

Elsparkcyklar och andra eldrivna enpersonsfordon – användning, marknad och konsekvenser

Webbinarium 6 november

Hans Lindh ten Berg



- Kort om Trafikanalys
- Om vårt uppdrag att kartlägga tillhandahållandet och användningen av eldrivna enpersonsfordon i Sverige
- Resultat och medskick från uppdraget
- Frågor

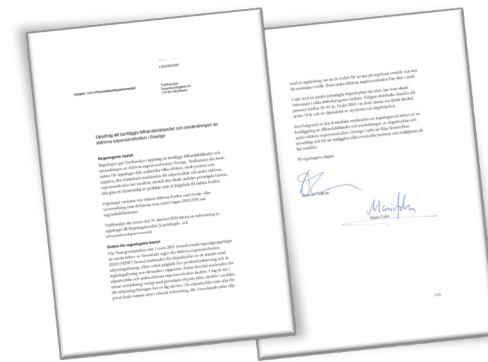


En kunskapsmyndighet för transportpolitiken



- Myndighet under Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
- Anslagsfinansierade inom utgiftsområde 22, Kommunikationer
- Årlig budget: cirka 70 MSEK
- Kontor: Stockholm och Östersund

Uppdragets direktiv



Trafikanalys ska:

1. Kartlägga tillhandahållandet och användningen av eldrivna enpersonsfordon (EEPF) i Sverige.
 2. Undersöka vilka effekter, såväl positiva som negativa, den förändrade marknaden* för elsparkcyklar och andra eldrivna enpersonsfordon har medfört
 3. Göra en probleminventering kopplat till dessa fordon
- *Den ökande andelen privatägda fordon särskilt intressant
 - Uppdraget omfattar inte elcyklar
 - Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast 31 oktober 2024

Frågeställningar vi sökt svar på

Tillhandahållande och användning för privatägda resp. delade fordon

- Hur ser marknaden och utbudet av fordon ut och hur har den förändrats över tid?
- Vilken information får konsumenterna om fordonen och hur de får framföras?
- Hur används dessa fordon, av vem och i vilka syften?



Effekter

- Vilka positiva respektive negativa effekter har den förändrade marknaden med fler privatägda eldrivna enpersonsfordon medfört? Hur ser t.ex. olycksstatistiken ut för dessa fordon och hur har den utvecklats över tid?

Utmaningar och möjligheter

- Vilka utmaningar och möjligheter finns förknippade med främst privatägda eldrivna enpersonsfordon?
- Vilka problem ser olika aktörer, som försäljare, användare, myndigheter, försäkringsbranschen och forskare?

Vi har använt flera metoder

Probleminventering:

- Främst baserat på samtal med olika aktörer i branschen.

Marknadsanalys:

- Kartläggning av utbudet i webbutiker och fysiska butiker.
- Intervjuer med återförsäljare
- Kontakter med Nordic Micromobility Association (NMA)

Användaranalyser:

1. Hushållsenkät:

- Genomförd via Norstats webbpanel - 305 respondenter.
- Fokus på hushållets mest använda fordon och den person som använder det mest.

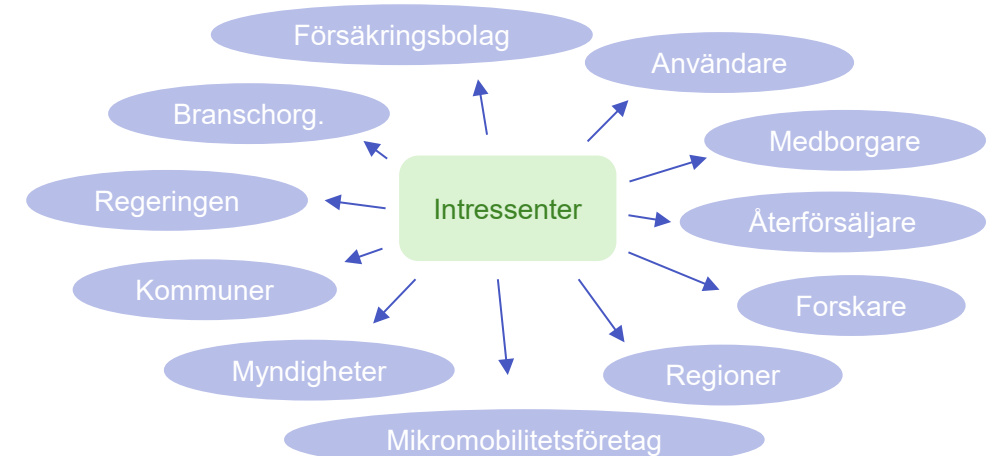
2. Individenkät:

- Riktad till medlemmar i Facebook-grupper för elsparkcyklar - 107 respondenter.
- Frågor kring respondentens egen användning av fordonet som används mest.

Även frågor om deras köpprocess och syn på information → Marknadsanalysen

Analys av effekter:

- Litteraturstudie och analys av olycksstatistik från Strada.
- Samtal med flera aktörer (bl.a. myndigheter, forskare, branschorganisationer)



Grundproblem – ”Vad är det för fordon?”

- Lagstiftningen är snårig – har inte hållit samma takt som den tekniska utvecklingen.
- En cykel om max 20 km/h och 250 watt, annars vad då?
- Olika myndigheter utgår från olika delar av lagstiftningen – skapar otydlighet om hur fordonet får framföras.
- Olika effektbegrepp försvårar också definiering.



Flera problem kopplat till nya trafikförsäkringen

- Vissa elsparkcyklar saknar registreringsplikt, andra har det men kan inte registreras. → Inga elsparkcyklar finns i vägtrafikregistret - Vem är ägaren och vilket fordon försäkras?
- TFF får enbart ta ut avgift från fordon som är registreringspliktiga.
- Vad gäller för elsparkcykel som varken är cykel men heller inte har trafikförsäkringsplikt?
- Kan konsumenterna vilseledas?
- Bl.a. mikromobilitetsföretag kritiska till lagen – styr mot lättare och därmed enligt dem mindre trafiksäkra fordon.

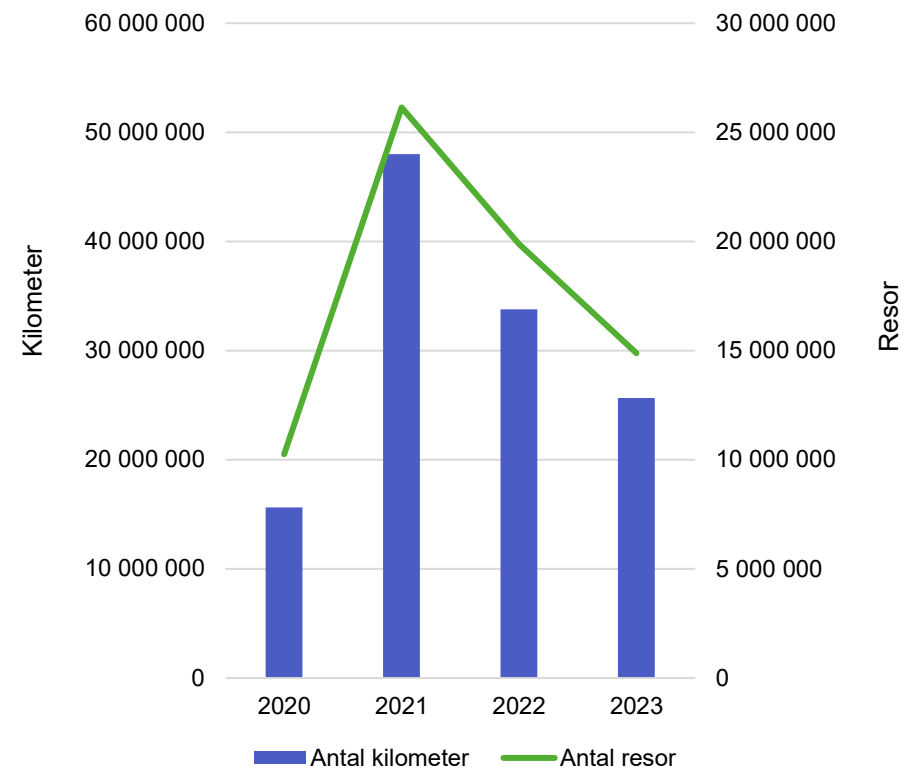
Trafikförsäkringsplikt för eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning om fordonet är

