Nationellt cykelregister

Potentiell åtgärd för
minskade cykelstölder
– en förstudie

Johan Egeskog

vti



VTI rapport 1250
Utgivningsår 2026
vti.se/publikationer

Foto: Patrick Daxenbichler/Mostphotos.com

VTI rapport 1250

Nationellt cykelregister

Potentiell åtgärd för minskade cykelstölder – en förstudie

Johan Egeskog

vti

Om inget annat anges är publikationen licensierad enligt CC BY-SA 4.0, omslaget omfattas inte av licensen./Unless otherwise stated, the publication is licensed under CC BY-SA 4.0, the cover is not included in the license.

Författare: Johan Egeskog, VTI
Diarienummer: 2025/0006-9.1
Publikation: VTI rapport 1250
Utgiven av VTI 2026

Publikationsuppgifter – Publication Information

Titel/Title

Nationellt cykelregister. Potentiell åtgärd för minskade cykelstölder – en förstudie/National bicycle registry in Sweden. A potential measure to reduce bicycle theft – a pre study

Författare/Author

Johan Egeskog (VTI, orcid.org/0000-0001-6451-0817)

Utgivare/Publisher

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

Serie och nr/Publication No.

VTI rapport 1250

Utgivningsår/Published

2026

VTI:s diarienr/Reg. No., VTI

2025/0006-9.1

ISSN

0347–6030

Projektnamn/Project

Cykelregister - utvärdering av åtgärd för minskade cykelstölder/Bicycle registry – evaluation of a measure to reduce bike theft

Uppdragsgivare/Commissioned by

LF Forskningsstiftelse

Språk/Language

Svenska/Swedish

Kort sammanfattning

Cykelstölder utgör ett betydande hinder för ökad cykling i Sverige. Varje år stjäls hundratusentals cyklar, varav majoriteten aldrig polisanmäls. Risken för stöld påverkar människors vilja att cykla, och en betydande andel av dem som drabbas slutar cykla helt. Detta medför negativa effekter på flera nationella mål.

Denna utredning har studerat om Sverige bör införa ett nationellt cykelregister, hur ett sådant register skulle förvaltas och vilka funktioner som bör implementeras. Detta har gjorts genom litteraturstudier och intervjuer med företrädare för befintliga cykelregister. Svenska aktörer som har intresse eller erfarenhet av cykelstölder eller registerfrågor har sedan intervjuats om hur de ser att ett nationellt cykelregister borde se ut.

Utredningen visar att nationella cykelregister har implementerats i åtminstone två europeiska länder. Frankrike är hittills det enda land som gjort det obligatoriskt att registrera nya cyklar. De få utvärderingar som finns tyder på att registrering har en positiv förebyggande effekt på risken att drabbas av cykelstöld. Chansen att få tillbaka sin cykel ökar även när den är registrerad.

Ett nationellt cykelregister bedöms kunna verka brottsförebyggande genom avskräckning för tjuvar och minskad anonymitet i andrahandsmarknaden, vilket bidrar till ökad trygghet vid köp av begagnade cyklar. Det kan även utgöra stöd för Polisen och försäkringsbolag i identifiering, utredning och återlämning. Baserat på utredningens fynd samt vedertagna brottsförebyggande metoder och arbetssätt bedöms ett register kunna förflytta normer kring cykelstölder på ett sätt som både kan dämpa efterfrågan på stulna cyklar och göra det mindre attraktivt att begå stölder.

Utredningen rekommenderar att förutsättningarna för ett statligt förvaltat obligatoriskt nationellt cykelregister undersöks. I det fall staten tydligt tar avstånd från att inrätta ett register bör andra relevanta aktörer gå samman för att skapa ett frivilligt register.

Nyckelord

Cykelstöld, cykelregister, cykelpolicy, ökad cykling

Abstract

Bicycle thefts constitute a significant barrier to increased cycling. Each year, hundreds of thousands of bicycles are stolen, the majority of which are never reported to the police. The risk of theft affects people's willingness to cycle, and a substantial share of those affected stop cycling altogether. This has negative consequences for both public health and the conditions for sustainable mobility.

This study examines whether Sweden should introduce a national bicycle registry, how such a registry should be managed, and which functions should be included. The work was carried out through literature reviews and interviews with representatives of existing bicycle registries. Swedish stakeholders with an interest in bicycle thefts, or experience of or registry issues, were then interviewed about how they believe a national registry should be designed.

The study notes that national bicycle registries have been implemented in at least two European countries. France is so far the only country that has made registration of new bicycles mandatory. The few previous evaluations available suggest that registration has a preventive effect on the risk of theft, and that the likelihood of recovering a stolen bicycle increases when it is registered.

A national bicycle registry is believed to have crime prevention potential by deterring thieves and reducing anonymity in the second-hand market. It could also support the police and insurance companies in identification, investigation, and recovery of stolen bicycles. Overall, based on the findings in this study and existing crime preventative practices, a bicycle registry is expected to help shift social norms related to bicycle theft, reducing demand for stolen bikes and making theft less attractive.

The study recommends that the conditions for establishing a state-managed, mandatory national bicycle registry be investigated. If the state explicitly refrains from creating such a registry, other relevant actors should collaborate to establish a voluntary one.

Keywords

Bike theft, bicycle registry, cycling policy, increased cycling

Innehållsförteckning

Publikationsuppgifter – Publication Information **3**

Kort sammanfattning **4**

Abstract **5**

Förord **8**

1. Bakgrund – cykelstölder och dess effekt på cyklingen **9**

1.1. Syfte 13
1.2. Metod 13
1.3. Avgränsningar 14

2. Befintliga cykelregister **15**

3. Andra register – befintliga, tidigare och föreslagna **20**

3.1. Historiska cykelregister 20
3.2. Fritidsbåtsregistret 21
3.3. Kattregistret 22
3.4. Register för arbetsmaskiner 23

4. Intervjuer med relevanta aktörer i Sverige **26**

4.1. Polisen 26
4.2. Transportstyrelsen 27
4.3. Marknadsplatser online 28
4.4. Branschrådet för minskade cykelstölder och bättre cykelparkeringar 28
4.5. Cycleurope 30
4.6. Cyklistperspektivet 32

5. Andra aspekter som framkommit under utredningen **34**

5.1. Försäkringrelaterade observationer 34
5.2. Elsparkcyklar i ett nationellt cykelregister 34
5.3. Leasingcyklar och förmånscyklar i ett nationellt cykelregister 35
5.4. Tullverkets roll för att stoppa utförsel av stulna cyklar 35
5.5. Registrering av enskilda komponenter 35
5.6. Kommunal användning av ett cykelregister 36
5.7. Underlättande för fastighetsägare och bostadsrättsföreningar 36

6. Datahantering, integritet och juridik **37**

7. Analys av funktionaliteter och förvaltarskap **38**

7.1. Analyserade funktionaliteter 38
7.2. Analys av förvaltarskap 39
7.3. Bör ett nationellt cykelregister vara frivilligt eller obligatoriskt? 40
7.4. Bör registret förvaltas av en myndighet eller en annan aktör? 41
7.5. Bör man öppna för flera registeroperatörer, likt det franska systemet? 41
7.6. Hur bör ett nationellt cykelregister finansieras? 42
7.7. Hur ska nya cyklar föras in i registret? 44
7.8. Hur ska äldre cyklar föras in i registret? 45
7.9. Vilka cyklar bör registreras i ett nationellt cykelregister? 46
7.10. Vilka ska ha tillgång till data i registret? 47
7.11. Vilken eller vilka aktörer är bäst lämpade att förvalta ett nationellt cykelregister? 47

8. Konsekvensanalys – Potentiella effekter och risker för cyklingen 49
8.1. Möjliga positiva effekter 49
8.1.1. Underlätta att utreda cykelstölder 49
8.1.2. Avskräckning genom ökad brottsuppklarning 49
8.1.3. Avskräckning genom märkning 49
8.1.1. Avskräckning genom digital spårbarhet 50
8.1.1. Underlätta privatpersoners undersökningsplikt 50
8.1.2. Fler får tillbaka sina stulna cyklar 50
8.1.3. Synliggörande av cyklings-ekonomin 50
8.2. Möjliga negativa effekter och potentiella risker 51
8.2.1. Registrering som grund för beskattning 51
8.2.2. Risk för missbruk och kriminell verksamhet 52
8.2.3. Risk att ett obligatoriskt register ses som krångligt 52
8.3. Effekter som är svåra att bedöma 52
8.3.1. Ökat antal polisanmälda stölder som en effekt av registret 52
8.3.2. Registrering som grund för trafikförsäkring eller besiktning 53
9. Kvarvarande frågeställningar 54
10. Utredningens förslag och nollalternativ 56
10.1. Nollalternativ – vad blir konsekvenserna av att inget görs 56
10.2. Genomförandeförslag 1 – statligt initiativ 57
10.3. Genomförandeförslag 2 – icke-statligt initiativ 58
11. Slutsats och diskussion 59
Referenser 63
Bilaga 1. Befintliga cykelregister – hela inventeringen 66
Sverige 66
Norge 67
Danmark 71
Frankrike 72
Nederländerna 76
Belgien 76
Storbritannien 79
Nordamerika 80
Tyskland 82

Förord

Cykelstölder som ett hinder för ökad och säker cykling har lyfts av Cykelcentrum VTI sedan flera år. Frågan fördes upp på dagordningen genom det Nationella cykelrådet, som följer upp cyklingens utveckling på nationell nivå, efter uppdagandet av den sorgliga statistiken över antal cykelstölder och den låga uppklarningen av brotten.

Hösten 2021 tog Cykelcentrum kontakt med flera parter för strategiska samarbeten. Initiativet resulterade i bildandet av ett nationellt branschråd för ”färre cykelstölder och säkrare cykel-parkeringar”. Branschrådets första startmöte hölls i februari 2022 där Stöldskyddsföreningen (SSF) pekades ut som sammankallande och ordförande. I rådet är följande organisationer representerade: SSF, Polisen, Cykelcentrum VTI, Folksam, Länsförsäkringar, IF och Trygg Hansa. Branschrådet har varit en samlande kraft och en bidragande motor i påpekandet av behov av ny kunskap samt spridandet av tillgänglig kunskap och stöldfakta både avseende stölder och parkering.

Under hösten 2022 tog Cykelcentrum beslut att cykelstölder skulle bli ett strategiskt kunskapsprojekt för 2023. Resultaten publicerades under hösten 2023 i en VTI rapport med titeln Cykelstölder – problemets omfattning och möjliga vägar framåt. Rapporten väckte stor uppmärksamhet och var nyttig för många parter. Branschrådet var en tydlig mottagare och bollplank för arbetet vidare. Under 2024 diskuterades rapportens fynd och behovet av en fördjupning där bland annat registerfrågan lyftes fram. På uppmaning från Branschrådet lämnade VTI in en ansökan under hösten 2024 om att studera införandet av ett nationellt Cykelregister, till LF forskningsstiftelse. Arbetet startades upp under 2025 och resultatet finns i denna rapport.

Jag vill rikta ett stort tack till alla som på olika sätt har bidragit till arbetet. Jones Karlström på VTI har varit en viktig diskussionspartner och stöd i arbetet med att utforma utredningens inriktning och har också varit till stor hjälp under intervjuer inom projektet. Även Magnus Larsson på VTI ska ha stort tack för input och inspiration under vägen. Tack även till alla respondenter och företrädare för de organisationer som vi sökt kontakt med i studien. Victor Eriksson på Polisen, Karim Barsoum på Transportstyrelsen, alla representanterna inom Branschrådet för minskade cykelstölder och bättre cykelparkeringar, Johanna Smedberg från Cycleurope, Sofie Walschap på Bryssels huvudstadsregion, René Nørgård från Bikekey, Sondre Norland och Ken Meland från BikeFolder och Tomas Grönqvist från Mioo samt de vardagscyklande kollegor på VTI som tyckte till om förslagen på sin lunchrast.

Stockholm, januari 2026

Johan Egeskog
Projektledare

Granskare/Examiner

Karim Barsoum, Transportstyrelsen.

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

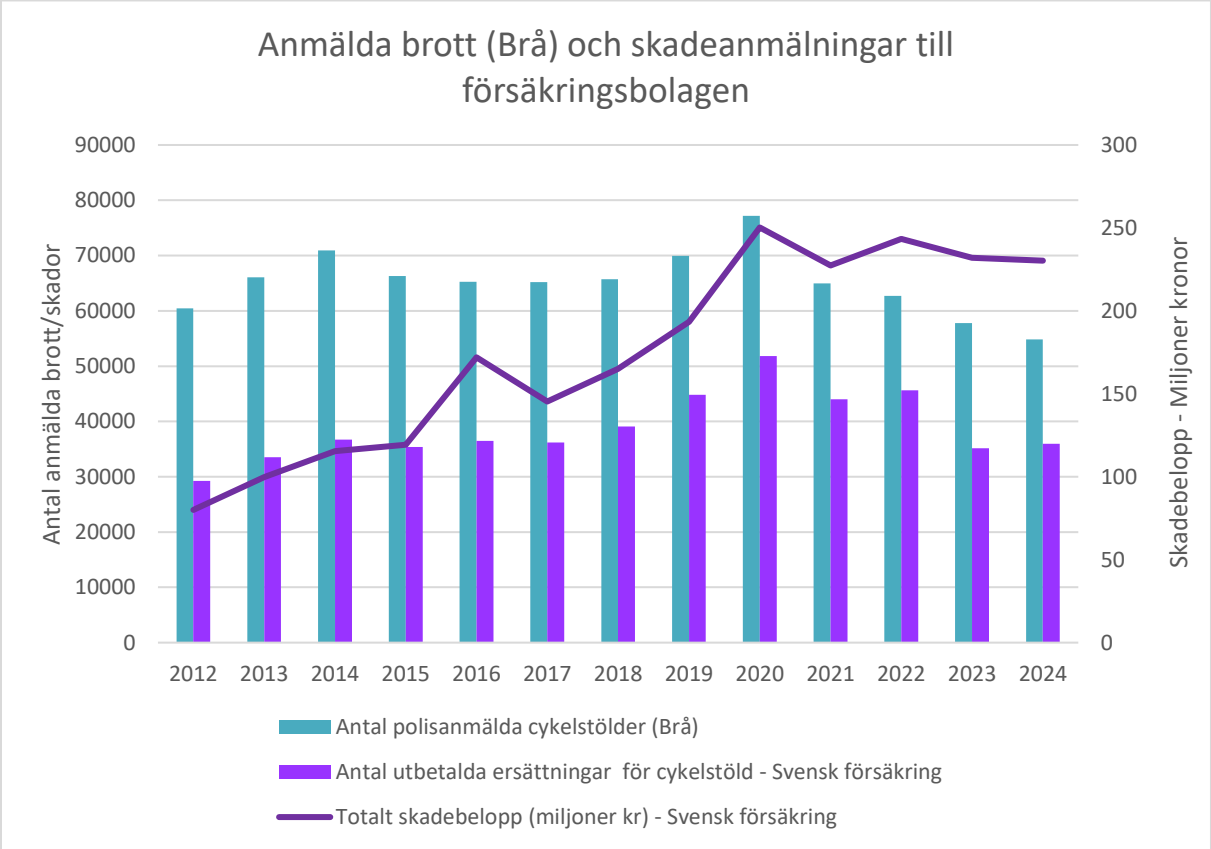
Publikationen godkänd för publicering/ Publication approved for publication

Lina Nordin, VTI.

1. Bakgrund – cykelstölder och dess effekt på cyklingen

Kommuner och regioner arbetar hårt för att öka andelen cykeltrafik. Genom att öka cyklingen kan man nå många andra mål inom bland annat utsläppsminskningar, resursutnyttjande och folkhälsa. Cykelstölder utgör därför ett allvarligt hinder för att öka cyklingen, vilket tydligt framgår i kunskapssammanställningen "Cykelstölder – problemets omfattning och vägar framåt" (Egeskog & Karemyr, 2023). Enligt Stöldskyddsföreningen (SSF), avstår 40 % av svenskarna från att använda cykeln för vissa resor på grund av risken att få cykeln stulen (SFF/Demoskop, 2023). Att drabbas av en cykelstöld har också stor påverkan på valet att fortsätta cykla. I samma enkätundersökning framkommer att 17 % av de tillfrågade svenskarna som drabbats av en cykelstöld slutar cykla efter stölden. Detta är helt i linje med en studie från USA och Kanada som även de kom fram till att 17 % slutade cykla helt efter en stöld (Cohen m.fl., 2024). Både SSF/Demoskop (2023) och Cohen m.fl. (2024) undersökte hur troligt det är att man köper en ny cykel efter en stöld. I den svenska kontexten var det 32 % av de tillfrågade som inte köpte en ny cykel (SSF/Demoskop, 2023) och i den nordamerikanska kontexten var det 31 %. Cohen m.fl. (2024) såg även att det bland sällancyklister var hela 69 % som inte valde att skaffa en ny cykel.

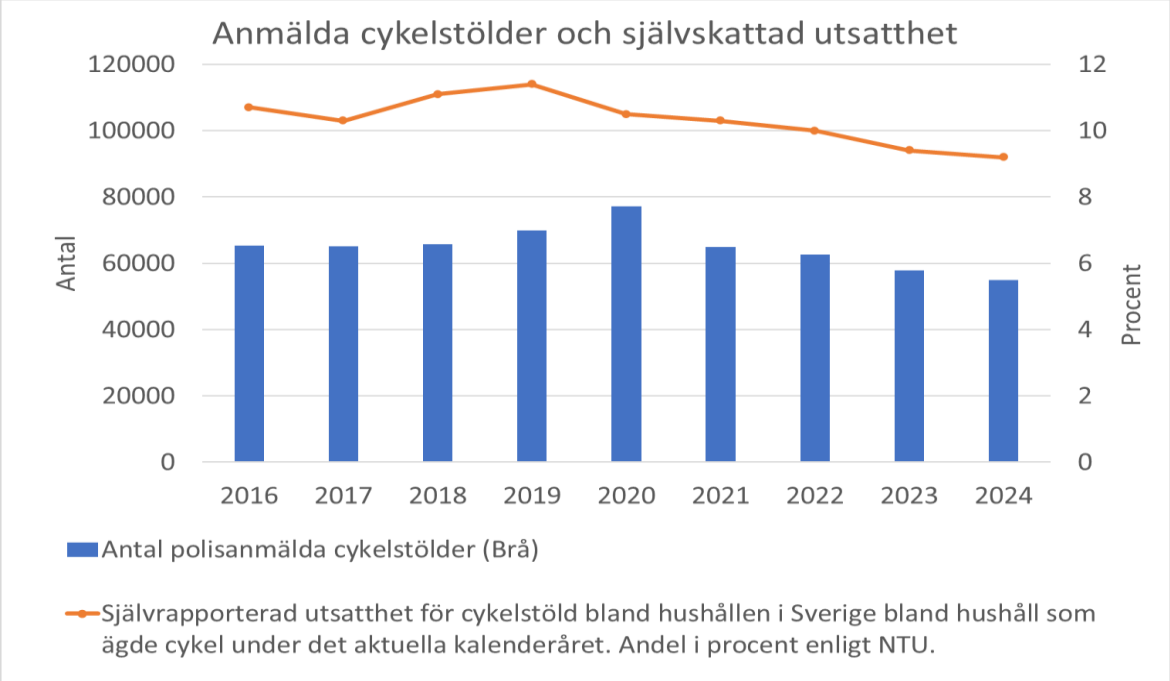
Sedan pandemin har försäkringsbolagens skadeutbetalningar för cykelstölder legat på runt 250 miljoner kronor årligen (Svensk försäkring, 2024). Trots det har antalet polisanmälda cykelstölder minskat med över 20 000 stölder mellan 2020 och 2024. Antalet elcyklar som anmäls stulna har dock ökat. Det totala antalet polisanmälda cykelstölder år 2024 var knappt 55 000 (Brå, 2025a).



Figur 1 Polisanmälningar (Brå, 2025a) samt Försäkringsskador och utbetalningar (Svensk försäkring, 2025)

Utöver de polisanmälda stölderna finns ett stort mörkertal för cykelstölder. Analyser av data från Nationella trygghetsundersökningen indikerar att så många som 500 000 cyklar stjäls varje år utan att polisanmälas (Egeskog & Karemyr, 2023). Mörkertalet baseras på data från den Nationella Trygghetsundersökningen (NTU), som görs av Brottsförebyggande rådet årligen. Ett urval av 200 000

personer ges möjlighet att svara på en enkät där mellan 60 000 och 70 000 brukar svara. Som kan utläsas i Figur 2 nedan har utsattheten bland hushåll med tillgång till cykel varierat mellan som mest 11,4 % under 2019 ned till 9,2 % av hushållen 2024. Hushållens svar avser året innan enkäten genomfördes (Brå, 2025b). Strax över 10 % av hushållen uppgav 2021 att de inte hade tillgång till en cykel (Egeskog & Karemyr, 2023).



Figur 2 Antal polisanmälda cykelstölder och självskattad utsatthet. Källa: Brås statistiktjänst.

Vi ser i Figur 2 att både polisanmälningarna och den självskattade utsattheten har minskat år för år sedan 2020. Vad minskningarna beror på finns det inget bra svar på. Vi vet att nyförsäljningen av cyklar har minskat kraftigt de senaste åren[1]. I värsta fall speglar det minskade antalet stölder en minskning av cyklingen generellt. De senaste skattningarna av nationella resvaneundersökningar, genom läsning av Nationella Cykelrådet, konstaterar att cyklingen i Sverige ser ut att minska (Nationella cykelrådet, 2023). Givet hur många som uppger att de slutar cykla efter en stöld så är det troligt att stölderna är en bidragande orsak till minskningen.

Eftersom det är så pass många stölder som sker varje år påverkar det även många i befolkningen. Riksrevisionen (2023) har kritiserat Polisens arbete och oförmåga att minska mängdbrotten och understryker att det riskerar att på sikt minska allmänhetens förtroende för samhällets institutioner. Samtidigt så framhåller poliser att cykelstöld är en brottsmultiplikator, där det första brottet leder till flera ytterligare brott, exempelvis att stölden leder till häleri (Forum Vätternrundan, 2023). Det framkommer också berättelser från poliser att cykelstölder är ett vanligt sätt för missbrukare att försörja sitt missbruk (Egeskog & Karemyr, 2023).

I skolundersökningen om brott framkommer att 7,2 % av pojkarna och 2,6 % av flickorna i årskurs 9 uppger att de har stulit en cykel det senaste året (Brå, 2024b). Forskningen har inte särskilt studerat och kunnat belägga något direkt samband mellan just cykelstöld i ung ålder och tyngre brottslighet senare i livet. Det finns dock tydliga samband mellan generell mindre allvarlig brottslighet i ungdomen och högre risker för mer allvarlig brottslighet och allmänt sämre livsförutsättningar senare i

[1] https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/bilen/antal-salda-cyklar-och-elcyklar-b11//table/#mbContentMenu

livet. Att kunna upptäcka brotten och sätta in åtgärder tidigt tycks vara effektivt i många fall för att förbättra framtidsutsikter för dessa unga personer (Makarios et al., 2017).

Sett till det stora mörkertalet för anmälningar är det idag i det närmaste riskfritt att begå en cykelstöld. Det finns uppgifter om att vissa individer i princip försörjer sig på att stjäla och sälja cyklar (Ivarsson et al., 2022). Cykelstöld är ett av de vanligaste mängdbrotten och Polisen klarar endast upp strax över 0 % av fallen (Egeskog & Karemyr, 2023). För att Polisen ska kunna ingripa mot en misstänkt stulen cykel så krävs i princip att ramnummer medföljer i polisanmälan. Folk har generellt dålig koll på sin cykels ramnummer och rapporterar ramnummer endast i 44 % av polisanmälningarna (Egeskog & Karemyr, 2023). Det ger tjuvar eller köpare av stulna cyklar goda chanser att undgå lagföring även om de blir kontrollerade för att förfoga över en misstänkt stulen cykel.

Det är svårt att säga exakt vad en dom för cykelstöld ger för straff. Det är sällan någon döms för enbart cykelstöld utan den som döms är ofta åtalad för många andra brott samtidigt. En vanlig påföljd är dock 1500 kr i böter eller två veckors fängelse. Om man tidigare är ostraffad blir det ofta villkorlig dom i kombination med böter[2]. Villkorlig dom kan utdömas till någon som domstolen bedömer inte riskerar att begå ytterligare brott. Den dömde får då en prövotid på två år och om den dömde begår nya brott under den tiden kan den tidigare domen omvandlas till ett annat straff[3].

De senare åren har samhället allt mer graviterat mot hårdare straff för brott som ett sätt att göra samhället säkrare. Dessvärre finns det ingen tydlig evidens i forskningen som visar att hårdare straff, såsom längre tid i fängelse, har en avskräckande effekt på viljan att begå brott på lång sikt. En viss effekt av hårdare straff kan dock ses i de fall som brottslingen tidigare har blivit dömd (Grönqvist m.fl., 2022). Något som forskningen dock ser har en större effekt i form av minskad brottslighet är en ökad risk att åka fast för ett brott (Abramovaite et al., 2023).

Köpare på andrahandsmarknaden har få möjligheter, utöver magkänslan vid köptillfället, att identifiera stulna cyklar och därmed undvika att begå häleribrott (Egeskog & Karemyr, 2023). Quinn m.fl. (2023) genomförde en enkätundersökning om stöldgods på andrahandsmarknader med respondenter från Australien, USA och Storbritannien. Respondenterna fick bland annat svara på frågan hur ofta de ser misstänkt stöldgods på köp- och säljsiter online. 31 % av respondenterna uppgav att de hade sett misstänkt stulna cyklar till salu de senaste 12 månaderna. De fick också svara på frågor om sitt eget köpbeteende. 4 % (n=47) av alla tillfrågade (n=1276) uppgav att de nån gång i livet köpt ett misstänkt stulet föremål. Knappt hälften av dessa uppgav även att de var helt eller ganska säkra på att den senaste affären de gjort med ett misstänkt stulet föremål faktiskt var stöldgods. 6 % av köpen var cyklar eller cykeldelar, medan det vanligaste föremålet var spelkonsoler och dataspel (21 %), tätt följt av mobiltelefoner (19%). Bara 5 % av dem som observerat ett misstänkt stulet föremål till salu anmälde detta till Polisen. En övervägande majoritet sa dock att de hade varit mer villiga att anmäla misstänkt stöldgods om de hade blivit informerade om den möjligheten genom information på köp/sälj-sidan.

Ett annat sätt att förebygga stöldbrott är att göra det svårare att sälja stöldgodset vidare. Det finns exempel på marknader där man minskat mängden stöldgods genom att minska möjligheten att vara anonym som säljare. Ett sådant lyckat exempel som nämns är handel med skrotmetaller (Quinn et al., 2023).

I en myndighetsgemensam rapport om lägesbilden för den organiserade brottsligheten framkommer att den organiserade brottsligheten nu mera även bör ses som drivande i stölder och egendomsbrott. I rapporten framkommer även att den organiserade brottsligheten utnyttjar faktumet att myndigheter begränsas av landsgränser och att register sällan är internationella (Polismyndigheten, 2025).

---

[2] https://www.hd.se/2022-01-17/liten-risk-for-tjuvarna-att-aka-fast/

[3] https://www.domstol.se/amnen/brott-och-straff/straff-och-pafoljder/frivardspafoljder/

Rapporten nämner inget uttryckligen om cykelstölder men anekdotiskt är det flera yrkesverksamma poliser som hävdar att en stor del av stulna cyklar försvinner utomlands via organiserad smuggling[4] [5] [6]. Polismyndigheten centralt kan inte bekräfta att omfattande smuggling av stulna cyklar sker, men tullen har heller inte tidigare haft i uppdrag att leta efter stöldgods (Egeskog & Karemyr, 2023). Tullverket har dock fått ett utökat mandat att leta efter stöldgods sedan september 2025[7]

Kuppens m.fl. (2020) intervjuade olika nederländska experter inom stölder varav en framhåller att cykelstölder på sätt och vis har blivit ett socialt accepterat problem. Många tänker att polisens begränsade resurser rimligtvis borde prioriteras till att fånga brottslingar som begår allvarligare brott. Då uppfattas fortsatta cykelstölder som en rimlig kompromiss i sammanhanget. En annan expert framhåller även att bristande kunskaper om de verkliga kostnaderna bidrar till acceptansen att Polisen inte klarar upp fler cykelstölder. Enligt experten är kostnaderna för cykelstölder i Nederländerna större än kostnaderna för hushållsinbrott, där varje cykelstöld i genomsnitt kostar samhället mellan 1200 och 1400 €. Huruvida den kostnadsuppskattningen är relevant i en svensk kontext går dock inte att uttala sig om.

En representant från Polisen framhåller att förebyggande åtgärder troligtvis har större potential att minska problemets omfattning än mer effektiv lagföring där fler åtalas och döms för brottet. Ett nationellt register för cyklar eller cykelstölder är en intressant lösning som diskuterats av flera aktörer som arbetar med frågan (Egeskog & Karemyr, 2023).

Det finns flera internationella exempel på cykelregister, både kommersiella och offentligt förvaltade. Den statistik som lyfts i deras egen marknadsföring och på hemsidor framhåller att registrering av cykeln, kombinerat med synlig märkning, är förenat med en mycket lägre risk för stölder. Chansen att få tillbaka cykeln efter en stöld är högre om den är registrerad, vilket har bekräftats i en amerikansk studie (Cohen m.fl., 2023).

Stöldskyddsföreningen har de senaste åren undersökt allmänhetens attityder till frågor som rör cykelstölder i en årlig enkätundersökning som utförs av Demoskop. I 2024 års undersökning inkluderades följande fråga i enkäten: ”Om det fanns ett nationellt cykelregister. Skulle du då registrera din cykel där så att det går att se att det är du som äger cykeln?” Av 779 svarande personer, svarade 69 procent ja, 12 procent nej och 19 procent ”vet ej” (Demoskop/SSF, 2024). Som frågan är ställd går det dock inte dra några slutsatser om hur de svarande ställer sig till olika funktionalitet, förvaltningsmodeller och vilken betalningsvilja de har för registrering i ett nationellt cykelregister.

2024 undertecknade Sverige, genom infrastruktur- och landsbygdsministern, den ”Europeiska förklaringen om cykling” som avser att lyfta cykelns roll i att bidra till bättre ekonomi, folkhälsa, social inkludering och miljö och klimat[8]. I punkt 22 i förklaringen lyfts särskilt vikten av att arbeta mot cykelstölder, som en av de åtgärder som regeringen ställt sig bakom[9].

I riksdagsmotion 2024/25:3126 som lagts fram av Gunilla Svantorp m.fl (S) i oktober 2024 argumenteras bland mycket annat för att ett nationellt cykelregister bör inrättas för att motverka cykelstölderna. I trafikutskottets ställningstagande till motionen avstyrker utskottet förslaget med

[4] https://www.mitti.se/nyheter/sex-cyklar-stjals-om-dagen--polisen-misstanker-stoldligor-6.27.128287.080ab48820

[5] https://www.op.se/2025-08-06/eriks-cykel-stals-fran-tomten-flera-stolder-i-are/

[6] https://www.svt.se/nyheter/lokalt/sormland/farre-cykelstolder-polisen-ser-effekt-av-battre-parkering-och-arbete-mot-stoldligor

[7] https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/lagradsremiss/2025/02/skarpta-atgarder-mot-utforsel-av-stoldgods/

[8] https://cykelframjandet.se/nyheter/2024/04/05/eu-ser-cykling-som-centralt-transportslag-for-omstallningen/

[9] https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-11/European_Declaration_on_Cycling_sv.pdf

motiveringen ”att det redan i dag finns möjligheter att stöldmärka cyklar. Enligt utskottets bedömning finns det mot den bakgrunden i dagsläget inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor”(Bet. 2024/25:TU10).

Motiveringen för att avslå frågan om ett nationellt cykelregister beaktar endast en liten del av de behov och nyttor som lyfts i tidigare studier som kan förknippas med ett cykelregister. Utöver tidigare identifierade potentiella nyttor kan det finnas många andra okända faktorer som påverkar om införandet av ett nationellt cykelregister är en lösning som är värd att sträva mot. Den här utredningen vill bidra till ökad kunskap kring om ett nationellt cykelregister är en möjlig lösning för att öka cyklingen och minska cykelstölderna.

1.1. Syfte

Det övergripande syftet för utredningen är att undersöka om ett nationellt cykelregister kan bidra till att öka cyklingen i Sverige genom att minska cykelstölderna. Syftet nås genom att undersöka om och hur ett nationellt cykelregister skulle kunna fungera i Sverige, genom att besvara följande frågor:

- Ger införandet av ett cykelregister minskade cykelstölder?
- Vilka funktioner är relevanta för ett svenskt cykelregister?
- Vilka aktörer ska ha tillgång till vilka delar av registret?
- Hur kan registret få stort genomslag och bred användning?
- Vem bör ansvara för förvaltningen av registret?
- Finns det risker med att införa ett nationellt cykelregister som kan påverka cyklingen negativt, så pass att risken överväger nyttorna ur ett cyklistperspektiv?

1.2. Metod

Arbetet har genomförts enligt följande metodik:

- Mycket kort litteraturstudie som beskriver bakgrunden till behovet av ett cykelregister. Sökningar i Scopus-databasen för vetenskapliga publikationer har kompletterats med sökningar på cykelregister och dess effekter i sökmotorn Google. En stor del av den bakomliggande litteraturstudien genomfördes dock inom ramen för det tidigare projektet med titeln Cykelstölder – Problemets omfattning och möjliga vägar framåt (Egeskog & Karemyr, 2023). Relevant statistik från den rapporten har uppdaterats med de senaste tillgängliga data från publika källor.
- Inhämtande av information om befintliga cykelregister, dess funktioner, dess förvaltare och hur de gått tillväga för att registrera cyklar i sin databas. Information har inhämtats från publika källor online eller genom intervjuer med företrädare för befintliga register. Metoden för identifiering kan beskrivas som en form av snöbollsmetod där fler och fler register uppdagades ju mer detaljerade sökningar som gjordes. De register som presenteras i den här utredningen är inte på något sätt uttömmande för alla cykelregister som finns, utan är sådana som har identifierats och bedömts som intressanta att studera vidare. Urvalet av register som studerats närmare är gjort med tanken att få en så bred spridning som möjligt i typer av register och olika förvaltarmodeller, där lärdomar kan vara av intresse i utformningen av ett svenskt register. I Europa finns ett stort antal kommersiella register som ofta har liknande funktioner och upplägg. Där har geografisk närhet till Sverige varit av intresse i prioriteringen för inkludering. I de fall officiella myndighetsförvaltade cykelregister har identifierats har dessa inkluderats i samtliga fall. Resultaten från inventeringen summeras i Kapitel 2 och redovisas i sin helhet i Bilaga 1. Befintliga cykelregister – hela inventeringen.

