

Motion till riksdagen 2021/22:2408

av **Hans Rothenberg (M)**

Elskotrar i stadsmiljö

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att omdefiniera elskotrar från ”cykel” till lämplig klassificering av motoriserat fordon där ansvar för framförande, parkering och uppställning förtydligas och regleras, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge kommunerna lagrum att kunna kravställa att elskotrarna ska ha av kommunerna godkända uppställningsplatser för att möjliggöra ordnad parkering och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge kommunerna lagrum att kunna begränsa antalet elskotrar inom dess gränser och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förstärka brukaransvaret så att trafikfarligt framförande kan minimeras där exempelvis en modell med registrerings- alternativt licenssystem för brukande av elskotrar möjliggör uppföljning av framförandet av dem, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

På kort tid har elscootrar blivit ett påtagligt inslag i svenska städers offentliga rum. Den oreglerade överetableringen av elscooterföretag har lett till att många människor tröttnat på att behöva sicksacka fram mellan slarvigt parkerade elscootrar. Man känner en betydande irritation över förare som inte följer reglerna utan åker två på en scooter eller kör för snabbt på trottoarer med olyckor till följd. På många av landets sjukhusakutmottagningar vittnar personal om olycksfall med elscootrar som kan leda till sjukskrivningar och livslånga men. Problemen är desamma i många europeiska städer. I Paris har flera dödsolyckor inträffat på senare tid varvid den franska huvudstaden liksom Oslo, Helsingfors och Berlin nu infört begränsningar för scootrarna.

Det finns två huvudsakliga problem med dessa fordon – deras framförande samt ostrukturerade uppställning i gatumiljön. Båda har den gemensamma nämnaren att varken fordonens ägare eller brukare tar sina rättmätiga ansvar. Då elscootrarna klassificeras som ”cykel” finns det inte tillämpbara föreskrifter för hur dessa får ställas upp i gatumiljön. Ägarna av fordonen har idag således ingen skyldighet att tillse att dessa inte ligger slängda på trottoarer eller i annan trafikmiljö, varvid de kan utgöra störning och fara för andra trafikanter. Bristen på ordnad parkering av elscootrarna är en säkerhetsrisk samt förfular gatumiljön avsevärt.

Brukarnas ansvar är en chimär. Hade elsparkcyklarna framförts på ett ansvarsfullt sätt, och likt vanliga cyklar i regel parkerats snyggt på anvisade platser, hade det inte varit något problem. Men så är inte fallet. Enligt Transportstyrelsen gäller följande:

- Elsparkcyklar ska köras på samma sätt som andra cyklar. Det innebär att du kan köra på cykelvägar och i viss utsträckning även på bilvägar.
- Elsparkcykeln ska ha bromsar och en ringklocka (det finns inga krav på hur den ska se ut eller låta).
- Kör du i mörker ska elsparkcykeln ha fram- och baklyse samt vara utrustad med reflexer.
- Om den som kör är yngre än 15 år krävs hjälm, men vi rekommenderar att alla som cyklar ska använda ett huvudskydd.
- Du får inte skjutsa någon på en elsparkcykel.
- Kör försiktigt när du passerar medtrafikanter. Sänk hastigheten och håll avståndet.
- Anpassa hastigheten efter förhållanden på platsen, exempelvis vilka medtrafikanter du har, kurvor, underlag och sikt.
- Kör i högst gångfart när du kör på gågator eller i ett gångfartsområde.
- Parkera inte elsparkcykeln på sådant sätt att den är i vägen för andra trafikanter. Tänk särskilt på äldre, barn, personer med rörelsehinder eller personer med nedsatt syn.
- Det är inte tillåtet att framföra en elsparkcykel om du är för trött, sjuk eller påverkad av alkohol eller andra ämnen för att kunna cykla på ett betryggande sätt.

Utöver de rent tekniska villkoren är det uppenbart att användarna fullkomligt struntar i dessa regleringar. Elscootrarna används ofta som leksaker och framförs utifrån en bred palett av brott mot de mest elementära trafikregler. Möjligheterna för polisen att beivra detta beteende är ytterst begränsade – än mindre att kunna lagföra försyndelserna. Brukaransvaret är i praktiken obefintligt vilket med nöje uppskattas av den som utan skrupler vill köra efter eget gottfinnande.

Den enda gemensamma kopplingen mellan fordon och förare är den betalningsinformation som det fordonsägande bolaget har. Där framkommer dock inte vem som framfört fordonet eller ålder på densamme. Ej heller hur fordonet framförts vilket också omöjliggör att i efterhand, om behov skulle finnas, kunna ställa förarna till svars. Med ett registrerings- alternativt licenssystem för brukande av elscootrar, kan möjligheterna till kontroll och uppföljning av dess framförande förbättras.

Vad gäller beteckningen ”elsparkcykel” är den i sig missvisande då fordonet drivs med elektricitet och ingen sparkar sig fram på det – än mindre cyklar. Man står helt stilla medan fordonet framförs. Elscooter vore därför en mer rättvisande benämning.

Hans Rothenberg (M)