

Lagstiftning om elsparkcyklar

Vad kan Sverige lära av Danmark,
Norge och Finland?

Susanne Wallhagen
Åsa Forsman

vti

VTI resultat 2026:9
Utgivningsår 2026
vti.se/publikationer

VTI resultat 2026:9

Lagstiftning om elsparkcyklar

**Vad kan Sverige lära av Danmark,
Norge och Finland?**

Susanne Wallhagen

Åsa Forsman



Om inget annat anges är publikationen licensierad enligt [CC BY-SA 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/), omslaget omfattas inte av licensen./Unless otherwise stated, the publication is licensed under [CC BY-SA 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/), the cover is not included in the license.

Författare: Susanne Wallhagen (VTI), Åsa Forsman (VTI)

Diarienummer: 2025/0101-8.2

Publikation: VTI resultat 2026:9

Utgiven av VTI 2026

Publikationsuppgifter – Publication Information

Titel/Title

Lagstiftning om elsparkcyklar. Vad kan Sverige lära av Danmark, Norge och Finland?/Legislation on electric scooters. What can Sweden learn from Denmark, Norway and Finland?

Författare/Author

Susanne Wallhagen (VTI, orcid.org/0000-0002-5198-8851)

Åsa Forsman (VTI, orcid.org/0000-0003-4680-4795)

Utgivare/Publisher

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut/
Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI)
www.vti.se/

Serie och nr/Publication No.

VTI resultat 2026:9

Utgivningsår/Published

2026

VTI:s diarienum/Reg. No., VTI

2025/0101-8.2

ISSN

3035-9805

DOI

<https://doi.org/10.65151/vti554623>

Projektnamn/Project

Lagstiftning om elsparkcyklar i Danmark och Norge/ Legislation on electric scooters in Denmark and Norway.

Uppdragsgivare/Commissioned by

Skyldfonden, Trafikverket/Swedish Transport Administration

Kort sammanfattning

Elsparncyklar, både hyrda och privatägda, har efter 2018 blivit ett vanligt inslag i svensk trafikmiljö. Fordonet är i Sverige klassificerat som en cykel. Antalet personskadeolyckor med elsparkcykel har ökat kraftigt och var cirka 4 700 år 2024.

Projektets syfte var att studera de regelverk om elsparkcyklar och dess användning som finns i Danmark, Norge och Finland och hur man nått fram till regelverken. För att förstå om regleringarna haft någon effekt på användning och trafiksäkerhet studeras också eventuella utvärderingar. Denna kunskap kan användas som underlag för att diskutera Sveriges regler som avviker påtagligt från de studerade ländernas.

Projektet baseras på material som finns tillgängligt via myndigheters och andra organisationers webbsidor samt information som vi erhållit genom mejlväxling och intervjuer med nyckelpersoner i Danmark, Norge och Finland.

Av resultaten framgår att elsparkcykeln i de andra länderna är klassificerad som ett litet eldrivet motorfordon, även om den ska framföras och användas enligt cykelregler. Övrigt som skiljer sig från Sveriges regler är att det finns en åldersgräns för att framföra elsparkcykeln (12 år i Norge, 15 år i Danmark och Finland) och en rattfyllerilagstiftning motsvarande den som finns för landets övriga motorfordon. I Norge är det hjälmkrav för barn under 15 år, i Danmark för alla åldrar och i Finland är det en stark rekommendation för alla att använda hjälm.

Avslutningsvis konstaterar vi att processen för att komma fram till respektive lands regler sett olika ut. Det är inte möjligt att avgöra vilket av de undersökta länderna som har lyckats bäst i att genom sitt regelverk begränsa antalet skadade på elsparkcykel då det är mycket svårt att få jämförbara siffror både vad gäller antal skadade och exponering. Dock har man i Norge minskat andelen som varit påverkade av alkohol eller droger, och i Danmark har man ökat hjälmanvändningen kraftigt, speciellt på privatägda elsparkcyklar.

Nyckelord

Elskoter, elscooter, enpersonsfordon, mikromobilitet, alkoholgräns, åldersgräns, hjälmkrav, motoreffekt, hastighet

Abstract

Electric scooters, both rented and privately owned, have become a common feature in the Swedish traffic environment after 2018. The vehicle is classified as a bicycle and the number of electric scooter crashes, where someone was injured, has increased sharply and was about 4,700 in 2024.

The aim of the project was to study the regulations governing electric scooters and their use in Denmark, Norway and Finland, as well as how and why these regulations came about. This knowledge can be used as a basis for discussing Sweden's regulations, which differ from the other countries.

The project is based on material available via the websites of authorities and other organizations, as well as information that we obtained through email exchanges and interviews.

The results show that the electric scooter is classified as a small electric motor vehicle in the other countries. Even so, it is often to be used according to bicycle regulations. Other differences from Sweden's rules are that there is an age limit for riding an electric scooter (12 years in Norway, 15 years in Denmark and Finland) and a drink-driving law equivalent to that of other motor vehicles. In Norway, helmets are required for children under 15 years of age, in Denmark for all ages, and in Finland it is a strong recommendation for everyone to use a helmet.

Finally, we note that it is impossible to determine which of the countries has been most successful in reducing the number of injuries with electric scooters through its regulations. This is due to the difficulties obtaining comparative figures both in terms of injuries and exposure. However, Denmark has increased helmet use, especially on privately owned electric scooters, and Norway has reduced the proportion of injuries in accidents where the driver was influenced by alcohol or other drugs.

Keywords

Electric scooter, single-person vehicle, micromobility, alcohol limit, age limit, helmet requirement, speed

Innehållsförteckning

Publikationsuppgifter – Publication Information	5
Kort sammanfattning.....	6
Abstract.....	7
Förord.....	9
1. Inledning	10
1.1. Bakgrund.....	10
1.2. Europeiska rekommendationer.....	12
1.3. Syfte	13
2. Metod.....	14
3. Resultat.....	15
3.1. Regler för elsparkcykel och dess användning	15
3.1.1. Danmark.....	16
3.1.2. Norge	18
3.1.3. Finland	20
3.2. Bakgrund till regeländringar	21
3.2.1. Danmark.....	21
3.2.2. Norge	23
3.2.3. Finland	25
3.3. Olycksrisker och utvärderingar av regeländringar	26
3.3.1. Danmark.....	27
3.3.2. Norge	29
4. Sammanfattande diskussion.....	32
4.1. Regler i sammanfattning	34
Referenser	35

Förord

Denna rapport är framtagen med ekonomiskt stöd från Skyltfonden, Trafikverket. Ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder i rapporten reflekterar författarna och överensstämmer inte med nödvändighet med Trafikverkets ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder inom rapportens ämnesområde.

Projektets syfte har varit att studera de regelverk om elsparkcyklar och dess användning som finns i Danmark, Norge och Finland och hur man nått fram till regelverken, samt vilka organisationer eller andra aktörer som varit drivande i lagstiftningsfrågan. För att förstå om regleringarna haft någon effekt på användning och trafiksäkerhet studeras också eventuella utvärderingar. Den erhållna kunskapen kan användas som underlag för att diskutera Sveriges regler som avviker påtagligt från de studerade ländernas.

Vi vill rikta ett stort tack till de personer i Danmark, Norge och Finland som försett oss med viktig information och kunskap.

Linköping, maj 2026

Susanne Wallhagen

Projektledare

Granskare/Examiner

Henriette Wallén Warner, VTI.

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis myndigheten VTI:s uppfattning./The conclusions and recommendations in the report are those of the authors and do not necessarily reflect the views of VTI as a government agency.

Publikationen godkänd för publicering/Publication approved for publication

Joakim Dahlman, VTI.

1. Inledning

I bakgrunden beskrivs hur elsparkcykeln klassificeras och används i Sverige. Denna bakgrund är viktig för att förstå de skillnader som finns jämfört med de andra länderna som undersöks i studien.

1.1. Bakgrund

Elsparkecykeln är i Sverige klassificerad som cykel och räknas som enpersonsfordon, maxhastigheten är 20 km/tim och den får ha en kontinuerlig märkeffekt på högst 250 watt (Transportstyrelsen, 2024). Innan 1 september 2022 var det tillåtet att köra på trottoar eller gångbana om elsparkcykeln framfördes i gånghastighet, cirka 6 km/tim, och det fanns inga särskilda regler om parkering (Transportstyrelsen, 2024). Efter det datumet ska elsparkcykeln köras på samma sätt som andra cyklar och därmed är det inte längre tillåtet att köra på trottoar eller gångbana, förutom för barn till och med det år de fyller åtta år. Det är efter 1 september 2022 inte heller tillåtet att parkera en elsparkcykel på en gång- eller cykelbana om det inte finns en uppställningsplats eller anordning för parkering av cyklar (Transportstyrelsen, 2024). Elsparkcyklar får framföras av alla oavsett ålder. Rattfyllerilagstiftningen med bland annat gränser för alkoholhalt är inte tillämplig eftersom den endast gäller motorfordon. Enligt 3 kap 1 § Trafikförordning (1998:1276) gäller dock följande för alla fordon, inklusive elsparkcykel: ”Fordon får inte föras av den som på grund av sjukdom, uttröttning, påverkan av alkohol, andra stimulerande eller bedövande ämnen eller av andra skäl inte kan föra fordonet på ett betryggande sätt”. Barn under 15 år ska använda hjälm, precis som på andra cyklar, och fordonet ska vara utrustat med bromsar och ringklocka, samt ha fram- och baklysen och reflexer vid körning i mörker. Till skillnad från andra cyklar är skjutsning aldrig tillåten.

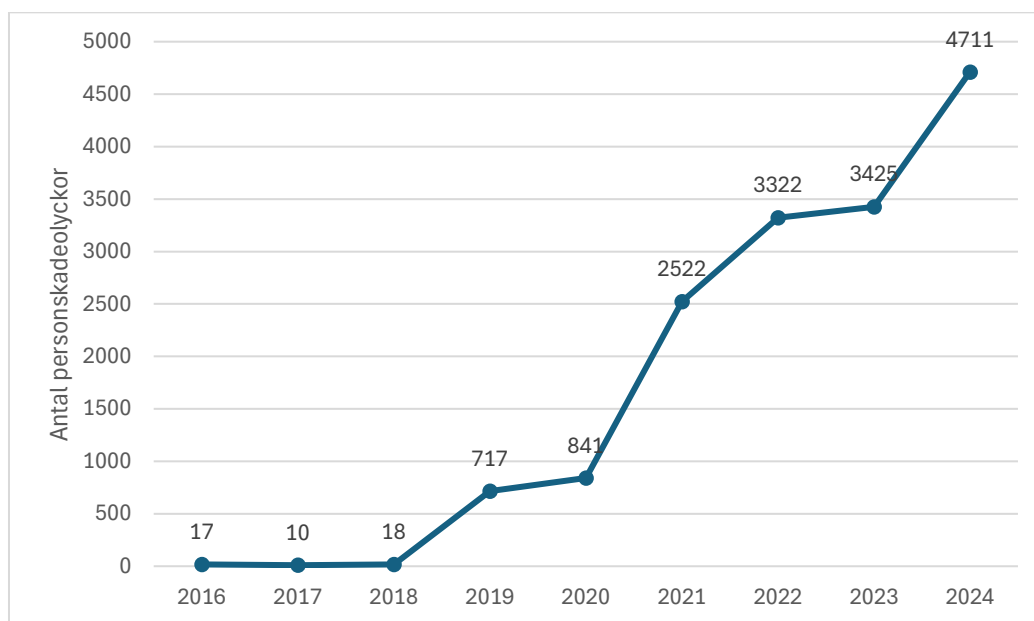
Enligt en observationsundersökning genomförd av Trafikverket år 2023 på uppdrag av Trafikverket (2025) var hjälmanvändningen på elsparkcykel totalt sett 29,7 procent (7 137 observationer). När resultatet delades upp på ålder konstaterades att det var 44,5 procent av barnen som använde hjälm, 16,7 procent i åldern 16–64 år använde hjälm och 20,5 procent av de över 65 år. NTF gjorde ytterligare en observationsundersökning 2024 och konstaterade att 43 procent av barnen som omfattas av hjälmlagen använde hjälm och 5 procent av vuxna och ungdomar från 15 år (NTF, 2024). Det var också 14 procent av barnen och 6 procent av vuxna och ungdomar som skjutsade på elsparkcykel. Vidare konstaterades att 85 procent av barnen och 41 procent av de vuxna körde privata elsparkcyklar på de studerade platserna.

Hyrsystemen med delade elsparkcyklar började etablera sig i Sverige under hösten 2018 (Trafikanalys, 2024). Efterhand ville kommunerna försöka bringa ordning i användningen och från 2021 började många kommuner kräva tillstånd för markupplåtelse utifrån ordningslagen, vilket behövs för att använda en offentlig plats. Kommunerna började också skriva lokala regler och sätta tak för maximalt antal delade elsparkcyklar samt ta ut markupplåtelseavgift och/eller avgift för att flytta felparkerade elsparkcyklar. I avsiktsförklaringar, som kommuner upprättar med elsparkcykelföretagen, kan kommunerna ange zoner där de inte vill att elsparkcyklarna ska framföras och bland annat geofencing kan sedan användas för att utestänga elsparkcyklar från dessa områden (Trafikanalys, 2024). I dialoger som Trafikanalys haft med olika aktörer framförs återkommande uppfattningen att privata elsparkcyklar ökar och blir allt vanligare, något som kan ha ett samband med att de delade elsparkcyklarna minskat i antal (Trafikanalys, 2024).

Om elsparkcykeln går snabbare än 20 km/tim eller effekten är högre än 250 watt klassas den inte längre som en cykel. Enligt polisen kan den då betraktas som ett körkortspliktigt motordrivet fordon och beroende på effekt och maxhastighet så krävs AM-körkort eller A1-körkort (Polisen, 2025). Men även med rätt behörighet kan polisen rapportera elsparkcyklister för att ha framfört ett oregistrerat fordon. Enligt Transportstyrelsen (2024) får en elsparkcykel som är snabbare eller starkare än att den kan klassas som cykel, inte köras i allmän trafik utan endast inom ett inhägnat område.

Från och med 23 december 2023 ska trafikförsäkring tecknas av ägaren om elsparkcykeln är konstruerad för att gå snabbare än 20 kilometer i timmen eller om den är konstruerad för att gå snabbare än 14 kilometer i timmen och väger mer än 25 kilo (Svensk författningssamling, 2024).

