

Helsingfors 2023-03-25

Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö

E-mail/recipient  
[kirjaamo.stm@gov.fi](mailto:kirjaamo.stm@gov.fi)

VN/30386/2021

## Remissvar till genomförandet av trafikförsäkringsdirektivet

### Om NMA

Nordic Micromobility Association (NMA) är en nordisk branschorganisation för företag inom mikromobilitet som startades den 17 september 2019. Medlemmar är företagen Bird, Bolt, Dott, Lime, TIER, och Voi. Organisationens syfte är att främja branschen, uppmuntra konkurrens och att föra dialog med städer och myndigheter runtom i de nordiska länderna.

### Bakgrund

För att nå klimatmålen är ökad eldriven delad mikromobilitet angelägen, dels för resor till och från kollektivtrafiken (sk. "first/last mile"), dels för att avlasta densamma, i linje med att skapa attraktiva alternativ till privatbilen i städer. Under 2022 gjordes ca. 13 miljoner resor och kördes närmare 22 miljoner kilometer endast i Finland med NMA:s medlemmars delade elsparkcyklar. Totalt estimerar vi att det idag finns ca. 50 000 tusen elsparkcyklar för uthyrningändamål i Finland (estimeringen inkluderar även de operatörer som inte är medlemmar i NMA, dock ej privata fordon).

NMA:s medlemmar arbetar ständigt med förbättrad säkerhet på sina fordon och för att främja ett säkert användarbeteende och en trafikinfrastruktur som är både säkrare och mer användarvänlig för elsparkcyklister.

### Om Nya trafikförsäkringsregler – stärkt skydd för försäkringstagare och andra som skadas i trafiken

Medlemmarna i NMA anser att elsparkcyklar med en maximal hastighet om 25 km/h, oavsett vikt, ska undantas från en bred finsk trafikförsäkringsplikt av följande anledningar.

### ***Den föreslagna trafikförsäkringen kan leda till mindre säkra fordon***

Produktutvecklingen av elsparkcyklarna har genomgått märkbara förändringar under de senaste fem åren, och innovation har lett till införandet av nya funktioner som drastiskt ökat säkerheten, såsom markant bättre bromsar, stabilare ståplatta, stötdämpning och större hjul och blinkers, samt utbytbara batterier för att ytterligare minska fordonens klimatavtryck. Utvecklingen har också inneburit en viss ökning av fordonets vikt (från ca. 12 kg år 2019 till ca. 34 kg idag), särskilt för elsparkcyklar utvecklade för uthyrningsändamål. De senaste modellerna av delade elsparkcyklar är mer robusta och säkra och har väsentligt längre livslängd än tidigare modeller. De senaste modellerna har en livslängd på över 5 år, vilket också innebär minskade koldioxidutsläpp. Utvecklingen illustreras av bilder nedan, som jämför en äldre lättare modell (första generationens fordon för uthyrningsändamål som är i linje med dagens privata elsparkcyklar) som väger omkring 12 kg, med en ny generations elsparkcykel som väger över 25 kg.



*Äldre, lättare, modeller av elsparkcyklar.*



*Exempel på nyare, mer utvecklade och tyngre, modeller av elsparkcyklar.*

Produktutvecklingen som skett på marknaden under de senaste åren innebär att majoriteten av de ca. 50 000 tusen elsparkcyklar som idag hyrs ut i Finland har en vikt över 25 kg. Trots att den senaste generationens fordon har fler säkerhetsfunktioner, och således är säkrare, innebär förslaget att denna generations fordon skulle ingå i försäkringssystemet och de äldre lättare fordonen utan de senaste säkerhetsfunktionerna skulle kunna komma att undantas.

En tröskelvikt på 25 kg riskerar därför leda till försämrade förutsättningar för säkerhet. Det riskerar även att leda till att säkrare elsparkcyklar utvecklade för uthyrningsändamål diskrimineras jämfört med privata elsparkcyklar, som i regel är av enklare och lättare modeller utan de säkerhetsfunktioner som fordon för uthyrningsändamål i regel har idag. I förlängningen skulle den nya regleringen kunna leda till att utvecklingen av ännu säkrare fordon bromsas, då den finansiella bördan skulle vara allt för stor för fordon som inte är undantagna från trafikförsäkringskravet.

### **Försäkringsbehov och skaderisk idag**

Allt fler uthyrningsföretag av elsparkcyklar har idag en ansvarsförsäkring. Den ansvarsförsäkring som avses då är en ansvarsförsäkring som bibehålls av ägaren av fordonet (uthyrningsoperatör eller privat ägare). Ansvarsförsäkringen är specifikt utformad för att täcka skador på tredje part (egendomsskada såväl som kroppsskada) som härrör från användandet av fordonet (t.ex. en trafikollision). Ett försäkringsbelopp på 1 miljon EUR per skada är idag marknadsstandard för denna typen av försäkring, vilket bör kunna anses mer än tillräckligt för att täcka den typ av skador som är kopplat till elsparkcyklar. Ett av NMAs medlemsföretags statistik<sup>1</sup> samt statistik från försäkringsbolag på marknaden indikerar att en genomsnittlig skada på tredje part ligger inom spannet 2 000 - 5 000 EUR för elsparkcyklar i Europa.

Den försäkringsplikt som följer med EU-direktivet skulle bli en oproportionerlig och diskriminerande pålaga för vissa elektriska enpersonsfordon såsom elsparkcyklar, eftersom deras olycksfrekvens, allvarlighetsgraden på olyckor, hastighet, storlek, användning samt applicerbara trafikregler är jämförbara med de för mekaniska cyklar och elcyklar, snarare än andra motorfordon.

