

Borlänge den 17 februari 2023

Till  
[ju.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:ju.remissvar@regeringskansliet.se)  
[ju.l2@regeringskansliet.se](mailto:ju.l2@regeringskansliet.se)

## Remissvar från Sveriges MotorCyklister: Ju2022/03386 Nya trafikförsäkringsregler– stärkt skydd för försäkringstagare och andra som skadas i trafiken

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har getts möjlighet att besvara denna remiss.

### Sammanfattning

SMC anser att förslaget innebär en orimlig överimplementering av det reviderade motorfordonsförsäkringsdirektivet då det gäller vilka som är skadelidande eftersom förslagsställaren vill inkludera förare av långsamma eldrivna elfordon i trafikskadelagen. Direktivet ger en möjlighet för varje medlemsstat att skapa mer förmånliga bestämmelser för de skadelidande än minimikravet i direktivet. Utredaren säger att vid genomförandet av direktivet i svensk rätt är det viktigt att säkerställa att skyddet som i dag ges till dem som skadas i trafiken inte sänks. Men, i detta förslag har begreppet skadelidande utökats betydligt till att omfatta även förare av alla typer av lätta elfordon som varken omfattas av den tvingande trafikförsäkringen eller av krav på nykterhet, körkort eller liknande.

Förslaget skulle innebära kraftigt ökade kostnader för fordonsägare till registrerade fordon som är skyldiga att betala trafikförsäkring för att bekosta den explosionsartade utvecklingen av förare på lätta elfordon där varken ägare eller förare kommer att behöva ha försäkring, använda skyddsutrustning eller vara alkohol- och drogfri under framförandet. SMC anser att trafikskadelagen inte ska omfatta lätta eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning som anges i artikel 1 EU/2021/2118. Här bör en ny lag om ansvarsförsäkring för lätta eldrivna fordon införas. Alternativt bör trafikskadelagens innebörd om skadelidande ändras utifrån att begreppet endast omfattar tredje part i EU/2021/2118 och 2009/103/EG.

Förslaget innebär också en dubbling av den lägsta tillåtna maximala ersättningsnivån för motortävlingsförsäkringar. Det finns inget underlag som beskriver tidigare omfattning och SMC anser därför att summan bör jämkas neråt.

### Vilka är skadelidande enligt direktivet?

Skadelidande är enligt artikel 1, 2009/103/EG ”personer som är berättigade till ersättning för förlust eller skada orsakad av fordon”. Enligt artikel 3 ska varje medlemsstat vidta åtgärder som är lämpliga för att hemmahörande fordon ska omfattas av ansvarsförsäkring. Omfattning och villkor ska bestämmas utifrån vad som avses vara lämpliga åtgärder. Artikel 12. 1 fastställer att *försäkring enligt artikel 3 ska omfatta passagerare med undantag för föraren*. Artikel 12.3 klargör att artikel 3 ska omfatta person- och saksador som drabbar fotgängare, cyklister och andra icke-motoriserade trafikanter i olyckor där ett motorfordon är inblandat. De ska vara berättigade till ersättning enligt nationell civilrätt.

Innebörden i dessa tre artiklar har inte förändrats genom ändringar i EU/2021/2118. Det finns inga krav på att förare av lätta elfordon ska omfattas av trafikskadelagen. Däremot finns grund för att de som blir påkörda av lätta elfordon, tredje part, ska omfattas av någon form av ersättning.

SMC har inför besvarandet av remissen tagit del av en lång rad studier om olyckor med elsparkcykel. Samtliga studier visar att det är singelolyckor som är den dominerande olyckstypen och att det är föraren av det lätta elfordonet som skadas vid olyckan (1, 2, 3, 4, 5, 6).



