medgivande av markägare eller nyttjanderättshavare kan behövas.

<sup>33</sup> 3 kap. 26 § OL

<sup>34</sup> 3 kap. 16 § OL

<sup>35</sup> Vid vilka förutsättningar polisen kan återkalla ett tillstånd går finns läsa i 3 kap. 18 § OL

eller i strid med de villkor som gäller för tillståndet. Innan polisen utfärdar ett föreläggande måste den som berörs normalt sett först ha fått en tillsägelse och möjlighet att rätta till på egen hand. I vissa fall har polisen rätt att utfärda ett föreläggande utan föregående tillsägelse. När detta kan bli aktuellt framgår av 3 kap. 19 §.

I ett föreläggande får vite sättas ut, eller som påföljd om föreläggandet inte följs, anges att rättelse kan komma att vidtas på den försumliges bekostnad genom Polisens försorg.<sup>36</sup>

### 5.1.7 Straff

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder offentlig plats på ett sätt som inte är avsett eller i strid med villkor som gäller för tillståndet döms till böter.

Den som åsidosatt ett sådant vitesföreläggande som redogjorts för ovan, döms däremot inte till ansvar för den gärning som omfattas av föreläggandet.<sup>37</sup>

### 5.1.8 Bemyndigande att utfärda lokala ordningsföreskrifter

Kommunen har fått bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter för att upprätta den allmänna ordningen på offentlig plats.<sup>38</sup> Nedan framgår vilka förutsättningar som ska vara uppfyllda för att en kommun ska ha rätt att utfärda lokala ordningsföreskrifter:

1. Lokala ordningsföreskrifter måste avse den allmänna ordningen. Det vill säga regeln måste ha till syfte att komma tillrätta med eller förebygga någon typ av oordning i det offentliga rummet.<sup>39</sup>
2. Lokala föreskrifter får endast sätta högre krav än ordningslagens bestämmelser eller mer i detalj precisera lagens föreskrifter.<sup>40</sup> Ett exempel är om en verksamhet kräver tillstånd enligt ordningslagen, så är det inte tillåtet att genom en lokal ordningsföreskrift inskränka tillståndsplikten till att enbart gälla för vissa geografiska områden. En sådan reglering skulle innebära en begränsning av vad som redan gäller enligt ordningslagen. Däremot skulle man i en lokal ordningsföreskrift t.ex. kunna införa en mer omfattande tillståndsplikt än den som redan gäller enligt ordningslagen, under

<sup>36</sup> 3 kap. 19-20 §§ OL

<sup>37</sup> 3 kap. 22 och 24 §§ OL

<sup>38</sup> 3 kap. 8 § OL och förordningen med bemyndigande för kommuner och länsstyrelser att meddela lokala trafikföreskrifter enligt ordningslagen.

<sup>39</sup> 3 kap. 8 § OL

<sup>40</sup> Se Åberg, Ordningslagen (Version 4, JUNO), kommentaren till 3 kap.8 § OL

Datum  
2020-05-26Version  
1.0Dnr/Beteckning  
TSV 2019-5394

förutsättning att det inte föreligger några andra hinder för en sådan reglering.

3. Lokala föreskrifter får inte angå förhållanden som är reglerade i ordningslagen eller som regleras på annat sätt<sup>41</sup>. Som exempel kan nämnas att det inte går att införa parkeringsbestämmelser i lokala ordningsföreskrifter. Detta beror på att det redan finns en fullständig reglering av hur man får parkera fordon i trafikförordningen och eventuella lokala trafikföreskrifter som meddelas med stöd av den
4. En lokal föreskrift får aldrig strida mot en överordnad författning<sup>42</sup>.
5. De lokala föreskrifterna får inte lägga onödigt tvång på allmänheten eller göra obefogade inskränkningar i den enskildes frihet<sup>43</sup>.  
Reglering ska därmed inte ske utöver vad som är nödvändigt.
6. Slutligen gäller att de lokala föreskrifterna inte får innebära en inskränkning i den enskildes frihet att framföra ett musikaliskt verk eller något annat konstnärligt verk<sup>44</sup>. Denna inskränkning av bemyndigandet, är däremot knappast något som torde bli aktuellt när det gäller eventuella regleringar av eldrivna enpersonsfordon.

Sveriges kommuner och regioner har, som går att läsa ovan, gett ut en reviderad upplaga om kommunernas hantering av upplåtelser av offentliga platser ”På rätt plats – Handbok om upplåtelser av offentliga platser” i denna skriver de på sidan 38–39:

*”När en operatör ställer ut elsparkcyklar och liknande i grupp på offentlig plats krävs i allmänhet tillstånd redan enligt huvudregeln i 3 kap. 1 § OL. Genom lokal föreskrift kan kommunen också föreskriva tillståndsplikt eller förbud för själva uthyrningen av elsparkcyklarna som sker på offentlig plats.”*

Polisen har, som går att utläsa ovan, på uppdrag av Stockholms stad yttrat sig över frågan om huruvida uppställning av elsparkcyklar i kommersiellt syfte är tillståndspliktigt enligt ordningslagen.<sup>45</sup> I detta yttrande har de även pekat på att en kommun har möjlighet att meddela de föreskrifter som behövs för att upprätthålla den allmänna ordningen på offentlig plats. Sådana föreskrifter får inte avse förhållanden som redan är reglerade i OL men en kommun bör inom ramen för sin föreskriftsrätt exempelvis kunna föreskriva vilka offentliga platser som får användas för uthyrning av

<sup>41</sup> 3 kap. 12 § OL.