- konstruerat för att gå snabbare än 20 km/h, eller
- konstruerat för att gå snabbare än 14 km/h och väger mer än 25 kilo.

- Försäljningen av privata elsparkcyklar och andra eldrivna enpersonsfordon ökar.
- Finns ett stort utbud genom webbutiker, fysiska butiker och olika typer av återförsäljare.
- De flesta i våra enkäter köpte sitt eldrivna enpersonsfordon i en webbutik.
- Central produktinformation som effekt och maxhastighet saknas ibland hos återförsäljare, sällan framgår hur de får framföras eller ev. trafikförsäkringsplikt.
- Konsumenterna söker ofta information om produktegenskaper. Mer sällan om lagar och regler och den som finns upplevs generellt som otydlig.
- Få har tagit till sig information om förändringarna i trafikskadelagen (hushållsenkäten). Osäkra om de behöver en trafikförsäkring.

Marknaden för delade elsparkcyklar

- Snabb och oreglerad etablering från 2018.
- Nya regleringar från och med 2021-2022 med parkeringsregler, maxtak för antal fordon, ökade avgifter i kombination med lågkonjunktur har lett till ett minskat användande.
- Ordningen har förbättrats efter införda parkeringsregler och allmänna lokala ordningsföreskrifter eller avsiktsförklaringar.
- Många som köper egen elsparkcykel har hyrt en först.

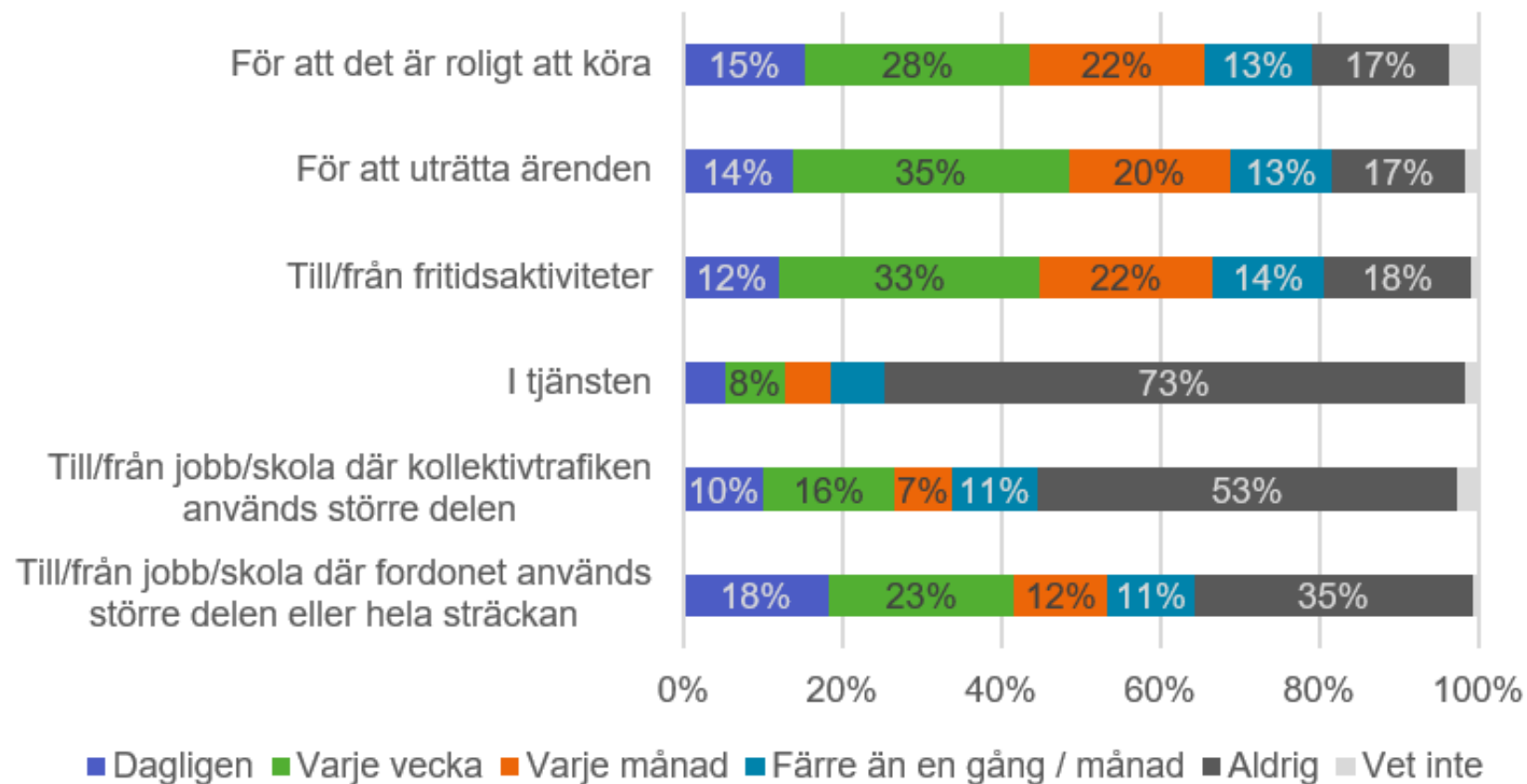


Användningen av privata fordon

- Elsparkcyklar är vanligast i våra undersökningar
- Hög andel snabba fordon med hög effekt (minst 65 procent i hushållsenkät ej definierad som cykel)
- Var femte användare är under 15 år i hushållsenkäten. I vissa fall framför de fordon som inte är att definiera som en cykel.
- Nära 30 procent vet inte eller är osäkra på vilka lagar och regler som gäller för fordonet. Vet inte vad det motsvarar för fordon.

