



## Motion om ny policy för mikromobilitetsfordon

Motion av Gabriel Kroon och Anders Lindman (båda SD)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.  
Motionen besvaras med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

### Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

#### Sammanfattning av ärendet

Gabriel Kroon och Anders Lindman (båda SD) har väckt en motion i kommunfullmäktige. I motionen framförs att mikromobilitet är ett viktigt komplement till gång, cykel, kollektivtrafik och bil. De nya riktlinjer avseende uppställning, krav och tilldelning av plats för aktörer som bedriver uthyrning av fordon, som antagits av trafiknämnden, uppges ha kritiserats av företag som bedriver verksamhet med elsparkcyklar och elyklar. Motionärerna anser att regelverket behöver ses över och utformas i samråd med branschaktörerna och föreslår att kommunfullmäktige ska ge trafiknämnden i uppdrag att utarbeta nya och mer tillåtande riktlinjer för friflytande fordon i samråd med branschföretagen.

#### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Järva stadsdelsnämnd, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Lime AB och TIER Mobility.

*Stadsledningskontoret* framhåller att trafiknämndens bedömningskriterier för mikromobilitet ska gynna bolag med en välfungerande verksamhet som hög snittanvändning, låg andel trasiga fordon och god efterlevnad av gällande parkeringsregler.

*Trafiknämnden* anger att syftet med kriterierna är att öka mikromobiliteten, skapa tydliga och långsiktiga villkor för leverantörerna, främja utvecklingen av moderna elsparkcyklar och cyklar samt driva på innovation och teknisk utveckling.

*Bromma stadsdelsnämnd* ser att mikromobilitetsfordon är ett efterfrågat komplement till andra färdmedel och att trafiknämnden är bäst lämpade att bedöma hur kriterierna för tillstånd utformas.

*Järva stadsdelsnämnd* betonar att det är viktigt att det finns olika former av fordon för att transportera sig på ett smidigt och säkert sätt. Nämnden är för transparenta kriterier och konstaterar att ansvarar för framtagande av dessa åligger trafiknämnden.

*Skarpnäcks stadsdelsnämnd* anser att det är en fråga för trafiknämnden att säkerställa att mikromobilitet fungerar samt kompletterar övriga transportmedel.

*Lime AB* anser att Stockholms tillståndsprocess och policy för friflytande enpersonsfordon för närvarande fungerar bra och att tillståndsprocessen i sin nuvarande form inte behöver uppdateras.

*TIER Mobility* anför att genom att gynna "högpresterande" operatörer med längre tillståndsperioder och fler fordon kan nya och mindre etablerade aktörer få svårt att konkurrera. Kriterierna är inte tillräckligt detaljerade, vilket kan leda till subjektiva bedömningar.

### Föredragande borgarrådets synpunkter

Trafiknämnden fattade den 23 maj 2024 beslut om att införa prestationsbaserad tilldelning av tillstånd för friflytande enpersonsfordon. Genom kriterierna säkerställs en jämn och ansvarsfull tilldelning av tillstånd för mikromobilitetsfordon, samtidigt som det främjar konkurrens, innovation och förbättrad service för stockholmare och besökare.

Trafikkontoret har en löpande dialog med de aktiva operatörerna genom regelbundna möten och enskilda utvärderingsmöten. Kontoret har uppfattningen att det finns acceptans för de nuvarande kriterierna bland operatörerna.

### Bilaga

Motion om ny policy för mikromobilitetsfordon, dnr KS 2024/683-1

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 12 februari 2025

Karin Wanngård  
Kommunstyrelsens ordförande

**Reservation** av Gabriel Kroon (SD) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige bifaller motionen.

## 2. Därutöver anför följande:

Gabriel Kroon och Anders Lindman (båda SD) har väckt en motion i kommunfullmäktige. I motionen framförs att mikromobilitet är ett viktigt komplement till gång, cykel, kollektivtrafik och bil. De nya riktlinjer avseende uppställning, krav och tilldelning av plats för aktörer som bedriver uthyrning av fordon, som antagits av trafiknämnden, uppges ha kritiserats av företag som bedriver verksamhet med elsparkcyklar och elyklar. Motionärerna anser att regelverket behöver ses över och utformas i samråd med branschaktörerna och föreslår att kommunfullmäktige ska ge trafiknämnden i uppdrag att utarbeta nya och mer tillåtande riktlinjer för friflytande fordon i samråd med branschföretagen.