<sup>42</sup> Detta framgår visserligen inte av bemyndigandet, men det följer direkt av det som kallas för den formella lagkraftens princip.

<sup>43</sup> 3 kap. 12 § OL

<sup>44</sup> 1 § förordningen med bemyndigande för kommuner och länsstyrelser att meddela lokala trafikföreskrifter enligt ordningslagen.

<sup>45</sup> Se Polismyndighetens yttrande 2020-04-08, dnr A502.678/2019

elsparkcyklar eller förbjuda att en viss plats används för sådan verksamhet, (jämför t.ex. Högsta förvaltningsdomstolens dom HFD 2018 ref. 75).

Vad som är möjligt att reglera i lokala ordningsföreskrifter prövas av länsstyrelser och förvaltningsdomstol. Lokala ordningsföreskrifter och alla eventuella ändringar ska alltid skickas till länsstyrelsen som har rätt att upphäva dessa om de strider mot vad som sägs i ordningslagen.<sup>46</sup> Om en länsstyrelse upphäver en lokal föreskrift, så har kommunen rätt att överklaga beslutet till allmän förvaltningsdomstol.<sup>47</sup> Det saknas rättspraxis om friflytande mobilitetstjänster i lokala ordningsföreskrifter. Klart är dock att när kommunen överväger en sådan reglering behöver de göra en bedömning om de formella förutsättningarna är uppfyllda. Av särskilt intresse för detta uppdrag, är att det inte går att införa bestämmelser om parkering genom lokala ordningsföreskrifter (jämför vad som sagts ovan under p.3).

## **5.2 Lagen om flyttning av fordon i vissa fall, relaterat till cykel**

I lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall, LFF, finns bestämmelser som ger laglig rätt för kommun, Polisen eller Trafikverkets regioner att besluta om och verkställa flytt av fordon när vissa förutsättningar är uppfyllda. Bestämmelser i anslutning till lagen finns i förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall, FFF. Fordon får flyttas när det behövs för ordningen och säkerheten i trafiken eller av naturvårdsskäl. I fråga om cyklar får de flyttas i följande fall:

- Om fara uppstår eller trafiken hindras
- Om cykel är uppställd i strid mot föreskrifter om stannande och parkering
- Om snöröjning, renhållning eller annat arbete på väg försvåras
- Om det finns stor risk för att fara uppstår
- Om fordonet varit fortlöpande uppställt på samma plats under minst tre dygn
- Om fordonet är uppställd på en parkeringsplats som är reserverad för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade,
- Om fordonet är uppställd på ett körfält eller körbana för fordon i linjetrafik m.fl.
- Om fordonet är uppställd på en hållplats enligt 3 kap. 54 § trafikförordningen (1998:1276),

---

<sup>46</sup> 3 kap. 13 § OL

<sup>47</sup> 3 kap. 27 § OL

- På eller inom fem meter före ett övergångsställe, en cykelpassage eller en cykelöverfart
- På en gång- eller cykelbana<sup>48</sup> eller i ett cykelfält,
- På en plats där det gäller förbud mot att stanna eller parkera fordon annat än för på- eller avlastning av gods,
- På en parkeringsplats som är reserverad för fordon som avses i 10 kap. 2 § tredje stycket, trafikförordningen<sup>49</sup>
- Är uppställd på en offentlig plats som upplåtits för parkering och det huvudsakliga syftet uppställningen uppenbarligen är något annat än parkering av fordonet,
- Är ett fordonsvrak.

### 5.2.1 Verkställande av beslut om flyttning av cyklar

Beslut om flyttning av cyklar ska verkställas omedelbart om det behövs med hänsyn till ändamålet med flyttningen<sup>50</sup>.

I andra fall ska ett skriftligt meddelande fästas på cykeln med en uppmaning till ägaren att senast viss angiven dag flytta fordonet. Det ska framgå av meddelandet att cykeln kommer att flyttas om uppmaningen inte följs. Är ägaren känd ska en kopia av meddelandet skickas till honom eller henne så snart det kan ske<sup>51</sup>.

### 5.2.2 Vart flyttning av cykeln ska verkställas och åtgärder i samband med flytten

Cyklar som flyttas<sup>52</sup> ska

1. förvaras på en särskild för ändamålet avsedd förvaringsplats som kommunen, Polisen eller Trafikverkets region svarar för, eller
2. ställas så nära den plats där den anträffades att den lätt kan återfinnas (så kallad kort flyttning). Platsen ska vara inom synhåll från den ursprungliga uppställningsplatsen, och om det inte lämpligen kan

---

<sup>48</sup> Förbudet att stanna eller parkera på gång- eller cykelbana i 3 kap. 48 § trafikförordningen gäller inte tvåhjuliga cyklar eller tvåhjuliga mopeder klass II men med särskilda trafikregler som meddelas genom lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1 § andra stycket 16 samma förordning kan avvikelse göras från dessa bestämmelser.

<sup>49</sup> Gäller särskilt reserverade parkeringsplatser vid ambassader, konsulat och liknande.

<sup>50</sup> Se 4 § FFF.

<sup>51</sup> Åtgärder enligt detta stycke ska alltid vidtas om cykeln ska flyttas endast på grund av att den står uppställd på en parkeringsplats reserverad för fordon som tillhör ambassader, konsulat och liknande.