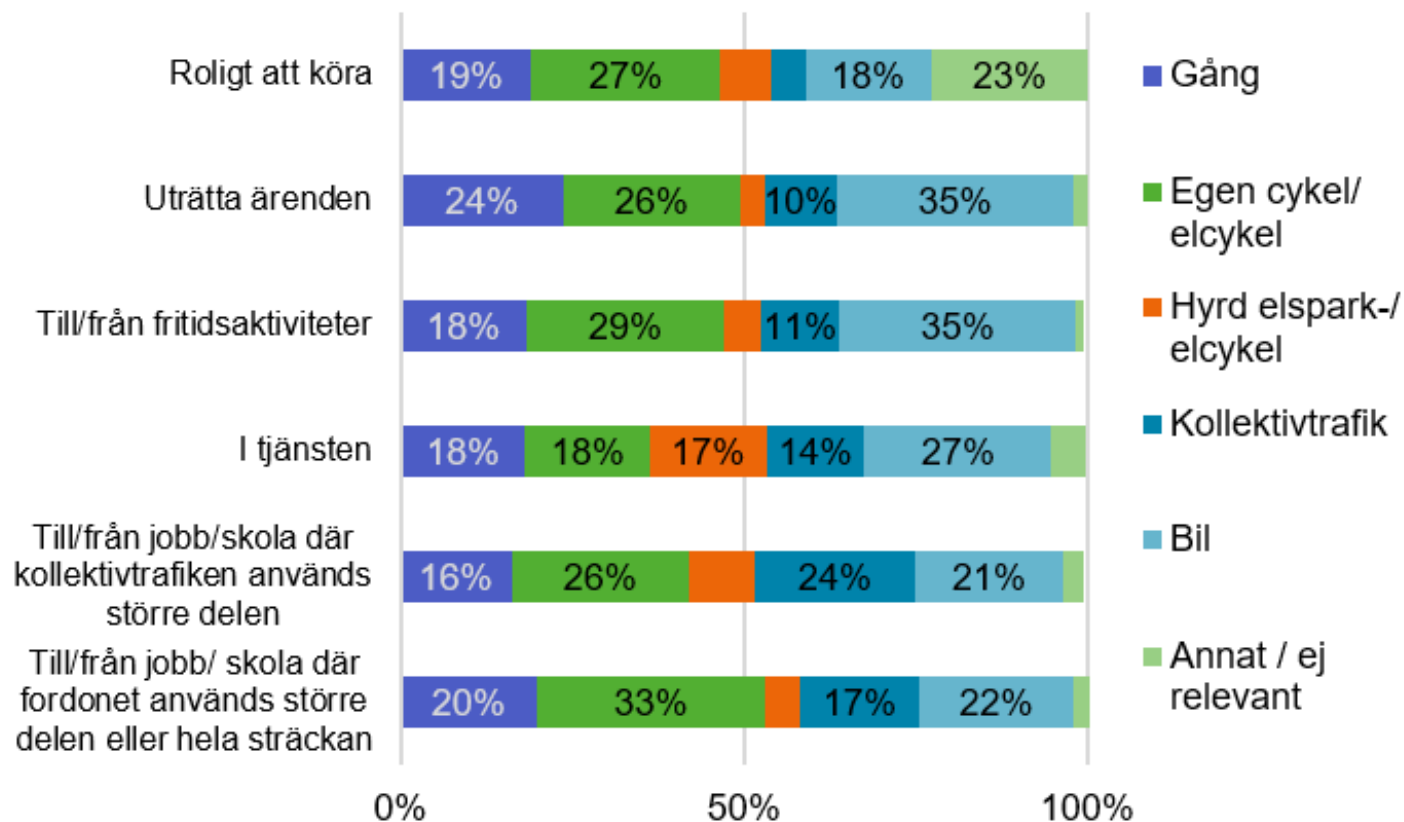


Användning – Ärende och frekvens



Figur 4.10. För vilka typer av resor används fordonet? Andel respondenter fördelat på typ av resa.
Anm. Avser hushållsenkäten, n=305. Multipla svar möjliga.

Användning – Vad ersätter de för färdssätt?



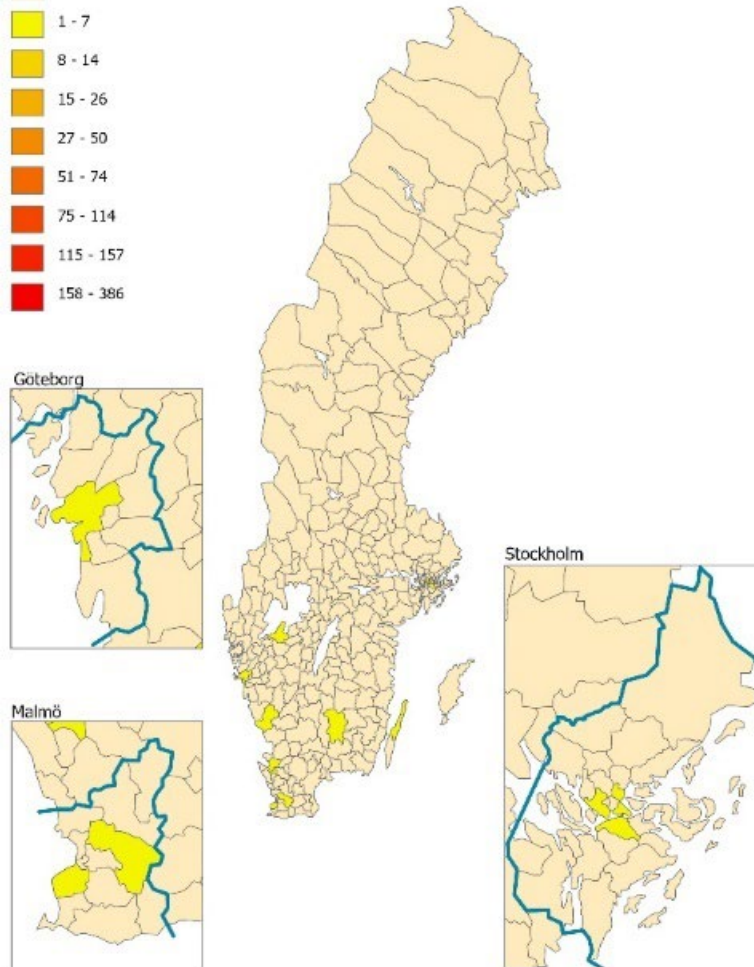
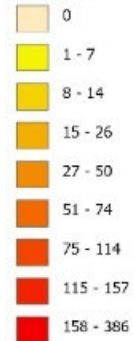
Figur 4.12. Om det eldrivna enpersonsfordonet inte hade använts, vilket transportsätt hade vanligtvis använts i stället för resorna? Andel användare fördelat på ärende och typ av transportsätt.

Anm. Baseras på hushållsenkäten, multipla svar möjliga, n varierar här beroende på hur många som angett att fordonet används för respektive ärende, se Figur 4.10.

