

11 mars 2022

PM

Elcykel - hinder och möjligheter kopplat till trafikförsäkringen

Vinge har av Energikontor Sydost AB uppdragits att med avseende på försäkringsrättsliga förhållanden utreda:

- Huruvida förare och passagerare vid en resa med cykeltaxi kan försäkras motsvarande den trafikförsäkring som gäller med resa i bil.
- Huruvida det föreligger juridiska aspekter som kan innebära ekonomiska eller försäkringsmässiga risker för (i) den som handlat upp tjänsten, (ii) leverantör av tjänst, inklusive förare, och/eller (iii) för passagerare/resenär, vid en olycka i vilken en cykeltaxi som genomför en resa på uppdrag av regionen/kommunen är inblandad.
- Redogörelse av försäkringar som ger likvärdigt försäkringsskydd för upphandlande enhet och leverantör.

Nedan utgör våra slutsatser med avseende på ovanstående frågor. Utredningen är avsedd att användas inom ramen för Energikontor Sydost AB:s utredning av möjligheterna att använda elcykel för vissa passagerartransporter som idag utförs med bil. Utredningen får inte utan Vinges godkännande användas i något annat sammanhang.

1 Sammanfattning

Trafikförsäkring kan enbart tecknas för motordrivna fordon. En elcykel kan i juridisk mening klassificeras som antingen cykel eller moped, beroende på dess egenskaper. För en elcykel som enligt lag definieras som moped föreligger därför krav på trafikförsäkring, dock enbart vid användning.

För det fall elcykeln i lagens mening klassificeras som en cykel finns det i dagsläget inte någon enskild försäkring som motsvarar det skydd som tillhandahålls genom trafikförsäkringen för motordrivna fordon. Däremot går det att genom en kombination av försäkringar erhålla ett fullgott skydd för leverantör och passagerare.

Den som tillhandahåller tjänsten kan bli ansvarig för eventuella skador under transport. Föraren är, i egenskap av arbetstagare, som utgångspunkt inte personligt ansvarig för skador i samband med en trafikolycka. En offentlig aktör som upphandlat tjänsten är inte ansvarig vid en eventuell trafikolycka, men kan i den mån avtalet om den enskilda transporten ingås via den offentlige aktören behöva ansvara gentemot passageraren även om en eventuell skadeståndsskyldighet slutligen ska hamna på den som tillhandahåller tjänsten.

Risker som den offentlige aktören ställs inför kan i huvudsak regleras genom avtal. Det skydd som trafikförsäkringen garanterar tredje part, både för personskador och sakskador, återfinnes emellertid endast i mycket begränsad utsträckning i andra försäkringar.

2 Trafikförsäkringen och dess omfattning avseende elcyklar

I Sverige föreligger ett lagkrav på att alla motordrivna fordon som används i trafiken ska vara försäkrade. Detta följer av trafikskadelag (1975:1410). I händelse av en olycka skyddar trafikförsäkringen dels förare, passagerare och andra personer som skadats, dels skada på annans egendom.

Genom trafikförsäkringen har förare, passagerare och tredje part som skadats av fordonet i trafiken rätt till full ersättning för personskador. Sådan rätt till ersättning gäller oavsett om part själv medverkat till att vålla skadan eller inte; det enda undantaget är om part uppsåtligt eller genom grov oaktsamhet orsakat skadan varpå ersättningen kan minska eller helt utebli. Ersättning för sakskada utgår inte under trafikförsäkringen vid singelolyckor.

Vilka fordon som omfattas av begreppet ”motordrivet fordon” definieras inte i trafikskadelagen, utan i lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. I denna lag definieras motordrivet fordon som ”Ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte ett sådant eldrivet fordon som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.”

Av samma lag framgår att ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning omfattas av definitionen för ”cykel” om elmotorn (i) endast förstärker kraften från tramporna, (ii) inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och (iii) har en kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 250 watt. Lite förenklat går det att säga att det är motorns kraft som avgör om elcykeln är att klassificeras som en cykel i lagens mening.

En elcykel som faller inom ramen för ovan definition av cykel omfattas således *inte* av definitionen för motordrivet fordon och därför inte heller av trafikskadelagen.

3 Alternativ till trafikförsäkringen

3.1 Inledning

Mot bakgrund av att elcyklar som i lagens mening klassificeras som cyklar (och inte moped) inte omfattas av trafikskadelagen krävs att andra försäkringar tecknas för att erhålla ett försäkringsskydd som är så likt det skydd som följer av trafikförsäkringen som möjligt. Vi har granskat ett flertal olika försäkringsvillkor hos flera av de stora försäkringsbolagen i Sverige. Nedan ges en översikt av sådana försäkringar.

