

**Remissvar**Datum  
2022-04-08Ert datum  
2022-01-25Dnr/Beteckning  
TSG 2022-697Er beteckning  
I2022/00150

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
[i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

## Svar på remiss - Parkering av elsparkcyklar

### Sammanfattning

Transportstyrelsen avstyrker förslaget. Det huvudsakliga skälet till det är att förslaget inte framstår som proportionellt, dels då det avser endast vissa slag av cyklar men inte andra, dels att regeln ska gälla på alla gång- och cykelbanor i landet medan framkomlighetsproblem av betydelse i huvudsak endast finns i delar av vissa större städer och då främst med fordon som hyrs ut. I det sammanhanget bör övervägas om inte föreslagen reglering kan utgöra en åtgärd med motsvarande effekt som kvantitativa importrestriktioner i enlighet med EU-domstolens tolkning av Europeiska unionens funktionssätt (FEUF).

Det är sannolikt att de kostnader som författningsförslaget medför är underskattade. Det saknas också alternativa regleringsförslag; en mindre ingripande ändring som skulle kunna övervägas är en ändring av 10 kap. 2 § trafikförordningen (1998:1276) så att lokala trafikföreskrifter om stannande och parkering får avse cyklar av sådant slag som anges i promemorians förslag, för att komma tillrätta med lokala problem med parkerade elsparkcyklar.

### Transportstyrelsens synpunkter

#### Problemet och den valda lösningens proportionalitet

Promemorian nämner de problem som den snabba tillväxten av uthyrning av elsparkcyklar orsakat med mängder av cyklar som ofta parkeras på ett sådant sätt att det innebär olägenhet och risk för trafiksäkerheten. Det framgår emellertid också att det endast är i vissa kommuner som problemen är betydande och i många kommuner förekommer ingen uthyrning alls. Att det skulle finnas problem av betydelse med parkering av andra elsparkcyklar än hyrcyklar framgår inte av promemorian.

Det nämns att förbudet i 3 kap. 47 § 1 trafikförordningen är tillämpligt då elsparkcyklar, ofta i större antal, står parkerade på en sådan plats eller på ett

sådant sätt att fara uppstår eller trafiken onödigtvis hindras eller störs. Kommunerna får då omedelbart besluta om att flytta fordonen med stöd av 2 § 1 och 16 § första stycket 2 förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall och debitera ägaren av fordonen kostnaden. Utredningen tar inte upp hur effekten skulle bli om kommunerna valde att nyttja nuvarande regelverk om flyttning av fordon mer frekvent. Det framgår inte av promemorian på vilket sätt enstaka parkerade elsparkcyklar påverkar framkomligheten på gång- och cykelbanor mer negativt än enstaka parkerade tvåhjuliga cyklar av annat slag eller tvåhjuliga mopeder klass II. Enligt Transportstyrelsens mening är det fordonets placering, utformning, storlek och tyngd som har betydelse och inte att det är ett visst slag av cykel eller en moped. Transportstyrelsen anser sammanfattningsvis inte att den valda lösningen är proportionell. Det gäller även om uthyrningen av elsparkcyklar får en större utbredning över landet.

### Alternativ lösning

I de fall där det finns problem med stora anhopningar av parkerade elsparkcyklar och där kommuner skulle vilja införa lokala förbud att parkera sådana på gång- och cykelbanor skulle andra regleringsalternativ kunna övervägas. I promemorian saknas en bedömning av alternativet att genom en ändring i 10 kap. 2 § trafikförordningen möjliggöra att lokala trafikföreskrifter om stannande och parkering får avse cyklar av sådant slag som anges i förslaget till ändring av 3 kap. 48 §. Detta skulle ge kommunen och länsstyrelser möjlighet och ytterligare verktyg att reglera platser lokalt där det finns problem. I slutrapporten (TSV 2019-534) av regeringsuppdraget *Utreda behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon* har Transportstyrelsen inte funnit tillräckliga skäl att lämna ett sådant förslag (se avsnitt 5.6.5). Transportstyrelsen menar dock att om regeringens bedömning är att trafiklagstiftningen ändå bör ändras är nämnda förslag väsentligt mindre ingripande och mer proportionellt.

### Förslagets förenlighet med EU-rätten

I promemorian anges utan motivering att förslaget stämmer överens med EU-rätten. Enligt Transportstyrelsens mening behöver frågorna om fri rörlighet av varor och tjänster analyseras närmare utifrån artikel 34 i fördraget om FEUF och EU-domstolens praxis. Ett generellt förbud att parkera elsparkcyklar på gång- eller cykelbana utom vid plats avsedd för uppställning av cyklar innebär begränsningar av möjligheten att använda cyklarna. Det bör därför övervägas om en sådan reglering kan utgöra en åtgärd med motsvarande effekt som kvantitativa importrestriktioner i enlighet med EU-domstolens tolkning av FEUF. Här bör särskilt beaktas målen C-28/09 Kommissionen mot Österrike (lokalt förbud att föra fordon med en totalvikt över 7,5 ton som transporterar vissa varor) och C-142/05

Mickelsson och Roos (förbud mot användning av vattenskotrar utanför allmänna farleder i vattenskotterförordningen).

