

Utlåtande om utkastet till regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning mikromobilitet

Om NMA

Nordic Micromobility Association (NMA) är en nordisk branschorganisation för företag inom mikromobilitet som startades den 17 september 2019. Medlemmar är företagen Bird, Bolt, TIER-Dott, Lime och Voi. Organisationens syfte är att främja branschen, uppmuntra konkurrens och att föra dialog med städer och myndigheter runtom i de nordiska länderna.

Målsättning (kommentarer om propositionens målsättningar)

NMA välkomnar förslag som kan förbättra säkerhet och tillgänglighet i trafiken. Forskning och beprövad erfarenhet visar att välutformad delad mikromobilitet bidrar till både bättre tillgänglighet och ökad trafiksäkerhet.

Dock kan andra delar av det föreslagna regelverket få allvarliga och negativa konsekvenser för delad mikromobilitet och riskera att undergräva arbetet med att bygga ett hållbart mobilitetssystem.

Propositionens konsekvenser (Kommentarer om kapitel 4.2 som gäller bedömning av propositionens konsekvenser)

NMA erkänner att de förslag som gäller trafiksäkerhet är lämpliga. Däremot ifrågasätter vi om lagstiftningen verkligen kommer att gynna utvecklingen av nya tjänster och innovationer inom detta område, särskilt med tanke på farhågor kring det föreslagna systemet med mikromobilitetstillstånd, vilket vi kommenterar nedan.

Den begränsade marknadsundersökning som ligger till grund för förslaget ger minimal insikt i dess påverkan på leverantörer, och motiveringsdelen saknar en grundlig bedömning av hur lagen påverkar marknadens funktionalitet och lönsamhet, vilket lämnar viktiga överväganden obeaktade. Dessutom förbiser förslaget hur befintlig lagstiftning, såsom trafikförsäkringslagen, kan påverka säkerhetsförbättringar inom sektorn.

I sin nuvarande form riskerar denna reglering att hämma teknikutveckling och minska företagens vilja att investera, och lyckas inte uppnå en rätt balans mellan kommuners behov av reglering och de förutsättningar som krävs för att erbjuda en attraktiv tjänst som stöder invånarna och bidrar till en nödvändig omställning mot hållbar mobilitet. Kombinationen av dessa faktorer kan i slutändan ha allvarligt negativa konsekvenser för delad mikromobilitet och därmed även för ett hållbart mobilitetssystem.

Mikromobilitetstillstånd (Kommentarer om de förslag som gäller mikromobilitetstillstånd)

NMA ser flera utmaningar i regeringens förslag för reglering av mikromobilitet.

Ett system där reglerna kan variera avsevärt mellan kommuner och där villkoren kan ändras under tillståndets giltighet riskerar att motverka syftet med förslaget. Sådana variationer missgynnar långsiktiga och ansvarstagande aktörer samt etablerade affärsmodeller, vilket i slutändan hämmar hållbar utveckling. Förslaget behöver utredas vidare i dialog med kommuner och branschaktörer, samt genom mer omfattande konsekvensanalyser för att möjliggöra en grundlig bedömning.

Det nuvarande förslaget lyckas inte uppnå en effektiv balans mellan kommuners behov av reglering och de förutsättningar som krävs för en fungerande mobilitetsmarknad. Medan syftet är att ge kommunerna viss regleringsmakt, uppfyller den föreslagna kommunlicensen inte de konstitutionella kraven gällande näringsfrihet. Förslaget saknar tydliga gränser och klara kriterier för kommunal reglering, vilket öppnar upp för potentiellt oskäligen regionala restriktioner. Detta är särskilt oroande eftersom kommuner kan införa operativa begränsningar med hänvisning till säkerhet eller tillgänglighet – faktorer som ofta styrs mer av subjektiva bedömningar än fakta.