Notera att den information som redogörs för i denna PM utgör sammanfattad information av de villkor som tillämpas av ett antal olika försäkringsbolag i Sverige. Tillämpliga försäkringsvillkor varierar i viss mån från försäkring till försäkring. Utöver dessa villkor tillkommer även villkoren i det individuella försäkringsbrevet.

Vid användning av begreppet ”elcykel” avses härnäst sådan elcykel som i lagens mening klassificeras som cykel om inte annat specifikt framgår.

3.2 Privata försäkringar

Detta avsnitt avser försäkringar som man kan tänka sig att passagerare har tecknat i egenskap av privatperson, men som det i regel inte går att kontrollera om passageraren har tecknat.

Med avseende på försäkringar som tecknas av privatperson går det att genom hem-, olycksfalls- respektive allriskförsäkring erhålla försäkringsskydd för försäkringstagarens person- och sakskada.

Generellt sett täcker hemförsäkringen inte personskada som orsakats i samband med olycka. För att erhålla skydd i förhållande till sådan skada krävs istället olycksfallsförsäkring.

Flera försäkringsbolag erbjuder olycksfallsförsäkringar som vänder sig till specifikt seniora personer. Under vilka förhållanden olycksfallsförsäkringar för seniora personer kan tecknas varierar från försäkringsbolag till försäkringsbolag; i regel behöver försäkringstagaren ha fyllt 50 år, 55 år eller 60 år. Genom olycksfallsförsäkring kan försäkringstagaren erhålla ersättning för fysisk kroppsskada som försäkringstagaren orsakats ofrivilligt genom en oförutsedd plötslig yttre händelse. Det är således sex kriterier som behöver vara uppfyllda för att ersättning ska kunna utgå: det ska röra sig om *fysisk kroppsskada* som ska ha orsakats *ofrivilligt* genom en *oförutsedd, plötslig och yttre händelse* och ersättning kan endast utgå till *försäkringstagaren*.

För att erhålla skydd för annan skada än fysisk kroppsskada behöver försäkringstagaren en allriskförsäkring som i regel tecknas som en tilläggsförsäkring till hemförsäkringen och även den ger skydd för skador som orsakats av en plötslig och oförutsedd händelse, dvs. om den händelse som lett till skadan har haft ett snabbt händelseförlopp och inte något som normalt kunnat förutses och förhindras.

För information om vad respektive av ovan försäkringsformer omfattar, se Bilaga 1.

3.3 Företagsförsäkringar

Detta avsnitt avser försäkringar som kan tecknas av företag och som kan ersätta de olika moment som ingår i trafikförsäkringen.

Företagsförsäkringar varierar i regel i större utsträckning än privatförsäkringar. Dels erbjuder olika försäkringsbolag olika villkor, dels varierar villkoren bland annat beroende på det försäkrade företags verksamhetsområde. Det finns avseende företagsförsäkringar även olika nivåer av skydd.

Det saknas på marknaden enskilda försäkringslösningar som motsvarar det omfattande skydd som trafikförsäkringen ger. Däremot finns det försäkringar som tillsammans ger ett relativt omfattande skydd för det företag som bedriver persontransporter med elcykel.

Oaktat de skillnader som finns mellan olika företagsförsäkringar går det, enligt vår uppfattning, genom rätt kombination av försäkringar, att erhålla skydd för bland annat personskada som åsamkats såväl personal och passagerare i samband med trafikolycka. På marknaden erbjuds till exempel kollektiv olycksfallsförsäkring som kan ge skydd för bland annat anställda, brukare och kunder vid olycksfall.

I regel ingår ansvarsförsäkring – det vill säga ersättning om försäkringstagaren blir skadeståndsskyldig – i företagsförsäkringen. Vem som omfattas av sådan ansvarsförsäkring varierar däremot men det finns ansvarsförsäkringar på marknaden som omfattar såväl verksamheten som försäkringstagarens arbetstagare, förutsatt att skadan i fråga orsakats i tjänsten. Detta innebär att person- eller sakskada på tredje part som orsakats av en anställd i tjänsten kan omfattas av företagets ansvarsförsäkring. Med tredje part avses i detta fall person som inte är arbetstagare, brukare, patient eller kund till försäkringstagaren. Sakskada som åsamkats arbetstagare och passagerare täcks dock i mycket begränsad utsträckning.

För information om relevanta försäkringar för verksamheter och villkor för sådana försäkringar, se Bilaga 1.

