



## Statens vegvesen

Likelydende brev  
Se vedlagt liste

Behandlende enhet:  
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:  
Harald Gjelsvik - 22073751

Vår referanse:  
2010/106572-002

Deres referanse:

Vår dato:  
21.05.2010

### Tråsykkel med hjelpemotor ( el-sykkel ) eller moped med hjelpetråkk (moped) - kontroller

Det er i den senere tid blitt markedsført en del kjøretøy under betegnelsen "EL-sykkel" som Vegdirektoratet mener ikke kan anses som dette, men må anses som moped med hjelpetråkk, dvs. moped med de krav til registrering, førerkort, hjembruk, forsikring m.m. som stilles til slikt kjøretøy.

I markedsføringen brukes for eksempel:

1. Denne er klassifisert som vanlig sykkel
2. Godkjent i Norge
3. EU-godkjent
4. Kan kjøre opptil 25 km/t med bare elektrodrift
5. Lys, blinklys og horn
6. Seteplass til to med ekstra fothviler

Ikke alt dette stemmer med virkeligheten (1 – 3), og noe tilsier også at det er snakk om noe annet enn sykkel (4-6).

#### Regelverk

Om et kjøretøy er å anses som moped eller el-sykkel må vurderes i forhold til følgende bestemmelser i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften):

#### § 2-3. Definisjoner av to- og trehjulede motorvogner (mopeder og motorsykler)

1. Med to- og trehjulede motorvogner menes alle motorvogner med to eller tre hjul, unntatt traktor eller motorredskap, med eller uten tvillinghjul, beregnet til å kjøres på veg, og med konstruktiv hastighet over 6 km/ t. Begrepet omfatter også visse firehjuls motorvogner (firehjuls motorsykler), jf. nr. 2.

(...)

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

Telefon: 02030  
Telefaks: 22 07 37 68  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Brynsengfare 6A  
0667 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Båtsfjordveien 18  
9815 VADSØ  
Telefon: 78 94 15 50  
Telefaks: 78 95 33 52

2. Ellers gjelder følgende definisjoner:

a) Moped: Motorvogn med to hjul (motorvogn gruppe L1e) eller tre hjul (motorvogn gruppe L2e) som har en høyeste konstruksjonshastighet som ikke overstiger 45 km/ t og som har motor som oppfyller vilkårene angitt i annet eller tredje avsnitt.

Motorvogn med to hjul som har motor med slagvolum som ikke overstiger 50 cm<sup>3</sup> dersom den har forbrenningsmotor, eller maksimal kontinuerlig nominell effekt på høyst 4 kW hvis den har elektrisk motor.

(...)

Etter § 6-12 nr. 1 bokstav c er det krav til obligatorisk typegodkjenning av to- og trehjulede motorvogner (motorsykler og mopeder), jf. forskriften kap. 4.

Etter § 4-1 nr. 5 bokstav g gjelder likevel ikke kravet til typegodkjenning for:

- Tråsykler med elektrisk hjelpemotor med maksimal nominell effekt på høyst 0,25 kW hvor hjelpemotorens effekt reduseres gradvis og opphører når kjøretøyet oppnår en hastighet på 25 km/ t, eller tidligere hvis syklisten slutter å trå.

Bestemmelsen i kjøretøyforskriften § 4-1 er i tråd med EU-direktiv 2002/24/EF.

Etter NS-EN 14764:2005 *By- og trekkingsykler - Sikkerhetskrav og prøvingsmetoder* vilkår 3.1 er sykkel nærmere definert som *“Cycle: vehicle that has at least two wheels and is propelled solely or mainly by the muscular energy of the person in that vehicle, in particular by means of pedals”*. Denne definisjonen er også lagt til grunn i NS-EN 15195:2009 *Sykler – Elektrisk drevne – EPAC-sykler* vilkår 3.1. Det er derved angitt som et krav at muskelkraft ved å trå på pedalene skal være primærframdriftsformen.

Videre heter det i NS-EN 15195:2009 vilkår 3.4: *“Electrically power assisted cycle (EPAC): cycle, equipped with pedals and an auxiliary electric motor, which cannot be propelled exclusively by means of this auxiliary electric motor”*, og i vilkår 4.1: *“General: Electrically power-assisted bicycles shall comply with Clause 4, 5 and 6 of the European Standard EN 14764:2005 in addition to the specific requirements in Clause 4.2 of this standard”*.