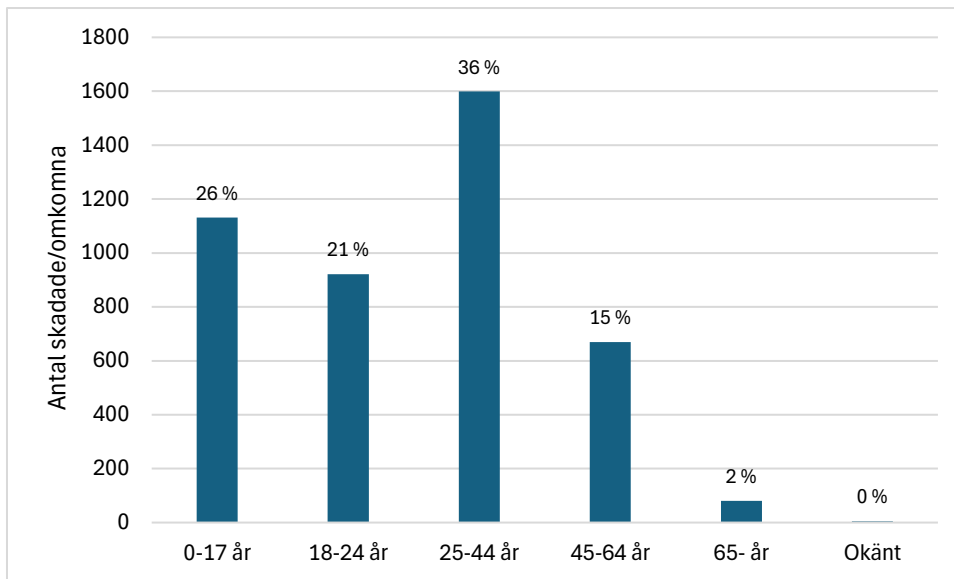
De rapporterade personskadeolyckorna med minst en elsparkcykel inblandad har ökat i Sverige, från drygt 700 olyckor år 2019 till drygt 4 700 år 2024 (Transportstyrelsen, 2026), se Figur 1. Majoriteten av olyckorna, 77 procent år 2024, var singelolyckor. När det gäller omgivande bebyggelse typ skedde 72 procent av olyckorna i tätbebyggt område och 7 procent i ej tätbebyggt område år 2024. För resterande olyckor (21 %) var bebyggelse typen okänd.



Figur 1. Antal rapporterade personskadeolyckor med minst en elsparkcykel inblandad åren 2016–2024. Källa: Transportstyrelsen, 2026. Notera att det skedde en lagändring 1 juli 2021 som ledde till ökat antal rapporter från akutsjukvården (Fredlund och Frank, 2025). En del av ökningen efter det kan därför bero på ökad rapportering.

Antalet skadade och omkomna personer på elsparkcykel har ökat från 671 personer år 2019 (varav 1 död) till 4 407 personer år 2024, varav 5 dödade (Transportstyrelsen, 2026). Antalet skadade elsparkcyklister är lägre än antalet personskadeolyckor med minst en elsparkcykel inblandad, vilket visar att ibland har endast andra trafikanter, exempelvis gående, skadats i olyckorna. År 2024 var 63 procent av de skadade och omkomna på elsparkcykel män och 37 procent var kvinnor.

Åldersfördelning av de skadade och omkomna år 2024 visas i Figur 2. Drygt en tredjedel, 36 procent, var i åldern 25–44 år. Barn och unga under 18 år utgjorde 26 procent av de skadade och omkomna 2024, vilket är en ökning från 9 procent år 2019, och från 14 procent år 2020.



Figur 2. Åldersfördelning bland skadade och omkomna personer på elsparkcykel år 2024. Källa: Transportstyrelsen, 2026.

I en studie med intervjuer av föräldrar till barn som kör elsparkcykel framkom att de flesta intervjuade föräldrarna tyckte att det skulle vara mycket bra med en lägsta åldersgräns för att få köra elsparkcykel (Wallhagen & Eriksson, 2024). Författarna föreslog att en åldersgräns för att få framföra elsparkcykel bör utredas. I studien rekommenderas även att det ska bli krav på att använda hjälm för alla. Studiens olycksanalys visade att hjälmanvändningen var låg från cirka 13 års ålder, och det framkom i intervjuer med barn att det finns ett gruppträck att inte använda hjälm. Om det är hjälmkrav för alla åldrar är det enklare att stå emot ett sådant gruppträck och många, både barn och vuxna, skulle erhålla lindrigare skador i olyckorna om hjälm användes.

Den ökade mängden elsparkcyklar och, som konsekvens av detta, en ökning av olyckor och skador har hanterats på olika sätt i olika länder. Det är angeläget att studera regleringarna i några närliggande länder, för att se om Sverige kan hämta lärdomar från dessa, när det gäller att komma till rätta med den stora ökningen av elsparkcykelolyckor och skadade på elsparkcykel.

1.2. Europeiska rekommendationer

ETSC, European Transport Safety Council, har tagit fram rekommendationer som gäller elsparkcyklar, för att skydda både elsparkcyklister och andra trafikanter (Carson, Jost & Meinero, 2024).

Rekommendationerna riktas till nationella regeringar och till EU och gäller bland annat:

- Maximal hastighet på 20 km/tim.
- Åldersgräns på 16 år.
- HjälmkraV för alla som kör elsparkcykel.
- Förbud att köra under påverkan av alkohol eller droger.
- Förbud att använda mobiltelefon under körning.
- Utbildning för elsparkcyklister och för alla trafikanter om riskerna med elsparkcyklar.
- Maximal hastighet på 30 km/tim för motorfordon i bostadsområden och stadskärnor, och i övrigt säker infrastruktur med separering från motorfordonstrafik, och prioriterat vägunderhåll.

1.3. Syfte

Projektets syfte är att studera de regelverk om elsparkcyklar och dess användning som finns i Danmark, Norge och Finland och hur man nått fram till regelverken, samt vilka organisationer eller andra aktörer som varit drivande i lagstiftningsfrågan. För att förstå om regleringarna haft någon effekt på användning och trafiksäkerhet studeras också eventuella utvärderingar.

2. Metod

Projektet baseras på material som finns tillgängligt via myndigheters och andra organisationers webbsidor. Vi har även fått hjälp från nyckelpersoner i de tre länderna att hitta ytterligare relevant information samt att de försett oss med information. Två intervjuer har också genomförts via Teams. I den ena deltog två personer från Statens vegvesen i Norge och i den andra intervjun en person från Færdselsstyrelsen i Danmark.

Våra kontakt- och intervjupersoner har varit enligt följande.

I Danmark har vi haft kontakt med Bjørn Olsson på Sikker Trafik¹, och Anne Eriksson på Vejdirektoratet², samt Dan Damgaard på Færdselsstyrelsen³ (Danish Road Traffic Authority) vilken vi också intervjuat.

I Norge har vi haft kontakt med Renata Torquato Steinbakk på Trygg Trafikk⁴ samt Anne Mette Bjerkan och Anette Hauge på Statens vegvesen⁵ vilka vi intervjuat gemensamt.

I Finland var vår kontaktperson Marja Pakarinen på Liikenneturva (Trafikskyddet)⁶. Ingen intervju genomfördes med någon från Finland eftersom vi hade bra med skriftlig information och lagändringen där är så ny att inga utvärderingar finns tillgängliga.

Intervjuerna genomfördes över Teams och spelades in med de intervjuades tillåtelse. Intervjuerna har lyssnats igenom och transkriberats. I resultat- och diskussionskapitlen framgår tydligt vad som kommer från intervjuerna. De intervjuade var väl medvetna om att det de sa utgjorde underlag till rapporten, men de har inte kontrollerat det vi skrivit.

¹ <https://www.sikkertrafik.dk/>

² <https://www.vejdirektoratet.dk/>

³ <https://www.danishroadtrafficauthority.dk/>

⁴ <https://www.tryggtrafikk.no/>

⁵ <https://www.vegvesen.no/>

⁶ <https://www.liikenneturva.fi/sv/>

3. Resultat

Här beskrivs vad vi funnit i litteratur och genom personliga kontakter i Danmark, Norge och Finland. En viktig fråga har varit hur de olika länderna kommit fram till de gällande reglerna, vad som eventuellt föregått regelförändringarna och vilka organisationer eller andra aktörer som varit pådrivande vid reglernas tillkomst.

3.1. Regler för elsparkcykel och dess användning

Detta avsnitt inleds med en sammanställning över reglerna i de undersökta länderna, och därefter följer en mer detaljerad beskrivning per land.

En del regler är samma i alla länder, till exempel att fordonen är enpersonsfordon och därmed bara får ha en förare och inte någon passagerare. Fordonen ska vara CE-märkta, men det finns ingen registreringsplikt. Det behövs inte heller någon utbildning eller något körkort för att få köra elsparkcykeln (Høye & Milch, 2023). I alla länder är det krav på bromsar, ringklocka/ljudanordning och reflexer.

I Tabell 1 visas regler som skiljer sig åt mellan länderna. Där framgår till exempel att det bara är i Sverige som elsparkcykeln klassificeras som en cykel, i övriga länder är den ett mindre motordrivet/eldrivet fordon. Övriga länder har även en åldersgräns samt tillämpar rattfyllerilagstiftning på elsparkcyklar – vilket Sverige inte gör. Den maximala hastigheten är 20 km/tim i alla länder utom Finland där den är 25 km/tim. Det framgår också att det endast är Sverige och Finland som har begränsad motoreffekt, och den är betydligt högre i Finland än i Sverige. Körning på trottoar är tillåtet i Norge (begränsat till 6 km/tim) men inte i de andra länderna. Elsparkcykelns storlek (vikt, längd, bredd) skiljer sig stort mellan Danmark och Norge.

Tabell 1. Regler i fyra nordiska länder gällande elsparkcyklar och dess användning. Eventuella datum gäller när regeln trädde i kraft.

	Sverige	Danmark (regler 2019-01-17, utom cykelhjälm 2022-01-01)	Norge (regler 2022-06-15, om ej annat anges)	Finland (de flesta reglerna kom 2025-06-17)
Klassificering	Cykel	Litet motordrivet fordon	Litet eldrivet motorfordon	Lätt elfordon (>15 km/tim)
Maximal hastighet	20 km/tim	20 km/tim	20 km/tim (2018-04-10)	25 km/tim
Maximal motoreffekt	250 watt	Ingen gräns	Ingen gräns (2018-04-10)	1000 watt
Maximal vikt	Ingen gräns	25 kg	70 kg (2018-04-10)	Okänt
Maximal längd	Ingen gräns	200 cm	120 cm (2018-04-10)	Okänt
Maximal bredd	Ingen gräns	70 cm	85 cm (2018-04-10)	Okänt
Lyktor	Tända i mörker	Alltid tända	Tända i mörker (2018-04-10)	Tända i mörker
Köra på trottoar, gångväg	Ej tillåtet (2022-09-01)	Ej tillåtet	Ja, max 6 km/tim (2021-05-18)	Ej tillåtet
Parkeringsregler	Ja, nationella (2022-09-01)	Kommuner kan införa (2021-01-01)	Kommuner kan införa (2021-06-18)	Kommuner kan införa

	Sverige	Danmark (regler 2019-01-17, utom cykelhjälm 2022-01-01)	Norge (regler 2022-06-15, om ej annat anges)	Finland (de flesta reglerna kom 2025-06-17)
Åldersgräns	Ingen gräns	15 år (Barnet kan vara yngre om det övervakas av en vuxen)	12 år	15 år
Hjälmkrav	<15 år	För alla	<15 år	För alla, men är endast en stark rekommendation
Alkoholgräns	Ingen gräns	0,5 promille	0,2 promille	0,5 promille
Gräns för illegala droger	Illegala droger är förbjudet att använda	THC 0,001 mg/kg blod, övriga ämnen nollgräns	Gränser finns för illegala droger och mediciner	Nollgräns

Uthyrningsföretagen har egna högre åldersgränser än vad som är lagstiftat. Vi har kontaktat några stora uthyrningsföretag i Sverige, Norge, Danmark och Finland och fått följande svar om åldersgräns eller minimiålder för att få åka fordonet:

- Voi – 18 år, utom i Norge där gränsen är 16 år.
- Lime – 18 år
- Dott (Tier) – 18 år
- Ryde – 15 år

Vi känner dock inte till i vilken utsträckning åldersgränserna kontrolleras eller vilka konsekvenserna kan bli om man bryter mot dessa. Som ett exempel så står det i villkoren i appen som används för fordon från Ryde att gränsen är 15 år men det görs ingen kontroll av ålder när ett fordon låses upp (kontrollerat 2026-04-02).

3.1.1. Danmark

Elsparcyklar blev lagliga i Danmark den 17 januari 2019 genom en föreskrift (bekendtgørelse) om en försöksordning för elsparkcyklar (motoriseret løbehjul) som tillkännagavs i BEK nr 40 (Retsinformation, 2019). I föreskriften fastslog den danska trafik-, bygg- och bostadsstyrelsen en reglering kring vad en elsparkcykel är och hur den får användas. I intervjun med Færdselsstyrelsen (D. Damgaard, intervju, 5 februari 2026) framkom att man valde att klassificera elsparkcykeln som ett litet motordrivet fordon eftersom detta var en definition som redan fanns, till skillnad från cykel där det inte fanns någon strikt benämning/klassificering i lagen. Elsparkcyklarna ska dock, med vissa undantag, följa samma trafikregler som cyklar. Man valde att göra föreskriften till en försöksordning eftersom man ville göra så få ändringar som möjligt i Vägtrafiklagen och även lättare kunna göra ändringar efterhand. Samtidigt som försöksordningen för elsparkcyklar startade två andra försöksordningar, nämligen för snabelcyklar som kan gå upp till 45 km/tim (speed pedelecs) och för självbalanserande fordon och motoriserade skateboards.

Nuvarande krav på elsparkcykeln

Enligt BEK nr 40 finns följande krav på fordonet:

- En elsparkcykel är ett eldrivet tvåaxlat fordon med styre, och som inte är utrustat med säte, pedaler eller liknande.
- Konstruktiv maxhastighet är 20 km/tim.
- Släpvagn eller sidovagn får inte fästas på fordonet.

- Fordonets maximala nettovikt är 25 kg.
- Fordonets maximala längd är 2 meter och maximal bredd är 0,7 meter.
- Under körning ska det alltid vara en strålkastare med vitt eller gult ljus framåt och ett bakljus med rött ljus. Lyktorna måste vara synliga på minst 300 meters avstånd.
- Fordonet ska vara utrustat med vit reflex fram, röd reflex bak och gul/vit reflex som är synlig från båda sidorna.

Om ovanstående regler inte efterföljs kan böter utdelas.

Anledningen till att det i Danmark inte finns någon gräns för maximal motoreffekt, är att de vid skapandet av regelverket ville göra allt så enkelt som möjligt (D. Damgaard, intervju, 5 februari 2026). Därför sattes enbart en gräns för konstruktiv maxhastighet. Med en konstruktiv maxhastighet menas att elsparkcykeln är konstruerad så att det krävs en väsentlig förändring av själva fordonet (t.ex. motor eller styrenhet) för att kunna köra över maxhastigheten. En elektronisk begränsning av hastigheten, som användaren kan göra via en meny eller app är inte tillräcklig (Færdselsstyrelsen, 2019).