- Genomgång av andra nuvarande eller historiska register, deras införande eller upphörande, förvaltningsmodell med mera. Urvalet för dessa register baserades uteslutande på om de nämndes som intressanta eller relevanta exempel av de personer som intervjuades inom ramen för utredningen. Det enda undantaget i sammanhanget rör beskrivningen av historiska register som uppdagades genom andra sökningar online inom projektet.
- Intervjuer med relevanta svenska aktörer, där insamlad information om befintliga cykelregister och dess funktioner presenterats och åsikter om olika lösningar samlats in. Urvalet av aktörer baserades på en prioritering inom projektgruppen där målet var att få in en så bred pallet av perspektiv som möjligt från aktörer som bedömdes som intressenter för att använda ett nationellt cykelregister eller vars verksamhet kan påverkas av ett införande.
- Alla som intervjuades fick först en presentation av de fynd som utredningens inventering av funktioner och förvaltarskap resulterat i. Därefter fick de svara på frågor om hur de såg på de olika lösningarna och förvaltarskapsmodellerna. Svaren från aktörerna sammanställdes sedan i text av författaren och summerades med hjälp av AI(ChatGPT). Alla AI-sammanställningar av texter har därefter korrekturlästs och korrigerats av författaren.
- Bedömningar av funktioner och förvaltarskap i en svensk kontext i förhållande till syftet för utredningen.
- Framställning av rekommendation för eller emot ett införande av ett nationellt cykelregister, baserat på de synpunkter som framkom i aktörsintervjuerna. Tidigare empiri och utvärderingar av befintliga register har, med få undantag, inte gått att hitta för att kunna basera rekommendationer på.

Arbetet består till stor del av att inhämta information och erfarenheter från aktörer som på olika sätt har intresse av att använda ett cykelregister. Erfarenheter från utveckling, användning och förvaltning av former av register.

Informationsinhämtning har primärt genomförts genom publikt tillgängliga källor eller genom mejlkontakt och intervjuer med relevanta aktörer.

1.3. Avgränsningar

I huvudsak avgränsas projektet till cykelregister som stöldförebyggande åtgärd som kan bidra till att öka cyklingen i Sverige. I de fall användningen av ett cykelregister kan innebära andra positiva effekter för cyklingen utforskas de dock i viss mån.

Rumsligt avgränsas användningen av ett register för svenska förhållanden; svenska lagar, marknadsplatser och aktörer. Integrering mot angränsande länder är dock av intresse. I den mån det finns uppenbara samordningsfördelar med grannländer så inhämtas information även om detta.

Datahantering och integritet beskrivs kort i rapporten men inför implementering av ett register behöver den frågan studeras mer i detalj.

Någon avgränsning kring vad som definieras som en cykel och vilka typer av fordon eller objekt som ska registreras görs inte på förhand i det förestående arbetet.

2. Befintliga cykelregister

Kuppens et al. (2020) konstaterar att det på en övergripande nivå finns två typer av register som de klassar som positiva eller negativa. Användningen av ett negativt register innebär att man registrerar cykeln efter att man upptäckt att den har blivit stulen. När stölden har skett så görs cykeln sökbar online genom att den markeras som stulen i registret. I ett positivt register görs cykeln istället sökbar direkt, så fort du blir ägare till cykeln. Det gör att exempelvis Polisen kan återbörda en stulen cykel till sin ägare innan ägaren själv har hunnit upptäcka att cykeln är stulen.

I detta kapitel summeras fynden från den inventering av befintliga cykelregister som har genomförts inom ramen för utredningen. Hela inventeringen och all inhämtad information från sökningar online och intervjuer går att utläsa i Bilaga 1. Befintliga cykelregister – hela inventeringen.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att det finns ett stort antal cykelregister i bruk redan idag, både i Sverige och internationellt. Även om flera aktörer kallar sig för nationellt cykelregister i sitt respektive land så har utredningen endast identifierat två system som där staten i någon form sanktionerar förvaltningen: Frankrike (FNUCI) och Belgien (MyBike).

I Belgien har tre regionala transportmyndigheter gått samman och bildar tillsammans cykelregistret MyBike vilket ger nationell täckning. Alla som är bosatta i Belgien kan registrera sin cykel genom att skapa ett konto med sitt nationella id-nummer[10]. Därefter lägger individen själv upp bilder och information om cykeln. När det är klart skickas en märkning med en QR-dekal ut till ens folkbokföringsadress.

Sedan 2021 är det enligt lag i Frankrike obligatoriskt att registrera alla cyklar som säljs i det nationella cykelregistret, Fichier National Unique des Cycles Identified (FNUCI). Kravet gäller både nytillverkade cyklar och cyklar som säljs begagnade genom ett företag. Varje cykel som säljs måste förses med en tydligt synlig märkning som kopplar till FNUCI. Om företagen inte lever upp till kraven på registrering så riskerar det att få böter[11]. Privatpersoner kan dock inte bötfällas för nyttjande av en oregistrerad cykel, även om den är såld efter 2021[12]. Kraven på registrering gäller inte barncyklar, med hjulstorlek under 16 tum, eller cykelkärror, men dessa ska kunna inkluderas på begäran av ägaren. I Frankrike har staten utsett den fristående branschorganisationen APIC att förvalta det nationella registret[13]. Fristående aktörer och företag kan sen certifiera sig enligt APIC:s standard och registrera sig som operatör för att kunna leverera in data till det centrala registret. Cykelhandlarna ansvarar sen för att använda sig av en av operatörerna för att registrera de cyklar som säljs i respektive butik och online.

Utöver direkt myndighetsförvaltade register finns det även åtminstone två certifieringsstandarder som kommersiella aktörer kan certifiera sig mot. Den ena standarden har tagits fram av FG Skadeteknikk i Norge, som är en försäkringsorganisation som arbetar med standarder för att minska försäkringsskador[14]. I slutet av 2025 är det fyra aktörer som har certifierat sig mot standarden i Norge[15]. Den andra standarden för certifiering finns i Storbritannien där Polisen har en liknande funktion som den försäkringsbranschen i Norge har, där de utvecklar standarder för att minska risken

[10] https://mybike.belgium.be/nl/faq

[11] https://apic-asso.com/commercants-velocistes-et-reconditionneurs/obligations-precautions-risques/

[12] https://reassurez-moi.fr/guide/assurance-loisirs/velo/marquage

[13] https://apic-asso.com/en/

[14] https://www.fgsikring.no/regler/sykkelregister2

[15] https://fgkontroll.no/produkter?includeExpired=false&q=&produktgruppe=SR

för skador från brott eller olyckor[16]. I Storbritannien är det bara ett bolag som har kallar sig för cykelregister som har registrerat sig mot standarden och det företaget heter BikeRegister[17].

Utöver myndighetsförvaltade och certifierade register finns det även ett stort antal fristående register. De allra flesta opererar som kommersiella bolag, med ett undantag och det är Bike Index som istället är en uttalad nonprofit-organisation[18]. De kommersiella aktörer som verkar inom området har olika ingångsvärden till varför de bedriver ett cykelregister. De flesta har någon form av uttalat syfte att motverka stölder men för flera aktörer utgör registret mer en sidoverksamhet till den ordinarie verksamheten. Olika exempel på hur verksamheten drivs kan vara att skapa kundnytta för cykelmekaniker och butiker genom ett bokningssystem för deras kunder (Bikefolder i Norge), erbjuda lösningar som underlättar administration för försäkringsbolagens hantering av cykelstölder (BikeKey i Danmark) eller som ett sätt att vidareutveckla sin egen bokningsplattform för servicetjänster inom cykel (Miio, Sverige). Solid AB säger sig ha Sveriges största cykelregister genom den registrering som sker via deras cykelförsäkring. Många som köper en cykel hos en cykelhandlare erbjuds gratis försäkring i tre månader. Det som i praktiken erbjuds är att Solid betalar självrisken på hemförsäkringen om en cykel blir stulen[19]. Företaget uppger även på hemsidan att registret är sökbart men specificerar inte för vem eller vilka. Vi har sökt företaget för svar på frågor men utan framgång.

Gemensamt för alla studerade register är att de erbjuder någon form av märkningslösning tillsammans med en sökfunktion på en hemsida eller en mobilapplikation. Märkningen är ofta baserad på en QR-kod som går att skanna med sin mobiltelefon för att få upp information om cykelns status (anmäld stulen eller ej) och i vissa fall kan även privatpersoner kontakta ägaren direkt via tjänsten om de har hittat cykeln. Lokala polismyndigheter har också möjlighet att använda sig av de söktjänster som erbjuds via registren. I flera fall har även dedikerade applikationer utvecklats för inkludering i polisernas tjänsteterminaler eller mobiltelefoner, exempelvis i Frankrike[20].

Sedan en tid tillbaka har Miio tillsammans mer RISE erhållit medel från Europeiska institutet för innovation och teknologi (EIT Urban Mobility) för att utveckla ett cykelregister baserat på EU:s kommande funktioner för produktpass (Grönqvist, 2025b). Digitala produktpass är en del av den nya EU-lagstiftningen med syfte att skapa mer transparens och spårbarhet för konsumentprodukter. Produktpassen ska innehålla information om ursprung, material, miljöpåverkan och rekommendationer för återvinning. Användarmanualer och säkerhetsinstruktioner ska även vara kopplade till passet[21]. De första produktkategorierna som kravet börjar gälla för innefattar textilier och elektrifierade fordon. Enligt plan ska dessa träda i kraft under 2026 men det finns en del tecken som tyder på att det kommer försenas(Grönqvist, 2025a). Produktpassen kommer vara kopplade till någon form av standardiserade streckkoder eller QR-koder genom ett centralt upphandlat system inom EU. Cyklar kommer troligtvis inte ingå i den första gruppen av produkter som kräver produktpass, men elcykelbatterier kommer troligtvis göra det. I framtiden kommer troligtvis alla cyklar som säljs i EU ha en standardiserad streckkod som går att läsa av med mobilkamera. Detta gör det därför till en intressant lösning som en grund för ett cykelregister. Det är det som Miio tillsammans med RISE, Livelo och Bikewise har fått innovationsmedel för att utforska(Grönqvist, 2025b).

---

[16] https://www.security.gov.uk/policy-and-guidance/secure-by-design/

[17] https://www.bikeregister.com/

[18] https://bikeindex.org/news/bike-index--now-a-nonprofit

[19] https://www.solidab.se/blog/products/cykelforsakring/

[20] https://apic-asso.com/verifier-le-statut-dun-cycle/

[21] https://data.europa.eu/en/news-events/news/eus-digital-product-passport-advancing-transparency-and-sustainability

I Belgien har man gjort det obligatoriskt att använda någon av de digitala legitimeringstjänsterna för att föra över cykeln till en ny ägare[10]. Om den som köper cykeln inte accepterar ägarskapet ändras cykelns status till ägarlös och tas bort från registret efter ett år[10]. I de flesta andra fall krävs bara kontaktuppgifter till ägaren i form av e-postadress och telefon. Det förekommer att kommersiella tjänster använder sig av sitt lands version av e-legitimation för legitimering och inloggning, exempelvis BikeKey[22].

Som redan nämnts är det sedan 2021 obligatoriskt i Frankrike att registrera cyklar (både nya och begagnade) som säljs via en cykelhandlare. Frankrike är således det enda land som har kravställt en aktör som ansvarar för registreringen, utöver individen själv som är det annars mest vanligt förekommande fallet. I de allra flesta fall, utöver de franska exemplen, registreras en cykel genom att användaren skapar ett användarkonto och för in uppgifterna om sin cykel i databasen. Ramnummer eller annan typ av identifikationsuppgift om cykeln ska eller bör medfölja i de allra flesta fall. Ofta kan eller ska även bilder bifogas på cykeln. Vissa registertjänster erbjuder även möjligheten att registrera kringutrustning i registret, såsom lampor eller separata lås (exempelvis BikeKey, se Bilaga 1. Befintliga cykelregister – hela inventeringen). En ytterligare metod som förekommer för att registrera cyklar i registret finns i Storbritannien, där polisen tillsammans med den kommersiella aktören arrangerar registreringsevenemang. Allmänheten kan då dyka upp med sin cykel och få den registrerad i registret[23].

Finansieringsmodellerna för förvaltningen av registren skiljer sig också åt från fall till fall. Den vanligaste lösningen är att användaren betalar en engångsavgift vid registreringstillfället. Detta tycks gälla för samtliga register inom det franska systemet. Flera kommersiella register erbjuder kostnadsfri registrering men tar ut en avgift för märkningen, exempelvis Bike Index[24]. En aktör erbjuder gratis registrering om användaren registrerar sin cykel hos någon av de till tjänsten anslutna cykelverkstäderna (BikeFolder[25]). Den belgiska modellen är den enda myndighetsförvaltade lösningen som erbjuder tjänsten helt kostnadsfritt, inklusive märkning[10].

Utöver de register som har presenterats så här långt finns det även lokala exempel i Tyskland där polismyndigheterna själva har inrättat cykelregister för att stävja cykelstölder. Förekomsten av dessa register uppdagades dock i ett sent skede i projektet och har därför inte inkluderats i aktörsanalysen nedan. En kortare beskrivning av dessa exempel finns i Bilaga 1. Befintliga cykelregister – hela inventeringen.

Flera av de befintliga registren uppger i sin marknadsföring att registrering och märkning minskar risken för stölder. Utredningen har bara identifierat ett företag som inkommer med en utvärdering som stöd för sitt påstående, och det är BikeKey i Danmark. Bikekey har genomfört egna utvärderingar samarbete med ett av de försäkringsbolag som de samarbetar med[26]. De har undersökt hur deras märkning påverkar antalet stölder inom olika grupper. Två olika grupper studerades, en lite mindre grupp med obligatorisk märkning av dyrare cyklar (>2000€) och en större grupp med frivillig märkning. Märkningen kan se ut på olika sätt enligt Figur 3 nedan.

[22] https://www.bikekey.com/

[23] https://www.bikeregister.com/events

[24] https://bikeindex.myshopify.com/products/bike-index-qr-sticker

[25] https://bikefolder.com/sv/findshop/

[26] https://www.bikekey.com/ressourcer/bikekey-indleder-pilotforsog-med-lb-forsikring



Figur 3 Exempel på märkning från Bikekey. Bild från företagspresentation 2025-02-07.

I den mindre gruppen med dyrare cyklar uppmättes en registreringsgrad på 97 % och enligt utvärderingen resulterade det i en reduktion för antalet stölder med 57 % med en jämförelsegrupp. 11 % fick dessutom tillbaka sina cyklar efter en stöld. I den större gruppen (25 000 cyklar) uppnåddes en registreringsgrad på 60 % och i förlängningen en minskning av stölder med 46 % inom gruppen som registrerat sig. Bland de cyklar som blev stulna var det 17 % som återbördades till ägaren. Sifforna kommer från företaget själva. Media i både Danmark (Zahle & Vibjerg,2024) och Sverige (Ylander, 2024)har publicerat nyheter om Bikekey. Enligt nyhetsinslaget i TV4 så erbjuds kunder i tre av Danmarks största försäkringsbolag gratis registrering om man är kund hos dem. 2024 är det dock bara ungefär en procent av alla cyklar i Danmark som har registrerats (Ylander, 2024). För dem som inte är kund hos någon av försäkringsbolagen så kan man själv köpa in sig på tjänsten mot en kostnad av 250 DKK. Det finns även en gratisversion där man kan spara sin information om cykeln, men då görs den inte sökbar för andra och man får heller inget klistermärke att fästa på cykeln[27].

Tabell 1 nedan visar en sammanställning av befintliga cykelregister som har studerats närmare under utredningen. Denna sammanställning innefattar de flesta av de register som har studerats inom projektet. Tabellen är dock inte att betrakta som en komplett lista över befintliga cykelregister. Den är mer ett sätt att visualisera skillnader i funktioner och förvaltarskap för cykelregister i olika länder.

[27] https://www.bikekey.com/

Tabell 1 Sammanställning av funktioner och förvaltningsmodell för studerade cykelregister inom utredningen

Land	Frankrike	Belgien	Norge	Nederländerna	Storbritannien	Danmark	Sverige	USA	Kanada
Registernamn/ Företagsnamn	FNUCI (nationellt)	MyBike	FG-certifierade privata register (Bikefolder m.fl.)	RDW + Stop Heling	BikeRegister	BikeKey + polisens negativa sök	Miio	Bike Index	Project 529
Förvaltare typ	Branschorganisation förvaltar centralt register på uppdrag av staten . Data levereras via godkända operatörer	Regionala transportmyndigheter	Certifierade privata aktörer	Två olika myndigheter	Certifierad privat aktör	Privat bolag	Privat bolag	Ideell organisation	Privat aktör
Frivilligt/Obligatoriskt	Obligatoriskt sedan 2021 (barncyklar frivilligt)	Frivilligt	Frivilligt	Frivilligt	Frivilligt	Frivilligt	Frivilligt	Frivilligt	Frivilligt
Märkning & ID	Synlig märkning kopplad till ID (klistermärke/gravering m.m.)	QR-dekal från myndighet	Märkning är krav enligt standarden men varierar mellan aktörer.	Serienummer/ramnummer	QR-dekal/etsning/UV-märkning	QR-dekal	Via EU:s poduktpass (utveckling pågår)	QR-dekal	QR-dekal
Sök/ägarkontroll	Öppet status-sök via app och hemsida	Öppet status-sök via app och hemsida	Öppet statussök enligt standard (utveckling av central sökfunktion pågår)	Sök på rapporterat stulna cyklar via RDW:s hemsida	Öppet status-sök via hemsida	Öppet status-sök via hemsida	Öppet status-sök via hemsida	Öppet status-sök via hemsida	Öppet status-sök via hemsida
Ägarbyte	Ägarbyte sker via respektive operatörs tjänst	Via hemsida med e-legitimation	Varierar mellan register	Ej relevant - negativt register	Via hemsida	Via hemsida	Via hemsida	Via hemsida	Via hemsida
Polis-åtkomst	App för polis/gendarmeri/tull	Utveckling av polis-app pågår	Tillgång via ordinarie söktjänst. Ytterligare info delas vid förfrågan	Tillgång via ordinarie tjänst	Via app i tjänstetelefon	Information om särsklid tillgång för polisen saknas	Polisen kan ges tillgång. Information har delats tidigare.	Via hemsida	Via hemsida eller partnerskapsverktyg
Registrering av cyklar	Butik registrerar vid försäljning	Användare registrerar själva	Varierar mellan aktörer	Användare registrerar själva när stölden väl har skett	Registrering vid polisevent +användare registrerar själva	Användare registrerar själva	Användare registrerar själva	Användare registrerar själva	Användare registrerar själva eller via events
Kostnad för användare	Engångskostnad vid registrering	Kostnadsfritt	Varierar mellan aktörer	Kostnadsfritt	Gratis att registrera, märkning kostar extra	Engångsavgift vid registrering	Gratis att registrera.	Gratis att registrera, märkning kostar extra	Gratis att registrera, märkning kostar extra

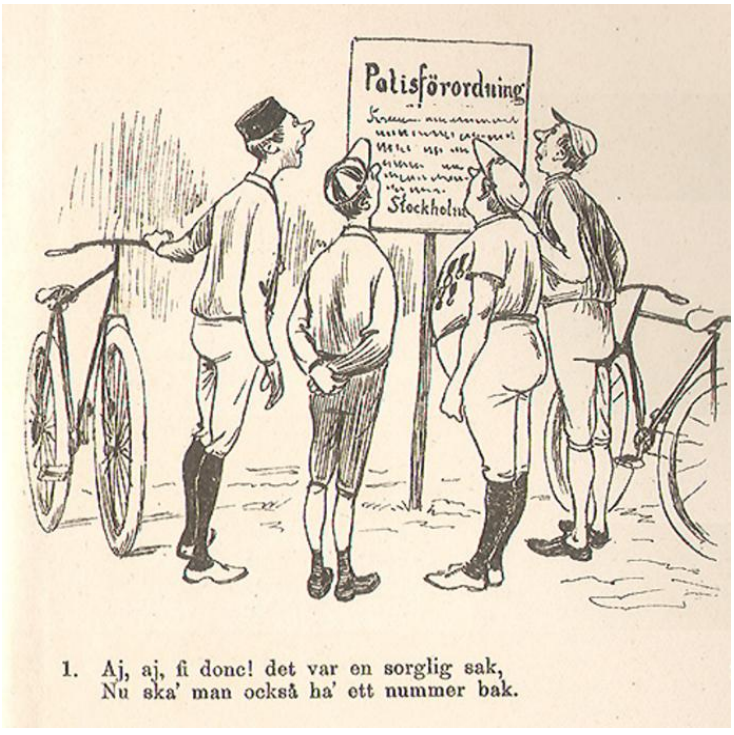
3. Andra register – befintliga, tidigare och föreslagna

Inom ramen för den här utredningen har ett flertal olika register nämnts eller uppdagats som kan vara intressanta att studera närmare i samband med införandet av ett nationellt cykelregister. Register som har inkluderats här är sådana som nämnts av aktörer som har intervjuats inom ramen för utredningen, med undantag för historiska register som inkluderats då det uppdagats i informationsinhämtning till utredningens bakgrund.

3.1. Historiska cykelregister

I Kina förekom obligatorisk cykelregistrering under ett halvt sekel fram till och med 2004 när man ändrade lagstiftningen[28]. Det uttryckliga syftet med registreringen var att förhindra stölder (Servaas, 2000). Anledningen till att registreringen avskaffades var att kostnaderna för administrationen i det befintliga systemet inte bar sig jämfört med intäkterna och att det upplevdes som en omotiverad administrativ börda för befolkningen[28].

Det har även funnits exempel på cykelregister i Sverige tidigare. Mellan 1894 till 1939 fanns det olika lokala system med registreringsskyltar. Några exempel där städer hade sina egna nummerskyltar, med bokstavsbeteckningar för staden i fråga var S-M=Stockholm, U=Uppsala, W=Västerås, Nrg=Norrköping. Registreringsskylt hämtades ut hos Polisen mot en avgift av 5-10 kr[29]. I Stockholm gällde kravet på registrering mellan åren 1894 och 1931[30].



Figur 5 Satirbild från tiden för införande av cykelregister. Utdrag ur Karrikatyrer av Conny Burman från 1894. Källa: https://stockholmskallan.stockholm.se/post/25657



Figur 4 Registreringsskylt från Norrköping, troligt 30-tal, Foto: Lennart Egeskog

[28] https://www.chinadaily.com.cn/english/doc/2004-10/23/content_384941.htm#:~:text=%22Bicycle%20Kingdom%22%20abolishes%20bike%20registration%20system

29 https://digitaltmuseum.se/021026354897/registreringsskylt-for-cykel

[30] https://stockholmskallan.stockholm.se/teman/trafik-i-stockholm/cykel/

3.2. Fritidsbåtsregistret

Fritidsbåtsregistret har nämnts av flera aktörer inom ramen för utredningen. Intresset för fritidsbåtsregistret i det här sammanhanget kommer av att det avskaffades 1992.

Nedan information om fritidsbåtsregistret är hämtad från Regeringens Proposition 1992/93:102 gällande avskaffandet av fritidsbåtsregistret, förutom när direkt hänvisning görs till andra källor.

Fritidsbåtsregistret beslutades om 1987 och trädde i kraft 1 jan 1988. Fritidsbåtar med en längd över fem meter medförde registreringsplikt med en tillhörande avgift på 30 kr per år. Syftet med lagen var att ”ge underlag för:

- kontroll av ordning och säkerhet till sjöss
- planering av trafiken för fritidsbåtar”

Registret fick enligt lagen även användas för planering av turism, friluftsliv och naturvård samt utredningar gällande skatter, tullar och indrivning.

Följande myndigheter hade så kallad terminalåtkomst till registret:

- Polismyndigheten
- Tullmyndigheten
- Kustbevakningen,
- Riksskatteverket,
- Skattemyndighen
- Kronofogdemyndighet

I en promemoria av Sjöfartsverket 1991 framgår att fler intressenter var intresserade av terminalåtkomst, såsom försäkringsbranschen, tillverkare och handlare, i likhet med bilregistret (nuvarande VTR). Sjöfartsverkets bedömning var dock att dessa aktörers tillgång hade varit motiverad först efter att fritidsbåtar varit förenade med ansvarsförsäkring eller om handlarna eller tillverkarna haft hand om registreringsplikten.

Sjöfartsverket konstaterade att driften av registret inte bar sig mot inkomsterna från registrerade båtar i registret. Underskottet låg på omkring en miljon kronor om året. I juli 1991 fanns omkring 275 000 båtar registrerade i registret. Året innan uppskattade SCB att det fanns 290 000 +/- 25 000 registreringspliktiga fritidsbåtar i Sverige. Teknisk utveckling nämndes av Sjöfartsverket som en utvecklingspotential för att minska handpåläggningen och kostnader vid registrering hos länsstyrelserna.

I den remissrunda som genomfördes inför avskaffandet framkom det blandade åsikter. Kustbevakningen, Rikspolisstyrelsen, Statens räddningsverk, Generaltullstyrelsen, länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus, Värmlands och Jämtlands län, Trygg-Hansa, Försäkringsbranschens Service AB, Larmtjänst AB och Svenska Stöldskyddsföreningen motsatte sig alla avskaffandet av registret. Ett flertal olika anledningar framfördes till detta, framför allt spårbarhet gentemot ägarna, förenkling av brottsutredningar och försvårande av att sälja stöldgods. De organisationer som inkom med tydliga ställningstaganden för ett avskaffande av fritidsbåtsregistret var Båtägarorganisationerna och Båtbranschens Riksförbund. En av de åsikter som framkom för ett avskaffande var att införandet av registret inte tydligt kunde visa på resultat i form av minskade stölder.

Vissa aktörer kopplade till båtägarskap förespråkade att ett frivilligt register inrättades istället, då företrädesvis förvaltat av Stöldskyddsföreningen eller genom försäkringsbolagen.

Regeringen Bildt, som föreslog att avskaffa registret, menade att registrets integritetsintrång inte stod i proportion till den nytta registret producerade. Baserat på Sjöfartsverkets tidigare promemoria ansåg Regeringen att det heller inte var tydligt att syftet med registret gick att uppnå så som lagen var formulerad och så som det i praktiken fungerade. Dessa syften hade dock kunnat uppnås genom skarpare reglering och tydligare krav på uppgiftslämning. Den grundinställning som rådde vid tiden var dock att man ville uppnå regleringslättnader generellt och att då istället öka regleringen ansågs inte acceptabelt. (Prop. 1992/93:102)

I samband med att fritidsbåtsregistret avvecklades skrevs en artikel i DN som summerade de åsikter som florerade vid tillfället. Utöver det som framkom i remissrundan för regeringens proposition hänvisas till att båtägarorganisationerna ansåg att båtregistret var en förberedelse för införandet av en båtskatt. Något som Vänsterpartiet vid tidpunkten uttryckligen förespråkade för det som partiet själva kallade lyxbåtar. I artikeln framkommer även röster från en sjöpolis som var negativt inställd till att registret lagts ned. Polisen i fråga uppger att brottsuppklarningen för båtstölder var sex gånger högre än övriga typer av stölder tack vare tillgången till registret. En orsak till detta var möjligheten att kunna ”gå bakvägen” och utreda stölder genom personer som registrerat stulna båtar i sitt eget namn (Hellberg, 1992).

Efter att det statliga fritidsbåtsregistret avvecklades startades ett frivilligt register av Svenska Stöldskyddsföreningen tillsammans med försäkringsbolagen. Under tiden det var verksamt fanns 170 000 båtar med i registret. 2003 avvecklades dock även detta register efter att parterna inte kunde komma överens om hur det skulle skötas framåt (Sveriges Radio, 2003).

3.3. Kattregistret

Kattregistret har även det nämnts av flera intervjuade representanter inom ramen för utredningen som intressant att dra lärdomar ifrån. Kattregistret togs i bruk 1 januari 2023 och förvaltas av Jordbruksverket[31].

Införandet av ett obligatoriskt kattregister i Sverige motiverades främst av djurskyddsskäl. Bakgrunden var att många katter varje år överges eller blir hemlösa, och ett register skulle göra det möjligt att identifiera kattägare och därmed stärka ansvarstagandet för djuret (Prop. 2021/22:49). Antalet hemlösa katter uppskattades till mellan 100 000 och 150 000, och regeringen framhöll att ett register kunde underlätta återföring av upphittade katter och på sikt bidra till att minska antalet hemlösa djur (Ds 2019:21).

Ett annat motiv var att förbättra myndigheternas arbete. Länsstyrelser och polis vittnade om svårigheter i djurskyddsärenden eftersom det ofta saknades möjligheter att spåra kattägare. Med ett obligatoriskt register skulle tillsynen bli både effektivare och mindre resurskrävande (Lagrådsremiss, 2021; Prop. 2021/22:49) Regeringen betonade också vikten av att likställa katt och hund som sällskapsdjur. Hundar har omfattats av krav på märkning och registrering sedan 2001, och genom reformen ville man uppnå en mer enhetlig reglering av de två vanligaste sällskapsdjuren i Sverige (Ds 2019:21).

Slutligen ansågs registret kunna bidra till bättre statistik och kunskapsunderlag om kattpopulationen i Sverige. En samlad databas skulle ge förutsättningar för framtida forskning och policyutveckling kring djurhållning och djurskydd (Ds 2019:21). Sammantaget motiverades reformen alltså av behovet att stärka kattens status och välfärd, effektivisera myndigheternas tillsyn, minska antalet hemlösa djur, samt skapa bättre underlag för framtida beslut.

I regeringen Proposition 2021/22:49 gavs Jordbruksverket i uppdrag att föra registret. Följande myndigheter gavs även direktåtkomst till uppgifterna i registret: Polismyndigheten, länsstyrelserna och Tullverket. Det beslutades även att kattägare skulle bli ålagda att betala en avgift för registreringen. Länsstyrelserna blev utnämnda som tillsynsmyndighet med rätt att meddela förelägganden om vite om kattägare inte lever upp till regelverket (Prop. 2021/22:49, 2021).

Katter födda före 1 jan 2008 behöver inte märkas och registreras, men möjligheten finns för den som vill. Registreringen förutsätter att katten först blivit chippad eller märkt av utbildad och godkänd personal, såsom veterinär eller djurvårdare. Själva registreringen görs sen genom en e-tjänst på Jordbruksverkets hemsida till en kostnad av 40 kr om betalning och informationslämning sker digitalt. Det finns även möjlighet att genomföra registreringen genom en blankett och då är avgiften för registrering 100 kr. Vid ägarbyten tas samma avgift ut som vid nyregistrering.[31]

Ett år efter införandet hade 422 665 katter registrerats i registret[32]. Vid årsskiftet 2024/2025 var det totala antalet registrerade katter i registret 527 561 katter, fördelat på 345 962 kattägare[33].

Någon specificerad redovisning av löpande driftskostnader för kattregistret har inte kunnat identifieras i publikt tillgängliga dokument. På förhand räknade Jordbruksverket att utvecklingskostnaden för att utveckla ett parallellt register för katter, jämsides hundregistret, skulle kosta 600 000 kr. De årliga kostnaderna för förvaltningen av kattregistret skulle uppskattades uppgå till 4,8 miljoner kronor årligen, varav personalkostnader stod för 3,9 miljoner kronor. Fördelat på antalet förväntade registrerade katter så beräknades kostnaden per registrerad katt på förhand uppgå till 80 kr (Ds 2019:21, 2019), alltså det dubbla jämfört med den faktiska kostnaden för 2025 [31].

Från det att en statlig offentlig utredning föreslog införandet av ett centralt register för katter 2011 (SOU 2011:75) tog det fram till den 1 januari 2023 innan lagen trädde i kraft och kattregistret togs i bruk[31].

3.4. Register för arbetsmaskiner

I den rapport som Transportstyrelsen tagit fram, med titeln *Register för arbetsmaskiner – förutsättningar för utökad registrering* (Bremer & Törnqvist, 2022) beskrivs arbetet som Transportstyrelsen utfört på uppdrag av regeringen med att utreda införandet av ett sådant register. Nedan beskrivs de delar av arbetet som bedöms relevanta att beakta i anslutning till införandet av ett cykelregister.

Som bakgrund till arbetet nämns att Naturvårdsverket såg ett behov av att bättre kunna följa upp miljöaspekter och utsläpp kring användandet av arbetsmaskiner i Sverige. Utöver att bli en kontrollmekanism för utsläpp så framkommer flera andra fördelar med införandet av ett register för arbetsmaskiner: marknadskontroll – underlätta besiktning – upphandling och uppföljning av kravställningar i upphandlingar – styrmedelsutformning för att minska utsläpp från maskinflottan – stöldförebyggande arbete – bedrägeriprevention – uppföljning av trafikförsäkring på de maskiner som har försäkringsplikt – arbetsmiljöuppföljning och kontroller(Bremer & Törnqvist, 2022).

De funktionaliteter Transportstyrelsens utredning listar som krav för ett arbetsmaskinregister är följande(Bremer & Törnqvist, 2022):

- registrering av en arbetsmaskin
- ägarbyten
- leasing och kreditköp
- avregistrering av både uttjänta maskiner och export

---

[31] https://jordbruksverket.se/e-tjanster-databaser-och-appar/e-tjanster-och-databaser-djur/kattregistret/kattregistret---registrera-katt

[32] https://www.svt.se/nyheter/lokalt/halland/efter-ett-ar-med-nya-lagen-hundratusentals-katter-inskrivna-i-kattregistret

[33] https://jordbruksverket.se/e-tjanster-databaser-och-appar/e-tjanster-och-databaser-djur/kattregistret/statistik-ur-kattregistret

- gallring
- integrering i efterlysningsregistret
- registreringsskyltar
- rapportering av körtimmar
- uppgifter om eventuell besiktning
- informationsförsörjning till externa aktörer
- all administration kring avgifter och betalning
- interna gränssnitt för verksamheten
- uppföljning och statistik.

En kostnadsuppskattning för utvecklingen av ett arbetsmaskinregister gjordes också inom ramen för utredningen. IT-arkitekter på myndigheten tillfrågades om förväntad tidsåtgång för utveckling av systemets olika delar och funktionaliteter. Förväntad tidsåtgång multiplicerad med en intern schablon för kostnader inom myndigheten summerade till att utvecklingen skulle kosta 35 miljoner kronor. Förväntade kostnader för drift och förvaltning under de första fyra åren summerar till 17,6 miljoner kronor. Efter de fyra första åren förväntas de löpande kostnaderna vara 1,8 miljoner kronor årligen. Under antagande att 25 000 arbetsmaskiner registreras och att deltagande i registret är förenat med en årlig registeravgift så skulle varje maskin kosta uppskattningsvis 225 kr om året, förutsatta att alla utvecklingskostnader ska finansieras i efterhand av avgifter. Om utvecklingskostnaderna för registret bärs av staten skulle den uppskattade årliga kostnaden istället bli cirka 150 kr. Utredningen konstaterar att en annan aktör kanske kunde utveckla registret snabbare och till en lägre kostnad eftersom myndigheten har begränsade resurser att tilldela ett sådant projekt just nu (Bremer & Törnqvist, 2022).