Olyckor med elsparkcyklar – från Strada

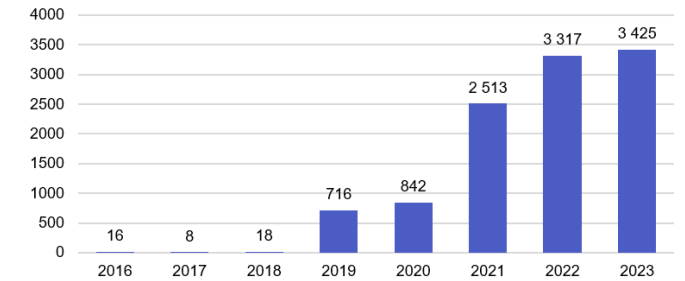
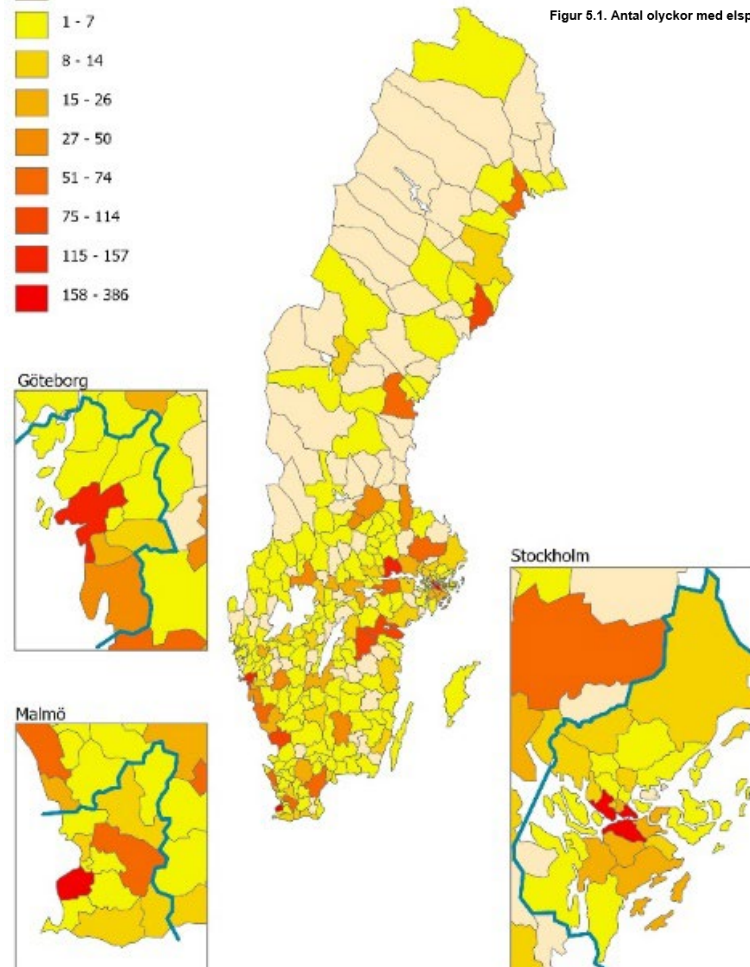
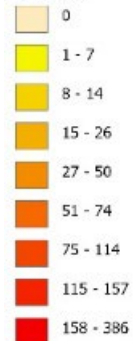
Antal olyckor per kommun

År 2018



Antal olyckor per kommun

År 2023



Figur 5.1. Antal olyckor med elsparkcykel inblandad per år, åren 2016–2023.

Strada-statistiken för åren 2016 – 2023 visar

- De allra flesta som skadar sig befinner sig på elsparkcykeln.
- Andelen unga på elsparkcykel inblandade i olyckor har ökat under perioden 2019 till 2023. Beror troligen på fler privatägda fordon.
- Fler män än kvinnor skadas. Fler män än kvinnor använder också elsparkcyklar.
- Flest olyckor sker på gång- och cykelbanor men relativt många sker även på bilväg.
- Singelolyckor dominerade statistiken åren 2022–2023.
- Låg kunskap om alkohol var inblandat (över 70% saknar uppgift)
- Relativt hög andel förefaller röra privatägda fordon, minst 37 procent 2023.
- Högre andel olycksdrabbade barn 7–14 år på elsparkcykel i kommuner utan delningstjänster (26 % utan uthyrning jmf 13 % med uthyrning)



Effekter av fler privatägda eldrivna enpersonsfordon



Positiva effekter

- **Tillgänglighet** – ökar.
- **Hälsa** – delvis positiv pga. rikare socialt liv, frisk luft, ersätter mer stillasittande aktivitet?
- **Klimat** – oklart, ersätter till viss del bilresor, högre potential än delade fordon, men använder någon annan bilen istället?
- **Effekter för företag** – positiv för tillverkare, återförsäljare och serviceverksamhet.



Negativa effekter

- **Trafiksäkerhet** – ökat antal trafikolyckor, andelen unga som skadas ökar.
- **Hälsa** – delvis negativ, ersätter ofta mer aktiva resesätt, också risk för bränder med giftig gas som följd.
- **Miljö** – inte lika stor risk för nedskräpning som delade fordon, men svåra att låsa fast. Ser vi stulna elsparkcyklar i skog och mark likt stulna cyklar i framtiden?
- **Trängsel och interaktion** – ökar, t.ex. i koll om tar dem ombord, irritation och olyckor till följd.
- **Effekter för företag** – minskade intäkter för uthyrningsföretag, oklart för kollektivtrafikföretag och försäkringsbransch.

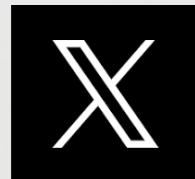
- Angeläget att **utforma tydlig och myndighetsgemensam information** riktad till allmänhet och återförsäljare.
- Den införda **trafikförsäkringsplikten** för vissa eldrivna enpersonsfordon behöver **följas upp och analyseras djupare**.
- Mot bakgrund av olycksstatistiken finns anledning att se över kraven för användningen av dem. Relevant att ha med sig i framtida utredningar och regleringar.
- Det är angeläget att **fortsatt följa och analysera** marknadsutvecklingen för och användningen av eldrivna enpersonsfordon och annan mikromobilitet.



Frågor och kommentarer?



Tack för uppmärksamheten – följ gärna vårt arbete...



@trafikanalys

www.trafa.se



Trafikanalys

[Nyhetsbrev](#)

[Pressrum](#)

Några frågor om de privata fordonen



1. Har man skaffat en trafikförsäkring?

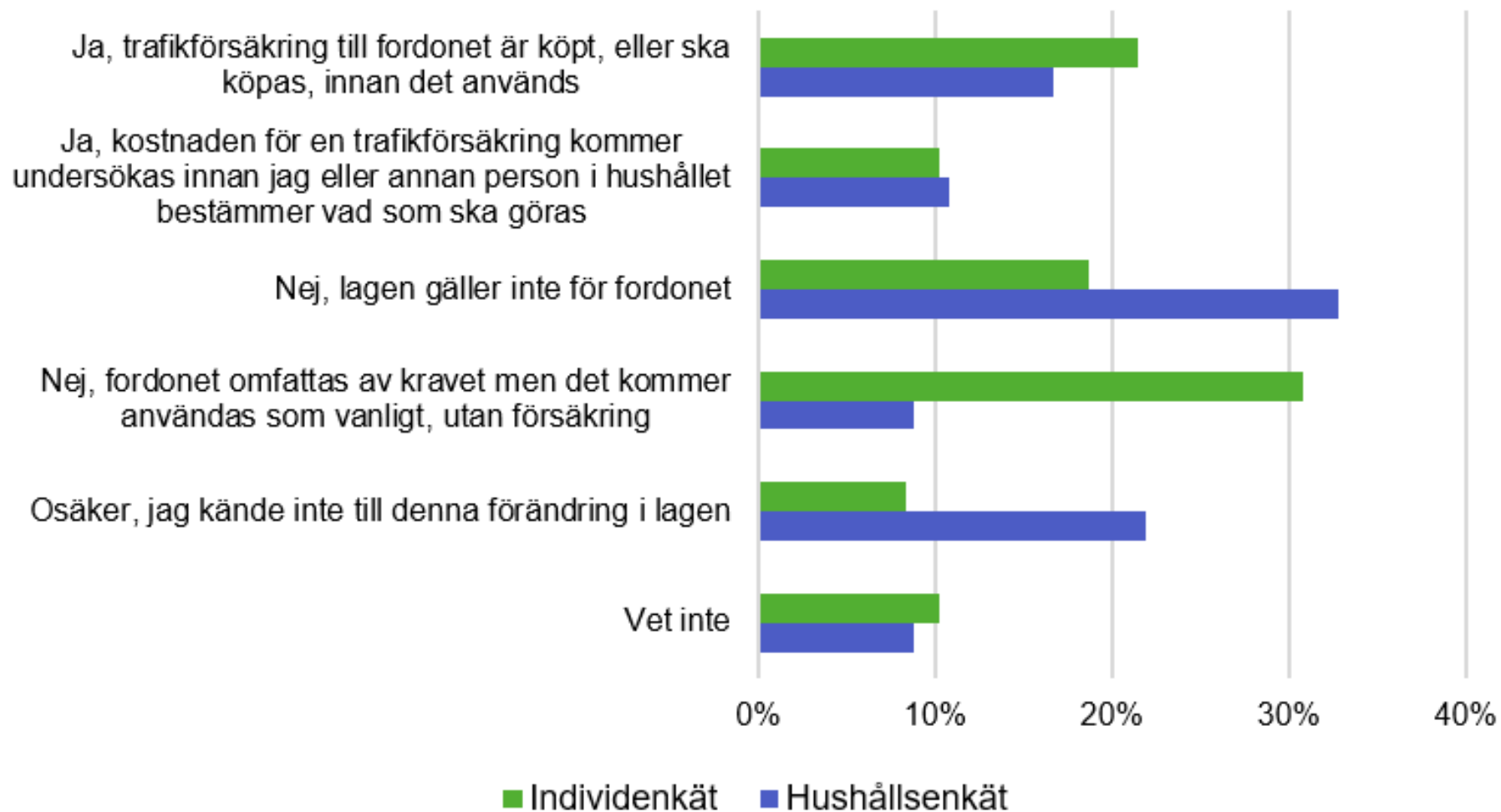
2. Vad tycker respondenterna om informationen från olika aktörer?