<sup>52</sup> Se 3 § LFF och 7 och 8 §§ FFF. Beträffande cyklar som är fordonsvrak ska de skrotas eller undanskaffas på annat sätt enligt 3 § LFF.

ske, vara inom synhåll från en vägkorsning som är belägen i omedelbar närhet av den ursprungliga uppställningsplatsen.

När beslut om flyttning av en cykel har meddelats ska beslutsmyndigheten så snart det kan ske underrätta ägaren om det framgår genom märkning eller på annat sätt omedelbart framgår vem som är ägare<sup>53</sup>. Vid en kort flyttning ska ett meddelande fästas på cykeln om vilken myndighet som har verkställt flyttningen<sup>54</sup>. Vid flyttning till särskild uppställningsplats och ägaren inte har kunnat anträffas, ska istället den myndighet som verkställt flyttningen kungöra den genom anslag i myndighetens lokal så snart det kan ske. Kungörelsen ska dessutom finnas tillgänglig hos polisen<sup>55</sup>.

### 5.2.3 Kostnader för i samband med beslut om flyttning av cyklar

Det finns en bestämmelse<sup>56</sup> i LFF om att ägaren av ett fordon som har flyttats är skyldig att ersätta kostnader för flyttningen och för de övriga åtgärder<sup>57</sup> som vidtagits. För cyklar som förvaras på en särskild uppställningsplats behöver cykeln inte lämnas ut förrän kostnaderna har betalats<sup>58</sup>.

En förutsättning för att beslutsmyndigheten att kunna få ersättning för sina kostnader är förstås ägaren är känd, vilket torde vara sällan förekommande när det är fråga om oregistrerade fordon som cyklar. Ersättningsskyldighet gäller dock inte i följande fall.<sup>59</sup>

1. Ägaren gör det sannolikt att cykeln frånhänts den genom brott.
2. Cykeln har ställts upp på en sådan plats eller på ett sådant sätt att fara uppstår eller trafiken onödigtvis hindras eller störs, men att förhållandena vid uppställningen var sådana att ägaren inte hade anledning att räkna med att fara eller hinder skulle uppstå.

Kostnader som inte tas ut av ägaren ska bäras av staten, eller om kommunal myndighet har verkställt flyttningen, kommunen.<sup>60</sup>

## 5.3 Plan- och bygglagen

Plan- och bygglagen, PBL (2010:900), reglerar planläggningen av mark, vatten och byggande. Bestämmelserna syftar till att, med hänsyn till den

<sup>53</sup> Se 5 § första stycket LFF.

<sup>54</sup> Se 10 § FFF.

<sup>55</sup> Se 5 § andra stycket LFF och 12 § FFF.

<sup>56</sup> Se 7 § LFF.

<sup>57</sup> Se 13 § FFF där de olika åtgärderna räknas upp. Ersättningsskyldigheten ska beräknas med hänsyn till de faktiska utgifterna och i övrigt efter skälig uppskattning av åtgärden.

<sup>58</sup> Se 8 § LFF.

<sup>59</sup> Se 7 § LFF och 13 § FFF.

<sup>60</sup> Undantag gäller dock flyttning enligt 2 § andra och tredje stycket LFF då istället den som begärt flyttningen får stå för kostnaderna.

enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden samt en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och kommande generationer. PBL kompletteras bl.a. av plan- och byggförordningen, PBF (2011:338). Där finns närmare bestämmelser kring t.ex. utformningskrav på byggnader och anmälan för olika typer av anläggningar.

Boverket och Transportstyrelsen ger ut föreskrifter och allmänna råd till bestämmelserna i plan och bygglagen och plan och byggförordningen. Föreskrifterna preciserar bestämmelserna och de allmänna råden ger vägledning till hur bestämmelserna i lagen och förordningen ska tillämpas. Flera myndigheter har ansvar enligt plan och bygglagen. Några exempel är Boverket, kommuner, länsstyrelser och Transportstyrelsen.

I plan och bygglagen står att kommuner ska ha en aktuell översiktsplan. I denna anger kommunen hur man på lång sikt tänker använda olika mark – och vattenområden, men även hur den redan byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Till exempel vilka områden som är tänkta för industri, bostadsområden, parker och friluftsområden. Översiktsplan tas fram i samråd med länsstyrelse samt andra myndigheter och organisationer som har intressen i området. I översiktsplanen har en kommun möjlighet att t.ex. påverka resmönster och val av transportmedel genom att till exempel ta fram en parkeringspolicy.

Genom bestämmelserna i plan- och bygglagen kan kommunen se till att mark- och vattenområden används på bästa sätt och styra över bebyggelsens utformning. Här ges kommunen möjlighet att styra över hur olika områden ska utvecklas och bebyggas. Kommunen kan genom lagstiftningen säkerställa att utveckling av bebyggelse är långsiktigt hållbar. Kommunen ska i prövning göra en avvägning mellan intressen som berör alla, som t.ex. naturaspekter och den enskilde fastighetsägarens intresse av att få bygga.

Transportstyrelsen har sedan den 1 juli 2014 genom ändringen (SFS 2014:225) i plan- och byggförordningen bemyndigande att meddela föreskrifter om tekniska egenskapskrav för vägar, gator, järnvägar, tunnelbanor, spårvägar och anordningar som hör till dessa. Bemyndigandet avser tillämpningen av egenskapskraven i 3 kap. 7–10 och 13 § plan- och byggförordningen. Innan Transportstyrelsen meddelar föreskrifter ska Boverket höras.