Danmark har tidigare haft problem med elsparkcyklar som har en högre konstruktiv hastighet, men det är nu vanligare att fatbikes och snabba elcyklar (speed pedelecs) går för fort (D. Damgaard, intervju, 5 februari 2026). Enligt Vägtrafiklagen är en elsparkcykel som går för fort ett olagligt fordon eftersom den är ett fordon som inte uppfyller reglerna. Bara för att elsparkcykeln går för fort blir den inte per automatik en moped. Den följer inte reglementet för mopeder och är inte typgodkänd som moped, så snabbare elsparkcyklar hamnar ”utanför boxen” som ett olagligt fordon. Det är polisen som upprätthåller reglerna, och de kan ha olika syn på vilka konsekvenser användaren av elsparkcyklar som går för fort ska få. Polisen kan ge böter för att föraren har kört en oregistrerad moped eller motorcykel, beroende på vad som ger högst bot, trots att elsparkcykeln enligt reglerna inte är något av dessa fordon. Polisen kan även beslagta elsparkcykeln. D. Damgaard (intervju, 5 februari 2026) tror inte att polisen gör åtskillnad på om elsparkcykeln är manipulerad till högre hastighet eller om den konstruktiva hastigheten var för hög redan när den såldes. Det är lagligt att sälja elsparkcyklar som går för fort om de är CE-märkta och följer reglerna i maskindirektivet, men om man i marknadsföringen visar foton där de används på väg är det falsk marknadsföring.

Nuvarande krav på användningen

I den ovan nämnda föreskriften BEK nr 40 (Retsinformation, 2019) samt uppdatering i BEK nr 55 (Retsinformation, 2021) fastslås även regler för hur fordonet får användas. Færdselsstyrelsen (2019) har även en webbsida med vilka regler som gäller.

- Grunden är att de regler i Vägtrafiklagen som gäller för cyklar och cyklistar (t.ex. kapitel 7) ska följas även av den som kör elsparkcykel. Vissa undantag finns dock vilket framkommer nedan.
- Föraren måste ha fyllt 15 år, om inte körningen sker i sällskap med och övervakas av en vuxen eller om körningen endast sker på skyltat lek- och rekreationsområde.
- Inga andra personer än föraren får färdas på elsparkcykeln.
- En förare gör sig skyldig till rattfylleri om den vid framförandet av en elsparkcykel har en alkoholkoncentration i blodet som överstiger 0,50 promille eller har intagit narkotika, där gränsen för THC är 0,001 mg per kilo blod och där en nollgräns gäller för övriga utpekade ämnen (Vägtrafiklagen §53 och §54 stycke 1 och 2).
- En korrekt använd cykelhjälm ska användas av den som framför en elsparkcykel.

- Handhållen mobiltelefon får inte användas (gäller även vanlig cykel).
- Tillverkaren anger lägsta och högsta vikt för användaren och detta ska följas.

Om ovanstående regler inte efterföljs kan böter utdelas. En påföljd med böter på 1500 DKK kan ges till den som kör utan cykelhjälm (Sikker Trafik, 2025a). För rattfylleri är påföljden 2000 DKK första gången det händer, andra gången är boten 4000 DKK och vid en tredje gång riskerar man fängelsestraff.

På samma sätt som för cykel ska elsparkcykeln framföras på cykelbanan om det finns en sådan, och den får inte köras på trottoarer, gångbanor eller på övergångsställen (Sikker Trafik, 2025a). Föraren ska följa trafiksignaler och skyltning för cyklister och ge tecken vid sväng och stopp.

Regler för försäkring (Retsinformation, 2019; Sikker Trafik, 2025a) kan sammanfattas i följande:

- Den som hyr ut elsparkcykel är försäkringspliktig, och att företaget har en lagstadgad ansvarsförsäkring ska framgå i appen eller på företagets hemsida. Den som hyr fordonet bör försäkra sig om detta. Den som använder en privat elsparkcykel kan behöva en tilläggsförsäkring till sin ansvarsförsäkring beroende på försäkringsbolagets regler. Enligt Færdselsstyrelsen (2019) är dock inte de privatägda elsparkcyklarna försäkringspliktiga. Se också i §105 i Færdselsloven (Danske love, 2025).

Parkering av elsparkcyklar regleras kommunalt enligt en föreskrift hos Vejdirektoratet (D. Damgaard, intervju, 5 februari 2026). Parkeringsförbud för elsparkcyklar infördes 2021-01-01 på kommunal mark i den innersta tredjedelen av Köpenhamn, vilket gjorde att uthyrningsföretagen i princip lämnade staden (Ny teknik, 2021; SVT-nyheter, 2021). Från juni 2021 blev det möjligt för 2 till 4 hyrbolag att ha ett begränsat antal elsparkcyklar i Köpenhamn, efter avtal med kommunen, men resor med elsparkcyklarna kunde bara påbörjas och avslutas på utpekade parkeringsplatser utanför det innersta området av Köpenhamn (Københavns Kommune, 2021).

3.1.2. Norge

Elsparkecyklar (elektriske sparkesykler) likställdes 10 april 2018 med cyklar i vägtrafiklagen genom en ändring i Forskrift 19. februar 1990 nr. 119 (Lovdata, 2018). Elsparkcykeln (och andra elektriskt drivna fordon för transport av en person (föraren)) med en konstruktiv hastighet på max 20 km/tim räknades efter det som en cykel. Detta innebar att de fick köras på trottoar och att det inte fanns hjälmkrav, alkoholgräns eller åldersgräns (Høye & Milch, 2023; Lovdata, 2018). Därefter har användningen av elsparkcyklar skärpts. I maj 2021 sattes hastighetsgränsen vid omkörning av gående på trottoar till 6 km/tim. Kommunerna fick i juni 2021 även möjlighet att hantera felparkeringar och inrätta zoner med egen hastighetsgräns, parkerings- eller användningsförbud, till exempel förbud av användning under nattetid.

I september 2021 förbjöd Oslo hyr-elsparkecyklar mellan kl. 23:00 och 05:00 varje natt i syfte att minska alkoholpåverkad körning och antalet kollisioner (Oslo Byråd, 2021). Det sattes också ett tak på 8 000 elsparkcyklar som kunde hyras ut (från över 20 000 tidigare). Antalet fordon skulle fördelas på de aktörer som efter ansökan fick tillstånd att hyra ut.

En mer detaljerad beskrivning av olika kommuners erfarenheter av uthyrningsverksamhet för elsparkcyklar utifrån lag och föreskrifter finns dokumenterat i Ydersbond m.fl. (2023). Rapporten innehåller även erfarenheter från uthyrningsföretag, statliga direktorat, allmänhet och organisationer som representerar olika grupper av fotgängare och cyklister.

Nuvarande krav på elsparkcykeln

Den 15 juni 2022 kom ”Forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn” på Samferdselsdepartementet (Lovdata, 2022a). I föreskriften omklassificerades elsparkcykeln till ”liten elektrisk motorvogn”, litet eldrivet motorfordon, och nya regler infördes för elsparkcyklarna.

- En elsparkcykel är ett icke-självbalanserande motorfordon för en person och det får inte ha någon sittanordning.
- Elsparkcykeln ska vara konstruerad för en maximal hastighet på 20 km/tim.
- Den maximala vikten inklusive batteri är 70 kg.
- Den maximala längden är 120 cm och den maximala bredden är 85 cm.
- I mörker ska det finnas en lykta som ger vitt eller gult ljus framåt och baktill ska det finnas en lykta som ger rött ljus. Lyktorna ska vara synliga på ett avstånd av 300 meter.

Enligt A. Hauge och A.M. Bjerkan (intervju, 26 februari 2026) är det tillåtet att sälja och köpa, men förbjudet att använda elsparkcyklar som går fortare än 20 km/tim. En elsparkcykel som köpts laglig men som sedan modifieras till att gå i högre hastighet är också olaglig att använda. Polisen kan beslagta dessa olagliga elsparkcyklar. En elsparkcykel ska också vara försäkrad (se nedan) och ett olagligt fordon får inte försäkras. Detta innebär att en elsparkcyklist som kör ett olagligt och oförsäkrat fordon kan bli personligt ersättningsansvarig om en olycka sker.

Statens vegvesen testar vilken hastighet fordonen går i och kontrollerar de tekniska kraven, men det är polisen som beslagtar fordonen. Så polisen behöver hjälp från Statens vegvesen, om de inte ser att fordonen går långt över den konstruerade hastigheten, kanske mer än 50 km/tim. Det behövs alltså samordnade kontroller, men de är mycket resurskrävande, så det görs för få enligt A. Hauge och A.M. Bjerkan (intervju, 26 februari 2026). De känner inte till hur många fordon som beslagtas per år.

Nuvarande krav på användningen

Regler för användning av elsparkcyklar infördes likaså den 15 juni 2022 men dessa regler finns i andra föreskrifter. Åldersgräns finns i Lovdata (2022b) och där står att ett litet eldrivet motorfordon får köras av en person som har fyllt 12 år och har de kvalifikationer som krävs. HjälmkraV finns i Lovdata (2022c) och innebär att barn under 15 år som kör ett litet eldrivet motorfordon måste bära en godkänd och CE-märkt cykelhjälm under körning. I och med att elsparkcykeln är ett motorfordon gäller också vägtrafiklagens regler om berusade motorfordonsförare (Lovdata, 1965).

- Den som kör elsparkcykel eller annat litet eldrivet motorfordon ska vara minst 12 år.
- hjälm ska användas av den som är under 15 år och kör elsparkcykel eller annat litet eldrivet motorfordon.
- Den som har en alkoholkoncentration i blodet som är högre än 0,2 promille anses vara påverkad av alkohol och får inte framföra elsparkcykel eller andra motorfordon. Detsamma gäller om halten i blodet av annat berusande eller bedövande medel överstiger de gränser som finns fastställda i föreskrifter utfärdade med stöd av lagen. Undantag gäller om den överstigande mängden utgörs av läkemedel som tagits enligt gällande recept från läkare eller tandläkare.
- Det är, som beskrivits ovan, tillåtet att köra elsparkcykel på trottoaren om elsparkcyklisten inte utgör ett hinder för gående (Carson m.fl., 2024). Detta innebär att man inte får hindra eller utgöra en fara för fotgängare (företräde ska lämnas mot fotgängare) och att man måste anpassa hastigheten till 6 km/tim samt hålla ett bra avstånd vid omkörning (Høye & Milch, 2023). När det är många människor på trottoaren ska man gå av och rulla elsparkcykeln. På gång- och cykelvägar ska man köra på höger sida, och på övergångsställen gäller samma regler som för

cyklister, vilket innebär att man får köra över övergångsstället, men att man då inte räknas som fotgängare, och att fordonsföraren inte har väjningsplikt mot elsparkcyklisten. När det gäller körning av elsparkcykel på cykelvägar och cykelfält gäller samma regler som för cyklister.

Från och med 1 januari 2023 är det även obligatoriskt med en ansvarsförsäkring för privatägda elsparkcyklar. Uthyrningsföretagen måste ha person- och tredjepartsförsäkring. (DNB, 2025)

Det är förbjudet med handhållen mobiltelefon eftersom elsparkcykeln är ett motorfordon, vilket innebär att mobiltelefon ska vara placerad i en fast hållare (A. Hauge & A.M. Bjerkan, intervju, 26 februari 2026).

3.1.3. Finland

Den 17 juni 2025 trädde en ny lagstiftning om mikromobilitet, däribland elsparkcyklar, i kraft i Finland (Traficom, 2025). Syftet var att genom tydlighet och regler förbättra säkerheten och mobiliteten för det snabbt ökande transportsättet. Elsparkcykeln klassas som ett *lätt elfordon* med en maxhastighet på 25 km/tim, maximal motoreffekt på 1 kW och det finns en åldersgräns på 15 år. Lätta elfordon utgörs bland annat av olika slags elsparkcyklar, olika slags självbalanserade persontransportanordningar, samt tre- eller fyrhjuliga skotrar som uttryckligen är avsedda för personer med nedsatt rörlighet. Det finns också *elektriska förflyttningshjälpmedel* som stöder eller ersätter förflyttning till fots, till exempel balansbrädor, och som har samma motoreffekt men får gå i max 15 km/tim.

Ändringarna framgår av Finlands författningssamling 304/2025 och gäller Lag om ändring av vägtrafiklagen (Finlex, 2025a). Ändringarna är införda i Vägtrafiklag 729/2018 (Finlex, 2025b).

När det gäller uthyrning av elsparkcyklar krävs från och med 1 augusti 2025 att uthyraren har ett mikromobilitetstillstånd beviljat av kommunen (Trafikskyddet, 2025a). Med sådana tillstånd kan kommunen styra användningen, exempelvis när det gäller parkering och körhastigheter.

Nuvarande krav på elsparkcykeln

- En elsparkcykel är klassificerad som ett lätt elfordon och den får inte ha någon sits.
- Elsparkcykelns maximala konstruktiva hastighet är 25 km/tim.
- Elsparkcykelns maximala motoreffekt är 1000 watt.
- I skymning och mörker ska elsparkcykeln vara försedd med en lykta som visar vitt eller ljusgult ljus framåt samt en lykta som visar rött ljus bakåt. Lyktan får också fästas på den som framför elsparkcykeln.

Nuvarande krav på användningen

- Elsparkcykeln ska följa samma trafikregler som cyklister och får inte köras på trottoar/gångbana.
- Den som framför elsparkcykeln ska vara minst 15 år.
- Förare av elsparkcykel ska, liksom andra cyklister och cykelpassagerare, under körning i allmänhet använda skyddshjälm (92 § Vägtrafiklagen). Ingen sanktion finns dock, och bestämmelsen har karaktären av en rekommendation.
- En elsparkcykel får inte framföras om alkoholhalten under eller efter färden är minst 0,5 promille i förarens blod. Ingen narkotika får finnas i förarens blod under eller efter färden, såvida det inte är från ett läkemedel som föraren har rätt att använda.

Om en elsparkcykel väger över 25 kg eller har en konstruktiv hastighet över 25 km/tim ska den ha en trafikförsäkring (Trafikförsäkringscentralen, 2025). Uthyrningsföretag ska teckna trafikförsäkring för alla sina elsparkcyklar oavsett vikt och hastighetsgräns. Försäkringsplikten trädde i kraft 1 juni 2024 (Finlands regering, 2025). Lätta elfordon med en hastighet som överstiger 25 kilometer i timmen får inte användas alls (Finlands regering, 2025).

Lagstiftningen från juni 2025 om elsparkcyklar gäller både för privatägda elsparkcyklar och de som hyrs ut (Yle, 2025a). Tidigare fanns ingen åldersgräns för att köra elsparkcykel. Eftersom personer under 15 år inte är straffmyndiga kan polisen inte bötfälla så unga förare utan kan i stället utfärda en straffavgift på 60 euro till den som låtit en minderårig åka elsparkcykel. Alkoholgränsen på 0,5 promille är samma gräns som för rattfylleri och en avgift på 200 euro kan tas ut om man kör elsparkcykel berusad. Polisen kan utföra blås- och salivtester på föraren av elsparkcykel för att det ska kunna konstateras om han eller hon eventuellt har intagit alkohol eller något annat berusningsmedel (Finlex, 2025a; Trafikskyddet, 2025a). Prov kan tas på förare över 15 år.

En elsparkcykel klassad som ett lätt fordon får inte överlåtas åt en person under 15 år (Finlex, 2025a). En fysisk eller juridisk person som uppsåtligt eller av oaktsamhet överlåter ett lätt elfordon för framförande av en person under 15 år kan påföras en avgift för trafikförseelse på 60 euro (Finlex, 2025a).