**SMC anser att:**

- förslaget inte är en lämplig åtgärd då det ger ett okänt antal trafikanter som inte omfattas av motorfordonsförsäkringsdirektivet rätt till ersättning via trafikskadelagen,**
- förslaget belönar trafikanter som varken omfattas av eller bidrar till att bära sina egna kostnader,**
- förslaget innebär att vad som klassas som allvarliga trafikbrott bland andra trafikanter som betalar trafikförsäkring här belönas genom ersättning från Trafikförsäkringsföreningen om föraren kör ett lätt elfordon vid olyckstillfället, samt att**
- förslaget ska avvisas och omarbetas i den delen som ger förare av lätta elfordon rätt till ersättning genom trafikskadelagen.**

**Vilka fordon omfattas av direktivet och i vilken omfattning?**

Förslaget innebär att ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning alltid ska ses som ett motordrivet fordon i Trafikskadelagen om det väger högst 25 kilo och har hastighet som överstiger 20 km/t eller om det väger över 25 kilo och kan köras över 14 km/timmen. Det handlar idag främst om elsparkcyklar som ägs av privatpersoner eller elsparkcyklar som hyrs ut av kommersiella aktörer. Det finns ingen uppgift i underlaget om hur många fordon som egentligen omfattas av den föreslagna utökningen av Trafikskadelagen. Det finns heller ingen framtidsspaning som beskriver hur många fordon som kan komma att ingå i begreppet. Norge inför krav på ansvarsförsäkring från 1 januari 2023 och man uppger i samband med detta att det importerats omkring en miljon lätta elfordon till landet som omfattas av den nya lagen.

Enligt 3 § lagen om vägtrafikdefinitioner är det Transportstyrelsen som beslutar i frågan om vilket slag av fordon som ett visst fordon eller en viss fordonstyp ska tillhöra. Om förslaget blir verklighet blir det Transportstyrelsen som avgör vilka som ska få ersättning enligt trafikskadelagen.

**SMC anser att även om Transportstyrelsen har mandat att avgöra frågan om fordonslag är det inte Transportstyrelsen som ska avgöra vem eller vilka som är skadelidande enligt EU/2021/2118 och 2009/103/EG och därmed ska omfattas av Trafikskadelagen.**

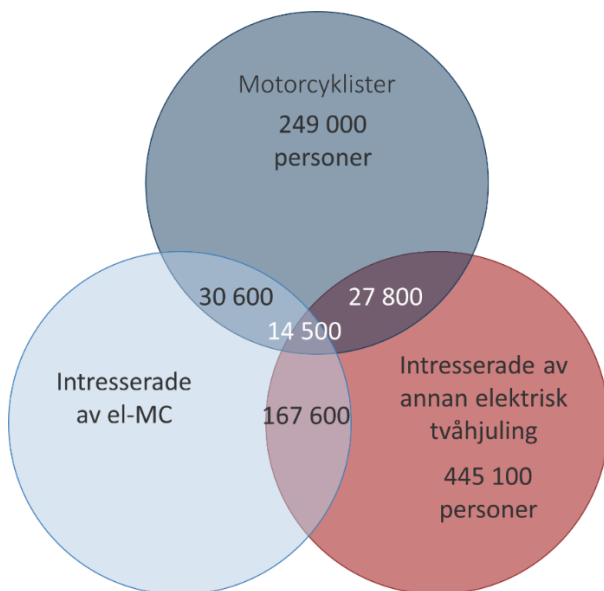
**SMC och Demoskop förväntar en halv miljon nya elfordon**