De egenskapskrav bemyndigandet innefattar är följande egenskapskrav:

- Bärförmåga, stadga och beständighet,
- Säkerhet i händelse av brand,

- Skydd med hänsyn till hygien, hälsa och miljö,
- Säkerhet vid användning och
- Skydd mot buller.

Den tekniska egenskap som i första hand är aktuell utifrån ett PBL/ PBF-perspektiv för ett trafiksäkert och miljövänligt användande av eldrivna enpersonsfordon är ”Säkerhet vid användning”.

I den idag gällande regleringen<sup>61</sup>, finns ett fåtal samhällliga krav och råd med fokus på säkerhet vid användning för gående och cyklister, än mindre för eldrivna enmansfordon.

Transportstyrelsen reviderar denna gällande föreskrift med målet att komma med en extern remiss under hösten 2020. I vårt förslag till kommande föreskrifter har trafiksäkerheten vid användning för gående och cyklister varit i fokus.

Exempel på krav och råd som syftar till en högre trafiksäkerhet för gående och cyklister är;

- Krav och råd på gång- och vägytor (motverka snubbling, halka och fall; friktion och oväntade nivåskillnader på vägytan, krav på att belagd gång- och cykelbana är fri från breda långsgående sprickor)
- Krav och råd på hinderfri höjd och bredd för gång- och cykelbanor
- Krav och råd på att fasta hinder på gång- och cykelbana ska vara synliga
- Krav och råd på separering av körbana och gång- och cykelbana
- Krav och råd på att räckesavslutningar på gång- och cykelbana inte får utgöra en fara för gående, cyklande.

---

<sup>61</sup> Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:140) om tekniska egenskapskrav vid byggande på vägar och gator (vägregler),



## **6 Hur hanterar kommunerna uthyrning av elsparkcyklar idag?**

### **6.1 Avsiktsförklaring**

De flesta kommuner där företag som hyr ut elsparkcyklar är verksamma har tagit fram en avsiktsförklaring där man hanterar ett flertal av de frågor som ställer till oreda i det offentliga rummet. I dessa frivilliga avsiktsförklaringar har man för avsikt att hitta ett gemensamt arbetssätt med uthyrningsföretagen för att säkerställa att uthyrning av elsparkcyklar skapar nytta. I ett sådant åtar sig staden att upplåta mark där elsparkcyklar kan hyras eller lämnas, så kallade hotspots. Bolaget bestämmer själv om användandet av hotspots ska vara tvingande för kunderna eller om det ska ske genom incitament. (Se bilaga 1-3)

### **6.2 Lokal ordningsföreskrift**

Malmö har ingen avsiktsförklaring, de samverkar med företagen på andra sätt. Även här är företagen behjälpliga med att till exempel begränsa möjligheterna till att avsluta resa inom begränsade områden. Man har istället valt att utreda möjligheterna att införa tillståndsplikt för verksamheten med tillhörande villkor, exempelvis reglera antal fordon. De arbetar med att ta fram en ny kommunal ordningsföreskrift, där användande av allmän plats för att parkera elsparkcyklar för uthyrning ska vara en tillståndspliktig verksamhet där kommunen kan ställa upp villkor.

## 7 Källförteckning

### EU-förordning

EU-förordningen 168/2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar

### Direktiv

2001/95/EG om allmän produktsäkerhet  
2005/29/EG om otillbörliga affärsmetoder  
2006/42/EG maskindirektivet

### Internationella överenskommelser

Konvention om vägtrafik 8 november 1968  
<https://www.regeringen.se/496bca/contentassets/9121bf71b2d74c07ab380e9cb92e5504/konvention-om-vagtrafik-wien-den-8-november-1968.pdf>

Konvention om vägmärken och signaler 8 november 1968  
<https://www.regeringen.se/496bca/contentassets/d1942334c9094900bf99ffc295e67d95/konvention-om-vagmarken-och-signaler-wien-den-8-november-1968.pdf>

### Lagar

Brottsbalken  
Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner  
Lag (2001:579) om leksakers säkerhet  
Lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott  
Trafikskadelag (1975:1410)  
Fordonslagen (2002:574)  
Ordningslagen 1993:1617  
Produktsäkerhetslagen (2004:451)  
Marknadsföringslagen (2008:486)  
Lag (1976:209) om felparkeringsavgift  
Lagen (1957:259) om rätt för en kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats  
Väglagen (1971:978)  
Körkortslag (1998:488)

### Förordning

Fordonsförordning (2009:211)  
Trafikförordningen (1998:1276)  
Vägmärkesförordningen (2007:90)

**Föreskrifter**

TSFS 2009:31 Transportstyrelsens föreskrifter om cyklar, hästfordon och sparkstöttingar

TSFS 2017:94 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om skyddshjälm

AFS 2008:3 Arbetsmiljöverkets föreskrifter om maskiner gäller för maskiner, utbytbar utrustning, säkerhetskomponenter, lyftredskap, kedjor, kättingar, linor, vävband med mera

VVFS 2004:174 Vägverkets föreskrifter om användning av cykelhjälm

SFS 1999:178 Riksåklagares föreskrifter om ordningsbot för vissa brott

**Domar**

Svea Hovrätts dom den 3 maj 2013, mål nr B 2486-12

**Övrigt**

Polismyndighetens yttrande 2020-04-08, dnr A502.678/2019

Riktlinjer för handläggningen av ärenden om internationella överenskommelser DS 2007:25