När det gäller trafikregler för elsparkcyklar så får de inte framföras på trottoarer (Carson m.fl., 2024; Trafikskyddet, 2025b). Däremot får man köra på gågator och gårdsgator, men ska ge fotgängare fri passage och körhastigheten ska anpassas till gånghastigheten. Maximal hastighet på gågator och gårdsgator är 20 km/tim. Parkering får inte äventyra säkerheten eller störa övrig trafik, dock får elsparkcykeln parkeras på gångbana eller cykelbana om den inte är till olägenhet (Trafikskyddet, 2025a).

3.2. Bakgrund till regeländringar

3.2.1. Danmark

Redan 2016 började man på politisk nivå och myndighetsnivå (Færdselsstyrelsen var då en del av Trafik- och byggnadsmyndigheten) titta på nya teknologier och nya former av transport och mobilitet (D. Damgaard, intervju, 5 februari 2026). Ministeriet gav myndigheten i uppdrag att göra en analys av vilka nya typer av mobilitetshjälpmedel som fanns tillgängliga och vilka som var på väg att introduceras, samt vilken påverkan på trafiksäkerheten dessa fordon förväntades ha. Det var en teknisk analys som gjordes om fordonens tekniska egenskaper och vilken infrastruktur det var lämpligt att de använde. Elsparkcyklarna började inte komma till Danmark förrän 2019 så ingen analys av olyckor ingick i uppdraget. Trafik- och byggnadsmyndigheten rekommenderade att regler borde införas för fordon som de ansåg inte hade några stora säkerhetsproblem, nämligen snabelcyklar (speed pedelecs 45 km/tim), elsparkcyklar och motoriserade skateboards.

Den 4 oktober 2017 kom ett lagförslag, L28, om att Transportministeriet på egen hand skulle kunna fastställa reglering av ”små motoriserede køretøjer” (Folketinget, 2017a). Förslaget gällde både elsparkcyklar, speed pedelecs och motoriserade skateboards. Lagförslaget gav transport-, byggnads- och bostadsministern Ole Birk Olesen befogenhet att fastställa närmare bestämmelser för användningen av små motordrivna fordon i en försöksordning (ett pilotprojekt) som reglerades på föreskriftsnivå (Folketinget, 2017b). Denna befogenhet föreslogs införas i § 68 i Vägtrafiklagen. Motivet bakom lagförslaget var att nya fordonstyper introducerades och det fanns ett behov att kunna införa regleringar utifrån utvecklingen på marknaden och fordonens användning. Transportministern kunde genom ändringen i Vägtrafiklagen till exempel bestämma om särskilda ålders- och hastighetsgränser, krav på körkort för aktuella fordon, användning av signaler, skyltar, belysning och anvisningar för trafik för dessa små motordrivna fordon.

Lagförslaget föreslogs träd i kraft 1 januari 2018, och innan dess var det uppe på en första behandling 2017-11-03 i Trafik-, bygg- och bostadsutskottet vilket innebar en politisk debatt med frågor och svar (Folketinget, 2017a). I behandlingen nämndes också inkomna remissvar från Rådet for Sikker Trafik, Cyklistforbundet och Dansk Fodgænger Forbund vilka var negativa till de små motordrivna fordonen och förespårde fler olyckor. Även Rikspolisens hade skickat kommentarer till lagförslaget. En andra behandling skedde 2017-12-07 men där ställdes inga frågor och inget ändringsförslag framkom. Lagförslaget gick därför direkt till en tredje behandling 2017-12-12 där det röstades igenom och "Lov om ændring af færdselsloven" antogs enhälligt för att sedan sändas till statsministern.

D. Damgaard (intervju, 5 februari 2026) berättar att Færdselsstyrelsen har involverat polisen under utformningen av reglerna. Beslutet om att hastighetsgränsen på 20 km/tim ska vara en konstruktiv hastighetsgräns är en följd av att polisen inte kan övervaka en hastighetsgräns på 20 km/tim eftersom mätutrustningen inte är tillräckligt exakt.

Åldersgränsen för att få köra elsparkcykel trädde i kraft den 17 januari 2019 och sattes till 15 år vilken är samma åldersgräns som för "lille knallert", en moped som får gå i maximalt 30 km/tim, men som kräver körkort (Sikker Trafik, 2025b). Enligt D. Damgaard (intervju, 5 februari 2026) var det ett säkerhetsbeslut att ha samma åldersgräns som för mopeder eftersom elsparkcykeln också är ett motoriserat fordon. Bakgrunden var rekommendationer från Danska säkerhetsrådet och fakta om tonårshjärnans kognitiva utveckling. Det var också lättast att sätta en åldersgräns som redan användes i trafiksammanhang. Enligt D. Damgaard (intervju, 5 februari 2026) har det inte varit någon diskussion om åldersgränser, men han befärdar att många människor inte är medvetna om gränsen. Vid varje skolstart är polisen på plats vid skolor och övervakar, informerar de unga och kontakter även föräldrar för att ge information.

Barn yngre än 15 år kan åka på egen elsparkcykel men ska följas och instrueras av en vuxen, men den vuxne behöver inte vara på en egen elsparkcykel utan kan gå eller cykla bredvid (D. Damgaard, intervju, 5 februari 2026). Denna regel är från cykel-regelverket, där åldersgränsen dock är 6 år, och man ville göra samma med elsparkcyklarna.

Inför att elsparkcyklar blev lagliga i Danmark i januari 2019 genom BEK nr 40 (bekendtgørelse) om en försöksordning för motoriseret løbehjul (Retsinformation, 2019) genomfördes en remissomgång i oktober-november 2018. Av remissvaren⁷ framkommer förutom oro för trafiksäkerheten, bland annat synpunkter på fordonets storlek, placering av lyktor och avsaknad av bromskrav, liksom synpunkter på var de får framföras. Man trodde att polisen kan få svårt att övervaka lagen, man undrade hur man säkrar att olyckor registreras och framhöll att mycket information behöver nå brukarna. En undran gäller vuxnas möjlighet att vid behov ingripa när de går/åker med barn under 15 år som kör elsparkcykel. Det framgår även att krav på hjälm bör ställas, liksom att försäkringspliktiga elsparkcyklar bör vara registreringspliktiga. Det framkom också i remissvaren att hastigheten bör vara 25 km/tim. I remissvaren finns också undringar över hur pilotprojektet skulle utvärderas och hur länge det skulle pågå.

Kravet på att använda cykelhjälm för den som färdas på en elsparkcykel trädde i kraft 1 januari 2022, men beslutet fattades ett år tidigare. Enligt D. Damgaard (intervju, 5 februari 2026) var det transport-, byggnads- och bostadsministern som bestämde detta. Hjälmkrauet var ett politiskt beslut och Færdselsstyrelsen var inte involverad. Færdselsstyrelsens rekommendation är att hjälmkrauet borde gälla för alla, även vanliga cyklister. Enligt Sørensen m.fl. (2022) tillkom kravet efter ett flertal uppmaningar från bland annat trafikplanerare och hälso- och sjukvårdspersonal. D. Damgaard (intervju, 5 februari 2026) tror att det var en del debatt om hjälmkrauet där särskilt uthyrningsföretagen var mycket missnöjda. Detta var emellertid under Corona-pandemin, och fick inte så mycket uppmärksamhet i informationsflödet som var fyllt av mycket annat. Det var möjligt att

⁷ <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/62262>

besvara remissen som behandlade hjälmkravet under september – oktober 2020. Av remissvaren⁸ framgår en undran om hur hjälmkravet ska fungera på hyr-elsparkcyklarna. Många remissvar stödde hjälmkravet medan det fanns organisationer som inte ville ha något krav på hjälmanvändning, och också var rädda för att ett sådant krav skulle komma på elcyklar och vanliga cyklar.

Även gränsen för alkohol och droger hanterades enligt D. Damgaard (intervju, 5 februari 2026) av transportministeriet. Det ansågs nödvändigt att ha strikta gränser som kunde mätas. När det gäller cykling under påverkan av alkohol är reglerna ganska lösa och det är upp till polisen att bestämma om föraren är kapabel att cykla. D. Damgaard (intervju, 5 februari 2026) tror inte att något har åtalats för att ha kört berusad på cykel eftersom det är svårt att avgöra utan att kunna mäta. Därför ville man ha samma regler för elsparkcykeln (som har motor) som för mopeden.

Parkeringsförbudet för elsparkcyklar som infördes årsskiftet 2020/2021 på kommunal mark i centrala Köpenhamn föregicks av en debatt som handlade om problem med cykling på trottoarer, berusade förare och att det stora antalet elsparkcyklar blockerade delar av centrum (SVT-nyheter, 2021). I juni 2021 blev det återigen möjligt för hyrbolagen att ha elsparkcyklar i Köpenhamn, men endast 3 200 fordon fördelade på 2–4 leverantörer (Københavns Kommune, 2021). Avtalen skulle gälla under tre år med en utvärdering av parkeringsplatserna efter juni 2022. I ett område av Köpenhamn, utsett till tät stad, skulle det inte vara möjligt att påbörja eller avsluta sin resa, utan parkering kunde endast ske på 240 utpekade parkeringsplatser utanför detta område. Kommunala parkeringsvakter skulle säkerställa att reglerna följdes. För perioden 2025–2027 tecknades avtal med en uthyrare av elsparkcyklar i Köpenhamn, nämligen Lime, eftersom endast en sökande fanns (Københavns Kommune, 2024). Kostnaden för uthyraren är 170 DKK per elsparkcykel. År 2024 hade antalet utvalda parkeringsplatser ökat till cirka 400.

3.2.2. Norge

Redan år 2013 började politikerna i Norge överväga att tillåta små fordon med elektrisk motor (A. Hauge & A.M. Bjerkan, intervju, 26 februari 2026). Självbalanserade fordon som Segway blev lagliga i juli 2014. Därefter gick man vidare och tittade på andra små motoriserade fordon, bland annat elsparkcykel.

År 2018 bestämdes att elsparkcykel och andra små elfordon skulle klassificeras som cykel med begränsad vikt, längd, bredd och hastighet, men användning på samma sätt och på samma platser som vanliga cyklar (Bjerkan, Engebretsen & Steinbakk, 2021). Samrådet (høringen) omkring regeländringarna visste då inte hur populära dessa fordon skulle bli, och inte heller vilka konsekvenser uthyrningen av elsparkcyklar skulle få. Författarna konstaterar att sedan 2019, när uthyrningsföretagen etablerades, har användningen av elsparkcyklar inneburit betydande utmaningar, både vad gäller framkomlighet och personskadeolyckor. Enligt A. Hauge och A.M. Bjerkan (intervju, 26 februari 2026) var politikerna väldigt oroade över olyckorna, en oro som också uttrycktes av intresseorganisationer som Trygg Trafikk och akutsjukvården. Statens vegvesen fick flera uppdrag från departementet för att utreda regelskärpningar.

Under år 2019 pågick en olycksregistrering vid akutmottagningen i Oslo vilken synliggjorde olyckorna med elsparkcykel eftersom dessa ofta är singelolyckor och sällan kommer till polisens kännedom och därmed inte finns i den officiella statistiken (A. Hauge & A.M. Bjerkan, intervju, 26 februari 2026).

I januari 2022 kom ett pressmeddelande från regeringen (Regjeringen, 2022a) om att Norge under de senaste tre åren sett en oacceptabelt hög skadefrekvens och en ständigt ökande konfliktnivå mellan elsparkcyklar och andra trafikanter. Eftersom man ville garantera säkerhet, trygghet och tillgänglighet

⁸ <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/64339>

både för dem som använder elsparkcyklar och för deras medtrafikanter, skulle reglerna skärpas för användning av elsparkcyklar enligt transportministern. Den 15 juni 2022 gjordes följande regelförändringar: små elfordon omklassades från cykel till små eldrivna motorfordon och den allmänna alkoholgränsen för motorfordon på 0,2 promille infördes även för dessa fordon, en minimiålder på 12 år sattes och det blev obligatoriskt att använda hjälm för barn under 15 år.

Omklassificeringen till motorfordon ansåg Transportministern (Regjeringen, 2022a) vara i linje med att elsparkcykeln och andra små elfordon i grunden är motorfordon enligt vägtrafiklagens definition. Norge hade också tidigare, 2014–2018, haft en sådan klassificering för Segways och andra självbalanserande fordon. Enligt A Hauge och A.M. Bjerkan (intervju, 26 februari 2026) underlättade klassificeringen som motorfordon också införandet av åldersgräns, hjälmkrav, mobiltelefonförbud och alkoholgräns. Sådana regeländringar kunde då genomföras genom en föreskrift vilket är enklare och går snabbare än att göra en lagändring. Elsparkcykeln är dock tänkt att användas som cykel och därför finns undantag i parkeringsregler för denna typ av motorfordon så att den, i likhet med cykel, kan användas och parkeras på trottoarer och gångområden. Det går dock att förbjuda elsparkcyklar inom vissa zoner och det finns en speciell skylt för detta, som kommuner kan använda.

Transportministern (Regjeringen, 2022a) hänvisade till Nollvisionen och att regeringen var tvungen att vidta åtgärder för att användningen av fordonen skulle fungera på ett ansvarsfullt och säkert sätt. Regeringen ansåg att det inte fanns någon anledning till en högre alkoholgräns än 0,2 promille eftersom elsparkcyklarna hade en dokumenterat mycket hög förekomst av alkoholrelaterade olyckor. Enligt A. Hauge och A.M. Bjerkan (intervju, 26 februari 2026) är kravet samma som för andra motorfordon. När kravet kom 2022 var det mycket olyckor med elsparkcyklar på kvällar och nätter, så flera städer förbjöd uthyrning nattetid åtminstone på helgerna. Detta var ett första steg som ledde till färre olyckor och därefter infördes alkoholgränsen. Flera städer tillåter återigen uthyrning nattetid efter att alkoholgränsen infördes. Straffet för att köra alkoholpåverkad på elsparkcykel är lite lägre än för bil. Både bötesbeloppet och eventuellt fängelsestraff är samma som för moped. Man kan bli av med körkortet, men A. Hauge och A.M. Bjerkan (intervju, 26 februari 2026) tror inte det har tillämpats i domstol.

Vidare sa transportministern i ett pressmeddelande (Regjeringen, 2022a) att även om det inte fanns någon olycksstatistik som visade att unga var särskilt utsatta för olyckor⁹, så har barn inte samma trafikförståelse och förmåga att samverka i trafiken som vuxna, och därför bör de yngsta barnen inte använda elsparkcyklar. Regeringen införde därför en åldersgräns på 12 år. A. Hauge och A.M. Bjerkan (intervju, 26 februari 2026) berättar att de tog hänsyn till i vilka skolstadier barnen får trafikundervisning, nämligen årskurs 1, 4 och 7. Vid 12 års ålder, när barnen går i årskurs 7 i ungdomsskolan (högstadiet i Sverige), har de också en bättre förståelse för trafiken, menar man. A. Hauge och A.M. Bjerkan (intervju, 26 februari 2026) säger att det var svårt att argumentera för en högre åldersgräns än 12 år eftersom elsparkcykeln jämförs med och används i samma trafikmiljö som en cykel - och för vanlig cykel skulle det inte finnas någon åldersgräns.