Utredningen tittade även på frivillighet kring register eller om man skulle göra deltagande obligatoriskt. Man lät genomföra en enkätundersökning riktad till relevanta företag. 63 % av de svarande som äger arbetsmaskiner ansåg att ett frivilligt register var att föredra. Bland tillfrågade inom bank- och finansbranschen så svarade dock 90 % att de föredrog ett obligatoriskt register. 53 % av alla tillfrågade ansåg att förvaltningen av registret borde ligga på en myndighet. 26 % ansåg att ett privat förvaltat register var att föredra (Bremer & Törnqvist, 2022).

Bremer & Törnqvist (2022) konstaterar att ett frivilligt register inte kan ställa krav på deltagande och inrapportering till registret. Beroende på vad syftet med registret är så kommer exempelvis den typ av miljöuppföljning som efterfrågas av Naturvårdsverket inte vara möjlig om täckningsgraden i registret är för låg.

En del småföretagare framförde en oro för att ett register skulle innebära en administrativ börda och medföljande kostnadsökningar. Men generellt, ju större företag som tillfrågades desto mer positiva var de till registrering. De flesta företagen förordade ett frivilligt register. Bland de som hellre såg ett obligatoriskt register framfördes åsikter om att syftet med registret faller om inte registreringen inte är komplett. Två tredjedelar av de tillfrågade företagen förespråkade att registreringen bara skulle gälla nya maskiner, medan en tredjedel även tyckte att befintliga maskiner skulle registreras. Tre fjärdedelar av tillfrågade företag som äger arbetsmaskiner anser att stölder av arbetsmaskiner ett stort problem (Bremer & Törnqvist, 2022).

De banker och försäkringsbolag som tillfrågades visade ett mycket stort stöd för införandet av ett register. Anledningarna var flera men de som särskilt lyftes var att kunna se om en arbetsmaskin var belånad eller kopplad till en skuld, stöldprevention och försvårande av försäkringsbedrägerier samt ökad trygghet vid köp(Bremer & Törnqvist, 2022).

Transportstyrelsen utredde även om ett arbetsmaskinsregister skulle integreras med Vägtrafikregistret VTR. Slutsatsen i utredningen var att vissa maskiner redan är registreringspliktiga där vilket hade gjort att det systemtekniskt hade varit relativt enkelt att utvidga systemet för att inkludera fler maskiner. Det största hindret för att utvidga VTR till att inkludera arbetsmaskiner ligger snarare i juridiska restriktioner. Dessa rör primärt syftet med den utvidgade registreringen och att formuleringarna om ändamålet skiljer sig åt i de relevanta lagstiftningarna. Ett fristående register möjliggör en friare utformning av det nya registret utan att behöva förhålla sig till nuvarande regleringar i VTR. Slutsatsen blev därför att Transportstyrelsen förordar ett separat register för arbetsmaskiner (Bremer & Törnqvist, 2022).

Om ett nationellt cykelregister ska vara myndighetsförvaltat och förvaltas av Transportstyrelsen så innebär det troligtvis att det kommer dröja lång tid innan ett register kan vara utvecklat och taget i bruk. Utredningen om arbetsmaskinregister visade att tillgängliga IT-resurser är uppbundna med att uppdatera systemet för VTR under flera år framåt. Bedömningen vid tidpunkten för utredningen var att ett arbetsmaskinregister inom Transportstyreslens förvaltning inte skulle kunna vara plats före 2030 (Bremer & Törnqvist, 2022).

Efter att Transportstyrelsens arbete publicerades tillsatte Regeringen 2022 en utredning som blev färdig under juni 2025. Utredningen med titeln ”Nya samverkansformer, modern byggnads- och reparationsberedskap – för ökad försörjningsberedskap” (SOU 2025:68) landade i rekommendationen att Regeringen borde ge Boverket i uppdrag att inrätta ett register för arbetsmaskiner. Regeringen har därefter uttalat sig i frågan och anser att registrering av arbetsmaskiner inte bör vara förenat med ett lagkrav och obligatorium[34]. Efter det beskedet har medlemmarna inom Svenska Bankföreningen, Finansbolagens Förening tillsammans med branschföreningen MaskinLeverantörerna gått samman för att tillsammans ta fram en frivillig lösning. Lösningen baseras på den norska motsvarigheten för maskinregister men där en ny plattform byggs upp för den svenska marknaden(Svenska Bankföreningen, 2025).

En representant för Svenska Bankföreningen presenterade förslaget för medlemmarna i branschrådet för minskade cykelstölder och svarade på frågor 2025-10-17. Enligt Nilsson (2025) har organisationerna som står bakom registret tillsammans samlat in 2 000 000 NOK som ska finansiera utvecklingen av det svenska registret. De intressenter som har gått samman ser dels att registret kan innebära mer säkra lånekrediter, men också att branschen vill motarbeta den organiserade brottsligheten som de ser förekommer i detta sammanhang. Delar av det nya arbetsmaskinsregistret ska börja testas under Q2 2026 medan hela registret ska vara i full drift runt årsskiftet 2026/2027. Förvaltningen av det svenska arbetsmaskinsregistret kommer ligga inom ett aktiebolag som ägs av den norska stiftelsen. Stiftelsen är inte vinstdrivande, vilket lugnat de oroliga intressenter som lyft kritik mot att ett register ska kunna profitera på verksamheten.

Registret ska utvecklas på ett sätt som tillför nyttor för Polisen, Tullverket, Ekobrottsmyndigheten och försäkringsbolagen (Svenska Bankföreningen, 2025). Med det avses att dessa aktörer ska kunna ha tillgång till uppgifterna i registret, även om det i oktober 2025 inte är helt färdigt hur det kommer lösas rent juridiskt eller praktiskt (Nilsson, 2025).

[34] https://www.maskinentreprenoren.se/utredare-vill-att-boverket-skapar-maskinregister

4. Intervjuer med relevanta aktörer i Sverige

Detta kapitel redovisar svaren från de intervjuer som har genomförts inom ramen för utredningen. Då utredningens omfattning var begränsad avgränsades intervjuerna till att inkludera Polisen, Transportstyrelsen, Försäkringsbranschen, Stöldskyddsföreningen, en cykeltillverkare och en mindre grupp vardagscyklister. Utredningen har även sökt kontakt med representanter från marknadsplatser online som säljer många cyklar, såsom Blocket och Facebook marketplace, dock utan framgång.

Som det även beskrivs i metod-kapitlet ovan (kapitel 1.2) så har AI använts för att summera de svar som givits gällande funktioner och förvaltarskap under intervjuerna. Dessa texter har korrekturlästs och korrigerats av författaren.

4.1. Polisen

En representant från Polisen intervjuades 2025-05-27. Representanten arbetar primärt med brottsförebyggande arbete på NOA. Denne framhåller att cykelstölder är en typ av brott som nog många i allmänheten skulle vilja se att det prioriterades, trots att det idag är förknippat med ett lågt straff.

Polisen ser problemet med cykelstölder som relativt svårt att arbeta med då mycket av de brottsförebyggande åtgärderna, som kan minska risken för brott, ligger på individens ansvar. Till exempel att låsa med bra lås.

Det är oftast lokalpolisområdena som hanterar problemen med cykelstölder. Det är alltid en fråga om prioriteringar i det dagliga arbetet och det kan vara svårt att göra den prioriteringen.

Det finns flera saker som Polisen hade kunnat var behjälpta av med ett register, både i frågan om att förebygga brott och klara upp fler cykelstölder. Spårbarhet för stöldgodset är en viktig del för att kunna bevisa ägarskap och återbörda stulna cyklar. Utifrån brottsteorier så kan man konstatera att konsekvenserna om man åker fast för cykelstöld är låga, risken att åka fast är låg, det finns gott om cyklar att stjäla och det är enkelt att sälja stöldgodset vidare. Det ger starka incitament för tjuven att stjäla.

Representanten hänvisar till situationella brottsförebyggande principer där åtgärder kan delas in i fem strategier. Brå[35] beskriver dessa principer enligt följande. Den första handlar om att öka ansträngningen som krävs för att begå brott, till exempel genom bättre lås. Den andra strategin är att öka risken för upptäckt, exempelvis genom kameraövervakning eller platsutformning som ger bättre naturlig övervakning. Den tredje innebär att minska belöningen för den som begår brott, såsom märkning av stöldgods. Den fjärde strategin fokuserar på att reducera provokationer som kan leda till brott. Slutligen handlar den femte strategin om att ta bort ursäkter för brott genom åtgärder som kontroll eller tydlig information om lagar och regler. Dessa strategier blir som mest effektiva när de genomförs i samverkan och bygger på tydlig analys och uppföljning. Det brottsförebyggande arbetet kring cykelstölder skulle direkt underlättas av förekomsten av ett nationellt cykelregister, i relation till flera av dessa principer.

AI-sammanställning för svar om funktionalitet och förvaltarskap:

Polisens representant ser störst värde i de funktioner som direkt påverkar möjligheten att stoppa och utreda brott. Själva stöldskyddsmärkningen bedöms som medelviktig – den kan avskräcka främst mer erfarna tjuvar, men får verklig betydelse först om den kombineras med enkel status-kontroll av cykeln. Den centrala funktionen är därför att snabbt kunna kontrollera om en cykel är stulen, till exempel genom QR-kod eller ID-nummer. Det sänker värdet på stulna cyklar, underlättar att initiera

[35] https://bra.se/kunskapsstod/metodstod-och-verktyg/situationell-prevention

utredningar och knyta en person till ett misstänkt brott, särskilt på andrahandsmarknader utan e-legitimering.

Möjligheten att kontakta ägaren ses som viktig för utredning och återlämning, men inte som brottsförebyggande i sig. Ett register kan också fungera som informationskanal till cyklister vid tillfälliga stöldtoppar, men det är inte en kärnfunktion. Servicebok, värderingstjänst och liknande bedöms ha liten relevans. E-legitimering vid försäljning anses däremot viktig för att göra marknaden säkrare och skapa spårbarhet. Påminnelser om lås och villkor kan ha visst förebyggande värde. Sammantaget betonas synergier mellan märkning, enkel kontroll, e-legitimering och riktad information.

Förvaltningsmässigt föredrar Polisens representant att ett nationellt register drivs av en myndighet. Kommersiella eller fristående register ses som problematiska på grund av vinstintressen, fragmentering, kostnader för individen, avsaknad av ett centralt register och osäkerhet kring personuppgiftsskydd och datakvalitet – även om ”ett kommersiellt system är bättre än inget system alls”. Den franska modellen lyfts som intressant genom lagkrav och ansvar hos handlare. Det anses känsligt att bötfälla privatpersoner för att de inte skyddar sin egendom, så ansvaret för registrering bör ligga någon annanstans. Den belgiska modellen uppskattas för myndighetsförvaltningen men kritiseras för frivillighet och individuellt ansvar. Brittiska, nederländska och norska upplägg bedöms som svagare ur förebyggande- och styrningsperspektiv.

När det gäller inflöde av cyklar i registret framhålls den franska modellen – tydligt ansvar hos handlare och obligatorisk registrering – som mest attraktiv. Den belgiska, kostnadsfria men frivilliga registreringen och lösningen med märkning bedöms ge för låg täckningsgrad. Polisen ser inga avgörande risker med ett nationellt register, utöver en viss möjlighet att tjuvar försöker tvätta stulna cyklar – något som delvis kan motverkas genom koppling till e-legitimation och god spårbarhet.

4.2. Transportstyrelsen

En representant från Transportstyrelsen intervjuades 2025-06-02. Representanten arbetar idag som verksamhetsutvecklare för fordonsregistret. Bland hans arbetsuppgifter finns bland annat omvärldsbevakning och frågor om EU-lagstiftning relaterat till fordonsregister. Han har mer än 30 års erfarenhet inom myndigheten.

Transportstyrelsen har idag inte någon verksamhet som kopplar an till arbetet med att minska cykelstölderna i samhället. Representanten själv har dock själv råkat ut för cykelstöld privat.

Nedan följer representantens tankar om de olika funktionerna, tekniska lösningarna och förvaltningsmodellerna. En stor del av tankarna står i relation till hur fordonsregistret funkar idag.

AI-sammanställning för svar om funktionalitet och förvaltarskap:

Transportstyrelsens representant ser störst värde i de funktioner som liknar dagens fordonsregister. Stöldskyddsmärkning likställs med en registreringsskylt – den ger cykeln en tydlig identitet. Minst lika viktigt är möjligheten till enkel stöldkontroll, gärna med internationell koppling likt dagens samverkan med Interpol för motorfordon. Ägaruppgiften ses som helt central: varje cykel måste säkert kunna knytas till en person, och kontakten med ägaren behöver fungera. Andra funktioner – värdering, servicebok, direktkoppling till köp-/säljsajter eller försäkringspåminnelser – ligger i utkanten av vad ett myndighetsregister bör göra. E-legitimering bedöms däremot som mycket viktig för en effektiv och säker förvaltning, liksom god informationsförsörjning till Polisen, Kronofogden, försäkringsbolag och statistikmyndigheter.

Förvaltningsmässigt lyfts den franska modellen positivt för sitt lagkrav och centrala register, men Transportstyrelsen tar inte ställning till om just den modellen är bäst. Belgiens decentraliserade där tre regioner samlats kring en lösning påminner om det tyska fordonsregisterupplägget men innebär risker

med splittrat ansvar. Brittiska, norska och andra fristående, kommersiella register bedöms som otydliga ur ansvarssynpunkt och svagare om målet är minskade stölder – frånvaron av ett tydligt centralt register ses som en nackdel.

När det gäller inflöde av cyklar i registret framhålls lagstadgad registrering som avgörande för täckningsgrad; frivilliga system riskerar att aldrig bli heltäckande. Handlare kan ha en roll, men erfarenheter från släp och mopeder visar att ansvar på ovana aktörer kan leda till missad registrering. Importörer eller tillverkare lyfts därför som möjliga huvudansvariga. Äldre cyklar kan, likt förslaget för arbetsmaskiner, hanteras via frivillig registrering.

De främsta riskerna med ett cykelregister bedöms handla om frivillighet (för låg täckningsgrad), eventuell framtida beskattning kopplad till registret samt möjligheten att ”tvätta” stulna cyklar – något som kan motverkas genom tydligt regelverk, kontroller och internationell samkörning av data. Samtidigt lyfts möjligheten att ett register kan underlätta leasing och finansiering av cyklar, på motsvarande sätt som för motorfordon.

4.3. Marknadsplatser online

Det finns ett flertal marknadsplatser online där privatpersoner kan saluföra cyklar. Blocket.se och Facebook Marketplace eller Facebooks köp/sälj-grupper är troligtvis där störst antal cyklar säljs. Happyride.se är en annan hemsida med marknadsplats som bara riktar sig mot cyklister, där oftast lite mer specialiserade cyklar säljs.

Om man söker på ”Blocket stulna cyklar” så hittar man en sida[36] där de tipsar om olika saker som man som köpare kan göra för att undvika stöldgods. Tipsen inkluderar att fråga efter originalkvitto, kolla så att ramnumret är intakt, fråga allmänna frågor om hur cykeln är att använda samt att undersöka om cykeln har en stöldmärkning och be om att den i så fall förs över till dig som köpare. På sidan informeras även om att den rättmätiga ägaren har rätt att få tillbaka cykeln om det visat sig att den var stulen. Användarna uppmanas dessutom att anmäla misstänkta annonser.

Blocket.se kräver numera att man legitimerar sig med BankID både som säljare och köpare. För att kunna ens kunna svara på annonser så behöver man vara legitimerad[37].

Om man söker på ”Facebook Marketplace stulna cyklar” så hittar man en sida som handlar om stöldgods generellt och att det strider mot användarvillkoren att saluföra stulna varor på plattformen. Sidan innehåller en uppmaning om att göra en anmälan till sin lokala brottsbekämpande myndighet och bifoga skärmbilder och eventuella meddelanden från säljaren i anmälan. Det går att anmäla annonser på Facebook Marketplace, exempelvis om annonsen utgör bedrägeri, men det finns ingen tydlig kategori för anmälan av stöldgods när en som användare letar runt på sidan.

Vi har sökt en representant från Blocket för en intervju i frågan men utan framgång. Vi har även försökt få kontaktuppgifter till någon från Facebook Marketplace men detta har inte lyckats.

4.4. Branschrådet för minskade cykelstölder och bättre cykelparkeringar

Försäkringsbranschens och Stöldskyddsföreningens syn kring frågor om ett nationellt cykelregister fångades under en gruppintervju med medlemmarna i Branschrådet för minskade cykelstölder och bättre cykelparkeringar 2025-08-26. I intervjun medverkade representanter från If, Folksam, Länsförsäkringar och Stöldskyddsföreningen (SSF). Branschrådet saknade vid tillfället för intervjun

[36] https://www.blocket.se/tips-och-guider/cykelguiden/artiklar/tips-begagnad-cykel

[37] https://via.tt.se/pressmeddelande/3859640/nu-blir-blocket-annu-tryggare-infor-bankid-pa-hela-plattformen?publisherId=3237134&lang=sv

en representant från Trygg Hansa, men de har tidigare deltagit i arbetet. De medverkande har arbetsbeskrivningar som skadespecialist, skadeförebyggare, trafiksäkerhetsspecialist och rådgivningsexpert mot stölder och bedrägerier. Representanterna från IF, Folksam och SSF representerar sina organisationer på riksnivå medan representanten från Länsförsäkringar företräder bolaget på länsnivå i Östergötland.

Gemensamt för försäkringsbolagen är att de alla informerar kunder och allmänhet om hur man skyddar sig mot cykelstölder. Det upplevdes troligen som mer krångligt att begära ersättning från försäkringsbolagen förr i tiden, innan dagens mer digitala skadehanteringsflöden. Tidigare lämnade man oftare in nycklar och handlingar till försäkringsbolagets lokala kontor innan försäkringsersättningen betalades ut. Det har överlag alltid krävts att man anmäler stölden till Polisen.

Idag sker försäkringsutbetalningar i större utsträckning via försäkringsbolagens digitala skadeflöden. För att få ersättning, krävs att man har gjort en polisanmälan och lever upp till försäkringsbolagens villkor och krav i övrigt. Stulna cyklar återfinns oerhört sällan och kommer därmed nästintill aldrig tillbaka till sin ägare. I de fall en cykel återfinns, så innebär det en hantering för försäkringsbolagen om de redan hunnit betala ut ersättning till kunden, som i sin tur ofta har hunnit köpa en ny cykel. Rutinerna kring hur försäkringsbolagen går tillväga kring detta skiljer sig åt och kan även variera över landet inom respektive företag.

I det stora hela sett till försäkringsbolagens kostnader utgör fortfarande cykelstölder en liten del av de totala skadekostnaderna. Det gör det svårt att prioritera dessa ärenden i form av utredning om försäkringsbedrägerier. En av representanterna beskriver det som att det är en balans mellan kundnytta och affärsnytta. Om försäkringsbolagen är för lättvindiga med att betala ut ersättningar utan att ställa rimliga krav på försäkringstagaren så minskar kundnyttan på sikt eftersom det resulterar i högre premier. Samtidigt vill man som försäkringsbolag lita på sina kunder, och att kunderna ska vara nöjda. Om man ställer för höga krav kan det leda till att andelen missnöjda kunder ökar. Dessutom kan försäkringsbolag inte ställa hur hårda krav som helst på en konsument, utan de måste vara rimliga. Det handlar om att kunden ska kunna uppvisa att cykeln har varit i dess ägo och ”ärligt” införskaffad.

En av representanterna framhåller att det exempelvis hade varit av stor nytta för Polisen om försäkringsbolagenen krävde att försäkringstagarna har med ramnummer i sin polisanmälan. Det kan dock vara svårt att som enskilt bolag gå före och ställa dessa krav i förhållande till kundnöjdheten och konkurrensen. Kunskap om ramnumret är inte ensamt att betrakta som ett bevis för ägarskap. Det framhålls också att det är viktigt att veta att försäkringsbolagen överhuvudtaget inte får gå samman och ta fram gemensamt ställda krav, eftersom det är otillåtet.

AI-sammanställning för svar om funktionalitet och förvaltarskap:

Representanter från Stöldskyddsföreningen och försäkringsbolagen ser begränsat värde i stöldskyddsmärkning som ren avskräckning, men betonar starkt behovet av ett enhetligt system där ramnummer är centralt och där enkel kontroll av stöldstatus och ägarskap kan göras, helst via QR-kod eller nummersökning. Nyckeln är att göra det lätt för både polis, försäkringsbolag och privatpersoner att kontrollera en cykels status. Direktkontakt mellan privatpersoner är något som representanterna är mer tveksamma till. Kontakten med ägare bör gå via registerförvaltare, myndighet eller försäkringsbolag, inte person-till-person, både av rättsliga skäl (t.ex. självtäkt, skyddad identitet) och integritetsskäl. Någon form av kommunikation eller information till cyklister via registret kan vara värdefull – t.ex. om stölder, driftstörningar eller lokala åtgärder – men måste vara återhållsam, valbar och fri från reklam. Servicebok, värderingstjänst och försäkringspåminnelser bedöms som perifera eller olämpliga som del av själva registret.

E-legitimering vid ägarbyte och registrering ses som en nyckelfunktion, särskilt i kombination med god tillgång till data för polis, tull och försäkringsbolag. Det stärker spårbarheten, förhindrar att cyklar ”trillar ur” systemet och gör det svårare att omsätta stulna cyklar. Direktkoppling till köp- och

säljsajter (t.ex. ”grön bock vid registrering” i annons) uppfattas som möjligt stöd, men inte som en kärnfunktion – det viktigaste är att köpare enkelt kan söka i registret, oavsett teknisk lösning.

Förvaltningsmässigt föredras en myndighet eller oberoende organisation framför kommersiella aktörer. Den franska modellen med obligatorisk registrering och tydligt ansvar för handlare uppfattas som tilltalande, liksom den belgiska myndighetslösningen (men inte frivilligheten). Den brittiska modellen uppskattas för polisens engagemang, men ifrågasätts när ett vinstdrivande företag äger systemet. Den norska modellen med avsaknad av centrala lösningar vid tidpunkten för intervjun och dagens svenska situation med fristående kommersiella register ses som otillräckliga.

När det gäller inflöde av cyklar till registret betonas att ansvar bör läggas på handlare, snarare än på enskilda individer. Tidsbegränsad gratisregistrering av befintliga cyklar ses som en tänkbar lösning för att öka inflödet av redan sålda cyklar till registret i ett tidigt skede. Risken för ”tvättning” av stulna cyklar lyfts, men anses hanterbar om registret kopplas mot polisens stöldregister och internationella register. Avgifter vid nyköp bedöms som rimligare än ren anslagsfinansiering, eftersom statlig finansiering kan vara politiskt skör på sikt. Försäkringsbolagen lyfts som naturliga medfinansiärer om registret visar sig minska stölder och kostnader.

4.5. Cycleurope

En representant från Cycleurope intervjuades den 15 september 2025. Cycleurope äger flera cykeltillverkare och cykelmärken, exempelvis Monark, Crescent och Bianchi. Representanten framhåller att cykelstölder är en viktig aspekt som de jobbar med för att minska trösklarna till köp av cyklar. Bland annat så erbjuder de, likt flera av deras konkurrenter, tre månaders fri tillgång till Solids cykelförsäkring som ersätter kostnaden för självrisken vid stöld. Kostnaden för tjänsten under dessa tre månader fördelas mellan tillverkaren och Solid.

Som tillverkare använder de sig av en konsumentpanel för att bättre kunna förstå sina kunder. De som köper en cykel får frågan om de vill ingå i panelen. Idag ingår upp emot 6 000 personer i panelen. Stölder är en sak som de ställer frågor kring. Ett problem, som Cycleurope ser det, är att en cykel, till skillnad från en bil, inte tål samma kostnadspåslag för att stöldsäkra produkten. Att lägga på nya innovationer kring stöldskydd medför en merkostnad som gör att tillverkaren riskerar att prisa ut sig i jämförelse med sina konkurrenter. Dessa innovationer blir en påtaglig del av kostnaden för cykeln och konsumenten tycker sig inte tåla den kostnaden. Olika tillverkare väljer att erbjuda mer eller mindre mängd tilläggstjänster som minskar risken för stöld. Vissa tillverkare räknar med att den övriga marknaden erbjuder dessa tjänster medan andra tillverkare själva tar fram lösningar, såsom uppkopplad spårning eller larm på cykeln.

I elcykelns begynnelse, när man började kunna implementera uppkopplade lösningar, så gjorde man undersökningar som visade att risken för stöld var en av de största orsakerna till att människor inte valde att investera i en dyr elcykel.

Det finns tekniska och digitala lösningar såsom spårning eller frånkoppling av elsystemet genom appar för att hindra andra än ägaren att kunna använda elcyklar. På senare år verkar dock branschen igen satsa mer på att förfina ”analoga” lösningar, såsom bättre lås som inte går att bryta upp.

Cycleurope har genom insikter från sin användarpanel försökt ta kontakt med försäkringsbolagen för att få dem att bättre förstå cyklistperspektiven kring olika ersättningsnivåer och tjänster kring försäkringar. Vissa försäkringsbolags ersättningsnivåer har inte kunnat täcka förlusten av de dyrare elcyklarna. Om tillverkaren lägger på ytterligare kostnader på cykeln genom att implementera mer stöldförebyggande teknik så täcks inte den merkostnaden av försäkringen i de fallen, om cykeln ändå skulle bli stulen. De svar man fick från försäkringsbolagen generellt var att det är svårt eller olönsamt att ta fram sakförsäkringar för cyklar. I Sverige har vi ett starkt hemförsäkringsskydd och det utgör till viss del ett hinder för innovation och incitament för att utveckla försäkringstjänster för cyklar.

Exempelvis kan man införa premielättnader för en sakförsäkring kopplad till en cykel om man har en spårsändare installerad i cykeln. Det är svårare att få till genom hemförsäkringslösningar.

Representanten framhåller även att ett register, utöver att motverka stölder, skulle kunna ha funktionen att den lyfter cykelns status i ekonomin. Genom att bättre veta hur många cyklar som säljs eller tillkommer i olika delar av ekonomin så kan man sen följa dem för att exempelvis kunna koppla dessa till ett visst antal arbetstillfällen. Till exempel om man lanserar ett par tusen hyrcyklar lokalt, vilka effekter får det på ekonomin?

Cycleurope har idag flera modeller av uppkopplade cyklar som finns registrerade i deras databas. Andra tillverkare av elcykelsystem har sina egna lösningar och alla vill helst äga data som kopplar an till kunden och cykeln. Representanten säger att Cycleurope förespråkar mer av datadelning inom branschen i detta sammanhang för att lyfta cykelns status, samtidigt som det finns konkurrenter som är av den motsatta åsikten och inte vill släppa ifrån sig data. Därför kommer det vara svårt att hitta ett system som passar alla. Det finns redan mycket data idag som kopplar an en kund till en cykel och det kan komma att behöva finnas flera parallella register för att fortsatt hantera tillverkarnas kundkontakter, men att den data som är relevant ändå samlas i ett nationellt cykelregister. I närtid kommer tillverkarna av elcyklar och batterier även att behöva implementera EU:s digitala produktpass så tillverkarna måste hantera den här typen av data på något sätt ändå. Till en början kommer produktpassen gälla enbart för batterier men på sikt kommer även andra material inkluderas i systemet.

I den app som medföljer de uppkopplade elcyklar som Cycleurope säljer så är det redan förberett med en automatiskt genererad rapport där all information om cykeln finns som sen kan bifogas polisanmälan. I andra länder kan man även använda sig av bikehunters genom appen om man får sin cykel stulen. Detta är dock inte lagligt i Sverige om det gått mer än 24 timmar sen stölden skedde[38], men i andra länder används det som ett försäljningsargument.

AI-sammanställning för svar om funktionalitet och förvaltarskap:

Representanten från Cycleurope betonar att funktioner som direkt stöldkontroll och smidig hantering av ägarskap är kärnan i ett fungerande nationellt cykelregister. Stöldskyddsmärkning är bara intressant om den är kopplad till en trovärdig tjänst – inte bara en klisterlapp – och bör samordna flera funktioner i en och samma märkning som dessutom är svår att förfalska. Möjlighet att enkelt kontrollera om en cykel är stulen ses som mycket viktig, både för privatpersoner och för näringsidkare som vill kunna renovera och sälja begagnade cyklar utan att riskera begå häleribrott. Ägaruppgifter behöver kunna nås av myndigheter, men direktkontakt mellan privatpersoner via registret ses inte som nödvändig. En informationskanal mot cyklister kan vara motiverad för samhällsinformation (säkerhet, infrastruktur, låsråd), men bör reserveras för myndigheter och användas sparsamt. Servicebok, värderingsfunktion och försäkringspåminnelser bedöms inte som centrala för registrets syfte och kan till och med krocka med branschens befintliga affärsmodeller. Däremot lyfts behovet av att kunna registrera komponenter, särskilt elcykelbatterier, samt att på sikt kunna koppla in spårsändare, förutsatt att integritetsfrågor hanteras. E-legitimering vid ägarbyte och registrering ses som en mycket viktig funktion, under förutsättning att den är extremt enkel att använda. En annan viktig aspekt som lyfts är att kunna skilja på ägare och brukare i registret för att underlätta för registrering av förmånscyklar eller hyrda cyklar.

När det gäller förvaltning och införande föredras ett myndighetsförvaltat nationellt register framför bransch- eller kommersiella lösningar, även om den franska modellen lyfts som positiv i hur den ger cykelbranschen en tydlig roll och bygger på lagkrav. Belgien ses som positivt organiserat men hämmat av frivillighet; brittiska modellen ifrågasätts eftersom Polisen gör ”fotarbete” åt ett privat bolag och systemet tappar status om fler operatörer certifieras. Den norska modellen och andra fristående kommersiella register bedöms inte kunna ge tillräcklig täckning. För inflöde av cyklar framhålls en

[38] https://lawline.se/answers/om-laga-sjalvtakt

fransk typ av lösning – där handlare har ansvar – som attraktiv, men det kräver att alla försäljningskanaler omfattas (fysiska butiker, online, direktimport, förmånscyklar) och att man tydligt skiljer mellan ägare och användare. Frivilliga modeller, som den belgiska, bedöms ge för låg täckningsgrad. Samtidigt understryks att systemet måste upplevas som en enkel tjänst som skapar mervärde – inte som ett byråkratiskt tvång – annars riskerar både handlare och cyklister att helt enkelt låta bli att använda det. Kostnadsfrågan diskuterades bara kort, men Cycleurope framhåller vikten av att hålla slutanvändarnas kostnader så låga som möjligt.

4.6. Cyklistperspektivet

Som ett sätt att försöka fånga hur en liten grupp av vardagscyklister tänker kring de olika funktioner och modeller kring förvaltarskap som har identifierats så anordnades en presentation och gruppdiskussion där samtliga anställda på VTI:s kontor i Stockholm inbjöds att delta. 7 personer valde att delta under sin lunchrast den 2 september 2025, tre män och fyra kvinnor. Åldersfördelningen var ungefär mellan 30 och 50 år med viss övervikt åt de yngre åldrarna i det spannet. De som valde att ställa upp hade varierande vanor kring cykling i vardagen. Några cyklar nästan dagligen medan någon uppgav att cykeln mest stod i ett förråd. Det bör självklart förtydligas att dessa frivilliga inte på något vis utgör ett representativt snitt av befolkningen som helhet. Generellt kan gruppen beskrivas som högutbildade myndighetsanställda inom transportforskning.

Gruppen fick diskutera samma frågeställningar som tidigare intervjuade har diskuterat, med vissa mindre skillnader för att kunna genomföra gruppintervjun på en timme, istället för 90 minuter.

AI-sammanställning för svar om funktionalitet och förvaltarskap:

Gruppen av vardagscyklister lyfter enkel kontroll av om en cykel är stulen som helt central – alla ser funktionen som viktig eller mycket viktig för att ett nationellt register ska få effekt. För att den verkligen ska användas behövs både hög täckningsgrad (många cyklar inne i systemet) och bred kännedom i samhället om att tjänsten finns. Om kontrollen är gratis och enkel – skanna en kod eller fylla i ett nummer – säger deltagarna att de skulle använda den, särskilt för dyrare cyklar, medan billiga cyklar eller barncyklar spontant skulle kontrolleras mer sällan. Synen på möjligheten att kontakta ägaren är mer splittrad: många vill gärna kunna bli kontaktade om cykeln är anmäld stulen, men flera föredrar att kontakten går via en myndighet eller registerförvaltare snarare än direkt mellan privatpersoner. Idén att använda registret för att rekrytera deltagare till forskningsstudier om cykling uppfattas, ganska väntat, som intressant av gruppen. Det betonas dock att kontaktmöjligheterna genom registret måste begränsas och gå att styra – exempelvis genom att användaren själv kan välja vilken typ av information den vill ta emot, och att kommersiella utskick bara möjligen är acceptabla om de tydligt finansierar tjänsten. Informationsflödet bör generellt vara ”on demand” snarare än push-notiser. Funktioner som servicebok, direktkoppling till köp- och säljsajter eller avancerad värdering bedöms som marginellt relevanta; värdering kan ha viss betydelse för försäkringsbeslut men ses inte som något man betalar extra för. Påminnelser om försäkringsvillkor kan möjligen finnas som sökbar information, men upplevs som komplicerat och lågt prioriterat. Flera efterlyser däremot möjlighet att registrera tillbehör och komponenter, för att motverka att stulna delar säljs vidare genom rambyten. Flera i gruppen efterfrågar tydlig, evidensbaserad information om hur effektiv märkning och registrering faktiskt är för att minska stölderna, särskilt om tjänsten kostar pengar.

E-legitimering vid ägarbyten uppfattas som potentiellt viktig men känslig: den måste vara extremt enkel att använda, kunna hantera personer med skyddad identitet och erbjuda alternativ för dem utan e-legitimation. Deltagarna pekar också på behovet av att kunna avsäga sig ägarskap även om köparen inte vill registrera sig i det fall registret är frivilligt. I diskussionen om förvaltning framhålls lagkrav som ett starkt verktyg för att faktiskt få upp registreringsgraden, men ansvaret bör då ligga på en tydligt utpekad aktör, inte på enskilda individer. Myndighetsförvaltning upplevs som tryggare ur ett personuppgiftsperspektiv, men innebär också belastning på offentliga budgetar. Kommersiella

lösningar kan ge mer kreativitet och kringtjänster, men det ses också som en nackdel om tjänsten används för att sälja in sådant användarna inte efterfrågar. När det gäller registreringsmodeller uppfattas den franska, handlarbaserade modellen som attraktiv eftersom den är enkel för användaren och ger hög täckningsgrad. Den belgiska modellen ses som positiv genom att registrering och märkning är enkel och gratis, men frivilligheten riskerar att begränsa omfattningen. Polisevenemang uppfattas som kul men krångliga och kanske svåra att motivera resursmässigt. En lösning motsvarande nuläget – där privatpersoner själva köper märkning – bedöms ge låg anslutning. Flera av deltagarna är starkt negativa till årliga avgifter; de föredrar en låg engångsavgift (max 100 kr) där staten och/eller försäkringsbolag bär resterande kostnader om registret visar sig effektivt. En möjlig risk med ett obligatoriskt register är att vissa kan avstå från att köpa cykel om systemet upplevs som krångligt. Enkelhet är således av högsta vikt. Gruppen är enig om att ett register inte får bli ett verktyg för cykelskatt – något man ser som oförenligt givet nuvarande mål om hållbar mobilitet och folkhälsa. Effekten från ett register på val av vid inköp av cykel bedöms som osäker: några tror att registret skulle kunna påverka köpbeslut i särskilt stöldutsatta miljöer, andra ser snarare fortsatt bruk av ”skrotcyklar” som en strategi att hantera stöldrisken oavsett om ett register finns.