SKR, ”På rätt plats. Handbok om upplåtelse av offentliga platser” 2020

SKR, Promemoria ”Kommunal reglering m.m om friflytande mobilitetstjänster” 10 mars 2020

**Bilaga**

1. Avsiktsförklaring 2.0 mellan Helsingborg och Voi 781/2019-20
2. Avsiktsförklaring mellan Bolag X och Stockholms stad 12 april 2019
3. Överenskommelse om samverkan mellan företag X och Göteborgs stad 2019-10-07

## Bilaga 1

### Avsiktsförklaring 2.0 mellan VOI Technology AB och Helsingborgs stad

Bolagen har under den relativt korta tiden verksamheten funnits i Helsingborg fullföljt den ursprungliga avsiktsförklaringen och skapat både parkeringsförbudszoner, hastighetsbegränsningar inom utpekade områden och medverkat i de avstämningsmöten som avtalats. Alla tre parter ser dock att det fortfarande finns brister i hur enskilda förare använder elsparkcyklarna. Det förekommer både buskörning och att personer parkerar/slänger sparkcyklarna på trafikfarliga och/eller förbjudna platser.

Inom samarbetet vill nu alla tre parter arbeta för att dessa problem försvinner och därför vill vi genom denna tilläggsöverenskommelse inleda en försöksverksamhet som vi på sikt hoppas kunna införas permanent och avhjälpa problemen. Följande punkter avser vi pröva:

#### *Stänga konton vid busåkning och vandalisering*

Stadens polis och anlitade vaktbolag ges möjlighet att anmäla enskilda sparkcykelförare som missbrukar sparkcyklarna. Möjligheten finns redan men rutinerna behöver förfinas. Avstängningstid bör prövas, men utgår inledningsvis från företagets hyresvillkor. Försöksverksamhet och anmälningsrutiner med väktare utvecklas gemensamt.

#### *Extra avgift vid felparkering*

Staden och uthyrarna behöver skicka ett tydligt budskap till användarna att det inte är okej att bara slänga elsparkcyklarna hur som helst och inte heller att parkera dem inom angivna parkeringsförbudszoner. Förslag på åtgärd är att stadens parkeringsövervakare ges möjlighet att anmäla in felparkerade sparkcyklar, som i sin tur renderar en extraavgift för den som lämnat sparkcykeln på fel plats. Bolagen anpassar sina parkeringsförbudszoner så möjligheten att parkera fel minskar.

#### *Ökad egenkontroll av felparkerade fordon*

Det finns idag tekniskt stöd för att se att något har ramlat och ligger ner. Båda sparkcykelbolagen föreslås arbeta in denna utrustning i sina sparkcyklar för att kunna identifiera och avhjälpa sparkcyklar som ligger slängda. Tekniken arbetas in i kommande generationer av elsparkcyklar.

#### *Fortsatt utveckling av hastighetsreglering och övrig teknik*

Bolagen har infört hastighetsbegränsning inom de angivna områdena enligt ursprungsöverenskommelsen. Vi ser dock praktiska bekymmer med att gps-avläsningen görs för sällan och att detta möjliggör fortkörning. Bolagen behöver förfina tekniken ytterligare, något båda bolagen arbetar med kontinuerligt. Bolagen arbetar för att Helsingborg tillhör de första orterna för ny teknik i fordonen.

#### *Tydliggörande av rekommenderade parkeringsplatser*

Staden tar fram och anlägger sparkcykelparkeringar i centrum som bolagen hyr genom en markupplåtelse. I ett inledande försök införs två sparkcykelparkeringar längs Järnvägsgatan. Samtidigt utökar bolagen sin parkeringsförbudszon runt Helsingborgs C/Knutpunkten och inför rekommenderad parkering vid de nya ytorna.

#### *Åtgärder vid sparkcyklar i hamnbassängen*

Båda bolagen arbetar förebyggande och har som ett första steg infört parkeringsförbudszoner närmast hamnbassängen för att därmed hindra att parkerade sparkcyklar slängs i vattnet. Det är viktigt att företagen hittar former för att hantera sparkcyklar som ändå slängs i vattnet. Företagen

genomför försök med utrustning för att hämta upp sparkcyklarna. Samtal förs med den lokala dykarklubben om hur man bäst hanterar de sparkcyklar som hamnat i vattnet.

#### *Media*

Det stora mediaintresset gör att det är önskvärt om bolagen skapar en pressjour där, av företaget utsedda medarbetare, kan svara på frågor från pressen. Hur bolagen utformar jouten är givetvis upp till bolagen, men en lösning kan vara en särskild mailadress vars mail läses av jouransvarig.

Helsingborg stad åtar sig att bjuda in till en gemensam pressträff där bolagen har möjlighet att beskriva alla de åtgärder och justeringar som genomförts sedan start i syfte att nyansera mediabilden kring elsparkcyklarna.

#### *Fortsatt utveckling*

Det är svårt att överblicka vilka framtida lösningar som ger bäst effekt för en välfungerande uthyrning. Punkterna ovan är den fortsättning som bedöms mest relevant idag, samtidigt som vi följer utvecklingen i andra städer. I frågor där den samlade produkten avhandlas föreslås gemensamma möten. Finns det frågor som bolagen vill avhandla enskilt genomförs detta på enskilda möten.

Tillkommer nya överenskommelser utifrån det arbete som är en följd av avsiktsförklaringarna kommer dessa protokollföras och efter önskemål biläggas avsiktsförklaringen.

