



SMÅ ELKTRISKE KJØRETØY

Bør det innføres krav om ansvarsforsikring ved
klassifisering som motorvogn?

SAMMENDRAG

Arbeidsgruppen mener at ansvaret bør lempes over på utleiefirmaene, men at BAL ikke er veien å gå.

Ann Kristin Engh Roll, Ørjan Skaflestad,
Kenneth Havrevoll, Ingrid Blydt og Rebecca
Legreid

Innhold

1. Innledning	1
1.1. Bakgrunn for arbeidsgruppens vurdering	1
1.2 Sammendrag	2
2. Klassifisering som sykkel.....	2
2.1. Konsekvenser ved fortsatt klassifisering som sykkel.....	2
2.1.1 Konsekvenser for eier	3
2.1.2 Konsekvenser for skadelidte	4
2.1.3 Konsekvenser for forsikringsbransjen	4
3. Klassifisering som motorvogn	5
3.1. Konsekvenser ved klassifisering som motorvogn.....	5
3.1.1 Konsekvenser for eier	5
3.1.2 Konsekvenser for skadelidte	6
3.1.3 Konsekvenser for forsikringsbransjen/TFF	6
4. Valg av klassifisering og vurdering av krav om ansvarsforsikring ved klassifisering som motorvogn. 7	
4.1 Klassifisering	7
4.2 Bør det innføres krav om ansvarsforsikring?	8
4.2 Bør skader omfattes av den kollektive forsikringsordningen?	8
5. Mulige løsningsforslag.....	8

1. Innledning

1.1. Bakgrunn for arbeidsgruppens vurdering

Statens vegvesen foreslår i samråd med Samferdselsdepartementet endringer i en rekke forskrifter etter vegtrafikkloven knyttet til små elektriske kjøretøy. Forslagene ble sendt på høring den 08.12.2020. Høringsfristen er 10.02.2021.

Hvis man etter høringsrunden finner det hensiktsmessig å innføre krav om promillegrense, hjelmkrav og aldersgrense, vil en klassifisering av små elektriske kjøretøy som motorvogn kunne være aktuelt.

Dersom små elektriske kjøretøy blir klassifisert som motorvogn vil det være aktuelt ikke å unnta disse fra forsikringsplikten. Høringsinstansene er derfor bedt om å komme med innspill til valg av klassifisering og om det bør innføres krav om ansvarsforsikring ved klassifisering som motorvogn.

Styret i Trafikksforsikringsforeningen besluttet å opprette en ad-hoc arbeidsgruppen som skal vurdere endringsforslaget, og da særlig spørsmålet om forsikring, beskrive og rapportere

1. hvilke konsekvenser endringen medfører for kjøretøyeiere
2. hvilke konsekvenser endringen medfører for forsikringsbransjen
3. mulige løsningsforslag, med konsekvensbeskrivelse, for forsikringsbransjen/TFF

I rapporten redegjør arbeidsgruppen for hva det innebærer å fortsatt klassifisere små elektriske kjøretøy som sykkel (kap. 2) kontra å klassifisere dem som motorvogn (kap. 3). Til sist vil vi med

utgangspunkt i at kjøretøyene blir klassifisert som motorvogn vurdere hvorvidt det bør innføres krav om ansvarsforsikring (kap.4) og komme med mulige løsningsforslag (kap. 5).

1.2 Sammendrag

Arbeidsgruppen er av den oppfatning at små elektriske kjøretøy fortsatt bør klassifiseres som sykkel. Gjennom å innføre strengere reguleringer, og krav til promillegrense og hjelmpåbud kan man begrense skadeomfanget, og forsikringsordningene man har i dag vil kanskje være gode nok. Bransjen har også muligheten til å utvikle limiterte produkter særlig tilpasset utleiebransjen. Et annet alternativ er å innføre forsikringsplikt for selskaper (utleiere).

Dersom kjøretøyet klassifiseres som motorvogn vil det være naturlig å innføre krav om ansvarsforsikring. Da risikoen for skade er stor, risikerer selskapene og ende opp med mange og dyre utbetalinger. Samtidig er potensialet for inntekt lavt. Dette vil kunne føre til at utleiemarkedet «kveles» fordi forsikringspremien blir høy.