5. Andra aspekter som framkommit under utredningen

Under arbetet med denna utredning har ett flertal observationer eller argument förts fram som angränsar till projektets syfte, men som inte gått att enkelt placera in i det ordinarie arbetsflödet. Sådana observationer eller argument presenteras i följande korta kapitel.

5.1. Försäkringrelaterade observationer

En detalj som sticker ut i den senaste statistiken om försäkringsbolagens skadeersättningar för cykelstöld är att företagsutbetalningar har ökat med 65 % mellan 2023 och 2024, om än från låga nivåer sett till de totala kostnaderna (Svensk försäkring, 2025). Representanter från försäkringsbolagen och branschrådet för minskade cykelstölder uppger att självrisken för företagsförsäkringar är mycket högre än för privatpersoner vilket skulle kunna utgöra ett hinder för att rapportera företagscyklar som stulna. Detta bekräftas även i medierapportering där en kommunrepresentant i Kalmar uppger att det i princip inte går att försäkra hemtjänstens cyklar. Fram till oktober 2024 hade Kalmar kommun fått 40 cyklar stulna till ett värde av 310 000 kr[39]. Det rapporteras även om att hemtjänsten i de centrala delarna av Helsingborg under 2025, fram till och med augusti, också blivit av med ett 30-tal cyklar[40]. I de fall att det saknas försäkring eller självrisken är för hög blir de ekonomiska skadorna från cykelstölderna inte ersätta. Kostnaderna landar direkt på skattebetalarna i det fall cyklarna ska ersättas med nya. Det är inte ovanligt att företag och kommuner köper in elcyklar för sina anställda att använda i tjänsten, så i de fallen kan kostnaderna för en enskild stöld uppgå till tio-tusentals kronor. I stunden kan stölden av tjänstecyklar även kunna innebära att vård inom exempelvis hemtjänst försenas och försvåras. Stölderna bidrar även till otrygghet bland hemtjänstpersonalen[41].

En näringsidkare inom cykelbranschen hörde av sig till författaren via LinkedIn och berättar att deras företagsnamn vid flera tillfällen använts för att förfalska kvitton på cyklar. Dessa förfalskade kvitton har sedan används för försäkringsbedrägerier. Alltså att privatpersoner hävdar sig ha köpt en cykel hos företaget för att sen anmäla den falska cykeln stulen för att få ut ersättning från försäkringsbolaget. Detta uppdagades genom att ett försäkringsbolag hörde av sig till näringsidkaren för att stämma av ifall det ramnummer som uppgetts på kvittot, och som skickats in tillförsäkringsbolaget vid skadeanmälan, faktiskt hade sålts av företagaren i fråga. Näringsidkaren kunde då bekräfta att ramnumret inte stämde med deras sålda cyklar. Ett sökbart nationellt cykelregister skulle kunna möjliggöra den typen av enkla slagningar av försäkringsbolagen för att enklare upptäcka och motverka försäkringsbedrägerier.

5.2. Elsparkcyklar i ett nationellt cykelregister

Frågan om elsparkcyklar även bör inkluderas i registret har varit återkommande under utredningen, speciellt från företrädare bland försäkringsbolagen. Utredningen har uttryckligen inte tagit ställning på förhand ifall ett nationellt cykelregister borde begränsas till enbart cyklar med trampanordning.

Små lätta elfordon (LEV:s) kommer att inkluderas i EU:s lagstiftning för digitala produktpass (DPP) om de har en batterilagringskapacitet på över 2 kWh. I fallet att lagstiftningen skärps på sikt är det troligt att mindre eldrivna fordon även kommer omfattas av lagstifningen (Boßung & Severengiz, 2025). En snabb sökning på nätet gav resultatet att vanliga elsparkcyklar oftast har en mindre batterikapacitet än 0,5 kWh.

[39] https://www.svt.se/nyheter/lokalt/smaland/cyklar-stulna-fran-hemtjansten-i-kalmar-till-ett-varde-av-300-000-kronor

[40] https://www.svt.se/nyheter/lokalt/helsingborg/30-tal-elcyklar-stals-fran-hemtjansten-stod-med-en-vinkelslip

[41] https://www.sverigesradio.se/artikel/tjuvar-plagar-hemtjansten-stjal-deras-elcyklar-de-aldre-drabbas

Försäljningen av elsparkcyklar sker troligtvis inte genom samma kanaler som vanliga cyklar. Om elsparkcyklar ska registreras behöver registreringen kunna ske på liknande sätt som för vanliga cyklar. Vid ett system baserat på frivillighet så blir det troligtvis enkelt att även inkludera elsparkcyklar. Men om cykelhandlarna görs ansvariga för registreringen, som i Frankrike, så behöver flera frågeställningar lyftas: Ska alla som säljer elsparkcyklar också omfattas av registreringsplikten? Ska registrering av elsparkcyklar ske på något annat sätt än vanliga cyklar? Detta är frågor som inte ryms inom ramen för den här utredningen och behöver studeras framöver.

Det övergripande syftet med den innevarande utredningen har varit att minska cykelstölderna. Denna fråga ligger därför utanför utredningens avgränsning och syfte och lämnas åt framtida utredningar att beakta.

5.3. Leasingcyklar och förmånscyklar i ett nationellt cykelregister

Flera aktörer lyfter frågan om att registret på något sätt behöver beakta förekomsten av förmånscyklar. Detta för att kunna skilja på en brukare och en ägare, eftersom den som förvaltar cykeln i en leasing-situation inte äger cykeln. Funktionen behövs bland annat för att kunna undvika att en leasingtagare säljer cykeln fast den inte äger den.

Rent tekniskt så handlar det troligtvis mest om att öppna upp för företag att kunna registrera cyklar och i de fallen lägga till en datapunkt med namnet på den som förvaltar cykeln. Liknade funktion finns idag i VTR enligt representanten från Transportstyrelsen, så det kan vara klokt att titta närmare på den lösningen inom ramen för utvecklingen av ett nationellt cykelregister i ett senare skede.

5.4. Tullverkets roll för att stoppa utförsel av stulna cyklar

En aktör som har kontaktats men inte deltagit i en utförlig intervju är Tullverket. Sen september 2025 har Tullverket fått nya mandat att leta efter stöldgods sedan brottstypen utförselhäleri blivit inskriven i lagen. För att undersöka hur myndigheten ställer sig till införandet av ett nationellt cykelregister skickades en förfrågan om ett uttalande på mejl den 13 oktober 2025. Svaret från Tullverket var att de inte har några invändningar mot att ett nationellt cykelregister inrättas i Sverige. Enligt Tullverkets utsago är deras roll att upptäcka och förhindra utförsel av stöldgods, för att sedan skyndsamt lämna över uppkommen ärende till Polismyndigheten. I det sammanhanget skriver tjänstepersonen på Tullverket att cykelregistret mer skulle vara av värde i utredningsskedet för Polisen. På den spekulativa frågan om mängden kontroller av cyklar hade ökat om ett nationellt cykelregister var ett verktyg som var tillgängligt i Tullverkets verktygslåda, erhölls inget tydligt svar.

Om en framtida statlig utredning tar ställning för ett nationellt cykelregister bör den utredningen även undersöka hur Tullverkets personal skulle kunna använda sig av ett nationellt cykelregister som ett verktyg i sin tjänsteutövning. Även inrättandet eller utvecklingen av ett frivilligt register bör söka kontakt med myndigheten och undersöka om det finns förutsättningar för samverkan kring frågan om utförsel av stulna cyklar.

5.5. Registrering av enskilda komponenter

Frågan om det ska gå att registrera enskilda komponenter, som exempelvis elcykelbatterier, har lyfts av flera som intervjuats. Stölder av elcykelbatterier och andra komponenter rapporteras ha ökat på senare år[42]. Registrering av just elcykelbatterier aktualiseras ytterligare av att dessa kommer att inkluderas i EU:s krav för digitala produktpass inom en snar framtid. Företrädarna för Cycleurope och Miio uppger båda att batterier till elcyklar kommer att omfattas av lagstiftningen. Dessa batterier

42 https://www.stoldskyddsforeningen.se/elcykelstold/?srsltid=AfmBOorR0cvDwR3cQ18FmoCYtIngkhgeFLM076miM3OEzCBHw3dpgSqR

kommer då att behöva ha någon form av digital identifikationslösning genom sitt produktpass. I och med det så handlar inkluderingen av batterierna i det nationella cykelregistret troligtvis mest om en teknisk fråga för en extra datapunkt i registret. En registrering av en elcykel med avtagbart batteri bör således relativt enkelt kunna kompletteras med en registrering av batteriet.

Rent tekniskt visar erfarenheterna från BikeFolders lösning att det går att inkludera många datapunkter i ett register. Alla komponenter som har ett serienummer borde således kunna vara aktuella för registrering som en stöldförebyggande åtgärd. Frågan är dock var gränsen går för vad som är hanterbart och motiverat sett det övergripande syftet att minska cykelstölder. En framtida utredning bör titta närmare på frågan och se när det kan vara motiverat att utöka funktionaliteten i ett nationellt cykelregister till att inkludera enskilda komponenter. Sett till att ett elcykelbatteri kan kosta mer än en hel vanlig cykel idag så framstår det som klart motiverat att åtminstone inkludera dessa som en datapunkt i ett framtida register.

5.6. Kommunal användning av ett cykelregister

I diskussionerna efter ett webinarium den 11 november 2025, arrangerat av Cykelcentrum[43], där utredningens preliminära resultat presenterades, lyftes frågan om kommunernas användning och nytta av ett nationellt cykelregister. Det påpekades att kommuner regelbundet städar undan cyklar som tycks vara övergivna. Detta förfarande framkommer även i SVT där Karlstad kommun beskriver att syftet med åtgärden bland annat är att frigöra utrymme i cykelparkeringar och snygga upp staden[44]. Ramnummer och platsen cyklarna hittat på samlas även in och överlämnas till Polisen med syfte att kunna utreda om cyklarna är stulna. I diskussionen efter webinariumet lyftes att kommuner potentiellt skulle kunna ha stor nytta av att kunna kontakta ägare av övergivna cyklar direkt genom ett register. Då kan ägaren ges bättre möjlighet att hämta sin cykel innan den fraktas bort av kommunen. Hanteringen kring återförande av cykeln efter att den fraktats bort underlättas också genom att det blir enklare att bevisa ägarskap och identifiera cykeln.

5.7. Underlättande för fastighetsägare och bostadsrättsföreningar

Många fastighetsförvaltare genomför regelbundna rensningar av cyklar i sina cykelrum för att avlägsna kvarglömda cyklar eller cyklar som inte används[45]. Det kan tänkas finnas ett intresse från fastighetsägare att kunna kontakta ägare av cyklar inom fastigheter genom märkningen i ett nationellt cykelregister. Frågan om vem eller vilka aktörer som ska kunna ta kontakt med ägaren genom ett register blir aktuell i det fallet. Frågan bör beaktas i eventuellt framtida implementeringsarbete.

[43] https://cykelcentrum.vti.se/arkiv/webbinarier/2025-11-20-nationellt-cykelregister---brottsforebyggande-och-brottsuppklarande-atgard--webbinarium-cykelcentrum-2025-11-11

[44] https://www.svt.se/nyheter/lokalt/varmland/kommunen-gallrar-undan-cyklar

[45] https://www.fastighetsagarna.se/fakta/vanliga-fragor-och-svar/hur-rensar-jag-cykelrummet-pa-ratt-satt/

6. Datahantering, integritet och juridik

Den här utredningen har primärt fokuserat på om ett nationellt cykelregister bör införas och vem som i sådant fall borde stå som förvaltare. Utredningens omfattning har inte möjliggjort att kunna gå in på detaljer kring juridiska frågor och lagstiftning. Inför ett faktiskt införande behöver juridisk expertis rådfrågas. Nedan information om datahantering, integritet och juridik är sådan som utredningen kunnat ta del av genom de källor som har behandlat andra frågor av intresse för utredningen, och som skulle kunna vara relevant även för frågan om införandet av ett nationellt cykelregister.

I utredningen om arbetsmaskinsregister som Transportstyrelsen publicerat (Bremer & Törnqvist, 2022) behandlas även integritetsfrågan och personuppgiftshantering. I fallet med arbetsmaskiner så är de flesta uppgifter om ägarskap kopplade till ett företag som äger maskinen. Det förekommer dock att privatpersoner och enskilda näringsidkare äger maskinerna vilket gör att artikel 2 i dataskyddsförordningen aktualiseras.

Dataskyddsförordningens artikel 2 d uppger att förordningen inte ska ”tillämpas på behandling av personuppgifter som”… ”behöriga myndigheter utför i syfte att förebygga, förhindra, utreda, avslöja eller lagföra brott eller verkställa straffrättsliga påföljder”

Beroende på hur man formulerar syftet med registret och vilken aktör som förvaltar det så kanske inte dataskyddsförordningen är applicerbar. Detta skulle behöva utredas vidare innan ett skarp förslag tas fram för ett nationellt cykelregister i statlig regi.

Enligt dataskyddsförordningen Artikel 5 b får personuppgifter *”samlas in för särskilda, uttryckligt angivna och berättigade ändamål och inte senare behandlas på ett sätt som är oförenligt med dessa ändamål. Ytterligare behandling för arkivändamål av allmänt intresse, vetenskapliga eller historiska forskningsändamål eller statistiska ändamål i enlighet med artikel 89.1 ska inte anses vara oförenlig med de ursprungliga ändamålen (ändamålsbegränsning).”* [46] Formuleringen av registrets ändamål blir således viktigt för att kunna möjliggöra användning av data i registret utöver rent brottsförebyggande åtgärder. Tänkbara användningsområden skulle kunna vara forskning, kommunala och regionala potentialstudier för cykling eller analyser av cyklingens utveckling och betydelse för samhällsekonomin. Formuleringar om vad uppgifterna inte får användas till blir också de viktiga för att skydda användarna från framtida missbruk.

Behandling av personuppgifter är endast laglig om den vilar på någon av de rättsliga grunder som anges i artikel 6 i dataskyddsförordningen. I fallet med Transportstyrelsens utredning om arbetsmaskiner (Bremer & Törnqvist, 2022) uppges att behandlingen ska kunna stödjas antingen på artikel 6.1 c eller 6.1 e. Artikel 6.1 c anger att behandling är tillåten när den är nödvändig för att uppfylla en rättslig skyldighet som åligger den personuppgiftsansvarige. Det innebär att det måste finnas en författning – exempelvis en lag eller en förordning om arbetsmaskinsregistret – som förpliktar myndigheten att behandla dessa uppgifter. Artikel 6.1 e avser i stället behandling som krävs för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller inom ramen för myndighetsutövning. I förarbetena till dataskyddslagen framgår att en sådan behandling förutsätter att uppgiften är fastställd i unionsrätten eller i nationell lagstiftning. Enligt regeringsformen får offentlig makt endast utövas med stöd i lag. För en myndighet innebär detta att det måste finnas en rättslig grund för att bedriva ett register, exempelvis i en författning eller i ett regeringsbeslut. Det är troligt att det skulle krävas samma typ av bemyndigande från Regeringen om en myndighet ska administrera ett obligatoriskt nationellt cykelregister. Samtliga juridiska bedömningar behöver dock utredas av juridisk expertis i samband med ett införande.

[46] https://www.imy.se/verksamhet/dataskydd/det-har-galler-enligt-gdpr/introduktion-till-gdpr/dataskyddsforordningen-i-fulltext/#A2

7. Analys av funktionaliteter och förvaltarskap

Följande kapitel innehåller en analys av det som ses som huvuddragen bland de åsikter som framkommit i intervjuerna, gällande funktioner och förvaltarskapsmodell, som skulle kunna användas i ett framtida nationellt cykelregister och hur viktiga aktörerna anser att de är.

7.1. Analyserade funktionaliteter

De intervjuade aktörerna ombads att så långt det gick betygsätta funktionaliteterna på en skala från 1–5 där 1 representerade inte viktigt och 5 mycket viktigt. Tabell 2 redovisar de genomsnittliga svar som erhållits. Allt för stor vikt bör dock inte läggas på värderingen eftersom resultaten baseras från endast ett fåtal svarande.

Tabell 2 Genomsnittliga värderingar av funktioner från intervjuer. Skala mellan 1-5 där 1 = inte viktigt och 5=mycket viktigt

Funktion	**Genomsnittlig värdering**
Stöldskyddsmärkning	3,2
Kontrollera om cykeln är stulen	4,6
Kontakta ägaren (myndigheter)	4,5
Kontakta ägaren (privatperson)	1,5
Kommunikationsväg mot cyklister	2,5
Servicebok för cykeln	1,0
E-legitimering vid försäljning	4,6
Koppling till köp- och säljsiter	1,3
Värdering av cykeln	1,4
Påminna om försäkringsvillkor	2,8

Nedan utvecklas resonemangen kring värderingen i Tabell 2.

Stöldskyddsmärkning ses som potentiellt avskräckande för tjuvar (särskilt mindre erfarna) men effekten av märkningen i sig bedöms som medelviktig. För att den ska ha effekt kräver det att märkningen är synlig och trovärdig. Själva märkningen i sig bedöms bara som måttligt viktig om den inte samtidigt kombineras med andra funktioner, som vissa nedan. Det hade varit att föredra om en och samma märkning kan ha flera funktioner så att det bara krävs en märkning på cyklarna.

Enkel kontroll om cykeln är stulen genom att kunna skanna en QR-kod eller skriva in ett nummer i en söktjänst bedöms däremot som mycket viktig av de flesta aktörerna. Ramnumret är fortsatt en viktig datapunkt och bör även det göras sökbart om någon tagit bort märkningen. Funktionen underlättar undersökningsplikten och gör det svårare att sälja vidare stulna cyklar. Den enkla kontrollen av ägarskap och andra uppgifter underlättar även utredning och återlämning av upphittade cyklar.

Möjlighet att kontakta ägaren genom registret är en viktig funktion sett till ett utrednings- och återlämningsperspektiv. Det saknar dock funktion som ren brottsprevention. Flera aktörer ställer sig högst tveksamma till om det borde vara möjligt för privatpersoner att kunna bli kontaktade genom registret, men ser att Polisen eller andra myndigheter självklart ska kunna etablera kontakt.

E-legitimering vid försäljning uppges av de flesta aktörer som en viktig funktion för att säkra ägarskap och göra marknaden tryggare. Funktionen utgör ytterligare en viktig avskräckande del i att tjuvar eller hälare lämnar digitala spår som utredare kan följa. Det har även en viktig funktion i upprätthållandet av registret, där systemet automatiskt för över registreringen till den rätta ägaren. Att enbart kunna registrera en cykel genom E-legitimation ifrågasattes dock av vardagscyklisterna eftersom de såg risker för exkludering i samhället om man exempelvis inte har en smart telefon.

Register som informationsväg mot cyklister ses generellt som en stödjande funktion där man kan informera cyklister om risker, låsråd, områden med hög stöldrisk eller dylikt. Det skulle kunna ha brottsförebyggande effekter om fler exempelvis blir uppmärksammade på hur man bör låsa sin cykel. Flera aktörer och vardagscyklister framhåller att det skulle kunna vara tröttsamt med massa mejl eller notifikationer. Då skulle det kunna vara bättre om information finns tillgänglig när den efterfrågas, genom en applikation eller hemsida. Meddelanden från myndigheter eller kommuner uppfattas inte som lika påträngande som marknadskommunikation och reklam.

Direktkoppling till köp- och säljsidor bedöms som en trevlig funktion men är inte något som direkt efterfrågas eller som uppfattas kunna ha brottsförebyggande effekter.

Servicebok för cykeln bedöms som låg prioritet gällande brottsprevention och utredningsmöjlighet. Funktionen skulle snarare addera onödig komplexitet till registret sett till de behov som finns.

Värderingstjänst ses mer som konsument- eller "branschservice" än som kärnfunktion för ett brottsförebyggande register. Försäkringsbolagen är direkt negativa till den funktionen då den frångår de nuvarande värderingsmodeller som ligger till grund för försäkringsutbetalningar. En av vardagscyklisterna uppger att det bara är att fråga en befintlig AI om man är osäker på exempelvis prissättning.

Sammantaget görs bedömningen att ett nationellt cykelregister bör bestå av följande kärnfunktioner:

- Tydlig och enhetlig märkning med god igenkänning och möjlighet att skanna QR-kod eller läsa av ett nummer.
- Funktionalitet för att snabbt och enkelt kunna se cykelns status i registret. Polis och myndigheter bör därtill ges insyn till ägar- och kontaktuppgifter för att underlätta återlämning och brottsutredning.
- E-legitimering som standard vid nyregistrering och överföring av ägarskap. Dock bör alternativa vägar till registrering med legitimering, som inte kräver digitala verktyg, övervägas som komplement. Detta för att inte skapa exkluderingseffekter i samhället.

Ytterligare funktionalitet, utöver ovan tre nämnda, behöver inte vara negativt att implementera, om det kan göras utan ett omfattande merarbete. Exempelvis kommer någon form av kommunikationsväg mot ägaren ändå behöva implementeras. Frågan blir då mer vem som ska ges tillgång till att kommunicera genom den kanalen och vilken typ av information som ska spridas.

7.2. Analys av förvaltarskap

Följande avsnitt innehåller en sammanställning av de huvudsakliga åsikter som framkommit gällande analys av bland annat förvaltarskap och finansieringsmodell. I de fall att inga tydliga åsikter i en fråga framkommit under intervjuerna är det författarens egna åsikter som återges. När detta sker redovisas det tydligt i texten.

Val av förvaltarskap och finansieringsmodell är lämpligast att ta ställning till efter att politiken först har uttalat sig om viljan att göra registrering av cyklar obligatoriskt. Följande kapitel försöker sammanfatta de argument som ligger till grund för att kunna besvara frågeställningarna i utredningens

syfte. Kompletterande och relaterande frågeställningar av vikt för ett införande, som har utkristalliserats under utredningens gång, behandlas också här.

7.3. Bör ett nationellt cykelregister vara frivilligt eller obligatoriskt?

Ett obligatoriskt cykelregister förutsätter att staten har tagit ställning och lagstiftat i frågan. Lagstiftningsprocesser kan dock ta lång tid. Erfarenheterna från Transportstyrelsens utredning (Bremer & Törnqvist, 2022) samt införandet av kattregistret (se kapitel 3.3 ovan) visar att införandet av lagstiftning och implementering av beslut kan ta många år. I Kattregistrets fall tog det 12 år från det att förslaget lades fram i SOU 2011:75 tills det att lagen trädde i kraft. En statlig utredning- och lagstiftningsprocess kan säkert gå snabbare än den för kattregistret. Sett till att cyklingen redan minskar (Nationella cykelrådet, 2023), särskilt bland barn och unga (Niska et al., 2017) så skulle tio års väntan kunna hinna orsaka negativa konsekvenser för cyklingen för cyklingen på sikt. Därför kan ett snabbt införande vara av stort värde. Ett frivilligt register som förvaltas av en ickestatlig organisation har troligtvis större möjlighet att agera snabbt i frågan om ett införande, vilket bör ses som positivt. Åtminstone visar exemplet från arbetsmaskinsregistret, som är på väg att införas genom privata initiativ, att det kan gå fort från beslut till handling om medel och ambitioner finns (se kap 3.4 ovan).

Samtliga aktörer som uttryckt åsikter om frivillighet eller obligatorium inom ramen för utredningen har lyft att ett cykelregister bör vara obligatoriskt, med syftet att öka täckningsgraden. Det enda skeptiska uttalande som framkommit kring obligatorisk registrering kom från vardagscyklisterna och rörde om ansvaret för den faktiska registreringen skulle ligga på privatpersonerna själva. Polisens intervjuade representant hade liknande åsikter och ansåg att det skulle kunna framstå som underligt att rikta ansvaret för lagkrav om registrering, och eventuella böter, mot privatpersoner, om syftet med registret är att skydda individen själv mot brott.

Utifrån det som framkommit i aktörsintervjuerna efterfrågas att staten tar beslut om att göra registret obligatoriskt genom lagstiftning. Täckningsgraden i registret har förts fram som den främsta fördelen med ett obligatorium. En alternativ lösning för att öka antalet registrerade cyklar i ett frivilligt register skulle kunna vara om alla försäkringsbolag väljer att kravställa registrering för att få ut ersättning på hemförsäkringen. Sett till det stora mörkertalet över cyklar som inte polisanmäls idag, och hur liten andel stölder som resulterar i en utbetalning på försäkringen, så är effekten på antalet registreringar osäker. Minskad självrisk i händelse av en stöld om cykeln är registrerad förekommer hos försäkringsbolag i Norge[47]. Detta skulle kunna ses som en morot och något som uppfattas mer positivt av kunderna, även om effekten på antalet registreringar är osäker.

Författarens egen reflektion är att ett frivilligt register torde vara mer frånkopplat flera av de risker som har identifierats (se kapitel 8.2 nedan). Exempelvis risk för framtida beskattning av cyklar eller krav på besiktning. Frågan om försäkringsplikt som en risk för cyklingen har behandlats ytligt i den här utredningen. Sannolikheten att ett frivilligt register skulle kunna användas för införande av försäkringsplikt uppskattas som låg eftersom individen bara skulle kunna låta bli att registrera sin cykel. Frågan har dock inte hunnit ställas till relevant expertis.

Det har inte förekommit livliga debatter hittills som förespråkar det som utredningen betraktar som möjliga negativa risker för cyklingen i samband med ett nationellt cykelregister. Sannolikheten att sådana debatter blossar upp får dock ses som troligare vid ett införande av ett nationellt register än idag.

Sammantaget landar frågeställningen om frivillighet eller obligatorium i om nyttan med förbättrad täckningsgrad är värd riskerna som potentiellt skulle kunna uppstå i okänd framtid. Med stor

[47] https://www.sparebank1.no/nb/bank/privat/forsikring/verdisakforsikring/sykkelforsikring/fg-sykkelregister-rabatt.html

uppbackning av ett frivilligt register bland cykelbranschens aktörer och försäkringsbranschen, där allmänheten informeras tydligt om alla nyttorna med att ha sin cykel i registret, finns det anledning att tro att det skulle gå att nå en god täckningsgrad ändå. Åtminstone går det inte att utesluta.

Ett tydligt och snabbt ställningstagande i frågan för eller mot ett införande av ett nationellt cykelregister, från riksdag och regering, är att föredra.

7.4. Bör registret förvaltas av en myndighet eller en annan aktör?

Om staten, genom lagstiftning, gör det obligatoriskt att registrera alla cyklar, eller cyklar som säljs efter ett visst datum, kan ansvaret för ett sådant register antingen falla på någon statlig myndighet, eller på en fristående organisation. Det franska exemplet, där staten har gett en fristående organisation i uppdrag att förvalta det franska nationella cykelregistret visar på att det är möjligt, åtminstone inom den franska lagstiftningen. Om samma möjlighet finns inom det svenska lagrummet är dock något som lämplig expertis bör uttala sig om i en kommande utredning.

Samtliga offentliga aktörer som tillfrågats inom utredningen framhåller att de föredrar att en myndighet har ansvaret att driva ett nationellt cykelregister. Det är flera argument som lyfts i det sammanhanget, bland annat: allmänhetens tilltro till registret och viljan att ha sin cykel registrerad, skepsis mot vinstintressen och kommersialisering av något som staten kanske egentligen borde tillhandahålla, långsiktighet i förvaltningen så att inte en förvaltare går i konkurs eller plötsligt upphör med verksamheten eller säkrad personuppgiftshantering eftersom myndigheter generellt har höga krav och vana att hantera personuppgifter.

Bland de vardagscyklister som tillfrågats inom ramen för utredningen framträder inget tydligt ställningstagande, för eller emot, att ett cykelregister förvaltas kommersiellt eller statligt. Så länge det är enkelt att använda och registrera sig, samt att det inte är förenat med löpande avgifter för individen, så tycktes inte förvaltningsmodellen vara avgörande för viljan att använda registret inom den tillfrågade gruppen. En person lyfter att kommersiell förvaltning skulle kunna vara acceptabel om datadelning eller reklamintäkter finansierar driften. Samtidigt framkom åsikten att det är viktigt att kunna avsäga sig all typ av riktad reklam i form av utskick eller notifikationer genom appar.

Ett av de företag som driver cykelregister, som utredningen har varit i kontakt med, ser tydliga negativa risker för sin affärsmodell om ett nationellt cykelregister förvaltas inom en myndighet. Representanten förespråkade istället den franska modellen, där kommersiella aktörer ansöker om att få vara leverantörer in till det nationella cykelregistret.

Sammanfattningsvis finns det både för- och nackdelar med ett myndighetsförvaltat register. Erfarenheterna från tidigare införanden och utredningar visar att myndighetsförvaltade register kan ta lång tid att få på plats. Även när de finns på plats så är det inte säkert att politiken sen väljer att låta ett register finnas kvar över tid. Åsikterna hos de aktörer som tillfrågats väger dock starkt över till fördel för ett myndighetsförvaltat register.

7.5. Bör man öppna för flera registeroperatörer, likt det franska systemet?

Inga aktörer har tydligt uttalat sig om förekomsten av flera aktörer är positiv eller negativ. Det som dock har efterfrågats är en tydlighet kring den märkning som används i ett nationellt cykelregister. Helst efterfrågas att endast en enhetlig märkning ska ingå i registret. Just den önskan kan vara svår att kombinera med möjligheten att öppna upp för flera olika operatörer, som redan idag har tagit fram egna märkningar. Frångås principen om att all information bör finnas i en och samma märkning så skulle en tänkbar lösning vara att ta fram en kompletterande klisterlapp som fästs på cykeln, som komplement till de kommersiella registrens märkningar. Om eller hur det går att lösa på ett bra sätt behöver också beaktas i framtida utvecklingsarbete.

Utredningens författare spekulerar i att en tänkbar fördel med att öppna upp för flera olika registeroperatörer är att det kan främja innovation och konkurrens på cykelmarknaden. Men för att det ska kunna kallas ett nationellt cykelregister behöver vissa grundläggande funktioner och säkerhetsmekanismer finnas på plats innan kommersiella intressen bör prioriteras. Ett exempel på detta är enkel sökning i ett centralt sökbart register som underlättar undersökningsplikten för privatpersoner, förenklar Polisens utredningsarbete och minskar risken för försäkringsbedrägerier. Det bör även ses som viktigt att en cykel inte kan registreras i ett register om den är markerad som stulen i ett annat register eller i ett centralt register.

Om ett register är frivilligt skulle det kunna vara så att vissa medborgare föredrar att kunna registrera sig direkt hos en myndighet och inte vill gå via en kommersiell aktör. Tekniskt borde det vara en relativt enkel sak att lösa, att man exempelvis kan gå till ett polisevent och få sin cykel registrerad i ett polisregister som matar in uppgifterna till ett centralt register, eller om Polisen själv förvaltar det centrala registret. Frågan är bara hur en sådan lösning fungerar med avseende på konkurrenslagstiftning eller andra juridiska aspekter. Denna fråga bör beaktas i ett framtida utvecklings och samverkansarbete.

Sammanfattningsvis så kan företagare som redan bedriver register se det som ett hinder för deras verksamhet om staten begränsar registrering i ett nationellt register till endast en aktör eller myndighet. Det borde dock inte finnas något hinder för kommersiella register att existera parallellt med ett nationellt register, även om drivkrafterna att bedriva fristående register troligtvis minskar. Det skulle kunna finnas en risk i, om det finns flera parallella register, att det uppstår förvirring kring vilket register som gäller för vad, i en mindre insatt del av befolkningen. Detta bör beaktas i framtida utredningar.

7.6. Hur bör ett nationellt cykelregister finansieras?

Samtliga tillfrågade aktörer och cyklister framhåller att det är viktigt att kostnaderna för användarna hålls så låga som möjligt för att ha sin cykel registrerad. Återkommande årliga avgifter, på liknande sätt som för vägtrafikregistret, ifrågasattes särskilt av vardagscyklisterna. Bland cyklisterna framfördes att kostnaden för en återkommande avgift troligtvis inte står i proportion till cykelns värde över tid.

Utredningen har hittat flera olika uppskattningar över utvecklings- och driftkostnader för andra register. Dessa tidigare exempel varierar från 600 000 kr i utvecklingskostnad (Kattregistret) till 35 miljoner (Arbetsmaskinregistret, Transportstyrelsens uppskattning). Uppskattning av löpande kostnader för driften av kattregistret uppgick till 4.8 miljoner per år, medan arbetsmaskinsregistret förväntades kosta 1,8 miljoner per år (för källor, se kapitel för respektive register ovan). Det finns väsentliga skillnader mellan dessa två register. Arbetsmaskinsregistret planerades finansieras med löpande årliga avgifter från användarna och kattregistret finansieras med en engångskostnad vid registrering. Den belgiska representanten för MyBike, som intervjuats inom utredningen, uppgav att deras löpande kostnader för den upphandlade tjänsten kring den nationella databasen var i storleksordningen €8000, vilket säkerligen inte innefattar arbetstid och övrig administration och bör ses som en låg summa i sammanhanget.

Antalet årliga nyregistreringar har stor påverkan på möjligheten att finansiera driften med engångsavgifter. Arbetsmaskinregistret förväntades innehålla totalt 25 000 fordon. Kattregistret har idag över en halv miljon registrerade katter, där över 100 000 nya katter registrerades mellan under 2024 mot en avgift på 40 kr. Motsvarande avgift tas även ut vid ägarbyten.

Antalet potentiella registreringar i ett nationellt cykelregister bör jämföras med de uppskattningar av sålda cyklar i landet som görs av Cykelbranschen. Även om antalet sålda cyklar har minskat kraftigt sedan toppen under pandemin så säljs det fortfarande uppskattningsvis omkring 300 000 cyklar varje

år i Sverige[48]. Antaget att 30 % av dessa cyklar är barncyklar, och kanske inte bör vara registreringspliktiga, så återstår i så fall cirka 200 000 potentiella årliga nyregistreringar som kan bekosta den löpande driften. Om förvaltningskostnaderna högt räknat ligger på 5 000 000 kr årligen skulle det räcka med en registreringsavgift på 25 kr per cykel för att täcka hela kostnaden för driften. Kostnaden dubbleras självfallet till 50 kr om hälften av cykelköparna väljer att registrera cykeln i ett frivilligt register. Belopp upp mot 100 kr i en engångsavgift uttrycktes som rimligt av en av deltagarna under gruppdiskussionen med vardagscyklister, men den summan bör så klart inte ses som allmängiltig för hela befolkningen.