Helsingborg 20191106

Helsingborgs Stad,  
Stadsbyggnadsförvaltningen



Oscar Grönvall  
Trafikchef

VOI Technology AB



Eric André  
Nordenchef

EA  
OK

## Bilaga 2

### **Avsiktsförklaring mellan Bolag X och Stockholms stad**

Stockholms stad (fortsättningsvis kallat Staden) genom Trafikborgarrådet och Bolaget X (fortsättningsvis kallat Bolaget) har idag ingått följande avsiktsförklaring. Från och med signering har Staden och Bolaget en implementeringstid på två månader för att säkerställa att kunna uppfylla sina respektive åtaganden.

#### **1. Inledning**

Luftkvaliteten i Stockholm har förbättrats under lång tid, men fortfarande utgör luftföroreningar i Stockholm ett stort hälsoproblem. För att minska de fossila transporterna och kunna nå miljö kvalitetsmålet för frisk luft och klimatmålen behöver flera olika fossilfria transportsätt kunna användas av invånare och besökare i Stockholm.

Trafikborgarrådet och Stockholms stad ser därför positivt på nya fossil- och utsläppsfria transportsätt och mobilitetstjänster, såsom elsparkcyklar. Bolag X AB erbjuder invånare och besökare till Stockholms stad att använda elscootrar mot en avgift som Bolaget fastställer. En tjänst som går i linje med Stockholms stads ambitioner om ökade fossilfria transporter.

#### **2. Ersättningar**

Staden och bolaget är överens om att Staden inte ska betala någon ersättning till Bolaget för den här tjänsten. Bolaget är medvetet om att i det fall Stockholms stads kommunfullmäktige beslutar om taxa för den här sortens verksamhet så kommer Bolaget bli skyldigt att erlægga den beslutade avgiften om man önskar fortsätta verksamheten i Stockholm.

#### **3. Följande punkter ska Bolaget åta sig**

- A. Bolaget säkerställer att deras personal inte ställer ut elscootrar så att de står hindrande eller trafikfarligt eller i strid mot andra bestämmelser i trafikförfattningar. Det med särskilt betoning på att upprätthålla framkomligheten för personer med funktionsnedsättning.
- B. Bolaget ska informera sina kunder löpande om att elscootrar inte får lämnas hindrande, trafikfarligt eller i strid mot andra bestämmelser i trafikförfattningar. Det med särskilt betoning på att upprätthålla framkomligheten för personer med funktionsnedsättning.
- C. Bolaget ska löpande uppmuntra sina kunder om att använda hjälm när de använder en elsparkcykel.
- D. Bolaget ska informera sina kunder löpande om att en elsparkcykel som framförs på gångbanor, gågator eller gångfartsområden får köras i maximalt 6 km/h.
- E. När det är tekniskt möjligt för Bolaget ska de låta geofenca angivna sträckor och platser så att elsparkcykel kan köras i max 6 km/h. Vilka sträckor framgår av bilaga 1.

- F. När det är tekniskt möjligt ska Bolaget anpassa sin tjänst för angivna områden så att elsparkcyklar inte kan återlämnas inom områdena. Vilka områden anges i bilaga 2.
- G. Bolaget har kontaktuppgifter, minst mailadress och telefonnummer, på svenska och engelska som kunder och allmänheten kan använda. Bolaget ska inom 120 minuter från att bolaget fått kännedom om elsparkcyklar som parkerats trafikfarligt eller hindrande, flytta dessa till lämplig uppställningsplats.
- H. Bolaget garanterar att elsparkcyklar som är trasiga eller av annat skäl obrukbara skall tas bort inom ett dygn från att bolaget får kännedom om detta. Bolaget ska minst en gång per vecka genomföra en funktionskontroll av samtliga elscootrar.
- I. Bolaget ska informera Staden minst var 14:e dag om antalet elsparkcyklar de har i sitt bestånd och hur de avser att förändra beståndets storlek de kommande 14 dagarna.
- J. Bolaget ska uppmuntra på olika sätt användare löpande att parkera sitt fordon i närmsta hotspot, genom till exempel information eller ekonomiska styrmedel.
- K. På uppmaning av Staden ska Bolaget lämna hotspots tomma för att möjliggöra barmarksrenhållning och snöröjning.
- L. Bolaget ska hantera personuppgifter och andra känsliga uppgifter från användare och allmänheten på ett varsamt sätt i linje med rådande lagstiftning.
- M. Bolaget skall meddela en kontaktperson till Staden som Staden kan ha kontakt med. Byte av kontaktperson ska snarast meddelas Staden.

#### **4. Följande punkter ska Staden åta sig**

- N. Staden ska låta bolaget disponera mark fastställd av staden för så kallade hotspots för elsparkcyklar där kunder kan låna eller återlämna fordonen. Hotspots kommer vara tillgängliga för samtliga aktörer som inom elsparkcyklar undertecknat avsiktsförklaringen och inte enbart begränsat till Bolagets fordon. Bolaget bestämmer själv om användande av hotspots ska vara tvingande för kunderna eller om det ska ske genom incitament. Placeringen av hotspots bestäms per kalenderår, men förändringar under ett kalenderår kan vid behov göras.
- O. Staden åtar sig ansvaret att aktivt informera invånare och besökare i Stockholm om vilka lagar och regler som gäller för framförande av elsparkcyklar i staden.
- P. På fråga från allmänhet eller media kommer Staden informera om den här överenskommelsen och dess innehåll samt lämna ut överenskommelsen i sin helhet till den som önskar ta del av den. Staden kommer även att publicera överenskommelsen på stockholm.se.
- Q. Öppna för Bolag X att föra samtal med Stockholms stads parkering AB gällande ett avtal som ger möjlighet för Bolag X att placera fordon i Stockholms stads parkering ABs garage.