Transportministern (Regjeringen, 2022a) hänvisade vidare till att ungefär en tredjedel av skadorna i olyckor med elsparkcyklar var huvudskador samt att barn har en särskild rätt till skydd och är särskilt utsatta för huvudskador. Man ansåg att obligatorisk användning av hjälm för barn under 15 år skulle ge en viktig signal om de risker som är förknippade med användningen av elsparkcyklar vilket i sin tur skulle skapa en positiv attityd till hjälmanvändning och etablera goda vanor. Att ha ett hjälmkrav även för vuxna ansågs svårt att förena med uthyrningen av elsparkcyklar som riktar sig till vuxna. Transportministern uppmanade dock vuxna att vara goda förebilder och använda hjälm.

⁹ Bjerkan m.fl. (2021) hade i sin rapport konstaterat att olyckor som innefattade barn under 12 år utgjorde 2,4 procent av de totala olyckorna på elsparkcykel.

Inför lagändringen 2022 var förslaget till ändringar i reglerna för små eldrivna motorfordon ute på remiss¹⁰ under december 2020 – februari 2021. Även enskilda personer kunde enligt A. Hauge och A.M. Bjerkan (intervju, 26 februari 2026) lämna remissvar.

Samferdselsdepartementet bad Statens vegvesen (2022; Regjeringen, 2022b) genomföra ett samråd (remissförfarande) om ytterligare förslag, i huvudsak följande:

- Förslag om förbud mot körning på trottoarer, men inte på gång- och cykelvägar, samt en eventuell högre åldersgräns till följd av detta.
- Förslag om att fordonen ska omfattas av trafikförsäkringslagen.
- Förslag om förmildrande regler för förlust av körkort och körkortsspärrtid vid rattfylleri, liknande dem som finns för mopeder. Nuvarande regler för sanktion av rattfylleri ska användas som grund.

Förslagen om förbud mot körning på trottoar hade sin grund i en hög konfliktnivå mellan elsparkcyklar och fotgängare, och där elsparkcyklister inte alltid körde på fotgängarnas villkor (Regjeringen, 2022b). Därför ansågs det lämpligt att begränsa användningen av små elfordon på trottoarer, samtidigt som risken med att köra elsparkcykel på andra typer av vägar behövde beaktas. Det föreslogs olika alternativ: i) ett generellt förbud mot körning på trottoarer, ii) ett förbud som kombineras med en högre åldersgräns (13–16 år), iii) en övre åldersgräns för vem som får köra på trottoarer (13–16 år), vilket skulle medföra att barn och unga skulle få fortsätta att använda trottoarer.

A. Hauge och A.M. Bjerkan (intervju, 26 februari 2026) berättar att Statens vegvesen utredde förslaget om förbud att köra elsparkcykel på trottoaren. Slutsatsen var att det var större risk att flytta dem från trottoaren till vägbanan än att behålla dem där. För fotgängare upplevdes det som farligt att dela trottoaren med elsparkcykeln, men olycksstatistiken visade att dödsolyckorna skedde på vägbanan. Eftersom åldersgränsen är så låg som 12 år så blev det ingen ändring utan elsparkcyklarna har fått fortsätta köra på trottoaren.

När det gäller om elsparkcykeln och de andra små elmotorfordonen ska omfattas av trafikförsäkringslagen fanns tre huvudalternativ (Regjeringen, 2022b): i) fordonen omfattas av försäkringsbolagens gemensamma ansvar, men inte individuell försäkringsplikt, ii) individuell försäkringsplikt införs för hyrda, men inte privatägda fordon, iii) även privatägda fordon omfattas av individuell försäkringsplikt.

Den 23 maj 2022 kom ett pressmeddelande om ytterligare restriktioner av elsparkcyklarnas användning (Regjeringen, 2022c). Från den 1 september 2022 skulle hyrda elsparkcyklar omfattas av trafikförsäkringslagen och ha en obligatorisk ansvarsförsäkring. Samma började gälla för privatägda fordon från och med den 1 januari 2023. Övervägandena gällde framför allt hyrda fordon, men i linje med en majoritet av remissinstanserna kom även privatägda fordon att omfattas. I pressmeddelandet beskrevs också att när den generella alkoholgränsen på 0,2 promille skulle införas för de små elmotorfordonen den 15 juni 2022 skulle de allmänna reglerna för påföljder för rattfylleri gälla, men regeringen skulle fastställa särskilda mildrande regler för hur länge man kunde förlora sitt körkort för rattfylleri, liknande de regler som fanns för mopeder.

3.2.3. Finland

Flera år innan elsparkcyklar började klassificeras som lätta elfordon och åldersgräns infördes, så reglerades restriktioner och begränsningar på kommunnivå. Helsingfors införde i september 2021 förbud att hyra elsparkcykel på fredagar och lördagar mellan midnatt och kl. 05:00 i syfte att minska

¹⁰ <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/hoeringer/horing-forslag-til-endringer-i-reglene-for-sma-elektriske-kjoretov/>

antalet skadade personer (Pakarinen m.fl., 2023). Utöver nattavstängningen begränsades även hastigheten, som generellt är 25 km/tim i Finland. Under dagtid sattes maxhastigheten till 20 km/tim och från midnatt till kl. 05:00 under söndag – torsdag sattes maxhastigheten till 15 km/tim. Ändringen ledde till en sänkning av antalet skadade från 19 per 100 000 resor med elsparkcykel till 9 per 100 000 resor. I Tammerfors sänktes hastigheten till 15 km/tim mellan midnatt och kl. 06:00, men där framkom ingen effekt på antal skadade (Carson m.fl., 2024.)

M. Pakarinen (e-post, 17 september 2025) berättar att år 2023 tillsatte transport- och kommunikationsministeriet i Finland en arbetsgrupp för att utarbeta ett regeringsförslag gällande lagstiftning som reglerar mikromobilitet. Någon åldersgräns för att nyttja mikromobilitet diskuterades dock inte förrän Finland upplevde några tragiska olyckor med elsparkcyklar sommaren 2024, inklusive dödsfall bland barn. Olyckorna ledde till en betydande offentlig debatt och till många artiklar som fokuserade på ökningen av olyckor med barn under 16 år. I diskussionerna som följde föreslog Liikenneturva/Trafikskyddet att åldersgränsen för att få använda elsparkcyklar skulle vara 15 år. Inför förslaget studerade man ETSC:s rekommendationer och de åldersgränser som fanns i Norge, Danmark och andra länder, samt olika enkätundersökningar som gjorts i Finland.

Trafikskyddet (2024) skriver i en artikel på sin webbplats 2024-10-24 att en elsparkcykel inte är något fordon för barn, och att man därför föreslår att en åldersgräns på minst 15 år införs. För att köra moped i Finland krävs att man är 15 år och att man har ett mopedkörkort. Även det straffrättsliga ansvaret börjar vid 15 års ålder. Trafikskyddet (2024) anser att körning med elsparkcykel kräver samma typ av kompetens och erfarenhet av trafiken som mopedkörning, vilket bland annat innebär att föraren ska kunna trafikreglerna, klara av att observera den övriga trafiken och välja lämplig situationsanpassad hastighet. Trafikskyddet (2024) beskriver i artikeln att barn saknar de färdigheter och erfarenheter som krävs för att tryggt kunna köra elsparkcykel. Därför anser Trafikskyddet att 15 års åldersgräns är lämplig även för elsparkcykel. Förslaget till åldersgränsen är ett svar på regeringens propositionsutkast till lagstiftning om mikromobilitet som då var på remiss.

Trafikskyddet (2024) skriver också att enligt Statistikcentralen hade fyra elsparkcyklister omkommit i Finland, varav två var barn under 15 år. Under en uppföljningsperiod på cirka fem år hade på Helsingfors universitetssjukhus HUS över 600 barn och unga under 16 år vårdats på grund av olyckor med elsparkcyklar.

Den 6 mars 2025 kom den finländska regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning om mikromobilitet (Finlands regering, 2025). I bakgrundsmaterialet nämns statistik från finländska sjukhus som visar att en hög andel (40–50 %) av elsparkcyklister i olyckor har varit berusade, en högre andel än bland cyklister. Propositionen hänvisar också till en utredning om konsekvenserna för trafiksäkerheten av en alkoholgräns vilken blev klar i slutet av 2022.

Ett lagförslag om åldersgräns och alkoholgräns kom från riksdagens trafik- och kommunikationsutskott den 16 maj 2025 (Yle, 2025b). Regeringen hade haft ett tidigare förslag där kommuner skulle kunna kräva åldersgräns i sina avtal med tjänsteleverantörer, men grundlagsutskottet påpekade att reglerna borde vara enhetliga i hela landet. Förslaget gick snabbt vidare till behandling i riksdagens plenum och Finlands president skrev under de nya lagändringarna den 13 juni (Yle, 2025c) och lagen kunde träda i kraft den 17 juni 2025. De som hyr ut elsparkcyklar ska informera om lagen och se till att personer under 15 år inte kan hyra.

3.3. Olycksrisker och utvärderingar av regeländringar

Här följer studier om olycksrisker och utvärderingar från Danmark och Norge som kan visa på om de genomförda regeländringarna haft någon effekt. När det gäller Finland så genomfördes ändringarna i juni 2025 och det har därmed gått för kort tid för att några utvärderingar ska ha hunnit genomföras.

3.3.1. Danmark

I samband med inrättandet av pilotprojekten för elsparkcyklar och andra små motorfordon bestämdes att Færdselsstyrelsen kontinuerligt skulle utvärdera dessa (Færdselsstyrelsen, 2024). En utvärdering gjordes baserat på år 2019 och publicerades 2020. Nästkommande (och senaste) utvärderingen gällde för åren 2020–2022 och publicerades 2024 enligt D. Damgaard (intervju, 5 februari 2026).

Færdselsstyrelsen (2024) skriver att ”pilotprojekten ska ge nya fordon med potential att förbättra klimatet och minska trängseln i städerna möjlighet att vinna mark på ett trafiksäkert sätt”. Det finns inget fastställt datum när pilotprojekten ska upphöra. Syftet med utvärderingarna är att bidra till den löpande bedömningen av behovet av ändringar i pilotprojekten (Færdselsstyrelsen, 2024).

Det påpekas i den senaste utvärderingen att tidsperioden för utvärderingen delvis sammanfaller med Covid-19-pandemin vilket också påverkat försäljning, uthyrning och användning av de små motordrivna fordonen och att det därför finns ett begränsat olycksdatamaterial (Færdselsstyrelsen, 2024). Olycksdata kommer från Vejdirektoratets olycksstatistik (polisregistrerade olyckor) och från Landspatientregistret (nationella patientregistret), där flest olyckor är registrerade i Landspatientregistret. Utvärderingen visar att olycksrisken (olyckor/körda kilometer) var 8–9 gånger högre för elsparkcyklar än för vanliga cyklar med Vejdirektoratets olycksstatistik och cirka 3 gånger högre med olycksdata från Landspatientregistret (Færdselsstyrelsen, 2024). I utvärderingsrapporten finns ingen uppdelning av olycksdata i kön, ålder eller om elsparkcykeln är privatägd eller hyrd, även om det är möjligt att de myndigheter, bland annat Vejdirektoratet, som tillhandahåller statistiken skulle ha sådana indelningar (D. Damgaard, intervju, 5 februari 2026). Enligt D. Damgaard (intervju, 5 februari 2026) har Færdselsstyrelsen minskat sitt utvärderingsarbete, eftersom elsparkcykeln och de andra kategorierna av små motoriserade fordon numera är en del av den årliga officiella statistiken som utges av Vejdirektoratet (2025). D. Damgaard (intervju, 5 februari 2026) bedömer att de privatägda elsparkcyklarna har ökat och står för mer än 50 procent av elsparkcyklarna som finns i trafiken. I Aarhus, där Via Trafik genomfört mätningar, beräknas de privata elsparkcyklarna stå för nästan tre fjärdedelar (Færdselsstyrelsen, 2024).

I Færdselsstyrelsens (2024) senaste utvärdering har hjälmkravet från 2022 följts upp. Hjälmanvändningen har undersökts av Rådet for Sikker Trafik och Via Trafik. Sikker Trafik genomför årligen landsomfattande räkningar av hjälmanvändningen bland cyklister i stadstrafik och sedan 2020 registreras också hjälmanvändningen bland förare av elsparkcyklar (Færdselsstyrelsen, 2024; Sørensen m.fl., 2023). Hjälmanvändningen bland förare av elsparkcyklar i 33 kommuner var i Sikker Trafiks mätning 28 procent år 2020 och 21 procent år 2021. Som en följd av lagkravet från den 1 januari ökade hjälmanvändningen till 69 procent år 2022. Sikker Trafiks räkningar har dock varit inriktade på cykel och det är relativt få elsparkcyklar som blivit observerade. Via Trafik har genomfört mer omfattande undersökningar av hjälmanvändning hos elsparkcyklister i Aarhus. Bland förare av privatägda elsparkcyklar var användningen 33, 22 och 28 procent under åren 2019, 2020 och 2021 och 70 procent år 2022. Hjälmanvändningen bland förare av hyr-elsparkcyklar var betydligt lägre, 2, 3 och 2 procent för åren 2019, 2020 och 2021, följt av en ökning till 14 procent år 2022 (Færdselsstyrelsen, 2024; Sørensen m.fl., 2023).

En jämförelse kan göras med hjälmanvändningen bland vanliga cyklister för vilka det inte finns något lagkrav. Användning av cykelhjälm bland vanliga cyklister i Danmarks stadstrafik under vardagar observerades vara 51 procent år 2023 (Pedersen & Olsson, 2024). Bland cyklande barn i skoltrafiken på morgonen var hjälmanvändningen 81 procent.

De företag som hyr ut elsparkcyklar i Danmark har valt olika strategier för att stödja hjälmkravet från 2022. TIER har monterat en låda med hjälm i på elsparkcykeln, som är låst när elsparkcykeln inte används. VOI har både lämnat ut gratis hjälmar, haft fasta hjälmar på elsparkcykeln och använt en appbaserad lösning som ger användarna rabatt om de dokumenterar att de använder hjälm med en så

kallad ”hjälmselfie”. De båda uthyrningsföretagen uppger att hjälmanvändningen på deras elsparkcyklar ligger på 10–23 procent.

Gemensamt för de tre företagen (TIER, VOI, Lime) som hyr ut elsparkcyklar i Danmark är att de rapporterar om tydliga minskningar i användningen av hyr-elsparkcyklar som en direkt konsekvens av hjälmkravet (Færdselsstyrelsen, 2024). Lime uppger att antalet användare per elsparkcykel per dag i Köpenhamn minskade från 1,8 år 2021 till 0,9 efter hjälmkravets införande. VOI uppger att hjälmkravet har inneburit att antalet turer har minskat med 60–70 procent i Danmark.

Enligt Færdselsstyrelsen (2024) kan utvärderingen inte visa på någon effekt av hjälmkravet i den olycksdata som finns tillgänglig. Det finns en minskning i olycksrisk (olyckor per 10 000 km) för elsparkcyklar mellan 2021 och 2022, men risken är på ungefär samma nivå som 2020. Samma utveckling finns för små mopeder som har haft hjälmkrav sedan tidigare. Andelen sjukhusinläggningar med elsparkcyklar har varit ungefär oförändrad mellan 2021 och 2022 (6 respektive 7 procent av de registrerade sjukhusvistelserna) men mycket lägre än 2020 då inläggningarna utgjorde 15 procent av sjukhusvistelserna). För att kunna bedöma hjälmkravets trafiksäkerhetseffekt rekommenderar Færdselsstyrelsen (2024) därför att olycksutvecklingen följs noggrant och att även skadegrad och skadetyp samlas in. Förutom avsaknad av fakta för bedömning av trafiksäkerheten anses hjälmkravet ha gett negativa konsekvenser för uthyrningsföretagens verksamhet när antalet resor med hyr-elsparkcyklar minskat med 50–70 procent.