Arbeidsgruppen mener at kjøretøyene ikke bør omfattes av den kollektive forsikringsordningen. Å velte kostnadene over på andre forsikringstakere vil oppfattes som urettferdig, og en slik ordning bidrar på ingen måte til å bevisstgjøre eiere og brukere det ansvaret de har når de kjører og parkerer slike kjøretøy.

2. Klassifisering som sykkel

I dag er små elektrisk kjøretøy klassifisert som sykkel gjennom forskrift om krav til sykkel og kjøretøyforskriften. Det finnes flere regler for disse, men det er klart at reglene ikke etterleves, og man sanksjonerer regelbrudd i liten grad.

Fordi man ønsker en rask regulering av disse kjøretøyene står valget mellom å klassifisere kjøretøyene som motorvogn eller fortsette å klassifisere disse som sykkel, selv om det ideelt sett skulle vært etablert en egen klassifisering.

2.1. Konsekvenser ved fortsatt klassifisering som sykkel

Ved fortsatt klassifisering som sykkel gjelder veitrafikklovens regler. Det vil da ikke være forsikringsplikt, og eier eller bruker må selv dekke skadene (ev gjennom personlige forsikringer).

Det er imidlertid aktuelt å innføre

- strengere parkeringsregler
- forbud mot bruk om natten
- promillegrense
- 12-års aldersgrense
- krav til gangfart på 6 km/t
- hjelmpåbud

Slike tiltak vil mest sannsynlig redusere skadefrekvens og alvorlighetsgraden i skadene. Noen av disse forslagene er dog ikke mulig å gjennomføre våren 2021 med mindre man klassifiserer de små elektriske kjøretøyene som motorvogn. De vil da først gjennomføres senere.

Vi skal se nærmere på hva det innebærer dersom man fortsetter å klassifisere små elektriske kjøretøy som sykkel, og hvilke konsekvenser dette får for eiere, brukere og skadelidte, særlig med hensyn til forsikring.

2.1.1 Konsekvenser for eier

Privatperson

Bruken av små elektriske kjøretøy vil fortsette å være lite regulert, noe som kan oppleves som en frihet for noen brukere.

Dersom små elektriske kjøretøy fortsetter å klassifiseres som sykkel vil de være unntatt krav om forsikringsplikt. Eiere av små elektriske kjøretøy behøver dermed ikke å tegne en egen forsikring, men får dekket skader de måtte påføre tredjepart gjennom sine eksisterende forsikringer. Dersom eier skulle ønske bedre dekninger, har han muligheten til å kjøpe dette. Slike forsikringer vil ikke bare dekke skader i forbindelse med kjøring av små elektriske kjøretøy, men også i forbindelse med andre aktiviteter.

På den annen side er slike forsikringsordninger frivillige. Eier må selv sørge for å kjøpe forsikringer som dekker skader på seg selv som fører av el-sparkesykkel. Det finnes forskjellig forsikringsordninger som tilbys i markedet og som eier må sette seg inn i og kan velge blant. Dette kan være en utfordring da de fleste privatpersoner opplever forsikring som vanskelig å forstå;

- *Ulykkesforsikring ved varig medisinsk invaliditet (kunden velger forsikringssummen)*
- *Reiseforsikring (faste summer for ulykkesskader er inkludert utfra alder)*
- *Barneforsikring som kan dekke ulykke, uførepensjon ombygging av bolig (modulbasert)*
- *Uføreforsikring – må være minst 50 % varig ufør og 16 år*
- Eller forsikringsordninger gjennom jobb eller fagforeninger

Forsikringene har også en begrenset erstatning inntil valgt forsikringssum. Ved store personskader med uførhet, vil disse kun dekke en begrenset del av skaden/tapet, med den konsekvens at man kan få store økonomiske tap og forringet livskvalitet. Eiere kan også komme i ansvar som fører av el-sparkesykkelen da en ansvarsforsikring inkludert i innboforsikringen har en begrenset forsikringssum.