Demoskop genomförde 2020 drygt 3500 telefonintervjuer med ett tvärsnitt av befolkningen på uppdrag av SMC (7). Antalet personer som var intresserade av en elektrisk motorcykel eller annat eldrivet tvåhjuligt fordon var 710 300 personer. Av dessa är 97 600 intresserade av el-MC, resten av andra tvåhjuliga elektriska fordon som inte är trafikförsäkringspliktiga. Som alla vet går utvecklingen otroligt snabbt bland lätta elfordon. Ingen vet vilka fordon som kommer att finnas ute på gator och vägar om fem-tio år. SMC förväntar en kraftig och snabb ökning av olika typer av lätta elfordon. Resultatet av Demoskops undersökning visar att det måste bli ett krav att alla fordon ska omfattas av trafikförsäkring eller en ny form av ansvarsförsäkring. Det är inte rimligt att belasta ägare till andra registrerade fordon med kostnader för skador som uppstår på grund av förare på oförsäkrade fordon. Det är inte heller rimligt eftersom förslaget innebär en överimplemtering som vida överstiger omfattningen av direktiv 2009/103/EG och (EU) 2021/2118.



### SMC anser att

- förslaget kommer att innebära kraftigt ökade trafikförsäkringspremier för alla ägare av registrerade fordon för att täcka andra trafikantgruppers skadekostnader utan att de bidrar till dessa samt att
- förslaget innebär ökade kostnader genom trafikförsäkringsskatten, 32 procent som läggs ovanpå trafikförsäkringen för alla fordonsägare.



**Källa:** Demoskop intervjuer med 3 536 personer

### Alternativ för att genomföra direktivet

I detta kapitel diskuteras endast två olika alternativ för att genomföra direktivet; att kräva trafikförsäkring för fordonen eller att skador i trafik med fordonen ska ersättas av Trafikförsäkringsföreningen. Tyvärr utesluter utredaren andra tänkbara alternativ som till exempel en separat ansvarsförsäkring. Utredaren talar inte alls om vem som är skadelidande enligt direktivet i detta avsnitt och för vilka ersättning från trafikförsäkring ska utgå utifrån begreppet skadelidande. Utredaren utgår enbart från den svenska trafikskadelagen som är betydligt mer generös än många andra länders då den även omfattar föraren och inte enbart tredje part som är fallet i övriga EU.

För SMC och sannolikt alla fordonsägare i Sverige är det självklart att ägarna till de fordon som ska åtnjuta ersättning från trafikförsäkringen själva ska bära kostnaderna för skador som uppkommer till följd av fordonens användning. Därför måste det införas krav på någon form av försäkring för ägarna av de lätta elfordonen.

Utredaren anser att höga försäkringskostnader, bristande kontroll och avsaknad av sanktioner är anledningar för att exkludera ägare till lätta elfordon från krav på trafikförsäkring. SMC är ytterst förvånade över denna skrivning. Redan idag vet vi att var tredje person som dör på en MC saknar körkort och att 76 procent av dessa förare kör en motorcykel som är olaglig och oförsäkrad. Endast en tredjedel av de körkortslösa personer som skadas svårt på MC under de senaste åtta åren körde en försäkrad motorcykel. Idag betalar MC-ägare höga försäkringspremier för att täcka inte bara sina egna kostnader utan även en stor växande grupp personer som står vid sidan av lagen och inte bidrar till att bära kostnaderna. MC-ägarna tar helt avstånd från denna grupp och de konsekvenser deras handlande leder till. MC-ägarna

Borlänge den 17 februari 2023

vägrar självklart från att ta ansvar från ytterligare trafikanter som inte bidrar till sina egna kostnader.

**SMC förväntar sig att regeringen tar krafttag mot brott mot trafikskadelagen istället för att befästa detta genom att vältra över kostnader på laglydiga ägare av registrerade fordon.**

### **Registreringsplikt eller inte?**

Utredaren säger först att förarbeten uttalat att registreringsplikt och försäkringsplikt ska samordnas så långt det är möjligt. Sedan väljer utredaren att bortse från frågan om registrering och hänvisar till trampcyklar och eldrivna enhjulingar och säger: *frågor om vilka fordon som bör vara registreringspliktiga och hur en sådan skyldighet skulle kunna genomföras i praktiken kräver dock andra överväganden som inte har samband med genomförandet av detta direktiv. Frågan om en sådan skyldighet ska föreskrivas får därför behandlas i ett annat sammanhang.*"