Den 23 maj beslutade Trafiknämnden om att införa en prestationsbaserad tillstånd för friflytande enpersonsfordon. Detta är ett steg på vägen men samtidigt beaktas inte andra omständliga hinder för mikromobilitet. I detta inkluderas höga flyttningsavgifter, orimliga flyttningsförfaranden, dyra markupplåtelseavgifter och stadens egna upphandling/subvention av ett hyrcykelsystem som slår ut den fria konkurrensen.

Med anledning av detta föreslår vi att motionen ska bifallas.

## Ärendet

Gabriel Kroon och Anders Lindman (båda SD) har väckt en motion i kommunfullmäktige. I motionen framförs att mikromobilitet är ett viktigt komplement till gång, cykel, kollektivtrafik och bil. De nya riktlinjer som antagits av trafiknämnden avseende uppställning, krav och tilldelning av plats för aktörer som bedriver uthyrning av fordon uppges ha kritiserats av företag som bedriver verksamhet med elsparkcyklar och elyklar. Motionärerna anser att regelverket behöver ses över och utformas i samråd med branschaktörerna. Motionärerna föreslår att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att utarbeta nya och mer tillåtande riktlinjer för friliggande fordon i samråd med branschföretagen.

## Remissammanställning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Järva stadsdelsnämnd och Skarpnäck stadsdelsnämnd.

## Innehållsförteckning

Stadsledningskontoret.....	4
Trafiknämnden.....	5
Bromma stadsdelsnämnd.....	6
Järva stadsdelsnämnd.....	7
Skarpnäcks stadsdelsnämnd.....	8
Lime AB.....	8
TIER Mobility.....	9
Reservationer m.m. ....	13

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 17 oktober 2024 har i huvudsak följande lydelse.

I kommunfullmäktiges budget 2024 anges att staden ska följa utvecklingen av elsparkcyklar och successivt med stöd av ordningslagen ställa ökade krav på bolagen utifrån exempelvis skötsamhet.

Staden vill främja utvecklingen av mikromobilitet i form av moderna elsparkcyklar och cyklar samt driva på innovation och teknisk utveckling av densamma. Trafiknämnden strävar också efter att ligga i framkant och att staden ska vara en förebild för svenska kommuner inom mikromobilitet.

Syftet med de kriterier som tagits fram för mikromobilitet eller för så kallade friflytande enpersonsfordon, är att öka dess företeelse i Stockholm och skapa tydliga och långsiktiga villkor för leverantörerna. Kriterierna är också viktiga för att säkerställa att de tilldelade tillstånden gynnar bolag som aktivt bidrar till stadens mål om hållbarhet och effektivt utnyttjande av gaturummet.

Genom de nuvarande kriterierna bedömer stadsledningskontoret att trafiknämnden kan säkerställa en jämn och ansvarsfull tilldelning av tillstånd för mikromobilitetsfordon, samtidigt som det främjar konkurrens, innovation och förbättrad service för stockholmare och besökare.

Trafiknämnden har löpande dialog med de aktiva operatörerna genom regelbundna möten och enskilda utvärderingsmöten. Operatörerna ges alltid möjlighet att lyfta egna frågor och diskutera aktuella ämnen. Utvärderingskriterierna har diskuterats mellan trafiknämnden och de aktiva operatörerna och det har uppfattats som att det finns acceptans för de nuvarande kriterierna bland operatörerna. Samtidigt råder en gemensam förståelse för att kriterierna kan behöva justeras och utvecklas över tid för att fortsatt stödja stadens mål och främja en hållbar utveckling.

Stadsledningskontoret är öppen för att dessa kriterier regelbundet behöver ses över för att säkerställa bästa möjliga utfall för både staden och operatörerna. Kontoret anser samtidigt att trafiknämnden kan säkerställa en jämn och ansvarsfull tilldelning av tillstånd för mikromobilitetsfordon genom de nuvarande kriterierna, varför ytterligare åtgärder avstyrks i dagsläget.

## **Trafiknämnden**

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 26 september 2024 följande.

Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* av Anders Lindman (SD), se Reservationer m.m.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 4 juli 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret anser att det är helt avgörande att staden använder välgrundade utvärderingskriterier vid tillståndsgivning för friflytande enpersonsfordon. Kriterier är viktiga för att säkerställa att de tilldelade tillstånden gynnar bolag som aktivt bidrar till stadens mål om hållbarhet och effektivt utnyttjande av gaturummet. Syftet med kriterierna är att öka mikromobiliteten i Stockholm och skapa tydliga och långsiktiga villkor för leverantörerna. Kontoret vill också främja utvecklingen av moderna elsparkcyklar och cyklar samt driva på innovation och teknisk utveckling. Trafikkontoret strävar efter att ligga i framkant och vara en förebild för svenska kommuner inom mikromobilitet.

Nedan beskrivs tre av totalt sju utvärderingskriterier. Dessa tre tas upp av motionärerna:

1. Snittanvändning per bolag: användningen av elsparkcyklar varierar mycket mellan olika bolag. Genom att använda snittanvändning som ett kriterium vill kontoret gynna de bolag vars fordon används i hög utsträckning och därmed bäst tillgodoser en god balans mellan tillgänglighet för stockholmarna och en yteffektiv användning av stadens offentliga rum. Målet är att uppnå ett så högt antal resor per fordon som möjligt för att maximera nyttan av mikromobiliteten i staden.

2. Marknadsandel mätt i antal resor/dygn: snittanvändning tar inte hänsyn till bolagens storlek. Genom att även använda marknadsandel, mätt i antal resor per dygn, balanseras detta och både stora och små bolag med hög användning främjas.

3. Parkerad mer än 24 timmar: enligt trafikförordningen får cyklar vara parkerade i upp till 24 timmar. Genom att följa upp hur väl bolagen upprätthåller detta, säkerställs att elsparkcyklar inte står parkerade för länge, vilket förbättrar tillgängligheten och ordningen i staden.

Övriga fyra kriterier är:

- Antal fungerande elsparkcyklar
- Parkeringsförbudsområden
- Trasig mer än 24 timmar
- Fakturerade flyttar

Genom de nuvarande kriterierna kan trafikkontoret säkerställa en jämn och ansvarsfull tilldelning av tillstånd för mikromobilitetsfordon, samtidigt som det främjar konkurrens, innovation och förbättrad service för stockholmarna och besökare.

#### *Samarbete med operatörer och framtida anpassningar*

Trafikkontoret har en löpande dialog med de aktiva operatörerna genom regelbundna möten och enskilda utvärderingsmöten. Operatörerna ges alltid möjlighet att lyfta egna frågor och diskutera aktuella ämnen. Under mötet den 30 november 2023 diskuterades utvärderingskriterierna, och kontoret uppfattar att det finns acceptans för de nuvarande kriterierna bland operatörerna. Samtidigt råder en gemensam förståelse för att kriterierna kan behöva justeras och utvecklas över tid för att fortsatt stödja stadens mål och främja en hållbar utveckling. Trafikkontoret är öppet för att dessa kriterier regelbundet behöver ses över för att säkerställa bästa möjliga utfall för både staden och operatörerna.

#### **Bromma stadsdelsnämnd**

**Bromma stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 26 september 2024 följande.

Nämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen och överlämnar det till kommunstyrelsen.

**Bromma stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 27 augusti 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen ser att mikromobilitetsfordon, såsom elcyklar och elsparkcyklar, utgör ett efterfrågat komplement till andra färdmedel och kan göra kollektivtrafiken mer attraktiv genom att underlätta transport till och från hållplatser. Förvaltningen ser också vikten av att ha väl övervägda kriterier för tillståndsgivningen för att säkra framkomligheten och säkerheten för alla trafikantgrupper. Hur dessa kriterier utformas på bästa sätt är trafikkontoret bäst lämpat att bedöma. Stadsdelsförvaltningen hänvisar därför till trafikkontorets utlåtande i frågan.

### **Järva stadsdelsnämnd**

**Järva stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 26 september 2024 följande.

1. Järva stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Ärendet justeras omedelbart.

*Reservation* av Ghasal Saberian (SD), se Reservationer m.m.

**Järva stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 25 juni 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att det är viktigt att det finns olika former av fordon för att transportera sig på ett smidigt och säkert sätt inom staden. I takt med att antalet mikromobilitetsfordon så som elsparkcyklar har ökat i stadsbilden har fördelarna uppmärksammas men även nackdelarna där många synpunkter vad gäller trygghet och säkerhet dominerat.