3.4 Försäkringar för offentliga aktörer

Utöver privata försäkringar och företagsförsäkringar finns även försäkringar för offentliga aktörer som kan tecknas av den offentliga aktören själv. Dessa utformas i stor utsträckning efter den offentliga aktörens behov.

Försäkringsvillkoren med avseende på försäkringar för offentliga aktörer finns inte tillgängliga på de försäkringsbolags hemsidor som erbjuder försäkringar för offentliga aktörer. Däremot framgår att när det kommer till försäkringar för offentliga aktörer kan den offentliga aktören i fråga i stor utsträckning själv påverka vad som ska omfattas av försäkringen.

Exempel på en försäkring för offentliga aktörer är kollektiv olycksfallsförsäkring. Denna typ av försäkring tecknas t.ex. av kommuner för barn och ungdomar i skola och förskola, men kan även avse t.ex. kommunala arbetstagare. Det torde även vara möjligt att teckna en kollektiv olycksfallsförsäkring avseende boende på ett kommunalt eller regionalt äldreboende.

I den mån en offentlig aktör, som är intresserad av att använda elcyklar vid sjuktransporter med mera, har tecknat en kollektiv olycksfallsförsäkring avseende boende på äldreboenden, omfattas de boende således redan av en försäkring i vilken den offentliga aktören till exempel har skydd för olycksfall. Innan eventuella ytterligare försäkringar tecknas bör således en inventering av den offentliga aktörens försäkringstäckning ske.

3.5 Upphandling

För det fall ni vill gå vidare med att använda elcyklar, som i lagens mening är att klassificera som cyklar, men ovan försäkringar inte tillhandahåller det skydd som är önskvärt vid användning av sådan elcykel, är ett alternativ att genom upphandling bjuda in försäkringsbolag till att lämna anbud för ett specialdesignat försäkringspaket som täcker de aspekter som den upphandlande aktören bedömer behöver ingå i försäkringen. Denna lösning bygger naturligtvis på att parterna kan komma överens om en försäkringslösning både vad gäller omfattning, kostnad med mera.

4 Särskilt om moped

Beroende på bland annat elcykelns motorstyrka kan den i lagens mening klassificeras som moped istället för cykel. Mopeder delas upp i moped klass I och moped klass II.

4.1 Moped klass II

Under begreppet moped klass II faller mopeder vars motoreffekt har en högsta styrka på en kilowatt och är konstruerade (i) för att inte gå snabbare än 25 kilometer i timmen; eller (ii) för att drivas med en tramp- eller vevanordning för vilken motorn inte ger något krafttillskott när hastigheten överstiger 25 kilometer i timmen.

Till skillnad från moped klass I ska en moped klass II inte registreras i vägtrafikregistret och den har därför ingen registreringsskylt. Däremot behöver en moped klass II antingen vara typgodkänd enligt EU-gemensamma regler eller vara godkänd vid en mopedbesiktning. Beroende på om mopeden är typgodkänd eller godkänts vid en mopedbesiktning erhåller den antingen en skylt och ett intyg eller en unik beteckning, vilka visar att mopeden är godkänd.

För att få framföra en moped klass II som är konstruerad som en cykel, med trampor, och som har en högsta motoreffekt på en kilowatt som inte ger krafttillskott vid över 25 kilometer i timmen räcker det att använda cykelhjälm. En moped klass II får i regel framföras precis som traditionella cyklar, dvs. på cykelbana (förutsatt att det inte finns ett vägmärke med texten "Ej moped") och majoriteten av bilvägarna men däremot inte på motorvägar. Det finns dock undantag från dessa regler, beroende på mopedens utformning. Det föreligger vidare krav på att föraren har fyllt 15 år för att få köra moped klass II samt har ett förarbevis (personer som fyllt 15 år innan den 1 oktober 2009 behöver inte ha ett förarbevis). Det finns inga krav på kontrollbesiktning för moped klass II.

För att använda moped klass II föreligger krav på trafikförsäkring.

4.2 Moped klass I

Inom definitionen för moped klass I, även kallad EU-moped, faller alla mopeder som inte omfattas av moped klass II. Dessa mopeder har bland annat en kraftigare motor och kan föras fram i en hastighet upp till 45 kilometer i timmen. För moped klass I föreligger fler krav än moped klass II. En moped klass I måste bland annat registreras och därmed även ha en registreringsskylt.

För moped klass I föreligger vidare krav på hjälm (med undantag för tre- eller fyrehjulig moped som har karosseri och bilbälte). Moped klass I får inte framföras på cykelbana och utöver åldersgränsen på 15 år föreligger krav på körkort klass AM. Däremot föreligger inte något krav på kontrollbesiktning för moped klass I.