#### **5. Övrigt**

Staden kan komma att ingå likadana eller liknande överenskommelser med andra aktörer som har eller avser att etablera motsvarande verksamhet i Stockholms stad.

## **6. Uppföljning och utvärdering**

Bägge parter avser att föra löpande kontakt för att kunna följa upp och utvärdera verksamheten. Staden åtar sig att årsvis, eller vid behov mer frekvent, träffa samtliga aktörer som ingått avsiktsförklaring med Staden för att i samråd diskutera utvecklingsmöjligheter för och utvecklingen av elsparkcykelverksamhet i Stockholm. Avsiktsförklaringen samt bilaga 1 & 2 kan i samband med detta komma att uppdateras enligt överenskommelse.

## **7. Avslutande av överenskommelsen**

Bägge parter äger rätt att ensidigt avsluta överenskommelse med en månads uppsägningstid. Detta sker genom att den ena parten meddelar detta till den andra. Vid avslutande av överenskommelsen slutar överenskomna åtaganden att gälla.

Stockholm 2019-

---

Daniel Helldén

Trafikborgarråd, Stockholms stad

---

Bolagsföreträdare NN





2019-10-07

## **Överenskommelse om samverkan avseende elsparkcyklar mellan Företag X och Göteborgs Stad**

### **Inledning**

Göteborgs Stad ser att vi behöver bra transportlösningar som underlättar för göteborgarna att färdas fossilfritt, både på korta och längre sträckor. Vi vill samtidigt gynna ny teknik och innovativa lösningar som åstadkommer fossilfria transporter. Delningstjänsten att låna elsparkcyklar har på många håll i världen visat sig kunna komplettera och vara ett alternativ för att åstadkomma en förbättrad, attraktiv och hållbar mobilitet i stadsmiljön. Elsparkcyklar kan till exempel korta restiden den sista biten mellan kollektivtrafikens hållplats och resenärens slutmål. De kan avlasta kollektivtrafiken och vissa resor som tidigare gjorts med tyngre fordon kan ersättas med lätta elfordon som tar mindre plats och som minskar trängseln i staden.

Det finns dock baksidor med den snabbt ökande användningen av elsparkcyklar, när dessa används på ett sätt som riskerar andra trafikanters möjligheter att färdas trafiksäkert. Speciellt utsatta är fotgängare och människor med rörelsenedsättning och synnedsättning. Det är även viktigt att elsparkcyklarna inte orsakar en allmänt stökig stadsmiljö genom att ligga ned eller parkeras på olämpliga platser.

För att minimera de negativa effekterna och förstärka de positiva har i ett första steg denna överenskommelse mellan Göteborgs Stad och Företag X (fortsättningsvis kallat Företaget) tagits fram. Överenskommelsen kommer uppdateras löpande i takt med erfarenheter och observationer av denna typ av tjänster.

### **Ersättningar**

Göteborgs Stad och Företaget är överens om att Göteborgs Stad inte ska betala någon ersättning till Företaget för att elsparkcyklar placeras ut i staden. Företaget är medvetet om att i det fall kommunfullmäktige i Göteborgs Stad beslutar om taxa för den här sortens verksamhet så kommer Företaget bli skyldigt att erlagga den beslutade avgiften om man önskar fortsätta verksamheten i Göteborg.

## **Följande punkter ska Företaget åta sig**

### **Kommunikation med användare**

- a) Företaget ska informera sina kunder löpande om att elsparkcyklar inte får lämnas hindrande, trafikfarligt eller i strid mot andra bestämmelser i trafikförfattningar. Det med särskilt betoning på att upprätthålla framkomligheten för personer med rörelsenedsättning eller synnedsättning.
- b) Företaget ska löpande påverka sina kunder till ett trafiksäkert beteende, att följa trafikregler och ta hänsyn till andra trafikanter.
- c) Företaget ska informera sina kunder löpande om att en elsparkcykel som framförs på gångbanor, gågator eller gångfartsområden ska köras på de gåendes villkor, det vill säga i maximalt 6 km/h.
- d) Företaget har kontaktuppgifter, minst mailadress och telefonnummer, på svenska och engelska som kunder och allmänheten kan använda. Företaget ska arbeta för att kunder och medborgare enkelt ska kunna göra felanmälan på defekta och olämpligt parkerade elsparkcyklar.
- e) Företaget ansvarar för att skyndsamt flytta elsparkcyklar som parkerats trafikfarligt eller hindrande till lämplig uppställningsplats.