3. Vad kostade fordonen? 4. Vad går de i för hastighet? 5. Vad har de för effekt?

6. Vilka typer av fordon används i olika åldrar? 7. Är det vanligt att använda hjälm?

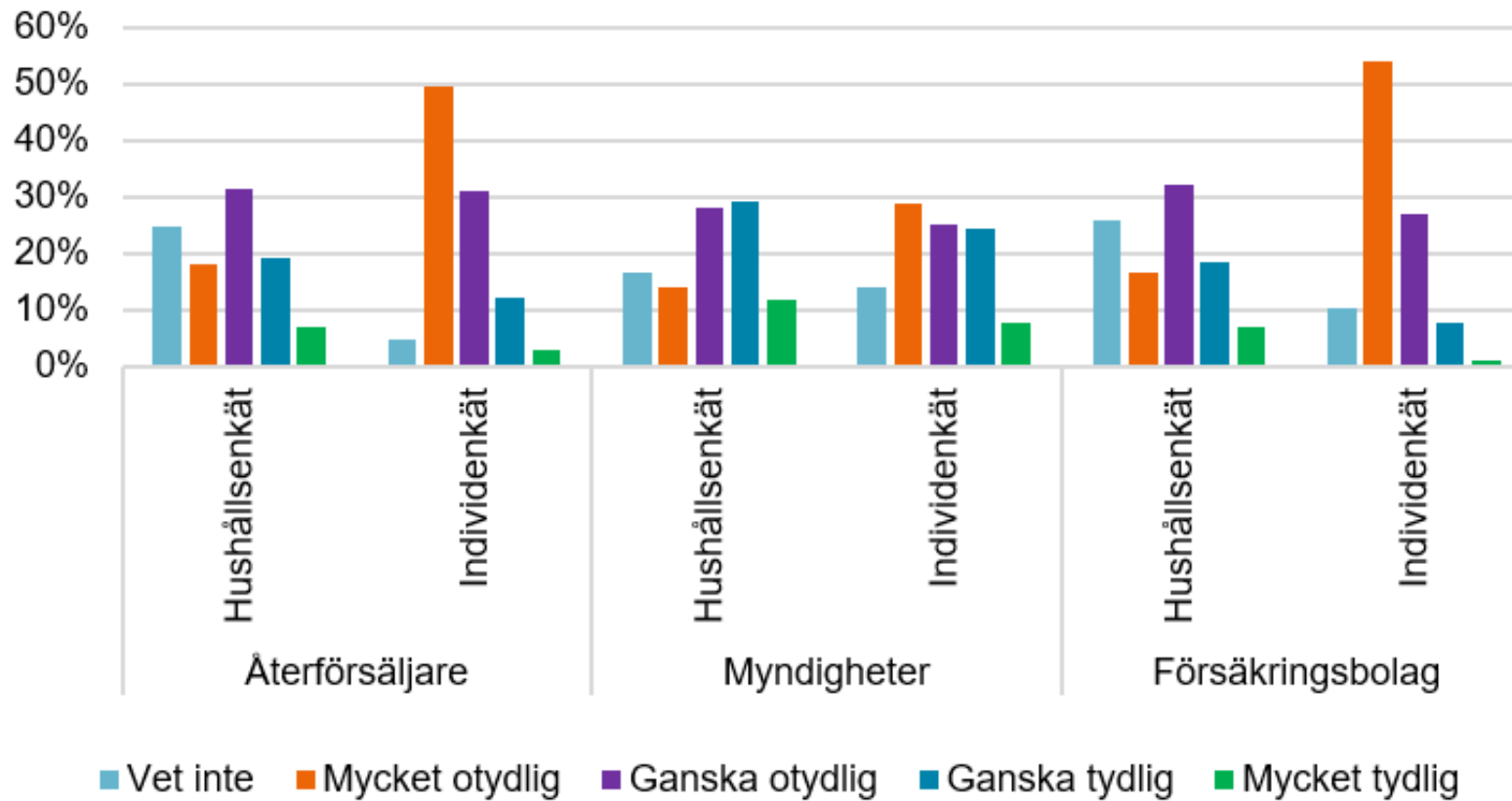
8. Hur långa är resorna tur och retur? 9. Vad använder unga oftast fordonen till?

Har lagändringen påverkat ditt hushåll?