Tillkommande kostnader utöver förvaltning av registret är märkning av cyklar. Kostnaden för tillverkning och utskick av en märkningslappar i Belgien uppgavs vara i storleksordningen €1 styck (se Bilaga 1. Befintliga cykelregister – hela inventeringen). Inom det franska systemet förekommer engångskostnader vid registrering som varierar mellan 5 € och 27 €. I dessa fall ska intäkterna även bekosta driften av registret. Typen av märkning i det franska systemet varierar (klisterlappar och kemisk etsning av ramen, med mera) och typ av märkning är förenat med olika kostnader.

Om registret görs kostnadsfritt för användarna, med förhoppning om att staten ska säkra den långsiktiga finansieringen, utsätts systemet för långsiktiga risker. I det fall att en majoritet väljer att finansiera ett register fullt ut med anslagsmedel, så är det tänkbart att politiken senare i framtida spariver inte tycker att ett nationellt cykelregister är värt pengarna. Det var åtminstone ett av argumenten för avskaffandet av båtregistret (se kapitel 3.2). Givet den högst marginella kostnadsökning som beräknas adderas per cykel så bedömer författaren att den framtida politiska risken för avveckling av registret, av ekonomiska själ, inte motiveras av helt gratis registrering för användarna.

Förutsatt att staten eller någon annan aktör initialt bekostar utvecklingen av systemet så kommer den löpande driften kunna finansieras av löpande intäkter från nyregistrering med rimliga kostnader för användarna vid köptillfället. Om inte intäkterna från nyregistrering är tillräckliga för att täcka driften kan en avgift vid ägarbyten också tas ut, likt den för kattregistret.

Om inte staten tar initiativ till förvaltarskap eller utveckling av ett nationellt cykelregister så är försäkringsbolagen de kommersiella aktörer som troligtvis har störst monetärt intresse av att se en minskning av antalet cykelstölder. Om samtliga medlemmar inom Svensk Försäkring, som har intresse av att minska cykelstölderna, går samman och finansierar utvecklingen av ett cykelregister, borde kostnaderna per bolag vara acceptabla. Inspiration går att hämta från processen kring det pågående införandet av arbetsmaskinsregistret.

Ett förslag för att öka täckningsgraden i registret, som nämndes under intervjun med försäkringsbolagen, är att erbjuda kostnadsfri registrering av befintliga cyklar under en begränsad tid. Detta som ett incitament riktat till privatpersoner att passa på att registrera sin cykel för att ge registret en god täckningsgrad redan från start. Denna möjlighet är förenad med en kostnad som måste bäras av någon part, men förslaget kan vara viktigt för att göra registret användbart från start. Frågan och möjligheten till gratis registrering av befintliga cyklar bör undersökas i framtida utredningar.

Med en tillräckligt stor uppslutning bakom registret borde möjligheten till löpande självfinansiering vara god. Den uppslutningen kan troligtvis stärkas av att aktörerna runt ett register involveras och får tycka till om den slutliga utformningen och utvecklingen.

[48] https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/bilen/antal-salda-cyklar-och-elcyklar-b1l/totalt/table/#mbContentMenu

7.7. Hur ska nya cyklar föras in i registret?

Vid ett obligatoriskt cykelregister kommer någon behöva göras ansvarig för själva registreringen. De tillfrågade vardagscyklisterna gillade inte tanken på att själva göras ansvariga. De var mer positiva till att registrering sker vid försäljning i butik. Polisens representant framhåller även att det kan verka underligt om privatpersoner kan bötfällas för att inte skydda sin egendom genom registrering, om syftet med registret är att minska cykelstölderna.

Att privatpersoner själva kan lägga in sina cyklar i registret möjliggör för cykeltjuvar att enkelt ”tvätta” stulna cyklar och sälja dem vidare med en registrering. Visserligen kommer troligtvis en cykel bara gå att registrera med korrekt ramnummer i registret en gång. Det bör dock ses som problematiskt att som privatperson kunna lägga in uppgifter själv, åtminstone om cykelns ramnummer. Då tappar registret sin funktion i att underlätta undersökningsplikten på ett trovärdigt sätt och det kräver att köparen vid köpet kontrollerar så att ramnumret stämmer med det som är registrerat i registret. Slutsatsen blir att någon aktör bör göras ansvarig för registreringen, både för att underlätta för användarna, öka täckningsgraden och för att säkra att uppgifterna i registret stämmer.

Företrädaren från Cycleurope framhåller att den franska modellen kan vara bra för cykelbranschen eftersom den lyfter handlarens roll och ger den ett viktigt ansvar. Vardagscyklisterna var också generellt positiva till den tanken. Erfarenheter från Belgien som tidigare testat detta system visar att vissa handlare inte sköter sig och bara klistrar på märkningen utan att registrera ägaren vid försäljning. Transportstyrelsens representant ställer sig också tveksam till att ansvaret ska spridas på alla enskilda handlare. Som argument för det hänvisas till tidigare erfarenheter inom fordonsregistret där bygghandlare har sålt släpkärror men missat att anmäla registreringen till Transportstyreslen, varpå privatpersoner åkt fast i kontroller för att har kört oregistrerade släp. Representanten från Transportstyrelsen förespråkar att ansvaret hellre bör ligga på tillverkare eller importörer. Cycleuropes representant poängterar att det är väldigt viktigt att en registrering är enkel att genomföra om handlare eller mekaniker ska ha ansvaret att registrera cyklarna. Representanten hänvisar då till egna erfarenheter där Cycleurope har lanserat digitala produkter men där vissa återförsäljare inte förstått sig på produkten och helt låtit bli att nämna den för kunderna.

En tänkbar lösning för att underlätta för handlarna är om tillverkare och importörer sköter den initiala registreringen, och registrerar cyklarna på handlaren vid inköpet till butiken. I det skedet står butiken som registrerad ägare. I det franska systemet erbjuder vissa operatörer att en cykel kan stå som registrerad på butiken innan den säljs, även om handlarna själva sköter den registreringen. Handlarna ansvarar sen för att föra över ägarskapet från butiken till köparen. Vid det förfarandet krävs inte något omfattande arbete med kontroll av cykelns uppgifter vid själva köptillfället.

Några officiella rapporter över regelefterlevnaden bland handlare i Frankrike har inte kunnat hittas. En myndighetssida beskriver dock att det förekommer inspektioner och att vissa handlare har fått anmärkningar gällande registreringsplikten, men att dessa har rättat sig efter anmärkningen[49]. Några officiella rapporter om att böter har betalats ut har inte gått att finna information om.

Att som i Storbritannien låta Polisen utföra registrering vid fysiska event är något som de intervjuade aktörerna generellt ser som positivt. Särskilt om det används som ett komplement till någon annan typ av registrering, eller för att få in den befintliga cykelflottan i registret. Men att enbart förlita sig på fysiska event för registrering ses inte som tillräckligt. Polisens representant utrycker själv att om ett cykelregister var myndighetsförvaltat så hade den typen av event kunnat ingå som ett verktyg i det löpande brottsförebyggande arbetet. Men om registret är kommersiellt förvaltat så hade det troligtvis inte varit möjligt att samarbeta på det sättet.

[49] https://www.economie.gouv.fr/dgccrf/laction-de-la-dgccrf/les-enquetes/securite-des-bicyclettes

Samhället bör inte sätta höga förhoppningar till individers personliga intresse för frågan att registrera sin cykel, åtminstone är det uppfattningen hos de flesta intervjuade aktörerna i utredningen. Särskilt inte om det är frivilligt. Systemet i Frankrike, där handlarna har ansvaret, möjliggör även för befintliga cyklar att registreras genom butikerna. Cykelbranschen borde då kunna se fördelar med att kunna locka till kundbesök genom registrering, även om visst arbete faller på dem själva, med liten eller kanske obefintlig ersättning. Frivillig registrering till en låg engångskostnad kan vara att betrakta som en attraktiv tilläggstjänst för kunderna. Oavsett om ett register är frivilligt eller obligatoriskt är det troligt att handlarna är en bra part att involvera i registreringen för att säkra att cykeln blir registrerad på den nya ägaren. Sen är även det tänkbart att handlarna är bäst lämpade för uppgiften oberoende av ifall själva registret är myndighetsförvaltat eller inte. Därför kan det vara bra att etablera det arbetssättet från början. Enkelheten som princip för användning bör dock åter lyftas som ett sätt att underlätta för handlarna och göra det mer attraktivt att registrera cyklarna.

I ett tidigt skede, när den befintliga cykelflottan ska föras in i registret, hade det varit bra om samverkan kunde ske med Polisen vid fysiska events för registrering som har gjorts i Storbritannien och Tyskland. Detta för att synliggöra frågan genom en part med stort förtroende i samhället. Det kan även vara ett sätt för Polisen att öka sitt förtroende i frågan om egendomsbrott och stölder. Polisens representant själv uttrycker själv att förtroendet i sådana frågor idag är lågt inom befolkningen i stort.

Sammanfattningsvis är det svårt att dra en säker slutsats kring vad som är det bästa alternativet när det kommer till hur cyklar ska föras in i registret. Oavsett val av lösning så kommer det uppstå brister. Frågan bör kanske mer formuleras som ”vilken lösning ger störst inflöde av cyklar till registret med så få oönskade negativa konsekvenser som möjligt?” Svaret på den frågan är enligt författaren genom att involvera cykelbutikerna och göra dem till ambassadörer för registret. På så vis ökar sannolikheten att varje ny cykel som säljs i Sverige blir registrerad, samtidigt som kvaliteten på data säkras av en oberoende part. Ett potentiellt sätt att minska risken för att cykelhandlare låter bli att registrera cyklar som de säljer är att införa liknande system som i Frankrike, där cykeln registreras redan vid ankomst till butiken. Då är cyklarna redan registrerade vid köptillfället och då handlar det bara om att föra över ägarskapet till köparen.

7.8. Hur ska äldre cyklar föras in i registret?

Värdet av att få in befintliga cyklar i ett nationellt cykelregister framhålls av de flesta aktörer som mycket viktigt för att registret ska bli verkningsfullt för användarna och ge de brottsförebyggande effekter som eftersträvas. Det medför att registret behöver öppna upp för möjligheten att privatpersoner ska kunna efterregistrera cyklar som de redan köpt. I Frankrike har man löst det genom att man som privatperson kan gå till en cykelbutik och köpa registrering hos den eller de operatörer i registret som butiken samarbetar med. I Belgien är det fritt fram för varje medborgare att beställa gratis registrering och märkning genom myndighetens e-tjänst. Hur många cyklar som finns ute i samhället går idag bara att uppskatta grovt. Strax under 90 % av svenskarna som svarande i NTU 2021 uppgav att de hade tillgång till en cykel inom hushållet (Egeskog & Karemyr, 2023).

Det är viktigt att göra det enkelt att registrera och få in en så stor del av den befintliga cykelflottan i ett register som möjligt. Men ju enklare det är att registrera en cykel desto större risk bör det också vara att cykeltjuvar tar tillfället i akt och försöker tvätta cykeln genom registret. Enligt Transportstyrelsens representant var den typen av brottslighet relativt vanlig förut för bilar i Sverige, innan krafttag och bättre kontrollmekanismer infördes. Representanten för det belgiska cykelregistret uppskattade dock att risken för tvätt av stulna cyklar var låg eftersom det tog ett antal dagar att få hem märkningen och de flesta tjuvarna uppskattas vara ute efter snabba enkla pengar.

Sett till hur många cykelstölder som sker så är det säkerligen många cyklar ute i landet som har varit stulna en gång och sedan sålts vidare. Givet det stora bortfall som finns för ramnummer i Polisens stölddatabas och de höga mörkertalen så har den nuvarande ägaren troligtvis en försvinnande liten risk att bli åtalad genom upptäckt via ett nationellt cykelregister. Polisen borde dock tillgängliggöra de

befintliga ramnummer på stulna cyklar som finns i deras stöldregister. Om cykeln ligger inne med ramnummer i Polisens stölddatabas kan systemet känna av det vid en registrering eller i en köpsituation. Detta kan bidra till att registret redan från start får en legitimitet och en relevant brottsförebyggande tillämpning. Preskriptionstiden för stöld av normalgraden är fem år[50] och för grov stöld är den tio år[51]. Troligt är att de flesta stölder som är äldre än fem år inte kommer vara relevanta för rättsväsendet att följa upp på genom ett register. En framtida utredning behöver ta ställning till om gamla stulna cyklar ska ses som ett glömt kapitel, eller om rättsväsendet ska följa upp på alla stulna cyklar som kan komma att dyka upp genom ett register.

Utredningens ställningstagande, givet nuvarande tillgänglig information, är att någon form av kontrollmekanism bör hantera registreringen äldre cyklar. Som i det franska systemet anser utredningen att handlarna är en rimlig aktör som kan föra in korrekt information om cyklarna i registret. Samtidigt blir handlaren även en viktig aktör i att förhindra ”tvättning” av stulna cyklar.

7.9. Vilka cyklar bör registreras i ett nationellt cykelregister?

Frågan om vilka cyklar som ska registreras i ett nationellt cykelregister har lyfts av flera aktörer. Detta blir särskilt viktigt i det fall som ett nationellt cykelregister görs obligatoriskt.

Det enda land som har identifierats inom utredningen, som har ett lagkrav för registrering idag, är Frankrike. Där har man löst frågan om vilka cyklar som ska registreras genom att utgå från hjulstorlek på cykeln. Cyklar med hjul under 16 tum omfattas där inte av kraven, vilket därmed inbegriper många barncyklar. Det finns dock inget som hindrar ägaren från att registrera cykeln eller cykelkärror med mindre hjul ändå.

I Belgien har myndigheterna löst frågan om barncyklar genom att dessa kan registreras på målsmannens konto och föras över till barnen efter att de fyllt 13 år då de själva kan skaffa ett användarkonto. Det går dock att vänta med överföringen till dess att barnet blir myndigt.

Möjligheten att kunna registrera barncyklar och cykelkärror var en sak som efterfrågades av en av vardagscyklisterna i utredningen. Förutsatt att kostnaden för registrering hålls låg, eller kostnadsfri, så kan det finnas en fördel med att inkludera barncyklar i en eventuell obligatorisk registrering, eftersom barnfamiljer i större utsträckning drabbas av cykelstölder. Huruvida registreringen av barncyklar ska vara ett krav behöver dock framtida utredningar eller utvecklingsarbete besvara. Hur eller om det bör tas fram en gräns för vilka cyklar som ska registreras, bör även det beaktas i kommande utredningar eller utvecklingsarbete.

Frågan om hur den trafikjuridiska definitionen av cykel bör se ut aktualiseras även vid ett införande av ett nationellt cykelregister. Idag klassas flera fordon som cyklar, fastän de inte är utrustade med trampanordning och ser ut på ett sätt som de flesta skulle betrakta som en cykel. I Transportstyrelsens definition av cykel ingår utöver cyklar och elcyklar även elsparkcyklar, segways och transporthjälpmedel för funktionshindrade[52]. Nyttjandet av flera av dessa fordonstyper bidrar inte på samma sätt till mål relaterade till hållbar utveckling som ökad cykling gör. Beroende på hur syftet med ett framtida nationellt cykelregister formuleras så bör kanske även definitionen av cykel ses över för att bättre stödja arbetet med hållbar mobilitet.

[50] https://lawline.se/answers/preskriptionstid-och-pafoljd-for-stold

[51] https://lawline.se/answers/vilken-preskriptionstid-galler-for-stold-och-haleri

[52] https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/fordon/fordonsregler/regler-for-olika-fordonsslag/cykel/

7.10. Vilka ska ha tillgång till data i registret?

Viss grundläggande information om en cykel behöver vara allmänt tillgänglig för att ett nationellt cykelregister ska kunna fylla syftet som en stöldförebyggande åtgärd. Exakt hur mycket information om cykeln som ska vara öppet synlig behöver framtida utredningar titta på. Vissa aktörer kommer dock behöva tillgång till mer data i registret än allmänheten i övrigt. Transportstyrelsens representant lyfter särskilt att det är viktigt att tillgodose behoven av tillgång till information i registret till rätt aktörer.

Frågan om vilka som bör ha tillgång till uppgifterna blir central för att registret ska kunna ha de effekter som avsetts. De aktörer som redan inom ramen för utredningen efterfrågat tillgång till data i ett framtida nationellt cykelregister är Polisen och försäkringsbolagen. Polisen behöver tillgång för att kunna bedriva brottsundersökningar och datadrivet utredningsarbete. Försäkringsbolagen efterfrågar bland annat en kontrollmekanism för att förebygga och upptäcka försäkringsbedrägerier. Tullverket är en annan myndighet som har nämnts inom ramen för utredningen, som en tänkbar aktör som kan ha nytta av ett nationellt cykelregister, för att kunna förhindra utförselhäleri av cyklar. Tullverket själva har dock inte uttryckligen sagt att de efterfrågar den möjligheten idag.

Utifrån utredningens syfte och frågeställningar bör en organisations önskan om att ha tillgång till data i registret vägas i förhållande till hur användningen av data potentiellt påverkar cyklingen. Data i ett cykelregister kan potentiellt användas för syften som indirekt försvårar för befolkningen att välja cykeln för sina resor. Detta bör beaktas i framtida utredningar om tilldelning av tillgång till data i registret. Vilka aktörer som slutligen bör ha tillgång till informationen i ett nationellt cykelregister behöver utredas vidare. Tydligt är dock att data kommer behöva delas med relevanta aktörer för att registret ska ha önskad effekt i form av minskade cykelstölder.

7.11. Vilken eller vilka aktörer är bäst lämpade att förvalta ett nationellt cykelregister?

En övervägande majoritet av de som intervjuats inom utredningen uttrycker en skepsis mot att ett nationellt cykelregister skulle förvaltas av en organisation med ett uttalat vinstintresse. Merparten av aktörerna förespråkar en myndighetsförvaltad lösning. Detta linjerar med resultaten i utredningen om arbetsmaskinsregister (Bremer & Törnqvist, 2022). Ett myndighetsförvaltat register kräver dock att lagstiftning införs som beslutar om detta. Sådan lagstiftning kommer säkerligen föregås av en utredning inom staten. En sådan framtida statlig utredning lämpar sig bäst att svara på frågan vilken myndighet som i så fall bör förvalta registret.

Några tänkbara myndigheter har förts fram inom ramen för den här utredningen. Polismyndigheten förvaltar redan idag data över cykelstölder. Polisen är dessutom den viktigaste aktören för brottsförebyggande arbete och utredningar av stölder. Därmed kan det finnas ett mervärde i att Polisen själva ansvarar för registret för att säkra kontrollen över uppgifterna. Eftersom det övergripande syftet med registret bör vara att minska cykelstölderna i samhället så borde det även finnas en trovärdighetsaspekt i att den främsta brottsbekämpande myndigheten förvaltar registret.

Transportstyrelsen är ett annat tänkbart alternativ eftersom de är den myndighet som har störst erfarenhet om registerförvaltning av fordon och transporter. Kunskap som framkommit i utredningen om arbetsmaskinregister visar dock att myndigheten redan är belastad med uppdateringar av VTR och att befintliga resurser inte skulle kunna täcka upp för en snabb utveckling och implementering.

Problemet med cykelstölder och de negativa effekter som de har på cyklingen visar att problemet är angeläget att komma till rätta med skyndsamt. Därför kan det vara relevant att utforska alternativa lösningar, utöver en myndighetsförvaltning, i det korta perspektivet, innan ett eventuellt obligatorium och lagstiftning har kommit på plats. Erfarenheterna från det kommersiella initiativ som tagits i frågan om arbetsmaskinregister kan användas som inspiration.

Utifrån de åsikter som framkommer i utredningen så utkristalliseras ett antal kriterier som en ickestatlig organisation behöver leva upp till för att vara en tänkbar kandidat:

- Långsiktig aktör som med största säkerhet inte kan gå i konkurs eller upphöra med sin verksamhet
- Inte agera med vinstintresse som sitt primära fokus
- Vara en aktör med stort förtroende hos befolkningen

En ickestatlig organisation har nämnts inom ramen för utredningen, som en tänkbar kandidat till förvaltare, är Stöldskyddsföreningen. Stöldskyddsföreningen drivs utan vinstsyfte som en oberoende organisation och har en bred erfarenhet inom brottsförebyggande arbete och samarbete med Polisen[53]. Stöldskyddsföreningens förtroende och räckvidd ut brett i befolkningen är svår att bedöma.

Oavsett vilken aktör som tar på sig ansvaret att utveckla och förvalta ett frivilligt nationellt cykelregister så kommer det krävas bred uppslutning bakom registret bland alla aktörer som har ett intresse i frågan om minskade cykelstölder och ökad cykling. Den aktör som i slutändan står som huvudansvarig för förvaltningen bör vara noga med att öppna upp för åsikter från så många håll som möjligt under utvecklingsfasen. De kommersiella aktörer som redan idag driver egna cykelregister besitter stor kunskap om cykelbranschen som kan vara värdefull vid utvecklingen. Det finns redan register som har ett starkt samarbete med cykelhandlare och som säkerligen kan bidra med insikter som gynnar alla aktörer i en kommande utveckling.

En tänkbar lösning är att Stöldskyddsföreningen iklär sig rollen som organisatör för ett centralt register, liknande systemet i Frankrike, och låter befintliga register som lever upp till en satt kravställning leverera in data till dem. Om fler aktörer är involverade och engagerade i ett frivilligt ickestatligt förvaltat register kan chansen att kunskap om registret sprids öka, och därmed även täckningsgraden för antal cyklar i registret. Det blir troligtvis avgörande att få med sig handlarna så att cyklar registreras direkt vid köp.

[53] https://www.stoldskyddsforeningen.se/om-ssf/

8. Konsekvensanalys – Potentiella effekter och risker för cyklingen

Beroende på hur man väljer att införa ett nationellt cykelregister så kommer det påverka olika aktörer. Val av förvaltningsmodell är en viktig aspekt.

Nedan listas möjliga effekter som baseras på de argument som framkommit under utredningen. Det saknas i stor utsträckning empirisk uppbackning för att påståendena har effekt i praktiken, och effekter kan till stor del vara avhängig att viktiga samhällsaktörer börjar prioritera frågan om cykelstölder. Följande rubriker bör därför läsas som spekulativa samband för effekter eller mer som argument för eller emot införandet av ett nationellt cykelregister. Utgångspunkten för vad som bedöms som positivt eller negativt utgår från potentialen för att bidra till eller hindra ökad cykling i samhället.

8.1. Möjliga positiva effekter

Här listas de tänkbara effekter från införandet av ett cykelregister som antas bidra positivt till cyklingens utveckling.

8.1.1. Underlätta att utreda cykelstölder

En polis som uttalat sig (Godman, 2025) i samband med en fråga om brottsutredning av cykelstölder formulerade det som att varje datapunkt som finns om en cykel hjälper Polisen i utredningsarbetet. Tidigare nämnt uttalande från en sjöpolis i samband med avskaffandet av fritidsbåtsregistret, uppgav att de vid tiden klarade upp sex gånger fler båtstölder än andra stölder tack vare registret(Hellberg, 1992). Detta styrker tesen att utredning underlättas även för cykelstölder. Fler uppklarade cykelstölder kräver dock att Polisen lyckas prioritera dessa brottsutredningar, vilket inte är givet på förhand. Men förbättrade förutsättningar att utreda brott framhålls av flera Poliser, som författaren själv pratat med, vara en viktig förutsättning för att kunna prioritera en utredning.

8.1.2. Avskräckning genom ökad brottsuppklarning

Om cykelstölder blir lättare att utreda så kan det på sikt leda till fler uppklarade brott. Det finns forskning som säger att risken att åka fast för ett brott har större avskräckande effekt på tjuvar än hårdare straff. Effekten är större i de fall där en tjuv redan hade åkt fast. Där såg forskarna att risken för upprepad brottslighet minskade (Abramovaite et al., 2023). Förutsatt att ett nationellt cykelregister hjälper Polisen att öka uppklarningsgraden tillräckligt mycket så bör det även ha avskräckande effekter på att stjäla cyklar.

8.1.3. Avskräckning genom märkning

Det finns inga studier som visar att cykelstölder minskar generellt i samhället om fler cyklar är registrerade och märkta med en synlig registerdekal. Däremot visar den utvärdering som gjorts av företaget BikeKey att deras märkning i Danmark resulterade i en minskad risk för stöld med cirka 50 %. Eftersom bara en procent av cyklarna i Danmark hade registrerats år 2024 (Ylander, 2024) så är det troligt att tjuvarna bara valde att stjäla en annan cykel istället. Men att märkningen i kombination med sökbarheten har någon typ av effekt bör ses som troligt. Ett register ger även polisen (och exempelvis tullen) bättre förmåga att öka upptäckrisken av stulna cyklar som finns ute i samhället genom att underlätta slagningar på plats vid anträffande i olika miljöer. Den förmågan skulle inte bara vara brottsförebyggande genom att det ökar upptäcktsrisken, utan det ökar även den utredande förmågan.

Vilka effekter som ett mer heltäckande register hade fått på cykelstölderna i stort behöver undersökas vidare i kommande studier.

8.1.1. Avskräckning genom digital spårbarhet

Något som nämnts i kontakter med Polisen är fördelen med den digitala spårbarhet och datadriven utredning som möjliggörs om registret är kopplat till e-legitimering. Som sjöpolisen uttryckte det (Hellberg, 1992) så möjliggör spårbarheten att utreda misstänkta beteenden bakvägen genom att kunna se vilka objekt som passerar mellan vilka personer. Misstänkta beteenden skulle kunna flaggas av systemet, förutsatt att det tillåts enligt det tillstånd eller de lagar som är förknippat med registret.

Om E-legitimering blir ett krav så utgör det åtminstone en upptäcktsrisk, både för tjuven och för köparen som samtidigt gör sig skyldig till häleribrott. Spårbarheten i sig borde utgöra en brottsförebyggande faktor, både för tjuven och för köparen.

8.1.1. Underlätta privatpersoners undersökningsplikt

Idag är det nära nog omöjligt att med stor trovärdighet genomföra sin undersökningsplikt som privatperson vid ett köp av en begagnad cykel. Även om man som köpare begär kvitto så finns det flera exempel där något mer avancerade tjuvar lämnar ut förfalskade kvitton för stulna cyklar vid ett andrahandsköp (Egeskog & Karemyr, 2023). Möjligheten att kolla upp ett ramnummer eller märkning mot ett officiellt nationellt cykelregister innebär en väsentligt förbättrad möjlighet att upptäcka misstänkt beteende. Detta förutsätter dock att uppgifterna i registret är korrekta och att missbruk och förfalskade uppgifter upptäcks. Mer om förfalskning av uppgifter följer i avsnitt 8.2.2 nedan. Underlättar man undersökningsplikten gör man det samtidigt svårare för tjuven att omsätta en stulen cykel, vilket i förlängningen gör det mindre attraktivt att stjäla registrerade cyklar.

8.1.2. Fler får tillbaka sina stulna cyklar

Att få tillbaka sin cykel efter en stöld kan innebära skillnaden mellan att fortsätta cykla eller inte. 14 % i en svensk enkätundersökning uppger att de slutar cykla helt efter en stöld (Demoskop/SSF, 2024). Motsvarande siffra i vetenskaplig studie i Nordamerika var 17 % bland dem som inte fick tillbaka sin cykel efter stölden (Cohen et al., 2024). Cohen et al. (2023) konstaterar att sannolikheten att återfå sin cykel efter en stöld ökar när den är registrerad. I deras studie fann de att om den som fått sin cykel stulen rapporterade stölden till Polisen, samtidigt som den även rapporterade in det till ett register, så ökade sannolikheten att få tillbaka cykeln från 10 % till 16 %. Om personerna dessutom la upp information om stölden i relevanta grupper på sociala medier så ökade sannolikheten till 17 %. Bland personer som endast rapporterade stölden till registret var det 10 % som återfick sin cykel. Det finns inga svenska undersökningar som visar hur det ser ut i en svensk kontext. Samtliga siffror för återförande i Cohen et al. (2023) bör ses som höga i en svensk kontext. Särskilt när man beaktar att nära 0 % av stölderna når uppklarning i Sverige (Egeskog & Karemyr, 2023).

Att kunna få tillbaka sin cykel är potentiellt minst lika viktigt för äldre cyklar med lägre värde som för nya cyklar. För nyare cyklar täcks större del av kostnaderna för inköpet av en ny cykel av försäkringen. Kostnad för självrisk och värdeminskning gör dock att en privatperson troligtvis behöver lägga åtskilliga tusenlappar för att exempelvis ersätta en två år gammal elcykel med en ny. Det går dock att teckna försäkringar som täcker självrisken på hemförsäkringen. Det mildrar effekten något men utgör istället en löpande kostnad för cyklisten.

8.1.3. Synliggörande av cyklings-ekonomin

Representanterna från Transportstyreslen och från Cycleurope lyfte på olika sätt ett registers potential att höja cykelns ekonomiska status och bidra till att synliggöra ekonomiska värden. Detta sker troligtvis även om registrets uttryckliga syfte enbart är att motverka stölder. Transportstyrelsens representant förde fram argumentet att registrering skulle kunna vara en viktig aspekt för leasingföretag och långivare, att kunna backa upp investeringen i en tillgång med en trovärdig registrering. Ett register måste således inkludera möjligheten att kunna skilja på ägare och på den som nyttjar cykeln.

Argumentet att ett register skulle kunna lyfta cykelbranschen skulle kunna ses i ljuset av det faktum att Svenska Bankföreningen tillsammans med flera andra aktörer gått vidare med ett frivilligt arbetsmaskinregister, efter att regeringen deklarerat sin avsikt att inte gå vidare med frågan (se mer i kap 3.4 ovan). De organisationer som har tagit initiativet till arbetsmaskinregistret såg bedrägerier och ekonomiska risker i och med avsaknaden av ett register.

Hittills har inga företag och organisationer inom cykelbranschen visat viljan eller förmågan till att bidra ekonomiskt för att kopiera lösningen för arbetsmaskinregister. De ekonomiska kostnaderna för cykelstölder bärs till stor del av privatpersoner så det finns troligtvis inga kreditinstitut som skulle kunna visa intresse för frågan. Försäkringsbolagen skulle potentiellt kunna vara de aktörer som gemensamt har störst direkt intresse av att investera i utveckling och införande av ett cykelregister, eftersom de ser de direkta kostnaderna av cykelstölderna. Cycleuropes representant uppger även att de har ett långsiktigt ekonomiskt intresse av att minska stölderna så att fler vill köpa en bra ny cykel.

Cycleuropes representant framhåller att kunna registrera cyklar möjliggör att bättre kunna visa på de ekonomiska effekter som investeringar i cykling ger. Representanten hänvisar då till studier från Universitetet vid i Leuven i Belgien där man gjort analyser av cyklingens bidrag till ekonomin. En studie visar att cyklingen i Belgien tillför sett nettomervärde på nästan en miljard Euro och att cykelsektorn sysselsätter över 17 000 personer i landet[54].

En tänkbar effekt kan också vara att få bort underprisade stulna cyklar från andrahandsmarknaden som bidrar till en skev bild av vad en cykel förväntas kosta. Det skulle potentiellt kunna öka betalningsviljan för nya cyklar, om priset på begagnade cyklar ökar i takt med att stölderna minskar. Om priserna på begagnade cyklar ökar så minskar skillnaderna mellan priset på begagnade och nya cyklar. Detta skulle i så fall troligtvis gynna både handlarna och tillverkarna men även näringsidkare som fixar och säljer begagnade cyklar. Motståndet mot att investera stora pengar i en ny cykel kan också potentiellt kunna minska om man som köpare vet att man kan få ut mer om man vill sälja cykeln vidare i framtiden. Om denna tes stämmer skulle dock framtida forskning behöva bekräfta. Hur en prishöjning på begagnade cyklar skulle påverka cyklingen behöver också utforskas i kommande studier.

8.2. Möjliga negativa effekter och potentiella risker

Här listas de tänkbara effekter från införandet av ett cykelregister som antas bidra negativt till cyklingens utveckling.

8.2.1. Registrering som grund för beskattning

På samma sätt som ett cykelregister ger förutsättningar för att kunna arbeta aktivt med det som vi ser som problem idag, så kan ett register även komma att användas för ändamål som är att betrakta som negativa för cyklingen.

Bremer & Törnqvist (2022) uppger exempelvis att en av förutsättningarna för beskattning är förekomsten av registrering. Register som en grund för beskattning återspeglas även i debatten kring avskaffandet av fritidsbåtsregistret. Vänsterpartiet motsatte sig avskaffandet av registret och drev linjen att lyxbåtar borde beskattas (Hellberg, 1992). Således kan man dra slutsatsen att införandet av ett cykelregister utgör en risk för cyklingen om registret på sikt används för att vilja beskatta cyklister eller på andra sätt göra det krångligare att cykla. Risken för beskattning bör dock ses som liten idag. Sökningar på nätet har inte resulterat i några trovärdiga förslag som för fram åsikten att cyklister borde beskattas. I Frankrike, där man införde ett nationellt cykelregister 2021, har inga tecken på en sådan

[54] https://www.tmleuven.be/en/project/The-cycling-economy-in-Belgium

debatt blossat upp om man gör sökningar online idag. Det finns däremot flera svenska debattartiklar kring det motsatta, där debattörer för fram att cyklister borde få ersättning för att de cyklar [55] [56].

Servaas (2000) uppger att det finns flera andra historiska exempel, där länder och lokala myndigheter primärt i Afrika, har använt sig av registrering som ett sätt att beskatta befolkningen. I vissa fall på sätt som uttryckligen syftade till att förhindra cykeltrafikens tillväxt. I vissa av dessa fall visade sig även myndigheterna vara mer benägna att beskatta cykeltrafiken än biltrafiken.

8.2.2. Risk för missbruk och kriminell verksamhet

Den representant från Cycleurope som har intervjuats inom projektet uppger att kriminella är väldigt kreativa när det gäller att förfalska uppgifter och digitala system. Flera personer som utredningen har kommit i kontakt med, exempelvis inom Polisen, uppger att det inte finns några perfekta system och att man måste se till helhetsbilden och väga nyttor mot risker. Det är viktigt att tänka på att försvåra för bedrägerier och förfalskningar under utvecklingen av ett register. Själva risken att ett register skulle kunna användas för kriminell verksamhet tycks generellt inte uppfattas av aktörerna som ett hinder för att gå vidare med ett införande, så länge nyttorna överstiger riskerna. Således blir det viktigt att bedöma dessa nyttor och risker i framtida utredningar.