För moped klass I föreligger krav på trafikförsäkring.

4.3 Trafikförsäkring för moped

För moped föreligger skyldighet att ha trafikförsäkring.

Avseende moped klass I är kravet, precis som för bilar, att moped klass I ska vara trafikförsäkrad så länge den inte är avställd, dvs. även om mopeden inte används. Med avseende på moped klass II är kraven annorlunda; en moped klass II behöver endast vara trafikförsäkrad när den används.

4.4 Slutsatser avseende moped

Mot bakgrund av att det föreligger krav på att ha trafikförsäkring vid användning av både moped klass I och moped klass II är ett alternativ att vid elcykelresor använda elcyklar som i lagens mening klassificeras som mopeder. En moped klass II kan i flera aspekter likna en traditionell cykel, både rent utseendemässigt men även med avseende på att moped klass II inte ska registreras eller ha registreringsskylt. Den får också, utom i undantagsfall, framföras på cykelbanor.

5 Riskfaktorer vid trafikolyckor

De risker som kan identifieras vid användning av elcyklar som alternativ till biltransport i offentlig verksamhet såsom sjuktransporter motsvarar de som finns vid en trafikolycka med biltransport: personskada på föraren, passagerare och tredje part samt sakskada på tredje parts egendom, förarens och passagerarnas privata egendom samt den elcykel och tillhörande kärra som varit involverade i olyckan.

Vid transport med bil omfattas dessa risker av trafikförsäkring, samt i vissa fall i kombination med bilförsäkring. Som ovan konstaterats omfattas även moped av kravet på trafikförsäkring.

Nedan analyseras risker för leverantör respektive upphandlande aktör samt förare och passagerare.

5.1 Risker för förare och leverantör av tjänst

De potentiella skador vi primärt ser skulle kunna aktualiseras vid en trafikolycka är personskada på föraren, passagerare och tredje part samt sakskada på tredje parts egendom, förarens och passagerarnas privata egendom samt den elcykel och tillhörande kärra som varit involverade i olyckan.

Leverantören riskerar, såsom förarens arbetsgivare, att motta skadeståndskrav från bland annat passagerare och tredje part, så som förbipasserande, resenärer i fordon som elcykeln krockat med, ägare av egendom som skadats (till exempel vid skada på en lyktstolpe eller en tomtägare vars staket skadats). I egenskap av arbetsgivare för föraren är leverantören även skyldig att ersätta skador som föraren åsamkats i samband med olyckor i tjänsten.

I förhållande till personskador som åsamkas förare (anställd) och passagerare finns olika typer av försäkringar så som olycksfallsförsäkring, tjänstereseförsäkring och transportförsäkring som ger adekvat skydd. Avseende förare kan först noteras att skada vid olycksfall i utövandet av anställning i många fall täcks av arbetsskadeförsäkring enligt socialförsäkringsbalken (2010:110), vilken dock inte nödvändigtvis ger full täckning för uppkommen skada.

Vad gäller passagerare är det möjligt att erhålla skydd, till exempel genom att teckna en gruppolycksfallsförsäkring som skyddar brukare, kunder med flera. Således går det att erhålla skydd för personskada på passagerare, även om det kan handla om kostsamma försäkringar, beroende på försäkringsbolagets bedömning om hur riskfylld verksamhetsutövningen är. Det är en förhandlingsfråga att diskutera med försäkringsbolaget i fråga.

Vid avsaknad av trafikförsäkring krävs, vid skador som orsakats tredje part (till exempel förbipasserande eller ägare av annan egendom som skadats vid olyckstillfället), att leverantören har en ansvarsförsäkring. Genom denna kan leverantören erhålla skydd för bland annat skadeståndsskyldighet för person- och sakskada, vilket kan omfatta även anställdas vållande i tjänsten. Ansvarsförsäkringar är däremot inte alltid heltäckande och begränsningar kan förekomma i det försäkringsbrev som utgör underlag för den specifika försäkringen som tecknas. En anställds ansvarsförsäkring täcker normalt inte skador orsakade i tjänsten.

Vidare skyddar företagsförsäkringar i regel inte skada på anställdas eller passagerares personliga egendom, med undantag för kläder, glasögon och handikaphjälpmiddel som bars vid olyckstillfället och skadats (till exempel om en ambulans behövt klippa sönder kläder). Ersättning för personlig egendom så som privat mobiltelefon, klocka och smycken utgår därför inte under normala företagsförsäkringar. För att erhålla skydd för sådan egendom krävs i regel att personen i fråga har en privat försäkring som ersätter sådan skada.