Den centrala slutsatsen är att tillståndet, i sin föreslagna form, inte uppfyller de konstitutionella kraven av flera skäl. Det saknar den nödvändiga noggrannheten och precisionen, ger otillräckliga definitioner av omfattning och begränsningsvillkor och säkerställer inte förutsägbarhet i affärsverksamheten. Historiskt sett har konstitutionsutskottet (PeV) understrukt vikten av tydliga och stabila tillståndsvillkor för att garantera förutsägbarhet i administrativa beslut. De nuvarande bestämmelserna gör dock att kommunerna kan tillämpa dessa villkor brett och godtyckligt, vilket undergräver den konstitutionella efterlevnaden.

Inom en konstitutionellt lämplig ram skulle kommunal jurisdiktion över mikromobilitetstillstånd vara begränsad till frågor som redan faller under deras befogenhet, såsom hantering av gaturum och genomförande av hastighetsbegränsningar, körförbud och parkeringsregler. Dessa åtgärder, som redan stöds av trafiklagen, skulle möjliggöra en effektiv och konstitutionell reglering av mikromobilitet på kommunal nivå, vilket skulle främja ett mer balanserat, förutsägbart och hållbart mobilitetssystem.

Förslaget behöver utredas vidare i dialog med kommuner och branschaktörer, samt genom mer omfattande konsekvensanalyser för att möjliggöra en grundlig bedömning.

Promillegräns (Kommentarer om de förslag som gäller en promillegräns för framförande av lätta elfordon och motoriserade cyklar)

NMA stödjer förslagen och har inga ytterligare kommentarer.

Trafikövervakning (kommentarer till förslaget om trafikövervakning)

NMA stödjer förslagen och har inga ytterligare kommentarer.

Trafikanordningar (Kommentarer om de förslag som gäller nya trafikanordningar (vägmärke och vägmarkering))

NMA stödjer förslagen och har inga ytterligare kommentarer.

Tillämpningsområdet för fordonslagen (Kommentarer om förslaget till ändring av tillämpningsområdet för fordonslagen)

NMA stödjer förslagen och har inga ytterligare kommentarer.

Andra synpunkter på propositionsutkastet (Kommentarer om andra eventuella frågor)

Delad mikromobilitet spelar en avgörande roll i strävan mot mer hållbara städer i Norden. När urbaniseringen intensifieras och fler människor flyttar till städerna ökar behovet av effektiva och miljövänliga transportlösningar. Mikromobilitet erbjuder en lösning på flera utmaningar, inklusive trafikstockningar, behovet av att minska utsläpp och komplettera kollektivtrafiken.

Tre viktiga trender framhäver mikromobilitetens betydelse:

1. Urbanisering: När fler människor flyttar till städer för att förbättra sina levnadsvillkor ökar behovet av effektiva och miljövänliga transportalternativ.
2. Mobilitet: Trängsel under rusningstid och behovet av att minska utsläppen innebär stora utmaningar för städerna.
3. Hållbarhet och miljö: Delad mikromobilitet bidrar till att minska växthusgasutsläpp och luftföroreningar genom att erbjuda ett alternativ till bilresor.

Utöver dessa miljöfördelar kan delad mikromobilitet förbättra trafiksäkerheten genom att minska trafikvolymen och främja användningen av säkra, moderna fordon. Genom samarbete med lokala myndigheter kan operatörer identifiera riskområden, vilket ökar säkerheten för alla trafikanter.

För att delad mikromobilitet ska kunna lyckas i framtidens nordiska städer behöver lagstiftare, kommunala beslutsfattare och branschaktörer föra en gemensam dialog och samarbeta. Genom att etablera en gemensam förståelse och partnerskap kan de sociala, ekonomiska och miljömässiga fördelarna som delad mikromobilitet kan erbjuda maximeras.

NMA hänvisar vidare till det promemoria som lämnats in under beredningen av förslaget (bifogat).

2024-11-01

Astrid Littorin

på uppdrag av Nordic Micromobility Association, org.nr: 802537-1967

Info@nordicmicromobility.com