

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Infrastrukturdepartementet

Yttrande över Parkering av elsparkcyklar (Promemoria)

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Innehållet i förslaget

Promemorian innehåller förslag till ändring i trafikförordningen (1998:1276). Förslaget innebär att den som använder en elsparkcykel som huvudregel inte får parkera denna på en gång- eller cykelbana annat än vid en uppställningsplats för cyklar.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

Det anges i remissen att sedan hösten 2018 förekommer korttidsuthyrning av elsparkcyklar i Sverige. Uthyrningsverksamheten har successivt spridit sig och bedrivs numera i flertalet större svenska städer. Även antalet elsparkcyklar har ökat med tiden. Elsparkcyklarna används i dag som ett alternativ eller komplement till andra transportslag, såsom kollektiv- eller biltrafik. För den enskilde kan en resa med elsparkcykel spara tid vid exempelvis arbetspendling, vilket också har ett samhällsekonomiskt värde. Elsparkcyklarna kan även avlasta kollektivtrafiken under rusningstid. Vidare anges att den snabba framväxten av uthyrningsverksamheten har väckt blandade känslor. Elsparkcyklarna är populära i vissa kretsar, samtidigt som andra upplever att de medför stora olägenheter. Många anser att de i större utsträckning än andra fordon framförs på ett trafikfarligt sätt, antagligen till följd av att det finns trafikanter som använder dem snarare för nöjes skull än som ett transportmedel. En utbredd uppfattning är vidare att elsparkcyklarna ofta parkeras på ett vårdslöst sätt. Inte minst frågan om bristfällig parkering har följts noggrant av medierna och det finns många exempel på fall där elsparkcyklar har ställts upp eller slängts på ett sådant sätt att de blockerar framfarten för andra trafikanter. Att elsparkcyklarna ofta står parkerade under relativt kort tid innan de tas i anspråk av en annan användare innebär att uthyrningsföretaget har bristande incitament att säkerställa att dess cyklar parkeras på ett korrekt sätt.

Vidare anges att regler om stannande och parkering finns i trafikförordningen (1998:1276). I 3 kap. 47 § anges att ett fordon inte får stannas eller parkeras på en sådan plats eller på ett sådant sätt att fara uppstår eller trafiken onödigtvis hindras eller störs, i en korsning med järnväg eller spårväg eller på ett sådant sätt att vägmärken eller trafiksignaler skymms. Enligt 3 kap. 48 § första stycket gäller inom tätbebyggt område att fordon inte får stannas eller parkeras på allmän plats som är terräng. Av paragrafens andra stycke framgår vidare att

andra fordon än tvåhjuliga cyklar eller tvåhjuliga mopeder klass II inte får parkeras på en gång- eller cykelbana. På gågator och i gångfartsområden är all parkering förbjuden enligt 8 kap. 1 §. När det gäller cykelgator anges i 8 kap. 1 a § att fordon får parkeras endast på särskilt anordnade parkeringsplatser. För närvarande gäller alltså att alla cyklar får parkeras på en gång- eller cykelbana.

Förslagsställaren anger därutöver att kommunerna har flera verktyg som kan användas för att begränsa problemet med bristfälligt parkerade elsparkcyklar. Bland kommunerna tillämpas olika synsätt i frågan och som en följd av detta skiftar problembilden dem emellan. I vissa kommuner är problemen begränsade och i andra är de betydande. Därutöver finns många kommuner där uthyrning av elsparkcyklar ännu inte förekommer. Förslagsställaren anger att eftersom vissa kommuner har stora problem med felaktig parkering av elsparkcyklar bör det vidtas en åtgärd som ger dessa kommuner ytterligare verktyg för att hantera situationen. Åtgärden bör utformas så att den inte medför olägenheter för kommunerna, och – så långt möjligt – inte heller för uthyrningsföretagen. Målsättningen är att hjälpa kommunerna i deras arbete med att stävja de problem som uthyrningen av elsparkcyklarna medför samtidigt som fördelarna med uthyrningsverksamheten tillvaratas i största möjliga utsträckning. Med hänsyn till att problemen med bristfällig parkering verkar uppstå så fort uthyrning av elsparkcyklar etableras i en kommun bedöms det vara en bättre lösning att införa ett nationellt förbud med möjlighet till undantag i stället för att varje kommun ska få möjlighet att införa lokala trafikföreskrifter av samma innebörd.

