



Stockholm den 24 augusti 2018

Ert dnr: Ju2018/03104/L2

Justitiedepartementet
103 33 Stockholm
ju.remissvar@regeringskansliet.se

Synpunkter på EU-direktiv om ändring i motorfordons-försäkringsdirektivet Ju2018/03104/L2

Sammanfattning

Svensk Cykling motsätter sig att cyklar utrustade med elassistans, EPAC eller pedelecs (hädanefter "elcykel") ska inkluderas i motorförsäkringsdirektivet. Dessa fordon är i verklig mening inte motorfordon utan har mer gemensamt med konventionella cyklar. Enligt Transportstyrelsens definition räknas en cykel med tramp- eller vevanordning och elassistans som cykel om den är konstruerad på följande sätt:

- Elmotorn kopplas in när trycket på tramporna ökar, till exempel för att göra det lättare att trampa i uppförsbackar och i stark motvind.
- Motorn får endast förstärka kraften från tramporna och får inte ge något krafttillskott vid hastigheter över 25 km/tim
- Motorns kontinuerliga märkeffekt får vara högst 250 watt.

EU reglerar elcyklar inom flera områden, alltifrån typgodkännande för tillverkare till körkortsregler. Konsekvent görs en tydlig åtskillnad mellan elcyklar och andra motorfordon. Av den anledningen frågar vi oss varför inte EU kommissionen även i detta fall gör denna åtskillnad. Enligt oss borde elcyklar undantas från själva direktivet i sig eftersom krav på försäkring skulle göra det svårare för sådana cyklar att få allmän spridning. Även om medlemsstaterna har befogenhet att göra undantag för elcyklar är tydliga och gemensamma riktlinjer nödvändiga för att bibehålla ökningen av elcyklar på Europas inre marknad och för att förhindra ett lapptäcke av nationella och europeiska regler.



En elcykel är per definition inte ett motorfordon utan en cykel. Enligt en studie från German Insurance Association konstateras att elcyklar används på ett liknande sätt som konventionella cyklar och är inte mindre säkra eller behäftade med andra risker. Det finns ingen skillnad i antalet kritiska tillbud vid jämförelse, vilket tydligt motiverar att elcykeln räknas just som cykel. Elcykelns motoreffekt används primärt för ökad bekvämlighet och för att nå motsvarande hastighet, men med mindre ansträngning.

Trots motorassistans visar flertalet studier att hälsoytan med elcykling är betydande. Enligt en dansk studie som genomfördes 2017 framkom att deltagarna i studien förbättrade sin kondition med upp till 42% genom att börja elcykla. Den som cyklar på en elcykel förbränner 4,7 kcal/min jämfört med 5,9 kcal/min på en cykel utan elassistans.

Utifrån dessa slutsatser finns det ingen anledning att göra skillnad på cyklar och elcyklar. Denna typ av fordon måste precis som vanliga cyklar betraktas som aktiva transportmedel som främjar folkhälsan och bör inte belastas av onödiga regler och hinder för användarna. Enligt beräkningar från European Cyclists' Federation kan cyklingens positiva hälsoeffekter inom EU värderas till över 191 miljarder euro per år. Men elcyklar bidrar inte bara till förbättrad folkhälsa. Elcykeln är ett nollutsläppsfordon som har en positiv effekt på trängseln, luftkvaliteten, trafiksäkerhet och folkhälsan i våra städer.

Vi menar att elcyklar liksom vanliga cyklar borde vara undantagna från kravet på försäkring och inte omfattas av försäkringsplikt som föreslaget i direktivet. Obligatorisk ansvarsförsäkring för elcyklister är ett överreglerande hinder som skulle ha en allvarlig inverkan på de miljö- och hälsofördelar som användarna får genom att välja dessa cyklar framför motorfordon.

Dagens elcyklister saknar inte heller försäkringsskydd. Oskyddade trafikanters personskador som orsakas i olyckor med motorfordon täcks av motorfordonets trafikförsäkring. En obligatorisk tredjeparts-täckning är obligatorisk för motorfordon eftersom de orsakar väsentlig skada. Skador orsakade av elcyklar är sällsynta och av ringa omfattning. En cyklist orsakar sällan en personskada på en individ i ett motorfordon. Behovet av tredjeparts-täckning för elcyklar skiljer sig därför väsentligt från motorfordon eftersom det endast är i olyckor mellan cykel-cykel alternativt cykel-gång en utökad försäkring skulle vara relevant.

Idag har 96 % av svenskarna hemförsäkring som inkluderar ansvarsförsäkring som skyddar mot skadestånd om du cyklar på någon och orsakar en personskada. Färdolycka till och från jobbet täcks till av arbetsgivarens kollektivförsäkring. Dessutom finns ett stort utbud av olika typer av olycksfallsförsäkringar och exempelvis omfattas alla medlemmar i till exempel Cykelfrämjandet av en kollektiv olycksfallsförsäkring.



Utvidgande av försäkringsplikt för miljontals nollutsläppsfordon kommer att resultera i:

- betydande brister i efterlevnad och en stor administrativ börda för de reglerande myndigheterna
- hinder för elcykelanvändning som leder till ökad motorfordonstrafik och fler skador på tredje part
- förvirring för våra offentliga myndigheter som inte önskar straffa dessa cyklar med en överdriven motorförsäkring
- överreglering av fordonsförsäkringar och förvirring om hur man genomför lagstiftningen nationellt
- försäkringsbolag ges makt över hur människor cyklar, vad de har på sig, var de kan cykla, etc.
- otillbörligt höga försäkringskostnader för fordon som inte tidigare bedömts omfattas av direktivet vilket skapar ekonomiska hinder att resa hållbart och hälsosamt

Vi anser att dessa konsekvenser är högst relevanta för EU:s drygt 10 miljoner elcyklister och inte i tillräcklig utsträckning togs med i konsekvensbedömningen vid översynen av direktivet.

Vi uppmanar Europaparlamentet och samtliga medlemsstater att inte ställa sig bakom den nya tolkningen av direktivet. Istället skulle vi vilja se att definitionen för motorfordon i direktivet undantar elcyklar. Mer specifikt står vi bakom den uppfattning som European Cyclists' Federation (ECF) har och vill se "motorfordon" definierat med tillägg av ordet "enbart", det vill säga: motorfordon är ett fordon som är "... enbart drivet med mekanisk kraft".

Med vänlig hälsning,

Lars Strömgren
Ordförande, Svensk Cykling

Om Svensk Cykling

Svensk Cykling är en paraplyorganisation med syftet att samla Sveriges samtliga cykelorganisationer under samma tak. Tillsammans blir vi en starkare röst för cykling i Sverige. Tidigare FoG (Svenska Cykelfabrikant- och Grossistföreningen) ändrade under 2015 sin organisation och heter numera Cykelbranschen för att bättre tillvarata branschens frågor. I Svensk Cykling ingår organisationerna Cykelbranschen, Cykelfrämjandet, Svenska Cykelförbundet, Naturskyddsföreningen och Vätternrundan.

Vi bedriver lobbying och PR-arbete med målet att cyklandet i Sverige ska öka och att förutsättningarna för cykling i ett bredare perspektiv ska förbättras.