Offentlig ytelse dekker sykepenger, arbeidsavklaringspenger og uføretrygd. Men dette forutsetter at du har vært aktivt i arbeid da ulykken inntraff. Studenter og arbeidsledige har ikke rett til sykepenger, og må søke sosialstønad. Ved varig medisinsk invaliditet vil det offentlige (NAV) dekke uføretrygden dersom du er 18 år og eldre. Hva med unge under 18 år som blir varig uføre?

Utleiefirma

I dag er det få krav til utleiefirmaene. Dette gjør at det er et veldig attraktivt produkt å selge. Fortsatt klassifisering som sykkel innebærer at det enn så lenge ikke vil være promillegrense, hjelmpåbud og forsikringsplikt. Ansvar ved eventuelle skader lempes over på bruker.

Det vil være frivillig å inkludere en ansvarsforsikring i produktet/tjenesten, noe som gir rom for høyere fortjenestemarginer. Lave investeringskostnader gir høye fortjenestemarginer. For utleieselskapene vil det derfor kunne være rimeligere å drive med utleie dersom el-sparkesyklene fortsetter med å være klassifisert som sykkel.

I dag kan utleiefirmaene fraskrive seg ethvert ansvar gjennom avtale med leietaker. Det uforutsigbare juridiske ansvaret blir derfor lagt på leietaker, uten at leietaker selv synes å være klar over dette. Det er også uklart hvem som har ansvaret etter skader ved at syklene ligger strødd over alt. Er ansvaret grunneiers, siste brukers eller utleiers?

Leier/bruker

For leier eller bruker av slike el-sparkesykler vil en fortsatt klassifisering som sykkel både ha klare fordeler og ulemper. I dag er det enkelt og rimelig å leie en el-sparkesykkel, og mangel på regulering gjør bruk av disse kjøretøyene svært attraktivt.

Undersøkelsen fra JOU¹ viser at 1 av 3 tror forsikring er dekket gjennom selskapet. Dersom uhellet først er ute, og bruker påfører seg selv eller andre en skade, kan dette få store økonomiske konsekvenser. Som for vanlige sykler er det den alminnelige erstatningsretten som kommer til anvendelse. Av denne følger det at brukeren selv har det juridiske ansvaret når brukeren forårsaker en ulykke som fører til ting- eller personskade. Dekningen vil bero på de forsikringene brukeren har.

2.1.2 Konsekvenser for skadelidte

For skadelidt fører eller skadelidt tredjeperson er det ingen åpenbare fordeler ved å fortsatt klassifisere små elektriske kjøretøy som sykkel.

Skadelidt fører

For det første er det uklart hvilket ansvar leietaker har. Har han ansvaret for skader på selve sykkelen ved leie? For skader som sykkelen gjør? For skader etter at sykkelen er hensatt?

Forårsaker fører skade på seg selv ved leie av el-sparkesykkel, vil man kunne risikere et stort personlig økonomisk tap og komme i økonomisk uføre dersom forsikring ikke er avtalt. Utfordringen er imidlertid at det ikke er noen tilbud i markedet som ikke har en begrensning i erstatningssum.

Skadelidt tredjeperson/tingskade

For en som blir skadet av en el-sparkesykkel er det alminnelig erstatningsrett som gjelder, og fører av el-sparkesykkelen har det juridiske ansvaret for skaden.

En skadelidt tredjeperson kan risikere å ikke få dekket kravet dersom skadevolder ikke har en forsikring som dekker kravet. Det vil også være vilkårlig hvilken forsikring og hvilken dekning skadevolder har, og en slik dekning vil være limitert. Krav utover det som dekkes må skadevolder selv stå for, men i praksis vil lempningsreglene i erstatningsretten gjøre at han oftest ikke blir gjort ansvarlig, eller i hvert fall i begrenset grad.

Har skadelidt egne personforsikringer vil disse dekke en evt. personskade (se eier privatperson).

2.1.3 Konsekvenser for forsikringsbransjen

Bransjen har allerede relevante forsikrings-produkter å tilby, herunder innboforsikringer med ansvarsforsikring. En slik forsikring vil dekke skader på 3-5 MNOK, avhengig av produktet til forsikringsselskapet.