Stadens centrala funktionshindersråd har tidigare påpekat att framför allt synskadade har stora problem att navigera runt hinder med felparkerade cyklar och elsparkcyklar. Även gående har lyft att det är problem med säkerhet då infrastruktur ännu inte delar på alla vägbanor för gående och andra fordon. Det är inte lagligt att framföra cyklar eller elsparkcyklar på trottoarer eller gångväg men det är vanligt förekommande att konflikter uppstår på just dessa. Samtidigt är det positivt med möjligheten att ta sig från en plats till annan med yt- och energieffektiva alternativ.

Vad gäller parkeringstid som begränsas till 24 timmar är det samma regler som gäller för cyklar såväl som privat mikromobilitet. Förvaltningen ser därmed inget behov av att förändra gällande regler till förmån för elsparkcyklar mot andra fordon. Med tanke på att miljöförvaltningens medborgarundersökning visar att det finns invånare i Stockholm som är negativa till elsparkcyklar bör en lättnad av regler för dessa ta det i beaktande.

En synpunkt framförs av motionärerna om att trafiknämnden inte infört mer detaljerade och transparenta kriterier för bedömning, samt inte kortar bedömningarna till 1 år och inför regelbundna utvärderingsperioder. Förvaltningen är för transparenta

kriterier för bedömning och konstaterar att ansvarar för framtagande av dessa åligger trafiknämnden.

### **Skarpnäcks stadsdelsnämnd**

**Skarpnäcks stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 26 september följande.

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* av Sergej Salkinov (SD), se Reservationer m.m.

**Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 15 juli 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Under de senaste åren har mikromobilitet tagit plats i staden i form av främst elsparkcyklar. Enligt stadens framkomlighetsstrategi är det viktigt att de nya fordonen integreras i staden på ett sätt som gör att de inte blir ett hinder för gående.

Mikromobilitetslösningar är ett komplement till stadens befintliga transportsystem genom att erbjuda en flexibel resa med yteffektiva färdmedel för kortare sträckor. Förvaltningen anser att det är en fråga för trafikkontoret att säkerställa att låncykelsystemet ska fungera för stadens invånare och besökare samt komplettera övriga transportmedel. Förvaltningen anser att det är olyckligt att stadens tidigare låncykelleverantör inte kunde leva upp till avtalet och att staden därmed sade upp detta.

De bedömningskriterier för mikromobilitet som trafikkontoret använder sig av ska vara framtagna för att gynna bolag med en välfungerande verksamhet. Det betyder att bolag med hög snittanvändning, låg andel trasiga fordon och god efterlevnad av gällande parkeringsregler premieras. Det anser förvaltningen är rimliga kriterier. Vidare anser förvaltningen att för att elsparkcyklar ska bidra till en välfungerande stadsmiljö och som ett alternativ för bilen (och inte för gång och kollektivtrafik) behövs en stärkt infrastruktur för dessa. Detta görs inte minst genom att integrera dessa i kollektivtrafiksystemet med hjälp av en ökad förståelse för hur de faktiskt kommer att användas. Det är möjligt att riktlinjerna kan göras mer tillåtande, i enlighet med motionärernas önskan, men det är viktigt att det görs med utgångspunkt från de av kommunfullmäktige beslutade relevanta styrdokument. Förvaltningen anser att det är en fråga för trafikkontoret att göra den bedömningen.

### **Lime AB**

**Lime AB:s** yttrande daterat den 25 september 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Lime anser att Stockholms tillståndsprocess och policy för friflytande enpersonsfordon för närvarande fungerar bra. Vi anser att tillståndsprocessen i sin nuvarande form inte behöver uppdateras.



Lime var positiva till Trafikkontorets önskan att uppdatera processen för tillståndsgivning för elsparkcykeloperatörerna, något som skedde tidigare i år. Vi delar fortsatt Trafikkontorets lägesbeskrivning att Trafikkontoret och operatörerna idag har en löpande och god dialog, samt att införandet av olika styrmedel avsevärt förbättrat parkeringssituationen för elsparkcyklar i staden. Att antalet aktiva elsparkcykeloperatörer i Stockholm har minskat till tre har underlättat för samarbetet Trafikkontoret och bolagen mellan, och möjliggör för längre tillståndsperioder. Vi stöttade således förslaget att Trafikkontoret ska kunna ge elsparkcykeloperatörerna markupplåtelsestillstånd i upp till två år.