När regelverket om elsparkcykeln var nytt i Danmark skickades, enligt D. Damgaard (intervju, 5 februari 2026), flyers och faktablad till organisationer och butiker som säljer de olika små motorfordonen. Det var dock inga stora nationella kampanjer. Polisen har också gjort faktablad och distribuerat till skolor, samt digitalt via en app som ger information från skolan.

När det gäller hjälmkravet genomfördes en informationskampanj av Rådet for Sikker Trafik i samarbete med polisen och skolorna (Sørensen m.fl., 2023). I en nationellt representativ enkätundersökning bland 15–24-åringar hösten 2022 svarade nästan sju av tio att de var väl medvetna om att det fanns ett hjälmkrav för elsparkcyklar (Sørensen m.fl., 2023). Författarna menar att detta visar på en relativt hög kunskapsnivå om reglerna bland unga, vilka är några av de mest frekventa användarna av elsparkcyklar. Samtidigt anser de att information och poliskontroller fortfarande är nödvändiga för att förankra att det är obligatoriskt att bära hjälm, att körning utan hjälm är belagd med böter på 1 500 danska kronor och att det är riskabelt att inte bära hjälm.

Færdselsstyrelsen (2024) har tagit del av antalet åtalpunkter i Polisens ärendehanteringssystem POLSAS och visar att hjälmkravet har lett till en betydande ökning av antalet åtalpunkter gällande små motordrivna fordon. Under 2020 och 2021 väcktes årligen nästan 400 åtalpunkter, inkluderande elsparkcyklar eller motoriserade skateboards. Detta antal ökade till över 3 200 åtalpunkter under 2022, och då beräknades brott mot hjälmkravet stå för cirka 2 400 av åtalpunkterna. Enligt D. Damgaard (intervju, 5 februari 2026) har många åtalats för att ha kört berusade på elsparkcykel.

Från D. Damgaard (intervju, 5 februari 2026) framkommer att alla uthyrningsföretagen har en dispens från Færdselsstyrelsen som innebär att elsparkcyklarna får väga upp till 35 kg istället för 25 kg. Fordonen kan då ha ett större utbytbart batteri och behovet av att hämta in elsparkcyklarna till laddning minskar (Færdselsstyrelsen, 2024). Detta görs av hållbarhets-, klimat- och livslängdsskäl, men dispensen finns inte i någon reglering, enligt D. Damgaard (intervju, 5 februari 2026).

Enligt en observationsundersökning i Aarhus uppfylldes lagkravet om tända lyktor av nästan alla som körde hyrd elsparkcykel, men regelefterlevnaden var betydligt sämre bland förare av privatägda elsparkcyklar (Sørensen m.fl., 2022). År 2019 var det bara drygt hälften av de privatägda elsparkcyklarna i Aarhus som hade lyktorna tända och två år senare var det ungefär en tredjedel. I mörker var det ungefär hälften som hade tända lyktor i Aarhus år 2021, och det är lägre än för vanliga cyklar där ungefär 75 procent har tända lyktor. Det konstaterades också i observationsundersökningen

att andelen som hade passagerare på elsparkcykeln var låg. Ytterligare beskrev Sørensen m.fl., (2022) att andelen personer som olagligt använde mobiltelefon under körning med elsparkcykel hade minskat från en redan låg andel på 0,8 procent under 2019–2020 till en mycket låg andel på endast 0,3 procent år 2021.

Elsparkcykel får köras av den som är yngre än 15 år om denne kör tillsammans med en vuxen som kör på en egen elsparkcykel eller med ett annat transportmedel. I observationsstudien i Aarhus utgjorde barn under 15 år cirka 4 procent av de som körde elsparkcykel år 2021 (Sørensen m.fl., 2022). Det framgår inte av rapporten om barnen var tillsammans med en vuxen, men författarna anger att flera av barnen observerades vara skolbarn som använde elsparkcykeln till och från skolan.

Det är inte tillåtet att framföra elsparkcykel på trottoarer. Enligt en observationsundersökning år 2021 i Aarhus körde 5 procent olagligt på gångfält eller på fel sida av vägen vilket är en minskning från cirka 10 procent år 2019 (Sørensen m.fl., 2022).

De flesta av reglerna som gäller elsparkcyklar har nu funnits i 7 år och fungerat inom ett pilotprojekt. D. Damgaard (intervju, 5 februari 2026) tror att det finns en diskussion om hur länge pilotprojektet kan fortgå. Frågan är om reglerna ska bli permanenta eller tas bort? Om elsparkcyklarna blir oregrerade återgår de till att vara helt olagliga, och det tror inte D. Damgaard (intervju, 5 februari 2026) händer. Det har inte heller framkommit några nya data som talar för att de måste ändra något annat inom regelverket. Ur D. Damgaards (intervju, 5 februari 2026) perspektiv så har elsparkcyklarna inte samma fokus längre. Det är inte mycket media, eller oro från allmänheten eller politiken längre. Istället är det illegala fatbikes och snabba elcyklar som idag väcker mycket oro.

3.3.2. Norge

I Bjerkan m.fl. (2021) presenteras antal skadade från Oslos akutmottagning uppdelat efter kön, ålder och allvarlighetsgrad samt beräknade olycksrisker baserade på exponeringsdata från uthyrningsföretagen som räknats upp för att representera även privata elsparkcyklar. Jämförelser med vanlig cykel visar att olycksrisken för elsparkcykel var cirka 10 gånger högre. Dessa olycksrisker har dock inte justerats för till exempel ålder eller andra variabler som kan skilja färdställen åt. Över en tredjedel av skadorna vid elsparkcykelolyckor var huvudskador, drygt 30 procent armskador och drygt 25 procent fot-/benskador. Bjerkan m.fl. (2021) kunde också visa att 40 procent av olyckorna med elsparkcykel var relaterade till användning av alkohol eller andra droger. I 35 procent av de alkohol- och drogrelaterade olyckorna registrerades patienten som måttligt eller allvarligt skadad. Totalt, bland alla registrerade olyckor med elsparkcyklar, var det 2,2 procent som använde hjälm. Bland personer som var påverkade av alkohol eller andra droger bar 0,4 procent hjälm. Över hälften av de alkohol- eller drogrelaterade olyckorna resulterade i huvudskador.

Fyhri, Karlsen och Bjørnskau (2022) har beräknat folkhälsoeffekter av elsparkcyklar för ungdomar och vuxna. De konstaterade att användningen av elsparkcykel innebär ungefär 7 till 9 gånger högre risk än att cykla när exponeringen mäts i tid (timme). Vidare var risken för olyckor högst i åldersgruppen 16–17 år när självrapporterade olyckor som ledde till skada studerades. Hyr- elsparkcyklar hade mycket högre olycksrisk än privatägda elsparkcyklar, vilket författarna trodde berodde på mer användning under påverkan av alkohol, samt att användarna i genomsnitt var mindre erfarna än de som kör privata elsparkcyklar. Men dessa två faktorer ansågs inte kunna förklara all risk för elsparkcyklarna eftersom även de privatägda hade betydligt högre risk än vanliga cyklar (som varit det transportsätt som haft högst risk förutom motorcykel).

I september 2021 förbjöd Oslo hyr- elsparkcyklar mellan kl. 23:00 och 05:00 varje dag i syfte att minska antalet kollisioner och alkoholpåverkad körning (Oslo Byråd, 2021). Det sattes också ett tak på 8 000 elsparkcyklar för uthyrning (en minskning från över 20 000). Antalet fordon skulle fördelas på de aktörer som efter ansökan fick tillstånd. Tack vare bland annat dessa åtgärder sjönk antalet skadade från 1 878 år 2021 till 556 år 2023 (Carson m.fl., 2024). Från våren 2022 valde Oslo att tre

uthyrningsföretag skulle få dela på 8 000 fordon (Fearnley, Karlsen & Bjørnskau, 2022). Efter ändringen i september 2021 hade det varit 12 företag. A. Hauge och A.M. Bjerkan (intervju, 26 februari 2026) berättar att i Oslo är det fortsatt förbud för hyr-elsparkcyklar på natten. I april 2025 dubblade man emellertid antalet hyr-elsparkcyklar till 16 000 vilka placerats utanför centrumkärnan. I de månatliga uppgifter som Statens vegvesen erhåller från akutsjukvården i Oslo kunde man efter dubbleringen av hyr-elsparkcyklar även se att antalet skador nästan dubbleras.

Fearnley m.fl. (2022) visar i statistik från Oslos akutmottagning 2019–2021 att det är särskilt under sommaren som det är många skadade, samt nattetid på helger. Det var 4 av 10 elsparkcyklister som var alkoholpåverkade. Efter restriktionerna i september 2021 minskade skadetalen kraftigt, vilket troligen berodde både på att antalet elsparkcyklar minskade och att risken för olyckor minskade när uthyrningen var stängd nattetid. Fyhri m.fl. (2022) fann att efter att de nya restriktionerna trätt i kraft har risken minskat något och beräknas vara strax under 40 skadade per miljon körda kilometer. Därmed är risken mellan 5 och 6 gånger så hög som för cyklister, som 2015 beräknades ha 8 skadade per miljon kilometer.

Under 2023 var det 555 elsparkcyklister som kom till Oslos akutmottagning (Bjerkan, 2026), av dessa hade 35 procent skadats på privat elsparkcykel och 65 procent på hyrd. Totala andelen barn 6–12 år (privat och hyrd) var 5,2 procent och andelen barn 13–17 år var 14,8 procent. Andelen barn 6–12 år var betydligt högre bland de som skadats på privatägda elsparkcyklar, 12,4 procent, än bland de som skadats på hyrda elsparkcyklar, 1,4 procent. Motsvarande andel för barn i ålder 13–17 år var 21,8 procent för privatägda elsparkcyklar och 11,0 procent för hyrda elsparkcyklar.

År 2025 registrerades flest skador bland 15-åringar, och patienter i åldersgruppen mellan 13 och 17 år stod för 18 procent av de registrerade skadorna (Bjerkan, 2026). Det senare är alltså en viss ökning från 14,8 procent år 2023. Barn i åldern 6–12 år särredovisas inte för år 2025. Även år 2025 var det en större andel privatägda elsparkcyklar i barn- och ungdomsgruppens olyckor.

I olyckor med elsparkcyklar år 2023 rapporterades att 11,7 procent av de skadade använde hjälm (Bjerkan, 2026), det var en ökning från 2,2 procent år 2019. Hjälm användningen 2023 var drygt 40 procent i åldern 6–12 år och cirka 17 procent i åldern 13–17 år. I gruppen 12–15 år, där hjälm användning är obligatorisk sedan 15 juni 2022 och barnen uppnått åldersgränsen för elsparkcykel, var det 27 procent som använt hjälm vid olyckstillfället. Det fanns en stor skillnad i hjälm användning beroende på om elsparkcykeln var privatägd eller en hyr-elsparkcykel. Bland de privata användarna bar 31,1 procent hjälm vid olyckstillfället, medan motsvarande andel för hyr-elsparkcyklister var 1,4 procent.

Självrapporterad hjälm användning bland elsparkcyklister var år 2024 cirka 30 procent bland de som körde privat elsparkcykel och cirka 10 procent bland de som hyrde elsparkcykel (Egner & Fearnley, 2025). Bland de som hyrde elsparkcykel har hjälm användningen varierat mellan 5 och 10 procent under åren 2021–2024. När författarna presenterat resultaten för branschen har både myndigheter och uthyrningsföretag uttryckt förvåning över att den självrapporterade hjälm användningen bland elsparkcyklister varit så pass hög. Man tror att andelen i verkligheten är betydligt lägre. Hjälm användningen på privata elsparkcyklar ökade från drygt 30 procent till 40 procent mellan 2022 och 2023 men minskade sedan igen till drygt 30 procent år 2024.

År 2019 var hela 40,8 procent av de som skadats på elsparkcykel i Oslo och som registrerades under perioden mars 2019 till mars 2020 relaterade till användning av alkohol eller andra droger (Bjerkan, 2026). I den registrering som genomfördes år 2023 hade denna andel minskat till 13,6 procent av de skadade. Andelen påverkade privata elsparkcyklister var 11,4 procent och andelen hyr-elsparkcyklister var 14,9 procent. Resultatet med mycket lägre andel skadade under påverkan av alkohol eller andra droger år 2023 tolkas av A. Hauge och A.M. Bjerkan (intervju, 26 februari 2026) som att avstängningen av hyr-elsparkcyklar på natten i Oslo i september 2021 och alkoholgränsen som infördes i juni 2022 har haft effekt.

Övervakning och översyn av regleringar

A. Hauge och A.M. Bjerkan (intervju, 26 februari 2026) menar att den norska polisen tycker att restriktionerna som gäller elsparkcykel är tydliga och bra, men att kontroller och uppföljning av reglerna är krävande. Exempelvis kan det vara svårt att straffa en 14-åring som inte använder hjälm och inte har legitimation med sig. Likaså är det mycket svårt att med laserpistol kontrollera om en elsparkcyklist kör för fort vid omkörning av gående på trottoar (6 km/tim). Detta medför att polisen inte gör sådana kontroller. A. Hauge och A.M. Bjerkan (intervju, 26 februari 2026) menar att det generellt är för få poliskontroller som gäller elsparkcyklar. Det händer att Statens vegvesen och polisen har samordnade kontroller, där vegvesen testar fordonens hastighet och kontrollerar de tekniska kraven, medan polisen kan bötfälla och beslagta fordon. Sådana gemensamma inspektioner är dock mycket resurskrävande. Polisen önskar, enligt A. Hauge och A.M. Bjerkan (intervju, 26 februari 2026), att konsekvensen av en regelöverträdelse i större utsträckning skulle bestå av en avgift som kan drivas in på plats än av en bot eller annat straff.

Gällande informationsaktiviteter berättar A. Hauge och A.M. Bjerkan (intervju, 26 februari 2026) att Statens vegvesen har haft en kampanj som heter ”Samspel” och där fokus var på att informera om regelverket kring elsparkcyklar. Inom vegvesen pågår nu utveckling av en ny ”Samspel”-kampanj.

Statens vegvesen har av departementet i början av år 2026 fått flera uppdrag att utreda olika krav (A. Hauge & A.M. Bjerkan, intervju, 26 februari 2026). Det handlar bland annat om en eventuell höjning av åldersgränsen. I olycksstatistik har man sett att många barn skadar sig på elsparkcykel upp till 15 år. Därför skulle eventuellt åldersgränsen kunna höjas till 15 eller 16 år, så den också blir mer lik åldersgränsen för mopeder och andra små eldrivna motorfordon. I en undersökning presenterad av Trygg Trafikk (2025) framgår att trafikanter upplever ett farligt beteende från barn på elsparkcykel och tre fjärdedelar av de svarande i undersökningen vill se en höjd åldersgräns till minst 16 år.