Gjennom de eksisterende forsikringstilbudene kan selskapene begrense skadeutbetalingene. Ved store ansvarsskader (på f.eks barn) så vil selskapets ansvar begrenses til avtalt forsikringssum.

¹ JOU Jusstudentenes Offentlige utredninger 2019:4 «Mikromobilitet og nye utfordringer»

Dagens dekninger gjelder til fordel for tredjeparter som blir påført skader, men ikke for fører av kjøretøyet (slik BAL gjør). Dersom det er tredjepart vi ønsker å sikre så finnes det allerede gode forsikringsordninger, som ikke er for dyre for kundene.

Bransjen har ikke utviklet egne sikkerhetsforskrifter knyttet til el-sparkesykler. Som følge av at bruken av el-sparkesykler ennå ikke er regulert med hensyn til påbud av hjelmbruk, aldersgrense og promillegrense vil man mest sannsynlig se slike forskrifter hos selskapene for å minske erstatningsansvaret (begrense risikoen) og som oppdragende effekt (skadeforebyggende).

3. Klassifisering som motorvogn

Hva vil det innebære at små elektriske kjøretøy klassifiseres som motorvogn, og hvilke konsekvenser det vil få for eiere, brukere, skadelidte og forsikringsselskapene?

3.1. Konsekvenser ved klassifisering som motorvogn

Dagens ansvarsforhold er uklare, og klassifisering som motorvogn vil bidra til å tydeliggjøre dette. Dette gir større forutsigbarhet for eiere/brukere og skadelidte.

Ved klassifisering som motorvogn vil det bli fremmet en rekke forslag om blant annet hjelmpåbud, parkering, aldersgrense, promille og forsikring.

Et forsikringspåbud vil avlaste det offentlige og redusere enkeltpersoner sin økonomiske risiko ved skade, og man vil sikre at tap av verdier er sikret gjennom forsikring. Et forsikringspåbud vil også gi en tydelig plassering av ansvar og den økonomiske risikoen ved skade. Det kan også virke preventivt å tegne forsikring, da dette gjør eiere og brukere oppmerksomme på at dette er farlig og sier noe om skadepotensialet som kan oppstå.

Et krav om ansvarsforsikring plasserer samfunnets kostnader på de som påfører risikoen og velter utbetalingene over på forsikring. En slik ordning gjør at enkeltpersoner som kommer i økonomisk ansvar vil ha økonomisk trygghet gjennom en forsikring.

3.1.1 Konsekvenser for eier

Privatperson

For eier vil en økt mengde reguleringer føre til mindre frihet. Det kan derfor bli mindre attraktivt å kjøpe seg små elektriske kjøretøy.

Det vil uten tvil være mange privateide «leketøy» som forblir uforsikret. Mangel på forsikring kan medføre store økonomiske konsekvenser. Dersom man glemmer å kjøpe BAL-forsikring kan man risikere å få store regresskrav fra TFF.

Mange kunder/husstander har gjerne flere ulike produkter og utskiftningen er stor. Kunder vil glemme å melde ut produktene av sin forsikringsavtale og dermed betale for en risiko de ikke står inne for.

På den annen side vil et forsikringspåbud sikre at eier ved skade på seg selv eller andre ikke vil risikere å komme i en vanskelig økonomisk situasjon, men vil få dekket det økonomiske tapet ved personskader. En ansvarsforsikring vil dekke alle personskader som skjer ved involvering av kjøretøyet uten sumbegrensning på personskade og maksimert til 100 MNOK ved tingskade

Utleiefirma

Dersom el-sparkesykle blir definert som motorvogn vil utleieselskapene få et større reguleringsansvar.

En forsikringsplikt vil imidlertid føre til økonomiske konsekvenser for utleieselskapene. Grunnet bekymring om høye krav fra skadelidte til forsikringsselskapene, så vil premien også gjenspeile dette nivået. Høy premie vil utleieselskapene måtte velte over på leietakerne, noe som igjen vil begrense hvor attraktivt det blir å benytte tilbudet. Prisen sluttbruker må betale vil trolig være høyere enn hans betalingsvilje, som vil redusere hvor attraktiv tjenesten blir. Forsikringsproduktet kan risikere å «over-regulere» utleiebransjen.