Vad gäller ersättning för skador på elcykeln erbjuds idag inte försäkringar med heltäckande skydd vid olyckstillfällen. Ett företag som till exempel tecknar en egendomsförsäkring erhåller istället skydd för skada på elcykeln vid brand, inbrott eller vattenskada. Således finns det en ekonomisk risk motsvarande värdet på elcykeln och tillhörande vagn.

Mot bakgrund av ovan kan vi identifiera att det, i förhållande till persontransporter med bil, föreligger en viss ekonomisk risk för leverantören då de företagsförsäkringar som finns på marknaden idag inte är lika heltäckande som trafikförsäkringen.

I förhållande till föraren föreligger förvisso en risk att till exempel tredje part riktar skadeståndskrav mot föraren personligen. Som arbetstagare är föraren däremot endast ansvarig för skada som orsakats inom tjänsten om synnerliga skäl föreligger. Utgångspunkten är med andra ord att arbetstagare inte ska hållas ansvariga för skador som de vållat i sin tjänsteutövning, vilket innebär att en skadelidande kan rikta sitt anspråk mot leverantören och dennes försäkringsskydd. Undantag föreligger om arbetstagaren till exempel har vållat skadan uppsåtligt, då arbetstagaren kan bli personligt skadeståndsskyldig.

En arbetstagare som utför cykelresor i en större organisation torde enligt vår bedömning sannolikt inte anses ha något större personligt ansvar. Om arbetsgivaren däremot inte har försäkringsskydd genom vilket tredje part kan få ersättning för skada som denne åsamkats kan tredje part välja att rikta krav mot arbetstagaren personligen. I en sådan situation görs en avvägning mellan den skadevällande arbetstagarens intresse av att hållas skadeståndsfri och den skadelidande partens intresse av att erhålla ersättning. Det kan sammanfattningsvis noteras att det inte är uteslutet att föraren, som arbetstagare, kan hållas personligt skadeståndsskyldig.

Vid användning av elcykel som i lagens mening klassificeras som moped föreligger lagkrav på trafikförsäkring. Eftersom försäkringsskyddet då motsvarar det som generellt gäller vid användning av en sedvanlig trafikförsäkring, är riskerna därför samma som vid transport med sedvanlig taxi.

5.2 Risker för den upphandlande aktören

5.2.1 Inledning

Eftersom resor som utgår från kommunalt eller regionalt boende körs av anställda på boendet och resor som körs från privata bostäder tillhandahålls av yrkeschaufförer är vår bedömning att den upphandlande aktören agerar i olika roller vid dessa resor. När resan utgår från kommunalt eller regionalt boende är passagerarna inom den upphandlande aktörens vård men när resorna utgår från privat boende ser situationen annorlunda ut. Riskerna i dessa situationer kan vara olika, varför vi har delat upp detta avsnitt i 5.2.2 och 5.2.3.

Det är även värt att notera att när den offentliga aktören själv levererar tjänsten är vår bedömning att den offentliga aktören i större utsträckning kan påverka försäkringsvillkoren. När det är en tredjepartsleverantör som utför tjänsten behöver den upphandlande aktören istället säkerställa att ansvarsfrågorna regleras korrekt i avtalet med leverantören. Om krav

skulle riktas mot den upphandlande aktören för skador som orsakats i samband med en olycka under leverantörens transport behöver den upphandlande aktören kunna kräva ersättning från leverantören.

5.2.2 När resan utgår från passagerarens hem

Vi har i detta avsnitt 5.2.2 utgått från att avtalsförhållandena kan se olika ut. Å ena sidan kan passageraren boka resan och ingå avtal direkt med leverantören. Å andra sidan kan passageraren köpa och/eller beställa tjänsten av den offentliga aktören (t.ex. kommun eller region) som i sin tur beställer tjänsten av leverantören. Rent avtalsmässigt kan ansvarsfrågan med fördel behandlas olika beroende på avtalsförhållandet.

I förhållande till den upphandlande aktören är det viktigt att skilja på själva upphandlingsförfarandet och olyckstillfället. Det kan föreligga lagreglerade krav på aktören i samband med upphandlingstillfället. Om en olycka senare skulle inträffa är den upphandlande aktören dock inte nödvändigtvis att se som leverantör eftersom passagerare kan ha ingått avtal direkt med leverantören av persontransporten. I dessa fall kan den upphandlande aktörens ansvar sannolikt begränsas till dess eventuella vårdslöshet vid upphandlingen.