I departementsuppdraget till Statens vegvesen ingår att de ska utreda om hjälmkrav för alla åldrar ska införas på elsparkcyklar och även för vanliga cyklar, eller om åldersgränsen för hjälmkravet ska ändras (A. Hauge & A.M. Bjerkan, intervju, 26 februari 2026). För vanlig cykel finns det idag inget hjälmkrav, men det skulle kunna bli hjälmkrav för sådan cykel och för elsparkcykel eller enbart för elsparkcykel.

Vidare ingår i utredningsuppdraget att åter igen titta på om det ska vara ett förbud för elsparkcykel på trottoar (A. Hauge & A.M. Bjerkan, intervju 26 februari 2026). Vegvesen undersöker om kommuner kan införa körförbud på trottoarer inom vissa områden, men det krävs då att det finns alternativa och trygga områden som underlättar för elsparkcyklister (och cyklister) att ta sig fram på. Vegvesen tror inte att det kommer införas ett nationellt förbud för elsparkcykel på trottoarer, men att kommuner skulle kunna få göra undantag och förbjuda.

4. Sammanfattande diskussion

Projektets syfte har varit att studera de regelverk om elsparkcyklar och dess användning som finns i Danmark, Norge och Finland och hur man nått fram till regelverken, samt vilka organisationer eller andra aktörer som varit drivande i lagstiftningsfrågan. För att förstå om regleringarna haft någon effekt på användning och trafiksäkerhet har vi också studerat eventuella utvärderingar.

Resultatet visar att regleringen av elsparkcyklar skiljer sig åt mellan alla de studerade länderna, men framförallt att Sverige sticker ut med andra regler än Danmark, Finland och Norge. Gemensamt för de tre sistnämnda länderna är att elsparkcyklar klassificeras som litet eldrivet motorfordon eller liknande, medan det i Sverige klassificeras som cykel. Vidare har alla tre länderna, till skillnad från Sverige, åldersgräns och gränser för alkohol- och droganvändning.

I Danmark sattes åldersgränsen till 15 år, vilket redan var en etablerad åldersgräns för moped (knallert). Det verkar inte heller ha varit någon större diskussion om åldersgränsen. I Norge valde man i stället en lägre åldersgräns på 12 år. Enligt de personer vi intervjuade i Norge var det svårt att argumentera för en högre åldersgräns eftersom elsparkcykeln jämförs med och används i samma trafikmiljö som en cykel. Departementet har dock i år (2026) gett Statens vegvesen i uppdrag att bland annat utreda en eventuell höjning av åldersgränsen med anledning av att man sett att många barn upp till 15 år skadar sig på elsparkcykel (A. Hauge & A.M. Bjerkan, intervju, 26 februari 2026). Finland valde samma åldersgräns som Danmark, alltså 15 år, vilken även är deras åldersgräns för moped. Åldersgränsen i Finland tillkom efter att det skett dödsfall bland barn under 16 år och även en ökning av olyckorna med barn. Det är dock oklart vilken effekt som åldersgränserna i de olika länderna haft. I Norge visar en undersökning bland de som kom till Oslos akutmottagning år 2023 att många i åldern till och med 12 år fortfarande skadas (Bjerkan, 2026). Andelen barn 6–12 år bland de skadade på privat eller hyrd elsparkcykel var 5,2 procent. Bland de skadade på privatägda elsparkcyklar var andelen barn 6–12 år 12,4 procent. Tyvärr användes åldersgränsen 6–12 år i olycksdata medan förbud för att köra elsparkcykel gäller till och med 11 år. Vi vet därför inte hur stor andel av barnen som var under minimiåldern. Från Danmark och Finland har vi inte erhållit åldersuppdelade olycksdata.

I en tidigare intervjustudie med föräldrar i Sverige (Wallhagen & Eriksson, 2024) framkom att de flesta tyckte att det skulle vara mycket bra med en lägsta åldersgräns för att få köra elsparkcykel även i Sverige. En åldersgräns på 15 år föreslogs också i en motion till riksdagen 2025 (Motion 2025/26:3610¹¹). Denna avslogs dock bland annat med motiveringen att ”det finns åldersgränser för att få hyra elsparkcyklar” (se Trafikutskottet betänkande 2025/26:TU13¹²). Det argumentet beaktar dock inte de privata elsparkcyklarna och dessutom är det, vad vi känner till, inte utrett i vilken utsträckning hyrsystemens åldersgränser faktiskt efterföljs.

När det gäller rattfylleri så finns detta alltså reglerat för elsparkcyklar i såväl Danmark som Norge och Finland, men inte i Sverige. I Danmark, Norge och Finland är gränsvärden för alkohol och droger desamma för elsparkcyklar som övriga motorfordon. Påföljderna kan dock vara något lindrigare än för bilister. I Danmark ansågs det viktigt att ha strikta mätbara gränser för alkohol och påföljden blir mer kännbar för varje gång elsparkcyklisten kör rattfull (Sikker Trafik, 2025a). Påföljden i Norge liknar de regler som finns för mopeder och är mildare än för andra motorfordon, till exempel när det gäller hur länge man kan förlora sitt körkort (Regjeringen, 2022c). I Finland kan polisen ålägga elsparkcyklister över 15 år att genomgå ett alkoholprov (Finlex, 2025a) och en avgift tas ut om man åker fast för att köra alkoholpåverkad. Det är känt att alkohol är en bidragande orsak i många elsparkcykelolyckor. Statistik från Oslos akutmottagning 2019–2021 visade att 4 av 10 elsparkcyklister var påverkade av

¹¹ <https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/motion/skarpta-regler-for-elsparkcyklar-for-okad-hd023610/>

¹² https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/betankande/cykelfragor_hd01tu13/html/#_Toc224129130

alkohol eller andra droger när de inkom till akutmottagningen efter en olycka (Fearnley m.fl.,2022). Efter september 2021, när Oslo förbjöd uthyrning av elsparkcyklar på natten och begränsade antalet elsparkcyklar som kunde hyras ut, minskade skadetalen kraftigt. I data från år 2023 (rattfyllerilagen kom juni 2022) hade också andelen påverkade minskat till 13,6 procent av de skadade (Bjerkan, 2026).

Krav och rekommendationer om hjälmanvändning finns i alla studerade länder. Danmark har gått längst och har hjälmkrav för alla som kör elsparkcykel. Detta krav infördes 2022 efter att hälso- och sjukvårdspersonal visat att det i olycksstatistiken med elsparkcyklar fanns en hög andel huvud- och ansiktsskador. Observationsstudier visar på en tydlig ökning av hjälmanvändningen efter kravets införande, även om det är stor skillnad mellan hyr-elsparkcyklar och privata elsparkcyklar, där de senare har betydligt högre användning (cirka 70 %). I Norge och Sverige är det hjälmkrav för barn under 15 år. I olyckor i Norge hade 27 procent använt hjälm vid olyckstillfället i gruppen 12–15 år, alltså den grupp där hjälmanvändning är obligatorisk och barnen uppnått åldersgränsen för att få använda elsparkcykel (Bjerkan, 2026). I två olika observationsundersökningar i Sverige konstaterades att 43–44,5 procent av barnen som omfattas av hjälmlagen använde hjälm när de körde elsparkcykel (Trafikverket, 2025; NTF, 2024). I Finland finns inget krav på hjälmanvändning men det är en stark rekommendation att använda hjälm. Vi har ingen kännedom om hur stor hjälmanvändningen är i Finland.

Hastighetsgränsen är 20 km/tim i Sverige, Danmark och Norge, medan den i Finland är 25 km/tim. I Finland är motoreffekten begränsad till 1000 watt jämfört med Sveriges 250 watt medan varken Danmark eller Norge har någon begränsning i motoreffekt. Det är tillåtet att sälja och köpa elsparkcyklar som inte uppfyller dessa regler, men de är olagliga att använda i trafik. I Sverige är elsparkcykeln inte längre en cykel om hastighet eller motoreffekt är för hög. Fordonet kan då anses som ett körkortspliktigt motordrivet eller ett oregistrerat fordon som endast får köras inom ett inhägnat område (Polisen, 2025; Transportstyrelsen, 2024). I Danmark är en elsparkcykel som går för fort ett olagligt fordon eftersom den är ett fordon som inte följer reglerna, exempelvis är den inte typgodkänd som moped och följer inte sådana regler (D. Damgaard, intervju, 5 februari 2026). Det är polisen som upprätthåller reglerna och kan ge böter. I Norge är en elsparkcykel som köpts laglig men som sedan modifierats till att gå i högre hastighet också olaglig att använda (A. Hauge & A.M. Bjerkan, intervju, 26 februari 2026). Polisen kan beslagta olagliga (och därmed oförsäkrade¹³) elsparkcyklar. För att testa elsparkcyklars hastighet behöver polisen samarbeta med Statens vegvesen, som testar hastighet och kontrollerar tekniska krav. Sådana kontroller är resurskrävande, men polisen kan också beslagta fordon där det är uppenbart att hastigheten är för hög. I Finland får lätta elfordon med en hastighet över 25 km/tim inte användas (Finlands regering, 2025).

Även om Danmark, Norge och Finland har ungefär samma regler när det gäller elsparkcyklar och dess användning har processen för att komma fram till dessa regler sett olika ut. I Danmark var det en minister inom transportområdet som ville reglera användningen och såg till att han fick mandat att göra ett pilotprojekt inom vilket reglerna skulle utvärderas och vid behov lätt kunde ändras. I Finland hade man påbörjat ett arbete med att ta fram ett regeringsförslag om lagstiftning för elsparkcyklar och annan mikromobilitet, och det arbetet påskyndades av att det inträffade dödsolyckor med barn på elsparkcykel. Olyckorna bidrog till att en åldersgräns sattes, vilket inte varit aktuellt innan. I Norge hade Statens vegvesen tillgång till skadestatistik från Oslos akutmottagning och räknade fram att olycks- och skaderisken var högre än på vanlig cykel och regeringen ville då göra åtgärder. Införandet av alkohol- och droggräns hade sitt ursprung i att 40 procent av de skadade elsparkcyklisterna hade använt alkohol eller droger.

¹³ Elsparkcyklar ska försäkras i Norge, men en olaglig elsparkcykel kan inte försäkras.

I Sverige har det under åren genomförts två utredningar. Transportstyrelsens regeringsuppdrag slutrapporterades i mars 2021 (Transportstyrelsen, 2021) och utifrån den utredningen kom en lagändring 1 september 2022. Den innebar att det inte längre var tillåtet att köra elsparkcykel på trottoar eller gångbana och att elsparkcykeln inte får parkeras på gång- eller cykelbana om det inte där finns en uppställningsplats eller anordning för parkering av cyklar. Regeringsuppdraget till Trafikanalys (2024) har ännu inte resulterat i några åtgärder.

Avslutningsvis konstaterar vi att det inte är möjligt att avgöra vilket av de undersökta länderna som har lyckats bäst i att genom sitt regelverk begränsa antalet skadade på elsparkcykel då det är mycket svårt att få jämförbara siffror både vad gäller antal skadade och elsparkcyklisternas exponering. Dock har man i Norge minskat andelen skadade som varit påverkade av alkohol eller droger, och i Danmark har man ökat hjälmanvändningen kraftigt, speciellt på privatägda elsparkcyklar. Dessa exempel visar att det går att ändra beteenden med regleringar och restriktioner. Vad gäller alkohol- och drogpåverkan i Norge går det inte att särskilja effekten av förbud mot hyrsparkcyklar nattetid och införande av rattfyllerilagstiftning. Fördelen med förbud mot hyrsparkcyklar nattetid är att det kan lösas tekniskt av hyrföretagen men nackdelen är att det inte omfattar privata elsparkcyklar. Fördelen med rattfyllerilagstiftning är att det gäller alla elsparkcyklar men nackdelen är att det kräver övervakning från polisen. Vad gäller hjälmanvändning visar observationsundersökningar i Danmark att man främst nått de privata elsparkcyklisterna med budskapet om att hjälm ska användas. I samband med införandet av hjälmkravet genomfördes en informationskampanj av Rådet för Sikker Trafik i samarbete med polisen och skolorna. Av en enkätundersökning framgår att budskapet verkar ha nått fram till ungdomar som är de största användarna. Trots lagkravet är det dock svårt att nå en hög hjälmanvändning bland de som hyr elsparkcyklar, även om hyrföretagen erbjuder olika lösningar som ska underlätta hjälmanvändningen.

Ett annat problem, som förekommer i alla länder, är försäljning av privata elsparkcyklar som är olagliga att använda i trafik på grund av för hög maxhastighet eller är lätta att manipulera/trimma. Eftersom hyrsparkcyklar och privata elsparkcyklar har olika förutsättning att regleras vore det värdefullt att kunna separera dessa i olycksdata, både för att följa utvecklingen och för att undersöka om olycksmönstret skiljer sig åt.

4.1. Regler i sammanfattning

De viktigaste skillnaderna i de regelverk som finns i Danmark, Finland och Norge jämfört med Sverige summeras här kortfattat.

- Elsparkcykeln i de andra länderna är klassificerad som ett litet eldrivet motorfordon eller liknande, även om den i huvudsak ska framföras och användas enligt cykelregler.
- I Norge och Danmark finns ingen gräns för motoreffekt, i Finland är den maximala motoreffekten 1000 watt.
- De andra länderna har en åldersgräns för att framföra elsparkcykeln. Den är 12 år i Norge och 15 år i Danmark och Finland.
- De andra länderna har en rattfyllerilagstiftning motsvarande den som finns för övriga motorfordon. Alkoholgränsen är 0,2 promille i Norge och 0,5 promille i Danmark och Finland.
- I Norge, liksom i Sverige, är det hjälmkrav för barn under 15 år. I Danmark ska alla använda hjälm oavsett ålder och i Finland är det en stark rekommendation för alla att använda hjälm.