Dette gjør det også vanskelig for nye aktører å komme inn på markedet, noe som kan føre til redusert tilbud. Dette i seg selv kan gjøre at konkurransen reduseres og dermed presses prisene opp.

Leier/bruker

For brukere vil det bli dyrere å leie/eie el-sparkesykkel. På den annen side vil en obligatorisk ansvarsforsikring gjøre bruken tryggere, enten man kjører på eller blir skadet.

Dersom utleiesparkesyklene er ansvarsforsikret vil dette gi en forutsigbarhet for brukerne, og man vil få forsikring gjennom leiekontrakten som dekker objektivt ansvar som bruker av el-sparkesykkelen ved personskader med ubegrenset beløp og inntil 100 MNOK ved tingskader.

3.1.2 Konsekvenser for skadelidte

Skadelidt fører

For skadelidte vil det være en stor fordel at det innføres obligatorisk ansvarsforsikring.

En skadelidt fører vil få dekket alle personskader på seg selv som skjer i forbindelse med «kjøring» med el-sparkesykkelen, uten sumbegrensning på personskade.

Skadelidt tredjeperson/tingskade

For en som blir påkjørt/skadet av en el-sparkesykkel vil en slik ordning føre til at man får dekket personskader uten sumbegrensning på personskade og maksimert til 100 MNOK ved tingskade

TFF vil dekke skader hvis el-sparkesykkelen er uforsikret eller skadevolder er ukjent. Man er derfor ikke prisgitt skadevolders forsikringsdekning og alle skadelidte 3.personer vil få samme rettigheter.

3.1.3 Konsekvenser for forsikringsbransjen/TFF

Bransjen er seg bevisst det samfunnsansvaret de har for å sikre skadelidte. Gjennom en klassifisering som motorvogn og innføring av forsikringsplikt kan selskapene være med på å styre risikoatferden og hvem som skal betale for den. Arbeidsgruppen ser likevel mange uheldige konsekvenser for bransjen.

Ved at småelektriske kjøretøy blir klassifisert som motorvogn gjelder Bilansvarsloven med et objektivt ansvar som gir ubegrenset ansvarssum for skader på bruker og 3. person.

Den gir eier av kjøretøyene en forsikringsplikt og forsikringsselskapene en kontraheringsplikt. Derimot vil ikke volumet av kjøretøyer og premien for disse stå i forhold til den enorme eksponeringen selskapene står ovenfor. (Senest uke 4, 2021 måtte If erstatte en personskade i forbindelse med en bilulykke på over NOK 20 mill.)

I praksis har ansvarsselskapene veldig begrensede muligheter til å redusere erstatningen. Brukergruppen er også relativt ung, og de nye barneerstatningsreglene i skadeserstatningsloven er generøse. Når et barn (eller en voksen) pådrar seg hjerneskade, så blir det gjerne store erstatninger, selv om invaliditeten ikke nødvendigvis er så høy. Eksempelvis kan 20-30% varig medisinsk invaliditet kan medføre 100% uførhet.² Avkortning i erstatningen pga. manglende hjelmbruk (passasjer) gir i liten grad grunnlag for å redusere erstatningen (medfører ca 20 % avkortning), jf. høyesteretts praksis.

Det vil trolig være behov for å lage nye dekningskategorier for disse kjøretøyene, og dette fører til utviklingskostnader for selskapene. Forsikringsselskapene må trolig kreve høy premie fra eier for å dekke opp sin risiko. Disse kostnadene vil til slutt ende hos brukerne/kundene.

Det juridiske spørsmålet er om kontraheringsplikten er innfridd når forsikringsselskapene setter opp premien sin til et nivå som ikke lenger er interessant for eier av kjøretøyene.

Arbeidsgruppen stiller seg derfor tvilende til en slik ordning, og det er en mulig omdømmerisiko at forsikringsbransjen vil kunne komme til å «kvele» markedet for mikrotansport.

En annen bekymring er hvordan man registrerer forsikringen på det enkelte kjøretøy når disse ikke har registreringsnummer eller chassisnummer.