Regelrådet finner redovisningen av bakgrund och syfte godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Det anges i remissen att närliggande alternativa lösningar till förslaget skulle kunna vara att elsparkcyklar som tillhandahålls genom korttidsuthyrning inte får parkeras utan att samtidigt låsas fast vid en för ändamålet särskilt avsedd uppställningsplats. För att få genomslag skulle en sådan föreskrift eventuellt behöva kombineras med krav på fordonets utformning, till exempel att det ska vara utrustat med en låsanordning som måste fästas vid en korresponderande anordning på uppställningsplatsen för att åkturen ska kunna avslutas. Förslagsställaren anger dock att en sådan åtgärd skulle innebära en stor belastning för uthyrningsföretagen, som då måste producera nya fordonsflottor eller bygga om de befintliga. Det skulle också innebära så stora begränsningar av var elsparkcyklarna kan parkeras att det sannolikt skulle hämma efterfrågan på att hyra sådana fordon. Det skulle ytterst kunna få till följd att uthyrningsföretagen tvingas att upphöra med sin verksamhet, vilket samtidigt skulle frånta kommunerna möjligheten att åstadkomma en situation med elsparkcyklar som en välintegrerad del av den lokala trafiken. Det kan även ifrågasättas om det är samhällsekonomiskt effektivt att olika typer av mikromobilitet kräver "egna" uppställningsplatser med hänsyn till den begränsade plats som finns i gaturummet.

Förslagsställaren anger vidare att det saknas andra verkningfulla alternativ till reglering. Redan i dag finns det i många av uthyrningsföretagens applikationer information om hur elsparkcyklarna får parkeras. Trots att informationen riktar sig direkt till användarna kvarstår problemen med bristfällig parkering. Det finns även frivilliga överenskommelser och åtaganden om parkering i flera städer men inte heller detta har varit tillräckligt. Att problemet med bristfällig parkering fortfarande kvarstår tyder på att marknaden inte har klarat av att avhjälpa detta specifika problem varför reglering bedöms vara det enda återstående alternativet.

Regelrådet finner redovisningen av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd godtagbar.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Det anges i remissen att förslaget bedöms vara förenligt med EU-rätten.

Regelrådet gör följande bedömning. Normalt sett kan det ofta vara lämpligt att förklara på vilken grund en bedömning av förslaget överensstämmer med EU-rätten görs. Regelrådet finner emellertid inte något som uppenbart talar emot förslagsställarens bedömning. Med anledning av förslagets karaktär kan beskrivningen godtas.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten godtagbar.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Det anges i remissen att föreslagna bestämmelsen bör träda i kraft så snart som möjligt. Det måste samtidigt beaktas att vissa kommuner kan vilja meddela lokala trafikföreskrifter som träder i kraft samtidigt som bestämmelsen. Därutöver kan kommunerna och uthyrningsföretagen behöva en viss tid för att anpassa sig till den nya ordningen, till exempel genom att införa eller förbättra geostaketfunktioner. Det föreslås därför att bestämmelsen ska träda i kraft den 1 augusti 2022. Förslagsställaren bedömer att det inte behövs några övergångsbestämmelser.

Förslagsställaren bedömer vidare att det inte krävs några särskilda informationsinsatser från de statliga myndigheterna då frågan engagerar så många ur allmänheten och presskåren att information om ändringen kommer att få god spridning. Därutöver anges att det ligger i uthyrningsföretagens intresse att bidra till detta och de dessutom har en naturlig plattform för att förmedla sådan information i de applikationer där användarna hyr deras fordon.

Regelrådet finner redovisningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser godtagbar.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

Det anges i remissen att ca 10–15 uthyrningsföretag är verksamma på den svenska marknaden. Var företagen är verksamma och hur många som är verksamma samtidigt varierar stort.