Referenser

- Bjerkan, A M. (2026). *Skader med bruk av sykkel og elsparkesykkel i Oslo. Analyse av data fra Oslo skadelegevakt*. Statens vegvesens rapporter Nr. 1106. <https://nva.sikt.no/registration/019b9d0b28af-3f28425a-de7a-4d37-86ee-63beb4e12dc8>
- Bjerkan, A M., Engebretsen, A. & Steinbakk, R T. (2021). *Skader på sykkel og elektrisk sparkesykkel i Oslo. Resultater fra en registrering i 2019/2020*. Rapportnummer 720. Statens Vegvesens rapporter. <https://nva.sikt.no/registration/0199380c1891-366d5cf1-62a9-49a9-9ea7-c99ac36a7abb>
- Carson, J., Jost, G. & Meinero, M. (2024). *Improving the road safety of e-scooters*. PIN Flash Report 47. November 2024. ETSC, European Transport Safety Council.: https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH_47-Digital-V2_compressed.pdf
- Danske love (2025). *Færdselsloven*. <https://danskelove.dk/f%C3%A6rdselsloven>
- DNB (2025). *Insurance for electric scooters and small electric vehicles*. <https://www.dnb.no/en/insurance/vehicles/small-electric-vehicles>
- Egner, L A. & Fearnley, N. (2025). *Elsparkesykler og elsykler i Norge. Hovedfunn fra spørreundersøkelser 2021–2024*. TØI-rapport 2127/2025. Transportøkonomisk Institutt. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=80227>
- Fearnley, N., Karlsen, K. & Bjørnskau, T. (2022). *Elsparkesykler i Norge: Hovedfunn fra spørreundersøkelser høsten 2021*. TØI-Rapport 1889/2022. Transportøkonomisk institutt. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=72934>
- Finlands regering (2025). *RP 12/2025 rd. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning om mikromobilitet*. <https://www.finlex.fi/api/media/government-proposal/514363/mainPdf/main.pdf?timestamp=2025-03-13T07%3A15%3A00.000Z>
- Finlex (2025a). *Finlands författningssamling 304/2025. Lag om ändring av vägtrafiklagen*. <https://www.finlex.fi/sv/lagstiftning/forfattningssamling/2025/304>
- Finlex (2025b). *Vägtrafiklag 729/2018*. <https://www.finlex.fi/sv/lagstiftning/2018/729>
- Folketinget (2017a). *L 28 Forslag til lov om ændring af færdselsloven*. https://www.ft.dk/samling/20171/lovforslag/l28/20171_l28_som_fremsat.htm
- Folketinget (2017b). *Folketingstidene A. Til lovforslag nr L 28*. https://www.ft.dk/ripdf/samling/20171/lovforslag/l28/20171_l28_fremsaettelsestale.pdf
- Fredlund, T. & Frank, M. (2025). *Strada efter lag (2021:319). Förändringar i rapporteringsmönster och datakvalitet*. TSV 2025-6833. Transportstyrelsen. <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/rapporter/vagtrafik/strada-efter-lag-2021-319.pdf>
- Fyhri, A., Karlsen, K. & Bjørnskau, T. (2022). *Folkehelsekonsekvenser av elektriske sparkesykler for ungdom og voksne - Effekter på aktiv mobilitet og ulykker*. TØI-rapport 1898/2022. Transportøkonomisk institutt. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=73773>
- Færdselsstyrelsen (2019). *Motoriserede (el-)løbehjul*. <https://www.fstyr.dk/privat/krav-til-koeretoerjor/forsoegsordninger/motoriserede-elloebehjul>

Færdselsstyrelsen (2024). *Evaluering - Forsøgsordningerne for små motoriserede køretøjer 2020–2022*.

<https://www.fstyr.dk/Media/638781418589175202/Evaluering%20af%20forsogsordninger%20for%20sm%20motoriserede%20kretjer%202020-2022.pdf>

Høye, A. K. & Milch, V. (2023). *Trafikksikkerhetseffekter av mikromobilitet. Elsparkesykler*. TØI-rapport 1960/2023. Transportøkonomisk institutt. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=75502>

Københavns Kommune (2021). *Udlejningsløbehjul er på vej tilbage i København - men med væsentlige begrænsninger*. 18.10.2021. <https://www.kk.dk/nyheder/udlejningsloebehjul-er-paa-vej-tilbage-i-koebenhavn-men-med-vaesentlige-begraensninger>

Københavns Kommune (2024). *Tilladelse til udlejning af løbehjul*. <https://www.kk.dk/erhverv/butikker-gadesalg-og-restauranter/loebehjulsudlejning>

Lovdata (1965). *Lov om vegtrafikk (vegtrafikkloven). Kap 4. § 22. Ruspåvirkning av motorvognfører*. https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1965-06-18-4/KAPITTEL_4#%C2%A722

Lovdata (2018). *Forskrift om endring i forskrift om krav til sykkel*. <https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2018-04-09-545>

Lovdata (2022a). *Forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn*. <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2022-05-25-918>

Lovdata (2022b). *Forskrift om endring i forskrift om førerkort m.m. (førerkortforskriften)*. <https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2022-05-25-919>

Lovdata (2022c). *Forskrift om endring i forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn*. <https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2022-05-30-926>

NTF (2024). *Observationsundersökning 2024. Hur följs reglerna för elsparkcyklar?* 2024-09-24. <https://ntf.se/nyheter/2024/hur-foljs-reglerna-for-elsparkcyklar/>

Ny Teknik (2021) *Köpenhamn tomt på elsparkcyklar*. 2021-08-13. <https://www.nyteknik.se/fordon/kopenhamn-tomt-pa-elsparkcyklar/791513>

Oslo Byråd (2021). *Nye regler för elsparkesykler i Oslo*. Pressmeddelande 2021-07-13. <https://aktuelt.oslo.kommune.no/nye-regler-for-elsparkesykler-i-oslo>

Pakarinen, O., Kobylín, A., Harjola V-P., Castrén, M. & Vasara, H. (2023). *Speed and Nighttime Usage Restrictions and the Incidence of Shared Electric Scooter Injuries*. *JAMA Network Open*, vol. 6, no. 11, E2341194. <https://doi.org/10.1001/jamanetworkopen.2023.41194> ‘

Pedersen, M H. & Olsson, B. (2024). *Hjelmrapport: Brug af cykelhjelme 2023*. Rådet for Sikker Trafik. <https://sikkertrafik.dk/media/zcik1h5t/cykelhjelmrapport-2023.pdf>

Polisen (2025). *Då blir elsparkcykeln olaglig – och inte längre en cykel*. 2025-10-29. <https://polisen.se/aktuellt/nyheter/ost/2025/oktober/elsparken-alskad-och-omstridd/>

Regjeringen (2022a). *Nå strammer regjeringen inn reglene for elsparkesykkel*. Pressmeddelande 2022-01-22. <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/na-strammer-regjeringen-inn-reglene-for-elsparkesykkel/id2898051/>

Regjeringen (2022b). *Høring: Strengere regler for bruk av elsparkesykkel*. Pressmeddelande 2022-02-15. <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/horing-strengere-regler-for-bruk-av-elsparkesykkel/id2901018/>

Regjeringen (2022c). *Nå blir det strengere regler for bruk av elsparkesykler*. Pressmeddelande 2022-05-23. <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/na-blir-det-strengere-regler-for-bruk-av-elsparkesykler/id2914010/>

Retsinformation (2019). *BEK nr 40 av 14 januari 2019. Bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriseret løbehjul*. <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2019/40>

Retsinformation (2021). *BEK nr 55 av 19 januari 2021. Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriseret løbehjul*. <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2021/55>

Sikker Trafik (2025a). *El-løbehjul. Regler og gode råd om el-løbehjul*. <https://sikkertrafik.dk/rad-og-viden/sma-el-koretojer/el-lobehjul/>

Sikker Trafik (2025b). *Færdselsregler for knallert 30*. <https://www.sikkertrafik.dk/rad-og-viden/knallerter/lille-knallert/faerdselsregler/>

Statens vegvesen (2022). *Forslag til endring i regelverket for små elektriske kjøretøy*. <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/hoeringer/forslag-til-endring-i-regelverket-for-sma-elektriske-kjoretoy/>

Svensk författningssamling (2024). *Trafikskadelag (1975:1410)*. (Ändrad t.o.m. SFS 2024:1280). https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikskadelag-19751410_sfs-1975-1410/

SVT-nyheter (2021). *Ett halvår efter parkeringsförbudet – elsparkcykelbolagen borta från Köpenhamn*. 2021-08-13. <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/skane/elcykeluthyrare-i-kopenhamn-borta-ett-halvar-efter-parkeringsforbudet>

Sørensen, M. W., Thomsen, S. D., Pedersen, A. D., & Jensen, M. G. (2022). Mikromobilitet med og uden motor – Evaluering af adfærd og hjelmbrug: In *Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University* (Vol. 29). <https://journals.aau.dk/index.php/td/article/view/7435/6213>

Sørensen, M W., Kany, M S., Olsson, B. & Jensen, M L. (2023). Stor effekt af hjelmkrav på el-løbehjul – men hjelmbrugen på leje-el-løbehjul halter efter. *Trafik & Veje*. Marts 2023. <https://sikkertrafik.dk/media/2idlmbdi/2023-stor-effekt-af-hjelmkrav-p%C3%A5-el-l%C3%B8behjul.pdf>

Traficom (2025). *Elektriska förflyttningshjälpmedel – mikromobilitet fr.o.m. 17.6.2025*. <https://www.traficom.fi/sv/transport/bilister/tips-trafiken/elektriska-forflyttningshjalpmedel-mikromobilitet-1762025>

Trafikanalys (2024). *Användning, marknad och konsekvenser av elsparkcyklar och andra eldrivna enpersonsfordon*. Rapport 2024:7. Datum 2024-10-31. https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2024/rapport-2024-7-anvandning-marknad-och-konsekvenser-av-elsparkcyklar-och-andra-eldrivna-enpersonsfordon.pdf?_t_id=RgLHZ87pvsbmTPiePPyNxA%3d%3d&_t_uuid=knuB7FBGRoSpw-QBhATaLw&_t_q=Elsarkcyklar+-

[+anv%3a4ndning%2c+marknad+och+konsekvenser& t tags=language%3asv%2csiteid%3af9e4ecf2-4fe2-49ec-bd2f-7b6540d3eb17%2candquerymatch& t hit.id=Knowit_EPi_Site_Trafa_KitModules_Document_Mode ls_Media_DocumentFile/ 5e08b29d-3c89-435f-9537-ee4a7c50cc92& t hit.pos=4](https://www.lvk.fi/sv/forsakring/forsakringsplikt/latta-forflyttningshjalpmedel-med-elmotor/)

Trafikförsäkringscentralen (2025). *Hur ska de nya förflyttningshjälpmedlen med elmotor försäkras*. <https://www.lvk.fi/sv/forsakring/forsakringsplikt/latta-forflyttningshjalpmedel-med-elmotor/>

Trafikskyddet (2024). *En elsparkcykel är inte något fordon för barn – en åldersgräns på 15 år införs*. Nyheter och meddelanden 24.10.2024. <https://www.liikenneturva.fi/sv/aktuellt/en-elsparkcykel-ar-inte-nagot-fordon-for-barn-en-aldersgrans-pa-15-ar-infors/#529b8761>

Trafikskyddet (2025a). *Traficom: Nya regler för lätta elfordon – ökad säkerhet och tydlighet i trafiken* 17.06.2025. <https://www.liikenneturva.fi/sv/aktuellt/traficom-nya-regler-for-latta-elfordon-okad-sakerhet-och-tydlighet-i-trafiken/#784a3897>

Trafikskyddet (2025b). *Kör riktigt - även med elsparkcykel*. <https://www.liikenneturva.fi/sv/kampanjer/korriktigt/#784a3897>

Trafikverket (2025). Webbinarium inom trafiksäkerhet på väg – Tema Säker cykling. Presentation av resultat från mätning av cykelhjälmsanvändning utförd av Trafikia år 2023 på uppdrag av Trafikverket. Kontaktperson Magnus Lindholm.

Transportstyrelsen (2021). *Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon. Slutrapport – slutsatser, förslag och bedömningar*. TSV 2019-5394. <https://www.regeringen.se/contentassets/a96da7cf5e2d4dc19510416dd54d0c6d/tsv-2019-5394-utredning-behov-av-forenklade-regler-for-eldrivna-enpersonsfordon/>

Transportstyrelsen (2024). *Elsparkcykel*. Uppdaterad 2025-12-16. <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/fordon/fordonsregler/regler-for-olika-fordonsslag/elsparkcykel/>

Transportstyrelsen (2026). *A-traktor, mopedbil, fyrhjuling, snöskoter och elsparkcykel (årsvis)*. <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.transportstyrelsen.se%2Fglobalassets%2Fglobal%2Fpress%2Fstatistik%2Folycksstatistik%2Folyckor-med-atraktor-mopedbil-fyrhjuling-snoskoter-elsparkcykel.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK>

Trygg Trafikk (2025). *Utbredt farlig adferd på elsparkesykkel*. Artikel publicerad 2025-12-29. <https://www.tryggtrafikk.no/artikler/pressemelding/utbredt-farlig-adferd-pa-elsparkesykkel/>

Vejdirektoratet (2025). *Trafikulykker for året 2024*. Juni 2025. https://www.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2025-06/Trafikulykker_2024.pdf

Wallhagen, S. & Eriksson, J. (2024). *Elsparkcyklar och barn. Olycksstatistik och intervjuer om användning*. VTI resultat 2024:5. Statens väg- och transportforskningsinstitut. <https://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1922012/FULLTEXT01.pdf>

Ydersbond, I M., Fearnley, N., Nenseth, V., Hjelmeng, E J., Bjørnskau, T. & Johnsson, E. (2023). *Erfaringer med lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn*. TØI-rapport 1945/2023. Transportøkonomisk institutt. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=74781>

Yle (2025a). *Ny lag om elsparkcyklar träder i kraft i dag*. 17.6.2025. <https://yle.fi/a/7-10079797>

Yle (2025b). *Utskottets förslag: Åldersgräns på 15 år på elsparkcyklar*. 16.5.2025. <https://yle.fi/a/7-10078022>

Yle (2025c). *Snart krävs mopedålder för elsparkcykel - promillegräns träder också i kraft*. 13.6.2025. <https://yle.fi/a/7-10079625>

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, är ett internationellt framstående forskningsinstitut med uppdrag från regeringen att bedriva forskning och utveckling inom transportområdet, omfattande infrastruktur, trafik, transporter och trafikanter. Vi arbetar för att kunskapen om transportsektorn kontinuerligt ska förbättras och är på så sätt med och bidrar till att uppnå Sveriges transportpolitiska mål.

Verksamheten omfattar samtliga trafikslag och områdena väg- och banteknik, drift och underhåll, fordonsteknik, trafiksäkerhet, trafikanalys, människan i transportsystemet, miljö, planerings- och beslutsprocesser, transportekonomi samt transportsystem. Kunskapen som VTI tar fram ger beslutsunderlag till aktörer inom transportsektorn och tillämpas i många fall i såväl nationell som internationell transportpolitik.

VTI bedriver forskning på uppdrag i en tvärvetenskaplig organisation. Vi arbetar också med utredning och rådgivning, samt utför olika typer av tjänster inom mätning och provning. På institutet finns tekniskt avancerad forskningsutrustning av olika slag och körsimulatorer i världsklass. Dessutom finns ett laboratorium för vägmateriäl, ett mättekniskt laboratorium och ett krocksäkerhetslaboratorium.

Transportbiblioteket vid VTI är en nationell resurs för informationsförsörjning och informations spridning för alla trafikslag inom transportforskningsområdet.

I Sverige samverkar VTI med ledande universitet och högskolor som bedriver närliggande forskning och utbildning. Vi medverkar även kontinuerligt i internationella forskningsprojekt, framförallt i Europa, och deltar aktivt i internationella nätverk.

VTI är en uppdragsmyndighet som lyder under regeringen och hör till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. Vårt kvalitetsledningssystem är certifierat enligt ISO 9001 och vårt miljöledningssystem enligt ISO 14001. Vissa provningsmetoder vid våra laboratorier är dessutom ackrediterade.

Vi är omkring 250 medarbetare och finns i Linköping (huvudkontor), Stockholm, Göteborg och Lund.

vti

Statens väg- och transportforskningsinstitut • www.vti.se • vti@vti.se • +46 (0)13-20 40 00