Lag (2016:1145) om offentlig upphandling reglerar i huvudsak själva upphandlingsförfarandet, det vill säga de åtgärder som vidtas i samband med att cykeltaxitjänsten anskaffas genom att avtal ingås. Det finns vissa krav på den upphandlande aktören att kontrollera att leverantören, eller person i leverantörens förvaltnings-, lednings- eller kontrollorgan, inte är dömd för vissa specifika brott, så som bedrägeri, penningtvätt, finansiering av terrorism, människohandel m.m. Den upphandlande aktören ska även kontrollera att leverantören inte åsidosatt sina skattskyldigheter, arbetsrättsliga skyldigheter eller andra skyldigheter.

Den upphandlande aktören får ställa krav på vissa kvalificeringar hos leverantören och en leverantör kan uteslutas om denne till exempel gjort sig skyldig till allvarligt fel i sin yrkesutövning som kan leda till att leverantörens redbarhet kan ifrågasättas. Däremot föreligger ingen skyldighet att kontrollera med vilken kvalitet leverantören tidigare tillhandahållit sina tjänster.

Det är inte uteslutet att krav kan komma att riktas mot den upphandlande aktören för skador som till exempel åsamkats passagerare. Om tjänsten då tillhandahållits av en tredjepartsleverantör är det viktigt att den upphandlande aktören har skydd bakåt för krav som riktas mot den upphandlande aktören, det vill säga att den upphandlande aktören i avtalet med leverantören har säkrat upp skydd för eventuella skador som den upphandlande aktören kan komma att lida. För att säkerställa önskvärt skydd kan den upphandlande aktören därför

ställa krav på att leverantören till exempel har erforderliga ansvars- och olycksfallsförsäkringar. På så sätt kan ansvars- och ersättningsfrågan regleras avtalsmässigt.

Mot bakgrund av ovan är det vår slutsats att eventuella risker för den upphandlande aktören inte uppstår vid själva olyckstillfället, utan i samband med upphandlingen. Skulle avtalet mellan leverantören och den upphandlande aktören vara bristfälligt eller skrivet till nackdel för den upphandlande aktören föreligger en risk att någon av parterna involverade i olyckan riktar krav mot den upphandlande aktören som den upphandlande aktören inte kan få ersättning för från leverantören. Det är därför centralt att upphandlingen av cykeltaxi-tjänsterna uppställer krav på leverantören vad avser försäkringsskydd.

Vid användning av elcykel som i lagens mening klassificeras som moped föreligger lagkrav på att leverantören har trafikförsäkring, vilken i sådana fall täcker även passagerare. Myndighetens ansvar vid upphandlingen är visserligen detsamma, men mot bakgrund av det omfattande skydd trafikförsäkringen ger är det mindre sannolikt att krav riktas mot den upphandlande aktören.

5.2.3 *När resan utgår från kommunalt eller regionalt boende*

Eftersom resor som utgår från kommunalt eller regionalt boende tillhandahålls av en offentlig aktörs anställda är den upphandlande aktören och leverantören samma part. Vid transporter med elcykel som inte är trafikförsäkrad är riskerna för den upphandlande aktören därför samma som för leverantören under avsnitt 5.1.

Passagerare som reser med elcykel som framförs av boendets anställda är enligt vår bedömning fortfarande inom boendets vård, precis som när personerna befinner sig på det kommunala eller regionala boendet eller deltar i en annan typ av utflykt med boendet. Som utgångspunkt är ansvaret vid resor därför oförändrat jämfört med ansvaret vid olyckor på boendet. Vilka försäkringar den boende omfattas av på boendet kan variera från boende till boende och från kommun till kommun respektive region till region, varför den offentliga aktörens specifika försäkringar och dess villkor behöver beaktas.

Även här ska beaktas att försäkringsvillkoren kan variera, inte minst från kommun till kommun respektive region till region. Det som skiljer sig när det är en offentlig aktör som agerar leverantör är att försäkringsbolag i regel förmedlar en större möjlighet för den offentliga aktören att påverka försäkringsvillkoren. På så sätt kan det vara enklare att uppnå önskvärt försäkringsskydd som offentlig aktör.