8.2.3. Risk att ett obligatoriskt register ses som krångligt

En av de vardagscyklister som deltog i utredningens gruppintervju uppgav att hen instinktivt tyckte att en obligatorisk registrering lät krångligt och att det skulle kunna avskräcka från köp av en cykel. Vid tillfället ställdes tyvärr inga följdfrågor kring det påståendet. Moderatorn uppfattar det i efterhand som att det som benämndes som krångligt var om ansvaret låg på varje enskild individ att se till att efterregistrera sin cykel. Oavsett om så var fallet så visar ändå kommentaren på ett fenomen som representanten från Cycleurope lyfte under sin intervju, att registreringen måste vara mycket enkel att genomföra och mer uppfattas som en tjänst än ett krav. Principen om enkelhet borde självklart gälla oavsett obligatorium eller ej, men det kan vara särskilt viktigt för att registret ska få tillräcklig täckningsgrad om det är frivilligt med registrering.

8.3. Effekter som är svåra att bedöma

Effekter som är svår att bedöma om de skulle utöva en positiv eller negativ effekt på cyklingen beskrivs i följande rubriker.

8.3.1. Ökat antal polisanmälda stölder som en effekt av registret

Eftersom mörkertalen är stora kring cykelstölder så är en tänkbar effekt från införandet av ett nationellt cykelregister att polisanmälningarna ökar. Särskilt om kunskapen sprids i befolkningen att chansen för att få tillbaka sin cykel ökar med en registrering. En ökning av cykelstölderna skulle på det viset kunna ses som en positiv utveckling, förutsatt att det faktiska antalet stölder inte ökar.

Utredningen har inte lyckats hitta några detaljerade sammanställningar över utvecklingen för cykelstölder i Frankrike efter införandet av ett nationellt cykelregister 2021. En enkätundersökning, motsvarande nationella trygghetsundersökningen i Sverige visar att självskattad utsatthet för cykelstöld eller försök till cykelstöld i Frankrike ökade från 765 000 till 815 000 mellan 2021 och 2022. Enkätunderlaget kunde dock inte visa på en statistisk signifikans gällande trenden i ökning[57]. Senare siffror har inte gått att erhålla.

---

[55] https://www.di.se/debatt/en-tusenlapp-i-beloning-for-att-du-tar-cykeln-vore-rimligt/

[56] https://www.etc.se/debatt/betala-cyklisterna-sa-far-vi-fler-att-cykla

[57] https://mobile.interieur.gouv.fr/Media/SSMSI/Files/SSMSI-VRS-2023

Vid ett införande av ett nationellt cykelregister i Sverige blir det viktigt att fortsatt följa utvecklingen för både anmälda stölder genom Polisen och självskattad utsatthet i NTU från Brå.

8.3.2. Registrering som grund för trafikförsäkring eller besiktning

Andra tänkbara framtidsscenarion som skulle kunna eller skapa olägenheter för den enskilde cyklisten eller krav på ekonomiska engagemang är trafikförsäkring eller besiktning. Införandet av båda dessa förutsätter troligtvis av förekomsten av ett register. Huruvida effekten av dessa två frågor är positiva eller negativa för cyklingen är svåra att bedöma. Samtidigt som det kan skapa kostnader för den enskilde cyklisten och göra det mer krångligt att äga en cykel eller välja cykeln för sina resor, så finns det potentiella positiva effekter där cykelns status kan höjas om det samtidigt ställs högre krav på exempelvis försäkring. Det skulle även kunna öka den upplevda tryggheten att cykla om man visste att man var försäkrad i händelse av en olycka. Krav på trafikförsäkring för cyklister har framförts tidigare i en debattartikel[58]. Frågan om att belägga elcyklar med krav på trafikförsäkring har behandlats tidigare inom EU. EU-parlamentet motsatte sig där kommissionens förslag att göra elcyklar försäkringspliktiga med argumentet att det skulle riskera att minska elcyklarnas fortsatta framfart på cykelmarknaden[59].

Elsparkcyklar är idag trafikförsäkringspliktiga om de går snabbare än 20 km/h eller om det kan färdas snabbare än 14km/h samtidigt som det väger mer än 25 kg. Polisen kan stoppa personer som färdas på en elsparkcykel och begära att få se ett försäkringsbevis (SFS 1975:1410). Denna trafikförsäkringsplikt upprätthålls idag utan att det finns ett register för elsparkcyklar. Försäkringsrepresentanterna i branschrådet framhåller att avsaknaden av ett register gör det svårt att kontrollera vilket fordon det är som är försäkrat.

Just ansvarsförsäkring för cyklister har studerats i begränsad omfattning i Japan. De resultat som finns baseras på flera antaganden och visar inte entydigt att det är positivt eller negativt för samhället med obligatorisk ansvarsförsäkring. Detta beror enligt studien på att det är svårt för individen att veta hur höga belopp man ska försäkra sig för och att behovet lätt överskattas och skapar oproportionerliga kostnader för individen. Även om ett försäkringstvång kan minska antalet personer som står utan ersättning efter cykelolyckor, innebär det samtidigt att alla cyklister måste betala premier som innehåller administrativa påslag. Dessa påslag består av försäkringsbolagens transaktionskostnader för att hantera avtal, skador och administration. När försäkring blir obligatorisk sprids dessa kostnader till hela befolkningen av cyklister, vilket kan göra systemet samhällsekonomiskt ineffektivt trots dess goda intentioner (Okura et al., 2021).

Cykling har flera potentiella samhällsnyttor relaterat till folkhälsan och rörelse i vardagen (Logan et al., 2023). Dessa nyttor går inte på samma sätt att översätta till användningen av elsparkcyklar. Sammanvägningen av effekter från minskad cykling, som en följd av högre krav på cyklister, borde således vara mer negativa än för minskad användning av elsparkcyklar. Detta skulle dock behöva studeras mer i detalj.

Besiktning av cyklar är något som kort nämnts under intervjun med Transportstyrelsen men det avfärdades där som en mindre viktig fråga. Någon debatt som förespråkar besiktning av cyklar har heller inte kunnat identifieras.

[58] https://www.svd.se/a/9zGrEl/debattorer-trafikforsakring-bor-bli-obligatorisk-for-cyklar

[59] https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/european-parliament-calls-no-liability-insurance-electric-bikes-2019-02-04_en

9. Kvarvarande frågeställningar

Följande frågeställningar har framkommit under studiens gång men inte hunnit eller kunnat beaktas inom projektet. Dessa frågor bör studeras vidare och besvaras i framtida utredningar inför ett införande:

- Hur bör eventuell lagstiftning kring införandet av ett nationellt cykelregister formuleras för att stänga möjligheter för användning som skulle kunna vara negativ för cyklingens utveckling, samtidigt som lagstiftningen möjliggör för det som är den här utredningens syfte?
- Vilka aktörer, myndigheter och företag bör ges tillgång till data i ett nationellt cykelregister?
- Vilka juridiska möjligheter finns att kopiera den franska modellen, där en fristående organisation ges ansvaret att förvalta det nationella cykelregistret?
- Ska barncyklar eller cykelkärror omfattas av krav på registrering vid införandet av ett obligatoriskt cykelregister? Hur ska en eventuell gränsdragning se ut för när en cykel inte behöver registreras?
- Bör elsparkcyklar inkluderas i ett cykelregister och hur ska i sådana fall registreringen av dessa göras rent praktiskt, beroende på val av förvaltningsmodell?
- Bör definitionen av cykel ses över i den svenska Trafiklagstiftningen för att tydligare kunna dra gränser för vilka typer av cyklar eller fordon som ska registreras i ett nationellt register?
- Bör enskilda komponenter med ett serienummer, utöver elcykelbatterier, inkluderas som datapunkter i ett framtida cykelregister?
- Kan en myndighet bedriva ett cykelregister i konkurrens med, eller som ett alternativ till, kommersiella register, inom ramen för ett system likt det som Frankrike har?
- Om kommersiella aktörer ska agera leverantörer till ett centralt nationellt register, hur kan befintliga registers märkningar uppdateras till att linjera med något som beslutas för det nationella registret? Eller är det bättre att ha separata märkningar för kommersiella aktörer och en kompletterande märkning som visar att cykeln även finns i det nationella registret?
- Hur ställer sig marknadsplatserna till frågan om ett nationellt cykelregister och borde det allmänna ställa hårdare krav gentemot dessa marknadsplatser om ett nationellt cykelregister införs?
- Ska gamla stulna cyklar ska ses som ett glömt kapitel, eller bör rättsväsendet följa upp på alla stulna cyklar som kan komma att dyka upp vid registrering? Ska rättsväsendet följa upp på de cykelstölder som är inom preskriptionstiden som uppdagas genom ett nationellt cykelregister?
- Kan befintliga cyklar i Sverige registreras gratis under en begränsad tid som ett sätt att öka täckningsgraden i registret från start?
- Hur mycket information ska vara synlig utåt för privatpersoner vid en slagning i registret?
- Hur kan Tullverket nyttja ett nationellt cykelregister för att bidra till minskad risk för utförsel av stulna cyklar?
- Hur ska det gå till när en cykel avregistreras och ”tas ur trafik”? Vem ansvarar hur ska det praktiskt gå till? Vad händer med cykeln när den avregistrerats?
- Ska uppgift om spårsändare inkluderas som en datapunkt i registret så att exempelvis Polisen direkt kan se var en cykel befinner sig om den blir stulen?
- Hur stora blir förvaltningskostnaderna för ett register i förhållande till de besparingar som försäkringsbolagen kan få i form av minskat antal skadeutbetalningar?

- Ska kommuner, fastighetsbolag eller fastighetsförvaltare kunna ta kontakt med cykelägare genom ett nationellt register för att kunna underlätta hanteringen av kvarglömda eller oanvända cyklar?

10. Utredningens förslag och nollalternativ

Den här utredningen har försökt svara på frågan om ett nationellt cykelregister bör införas i Sverige. Utifrån det som framkommit i arbetet, givet det nuvarande kunskapsläget, är svaret på frågan ja – ett nationellt cykelregister bör införas.

Även om det ligger utanför uppdragets formulerade syften så beskrivs nedan två tänkbara förslag för en framtida implementering, baserat på de uppgifter som framkommit under utredningen. Dessa förslag ställs även i relation till ett nollalternativ som beskriver tänkbara effekter av om nuläget fortskrider och att ingenting görs. Genomförandeförslagen ska mer ses som inspiration att utgå ifrån i det framtida arbetet än som skarpa förslag för implementering.

10.1. Nollalternativ – vad blir konsekvenserna av att inget görs

Utan ett nationellt cykelregister kvarstår troligtvis det stora antalet cykelstölder som ett påtagligt hinder för ökad cykling. Hindret sträcker sig även i förlängningen till att motverka effekterna av kommuners och regioners arbete med olika hållbarhetsfrågor och folkhälsa genom ökad cykling. En stor del av befolkningen kommer fortsatt att undvika cykeln av rädsla för stöld – redan i dag avstår cirka 40 % vissa resor av detta skäl. När stölder väl inträffar minskar cyklingen ytterligare. Upp mot 17 % säger att de slutar cykla helt efter en stöld och cirka en tredjedel i snitt ersätter inte sin stulna cykel med en ny. Sammantaget riskerar detta att förstärka den nedåtgående trend som antyds i nationella uppföljningar av cyklandet.

Kostnaderna för stölderna består. Försäkringsbolagen har de senaste åren betalat ut knappt 250 miljoner kronor årligen för cykelstölder. Den officiella stöld-statistiken döljer ett mycket stort mörkertal där uppskattningar pekar mot upp till omkring en halv miljon oanmälda stölder per år. Mörkertalet och avsaknaden av ramnummer i de polisanmälningar som inkommer upprätthålls troligtvis av en fortsatt frånvaro av ett nationellt cykelregister, vilket försvårar prioritering av och uppföljning i frågan.

Rättsväsendets möjligheter att förebygga och lagföra förblir begränsade. I dag innehåller bara runt 44 % av polisanmälningarna ramnummer, vilket gör upphittade cyklar svåra att knyta till rätt ägare och försvårar för Polisen att initiera utredningar. Uppklaringen för cykelstölder ligger strax över 0 %. Viss forskning tyder på att hårdare straff ger begränsad långsiktig avskräckning, medan ökad upptäcktsrisk spelar större roll. Utan register förblir upptäcktsrisken och möjligheten genomföra undersökningsplikten låg, vilket bevarar incitamenten för stölder och häleri. Andrahandsmarknaden fortsätter samtidigt att vara svår att navigera för hederliga köpare, där många uppger att de ofta ser misstänkt stöldgods online, men få anmäler. En delförklaring är att enkla och trovärdiga kontrollmekanismer saknas.

På samhällsnivå riskerar cykelstölder att fortsätta fungera som brottsmultiplikator där följs av häleri eller finansierar andra brott. Ungdomsdata visar att en icke obetydlig andel elever anger att de stulit cykel det senaste året. Tidiga, träffsäkra insatser försvåras av den låga brottsuppklarningen.

Förtroendet för rättsväsendet påverkas negativt. Riksrevisionen har redan kritiserat Polisens resultat när det gäller mängdbrott. Om cykelstölder fortsatt sällan klaras upp kan det bidra till att anmälningsviljan förblir låg och att problemet fortsätter i det dolda. Eftersom Polisen ofta kommer i kontakt med allmänheten när de anmäler sin cykel stulen så utgör i princip nästan alla sådana interaktioner en besvikelse.

Positiva marknadseffekter för cykelbranschen uteblir, både för ny- och begagnatmarknaden. Begagnathandeln får inte den trygghet som enkel ägar- och stöldkontroll skulle ge samtidigt som stölderna fortsätter vara ett hinder för individens beslut att våga investera i en ny cykel.

Slutligen missar samhället ett verktyg som både kan minska efterfrågan på stulna cyklar och stärka cykelns ställning i ekonomin. Utan ett register blir det svårare att skapa en enkel process för märkning, kontroll och ägaröverföring samt att nå den normförskjutning på andrahandsmarknaden som krävs för att minska efterfrågan på stulna cyklar. Det förblir även svårt att ge Polisen och andra myndigheter snabb åtkomst till nödvändiga uppgifter för att kunna arbeta aktivt med just cykelstölder. Den fortsatta avsaknaden av ett nationellt cykelregister sker dessutom trots att en stor majoritet i en enkätundersökning säger sig vara villiga att registrera sin cykel i ett nationellt register.

Sammanfattningsvis innebär nollalternativet en kvarstående hög stöldrisk med låg upptäcktsrisk för tjuvar, fortsatt höga direkta och indirekta samhällskostnader samt ett bestående gap mellan ambitionen att öka cyklingen och individers faktiska val på grund av rädslan för stöld. Trenden mot minskad cykling riskerar att förstärkas, förtroendet för rättsväsendets hantering av cykelstölder förblir lågt och möjligheterna att styra, följa upp och förebygga cykelstölder på ett samlat sätt förblir begränsade.

10.2. Genomförandeförslag 1 – statligt initiativ

Genomförandeförslag 1 baseras på ett scenario där staten tar initiativ till att tillsätta en utredning med en tydligt formulerad avsikt att inrätta ett nationellt cykelregister.

Utredningens samlade bild är att förtroendet för, och genomslaget från, ett nationellt cykelregister ökar i det fall att staten står som avsändare och tillhandahåller ett cykelregister till medborgarna. Utredningen uppmanar därför makthavare till att skyndsamt initiera de förberedelser och utredningar som krävs för att kunna ta beslut i frågan.

Målbilden för genomförandet bör vara att ett centralt register inrättas vid en myndighet eller fristående organisation där insamling av data för nyregistrerade cyklar samlas in från cykelbranschens handlare och genom Polisen via utåtriktade aktiviteter och registreringsevent.

Registret bör finansieras med engångsavgifter för registrering av nya sålda cyklar, och vid behov ägarbyten, för att stärka och säkra den långsiktiga finansieringen och förvaltningen av registret. Kostnadsnivåer per registrering på runt 50 kr, likt det för kattregistret, eller mindre bör eftersträvas. Utvecklingskostnaderna bör anslagsfinansieras. En framtida utredning bör överväga frågan om befolkningen ska erbjudas möjlighet till gratis registrering av sina befintliga cyklar under en begränsad tid, som ett sätt att öka registrets genomslagskraft och funktion redan från start.

Funktionalitet som bör implementeras inom registret inkluderar, men begränsas inte till:

- Enhetlig märkning av cyklar som går att läsa av genom en sifferkombination eller kod som kan scannas med en smart telefon eller skrivas in på en hemsida.
- Märkning kopplas ihop med ramnummer, digitalt produktpass, serienummer eller motsvarande fysisk identifiering av cykeln och/eller batteriet som ska registreras.
- Öppen tillgång till vissa data i registret för att allmänheten ska kunna se cykelns status i registret och om den är stulen. Ytterligare uppgiftsdelning kan göras frivillig av individen. Polis och andra relevanta rättsvårdande myndigheter bör ha direkt tillgång till alla relevanta uppgifter för att möjliggöra snabba kontroller av cyklar och ägarskapsförhållanden.
- Legitimering med E-legitimation vid köp och ägarbyten samt en kompletterande möjlighet till analog registrering på blankett.

Det övergripande målet för den här utredningen har varit att öka cyklingen genom åtgärder som kan minska stöldrisken. I händelse av att staten tar initiativ till ett nationellt cykelregister måste det tydligt framgå att syftet med registret är att höja cykelns attraktivitet och status, samt minska oönskade effekter av cykelstölder på cyklingens utveckling. Utifrån perspektivet ökad cykling kan det innebära oönskade risker om lagstiftningen öppnar upp för att använda registret till andra ändamål.

10.3. Genomförandeförslag 2 – icke-statligt initiativ

Genomförandeförslag 2 baseras på ett scenario där staten tydligt frånsäger sig ansvaret för att inrätta ett nationellt cykelregister på kort eller medellång sikt.

I det fallet staten tydligt tagit ställning mot att inrätta ett nationellt cykelregister bör de samhällsaktörer som har mest att vinna på ett införande kraftsamla och gemensamt utveckla en egen lösning. Här bedöms försäkringsbolagen vara de aktörer som har störst direkt ekonomiska intresse av att se en minskning i antalet cykelstölder, genom de nästan 250 miljoner kronor som betalas ut för cykelstölder varje år. Därmed bör det ligga i deras intresse att verka för att ett nationellt cykelregister inrättas.

Ett frivilligt nationellt cykelregister i ickestatlig förvaltning bör administreras av en oberoende part med gott förtroende i samhället och som drivs utan vinstintressen. Den aktör som passar den beskrivningen och som nämnts inom ramen för utredningen är Stöldskyddsföreningen.

Om ett frivilligt nationellt cykelregister i Stöldskyddsföreningens förvaltning ska få tillräckligt stort genomslag i befolkningen kommer det sannolikt krävas att registret stöds av en så stor del av rättsväsendet och cykelbranschen som möjligt. Stödet behöver inte nödvändigtvis vara ekonomiskt, även om vissa medel kommer behöva skjutas till. Det är lika viktigt med samverkan och att alla organisationer tydligt tar ställning för registret och lyfter fram det som något positivt. Allmänheten bör uppmanas att registrera sina cyklar och nyttorna med registrering föras fram.

Ett sätt att samla cykelbranschen kring ett frivilligt register kan vara att öppna upp för flera aktörer som redan bedriver register att kunna leverera data till ett centralt register, enligt den franska modellen. Om en sådan lösning är den mest optimala inom ett frivilligt nationellt cykelregister som förvaltas av exempelvis Stöldskyddsföreningen behöver utforskas mer av parterna själva.

Det säljs tillräckligt många cyklar i Sverige varje år för att den långsiktiga förvaltningen av ett frivilligt cykelregister ska kunna finansieras genom låga engångsavgifter vid köp av en ny cykel. Preliminära beräkningar visar att kostnaden per cykel bör kunna hållas omkring 50 kr, förutsatt att tillräckligt många väljer att registrera cykeln. Vid behov av att stärka finansieringen kan även en låg avgift tas ut vid ägarbyten. Om tillräckligt stor del av branschen sluter upp bakom ett frivilligt register, och marknadsför det, skulle utvecklingskostnaderna till viss del kunna hämtas hem från registrering av den mängd cyklar som redan finns i Sverige.

Registrering av cyklar bör göras av en oberoende part för att förbättra datakvaliteten i registret och minska risken för missbruk. Cykelhandlarna framstår som de bäst lämpade aktörerna att ansvara för registreringen. Möjligheten bör dock utforskas ifall även Polisen kan involveras på liknande sätt som i Storbritannien, där de genomför regelbundna event för cykelregistrering. Då som ett sätt stärka registrets legitimitet och bidra till att flera äldre cyklar registreras.

Funktionalitet som bör implementeras inom registret inkluderar, men begränsas inte till:

- Enhetlig märkning av cyklar som går att läsa av genom en sifferkombination eller kod som kan skannas med en smart telefon eller skrivas in på en hemsida.
- Märkning som kopplas ihop med ramnummer, digitalt produktpass, serienummer eller motsvarande fysisk identifiering av cykeln och/eller batteriet som ska registreras.
- Öppen tillgång till vissa data i registret för att allmänheten ska kunna se cykelns status i registret och om den är stulen. Ytterligare uppgiftsdelning kan göras frivillig av individen. Polis och andra relevanta rättsvårdande myndigheter bör ha direkt tillgång till alla relevanta uppgifter för att möjliggöra snabba kontroller av cyklar och ägarskapsförhållanden.
- Legitimering med E-legitimation vid köp och ägarbyten samt en kompletterande möjlighet till analog registrering på blankett.

11. Slutsats och diskussion

Utredningens slutsatser baseras på svaren i de frågeställningar som utgör syftet för utredningen.

- **Ger införandet av ett cykelregister minskade cykelstölder?**

Svaret på denna fråga har inte gått att belägga empiriskt. Det finns inga heltäckande studier eller omfattande försök som tittat på införandet och effekter av cykelregister internationellt. Mindre försök har genomförts i Danmark med den lösning för märkning och registrering som företaget Bikekey har utvecklat. Resultaten i de försöken visade att risken för stöld med märkning och registrering av cykeln minskade med 57% i en grupp där registreringsgraden var 97 %. I en annan grupp med 60 % registreringsgrad var minskningen av stölder 46 %. Resultaten kan inte säga något om hur stöldrisken för övriga cyklar påverkades. Med en hög registreringsgrad bland alla cyklar i samhället bör dock sannolikheten för att stölderna minskar vara ett rimligt antagande.

Det finns inga studier som har undersökt om registrering i högre grad resulterar i fällande domar om cykeln som stulits var registrerad. Däremot finns det en studie som har kunna konstatera att chansen att få tillbaka sin cykel efter en stöld ökar om den finns registrerad, även om chansen är fortsatt låg (Cohen et al., 2023). Bland de som har kontaktats inom ramen för utredningen framhåller flera olika poliskällor att ett register skulle underlätta utredningsarbetet kring cykelstölder. Desto mer information som finns om cykeln och stölden, desto högre är även sannolikheten att Polisen kan ta sig an att utreda brottet, istället för att bara lägga ner utredningen. Enligt ett äldre uttalande från en polisrepresentant i samband med avskaffandet av fritidsbåtsregistret kan ett register ha stor positiv effekt på brottsuppklarningen (Hellberg, 1992). Det krävs dock troligtvis också mer engagemang från Polisen i frågan om cykelstölder, dels givet Riksrevisionens (2023) kritik om Polisens bristande förmåga att klara upp mängdbrott, men även det som framkommer i avsnittet Vardagstjuvar i Uppdrag Granskning hösten 2025, om Polisens hantering av mängdbrott, där utredningar av mängdbrott med gott bevisläge ändå läggs ner[60].

Det som framkommer i de intervjuer som genomförts inom utredningen är att ett register med sökbar märkning, i teorin, har flera avskräckande egenskaper vilket kan fungera brottsförebyggande. Dels gör det att cykeln och transaktionen av stöldgodset blir spårbar och kan knytas till både köpare och säljare. Det gör att både köpare och säljare kan åtalas för häleribrott om det senare uppdagas att cykeln var stulen, vilket kan fungera dämpande på efterfrågan på billiga cyklar med tveksam historik. Undersökningsplikten underlättas på andrahandsmarknaden och gör det lättare för köpare att upptäcka stöldgods innan ett köp, vilket gör det svårare för tjuven att sälja cykeln vidare. Registret möjliggör för flera av de brottsförebyggande strategier som Polisen arbetar med (ökad risk för upptäckt, svårare att omsätta stöldgods, ta bort ursäkter för brott).

Sammantaget finns det mycket som tyder på att ett nationellt cykelregister med hög täckningsgrad och öppet tillgänglig sökfunktion kan ha positiva effekter på att minska efterfrågan på stulna cyklar, och i förlängningen även minska cykelstölderna. Själva registret i sig kommer troligtvis dock inte ge de önskade effekterna på egen hand om det är frivilligt att registrera sin cykel, utan det kommer troligtvis krävas att flera aktörer samlas kring frågan. Polisen behöver visa på ökad effektivitet i stöldutredningar för att synliggöra att registrering och märkning har den önskade funktionen. Försäkringsbolagen och andra relevanta aktörer behöver också samlas kring ett register och lyfta det i positiva ordalag för att öka kännedomen och viljan att registrera sin cykel, särskilt om staten tydligt tagit ställning mot att göra ett cykelregister obligatoriskt.

[60] https://www.svt.se/nyheter/granskning/ug/har-fangas-misstankta-tjuvarna-pa-film-men-polisen-lagger-ner

- **Vilka funktioner är relevanta för ett svenskt cykelregister?**

Bland de funktioner som har identifierats inom ramen för utredningen är det några som särskilt lyfts som önskvärda i intervjuerna för att nå syftet om minskat antal stölder. Dessa har att göra med användning som gör andrahandsmarknaden säkrare och som underlättar utredningsarbete för Polisen. Synlig märkning som går att läsa av, antingen digitalt eller genom ett nummer, och som kan visa grundläggande information om cykeln på en hemsida eller i en mobilapplikation är grundläggande. Denna funktion underlättar både för den ärliga andrahandsmarknaden och för Polisen att snabbt kunna göra kontroller av misstänkta cyklar. Möjlighet att även kunna registrera komponenter och tillbehör har efterfrågats av flera aktörer samt att kunna skilja på ägare och brukare för att underlätta användandet av förmånscyklar.

E-legitimering, med en kompletterande analog lösning för legitimering, vid registrering och ägarbyten är en annan aspekt som är viktig. Dels för att det underlättar att säkra ägaruppgifter vid registrering och ägarbyten, men också för att det skapar digital spårbarhet som kan vara avskräckande för cykeltjuvar. Spårbarheten ger Polisen möjlighet till datadriven utredning av cykelstölder och möjlighet att upptäcka misstänkta köp- och säljbeteenden.

Utöver dessa kärnfunktioner kan ytterligare funktionalitet läggas till om det bedöms vara motiverat i kommande utredningar och utvecklingsarbete. Exempel på ytterligare funktioner går att läsa om i Bilaga 1.

- **Vilka aktörer ska ha tillgång till vilka delar av registret?**

Grundläggande information om en cykels status som stulen eller ej måste finnas tillgänglig för allmänheten som ett led i att stävja stölderna och förändra normerna på andrahandsmarknaden. Frågan om hur stor mängd ytterligare information som ska vara synlig bör utredas vidare, men klart är att Polisen och andra rättsvårdande myndigheter bör ha öppen tillgång till stora delar av data i registret. Tullverket har nämnts som en annan aktör som borde kunna vara intresserad av att använda registret. Genom en mejlväxling med en representant för myndigheten framgår att myndigheten inte ställer sig negativ till ett införande. Samtidigt framhölls det att ett cykelregister troligtvis primärt är ett verktyg för Polisen i utredningsarbete. Frågan om Tullverkets roll för att upptäcka och hindra utförsel av stulna cyklar lämnades obesvarad och bör således utforskas vidare i framtiden.

Det finns befintliga register som har öppnat upp för möjligheten att privatpersoner kan kontakta ägaren av cykeln genom märkningen, som ett sätt att underlätta för återlämnande av försvunna eller upphittade cyklar. Något starkt stöd för den funktionaliteten har inte identifierats bland de tillfrågade inom utredningen. Där nämns snarare att återlämningen bör ske genom myndighetshantering. Kommuners och fastighetsförvaltares arbete med kvarglömda eller övergivna cyklar skulle kunna underlättas av förekomsten av ett nationellt cykelregister. Detta förutsätter dock att dessa aktörer tillåts använda data i registret. Därmed blir det viktigt att göra en grundlig analys av vilka aktörer som bör ges möjligheten att använda uppgifterna i ett framtida cykelregister och kunna kontakta ägaren. Dels för att underlätta för krafter som verkar för att öka cyklingen och även att motverka missbruk av uppgifter som kan vara till skada för cyklingen.

- **Hur kan registret få stort genomslag och bred användning?**

De intervjuade aktörernas uppfattning är att störst genomslag nås genom ett obligatorium, alltså att staten genom lagstiftning gör det obligatoriskt att registrera cyklar vid försäljning. Det kan även finnas fördelar om registret är obligatoriskt och förvaltat av en myndighet i form av ett större förtroende bland allmänheten.

För att registret ska bidra till att förskjuta normer på andrahandsmarknaden krävs troligtvis att Polisen och rättsväsendet börjar klara upp fler stölder och hälerifall. Dels för att skapa en större avskräckning bland tjuvar, men också för att sprida kunskap om cykelstölder hos potentiella köpare. I en situation

utan ett obligatorium krävs troligtvis mycket större samverkan hos aktörerna runt registret för att det ska bli verkningsfullt och välanvänt. Polisen och andra aktörer behöver liknande tillgång till uppgifterna i registret, oavsett om det är frivilligt eller obligatoriskt att registrera cyklarna, för att brottsuppklarningen ska bli bättre. Sådan delning av uppgifter går troligtvis att ordna mellan ett fristående förvaltat register och myndigheterna, men det krävs troligtvis en del arbete med att reda ut juridiken för hur och när uppgifter får delas.

Det är även viktigt att många cyklar finns i registret så snart som möjligt. Därför kan det vara av värde att erbjuda kostnadsfri registrering av äldre cyklar i ett tidigt skede och under en begränsad tid, för att tillse att registret snabbt blir användbart. Förutsättningarna för att kunna erbjuda denna tjänst till allmänheten behöver dock utredas i kommande utvecklingsarbete.

Ett relevant spår att fortsätta utforska i det framtida arbetet är EU-lagstiftningen om digitala produktpass. Även om cyklar inte initialt ingår i lagstiftningen (endast elcykelbatterier) kan cyklar på sikt bli aktuella för den kravställning och märkning som ingår i digitala produktpass. Om cyklar i framtiden redan vid tillverkning har en individuell och standardiserad märkning så vore det relevant att inkludera den som en datapunkt eller direkt för identifiering i stället för märkning i ett framtida register.

- **Vem bör ansvara för förvaltningen av registret?**

Förvaltningen av ett nationellt centralt register kommer att behöva se olika ut beroende på vilken lösning som samhället har valt. I fallet där det görs obligatoriskt att registrera nya cyklar så är det tänkbart att antingen en myndighet eller fristående organisation får uppdraget att utveckla och förvalta ett register. Vilken myndighet som i så fall är bäst lämpad behöver utredas vidare. En fristående organisation som förvaltar ett nationellt cykelregister behöver leva upp till ett par kriterier för att stärka registrets trovärdighet och långsiktighet. Organisationen bör inte drivas med vinstintresse och samtidigt inneha ett starkt förtroende bland allmänheten. En tänkbar sådan aktör är Stöldskyddsföreningen, men samverkan med andra aktörer och cykelbranschen vid utveckling och införande blir troligtvis väldigt viktigt för att skapa ett brett engagemang och stort genomslag.

I det fall att ett nationellt cykelregister förvaltas i ickestatlig form, genom samverkan i branschen, blir det viktigt att försöka dra lärdomar från det frivilliga båtregister som följde efter att det statliga fritidsbåtsregistret avvecklades. Bland anledningarna till att det frivilliga registret lades ner nämns att parterna inte kunde komma överens om hur det skulle skötas.

- **Finns det risker med att införa ett nationellt cykelregister som kan påverka cyklingen negativt, så pass att risken överväger nyttorna ur ett cyklistperspektiv?**

Ett fåtal potentiella men svårbedömda risker, där ett register kan ha negativa effekter på cyklingen, har identifierats inom ramen för utredningen. Ett register nämns till exempel som en förutsättning för att kunna beskatta användning och administrera eventuella tänkbara framtida krav på cyklar och cyklister. Vilka effekter som exempelvis ett krav på trafikförsäkring skulle medföra för cyklingen går inte att veta på förhand. Den begränsade forskning som finns på ämnet ger inga tydliga svar.

Sammantaget bedöms problemet med cykelstölder idag utgöra ett stort hinder för cyklingen. Effekten av fortsatta stölder bedöms därför som en större risk för cyklingen än de potentiella följdeffekter som större kontroll av cyklar genom ett register möjliggör.

- **Övriga frågor av intresse**

Utredningens resultat visar på att det finns flera andra tänkbara nyttor, utöver att minska stölderna, med att införa ett nationellt cykelregister. En sådan aspekt är att ett register skulle kunna utgöra en grund för utvärderingar av cyklingens utveckling. Staten, eller kommuner, som vill följa upp på cyklingens utveckling kan ges tillgång till data i registret för att utvärdera hur ägarskap ser ut på olika

nivåer i samhället, geografiska områden eller baserat på sociala faktorer. Genom att följa utvecklingen i ägarskap bör även vissa slutsatser om cyklingens utveckling kunna dras, där insatser och policy för att öka cyklingen blir mer träffsäker. Ett nationellt cykelregister skulle även potentiellt kunna utgöra ett intressant verktyg för fortsatt forskning om cykling.

Sammanfattningsvis bör regeringen tillsätta en egen utredning med syftet att titta på förutsättningarna för att införa ett nationellt cykelregister. Detta som en del i att förebygga mängdbrott, underlätta polisutredningar inom cykelstölder, förändra normer om cykelstölder samt lyfta fram cykelns potential i att bidra till europeiska och nationella målsättningar. Insatsen skulle direkt bidra till punkt 22 i den europeiska förklaringen om cykling, som säger att EU och dess medlemsländer ska ”öka insatserna för att ta itu med problemet med cykelstölder”. I det fall staten tar avstånd från detta ansvar så bör frivilliga krafter, i form av aktörer med intresse att minska stölderna, samlas kring frågan och inrätta ett frivilligt nationellt cykelregister.

