

Handläggare
Miriam Ekman**Till**
Trafiknämnden
2026-04-23

Vad gör Stockholms stad för att få bort mopeder med tvåtaktsmotorer? Svar på skrivelse

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefAnna Green
AvdelningschefZerina Gigovic
T.f. enhetschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har mottagit skrivelsen Vad gör Stockholms stad för att få bort mopeder med tvåtaktsmotorer? av Dennis Wedin m.fl. (M). I skrivelsen redogörs för behovet att få bort äldre bensindrivna mopeder med tvåtaktsmotorer och författarens förslag på tillstånd för kommersiell leveransverksamhet inom innerstaden.

Trafikkontoret delar författarens uppfattning att mer behöver göras för att minska antalet bensindrivna mopeder på stadens cykelbanor. Trafikkontoret arbetar för att styra uppställningen av matbudsmopeder till lämpliga platser och öka incitamentet för matbuden att köra elmopeder. Det finns i nuläget inga möjligheter för trafikkontoret att reglera trafik med eller uppställning av bensindrivna mopeder eller elmopeder särskilt utan alla mopeder i samma klass regleras på samma sätt.

Tillstånd för kommersiell leveransverksamhet regleras på EU-nivå och trafikkontorets bedömning är att staden inte har en möjlighet att gå längre än gällande svensk och EU-rättslig lagstiftning och införa egna krav på tillstånd för yrkesmässig leveransverksamhet i Stockholms innerstad.

Bakgrund

Trafikkontoret mottog skrivelsen Vad gör Stockholms stad för att få bort mopeder med tvåtaktsmotorer? av Dennis Wedin m.fl. (M) vid trafiknämndens sammanträde den 11 december 2025. I skrivelsen konstaterar författaren att staden behöver göra mer för att få bort äldre bensindrivna mopeder med tvåtaktsmotorer. I skrivelsen redogörs även för författarens förslag för att fasa ut mopeder med tvåtaktsmotor.

Författaren föreslår att staden inför ett tillstånd för kommersiell leveransverksamhet inom innerstaden. Författaren föreslår att mopeder med förbränningsmotorer registreras och beläggs med en månatlig avgift medan elfordon och lastcyklar är avgiftsbefriade. Det skulle, enligt författaren, innebära att matbuds företagen som i dagsläget är frekventa användare av dessa fordon får betala för sina utsläpp.

Författaren ställer följande frågor till trafikkontoret:

1. Vad gör trafikkontoret och Stockholms stad i dagsläget för att minska antalet mopeder med tvåtaktsmotorer?
2. Vad mer planerar trafikkontoret att göra?
3. Vad tycker trafikkontoret om Moderaternas förslag för att fasa ut mopeder med tvåtaktsmotor?

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret delar författarens uppfattning att mer behöver göras för att minska antalet bensindrivna mopeder på stadens cykelbanor, såväl avseende mopeder med tvåtaktsmotor som fyrtaktsmotor. En stor del av de bensindrivna mopeder som körs i innerstaden körs av matbud som levererar matleveranser till enskilda. Matbuden kör ofta bensindrivna mopeder klass II. Moped klass II omfattas av samma trafikregler som en cykel vilket innebär att den har rätt att köra på cykelbanor och parkera på gångbanor.

Trafikkontorets mätningar av cykelflöden på olika platser i staden visar att mopeder utgör 2–10 % av det totala flödet på stadens cykelbanor. Mätningarna gör ingen skillnad på typ av moped eller drivlina eller om det är en yrkesförare eller privat förare.

Problematiken med de så kallade matbudsmopederna tar sig uttryck på flera olika sätt. Dels påverkar det luftkvaliteten på de mest trafikerade cykelbanorna, dels samlas mopederna på utvalda gångbanor och cykelparkeringar. Det går att med stöd av trafikförordningen (1998:1276) förbjuda mopeder från att köra på cykelbanor och parkera på gångbanor och cykelparkeringar, antingen i hela staden eller på utvalda platser. Ett sådant förbud kan inte begränsas till mopeder på viss drivlina utan omfattar alla moped klass II.

Det går i nuläget inte att införa särskilda bestämmelser för mopeder som körs av företag respektive mopeder som körs på bensen. För att staden ska kunna reglera bensindrivna mopeder särskilt krävs antingen att utsläppsfria mopeder förs in som ett eget fordonsslag i lagen om vägtrafikdefinitioner eller att trafikförordningen ändras så att kommuner ges möjlighet att reglera utsläppsfria mopeder särskilt.