Dersom kjøretøyet er uforsikret, må TFF må dekke skader forvoldt av disse. TFF kan imidlertid søke regress mot eier. Arbeidsgruppen legger til grunn at mange privateide små elektriske kjøretøy kommer til å være uforsikret blandt annet fordi eierne og brukerne er unge. I denne sammenheng kan det pekes på at aldersgrensen som vil foreslås ved klassifisering som motorvogn er 12 år.

Da mange av skadene skjer på nattetid må man også ta høyde for at det vil være en del tingskader forårsaket av ukjente el-sparkesykler. TFF/bransjen må dermed betale for slike tingskader.

4. Valg av klassifisering og vurdering av krav om ansvarsforsikring ved klassifisering som motorvogn

4.1 Klassifisering

Små elektriske kjøretøy er mer enn bare elektriske sparkesykler. Også svevebrett/hoverboard og elektrisk skateboard faller inn under denne definisjonen. Utviklingen på området er stor, og det utvikles hele tiden nye produkter som vil kunne falle inn under denne kategorien og hvor den maksimale hastigheten kan variere fra produkt til produkt. Om noen år kan vi risikere å støte på nye problemstillinger knyttet til mikromobilitet og små elektriske kjøretøy.

Departementet er av den oppfatning at disse kjøretøyene hverken passer inn i klassifisering som sykkel eller motorvogn. Klassifisering som motorvogn fremstår derfor som en «quick-fix» for å kunne få promillegrense, hjelmpåbud og aldersgrense raskt på plass. Dersom man kommer til at det blir nødvendig å regulere disse områdene, kan dette la seg gjøre ved lovendringer uten å gå veien om klassifisering som motorvogn.

² <https://www.nesslundin.no/dybdesak/ny-standardisert-barneerstatning/>

For forbrukeren er bilansvarsloven, vegtrafikkloven og forskriftene allerede et ganske uoversiktlig rettsområde. Mye taler for at man må være varsom med å endre klassifisering av en kjøretøygruppe vi antar kommer til å utvikle seg mye i tiden fremover. Å regulere bruken samtidig som man ser på mulighetene for en egen klassifisering er kanskje en bedre løsning.

Arbeidsgruppen mener også det blir et litt kunstig skille dersom små elektriske kjøretøy blir klassifisert som motorvogn, mens el-sykler fortsetter å være klassifisert som sykkel.

Her er det grunn til å påpeke at BAL ikke gjelder for motorvogner som er bygget for største kjørefart på 10 km/t. Disse er således unntatt BAL og forsikringsplikten på grunnlag av deres maksimale fart. Disse kjøretøyene er ofte store og tunge, og kan gjøre stor skade. Dersom små elektriske kjøretøy blir klassifisert som motorvogn og heller ikke er unntatt forsikringsplikt, gir det et signal om at fart alltid medfører større risiko enn tyngde, hvilket åpenbart ikke er korrekt.

4.2 Bør det innføres krav om ansvarsforsikring?

Det er i aller høyeste grad ønskelig at små elektriske kjøretøy skal være omfattet av en forsikring. Dersom de blir klassifisert som motorvogn er det også naturlig å la disse være omfattet av forsikringsplikten i BAL. En slik ordning gjør at enkeltpersoner som kommer i økonomisk ansvar vil ha økonomisk trygghet gjennom en forsikring.

Problemet med dette er, som skissert over, at ansvarsforsikrings for denne gruppen kjøretøy vil bli dyr og kan føre til at utleiefirmaene presses ut av markedet.

4.2 Bør skader omfattes av den kollektive forsikringsordningen?

Arbeidsgruppen mener at skader ikke bør omfattes av den kollektive forsikringsordningen. Alle vil være forsikret, men ingen vil stå til ansvar. Kostandene blir fordelt på betalende forsikringskunder som betaler forsikring for andre kjøretøy/eiendeler.

Departementet skriver at TFF kan søke regress mot skadevolder. Dette er ikke helt treffende. For at TFF skal ha regressrett etter BAL. § 13 må det ha vært et brudd på forsikringsplikten. Dersom små elektriske kjøretøy er unntatt forsikringsplikt, vil skadevolder heller ikke ha «forsømd å trygde den».