Limes oro inför att tillståndsprocessen skulle uppdateras gällde framförallt tillvägagångssättet i hur Trafikkontoret skulle utdela antal fordon under maxtaget (12,000 elsparkcyklar) till ansökande bolag, där vissa kriterier kunde användas av Trafikkontoret (1. Snittanvändning per bolag, 2. Marknadsandel mätt i antal resor per dygn, 3. Parkerad mer än 24 timmar.), vilka potentiellt kunde hämma konkurrensen på marknaden. Vi anser att dock att Trafikkontoret hanterade utdelningen av fordon på ett bra sätt, och har inga övriga synpunkter i själva tilldelningen.

## **TIER Mobility**

**TIER Mobilitys** yttrande daterat den 15 juli 2024 har i huvudsak följande lydelse.

TIER Mobility tackar för möjligheten att yttra oss över motionen om en ny policy för mikromobilitetsfordon. Vi anser att det är av yttersta vikt att regelverk utformas på ett sätt som främjar både rättvisa, transparens och innovation på marknaden för delad mikromobilitet. Vi vill även betona att den delade mikromobilitetens fulla potential bara kan nås om staden har en tydlig vision för hur den osubventionerade delade mikromobiliteten i nära samspel med kollektivtrafiken kan bidra till att driva på den gröna omställningen. Regleringen bör därför inte bara säkerställa en fungerande och ordnad mikromobilitet i staden, utan även stödja och möjliggöra uppnåendet av stadens klimatmål.

### *Subjektivitet och Transparens*

Den nyligen införda prestationsbaserade tilldelning av tillstånd för friflytande enpersonsfordon har flera kritiska brister ur ett rättssäkerhetsperspektiv:

- **Subjektiva bedömningar:** Kriterierna för utvärdering av operatörernas prestationer är inte tillräckligt detaljerade, vilket kan leda till subjektiva bedömningar och inkonsekvent tillämpning.
- **Bristande transparens:** Det finns en risk för bristande transparens i hur kriterierna tillämpas och hur olika operatörers prestationer jämförs. Operatörerna behöver tydlig och transparent information om hur deras prestationer bedöms samt klara riktlinjer fastställda för att mäta prestationer mot ett fastställt "benchmark"

### *Långa Tillståndsperioder*

Att tilldela tillståndsp perioder på upp till två år kan vid första anblick verka positivt, men detta frångår normen för denna typ av verksamhet i Sverige, där ett år är standard i de flesta kommuner som inte använder sig av upphandlingsverktyget. Tillstånd på ett år har visat sig fungera bra i Sverige och är således en tillståndslängd vi starkt rekommenderar. Utöver detta är det värt att betänka att sektorn för närvarande är under konsolidering, vilket gör att längre tillståndsp perioder kan hindra nya aktörer från att komma in på marknaden och konkurrera på lika villkor. Vilket i slutändan varken gynnar staden, dess invånare eller den fria marknaden.

#### *Dynamisk Tilldelning av Flottstorlek*

Införandet av dynamisk tilldelning av flottstorlek kan ha flera negativa effekter:

- **Konkurrenshämmande:** Genom att gynna "högpresterande" operatörer med längre tillståndsp perioder och fler fordon kan nya och mindre etablerade aktörer få svårt att konkurrera. Detta kan skapa en marknad där marknadsledarna konsoliderar sin position, vilket begränsar marknadstillträdet för nya aktörer.
- **Oförenligt med rådande lagstiftning:** Frågan om denna typ av reglering är juridiskt tillämpbar enligt ordningslagen bör ifrågasättas, då tillstånd enligt ordningslagen enbart bör reglera den allmänna ordningen. Dynamisk tilldelning av flottstorlek tenderar dock att inkräkta på enskilda näringsidkares affärsmodeller snarare än att säkerställa den allmänna ordningen. Tilldelningen baseras på KPI som direkt påverkar affärsmodellen för varje företag och hur de bedriver sin verksamhet rent finansiellt. Detta är något som en kommun inte bör blanda sig i.