Ett undantag av EU-direktivet inom ramen för Finlands implementering, likt ett undantag som Sverige avser att införa, skulle vara förenligt med skäl 6 i direktivet: "*(...) 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*". Det är uppenbart att EU har haft för avsikt att göra undantag för vissa mindre motorfordon. Begreppet mindre motorfordon bör tolkas i ljuset av de motorfordon som typiskt sett har varit försäkringspliktiga, t.ex. personbilar, d.v.s. begreppet bör även inkludera de senaste modellerna av delade elsparkcyklar som finns på

---

<sup>1</sup> Skadedata från Voi

marknaden idag. Därmed torde ett undantag likt det Justitiedepartementet föreslagit i Sverige vara möjligt även i Finland då det bör anses vara i enlighet med direktivets ändamål.

Som följer av den föreslagna lydelsen till nya §2a i trafikskadelagen i Sverige får vissa av de fordon som omfattas av trafikförsäkringsplikt fortsatt brukas utan trafikförsäkring under förutsättning att de är konstruerade för en hastighet om högst 20 km/h (lagstadgad hastighet i Sverige). Detta undantag träffar sannolikt samtliga kommersiellt delade elsparkcyklar i Sverige i dess nuvarande utformning. Dessa fordon föreslås istället täckas av den nationella garantifonden i Sverige (Trafikförsäkringsföreningen). Motsvarande undantag kan även genomföras i Finland genom [Trafikförsäkringscentralen]. Detta är något NMA starkt förespråkar och således rekommenderar även Finland att överväga.

### ***Förtydligande kring hastighetsbegränsning***

NMA ser ett möjligt behov av förtydligande kring begreppet "konstruerat för" i finsk lag. Likt många andra elektriska fordon nyttjar elsparkcyklar i första hand en digital hastighetsbegränsning, vilket innebär att de fordon som ägs av uthyrningsföretag inte kan framföras i mer än 25 kilometer i timmen i Finland (20 km/h i övriga Nordiska länder) oaktat vilken högsta hastighet som hårdvaran kan tillåta. Tidigare praxis i många länder gör gällande att en sådan digital hastighetsbegränsning kan tolkas som synonymt med den hastighetsbegränsning som fordonet är konstruerat för. Detta är något som bör i förtydligas även i Finland för att undvika oklarheter.

## **Sammanfattning**

### **Föreslagen lagstiftning riskerar att hämma utvecklingen**

Utvecklingen av elsparkcyklar i uthyrningssyfte har inneburit att de senare modellerna har blivit både säkrare och tyngre, på grund av t.ex. bättre bromsar, stabilare ståplatta, stötdämpare och större hjul. En viktbegränsning relaterad till undantag från trafikförsäkringskravet riskerar att hämma den fortsatta utvecklingen.

### **Försäkringsläget idag**

De flesta uthyrningsföretag av elsparkcyklar har i dagsläget redan en ansvarsförsäkring som täcker skador på tredje part, både personskada och egendomsskada. Med beaktande av att risken och allvarlighetsgraden för olyckor med elsparkcyklar är i paritet med samma risk för elcyklar och mekaniska cyklar bör dessutom samma försäkringsregler gälla för elsparkcyklar som för för övriga typer av cyklar.

## **Främja hållbart resande**

Till sist vill vi i NMA framhäva mikromobilitetens roll för den gröna omställningen av persontrafiken. En trafikförsäkring för elektriska enpersonsfordon och delad mikromobilitet kommer med stor sannolikhet att avsevärt påverka användandet av delade mikromobilitetstjänster, eftersom kostnaden för en sådan trafikförsäkring är fyra gånger högre jämfört med den ansvarsförsäkring som NMA:s medlemmar har idag för sina fordon.

De kostnadsökningar som en trafikförsäkring medför skulle kunna innebära att operatörer inte kan upprätthålla ett tillhandahållande av tjänster som bidrar till den gröna omställningen av våra städer. Alternativt kan kostnaden för kunderna komma att öka kraftigt, vilket kan leda till ett minskat användande av tjänsten till förmån för annat, mindre hållbart, resande. Kostnadsökningarna äventyrar även möjligheten att tillhandahålla delade mikromobilitetstjänster i redan underbetjänade områden, såsom förorter och stadsnära områden. I dessa områden är behovet av delad mikromobilitet ofta stort på grund av begränsad tillgång till kollektivtrafik.

Ökade försäkringskostnader, och därmed högre priser, riskerar att avskräcka medborgarna från att använda delade mikromobilitetstjänster. Nya regleringar bör istället inriktas på att premiera och stötta mer miljövänliga transportsätt, för uppnå både nationella och regionala hållbarhetsmål om minskade biltransporter och lägre koldioxidutsläpp. Ett nytt trafikförsäkringskrav för lätta elfordon riskerar att göra det motsatta.

## **Slutsats**

Delad mikromobilitet, och särskilt delade elsparkcyklar och elcyklar, har blivit ett etablerat transportsätt i städer. NMA avråder starkt från att kräva trafikförsäkring för elektriska enpersonsfordon såsom elsparkcyklar och delad mikromobilitet i stort med ovan nämna motiveringar som grund. Vi uppmanar även finska myndigheter att se på det föreslagna undantag som presenterats i Sverige där den statliga garantifonden föreslås gå in som garant för fordon likt elsparkcyklar då ett trafikförsäkringskrav ej anses lämpligt för denna typ av fordon.

Helsingfors, 2023-03-25

Elin Ulfhammer

på uppdrag av Nordic Micromobility Association, Swedish org.nr: 802537-1967

[Info@nordicmicromobility.com](mailto:Info@nordicmicromobility.com)