

Justitiedepartementet  
ju.remissvar@regeringskansliet.se  
[ju.l2@regeringskansliet.se](mailto:ju.l2@regeringskansliet.se)  
[ju.registrator@regeringskansliet.se](mailto:ju.registrator@regeringskansliet.se)  
lina.lundgren@regeringskansliet.se  
Dnr Ju2022/03386

## 2030-sekretariatet: Remissvar Nya trafikförsäkringsregler

### Bakgrund och sammanfattning av förslaget

Trafikförsäkring är sedan tidigare obligatorisk för i stort sett alla motordrivna fordon i Sverige, med försäkringsplikt för fordonets ägare och ersättning vid skada även om ett försäkringspliktigt fordon saknar trafikförsäkring eller om det inte går att fastställa identiteten på det fordon som har orsakat skadan.

2009 antog EU ett direktiv om ansvarsförsäkring för motorfordon. Sedan dess har många nya typer av motordrivna fordon kommit ut på marknaden, inte minst inom eldriven mikromobilitet, och direktivet förtydligar vilka som omfattas. Därtill är det angeläget att stärka skyddet för de som skadas i trafiken, och varje medlemsstat ska ha nu inrättade organ som kan ersätta en skadelidande vid insolvens hos en försäkringsgivare som meddelar motorfordonsförsäkring.

Promemorian föreslår ändringar av trafikskadelagen (1975:1410), lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring, konkurslagen (1987:672), försäkringsrörelselagen (2010:2043) samt trafikförsäkringsförordningen (1976:359).

*Hela förslaget återfinns på <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2022/11/ds-202227/>*

### Om 2030-sekretariatet

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, i linje med det klimatmål om 70 procent minskad klimatpåverkan mellan år 2010 och 2030 som riksdagen antagit som en del av det klimatpolitiska ramverket, och som är grunden för denna remissvända. Vi är en löftesleverantör till våra beslutsfattare och förser dem med underlagen och förslagen som krävs för att nå målet, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi har över 70 partners som representerar spetsutvecklingen inom dessa områden. Se [www.2030sekretariatet.se](http://www.2030sekretariatet.se).

### 2030-sekretariatets synpunkter

För 2030-klimatmålet är ökad eldriven mikromobilitet angelägen, dels för resor till och från kollektivtrafiken (sk "first/last mile"), dels för att avlasta densamma. 2030-sekretariatet har i flera omgångar lyft fram att mikromobiliteten bl.a. genom geofencing och bättre fordon utvecklats till det bättre, och att kommuner kan påskynda denna utveckling genom att upphandla tjänsten med långtgående krav. Se t.ex. <https://www.dagenssamhalle.se/opinion/debatt/kommunerna-bor-upphandla-elsparkcyklar-samordnat/>.

Utifrån detta är det viktigt att trafikförsäkringsfrågan inte försvårar omställningen till ökad mikromobilitet. Vi instämmer i utredningens förslag att t.ex. cyklar inte ska omfattas, samt att mikromobilitet av typen elsparkcyklar undantas – men gränsdragningen behöver ses över.

För att elsparkcyklar ska undantas får de inte ha en högre topphastighet än 20 km/h, vilket vi ser som en rimlig avvägning även om vi är öppna för 25 km/h för att få enhetlighet med högsta fart som elcyklar kan drivas med el. Den digitala hastighetsbegränsning som merparten av elsparkcyklarna har får ses som väl lämpad för att motsvara lagkravet.

Däremot bör viktkravet på högst 25 kg tas bort. Tanken att högre vikt innebär högre krockvård är generellt sett korrekt men avseende elsparkcyklar är den högre vikten tvärtom synonymt med mer avancerade fordon med bättre säkerhetsutrustning. Det gäller t.ex. bättre bromsar, stabilare ståplatta, kraftfullare styre, större hjul, belysning och blinkers. Därtill har elsparkcyklar blivit tyngre genom att de inte längre är "slit och släng", utan har avtagbara batterier och utbytbara delar. Särskilt elsparkcyklar utvecklade för uthyrningsändamål har av dessa skäl blivit tyngre och väger nu i genomsnitt drygt 30 kg. Privata elsparkcyklar är normalt sett enklare, lättare och mindre trafiksäkra.

Viktgränsen på högst 25 kilo skulle därmed ge en olycklig inlåsning vid sämre fordon; mindre trafiksäkra och mindre hållbara. Begränsningen strider också mot delar av EU:s direktiv 2021/2118 som anger att "vissa motorfordon är mindre och därmed mindre benägna att orsaka betydande person- eller egendomsskador än andra fordon. Det skulle vara oproportionerligt och inte framtidssäkert att inkludera dem i tillämpningsområdet i direktiv 2009/103/EG".

Elsparkcyklar är starkt förknippat med korttidsuthyrning, där flertalet aktörer har valt att teckna ansvarsförsäkring som är specifikt utformade för att täcka skador på tredje part, såväl egendoms- som kroppskada, i linje med de skadenivåer som är kopplade till fordonsslaget. Försäkringen gäller normalt upp till en miljon euro per skadehändelse, jämfört med den för elsparkcyklar genomsnittliga skadekostnaden för tredje part på cirka 2 500-5 000 euro – det är alltså med god marginal tillräckligt.

Eftersom kostnaden för den trafikförsäkring som innefattas av EU-direktivet är uppemot 400% högre och främst ämnat för fordonstyper kopplat till mycket mer omfattande skador än vad som är typiskt för elsparkcyklar, skulle kravet på trafikförsäkring vara oproportionerligt till skaderiskerna. Det kraftiga fördyrandet skulle oundvikligen innebära högre kostnader för att använda elsparkcyklar och därmed försvåra omställningen till hållbar mobilitet. I vart fall bör en eventuell sådan diskussion avvakta EU-kommissionens revidering av fordonsregleringen för lätta elfordon.

Slutligen anger promemorian stora svårigheter i att rätt kategorisera eldrivna enhjulingar. Vår utgångspunkt är att definitionen av fordon inte bör kopplas till om föremålet har hjul – andra sätt att framföra sig är absolut tänkbara och bör inte uteslutas av snäva, tidsbundna definitioner. I nuläget bör eldrivna fordon av liknande slag hanteras på samma sätt som elsparkcyklarna, oavsett antal hjul.

*För 2030-sekretariatet den 15 februari 2023*

Mattias Goldmann