#### *Lämplighetsprövning*

Användningen av lämplighetsprövning som en faktor kan vara problematisk om det inte finns tydliga riktlinjer för hur detta ska bedömas samt transparens för att kunna följa logiken i de fattade besluten. Det är viktigt att denna prövning sker på ett rättvist, transparent och konsekvent sätt för alla operatörer. Att ett beslut om tillstånd varken är möjligt att överklaga i praktiken eller behöver redovisas av kommunen garanterar inte den rättssäkerhet som bör krävas när så stora värden för de enskilda bolagen står på spel.

#### *Konkurrensneutralitet*

Den nu implementerade nya regleringen kan potentiellt gynna större och etablerade operatörer på bekostnad av mindre och nya aktörer. Detta kan hämma konkurrensen och innovationen på marknaden, särskilt när ett konkurrensutsatt upphandlingsförfarande inte tillämpas men staden ändå söker ett upphandlingsliknande resultat. Alla operatörer, oavsett storlek och etablering, bör ha lika möjligheter att konkurrera om tillstånden på samma villkor.

#### *Rekommendationer*

Trafiknämnden bör överväga följande åtgärder för att säkerställa en rättssäker, konkurrensneutral och transparent tillståndsp process:

### *Främja rättvisa och transparens*

- Säkerställ att kriterierna för utvärdering av operatörers prestationer är detaljerade och objektiva.
- Inför tydliga och transparenta riktlinjer för hur prestationer mäts och jämförs mot ett fastställt “benchmark”.
- Undvik att kommunen premierar en specifik affärsmodell i enlighet med de KPI som används för reglering.

### *Återgå till kortare tillståndsperioder:*

- Inför ettåriga tillståndsperioder för att harmonisera med normer inom Sverige och främja marknadstillträde för nya aktörer.
- Längre tillståndsperioder på två eller tre år rekommenderas endast när upphandlingsverktyget tillämpas via LUK.

### *Återgå till rak tilldelning av flottstorlek:*

- Undvik dynamisk tilldelning då detta kan gynna etablerade aktörer på bekostnad av nya och mindre operatörer, vilket kan hämma konkurrensen.
- Säkerställ att regleringen relaterat till flottstorlek baserat på KPI är förenlig med ordningslagen och inte inkräktar på företagens affärsmodeller. Tydlig och transparent lämplighetsprövning:
- Inför tydligare riktlinjer för lämplighetsprövning och säkerställ att bedömningar är rättvisa, transparenta och konsekventa.
- Gör det möjligt att överklaga beslut om tillstånd för att garantera rättssäkerhet. Den nuvarande utformningen skapar rättsosäkerhet då besluten inte kan överklagas och orsaken till avslag inte behöver redovisas till den ansökande parten.

### *Mer omfattande kvalitativa och kvantitativa villkor bör endast tillämpas genom upphandling:*

- Vill staden ha en mer omfattande reglering med längre tillståndsperioder samt en bredare palett av både kvalitativa och kvantitativa villkor bör staden överväga ett konkurrensutsatt upphandlingsförfarande via LUK.

### *Konkurrensneutralitet:*

- Säkerställ att alla operatörer, oavsett storlek och etablering, har lika möjligheter att konkurrera om tillstånden på samma villkor.
- Undvik regleringar som gynnar större operatörer på bekostnad av mindre och nya aktörer.

Dessa rekommendationer syftar till att främja en rättvis, transparent och konkurrensneutral marknad för delad mikromobilitet, vilket bidrar till innovation och uppnåendet av stadens klimatmål.

## **Reservationer m.m.**

### **Trafiknämnden**

#### Reservation av Anders Lindman (SD)

Anders Lindman (SD) föreslår att trafiknämnden beslutar att tillstyrka motionen samt därutöver anföra följande.

Sverigedemokraterna anser att utvärderingskriterierna och riktlinjerna för mikromobilitetsfordon behöver ses över i samråd med branschaktörerna i syfte att uppnå en bättre fungerande marknad.

### **Järva stadsdelsnämnd**

#### Reservation av Ghazal Saberian (SD)

Ghazal Saberian (SD) reserverar sig mot nämndens beslut till fördel för sitt eget förslag att yrka bifall till motionen.

### **Skarpnäcks stadsdelsnämnd**

#### Reservation av Sergej Salkinov (SD)

Sergej Salnikov (SD) reserverar sig mot beslutet till förmån för ett eget förslag till beslut att bifalla Sverigedemokraternas motion i sin helhet.