5.3 Risker för passagerare

Vilka risker som oförsäkrade passagerare exponeras för vid resor med elcykel som inte är trafikförsäkrad varierar kraftigt beroende på vilka försäkringar som leverantören av tjänsten har. Om varken leverantören eller tredjepartsfordonet (om elcykeln krockat med ett motordrivet fordon som omfattas av trafikskadelagen) har tecknat försäkringar som omfattar passageraren är passageraren beroende av sina privata försäkringar så som hemförsäkring, olycksfallsförsäkring och allriskförsäkring. Om passageraren skulle sakna sådana försäkringar och andra parter, så som leverantören, inte skulle inneha försäkringar som täcker passagerarens skador föreligger inget försäkringsskydd för skador som passagerare åsamkas i samband med en trafikolycka. Det ska dock erinras om att även om leverantören inte innehar försäkringar som täcker dess ansvar, kvarstår ansvaret som sådant.

Vid användning av elcykel som i lagens mening klassificeras som moped föreligger lagkrav på trafikförsäkring och några andra risker än de som föreligger vid biltransport uppstår ej.

6 Slutsatser

Genom en kombination av försäkringar är det möjligt att erhålla ett förhållandevis täckande försäkringsskydd för elcykel som i lagens mening klassificeras som cykel. Emellertid aktualiseras vissa risker, vilka framförallt påverkar leverantören av tjänsten eftersom leverantören, i egenskap av arbetsgivare för föraren, som huvudregel ansvarar för bland annat person- och sakskada som arbetstagaren orsakar i sin tjänst. Detta gäller oavsett om arbetsgivaren är privat, statlig, kommunal eller regional aktör. För leverantören består riskerna framförallt av skadeståndsskyldighet för krav som kan komma att riktas från förare, passagerare och/eller tredje part. I förhållande till förare och passagerare finns företagsförsäkringar som leverantören kan teckna för att erhålla skydd för fysisk kroppsskada som förare (anställd) och/eller passagerare åsamkats i samband med en trafikolycka. Därtill skyddas föraren, vid skada i arbetet, av arbetsskadeförsäkringen. Däremot har vi inte kunnat identifiera några existerande försäkringar som ger skydd motsvarande trafikförsäkringens skydd för krav som kan komma att riktas från tredje part som skadats i samband med framförandet av elcykeln.

I och med att det inte föreligger lagkrav för företag att teckna företagsförsäkring krävs att den upphandlande aktören säkerställer att leverantören, oavsett om det är kommunen eller regionen själva eller en tredje part som tillhandahåller transporten, har tecknat försäkringar som täcker passagerares skador. Förutsatt att leverantören har tecknat sådana företagsförsäkringar begränsas den ekonomiska risken som passagerare utsätts för i stor utsträckning. Däremot har vi inte kunnat identifiera några företagsförsäkringar på marknaden som täcker passagerares personliga tillhörigheter, med undantag för kläder, glasögon och andra

handikapphjälpmedel som bars vid trafikolyckan. Således måste passageraren ha tecknat privata försäkringar som ersätter skador på till exempel smycken, klockor eller andra personliga tillhörigheter som skadats vid olyckstillfället för att erhålla ersättning för sådan skada. I förhållande till detta ska dock noteras att trafikförsäkringen inte heller ersätter skador på egendom i det egna fordonet.

Vi har identifierat en skillnad mellan resor som utförs inom ramen för verksamheten på ett kommunalt eller regionalt boende, och då utförs av boendets personal, och resor som sker mellan en vårdinrättning och brukarens hem. Vad avser det tidigare fallet avviker risken vid sådana transporter inte från andra utflykter som görs med den boende, då den boende fortsätter att vara i boendets vård. I den mån boendet har tecknat en kollektiv olycksfallsförsäkring för de boende bör denna täcka även transporter med elcykel (detta måste naturligtvis säkerställas i varje enskilt fall). Vad avser resor som sker mellan en vårdinrättning och brukarens hem med en extern leverantör måste istället säkerställas att leverantören innehar adekvat försäkringsskydd. Detta kan till exempel säkerställas i samband med upphandlingsförfarandet.

Vid användning av elcykel som i lagens mening klassificeras som moped, och därför är trafikförsäkringspliktig, är trafikskadelagen tillämplig. För att omfattas av trafikförsäkringen och trafikskadelagen måste elcykelresor således utföras med elcykel som i lagens mening klassificeras som moped. Det kan i sammanhanget noteras att moped klass II som utgångspunkt får framföras på cykelbanor och vanlig cykelhjälm kan i regel användas för förare och passagerare.



Paula Bäckdén
Advokat
+46 (0)10 614 1561
Paula.Backden@vinge.se



Anna Högsten
Biträdande jurist
+46 (0)10 614 1501
Anna.Hogsten@vinge.se

Bilaga 1

Översikt över försäkringsvillkor

Följande försäkringsvillkor ingår *i regel* i de nedan specificerade försäkringarna. Vänligen notera att nedan information inte utgör en sammanfattning av alla försäkringsvillkor i de olika försäkringarna och att avvikelser från nedan tabell kan förekomma beroende på försäkringsbolag. Till försäkringsvillkoren tillkommer villkoren i försäkringsbrevet som avtalas vid varje specifik försäkring och därför inte finns publikt tillgängliga.