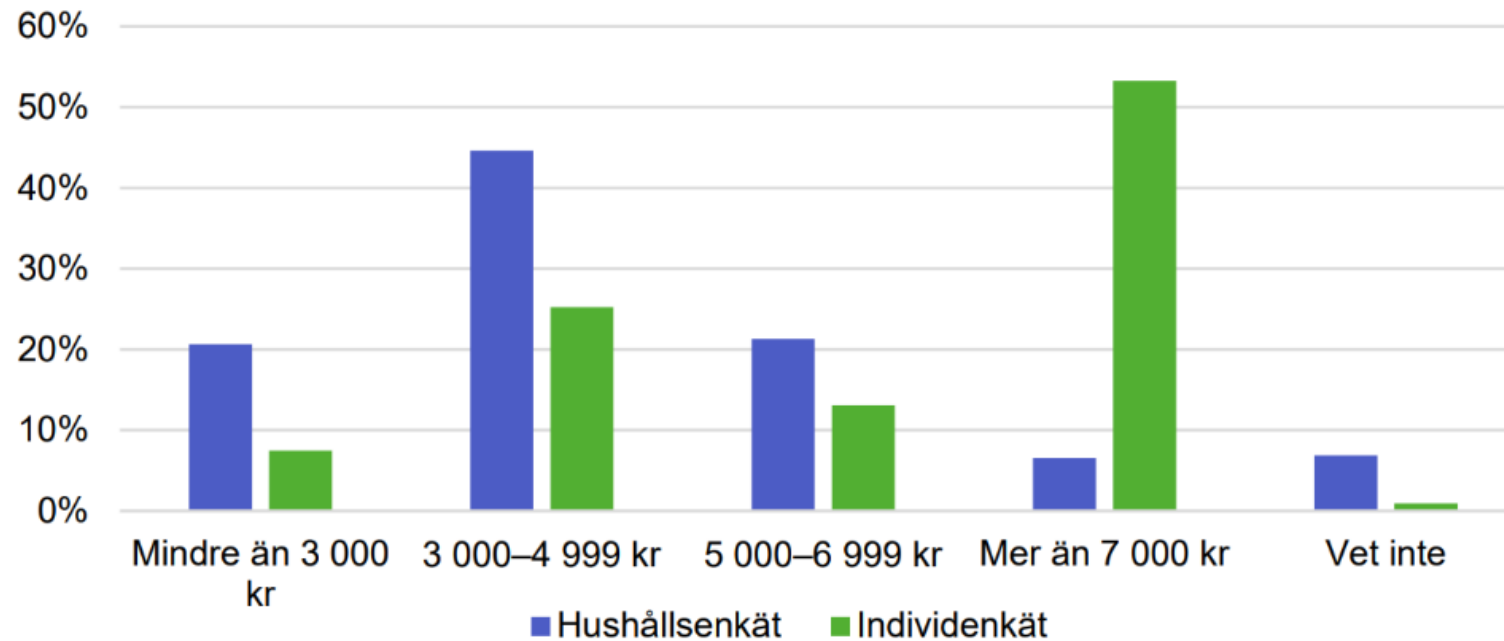


Figur 3.6. Har lagändringen kopplat till trafikförsäkring påverkat ditt hushåll? Andel respondenter fördelat efter typ av enkät och svarsalternativ. Hushållsenkäten, n=305. Individenkäten, n=107.

Tycker du att information från olika aktörer är tydlig eller otydlig kring lagar och regler?



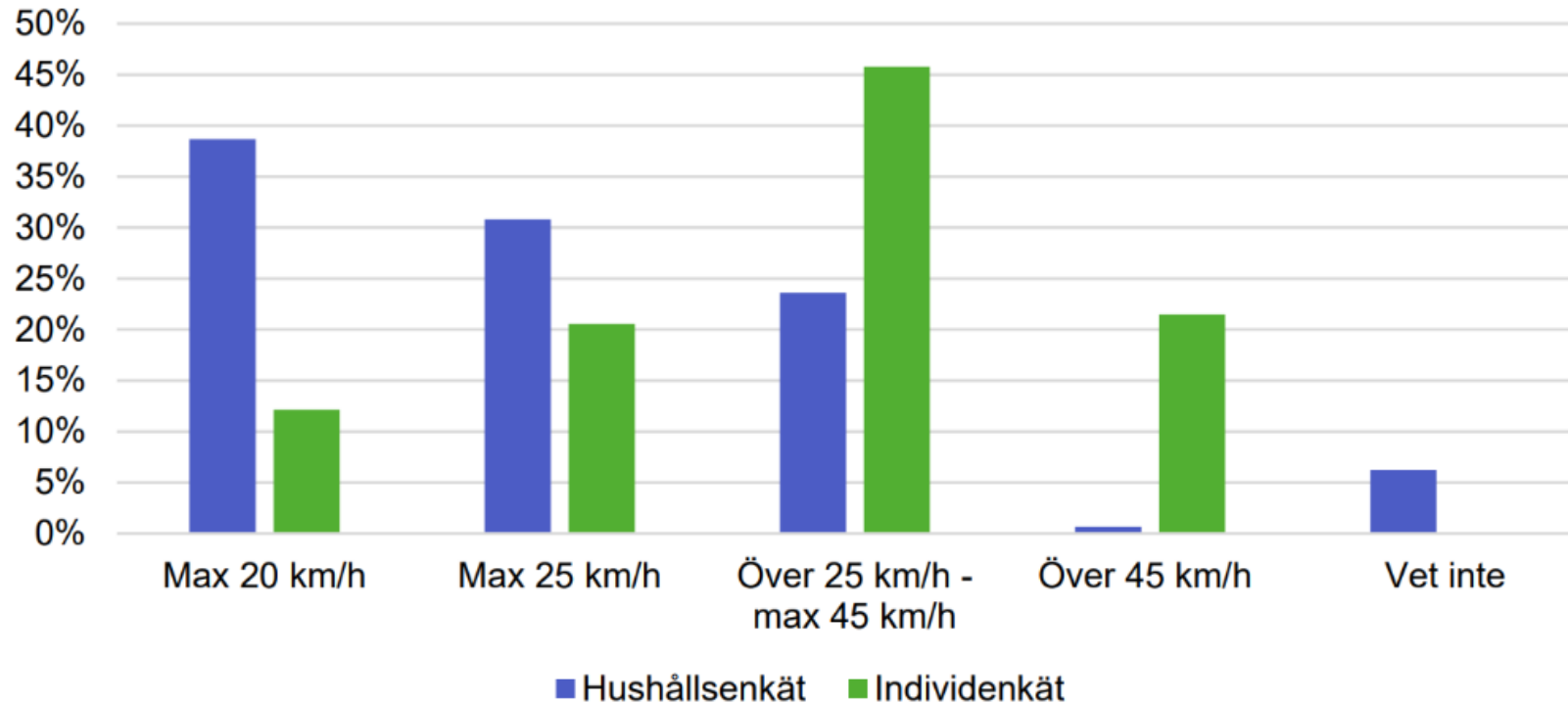
Inköpspris för det fordon som används mest



Figur 4.2. Inköpspriset för det eldrivna enpersonsfordon som används mest hos respondenterna. Andel respondenter uppdelat efter fordonets prissegment och typ av enkät.

Anm. Resultaten utgörs i hushållsenkäten (n=305) av 84 procent elsparkcyklar, 10 procent fatscooters, 1 procent airwheels och 4 procent el-skateboards. I individenkäten (n=107) utgörs de av 91 procent elsparkcyklar och 9 procent airwheels.