Utredaren väljer därmed att inte utreda andra alternativ än att kräva trafikförsäkring för fordonen eller att skador i trafik med fordonen ska ersättas av Trafikförsäkringsföreningen. Längre fram i kapitlet om Alternativ för att genomföra direktivet konstaterar utredaren att moped klass II omfattas av trafikförsäkring även om dessa fordon inte är registrerade. Utredaren verkar tycka att det blir krångligt för försäkringsgivarna att erbjuda försäkringsprodukt för lätta elfordon – trots att det är detta som är försäkringsgivarnas huvudsakliga sysselsättning.

### **SMC anser att**

**-kostnad för ägare och uthyrare av lätta elfordon i form av någon form av försäkring inte bör utgöra ett hinder för att för att ägarna på samma sätt som andra fordonsägare ska bära sina egna kostnader.**

### **SMC anser inte att**

**-kostnader och administration för försäkringsgivarna för att erbjuda försäkringar till förare och uthyrare av lätta elfordon är en orsak för att inte erbjuda dem en försäkringsprodukt.**

### **Fordonens olycksrisk och skadekostnader**

Alla som arbetat med trafiksäkerhet och transportpolitik under de senaste fem åren har brottats med den explosion av allvarliga olyckor som skett med elsparkcyklar i Sverige och resten av världen. Flera utredningar har genomförts i Sverige, Europa och resten av världen, statistik har presenterats och forskning pågår för att försöka minska de allvarliga olyckorna bland lätta elfordon. Det handlar om tusentals olyckor i Sverige, även med dödade och allvarligt skadade och främst bland yngre. Mot bakgrund av detta är det minst sagt märkligt att utredaren använder 2019, det år som elsparkcyklarna etablerades i Sverige, som bas för sitt förslag och bortser från allt som hänt sedan dess. .

Transportstyrelsen publicerade i november 2021 (ett år innan förslaget skickades ut på remiss) en analys där olyckor bland fem fordonstyper jämfördes. Det fordonslag som sticker ut är lätta elfordon, elsparkcyklar. En gemensam nämnare för de övriga fordonen är att de är trafikförsäkringspliktiga (1) vilket inte gäller elsparkcyklarna. En ny växande kategori finns rapporterad i Transportstyrelsens pressinformation från den 12 januari 2023. Det visar de preliminära uppgifterna som sammanställts av Transportstyrelsen fram till den 11 januari 2023. Under 2022 omkom 220 personer i trafiken varav fyra elsparkcyklister.

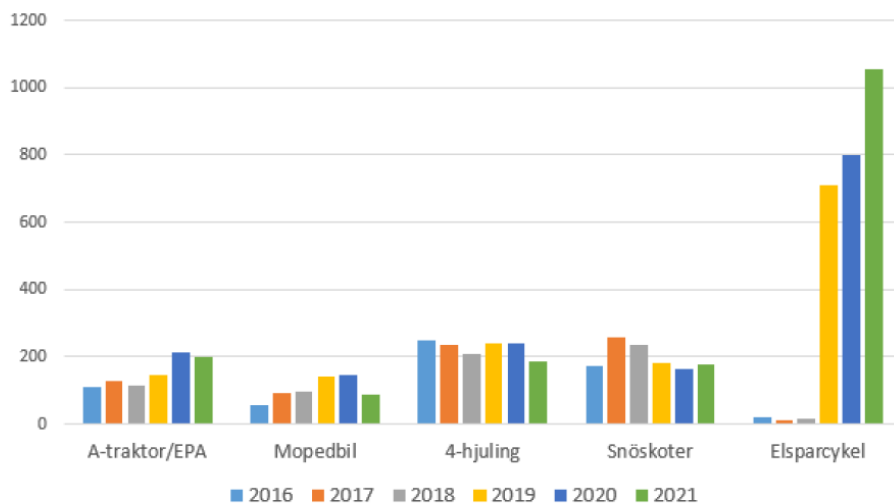
**Sveriges MotorCyklister**

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge  
0243-669 70  
www.svmc.se



**Sveriges MotorCyklister**

## Olycksstatistik om fem fordonstyper



Diagrammet visar antal personskadeolyckor efter trafikelement och år. Olyckor till och med augusti, uttaget gjort i oktober 2021.

