

Motion till riksdagen 2021/22:3172

av **Camilla Brodin (KD)**

Mikromobilitet

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra reglering av elsparkcyklar genom offentlig upphandling och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en promillegräns för fordon som klassificeras som cykel för att ge Polismyndigheten tydligare verktyg att stävja framförande av denna typ av fordon (cykel, elcykel, elsparkcykel etc.) i onyktert tillstånd och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över wattgränsen för elsparkcyklar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om momssatsen som i dag är högre för elsparkcyklar/elcyklar än för taxiresor och kollektivtrafik, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

Utvecklingen av nya mobilitetslösningar och färdmedel går fort. Bara under juni genomfördes 1,6 miljoner resor med elsparkcyklar enbart i Stockholm. Den delade elsparkcykeln underlättar kortare resor i stadsmiljöer och ökar också tryggheten för människor som känner sig utsatta på väg hem från arbetet eller utelivet.

Under den senaste sommaren har det visat sig att denna marknad behöver regleras. Vid ett otal tillfällen har vi kunnat bevittna att elsparkcyklar snarare har försvårat än underlättat att ta sig fram i stadsmiljöer. Det håller inte. Samtidigt kan ingen blunda för att genom att kombinera och planera sin resa blir alternativen till bilen alltmer konkurrenskraftiga vilket innebär minskade koldioxidutsläpp och reducerad bullernivå – detta samtidigt som vi får bättre luftkvalitet och miljö. Det är därför viktigt att vi skapar bättre ordning kring mikromobilitetstjänster. Mer och tydligare reglering främjar seriösa aktörer samtidigt som innovation och framväxten av grön mobilitet tillvaratas.

Jag anser att de verktyg som svenska städer har idag inte räcker för att reglera marknaden. Exempelvis behöver det kunna ställas konkreta krav på operatörer som

tillhandahåller mikromobilitetstjänster vad gäller skärpta fordonsstandarder för ökad trafiksäkerhet, parkeringslösningar anpassade efter var stads behov, bred geografisk täckning av mikromobilitetstjänsten, även utanför stadskärnorna, goda arbetsförhållanden, avancerad datadelning med staden och inte minst ett tydligt krav på en hållbar verksamhet med höga klimatmål. Med balanserade och genomtänkta regleringar kan mikromobilitet bidra till att påskynda omställningen och skapa lättillgängliga, levande och transporteffektiva städer. Vi måste se positivt på utvecklingen men reglera för att skapa ordning och reda.

På regeringens uppdrag presenterade Transportstyrelsen under året sin utredning ”Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon”. Utredningen presenterades 1 mars 2021 och innehöll ett flertal konkreta förslag kring vägar framåt. Transportstyrelsen betonade bland annat vikten av att regeringen skyndsamt ändrar och således även EU-harmoniserar i befintligt regelverk och tar bort den max tillåtna wattgränsen på eldrivna enpersonsfordon/elsparkcyklar av trafiksäkerhetsskäl.

På följande områden behöver det göras en översyn gällande mikromobilitet:

1. Undersök hur Sverige möjliggör exklusivitet vid upphandling som ett verktyg för kommuner att reglera mikromobilitetslösningar.
2. Inför en promillegräns för fordon som klassificeras som cykel för att ge Polismyndigheten tydligare verktyg att stävja framförande av denna typ av fordon (cykel, elcykel, elsparkcykel etc.) i onyktert tillstånd.
3. För att öka trafiksäkerheten bör regeringen ändra i befintligt regelverk och ta bort den max tillåtna watteffekten på eldrivna enpersonsfordon i enlighet med Transportstyrelsens utredningsförslag.
4. Se över momssatsen för elsparkcyklar. Idag ser den annorlunda ut för elsparkcyklar/elcyklar än för taxiresor och kollektivtrafik.

Camilla Brodin (KD)