En slik ordning gir bruker av små elektriske kjøretøy «gratis» forsikring, mens kostnaden påføres forsikringskunder som betaler forsikring/gebyr som uforsikret. Dette vil oppleves som en urettferdig ordning, og bidrar på ingen måte til å bevisstgjøre eiere og brukere det ansvaret de har når de kjører og parkerer slike kjøretøy.

5. Mulige løsningsforslag

El-sparkesyklene er både til glede og forargelse for byens innbyggere. Det er ønskelig å regulere bruken og samtidig sikre at skadelidte får erstatning, uten å begrense markedet for mikromobilitet som åpenbart gir mange gevinster for både miljø og forbruker. Så hvordan løser vi dette?

Skadeomfang og -frekvens kan i stor grad reduseres ved at man regulerer bruken gjennom endringer i vegtrafikkloven og forskrifter. Mange av de forsikringsordningen som finnes i dag vil kanskje være tilfredsstillende for privateide kjøretøy dersom man får på plass disse reguleringene. Promillegrense, hjelmpåbud og aldersgrense kan innføres på sikt og vil redusere skadeomfanget ytterligere.

De fleste skadene er forårsaket av uteleiesparkesyklene, og det konkrete spørsmålet er hvem som er nærmest til å bære risikoen for disse skadene.

Prevensjonshensynet taler for at ansvaret bør pålegges brukere. Dette ville ha hatt en preventiv funksjon ved at det hadde ført til en skjerpet aktpågivenhet ved bruken av elektriske sparkesykler. Likevel taler hensynet til konkret rimelighet at det er urimelig at brukere pålegges et så stort ansvar uten at de har hatt mulighet til å påvirke utviklingen av virksomheten med utleie av elektriske sparkesykler.

Utleieselskapene er de som har direkte interesse i sin utleievirksomhet. De tjener penger på at elektriske sparkesykler benyttes, men tar intet ansvar for risikoen bruken medfører. Det er også de som har best mulighet til å kunne spre tapet på sine brukere ved blant annet å øke prisen.³ Dette hensynet taler for at de har en foranledning til å tegne forsikring som ville dekket ansvaret for skade. *Dette ble blant annet vektlagt i Rt. 1972 s. 965 (Mønepanne).* For å pålegge noen et erstatningsansvar er det et grunnleggende vilkår om ansvarsgrunnlag. Et mulig ansvarsgrunnlag i denne sammenheng er det ulovfestede objektive ansvaret.

Bedriftsansvar dekker rettslig erstatningsansvar virksomheten kan komme i som utøver av sin virksomhet, og krever uaktsomhet. Men skaden må kunne tilbakeføres til utleier. En mulig løsning er at utleiefirmaene pålegges å ha en forsikring inkludert i leien, som dekker privatansvaret fører kan komme opp i ved skade på tredjeperson. Her kan utleierne tegne en kollektiv avtale som omfatter alle leietakere.

Det kan være hensiktsmessig å se på hvordan andre land enn Norge har løst forsikringspliktproblematikken. Eksempelvis gjelder det en tvungen forsikringsplikt for utleieselskaper i Danmark. Etter LBK nr. 1324 af 21/11/2018 Færdselsloven § 105 skal hvert enkelt utleieselskap ha forsikring som dekker det eventuelle ansvaret til brukeren i ulykkestilfeller. Det vil si at de krever en ulovfestet objektiv ansvarsforsikring som dekker skade på tredjemann. For privatpersoner gjelder culpa-ansvar. På denne måten sikrer man at tredjemann som blir påført en skade får dekket sitt krav, samtidig som forsikringspremien ikke blir for høy.

Konklusjon

Arbeidsgruppen mener at den beste løsningen derfor vil være å fortsatt klassifisere små elektriske kjøretøy som sykler, og se på mulighetene for å pålegge utleiefirmaene en forsikringsplikt. På denne måten vil man kunne ivareta behovet for forsikring, uten å gå veien gjennom skyhøye BAL-dekninger.

³ Rt. 1978 s. 521