Rapporten säger att antalet olyckor ökade kraftigt 2019 när fordonet etablerades på marknaden. Statistikrapportering var bristfällig under 2020 på grund av pandemin men har fortsatt att öka under 2021. Under de senaste fem åren har det i genomsnitt inträffat en dödsolycka vartannat år där minst en elsparkcykel varit inblandad. (1).

Folksam har gjort en studie där deras egna olycksrapporter och olyckor i STRADA jämförs. 83% av olyckorna var singelolyckor och i nästan hälften av olyckorna var förarna påverkade av alkohol. Även här skedde de flesta olyckorna nattetid (22.00-06.00) och under helgerna (2).

En hög förekomst av alkoholpåverkan rapporteras i flera studier från olika länder (Norge, Danmark, Finland, Tyskland, Österrike med flera) (3). En finsk studie visar att 90 procent av de som färdats på elsparkcykel som fick en ansiktsfraktur var alkoholpåverkade. Studien visade också att sannolikheten att man skulle köra berusad var 18 gånger högre för elsparkcykel jämfört med cykel (4). En norsk studie har också jämfört skadade på cykel och elsparkcykel. Den bekräftar resultatet i den finska studien. Påverkan av alkohol eller andra droger var betydligt vanligare bland elsparkcykelförarna än cyklisterna, 40 jämfört med knappt 8 procent. För olyckor som skedde sent på dygnet var hela 91 procent elsparkcyklister påverkade jämfört med 69 procent bland övriga cyklister (5). Utöver detta har läkare vid större sjukhus i Sverige vid flera tillfällen under de senaste åren uttalat den höga andelen påverkade förare som kräver akut sjukvård efter olyckor med elsparkcykel.

Trots att det finns mängder av rapporter som beskriver att alkoholpåverkan är mycket vanligt i olyckor med elsparkcyklar nämns inte ordet alkohol någonstans i det remitterade underlaget. Det är en tydlig brist.

Bilden nedan visar olycksutvecklingen bland elsparkcyklar under perioden 2016-2021. Bilden visar tydligt att det finns anledning att skärpa lagstiftningen på en rad områden. Bilden visar också varför förare på elsparkcyklar som skadas i singelolyckor och i omkring hälften av olyckorna är påverkade av alkohol inte ska omfattas av trafikskadelagen (1).

Tabell 10 Antal dödade och skadade personer per åldersgrupp, i olyckor där elsparkcykel varit inblandad, 2016-2021.

Åldersgrupp/ Kön	Död och allvarligt skadade	Måttligt skadad	Lindrigt skadad	Totalsumma
0-17 år	5	130	345	480
18-24 år	12	172	442	626
25-44 år	29	349	680	1058
45-64 år	23	131	237	391
65- år	10	34	77	121
Okänt			4	4
Man	60	510	1012	1582
Kvinna	19	306	773	1098
<b>Totalsumma</b>	<b>79</b>	<b>816</b>	<b>1785</b>	<b>2680</b>

#### **SMC anser att**

- det är uppenbart att den gällande trafikbrottslagstiftningen i Sverige inte är tillräcklig då det gäller att framföra lätta elfordon,
- den höga förekomsten av alkoholpåverkade förare som skadas i singelolyckor på lätta elfordon är inte ett argument för att inkludera dem i trafikskadelagen
- lätta elfordon bör omgående bli ett fordonsslag i Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, samt
- att personer som framför ett lätt elektriskt fordon ska omfattas av lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

#### **Privata eller kommersiella ägare och användning av ett fordon**

Utredaren föreslår ingen skillnad mellan privata eller kommersiella ägare. Istället föreslår utredaren att ägare av alla andra registrerade fordon ska betala skador som vållas av förare på lätta elfordon oavsett vem som är ägare.