### **Parkeringszoner och hastighetsbegränsning**

- f) Företaget ska anpassa sin tjänst så att elsparkcyklar inte går att återlämna inom angivna områden i Bilaga 1.
- g) När det är tekniskt möjligt ska Företaget styra så att elsparkcyklar kan köras i maximalt 6 km/h på angivna sträckor och platser enligt Bilaga 2.
- h) Företaget ska löpande uppmuntra sina användare att parkera sitt fordon i närmsta parkeringszon, genom till exempel information eller ekonomiska styrmedel.
- i) På uppmaning av Göteborgs Stad ska Företaget lämna parkeringszoner tomma för att möjliggöra barmarksrenhållning och snöröjning.
- j) Företaget säkerställer att deras personal ställer ut elsparkcyklarna på lämpliga placeringar. Det kan exempelvis vara i möbleringszoner, dvs mellan körbana och trottoar (dock inte vid lastplatser) eller i anslutning till cykelparkering och Styr- och ställstationer. Elsparkcyklar ska inte placeras ut så att de står hindrande, trafikfarligt eller i strid mot andra bestämmelser i trafikförfattningar. Det med särskild betoning på att upprätthålla framkomligheten för personer med rörelsenedsättning och synnedsättning. Därmed ska elsparkcyklar inte placeras ut i gångstråk, ledstråk, cykelstråk, på kollektivtrafikhållplatser eller i rabatter.

### **Fordon**

- k) Företaget ska säkerställa att alla fordon är i kördugligt skick och säkra att använda. Företaget garanterar att fordon som är trasiga eller av annat skäl obrukbara ska tas ur drift snarast Företaget får kännedom om detta. Företaget ska minst en gång per vecka genomföra en funktionskontroll av samtliga elsparkcyklar.
- l) Övergivna elsparkcyklar som slängts på olämplig plats eller i vattendrag ska snarast omhändertas av Företaget.
- m) Om Företagets tjänst upphör i Göteborg så ska Företaget omhänderta alla fordon och annat eventuellt lösöre. Göteborgs Stad har inte ansvar för att hantering av detta. Farligt avfall så som batterier, el-komponenter

och olja ska hanteras enligt EU kommissionens vägledning för farligt avfall.

### **Kommunikation med Göteborgs Stad**

- n) Företaget ska dela anonymiserad data till Göteborgs Stad minst två gånger per år vad gäller antalet elsparkcyklar de har i sitt bestånd, genomsnittligt antal resor samt genomsnittlig restid för elsparkcyklarna. Göteborg Stad kan även efterfråga andra typer av datauttag, exempelvis rörelsemönster för elsparkcyklarna. I de fallen sker dialog mellan Göteborgs Stad och Företaget kring vilken data som efterfrågas. Informationen efterfrågas med syfte att användas i trafik- och stadsplaneringen.
- o) Företaget ska meddela en kontaktperson till Göteborgs Stad som Göteborgs Stad kan ha kontakt med. Byte av kontaktperson ska snarast meddelas Göteborgs Stad.

### **Följande punkter ska Göteborgs Stad åta sig**

- p) Göteborgs Stad ska genom särskilda markeringar upprätta så kallade parkeringszoner där elsparkcykelanvändare uppmuntras att hämta eller återlämna fordonen. Parkeringszonerna är avsedda för samtliga elsparkcyklar och är inte enbart begränsade till Företagets fordon. Företaget bestämmer själv om användande av parkeringszoner ska vara tvingande för kunderna eller om det ska ske genom incitament.
- q) Göteborgs Stad åtar sig ansvaret att informera invånare och besökare i Göteborg om vilka lagar och regler som gäller för framförande av elsparkcyklar i Göteborgs Stad.
- r) På fråga från allmänhet eller media kommer Göteborgs Stad informera om den här Överenskommelsen och dess innehåll samt lämna ut överenskommelsen i sin helhet till den som önskar ta del av den. Göteborgs Stad kommer även att publicera överenskommelsen inklusive vilka Företag som ingått överenskommelse på [goteborg.se](http://goteborg.se).

### **Övrigt**

Göteborgs Stad kan komma att ingå likadana eller liknande överenskommelser med andra aktörer som har eller avser att etablera motsvarande verksamhet i Göteborg.

### **Uppföljning och utvärdering**

Båda parter avser att föra löpande kontakt för att kunna följa upp och utvärdera verksamheten. Göteborgs Stad åtar sig att årsvis, eller vid behov mer frekvent, träffa samtliga aktörer som ingått överenskommelse med Göteborgs Stad för att i samråd diskutera utvecklingsmöjligheter för och utvecklingen av elsparkcykelverksamhet i Göteborg. Överenskommelsen samt Bilagor kan i samband med detta komma att uppdateras enligt överenskommelse.

### **Avslutande av överenskommelsen**

Bägge parter äger rätt att ensidigt avsluta denna överenskommelse med en månads uppsägningstid. Detta sker genom att den ena parten meddelar det till den andra skriftligen. Vid avslutande av överenskommelsen slutar överenskomna åtaganden att gälla. Göteborgs Stad har även rätten att säga upp överenskommelsen omedelbart om Företaget åsidosätter sina skyldigheter enligt överenskommelsen och trots påpekande från Staden inte vidtar rättelse.

Omedelbar uppsägning kan även ske om Företaget inte har fullgjort sina skyldigheter avseende betalning av skatt eller socialförsäkringsavgifter, om person i ledande ställning i Företaget har dömts för brott som kan föranleda näringsförbud eller om det på annat sätt framkommer att Företaget bedriver en verksamhet som är oseriös.

### **Kontaktperson på Göteborgs Stad:**

Malin Månsson, Trafikkontoret  
malin.mansson@trafikkontoret.goteborg.se

---

Jan Rinman  
Trafikdirektör Göteborg

---

Bolagsföreträdare

---

Namnförtydligande

---

Namnförtydligande och Företag



**TRANSPORT  
STYRELSEN**

[transportstyrelsen.se](http://transportstyrelsen.se)  
telefon 0771-503 503