Regelrådet gör följande bedömning. Beskrivningen av berörda företag utifrån antal och bransch är tillräckligt tydlig givet förutsättningar i ärendet. Regelrådet finner emellertid att det saknas en storleksbeskrivning av berörda företag. Avsaknaden av sådan beskrivning medför att konsekvensutredningen är ofullständig i denna del.

Regelrådet finner redovisningen av berörda företag utifrån antal och bransch godtagbar, men utifrån storlek bristfällig.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Det anges i remissen att uthyrningsföretagen påverkas av att deras elsparkcyklar inte får parkeras på samma sätt som tidigare och att de därmed inte kan tillhandahålla en lika flexibel tjänst som de har kunnat utan förbudet, även om tjänsten kan vara fortsatt friflytande. Detta

bedöms vara ofrånkomligt och dessutom av begränsad betydelse för användaren. Även om det inte är möjligt att fastslå med full säkerhet att efterfrågan på att hyra elsparkcyklar lämnas oförändrad om förslaget genomförs så bedöms det som mest sannolikt att så blir fallet.

Uthyrningsföretagen påverkas vidare då de i viss utsträckning måste anpassa sin verksamhet efter det föreslagna förbudet. De kan exempelvis behöva upplysa sina användare om den nya bestämmelsen. Att uppdatera den redan befintliga informationen bedöms dock inte medföra någon större kostnad för företagen. Vidare anges att även om krav på att införa nya geostaketlösningar saknas så kan det vidare ligga i företagets intresse att uppdatera dessa. Det får antas att företagen eftersträvar en korrekt användning av sina fordon och de vill rimligtvis inte att fordonen flyttas på grund av felaktig parkering, vilket medför en kostnad för företaget i fråga. Eftersom det rör sig om en uppdatering av en befintlig teknisk lösning bedöms detta inte medföra några större kostnader för företagen.

Det anges därutöver att promemorians alternativa förslag bedöms medföra högre kostnader för företagen. Att anpassa den befintliga fordonsflottan skulle medföra stora kostnader medan en mindre flexibel parkeringslösning skulle riskera att minska antalet användare och därmed även lönsamheten för företagen.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Regelrådet har inte kunnat utläsa en beskrivning av regleringens påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag. Avsaknaden av sådan beskrivning medför att konsekvensutredningen är ofullständig i denna del.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag bristfällig.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Regelrådet har inte kunnat utläsa en beskrivning av regleringens påverkan på företagen i andra avseende. Regelrådet har heller inte för egen del kunnat se en sådan påverkan. En utelämnad beskrivning kan därför godtas i detta ärende.

Regelrådet finner att en utelämnad beskrivning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden i detta ärende är godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Inget anges om särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning.

Regelrådet gör följande bedömning. Såvitt Regelrådet förstår konsekvensutredningen har inga särskilda hänsyn till små företag tagits. Samtidigt är den storleksmässiga beskrivningen av berörda företag inte tillräckligt tydlig och det saknas redovisning rörande konkurrensförhållanden. Det hade varit motiverat om förslagsställaren kunde beskrivit möjligheterna att ta särskilda hänsyn till små företag och konsekvenserna av att sådana inte tas. Avsaknaden av sådan beskrivning medför att konsekvensutredningen är ofullständig i även denna del.

Regelrådet finner därför redovisningen av särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning bristfällig.

Sammantagen bedömning

Som framgår ovan saknas det en beskrivning av påverkan på konkurrensförhållandena och särskild hänsyn till små företag. Vidare saknas även en storleksbeskrivning av berörda företag. Samtliga övriga aspekter uppfyller dock kvalitetskraven, vilket är avgörande för helhetsbedömningen.

Regelrådet finner därför att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 20 april 2022.

I beslutet deltog: Claes Norberg, ordförande, Anna-Lena Bohm, Hans Peter Larsson och Lennart Renbjer.

Ärendet föredrogs av: Steven Wall



Claes Norberg
Ordförande



Steven Wall
Föredragande