Det finns ingen skillnad i statistiken över hur många singelolyckor som vållas av förare på lätta elfordon, omfattning av alkoholpåverkan bland förare och liknande utifrån ägarskap.

Direktivet ställer krav på att skador som uppkommer vid användning av ett fordon ska täckas av en ansvarsförsäkring. Utredaren konstaterar att detta redan uppfylls i svensk rätt. Det stämmer då det gäller de fordonskategorier som idag omfattas av, eller undantagits, av trafikskadelagens §1. Men, utredaren vill att en ny grupp trafikanter ska läggas till. SMC har ovan visat att begreppet "skadelidande", det vill säga tredje part som skadas av en förare inte utretts. SMC konstaterar att utredaren vill att förare på lätta elfordon som skadas i singelolyckor ska omfattas av trafikskadelagen, även om de är påverkade av alkohol och/eller droger. Det finns ingen diskussion i kapitlet om användning som rör begreppet "skadelidande" eller användning i strid med gällande trafikbrottslagstiftning.

#### **SMC anser att**

- skadelidande till följd av olyckor med lätta elfordon, ska ersättas via en ansvarsförsäkring
- alla ägare, både privata och kommersiella, ska omfattas av en ansvarsförsäkring för lätta elfordon



## Ny lag om ansvarsförsäkring för lätta elfordon

I den studie som gjordes av FEHRSI (3) framkom att det 2020 fanns krav på ansvarsförsäkring av lätta elfordon i Tyskland och Frankrike. I Tyskland ställs även krav på registrering med skylt på elsparkcyklar. Sedan den studien gjordes har den dramatiska olycksutvecklingen bland främst förare av lätta elfordon lett till skärpta krav runt om i Europa.

På grund av den kraftiga olycksutvecklingen av skador på lätta elfordon har norska myndigheter omklassificerat elsparkcykel från att ingå i begreppet cykel till "lätt elektriskt fordon". Därmed ingår elsparkcyklarna i bilansvarsloven, Norges motsvarighet till Trafikskadelagen. Samtidigt infördes krav på hjälm, åldersgräns och samma promillegräns, 0,2 promille, som övriga fordon.

Norge införde krav på att uthyrare av elsparkcyklar skulle ha en ansvarsförsäkring från och med 1 september 2022. Privatpersoner måste ha ansvarsförsäkring för elsparkcykel från och med 1 januari 2023 (7). Försäkring erbjuds av samtliga försäkringsgivare och ersättningstaket är 100 miljoner kronor (8). Trots att inga elsparkcyklar är registrerade i Norge kan man erbjuda detta.

### SMC föreslår att

**- en ansvarsförsäkring för lätta elfordon införs samt att  
- förslaget ändras så att undantagen i Trafikskadelagen § 1 kompletteras med följande:**

1 § Denna lag gäller trafikförsäkring för motordrivet fordon och ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med motordrivet fordon (trafikskadeersättning). Lagen tillämpas dock ej på

1. motordrivet fordon som är avsett att föras av gående,
2. motordrivet fordon när det användes för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde,
3. motorredskap med en tjänstevikt av högst 2 000 kg som är inrättat huvud- sakligen som arbetsredskap och som varken är eller bör vara registrerat i vägtrafikregistret,
4. **eldrivna fordon utan tramp- och vevanordning som har en nettovikt om högst 25 kilogram och är konstruerat för en hastighet som överstiger 20 kilometer i timmen, eller en nettovikt över 25 kilogram och är konstruerat för en hastighet som överstiger 14 kilometer i timmen där lagen om ansvarsförsäkring för lätta fordon gäller.**

### Undantaget för motortävlingar och dubblering av ersättningsbeloppet

Trafikskadelagen gäller inte för motordrivet fordon när det används för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde. I artikel 3 införs genom 2021 års direktiv ett nytt andra stycke enligt vilket det klargörs att direktivet inte är tillämpligt på användning av fordon vid evenemang och aktiviteter för motorsport, inbegripet lopp, tävlingar, träning, tester och uppvisningar på ett avgränsat och markerat område. Tillägget innebär endast ett förtydligande av vad som redan anses gälla.