Referenser

Abramovaite, J., Bandyopadhyay, S., Bhattacharya, S., & Cowen, N. (2023). Classical deterrence theory revisited: An empirical analysis of Police Force Areas in England and Wales. *European Journal of Criminology*, *20*(5), 1663–1680. https://doi.org/10.1177/14773708211072415

Bet. 2024/25:TU10. (2024). *Bet. 2024/25:TU10 Cykelfrågor*. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/betankande/cykelfragor_hc01tu10/html/#_Toc191970555

Boßung, N., & Severengiz, S. (2025). Digital Product Passports for Light Electric Vehicles: A Tool for Reducing Environmental Impacts, Meeting Regulatory Requirements and Implementing a Circular Economy. *Lecture Notes in Mechanical Engineering*, 295–305. https://doi.org/10.1007/978-3-031-77429-4_33/TABLES/4

Brå. (2025a). *Cykelstöld*. https://bra.se/amnen/cykelstold#h-Statistik

Brå. (2025b). *Skapa din egen tabell (NTU)*. https://bra.se/statistik/statistik-fran-enkatundersokningar/nationella-trygghetsundersokningen/skapa-din-egen-tabell-ntu

Bremer, P., & Törnqvist, S. (2022). *Register för arbetsmaskiner - förutsättningar för utökad registrering*. https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/vag/rapport_register-for-arbetsmaskiner.pdf

Cohen, A., Nelson, T., Fitch-Polse, D., Schattle, E., Herr, S., Zanotto, M., & Winters, M. (2023). Patterns in Bike Theft and Recovery. *Findings*, *2023*. https://doi.org/10.32866/001c.90056

Cohen, A., Nelson, T., Zanotto, M., Fitch-Polse, D. T., Schattle, L., Herr, S., & Winters, M. (2024). The impact of bicycle theft on ridership behavior. *International Journal of Sustainable Transportation*, *18*(5), 453–463. https://doi.org/10.1080/15568318.2024.2350946

Demoskop/SSF. (2024). *Enkätundersökning om cykelstölder utförd av Demoskop på uppdrag av SSF*.

Ds 2019:21. (2019). *Märkning och registrering av katter – ett förslag och dess konsekvenser*. https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2019/09/markning-och-registrering-av-katter---ett-forslag-och-dess-konsekvenser/

Egeskog, J., & Karemyr, M. (2023). *Cykelstölder: Problemets omfattning och möjliga vägar framåt*. https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:vti:diva-19964

Forum Vätternrundan. (2023). *Branschmöte för minskade cykelstölder* [Broadcast]. https://www.youtube.com/watch?v=CPxF1AEgTQA

Godman, D. (2025). *Paneldiskussion om cykelstölder och cykelregister - Forum Vätternrundan 2025*.

Grönqvist, H., Niknami, S., Palme, M., & Priks, M. (2022). *Hur påverkar strängare straff risken för kriminalitet och andra utfall?* https://www.nationalekonomi.se/wp-content/uploads/2022/05/50-4-hgsnmpmp.pdf

Grönqvist, T. (2025a). *Intervju med Tomas Grönqvist 2025-04-14*.

Grönqvist, T. (2025b). *Miio - presentation under möte med Branschrådet för minskade cykelstölder och bättre cykelparkeringar - 2025-04-07*.

Hellberg, A. (1992). *Båtregistret avskaffat. "Onödigt kontrollera fritiden till sjöss."* https://www.dn.se/arkiv/inrikes/batregistret-avskaffat-onodigt-kontrollera-fritiden-till-sjoss/

Ivarsson, D., Palmkvist, J., & Wahlstedt, S. (2022). *Cykeltjuven Adam ber om ursäkt: "Jag har slutat med att stjäla"*. https://www.sydsvenskan.se/skane/cykeltjuven-adam-ber-om-ursakt-jag-har-slutat-med-att-stjala/

Kuppens, Jos., Wolsink, J. (Joey), Esseveldt, J. van., Ferwerda, H. (Hendrikus B., Boer, H. de., Bureau Beke (Arnhem), & Stichting Aanpak Fiets- en E-bikediefstal. (2020). *Fietsdiefstal in Nederland: van fenomeen naar aanpak*. Bureau Beke. https://bureaubeke.nl/wp-content/uploads/2020/08/Download_Bekereeks_Fietsdiefstal-in-Nederland_20aug.pdf

Lagrådsremiss. (2021). *Märkning och registrering av katter*. https://www.regeringen.se/contentassets/bc272fb8d5cd4c2191be1e1fde2f0d58/markning-och-registrering-av-katter.pdf

Logan, G., Somers, C., Baker, G., Connell, H., Gray, S., Kelly, P., McIntosh, E., Welsh, P., Gray, C. M., & Gill, J. M. R. (2023). Benefits, risks, barriers, and facilitators to cycling: a narrative review. *Frontiers in Sports and Active Living*, *5*, 1168357. https://doi.org/10.3389/FSPOR.2023.1168357/FULL

Makarios, M., Cullen, F. T., & Piquero, A. R. (2017). Adolescent Criminal Behavior, Population Heterogeneity, and Cumulative Disadvantage: Untangling the Relationship Between Adolescent Delinquency and Negative Outcomes in Emerging Adulthood. *Crime and Delinquency*, *63*(6). https://doi.org/10.1177/0011128715572094

Motion 2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) - Transportpolitik som bygger ett starkt och rättvist samhälle. (2024). https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/motion/transportpolitik-som-bygger-ett-starkt-och_hc023126/html/

Nationella cykelrådet. (2023). *Nationellt cykelbokslut 2023*. https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1895596/FULLTEXT01.pdf

Nilsson, C. (2025). *Presentation för Branschrådet för minskade cykelstölder och säkrare cykelparkeringar - 2025-10-17*.

Niska, A., Henriksson, M., Anund, A., Eriksson, J., Ihlström, J., Svedberg, W., Wallén Warner, H., & Wehtje, P. (2017). *Cykling bland barn och unga - En kunskapssammanställning. VTI rapport 958*. www.vti.se/publikationer

Okura, M., Sakaki, M., & Yoshizawa, T. (2021). Should Liability Insurance Be Compulsory for Bicycle Accidents? *Asian Journal of Law and Economics*, *12*(1), 19–35. https://doi.org/10.1515/ajle-2020-0061

Polismyndigheten. (2025). *Myndighetsgemensam lägesbild organiserad brottslighet 2025*. https://polisen.se/siteassets/dokument/myndighetssamverkan/myndighetsgemensam-lagesbild---organiserad-brottslighet-2025.pdf/download/?v=0ae493b8ded533b9f7f2ccaa613d71e2

Prop. 2021/22:49. (2021). *Märkning och registrering av katter*. https://data.riksdagen.se/fil/8E06B766-C3E1-49A9-8AB3-3AD94FAAB5CE

Quinn, L., Clare, J., Lindley, J., & Morgan, F. (2023). Demand for and disposal of stolen goods in legitimate second-hand online markets: an explorative online survey. *Global Crime*, *24*(1). https://doi.org/10.1080/17440572.2022.2142781

René Nørgård. (2025). *Presentation av BikeKey under Branschrådsmöte 2025-02-07*.

Riksrevisionen. (2023). *Polisens hantering av mängdbrott – en verksamhet vars förmåga behöver förstärkas. RiR 2023:2*. https://www.riksrevisionen.se/download/18.ccc1e75186925e1ac8234f/1677506875531/RiR_2023_2_rapport.pdf

Servaas, M. (2000). *Non-motorised transport in developing countries final report - The significance of non-motorised transport for developing countries - Strategies for policy development*. https://www.gtkp.com/document/the-significance-of-non-motorised-transport-for-developing-countries-strategies-for-policy-development/

SFS 1975:1410. (n.d.). *Trafikskadelag*.

SOU 2011:75. (2011). *Ny djurskyddslag*. https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2011/11/sou-201175/

SOU 2025:68. (2025). *Nya samverkansformer, modern byggnads- och reparationsberedskap- för ökad försörjningsberedskap, SOU 2025:68*. https://www.regeringen.se/contentassets/3eba6c646a224e25bc51eb69c2f2358d/nya-samverkansformer-modern-byggnads--och-reparationsberedskap-sou-202568.pdf

Svensk försäkring. (2025). *Statistikdatabas - Cykelstölder*. https://www.svenskforsakring.se/statistik/statistikdatabas/

Svenska Bankföreningen. (2025). *Nytt svenskt maskinregister ska motverka bedrägerier*. https://www.financesweden.se/om-oss/aktuellt/aktuellt-fran-bankforeningen/nytt-svenskt-maskinregister-ska-motverka-bedragerier/

Sveriges Radio. (2003). *Båtregistret läggs ned*. https://www.sverigesradio.se/artikel/217067

Ylander, C. (2024). Danska succén: Ett klistermärke halverade antalet cykelstölder. *TV4 Nyheterna*. https://www.tv4.se/artikel/1kJiP8esKcPL5PJAzqhTi1/danska-succen-ett-klistermaerke-halverade-antalet-cykelstoelder

Bilaga 1. Befintliga cykelregister – hela inventeringen

Det finns många exempel på cykelregister internationellt. Hur dessa drivs och förvaltas skiljer sig åt på flera sätt. Det finns exempel där nationella myndigheter förvaltar och driver register, både i Nederländerna, Belgien och Frankrike. Det finns även åtminstone ett exempel där ideella krafter driver ett register. Sen finns det flera exempel på kommersiella register som drivs av företag med olika nivå av samverkan med offentliga aktörer i samhället, inom olika stora geografiska områden.

Sverige

Sverige saknar ett officiellt cykelregister som allmänheten kan nyttja. Som privatperson har man istället möjlighet att köpa in sig på olika kommersiella alternativ. Stöldskyddsföreningen är en av flera aktörer som säljer märkningskit som kan användas på cyklar[61]. Det finns även olika hemsidor som erbjuder möjligheten att lägga upp information om att ens cykel har blivit stulen, eller registrerar den innan stölden har skett. Cykeldatabasen är ett sådant exempel[62]. Utifrån informationen på hemsidan så går det dock inte att utläsa vem avsändaren till sidan är.

Solid AB säger sig ha Sveriges största cykelregister genom den registrering som sker via deras cykelförsäkring. Många som köper en cykel hos en cykelhandlare erbjuds gratis försäkring i tre månader. Det som i praktiken erbjuds är att Solid betalar självrisken på hemförsäkringen om en cykel blir stulen[63]. Företaget uppger även på hemsidan att registret är sökbart men specificerar inte för vem eller vilka. Vi har sökt företaget för svar på frågor men utan framgång.

Miio är ett företag som primärt opererar i Stockholmsområdet. Verksamheten kretsar kring cykelservice, antingen på plats i någon av företagets verkstäder, eller att en mekaniker kommer ut till kunden och ordnar med servicen där. Kunderna hos Miio har fått en klisterlapp med QR-kod monterad på sin cykel, motsvarande sådana som används för renodlade cykelregister. Koden används av Miios mekaniker för att föra servicebok på cykeln. Sen började Polisen höra av sig till företaget för att få hjälp med att återbörda stulna cyklar till sina ägare i och med märkningen (Grönqvist, 2025b). Företaget har därefter vidareutvecklat tjänsten till att inkludera ett officiellt publikt cykelregister. Tjänsten är idag gratis men genom tjänsten kan kunder köpa tilläggstjänster, såsom en försäkring för självriskeliminering på hemförsäkringen vid stöld[64]. På Miio:s hemsida kan man söka i registret för att se om en cykel är stulen eller ej.

I den nya pilotversionen av tjänsten för cykelregister som lanserats under april månad 2025 ska även äldre cyklar, utan produktpass, kunna inkluderas. Ägaren av en cykel registrerar sig idag på hemsidan och lägger upp information om cykeln. Minst tre bilder av cykeln bifogas, varav ett ska vara på ramnumret. Miio har sen ett avtal med ett AI-bolag i Frankrike som analyserar bilden på ramnummer och digitaliserar det för att göra numret sökbart i registret. Funktionen genererar ett förslag på informationen som användaren sedan får bekräfta. Fotografierna analyseras även för att göra en bedömning av värdet på cykeln, som sen kan användas vid försäljning eller av försäkringsbolagen. Om ägaren anser att värderingen inte stämmer så kan den begära en ändring av värderingen, men denna måste bekräftas av företaget innan den blir gällande. Denna funktion skulle då kunna ersätta försäkringsbolagens standardiserade avskrivningsmetodik som i stort sett bara baseras på cykelns ålder. Då är även servicehistoriken tänkt att användas som en del i värderingen.

[61] https://www.stoldskyddsforeningen.se/butik/privat/stoldskyddsmarkningar/ssf-dna-markning/

[62] https://cykeldatabasen.se/

[63] https://www.solidab.se/blog/products/cykelforsakring/

[64] https://mioo.cc/sv/vara-tjanster/stoldskydd/

I tjänsten kan man även lägga upp kvitto för att kunna bevisa ägarskap gentemot försäkringsbolag eller polis i händelse av stöld. Om den som registrerar cykeln inte har ett kvitto bifogat i tjänsten så kommer en potentiell köpare kunna se det när den kollar upp cykeln inför ett köp. Avsaknad av kvitto borde i det läget vara relevant information för köparen vilket skulle kunna avskräcka från en affär.

I pilotregistret görs registreringen genom ramnummer och kompletteras med klistermärken med QR-koder som den som vill ha en särskild stöldskyddsmärkning kan beställa för en engångskostnad. På sikt hoppas man att cyklar levereras med QR-koder under klarlacken (på samma sätt som BikeFolder i Norge har börjat gör i samarbeten med cykeltillverkare). I samarbetet med Livelo under pilotförsöket kommer registreringen av cyklar göras genom att kunden uppmanas registrera cykeln själv efter köpet.

Företaget tänker att man som ”ägare” av en misstänkt stulen cykel, inte kommer vilja registrera den i något register. Företrädare för företaget framhåller att om frågan om cykelstölder blir mer belyst så kan ett nationellt register bidra till att fler vill göra rätt för sig när de köper en begagnad cykel. Det bästa vore om man med hjälp av ett nationellt register och kunskapsspridning kan visa på hur lätt det är att kolla om en cykel är stulen och att det blir en norm att kolla det vid köp.

Rent teoretiskt hade Polisen kunnat ges tillgång till Miio:s befintliga cykelregister genom inloggning via en av deras mekaniker-appar.

Miio har tidigare haft samarbeten med Blocket. På grund av problem med att integrera sig mot plattformen så tänker man nu att man sköter alla funktioner kring en försäljning i den egna appen och endast interagerar mot exempelvis Blocket när man laddar upp en nära färdig annons (Grönqvist, 2025a).

Norge

I Norge finns FG Skadeteknikk[65] . Förkortningen FG betyder ”försäkringsgodkänd” och FG Skadeteknikk har som uppgift är att ta fram regler, godkänna säkerhetsutrustning och certifiera företag för att minska risken för brand- och inbrottskador. FG Skadeteknikk är en del av ”Finans Norge Forsikringsdrift”. De är således i princip den norska motsvarigheten till Svensk Brand- och Säkerhetscertifiering (SBCS) som startats av Brandskyddsföreningen och Stöldskyddsföreningen i Sverige[66].

FG Skadeteknikk har tillsammans med marknadsaktörer tagit fram en standard för utformning av cykelregister. Syftet med registret som det beskrivs i standarden är att minska risken för stöld, förebygga häleri och fungera som ett hjälpmedel för polisen i deras arbete med att identifiera och återbörda stulna cyklar till sina ägare[67]. I oktober 2025 är det fyra företag som certifierat sig enligt standarden; Bikemember, Solid forsikring Sykkelregister, Norges Automobil Forbund Sykkelregister och Bikefolder, under företagsnamnet Green Velo Technologies[68].

Standarden ställer upp ett antal minimikrav som ska uppfyllas av de certifierade företagen. Dessa beskrivs nedan.

Som bakgrund till de datatekniska kraven konstateras att i Norge måste en cykel som säljs vara försedd med ett ”fabrikationsnummer” eller det som till vardags kallas för ramnummer. Ramnumret ska vara tillfört cykeln på ett sätt som gör att det är väl synligt och inte går att ändra eller ta bort [69].

---

[65] https://www.fgsikring.no/om-fg/

[66] https://www.sbsc.se/om-sbsc/

[67] https://www.fgsikring.no/siteassets/regler/sykkelregister/fg-krav-for-sykkelregistre-fg-1000_2.pdf

[68] https://fgkontroll.no/produkter?includeExpired=false&q=&produktgruppe=SR

[69] https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1990-02-19-119/%C2%A73#%C2%A73

Vidare beskrivs hur serier av ramnummer fungerar hos olika tillverkare av cyklar. Ramnumren har i regel en logisk uppbyggnad där bokstäver och siffor representerar fabrikanten, modellen, produktionsår och löpnummer. I vissa fall kan även tillverkningsdatum eller andra tidsangivelser ingå i ramnummerstrukturen. Det hävdas enligt standarden att det tillkommer ungefär 800 nya ramnummerstrukturer varje år från de 100 största cykeltillverkarna. Erfarenheter visar att importörerna i praktiken bara lyckats få kännedom om hälften av de nya ramnummerstrukturera från tillverkarna innan leverans. Av de ramnummerstrukturer som de erhåller har dessutom hälften visat sig vara felaktiga vid kontroller. Därför konstaterar man att det inte räcker med att inhämta ramnummer från importörer och tillverkare, utan butikerna måste kontrollera varje cykel vid försäljning.

Ramnummerstrukturerna kan i många fall identifieras och härledas genom att jämföra dem med liknande nummerstrukturer från andra modeller från samma tillverkare. Det har även förekommit att liknande ramnummerstrukturer från olika fabrikat har kunnat härledas till att tillverkningen har skett i samma fabriker. Det är därför en utmaning att skilja tidigare felaktigt registrerade ramnummerstrukturer från nya korrekta strukturer.

Det konstateras dessutom att 30 % av ramnummer som tidigare har registrerats i register har blivit felaktigt avlästa och/eller inrapporterade i systemen. Utöver ramnummer förekommer det att tillverkarna också märker cykeln med andra typer av numreringar, storlekar eller ordernummer viket kan vara en felkälla i sammanhanget. Sådan information ska inte ingå i registret.

Data ska kvalitetssäkras så att minst 98 % av alla nyregistrerade cyklar ska kunna identifieras med hjälp av ramnummer på cykeln. Denna kvalitetssäkring ska verifieras med testdata på minst 200 cyklar från någon av de 20 största cykeltillverkarna. Testdata ska innehålla minst 30 % felregistreringar och systemet måste identifiera och korrigera detta så att minst 98 % blir korrekta i registret efter genomförd kvalitetssäkring. I det fall den automatiska kvalitetssäkringen inte kan korrigera för felaktigt inmatade uppgifter ska ägaren kontaktas för att erhålla korrekta uppgifter.

Certifierade register ska förutom ramnummer även innehålla information om tillverkare och modell. Som valfritt tillägg kan även produktionsår registreras. Det får inte förekomma fritextregistrering av fabrikat utan alla tillverkare ska verifieras av leverantör.

Varje cykel som registreras ska förses med någon form av märkning, exempelvis ett klistermärke. Detta som ett led i att minska stöldbegärligheten. Märkningen ska hålla hög kvalitet så att den är svår att ta bort och om den ändå avlägsnas så ska märkningen förstöras så att den inte går att använda på en annan cykel. Märkningen ska innehålla cykelns ID-nummer i registret och registerförvaltarens namn.

Det är krav på att det ska gå att identifiera ägaren av cykeln genom registret. Det är dock inte ett krav att personnummer ska kopplas till registret. Ägarinformationen ska uppdateras om ägaren byter namn eller adress. Information i registret ska även uppdateras vid försäljning av cykeln. Informationen ska uppdateras eller bekräftas i samband med varje ny abonnemangsperiod för kunden, och registret ska ha uppdaterat alla uppgifter minst var tredje år. En inbetalning eller annan aktiv handling som bekräftar ägarskapet räcker för att uppdatera uppgifterna i registret.

Användarna ska ges tillgång till registrerade data genom inloggningar via app eller webbsida på dator eller mobila enheter. I det fall registerförvaltaren väljer att behålla äldre eller utdaterade uppgifter i registret ska datakvaliteten eller status tydligt framgå vid slagningar av polis, hittegods, tull, eller försäkringsbolag.

Standarden ställer även krav på hur snabbt en ny registrering skall synas och vara införd i registret. Papperslösningar vid nyregistrering i butiker godkänns och data ska vara synlig och sökbar och kvalitetssäkrad inom 14 dagar. Vid elektronisk registrering direkt i app eller via hemsida ska informationen efter kvalitetssäkring vara sökbar inom två arbetsdagar.

Registret ska vara sökbart för användare dygnet runt och vara i drift och fungera minst 98 % av dygnets alla timmar sett över en kalendermånad. Måndag till fredag ska det även finnas en bemannad kundtjänst minst sex timmar under normala kontorstider.

Det ställs även ett antal organisatoriska krav på företagen som ska driva registret. Bland annat ska årsräkenskaper redovisas samt en lista över anställda och deras roller. Förvaltaren förpliktigar sig även att följa relevanta lagar och regler samt GDPR-förordningen. Förvaltaren åtar sig även att tillgodose dataöverföringen till polis och andra som har rätt att använda registret.

Vid ett uppföljande samtal i oktober 2025 uppger representanten från BikeFolder att de har fått i uppdrag från FG säkerhetstekknik att ta fram en lösning för gemensamt sök i samtliga norska cykelregister, både de som är certifierade hos FG, men även andra register som finns utanför certifieringen. Denna funktion ska möjliggöra för exempelvis Polisen att kunna göra en sökning och få sökresultat från alla cykelregister.

Köp och sälj

Cykelns ägare ska genom registret ha möjlighet att kontrollera och ändra alla sina personliga uppgifter som är knutna till cykeln samt ändra cykelns status (stulen eller ej).

Ägarbyte av en cykel kan initieras av antingen säljaren eller köparen. Båda parter ska bekräfta ägarbytet genom bekräftelse i app, via hemsida eller genom SMS. Ägarbyte kan även ske genom upprättande av ett köpekontrakt som registerförvaltaren får ta del av.

En köpare ska öppet kunna söka på cykelns status i registret och se om den är rapporterad som stulen eller ej. Allmänheten ska dock inte kunna söka på namn i databasen för att se vilka cyklar en person äger.

Försäkringsbolagen

Försäkringsbolag ska kunna söka på ramnummer eller ID-nummer i registret. Ytterligare ägarinformation ska kunna delas på förfrågning till registerförvaltaren.

När ersättning betalas ut av försäkringsbolaget vid en stöld så övergår ägarskapet av cykeln till försäkringsbolaget. Försäkringsbolaget ska självt kunna föra över ägarskapet. Då ska ägarinformationen uppdateras i registret och föras över till försäkringsbolaget.

Polisens användning

Polisen ska likt försäkringsbolagen kunna söka på ID-nummer eller ramnummer på en cykel och se dess status. Ytterligare ägarinformation kan delas vid förfrågan till registerförvaltaren. Polisen ska även kunna ändra status på en cykel som anmäls som stulen av ägaren.

Polisen ska ha tillgång till informationen i registret för att kunna bruka den vid stoppkontroller av cyklister för att bekräfta rätten att förfogandet av en cykel. Informationen ska även kunna användas vid kontroll eller flyttande av parkerade cyklar.

Hittegods

Den norska Polisen tar ofta in privata aktörer att hantera hittegods eller återfunnet stöldgods. Registerförvaltarna kan ingå avtal med aktörer som hanterar hittegods, vika åtar sig att försöka hitta den rättmätiga ägaren av en upphittad cykel genom registren. Hittegodsaktörerna ska ha tillgång till registret på liknande sätt som Polisen genom att kunna söka på ramnummer eller ID-nummer och ändra status på cykeln.

BikeFolder

Ett av de företag som är certifierade enligt standarden för FG Skadeteknikk är BikeFolder. Nedan information är inhämtad vid en intervju med företrädare från företaget den 12 mars 2025. Ett kompletterande samtal skedde även 2025-10-16

BikeFolder har idag över en miljon användare, primärt i Norge, men tjänsten har nyligen lanserats även i Finland och Sverige. Expansion pågår även i Spanien. Grundarna vill med sin tjänst lösa problem för cyklingens tre stora aktörer, cyklisterna, butikerna och tillverkarna. Grundproblemet som de såg det var bristen på data om cyklarna, både från tillverkarna när cykeln har kommit till en butik, men även senare under ägarskapsfasen. Tjänsten är inte primärt utvecklad som en stöldförebyggande åtgärd, utan mer som en tjänst som underlättar för aktörerna på cykelmarknaden. Men tjänsten inkluderar funktionaliteter för trygga andrahandstransaktioner och även en tilläggstjänst med frivilliga ”Bike Hunters”.

Den primära tjänsten utgörs av en app som blir kundens personliga ”cykelgarage” där man kan lägga till sina cyklar. Alla cyklar ska även märkas med en klisterlapp med en QR-kod, i enlighet med FG-standarden. Företrädare för företaget uppger att tjänsten är gratis för alla användare och intäkter inkommer via tilläggstjänster och bokningsavgifter hos de mekaniker som använder sig av lösningen. I mitten av oktober 2025 finns möjligheten att som privatperson skapa ett gratiskonto genom att besöka sin till tjänsten anslutna lokala cykelhandlare.[70] Som privatperson kan en köpa tjänsten utan att gå via en cykelbutik men då kostar det 599 kr i oktober 2025[71].

BikeFolder uppger under intervjun i mars 2025 att de har överenskommelser med 12 leverantörer av cyklar där man redan i fabriken lägger QR-koden under klarlacken så att den inte går att ta bort utan att förstöra cykeln kosmetiskt. På befintliga cyklar kan klistermärken skickas ut eller distribueras via mekaniker och återförsäljare. Vem som helst kan således registrera en cykel så länge den har tillgång till en klisterlapp och cykeln. Detta kan dock bara göras en gång eftersom ramnumret inte går att registrera flera gånger.

Eftersom produkten primärt är riktad mot mekaniker så finns det 43 datapunkter som går att fylla i med information om cykeln och dess ägare. De flesta av dessa datapunkter utgör uppgifter på vilka komponenter som sitter på cykeln. Dessa kan ändras av mekaniker eller ägaren själv. Ett par uppgifter kan inte ägaren ändra i efterhand, exempelvis ramnummer. Detta kan dock göras av en användare i en butik.

Om cykeln markeras som stulen så kommer detta upptäckas av mekaniker som scannar qr-koden vid service. Detta ska i teorin omöjliggöra att man kan lämna in cykeln på reparationer om den är stulen.

BikeFolder anger att man har direktintegration mot flera av de stora andrahandsplattformarna i Skandinavien, såsom blocket.se, tori.fi och finn.no och Facebook marketplace. Genom denna integration kan man upprätta köpeavtal och initiera själva transaktionen. Överflyttning av ägarskapet och betalning kan även initieras genom appen.

I en försäljningssituation så kan köparen scanna qr-koden på cykeln med sin mobilkamera och få upp all data på cykeln, samt se om den är anmäld som stulen eller ej. Om en privatperson hittar en stulen cykel så kan denne meddela ägaren och lämna kontaktuppgifter med en uppmaning att ta kontakt. Genom tilläggstjänsten med Bike Hunters blir alla som anmält sig informerade om att en cykel har blivit stulen genom att ett mejl med en bild på cykeln skickas ut till alla som finns inom fem mils radie från där cykeln stals. Som bikehunter erbjuds man en hittelön om man kan återbörda cykeln till ägaren eller en ansluten cykelhandlare eller mekaniker. Du behöver dock vara kund eller registrerad

[70] https://bikefolder.com/sv/findshop/

[71] https://bikefolder.com/sv/

användare i tjänsten för att kunna vara bikehunter. Om cykeln har flyttats från en stad till en annan finns möjligheten för bikehuntern att lämna in cykeln hos en ansluten återförsäljare eller mekaniker varifrån frakt och återförsel kan organiseras. Den som har fått sin cykel stulen behöver då inte åka och hämta cykeln om den har flyttats långt.

BikeFolder samarbetar med IF i Norge som erbjuder registrering som en kundförmån.[72] En representant från företaget uppger att även försäkringsbolaget Tryg kommer erbjuda samma möjlighet till sina kunder. Representanten uppger även att cykelägaren får reducerad självrisk på försäkringen om cykeln som är registrerad blir stulen.

En service som BikeFolder också erbjuder till försäkringsbolagen i händelse av stöld är en snabb värdering. Eftersom alla uppgifter om cykeln finns registrerade, och i bästa fall med kvitton inlagda, så är det relativt snabbt och enkelt att bevisa värdet för cykeln.

Danmark

Det finns ingen myndighet i Danmark som uppger att man tillhandahåller ett nationellt cykelregister. Det närmsta som kan liknas vid en officiell sådan tjänst är den danska Polisens sökfunktion på sin hemsida, motsvarande ett negativt register, är man kan söka på ramnummer för att se om en cykel är stulen och finns i Polisens register[73]. Danmarks justitieminister har uttalat sig om att den danska regeringen stöttar införandet av ett nationellt cykelregister i Danmark. Frågan lyftes efter att Jyllands-Posten publicerat en artikel den 4:e april 2025 där oppositionen i Danmark för fram ett förslag om att inrätta ett nationellt register. Cyklistforbundet och föreningen Forsikring og Pension har tidigare fört fram ett liknande förslag på ett nationellt cykelregister. Efter att förslaget diskuterats inom regeringen så framkom att det redan pågår ett arbete inom den danska Polisen för att införa någon form av register, och att man därför avvaktar med att gå vidare med det specifika förslaget[74]. Vi har försökt kontakta den danska polisen och få kontakt med någon inblandad men än så länge utan vidare framgång.

Bikekey

Det danska företaget Bikekey skriver på sin hemsida att de ”er Danmarks nationale cykelejerregister”[75]. Huruvida det är ett påstående som stöds av danska myndigheter har inte gått att få bekräftat.

Bikekey är ett privat företag i Danmark som driver ett cykelregister med tillhörande stöldskyddsmärkning av cyklar. Målgruppen för tjänsten är primärt försäkringsbolag och deras kunder som i sin tur kan få en enklare hantering av dokumentation, polisanmälan och ersättningsutbetalningar i händelse av stöld. Ur försäkringsbolagens perspektiv är tjänsten primärt tänkt att minska kostnader för administration och att stöldmärkningen ska minska antalet stölder.

När en cykel läggs in i systemet får cykeln en publik sökbar sida. Vid registreringen tar användaren ett antal bilder på cykeln, inklusive ramnumret, som ett sätt att bevisa ägarskap. Som användare av registret legitimerar man sig med den danska motsvarigheten till BankID. Cykeln får en stöldskyddsmärkning med en QR-kod. Vem som helst kan skanna QR-koden på märkningen och se

[72] https://www.if.no/privat/partner/bikefolder

[73] https://politi.dk/cykler-og-koeretoejer/tjek-om-en-cykel-eller-et-koeretoej-er-efterlyst/tjek-om-en-cykel-er-efterlyst

[74] https://www.dr.dk/nyheder/indland/bredt-flertal-oensker-et-cykelregister-alligevel-blev-forslaget-afvist-paa#!/

[75] https://www.bikekey.com/

om cykeln är stulen eller ej. Om någon hittar en misstänkt stulen cykel med en märkning så kan upphittaren kontakta ägaren. Inga personuppgifter syns dock utåt genom tjänsten.

För att använda tjänsten skapar man ett användarkonto och registrerar sin cykel på BikeKey:s hemsida eller app. Vid registreringen ombeds man föra in uppgifter om ramnummer, det registernummer man fått tilldelat på sin stöldskyddsmärkning samt bifoga ett foto på cykeln samt ett foto av kvitto från köptillfället. Kvitto är inte obligatoriskt att bifoga. Efter att cykeln registrerats med de första uppgifterna kan man komplettera med ytterligare uppgifter om typ av cykel, tillverkare, modell, färg eller andra dokument som tillhör cykeln. Extrautrustning som tillhör cykeln, såsom batteri till elcyklar, lås eller andra tillbehör kan också registreras med serienummer och bildbevis på ägarskap.

Överföring av en cykel vid försäljning initieras av köparen genom att denna skriver in registernumret eller ramnumret via funktionen i tjänsten på hemsidan eller i appen och ansöker om att ta över ägarskapet. Säljaren bekräftar sedan överföringen via sin inloggning. Om cykeln är anmäld som stulen så kan vem som helst kontakta ägaren, utan att det krävs medlemskap eller inloggning till BikeKey. Om cykeln däremot inte är anmäld stulen så krävs det att man är inloggad i tjänsten för att kunna kontakta ägaren. All kommunikation mellan användare förblir anonym så länge inte användarna bifogar information i kommunikationen som gör att man kan identifieras på annat sätt[76].

BikeKey själva marknadsför tjänsten mot försäkringsbolag som ett verktyg för att minska administration, underlätta skadehanteringen och ersättningar vid stölder, minska risken för bedrägeri och öka kundnöjdheten för försäkringsbolagen (Nørgård, 2025). BikeKey har redan samarbeten med flera danska försäkringsbolag. Vissa försäkringsbolag erbjuder BikeKey som en tjänst till sina försäkringstagare[77]. När man ska registrera en cykel får man frågan om man blivit hänvisad dit via ett försäkringsbolag. I det fallet ska man använda en särskild länk som försäkringsbolaget skickat ut för registrering.

Syftet med kopplingen till försäkringsbolagen är alltså att enkelt kunna hämta ut alla uppgifter om cykeln och dess värde för att kunna lämna över informationen till försäkringsbolaget vid händelse av stöld. Det finns även en tanke om att hjälpa försäkringstagaren att leva upp till vissa krav i försäkringen för att den ska vara giltig, exempelvis om försäkringsbolaget har krav på att man använder ett godkänt lås. Då kan man bevisa att man förfogar över låset genom att även registrera det på BikeKey. Enligt en undersökning av bolaget själva är det idag 20 % av försäkringstagarna som inte lever upp till låskraven i sina försäkringar. (René Nørgård, 2025). Vissa försäkringsbolag kan även kräva att du har cykeln registrerad för att försäkringen ska vara giltig[78].

Frankrike

Märkningen utfärdas av en godkänd operatör. Operatörerna godkänns av staten efter konsultation med en ideell organisation med namnet ”l’Association de Promotion et d’Identification des Cycles et de la Mobilité Active”, förkortat APIC. APIC förvaltar även det nationella cykelregistret. Direktöversatt betyder APIC ungefär *föreningen för främjande och identifiering av cyklar och aktiv mobilitet.* APIC har startats gemensamt av två ideella organisationer; La Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)[79] och l’UNION sport & cycle(USC). FUB motsvarar i princip Cykelfrämjandet i Sverige medan l’UNION sport & cycle är en branschorganisation för tillverkare av sportutrustning, butiker och

[76] https://intercom.help/bikekey/da/collections/11108670-generelt-om-bikekey

[77] https://intercom.help/bikekey/da/articles/10260200-opsigelse-af-police-hvordan-gen-aktiverer-jeg-min-cykelregistrering

[78] https://intercom.help/bikekey/da/articles/10265399-hvad-betyder-cykelverificering

[79] https://www.fub.fr/fub/actions

verksamheter där man kan utöva fysisk aktivitet[80]. Således representerar de både användarna (cyklisterna) och cykelbranschen.