### **Vegdirektoratets vurderinger**

Utgangspunktet for vurdering av et kjøretøy er norske lover og forskrifter, herunder også implementerte direktiver i disse forskriftene. Norsk standard har ingen overordnet rettskildemessig verdi utover de tekniske definisjoner som er hjemlet i kjøretøyforskriften og forskrift om krav til sykkel.

Etter vegtrafikkloven defineres alle kjøretøy med motor som motorvogn, og kommer dermed inn under kjøretøyforskriftens virkeområde. Krav til tråsykler er regulert i det lovverket som forvaltes av Statens vegvesen, men tråsykler er ikke godkjenningsspliktige i Norge. Det er heller ingen særskilt godkjenningsordning for tråsykler med hjelpemotor, og det er derved ikke korrekt at det i markedsføringen kan angis at slikt kjøretøy er godkjent i Norge. Heller ikke EU har noen slik godkjenningsordning. De tekniske krav som er fastsatt for sykkel er formet som brukskrav og kontrolleres vanligvis av politiet ute i trafikken.

For tråsykler med elektrisk hjelpemotor vil det videre være fabrikant og importør som er ansvarlig for at disse syklene er i overensstemmelse med gjeldende regelverk når de selges, mens det er eieren som er ansvarlig for at kjøretøyet/sykkelen forblir i henhold til gjeldene regler.

Dersom unntaket i § 4-1 nr. 5 bokstav g skal komme til anvendelse er det som tidligere nevnt en forutsetning at kjøretøyet drives av muskelkraft. I forskriftsteksten er motoren betegnet som hjelpemotor, det vil si at den ikke kan drive kjøretøyet alene. Formuleringen "tråsykkel" tilsier også at det er pedaldriften som er den primære framdriftsformen. Dette medfører at sykkelen må ha en ergonomisk utforming som gjør at pedalene faktisk er bruklige til å drive sykkelen framover, og at alle krav som stilles i forskrift 19. februar 1990 nr. 119 om krav til sykkel skal være oppfylt, for eksempel krav til signalklokke (annet varselapparat er forbudt).


En del av kjøretøyene som markedsføres som el-sykler, er for å prøve å få dem til å falle inn under unntaksbestemmelsen i forskriften § 4-1 nr. 5 modifisert i Norge. De er da ikke i samsvar med fabrikantenes standardprodukter, som ut fra det vi kjenner til kan kjøres uten å trække, dvs. har en konstruktiv hastighet 30 – 40 km/t. I tillegg er modifiseringen gjort på en slik måte at en med letthet kan endre dette; en løsning som antakelig ikke er tilfredsstillende i forhold til norske bestemmelser.

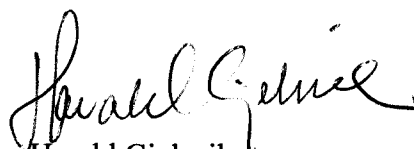
Når det gjelder forholdet mellom frekvens/belastning på pedalene og effekten av hjelpemotoren på kjøretøyene, er denne, ut fra det vi er blitt gjort kjent med, av en slik karakter at muskelkraft ved å trå på pedalene ikke kan anses for å være primærframdriftsformen. Det er visstnok mulig å øke hastigheten opp mot 25 km/t ved kun å "padle" lett rundt med pedalene.

### **Anbefaling - oppfølging**

Dersom en ved kontroll ute på vegen kommer over uregistrerte kjøretøy hvor en har mistanke om at ovennevnte krav til tråsykkel med hjelpemotor ikke er overholdt, ber vi om at slike kjøretøy stoppes for kontroll, eventuelt ytterligere kontrolleres i hall og eventuelt straffeforfølges m.m. dersom det viser seg at det er snakk om mopeder og ikke el-sykler.

Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
Med hilsen

  
Kjell Bjørvig  
Trafikant- og kjøretøydirektør

  
Harald Gjelsvik

Kopi: Samferdselsdepartementet, Postboks 8010 Dep, 0030 OSLO  
Forbrukerombudet, P.b. 4597 Nydalen, 0404 OSLO  
DSB, Postboks 2014, 3103 TØNSBERG  
Finansnæringens Hovedorganisasjon, Skadepolitisk avdeling, P.b. 2473 Solli, 0202 OSLO

**Eksterne mottakere:**

Politidirektoratet  
Postboks 8051 Dep  
0031 OSLO

**Interne mottakere:**

0.Postmottak øst  
0.Postmottak sør  
0.Postmottak vest  
0.Postmottak midt  
0.Postmottak nord