	Försäkringstagare	Försäkringsvillkor (urval)
Olycksfallsförsäkring (senior)	Privatperson	- Försäkringstagaren behöver vara mellan 50 till 60 år när försäkringen börjar gälla, beroende på försäkringsbolag. Vissa försäkringsbolag tillåter att försäkringen innehåller livet ut, andra försäkringsbolag sätter en i förtid bestämd ålder då försäkringen slutar gälla. - Försäkringen täcker fysisk kroppsskada som orsakats ofrivilligt genom en oförutsedd plötslig yttre händelse. Det föreligger krav på att skadan krävt läkarbehandling. - I regel utgår ersättning i form av ett engångsbelopp för personliga tillhörigheter som skadats vid en olycka. Med personliga tillhörigheter avses i detta fall kläder, glasögon, hörapparat och andra handikapphjälpmedel som försäkringstagaren bar i samband med olyckan och som skadades. - Ersättning sänks, eller uteblir fullständigt, vid grov vårdslöshet eller medveten underlåtenhet att agera.
Allriskförsäkring	Privatperson	- Utgörs i regel av en tilläggsförsäkring till hemförsäkringen. - Ersätter skador som orsakats till följd av en plötslig och oförutsedd händelse. - Högsta ersättningsbelopp varierar från 40 000 kronor till 100 000 kronor för lös egendom (med undantag för värdepapper). - Ersättningen kan sänkas om försäkringstagaren agerat oaktsamt. - Beroende på försäkringsbolag kan ersättning utgå även för skada som försäkringstagaren orsakat på lös egendom som försäkringstagaren hyrt eller lånat. - Beroende på försäkringsbolag gäller försäkringen inte för skador som försäkringstagaren orsakat på någon annans egendom, inklusive om försäkringstagaren skulle bli skadeståndsskyldig för sådan skada.
Företagsförsäkring	Företag	- Omfattningen av företagsförsäkringar varierar. De villkor i företagsförsäkringar som är relevanta för denna utredning återfinns ofta i försäkringar som ingår i företagsförsäkringen eller utgör separata tilläggsförsäkringar. Exempel på sådana försäkringar är ansvarsförsäkring, egendomsförsäkring och olycksfallsförsäkring. Dessa redogörs därför separat nedan.
Egendomsförsäkring	Företag	- Inkluderar transportförsäkring och allriskförsäkring.

		- Skyddet vid transporter som utförs med försäkringstagarens transportmedel är begränsat. Skyddet är större vid brand, inbrott och vattenskada på till exempel elcykel. Finns möjlighet att teckna separat transportförsäkring. - Vad som täcks av försäkringen varierar. Skydd går att få för försäkringstagaren samt sådan egendom som försäkringstagaren äger, ansvarar för eller genom avtal har åtagit sig att försäkra. - Ersättning som faller under transportförsäkringen utgår inte i den mån ersättning utgår under annan försäkring. - Ger inte skydd för transporter vid yrkesmässig transportverksamhet.
Ansvarsförsäkring	Företag	- Omfattar den i försäkringsbrevet specificerade verksamheten och försäkringstagarens arbetstagare. - Gäller för skador orsakade i tjänsten, skadeståndsskyldighet för person- och sakskada om skadan i fråga är ersättningsbar enligt till exempel allmänna skadeståndsrättsliga regler. - Försäkringen gäller inte för arbetsskada som drabbar anställda.
Kollektiv olycksfallsförsäkring	Företag	- En form av personförsäkring. - Täcker bland annat besökare, kunder, personal, brukare med flera. - Gäller för den som i försäkringsbrevet anges som försäkrad. Försäkringen är därför inte personlig utan kan gälla för passagerare vid var tid. - Ersättning utgår inte för skada som framkallats uppsåtligen. Ersättning kan sättas ner om skada framkallats till följd av grov vårdslöshet eller om person handlat eller underlåtit att handla när denne varit medveten om att detta inneburit en betydande risk för att skadan skulle uppstå. - Omfattar bland annat ersättning vid fysisk eller psykiskt nedsatt funktions- eller arbetsförmåga samt ersättning för hjälpmedel, vissa personliga tillhörigheter som bars vid olyckstillfället, dödsfall med mera.