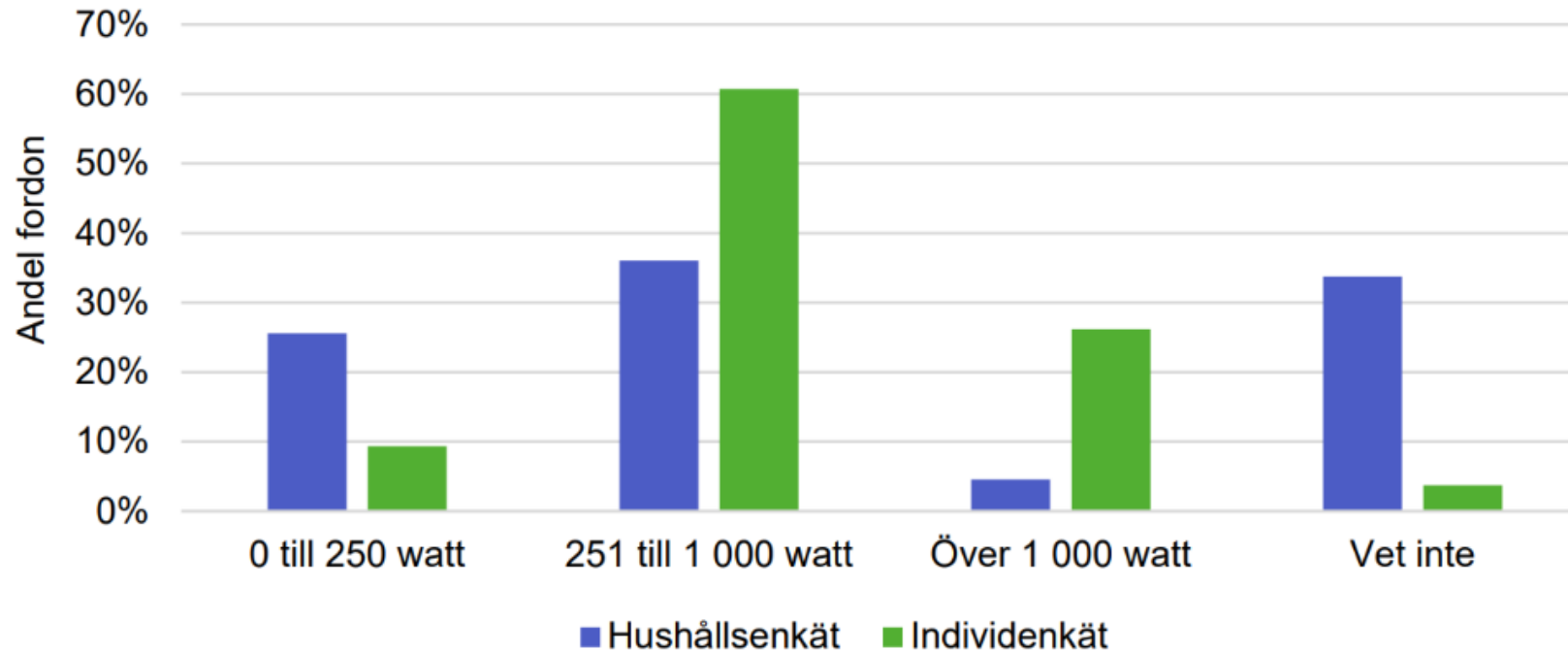
Maxhastighet för det fordon som används mest



Figur 4.3. Maxhastigheter hos det eldrivna enpersonsfordon som används mest hos respondenterna. Andel respondenter efter fordonens maxhastighet, fördelat på hushållsenkät och individenkät.

Anm. Resultaten utgörs i hushållsenkäten (n=305) av 84 procent elsparkcyklar, 10 procent fatscooters, 1 procent airwheels och 4 procent el-skateboards. I individenkäten (n=107) utgörs de av 91 procent elsparkcyklar och 9 procent airwheels.

Effekt för det fordon som används mest



Figur 4.4. Effekt på det eldrivna enpersonsfordon som används mest hos respondenterna. Andel respondenter efter fordonens effekt och typ av enkät.

Anm. Resultaten utgörs i hushållsenkäten (n=305) av 84 procent elsparkcyklar, 10 procent fatscooters, 1 procent airwheels och 4 procent el-skateboards. I individenkäten (n=107) utgörs de av 91 procent elsparkcyklar och 9 procent airwheels.

Användare efter åldersgrupp och fordonstyp

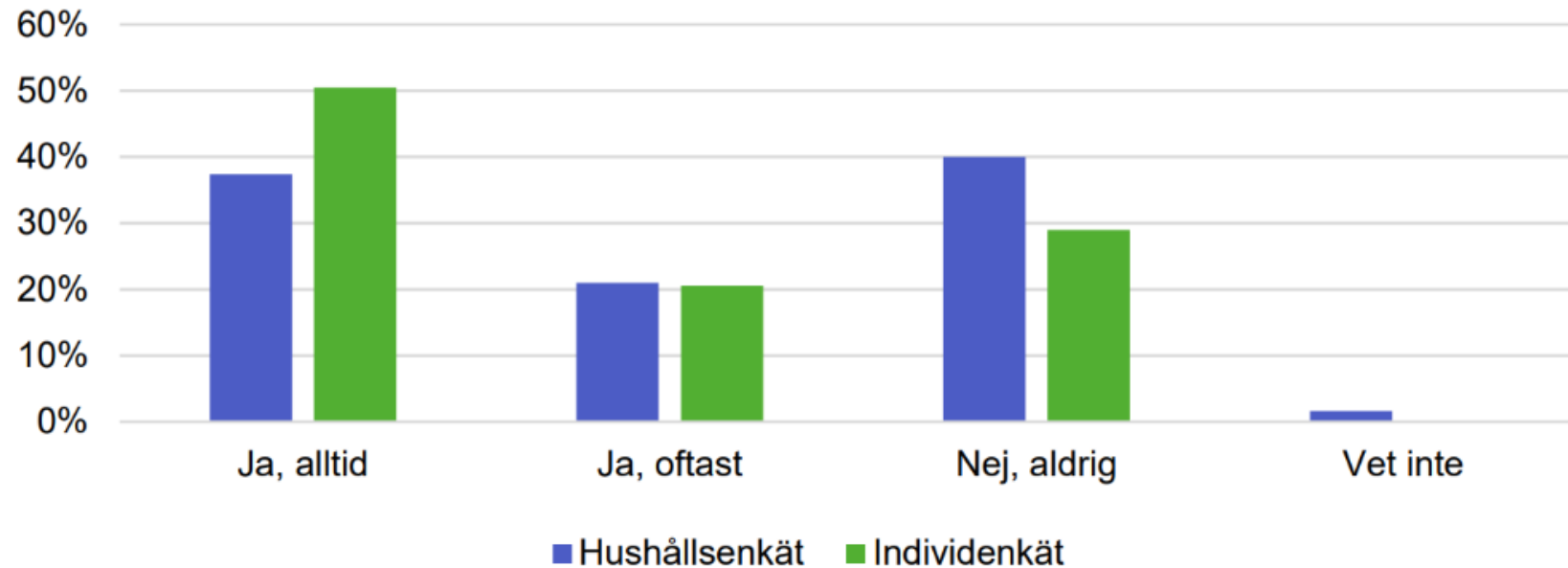


Tabell 4.1. Andel användare (%) efter åldersgrupp för de personer som oftast använder hushållets eldrivna enpersonsfordon, fördelat efter fordonsklassningen enligt lagen om vägtrafikdefinitioner.

	<i>Cykel</i>	<i>Cykel, Moped I eller Moped II</i>	<i>Moped I eller Moped II</i>	<i>MC</i>	<i>Okänd</i>	<i>Totalt</i>
<i>0–14 år</i>	5%	3%	10%	0%	1%	19%
<i>15–17 år</i>	1%	1%	3%	.	1%	6%
<i>18–29 år</i>	2%	1%	29%	0%	2%	34%
<i>30–49 år</i>	8%	1%	15%	.	2%	27%
<i>50 år och över</i>	2%	3%	6%	0%	1%	12%
<i>Vet ej</i>	.	0%	2%	.	.	2%
Totalt	19%	9%	65%	1%	6%	100%

Anm. Anledning att mopedklassningen förekommer flera gånger är att inte alla respondenter har uppgett både hastighet och effekt vilket möjliggör olika klassningar. Punkt i tabellen betyder att värde saknas. Avser resultat från hushållsundersökningen, n=305. Egen bearbetning.