En förutsättning för att direktivet inte ska vara tillämpligt på sådana aktiviteter och evenemang är att organisatören eller någon annan part har tecknat en alternativ försäkring eller garanti som täcker skador för tredje man, inbegripet åskådare och andra som befinner sig på platsen, undantaget skador på deltagande förare och deras fordon. I skälen till direktivet klargörs att en sådan alternativ försäkring eller garanti bör ge ett skydd som så nära som möjligt motsvarar det som följer av direktivet.



Borlänge den 17 februari 2023

Förslaget anser att det finns anledning att revidera beloppen i fråga om motortävlingsförsäkringen. Försäkring eller garanti för motortävlingar bör motsvara krav som ställs på en traditionell försäkring för motorfordonsansvar enligt direktivet. Artikel 9 i direktivet kräver att det från en "normal" försäkring ska kunna betalas ut ersättningsbelopp med 6,45 miljoner euro beträffande personskador och 1,3 miljoner euro för saksador. Enligt 5 § lagen om motortävlingsförsäkring krävs att ersättning med anledning av en och samma händelse ska kunna utgå med högst femtio miljoner kronor, ränta och ersättning för rättegångskostnader oräknade. Förslagsställaren anser att detta krav tillsammans med det faktum att max-summan ska omräknas vart femte år gör det rimligt att dubblera ersättningsnivån. SMC konstaterar att det nuvarande maximalt ersättningsbeloppet aldrig har uppkommit sen det infördes.

Förslaget saknar en beskrivning av maxbeloppet som betalats ut från motortävlingsförsäkringen vid ett tillfälle eller hur mycket som betalas ut totalt varje år.

**SMC anser att taket för ersättningsbeloppet ska inte överstiga själva ersättningsbeloppet föreslagit i EU direktivet.**

### Övriga delar i förslaget

SMC har läst igenom hela utredningen och förslaget och har inget att tillägga i delarna som rör försäkring vid export, skadehistorik, insolvensgaranti, ersättningsbelopp, kontroll av försäkringar, olyckor med släp, informationscentrum, information till skadelidande och prisjämförelseverktyg. Flera av förslagen kommer att gagna våra medlemmar ur ett konsumentperspektiv.

För SMC

Jesper Christensen  
Generalsekreterare  
070-557 75 00

Dominique Faymonville  
Politisk sekreterare  
073-669 69 94

Maria Nordqvist  
Fd politisk sekreterare  
070-538 39 38

### Källor:

1. Olycksstatistik om fem fordonstyper, Transportstyrelsen TSV 2021-8777 , Khabat Amin & Jonathan Hedlund november 2021
2. Kartläggning av olyckor med elsparkcyklar och hur olyckorna kan förhindras, Helena Stigson och Maria Klingegård, Folksam
3. E-scooters in Europe: legal status, usage and safety, Results of a survey in FERSI countries, FERSI Forum of European Road Safety Research Institutes, 2020
4. [Pressmeddelande HUS 13 december 2022](#). Tölö olycksfallsstation 2019-2020
5. Characteristics of Electric Scooter and Bicycle Injuries After Introduction of Electric Scooter Rentals in Oslo, Stray med flera, Norge
6. [Pressmeddelande](#), Norges regering, 23 maj 2022
7. Demoskop, intervjuundersökning genomförd på uppdrag av SMC, om inställning till elfordon. 3 536 intervjuer, 2021
8. [Exempel på ansvarsförsäkring för elsparkcykel](#), If Norge