Syftet med APIC är enligt dem själva fokuserade på tre aktiviteter[81]:

- Skapa och på ett säkert sätt förvalta det nationella cykelregistret FNUCI på uppdrag av den franska staten.
- Främja identifiering av cyklar i Frankrike och Europa samt motverka stöld och häleri av cyklar eller andra hjälpmedel för aktiva transporter.
- Främja användandet av cyklar eller andra hjälpmedel för aktiva transporter i samhället.

FNUCI är alltså en databas som innehåller information om alla cyklar som sålts sedan 2021, dess status och ägaruppgifter och koppling till ett ID-nummer. ID-numret består av tio siffror eller bokstäver som följer en teknisk standard hos operatören/utfärdaren. Det finns inget specifikt krav för hur en märkning eller ett ID-nummer ska fästas på cykeln, utan det är fritt för operatörerna att välja metod. Några exempel kan vara klistermärken eller gravering. Metoden måste dock uppfylla kraven på synlighet.

Hur det funkar praktiskt

När en butik säljer en cykel är det krav på att försäljaren identifierar cykeln och förser den med en märkning från en godkänd operatör. Till märkningen kopplas sedan uppgifter om cykeln och köparen för att denna ska kunna kontaktas genom registret. Minsta krav på uppgifter är namn, e-post och telefonnummer. Om cykeln samägs av två personer är det bara den ena personen som kan stå som kontaktperson i registret. Information om cykeln som ska medfölja i registreringen är åtminstone typ av cykel, tillverkare, modell och färg. Ytterligare information om cykeln och dess ägare kan medfölja registreringen men är inte ett krav. Det kan röra sig om adress eller födelsedag för ägaren, cykelns serienummer enligt tillverkaren eller serienummer på komponenter såsom motor eller batteri[82].

Äldre cyklar, som sålts före 2021, är inte belagda med krav på att vara registrerade. Ägaren till en sådan cykel kan dock registrera sin cykel genom en handlare mot samma kostnad som vid nyregistrering[83]. Om försäljaren väljer att föra vidare kostnaden till kund vid nyförsäljning är upp till handlaren. Enligt en fransk försäkringsmäklares hemsida så varierar de olika operatörernas kostnader för registrering mellan 5–27 €[84]. Ingen operatör har några löpande obligatoriska månadskostnader kopplat till registrering vid en egen kontroll i augusti 2025.

Cykeln tilldelas sen en status som ”aktiv” i registret. En cykel i registret kan ha en av följande status:

- Aktiv (när cykeln har lämnat butiken)
- Stulen eller försvunnen (rapporteras av användaren genom operatören)
- Ej i tjänst, förstörd (rapporteras av användaren genom operatören)
- Cykel saknar ägare (cykel befinner sig hos en återförsäljare av begagnade eller reparerade cyklar)
- Till salu (vid andrahandsförsäljning för att köpare ska kunna bekräfta att cykeln inte är stulen)

---

[80] https://www.unionsportcycle.com/lunion/qui-sommes-nous

[81] https://apic-asso.com/qui-sommes-nous/

[82] https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000023086525/LEGISCTA000042563019/2020-11-26/#LEGISCTA000042563019

[83] https://apic-asso.com/particuliers/comment-faire-identifier-son-velo/

[84] https://reassurez-moi.fr/guide/assurance-loisirs/velo/marquage

- Hos återförsäljare (cykeln är registrerad hos en återförsäljare, men är ännu inte såld)

När köpet är genomfört ges den nya ägaren tillgång till information om hur hen kan komma åt uppgifterna i registret.

När en cykels status ändras, exempelvis genom stöld eller destruktion, ska ägaren meddela operatören av registret inom två veckor[85].

Om man vill köpa en cykel av en privatperson ska man först kontrollera ID-numret mot FNUCI på hemsidan (http://www.apic-asso.com/), så att den inte är rapporterad stulen. Rutinen för att sälja en cykel kan säkerligen se lite olika ut hos de olika operatörerna men så här funkar det hos operatören BicyCode:

- Ägaren som vill sälja sin cykel initierar överföringen av ägarskapet till köparen med hjälp av uppgifter som köparen förmedlar till säljaren.
- Om köparen inte redan är användare av BicyCode så får hen ett mejl med bekräftelse att cykeln har överförts. Därefter kan cykeln läggas till i det som BicyCode kallar för ens personliga ”cykelgarage”. I och med det bekräftar du ägarskapet och de uppdaterade uppgifterna om ägarskapet överförs till det nationella registret[86].

Operatörerna

Operatörer av registren kan ses som en mellanhand mellan cyklisterna och det nationella registret. En operatör är alltså ett företag som godkänts av staten genom konsultation med APIC. Operatören måste leva upp till de för registret bestämda kraven för märkning samt datahantering i enlighet med gällande lagar. Operatören åtar sig även att leverera data till det nationella registret på ett sätt som bestäms av APIC.

En operatör ges först tillstånd att driva sin verksamhet under ett år med möjlighet till förlängning med sex år i taget[87]. Vid början av 2025 är det 10 godkända operatörer listade på APIC:s hemsida[88]; Auvray, Bicycode, Decathlon, MFC, Paravol, Recobike, StarWay, T-SUR, Moustache och Velopass.

Alla operatörerna erbjuder märkning i form av ett klistermärke som fästs på cykeln. Flera operatörer erbjuder dessutom alternativa metoder för märkningen, som gravering, kemisk svetsning eller som ett märke som fästs innan cykeln klarlackernas och går således inte att plocka bort utan att förstöra lacken.

Handlarna och företag

Handlarna som säljer nya eller begagnade cyklar måste alltså se till att märka cykeln genom en godkänd operatör vid varje försäljning. Kraven gäller för fysiska butiker såväl som online. Ett undantag finns dock och det gäller när ett företag köper cyklar av ett annat företag (Article R1271-4). Om handlaren inte lever upp till kravet på märkning, eller om den misslyckas med att rapportera informationen för den märkta cykeln till operatören av registret, riskerar handlaren böter enligt lagen (Article R1271-25).

---

[85] https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000023086525/LEGISCTA000042563019/2020-11-26/#LEGISCTA000042563019

[86] https://bicycode.eu/faq-partic/

[87] https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000023086525/LEGISCTA000042563019/2020-11-26/#LEGISCTA000042563019

[88] https://apic-asso.com/operateursdidentificationagrees/#1611324014997-5b6e9313-6bbb

När en cykel återfinns lämnas den till en organisation eller ett företag som destruerar eller renoverar cyklar. Sådana företag har efter godkännande getts tillgång att nyttja registret. Företaget meddelar den förra ägaren genom registret att den har tre månader på sig att hämta sin cykel, innan den övergår i annan ägo eller destrueras. Om tre månader gått och cykeln inte har hämtats upp av ägaren tas informationen om nuvarande ägarskap bort i registret och ägarskapet för cykeln förs över till firman som hanterat den under tiden[89].

Böter riktas även mot aktörer som hanterar eller destruerar upphittade cyklar, ifall de missköter rapporteringen till registret. Det rör sig exempelvis om ifall firman missat att rapportera att en cykel har destruerats eller om en cykel lämnas ut till, eller inte har hämtats upp av ägaren (Article R1271-26). En gammal märkning eller identifiering kan inte återanvändas efter att en cykel passerat genom en firma för återbruk, utan då måste cykeln förses med ny märkning.

Vid online-försäljning av cyklar direkt från tillverkare så har åtminstone den tyska tillverkaren Canyon som rutin att se till att registrera cyklar direkt i fabriken i Tyskland, innan de skeppas till kunden i Frankrike[90]. Således innebär inte det franska systemet något hinder för försäljning online eller genom import. Företaget som säljer cykeln behöver dock vara medveten om reglerna och följa dem. Vad som gäller juridiskt om ett företag utomlands bryter mot reglerna har inte hunnits utforskas inom ramen för projektet.

Användare av informationen i registret

Uppgifterna i det nationella registret (FNUCI) ska tillgängliggöras för ett antal aktörer som en del i arbetet att förebygga cykelstölder och förenkla hanteringen av stulna eller misstänkt stulna cyklar. Respektive användare ges tillgång till den mängd data som är relevant för den tilltänkta utövningen. De som ska ges tillgång till registret är följande:

- Polisen, lokalpolis och gendarmeri (militär polisorganisation förekommande i södra Europa som främst verkar på landsbygden[91])
- Tullen
- Lokala tjänstemän som hanterar hittegods
- Personer, företag eller organisationer som bidrar till hanteringen eller identifiering av cyklar.
- Ansvariga eller representanter för myndigheten för infrastruktur, transporter och mobilitet[92]

Villkoren för tillgången till registret bestäms gemensamt av inrikesministern och transportministern (Artikel R1271-22[93]).

De olika polismyndigheterna ges tillgång till informationen i registret genom en app i sina mobila tjänsteterminaler (NEO). Appen heter SMART Verify[94] och tillhandahålls av ett företag som heter Ingroupe[95].

---

[89] https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000023086525/LEGISCTA000042563019/2020-11-26/#LEGISCTA000042563019

[90] https://www.canyon.com/en-fr/customer-service/shipping-delivery/bicycode.html

[91] https://sv.wikipedia.org/wiki/Gendarmeri

[92] https://www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-des-infrastructures-des-transports-et-des-mobilites-dgitm

[93] https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000042563073

[94] https://apic-asso.com/verifier-le-statut-dun-cycle/

[95] http://ingroupe.com/product/smart-verify/

Nederländerna

RDW i Nederländerna är en myndighet som i viss mån har liknande uppgifter som Transportstyrelsen i Sverige. Bland RDW:s kärnuppgifter finns att registrera fordon och uppgifter om dess ägare, administrera tillstånd för företag som kontrollerar teknisk status för fordon samt att administrera utfärdandet av körkort eller andra tillstånd. RDW driver ett register över stulna cyklar. I registret kan man söka på märke och ramnummer eller chipnummer[96].

I den sammanställning om cykelstölder i Nederländerna som har författats av Kuppens et al. (2020) konstateras att det saknas krav på ramnummer på sålda cyklar och att befolkningen generellt har dålig koll på uppgifterna om sin cykel. I nedan intervju med representanten från Cycleurope framkommer dock att vissa försäkringsbolag i Nederländerna ställer krav på registrering och användning av spårsändare i dyrare cyklar, såsom lådcyklar (se kapitel 4.5). Enligt ett företag i Nederländerna har försäkringsbolagen satt en gräns vid €4500 för kraven på spårsändare[97]. I Kuppens et al. (2020) hänvisas till en tidigare studie av Homburg (2013), om ett införande av obligatoriska ramnummer i Nederländerna. Där konstaterar man att rapporteringsgraden vid stöld är låg och att obligatoriska ramnummer hade kunnat resultera i bättre kunskap bland befolkningen om sin cykel samt att viljan att anmäla stölden därmed ökar. Ett obligatorium hade även kunnat öka mängden insatser för att minska antalet stölder. Ansvarig minister valde 2013 att inte gå vidare med ett obligatorium.

Polisen i Nederländerna driver även tjänsten Stop Heling, som gör det möjligt att kontrollera om ett objekt är registrerat som stulet i polisens databas. Som användare registrerar man sina ägodelar med serienummer eller fotografi i en app på sin telefon. All data lagras lokalt på telefonen tills du rapporterar något som stulet. Därefter görs den stulna ägodelen sökbar i registret[98].

Nederländerna har även en hemsida där 80 % av kommunerna publicerar ägodelar som är upphittade, inklusive cyklar. Cyklar som hittas eller städas bort av kommunerna hamnar i cykeldepåer där medborgare har en begränsad tid på sig att återfå den[99]. I Amsterdam sker detta mot en avgift på 25 € om du hämtar den själv. Du kan även få den levererad hem för 40 €. Ägarskap vid uthämtning bevisas genom att du förfogar över nyckeln till låset på cykeln[100]. I Amsterdam kan man även få sin cykel graverad gratis och inlagd i ett lokalt register med motiveringen att det underlättar att hitta dig som ägare[101].

Belgien

Belgien är en federal konstitutionell monarki. Beslutsbefogenheter i landet delas mellan tre nivåer; den federala (nationell), den språkgemensamma (franska, flamländska och tyska) och den regionala (Flandern, Bryssels huvudstadsregion och Vallonien). Dessa nivåer är rättsligt jämställda men har olika ansvarsområden[102]. Transportmyndigheterna i de tre regionerna har gått samman och startat ett gemensamt cykelregister som de kallar för MyBike.

---

[96] https://fdr.rdw.nl/

[97] https://tracefy.com/en/theft-detection/insure-your-bicycle/

[98] https://stopheling.nl/en/registreren

[99] https://www.verlorenofgevonden.nl/faq

[100] https://www.amsterdam.nl/en/traffic-transport/bicycle-removed/

[101] https://www.amsterdam.nl/verkeer-vervoer/fiets/fiets-gratis-laten-graveren/

[102] https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/eu-countries/belgium_sv

Nedan information är hämtad från registrets hemsida[103] och via en intervju med en tjänsteperson på myndigheten som var med och startade upp registret.

Varje region är ansvarig för verksamheten inom sitt eget geografiska område men den samlande databasen förvaltas på federal nivå. Tjänsten är gratis för användare och respektive region ansvarar för att skicka ut klistermärken för att synliggöra registreringen av cyklar. Det är medborgarna i respektive region som ansöker om att få registrera sin cykel. För att få nyttja tjänsten behöver man vara bosatt i Belgien, ha tillgång till ett av staten utfärdat identifikationsnummer, samt uppge sin e-postadress. Användaren skapar ett konto där den lägger upp information om cykeln, såsom märke, serienummer/ramnummer, kvitto från inköpstillfället och foton med mera. Inom två veckor skickas sedan klistermärket ut på vilket det finns en unik QR-kod kopplad till cykeln. Klistermärket ska sedan fästas synligt på cykeln.

Även om klistermärket ska vara utformat för att vara extra svårt att ta bort så är det inte omöjligt. Om ett klistermärke saknas eller är så skadat att det inte går att läsa av så går det även att söka på cykeln i registret på andra detaljer, utöver numret eller QR-koden. Exempelvis går det att söka på märke, färg och ramnummer.

Det är bara myndigheterna i respektive region som kan upprätta och skicka ut märkningen. Cykelhandlare har därmed ingen roll att spela, annat än att hjälpa till att tipsa och informera om registret vid köptillfället. Systemet gäller enbart cyklar och kan inte nyttjas för elsparkcyklar eller andra personliga ting.

Vid försäljning mellan privatpersoner ska säljaren föra över cykeln till köparen via hemsidan. Köparen måste ha registrerat ett konto på mybike.belgium.be och säljaren initierar överföringen genom att uppge köparens mejladress. När säljaren initierat överföringen måste köparen acceptera den innan den är giltig. Om köparen inte accepterar överföringen inom en månad får cykeln statusen ”utan ägare” i registret. Både säljare och köpare måste signera överföringen med e-legitimation för att den ska vara giltig. Utöver själva överföringen uppmanas cyklister som köper och säljer cyklar upprätta ett köpekontrakt som skrivs under av båda parter. Detta avtal ska inkludera datum för försäljningen, köpesumma och numret på MyBike-märkningen.

Barn från 13 års ålder kan skapa sitt eget konto och registrera sin cykel. Föräldrar kan innan dess registrera och märka sina barns cyklar och föra över ägarskapet till barnets MyBike-konto efter att det har fyllt 13 år. Det går bra att vänta med överföringen tills barnet har blivit myndigt.

Det går att registrera en cykel utan att använda klisterlappsmärkningen. I dessa fall uppmanas man att vara extra noggrann med att föra in detaljer om cykeln i registret så att det är enkelt att identifiera den på andra sätt än genom QR-koden.

Det är inte obligatoriskt att föra in kvitto från köptillfället, så om man saknar kvitto så går det att registrera cykeln ändå. Men om man har ett kvitto så uppmanas man att föra in det, som ett sätt att undvika att uppgifterna tappas bort senare.

Om någon hittar en misstänkt stulen cykel kan man skanna QR-koden och se om cykeln är rapporterad stulen. Om det visar sig att cykeln är stulen så går det att kontakta ägaren anonymt genom plattformen. Den som hittat cykeln uppmanas då inkomma med så mycket information som möjligt för att ägaren ska kunna återfå sin cykel. Ifall Polisen hittar cykeln så ska de ta kontakt och försöka ordna så att ägaren kan hämta den.

Om man får sin cykel stulen så uppmanas man först att markera den som stulen i tjänsten. Därefter bör man polisanmäla stölden, vilket går att göra med en dataexport från MyBike. När polisanmälan är klar

[103] https://mybike.belgium.be/fr/faq

så bör man igen logga in och uppdatera cykelns status som ”rapporterad som stulen till Polisen” och bifoga anmälningsnumret från polisanmälan.

En intervju genomfördes 2025-04-29 med representant på myndigheten i Bryssel (Bruxelles Mobilité). Representanten berättar att registret startades genom ett politiskt initiativ i huvudstadsregionen. Senare anslöt sig de två andra regionerna till systemet.

Till att börja med erbjöd man gravering med medborgarna ville inte ha den tjänsten. Istället utvecklades systemet med klisterlappar och QR-koder. Systemet bygger på frivillighet och är inte något obligatoriskt. Alla cykelaffärer är dock informerade och myndigheten har även delat ut informationsmaterial till dem. Initialt så ansvarade cykelhandlarna för att registrera cyklarna men det var bara en liten minoritet av alla som gjorde rätt enligt instruktionerna. Vissa satte bara dit klistermärket men registrerade inte cykeln. Därför bytte de system så att handlarna istället informerar om registret och sedan får ägaren registrera cykeln på hemsidan. Därefter får de ett klistermärke som de kan sätta på cykeln.

Företag kan också registerna cyklar som de äger. De har i dagsläget inget system för att flagga personer som registrerar väldigt många cyklar (misstänkta tjuvar). Det har hittills registrerats mellan 66 000 och 72 000 cyklar varje år. 14 procent av de registrerade cyklarna som har blivit stulna har även blivit återfunna.

Polisen höll, vid tiden för intervjun, på att utveckla en app för att kunna söka på cyklar i deras handdatorer ute på plats. Detta istället för att en person på registret svarar på ett mail eller ett telefonsamtal från polisen och bekräftar om cykeln är stulen eller ej. Tjuvar kan ladda upp cyklar och de är kreativa, men enligt representanten så vill de gärna göra snabba affärer och registrering är för omständligt för dem. Vid frågan om försäkringsbolagen på något sätt är involverade i registret så är svaret nej. Flera bolag uppmuntrar dock sina kunder att registrera sina cyklar i registret.

Det nationella systemet lanserades så sent som april 2024 så några effekter av implementeringen eller statistik på om cykelstölderna har påverkats har inte kunnat ses än. Man har dock fått en stor mängd glada tillrop från allmänheten och Polisen.

Gällande kostnader för systemet så kunde inte representanten svara på vad det kostar nationellt. Personalkostnader kan variera i de olika regionerna. Men själva förvaltningen av databasen har en årlig budget på 8000 €. Sen är det ett upphandlat företag som ordnar med att skicka ut klistermärken. Kostnaden per klistermärke ligger omkring 1€ styck.

Representanten var med och utvecklade det första registret i huvudstadsregionen. Motiveringen till att börja lokalt där var att det var bättre att göra någonting, hellre än att vänta och hoppas på att någon på federal nivå skulle ta tag i problemet.

Enligt företrädaren så ska de redan har sett positiva effekter på antalet uppklarade stölder. På frågan om källhänvisning till data för det påståendet så har inte representanten återkommit, trots upprepade förfrågningar. I den officiella belgiska statistikdatabasen tycks inte cykelstölder gå att utläsa[104] och bara offentliga aktörer har tillgång till den nationella statistikdatabasen[105]. En polisrapport från 2023, innan MyBike lanserades publikt, uppger att antalet anmälda cykelstölder hade sjunkit med 3,6 % jämfört med året innan. Det totala antalet anmälda stölder år 2023 var 29 763[106]. Mörkertalet för cykelstölder i Belgien, baserat på ett par mindre enkätundersökningar, skattas till mellan 37-60 %[107].

[104] https://statbel.fgov.be/en

[105] https://www.kastze.be/over-onze-pz/de-politiestructuur/de-algemene-nationale-gegevensbank

[106] https://www.politie.be/5998/nl/nieuws/de-criminaliteitsstatistieken-voor-het-jaar-2023-staan-online

[107] https://safe.brussels/sites/default/files/2024-06/Focus%20Vols%20de%20v%C3%A9los%202024%20FR%20Final.pdf

Storbritannien

Den brittiska transportpolisen uppmanar på sin hemsida att man bör registrera sin cykel i ett nationellt register som har godkänts av Secured By Design[108]. Secured By Design är en organisation som ägs av UK Police Service som arbetar med att förebygga brott genom bättre säkerhetstjänster och produkter[109]. I skrivande stund (april 2025) finns det endast ett renodlat cykelregister i deras databas över godkända tjänster, och det är Bike Register.

Bike Register

Brittiska Bike Register, är ett kommersiellt register som drivs av företaget Selectamark Security Systems plc som arbetar med egendomsmärkning. Enligt deras hemsida har de över 1,4 miljoner registrerade cyklar i databasen och över 1,2 miljoner aktiva användare. På hemsidan framgår även att alla Polisdistrikt i Storbritannien använder sig av registret[110]. En polis som berättar om registret i en Youtubevideo framhåller dock att Polisen i Nordirland inte använder det i nuläget[111].

Registrering av cyklar görs antingen av ägaren själv via hemsidan, eller så kan man uppsöka ett registrerings-event som regelbundet arrangeras av Polisen. Vid ett registreringsevent är det bara att dyka upp så gör polisen registreringen åt dig[112]. Registreringen görs genom att ramnumret läses av och läggs in i registret. Att lägga till ramnumret i registret är gratis för användaren men om man vill ha någon form av stöldmärkning på cykeln så behöver man köpa den själv. Det finns tre olika märkningar att köpa till sin cykel. Den billigaste kostar i skrivande stund 13 pund om den inhandlas via hemsidan. Då får man en ”tamper resistant” klisterlapp med QR-kod att fästa på cykeln. Mellan-nivån av märkning kostar 20 pund och då ingår utöver klisterlappen ett kit för kemisk etsning av ramen. Cykelns registernummer etsas alltså in i ramen. Den dyraste märkningen kostar 30 pund och utgörs av motsvarande etsning som mellannivån med skillnaden att etsningen görs med UV-färg så att den inte syns med blotta ögat, utan det krävs en UV-lampa för att upptäcka märkningen[113].

Om man vill sälja en registrerad cykel och föra över registreringen till den nya ägaren så behöver man köparens mejladress, varpå köparen måste slutföra överföringen. Någon publik information om vad som händer om köparen inte slutför överföringen finns inte på hemsidan[114].

Om ens cykel blir stulen så ska man logga in på sitt användarkonto och uppdatera cykelns status. Där ombeds man även beskriva hur och var stölden skedde och bifoga ett referensnummer från polisanmälan[115]. Hemsidan marknadsför inga funktioner för att underlätta polisanmälan vid händelse av stöld. Polisen har tillgång till en app i sina tjänstetelefoner med vilken de kan kolla ägarskap på samtliga cyklar. Därmed kan Polisen göra snabba ingripanden mot någon som cyklar runt på en cykel misstänkt stulen cykel. Tidigare behövde Polisen kontakta det centrala registret för att kunna kontrollera cyklarna[116].

---

[108] https://www.btp.police.uk/cp/crime-prevention/keeping-vehicles-safe/how-safe-is-your-bike/

[109] https://www.securedbydesign.com/about-us/about-sbd

[110] https://www.bikeregister.com

[111] https://www.youtube.com/watch?v=Ohga9XB8XXI

[112] https://www.bikeregister.com/events

[113] https://www.bikeregister.com/advice/how-it-works

[114] https://www.bikeregister.com/account/how-can-i-transfer-ownership-of-my-bike

[115] https://www.bikeregister.com/account/how-can-i-update-the-status-of-my-bike

[116] https://www.bordertelegraph.com/news/23215810.police-officers-now-new-app-containing-stolen-bike-details/

Nordamerika

Enligt en före detta polis i Kanada saknas det ett heltäckande stöldregister för cyklar både i USA och Kanada. Det tycks även vara så att det saknas samordning mellan delstaterna och mellan olika polismyndigheter[125]. Det finns dock privata och ideella initiativ som är värda att titta närmare på.

Bike Index (USA)

Bike Index presenterar sig själva som en ”non-profit organisation” som sedan 2013 driver ett cykelregister. Användarna finns primärt i USA och Kanada men på hemsidan listas flera internationella partners, bland annat i Nederländerna, Spanien och UK[117]. På sin hemsida anges att det i nuläget finns 1,4 miljoner registrerade cyklar i databasen. Över 150 000 av dessa är markerade stulna och strax över 15 000 har markerats som återfunna efter en stöld[118].

Vem som helst kan registrera en cykel i tjänsten. Om man väljer att registrera sin cykel hos en av partnerorganisationerna kan man få sin registrering verifierad. Vissa partnerorganisationer väljer dock bara att verifiera cyklar som de säljer själva. Registreringen inkluderar ramnummer/serienummer, om det är en elcykel eller vanlig cykel, tillverkare, modell, färg och kontaktuppgift till ägaren.

I inloggat läge kan man även rapportera en upphittad eller övergiven cykel. Där fyller man i ramnummer och kännetecken för cykeln på liknande sätt som för sin egen cykel. Utöver det fyller man i kontaktuppgifter och information om var cykeln befinner sig. Via inloggningen kan man även fylla i uppgifter om det lås man använder. Om ens cykel blir stulen uppmanas man först rapportera den som stulen till polisen och sen markera den som stulen i registret. När man rapporterar den som stulen i Bike Index så uppmanas man bifoga så mycket information som möjligt om cykeln och var stölden skedde[119]. Communityt runt Bike Index informeras sen om stölden och uppmanas hålla utkik efter cykeln. Bike Index rapporterar även stölden till LeadsOnline som är en sida för datadelning för verksamheter och rättsvårdande myndigheter. Om Polisen eller exempelvis en pantbank gör en sökning på ramnumret i LeadsOnline så flaggas den som stulen och ägaren kan kontaktas[120]. Polisen kan även söka i registret på samma sätt som övriga allmänheten[121].

När cykeln är markerad som stulen i Bike Index så kan man även välja att göra en betald annons riktad mot Facebook-användare i området där cykeln blev stulen. Då betalar man själv för annonskostnaderna. Genom sidan kan man även publicera förprogrammerade stöldannonser till sina egna sociala medier[122].

I grundutförandet för registrering inkluderas ingen stöldskyddsmärkning, utan identifieringen av cykeln sker via ramnummer eller andra detaljer som gör cykeln identifierbar. Möjligheten finns dock att köpa till en märkning med en QR-kod till sin registrerade cykel. Enligt hemsidan är märkningen, likt märkningarna från andra register, väderbeständig och svår att ta bort. Kostnaden för köp av märkning är i dagsläget cirka 50 kr plus frakt. Märkningen består dels av ett nummer och en QR-kod som kan skannas med mobilkameror[123].

---

[117] https://bikeindex.org/where

[118] https://bikeindex.org/

[119] https://bikeindex.org/stolen

[120] https://bikeindex.org/news/bike-index-partners-with-leads-online

[121] https://bikeindex.org/news/bike-index-for-law-enforcement

[122] https://www.youtube.com/watch?v=SIacA_BsNdw

[123] https://bikeindex.myshopify.com/products/bike-index-qr-sticker

Project 259 Garage (Kanada/USA)

Project 529 Garage[124] initierades i Vancouver efter att en lokal polis kommit i kontakt med en före detta Microsoft-chef. Tillsammans utvecklade de en digital plattform avsedd att integrera med polisens arbete och samverka med civilsamhällets aktörer för att sprida kunskap om cykelstölder. Vid den tidpunkten arbetade polisen uteslutande med cykelrelaterad brottslighet. Plattformen riktar sig till en bred målgrupp – allt från cykelhandlare till skolor och hela städer – och beskrivs som en helhetslösning för samtliga involverade parter[125].

Cyklister uppmuntras att registrera sig på plattformen, antingen i samband med evenemang eller om den som köper in tjänsten väljer att upprätta en fast plats där man kan lämna in sin cykel och få den registrerad.

Polisen eller den som köper in tjänsten kan därefter söka i databasen efter stulna cyklar, ta direktkontakt med ägaren eller själva publicera information om upphittade cyklar, vilket gör dem sökbara för ägaren. Grundaren betonar att programmets effektivitet ökar när hela samhället deltar och engagerar sig på olika sätt. Informationskampanjer är därför en central del i arbetet, eftersom programmets framgång förutsätter att allmänheten känner till dess existens. Registret utgör grunden för att förhindra cykelstölder, men det är många aktörer går samman och bidrar med sin del av lösningen som man verkligen ser effekt[125].

Enligt information på Project529:s hemsida så minskade antalet anmälda cykelstölder i Vancouver med 30 %, två år efter införandet. Därefter har antalet stölder fortsatt minska ytterligare cirka 30 % sen 2015. Minskningen sedan 2015 i faktiska antal är cirka tvåtusen stölder per år och 2023 var antalet stölder i Vancouver strax över 1000[126]. Det kan jämföras med exempelvis Stockholm stad där det enligt Brottsförebyggande rådets statistikdatabas[127] skedde över 6000 polisanmälda stölder under 2023. Antalet invånare i de båda städerna tycks vid en snabb sökning på nätet vara någorlunda jämförbara (ca 700 000 i Vancouver och knappt 1 000 000 i Stockholm).

Vid registrering av sin cykel fyller man i uppgifter enligt formuläret. Förutom ramnummer/serienummer så fylls uppgifter om tillverkare, modell, och färger i. Man fyller även i om cykeln är köpt begagnad eller ny och man ombeds även fota av sitt kvitto för köpet av cykeln och hur mycket den kostade.

Efter att man fyllt i de grundläggande uppgifterna uppmanas man ladda upp fotografier av cykeln, varav ett på dig med cykeln, cykeln fotad från sidan och minst ett foto med speciella detaljer som gör din cykel identifierbar. I sitt ”cykelgarage” kan man även lägga till kringutrustning som man har fäst på cykeln, såsom lampor, ringklockor, datorer. Även kringutrustningen registreras med tillverkare, modell, färg och serienummer om man har det. Det går även att lägga till en fritextbeskrivning om saken man registrerar samt ett uppskattat monetärt värde. Märkning genom en QR-kod bekostas av användaren men registrering av cyklar kan göras utan kostnad[128].

Finansieringen av Project 529 Garage sker genom abonnemangsavtal med den part som köper tjänsten. Project 529 erbjuder olika paket som riktar sig mot dels mot hela städer eller länder, polismyndigheter, myndigheter eller mot organisationer såsom universitetscampus och fristående aktörer som behöver

[124] https://project529.com/garage

[125] There's a proven way to stop bike theft. So why are so few cities doing it? (https://youtu.be/48V9Xtpgq9I)

[126] https://project529.com/garage/law_enforcement

[127] https://statistik.bra.se/solwebb/action/index

[128] https://project529.com/garage/shieldtips

hantera cyklar. Cykelhandlare eller cykelklubbar är också aktörer som tjänsten riktar sig mot. Förutom hantering av stulna cyklar så kan tjänsten användas för kommunikation mot cyklister.

Beroende på vilken typ av organisation och hur många användare som tjänsten beräknas inkludera så anpassas priset. Enligt en kalkylator på hemsidan skulle grundkostnaden för tjänsten i abonnemangsform för en stad av Stockholms storlek börja på $12 600 per år[126]. För en stad med 100 000 invånare skulle priset vara cirka 25 000 kr/år med en kronkurs runt 9,5 kr/dollar.

I tjänsten ingår ett antal administratörskonton beroende på abonnemangets storlek och specifika funktioner beroende på vilken typ av avtal man ingår, eller vilken typ av organisation man är.

Tyskland

Tyskland saknar idag ett rikstäckande cykelregister. Flera lokala polismyndigheter erbjuder dock gratis registrering och stöldskyddsmärkning vid regelbundna event, exempelvis Polisen i Berlin. Då sparas information om cykeln och ägaren i ett lokalt polisregister som kan användas för att återbörda stulna cyklar till sin rätta ägare. Polisen hävdar att märkningen i sig gör andrahandsvärdet mindre så att cykeln blir mindre stöldbegärlig[129]. Det finns dock ingen funktionalitet för allmänheten att söka i detta system för att undvika att köpa en stulen cykel. Liknande system finns i Leipzig där Polisen använder ett frivilligt register[130]. Enligt uppgift har åtminstone 150 000 cyklar registrerats i Leipzig[131].

ADAC, Allgemeiner Deutscher Automobil-Club, och ADFC, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, har historiskt erbjudit gravering av cykelramar med något som kallas EIN-kod. EIN-koden är en personlig kod som genereras baserat bland annat på namn, adress[132]. Koden kan genereras genom en hemsida där man fyller i sitt namn och sin adress[133]. Om man byter bostadsadress enstaka gånger så är det inget problem för Polisen att följa flyttkedjan, men om man flyttat många gånger uppmanas man att gravera om sin cykel. Eftersom koden blir personlig så måste den inkluderas i ett eventuellt köpekontrakt om man säljer cykeln vidare. En kopia på kontraktet måste då även sparas för att kunna bevisa ägarskap. Gravering görs mot en kostnad på mellan 15 och 45 Euro beroende på utförare och eventuella medlemsrabatter om man gör det genom ADAC eller ADFC. Efterfrågan på gravering verkar dock minska med tiden så allt färre vanliga cykelbutiker erbjuder idag tjänsten [132]. Det finns även tjänster som erbjuder EIN-koden som en klisterlapp istället för gravering[134].

Den federala polismyndigheten har även tagit fram ett analogt cykelpass där man som ägare kan föra in alla uppgifter om cykeln och spara. Mallen för passet går att ladda ner från en hemsida, skriva ut, fylla i informationen och spara passet tills man behöver informationen. Tidigare fanns en app för digital registrering av informationen men denna har tagits bort från plattformar för nedladdning[135]. Det finns således inga digitala data som går att söka på centralt.

---

[129] https://www.berlin.de/polizei/aufgaben/praevention/diebstahl-und-einbruch/artikel.358680.php?

[130] https://static.leipzig.de/fileadmin/mediendatenbank/kee-leipzig-de/Fahrradregistrierung_Formular.pdf

[131] https://www.tag24.de/leipzig/alles-noch-viel-schlimmer-sicherheitsluecken-und-chaos-im-fahrrad-register-der-polizei-1586639

[132] https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/zweirad/fahrrad-ebike-pedelec/kauf-ausruestung/fahrradcodierung/

[133] https://fa-technik-adfc.de/ein

[134] https://fahrrad-diebstahlschutz.com/codieraufkleber-fahrradcodierung/

[135] https://www.polizei-beratung.de/themen-und-tipps/diebstahl/diebstahl-von-zweiraedern/fahrradpass/

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 vägmaterial, ett mättekniskt laboratorium och ett krocksäkerhetslaboratorium.

Transportbiblioteket vid VTI är en nationell resurs för informationsförsörjning och informationsspridning 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

Mikael Damkier/Mostphotos.com