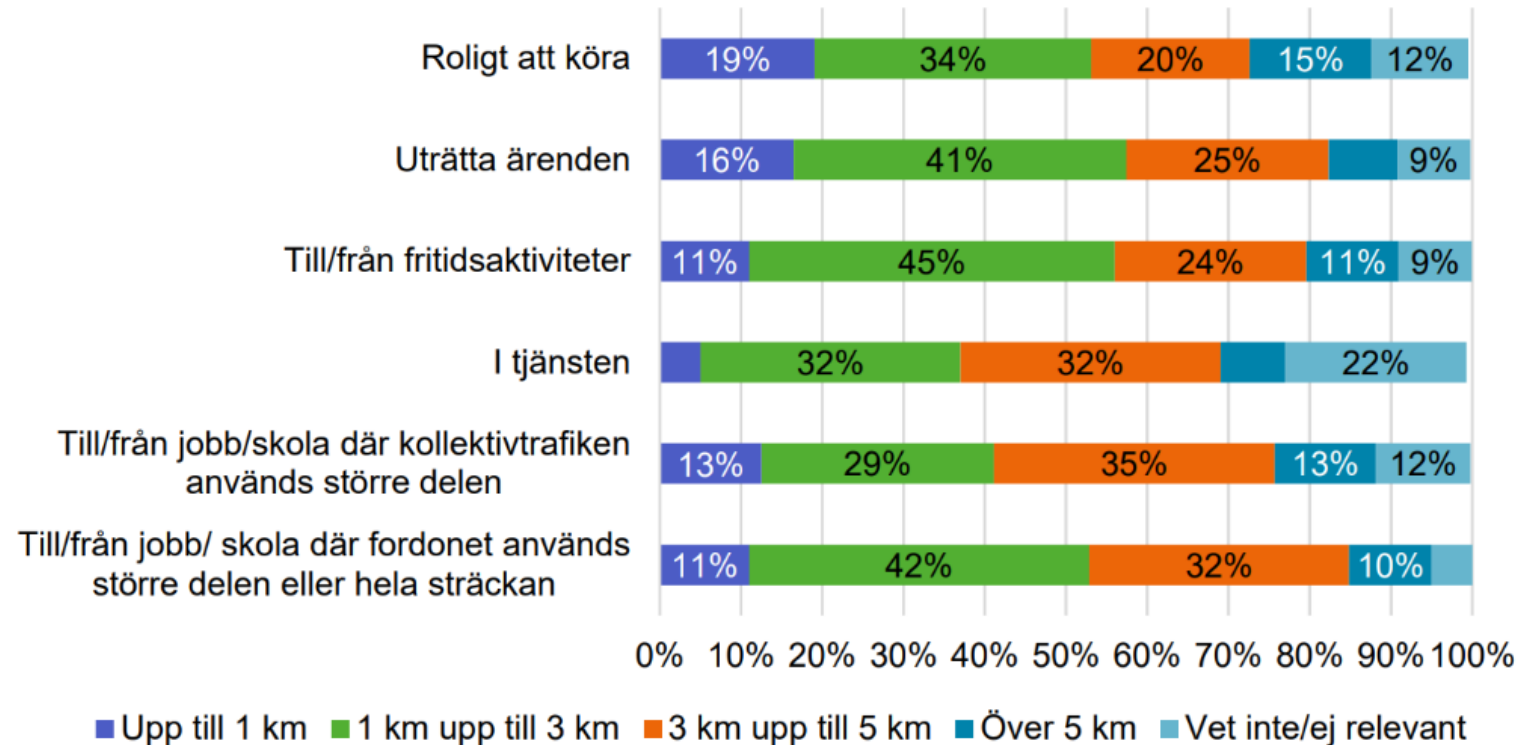
Används hjälm vid användning av fordonet?



Figur 4.6. Används hjälm vid användning av det eldrivna enpersonsfordonet? Andel användare fördelat på typ av enkät.

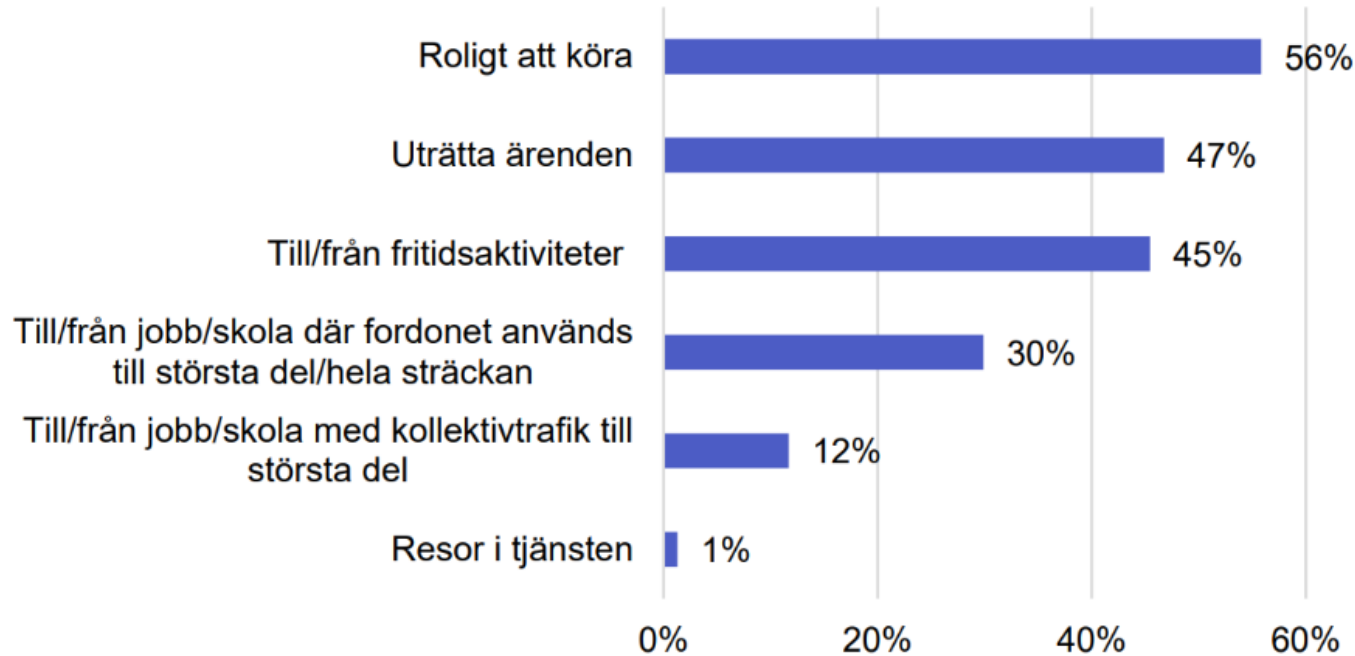
Anm. Hushållsenkät n=305, individenkät n=107.

Ärende och sträckor (tur och retur)



Figur 4.10. Uppskattade reslängder, tur och retur, för de resor som vanligtvis utförs med det eldrivna enpersonsfordonet. Andel användare uppdelat på avstånd och typ av resa.
Anm. Avser hushållsenkäten, multipla svar möjliga, n varierar här beroende på hur många som angett att fordonet används för respektive ärende, se Figur 4.8.

Vanliga restyper för användare under 18 år



Figur 4.9. För vilka typer av resor som fordonet används dagligen eller veckovis. Andel användare i åldern 0–17 år fördelat på typ av resa.

Anm. Baseras på hushållsenkäten, n=77. Daglig och veckovis användning summerat. Andel beräknat inom åldersgruppen.