1. Vad gör trafikkontoret och Stockholms stad i dagsläget för att minska antalet mopeder med tvåtaktsmotorer?

Trafikkontoret arbetar inte riktat för att minska antalet mopeder med tvåtaktsmotorer utan arbetar samlat för att minska antalet bensindrivna mopeder.

För att minska problematiken med stora mängder matbudsmopeder som samlas på gångbanor har trafikkontoret på vissa utsatta platser förbjudit parkering av moped klass II genom lokala trafikföreskrifter. Långtidsuppställda felparkerade mopeder kan flyttas till stadens uppställningsplats. På andra lämpliga platser har istället dedikerade mopedparkeringar skapats för att styra uppställningen av mopederna dit. Trafikkontoret har under särskilda insatser flyttat mopeder som har stått uppställda under servicedagar och hindrat städning och snöröjning. Insatserna har gjorts i dialog med de större matbudsföretagen.

Trafikkontoret
Tillstånd

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon
Växel 08-508 27 200
miriam.ekman@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Inom ramen för stadens samarbete med STOLT (Stockholm Local Transitions) genomförs en demonstration för att underlätta för och öka incitamentet att byta till elmopeder och andra elektrifierade

mikrotransporter. Ett hinder för matbud som kör elmoped är långa laddtider och STOLT erbjuder en lösning med batteribyte. Vid en station i city kan förare till elmopeder byta sitt batteri till ett nytt fulladdat batteri och på så sätt slippa lägga tid på att ladda mopeden.

Trafikkontoret har även inom ramen för sitt remissvar av betänkandet *Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet (SOU 2024:97)* framfört behovet av att gällande trafiklagstiftning ändras och att utsläppsfria fordon införs som ett eget fordonsslag i lagen om vägtrafikdefinitioner.

2. Vad mer planerar trafikkontoret att göra?

För att underlätta för och öka incitamentet att byta till elmopeder utreder trafikkontoret tillsammans med Stockholm Parkering AB möjligheten till etablering av lösningar för att erbjuda batteribyten eller laddning på fler platser i staden.

3. Vad tycker trafikkontoret om Moderaternas förslag för att fasa ut mopeder med tvåtaktsmotor?

Trafikkontoret delar författarens bedömning att utvecklingen av elfordon är en viktig fråga och välkomnar initiativ som kan bidra till en minskning av bensindrivna mopeder. Författaren har föreslagit att staden inför ett tillstånd för kommersiell leveransverksamhet inom innerstaden för att främja användningen av elfordon och lastcyklar.

Tillstånd för att bedriva yrkesmässig leveransverksamhet regleras av EU i tre EU-förordningar, det så kallade vägtransportpaketet. I Sverige kompletteras EU-förordningarna med yrkestrafiklagen (2012:210) och yrkestrafikförordningen (2012:237) och Transportstyrelsen har utsetts till ansvarig tillståndsmyndighet. Det krävs ett yrkestrafiktillstånd för all yrkesmässig trafik som omfattar gods- eller persontransporter på väg och som bedrivs med bussar, tunga och lätta lastbilar och personbilar. Det krävs inte ett yrkestrafiktillstånd för yrkesmässig leveransverksamhet med motorcykel, moped eller cykel.

En EU-förordning är direkt tillämplig i varje medlemsstat och behöver inte regleras särskilt i svensk lagstiftning. Yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen reglerar de områden där Sverige har mandat att på nationell nivå reglera den praktiska tillämpningen av EU-förordningarna. EU och den svenska lagstiftaren har reglerat i vilka situationer och för vilka fordon det krävs ett tillstånd för

yrkesmässig leveransverksamhet. Trafikkontorets bedömning är att staden inte har en möjlighet att gå längre än gällande svensk och EU-rättslig lagstiftning och införa egna krav på tillstånd för yrkesmässig leveransverksamhet på stadens gator. Trafikkontoret bedömer därför att det med gällande regelverk inte är möjligt att införa författarens förslag om ett tillstånd för kommersiell leveransverksamhet inom innerstaden.

Slut

Bilagor

1. Vad gör Stockholms stad för att få bort mopeder med tvåtaktsmotorer? av Dennis Wedin m.fl. (M)