### Författningsförslagen

I 3 kap. 48 § trafikförordningen finns i första stycket ett generellt förbud för fordon att inom tätbebyggt område parkera på allmän plats som är terräng. I andra stycket förbjuds andra fordon än tvåhjuliga cyklar och tvåhjuliga mopeder klass II att parkera på gång- eller cykelbana. Det innebär dock inte att möjligheten att parkera dessa cyklar och mopeder på gång eller cykelbana är obegränsad. Enligt 3 kap. 47 § gäller att ett fordon bland annat inte får stannas eller parkeras på en sådan plats eller på ett sådant sätt att fara uppstår eller trafiken onödigtvis hindras eller störs.

I promemorian föreslås ett tredje stycke i 3 kap. 48 § enligt vilket *en cykel utan tramp- eller vevanordning, som har en elmotor vars kontinuerliga märkeffekt inte överstiger 250 watt och som inte är självbalanserande, får dock inte parkeras på en gång- eller cykelbana annat än vid en uppställningsplats som är avsedd för cyklar*. Författningstexten stämmer överens med definitionen i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner för sådana cyklar som populärt kallas elsparkcyklar. Utöver ändringen i 3 kap. 48 § föreslås också en ny sjunde punkt i 10 kap. 13 a § första stycket enligt vilken *särskilda trafikregler om undantag från 3 kap. 48 § tredje stycket ska inte märkas ut*.

### Formuleringen av författningsförslaget

Enligt förslaget till ändring av 10 kap. 13 a § ska särskilda trafikregler om undantag från 3 kap. 48 § inte behöva märkas ut. Det framgår emellertid av promemorian att de särskilda trafikreglerna ska meddelas genom lokala trafikföreskrifter. Ordet *undantag* bör därför rätteligen bytas ut mot *avvikelse* för att korrespondera med bemyndigandet i 10 kap. 1 § andra stycket. Med den föreslagna formuleringen blir det otydligt om bestämmelsen avser särskilda trafikregler genom lokala trafikföreskrifter eller undantag från trafikregler enligt 13 kap. 3 och 4 §§.

Det generella förbudet i 3 kap. 48 § tredje stycket att parkera elsparkcyklar på gång- eller cykelbana inte ska gälla *vid* en uppställningsplats för cyklar. I trafikförordningen används generellt prepositionerna *på*, eller *i* för att ange var parkeringen är tillåten eller förbjuden, beroende på sammanhanget. Med den föreslagna lydelsen får förbudet en oprecis utsträckning som kan innebära svårigheter att avgöra när en cykel är parkerad på ett tillåtet sätt och när den inte är det. Det naturliga torde vara att förbudet gäller *på* en uppställningsplats för cyklar. Bestämmelsen riskerar då inte heller att komma i konflikt med 3 kap. 49 § 2 där det anges att ett fordon inte får

parkeras så att det med något hjul står utanför en uppställningsplats eller annan markering som anger var parkering får ske.

Med hänsyn till legalitetsprincipen är det viktigt att bestämmelser av detta slag får en klar och entydig betydelse. Även om det inte är straffbelagt att parkera cyklar i strid mot bestämmelsen, eller att en parkeringsanmärkning inte kan utfärdas, kan felparkeringen ligga till grund för att fordonet flyttas med stöd av flyttningslagstiftningen vilket om inte annat innebär kostnader för fordonets ägare.

### Uppställningsplats avsedd för cyklar

I promemorian föreslås ingen definition av uppställningsplats avsedd för cyklar. Det framgår dock att man i första hand tänker sig att cykelställ eller någon annan liknande anordning ska utgöra uppställningsplats avsedd för cyklar. Ett cykelställ kan dock inte utgöra en plats utan det är en anordning som finns på en plats. För att kunna avgränsa vad som är uppställningsplats avsedd för cyklar behövs det därför något som anger denna avgränsning.

I vägmärkesförordningen (2007:90) finns det inte någon vägmarkering för uppställningsplats för cyklar men väl vägmarkeringen M24, *uppställningsplats*, i 4 kap. 9 § som då också blir tillämplig för uppställningsplatser för fordon som är cyklar. När den används blir det tydligt var uppställning av cyklar får ske.

### Kostnader för kommunerna

Det är sannolikt att de kostnader som författningsförslaget medför för kommunerna är underskattade, särskilt initialt. Exempel på sådana kostnader är anordnande av uppställningsplatser cyklar och inventering av behov samt meddelande av lokala trafikföreskrifter om avvikelse från förbudet att parkera elsparkcyklar på gång- och cykelbanor.

### Ikraftträdande

Kommunernas behov av utredning och anpassning efter de nya reglerna påverkar också när författningsförslaget som tidigast kan träda i kraft. Det saknas en bedömning om författningsförslaget utgör sådana tekniska regler som behöver anmälas enligt direktivet (EU) 2015/1535. Om så är fallet fördröjer det också processen. Mot denna bakgrund är det inte realistiskt med ett ikraftträdande den 1 augusti 2022.

---

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog enhetschef Björn Renberg, verksjurist Jonas Malmstig och utredaren Lars Hammar, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam  
Generaldirektör