



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Utvidelse av definisjonen av sykkel slik at den omfatter sykkel med elektrisk hjelpemotor

Høring om forslag til endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 2, forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) § 2-5 nr. 12 og forskrift 19. februar 1990 nr. 119 om krav til sykkel § 2.

**Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
2. desember 2013**

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

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

Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfarete 6A
0667 OSLO

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

1. Høringsnotatets hovedinnhold

Etter samtykke fra Samferdselsdepartementet legger Vegdirektoratet med dette frem forslag til endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 2 tredje ledd, forskrift 4. oktober 1994 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) § 2-5 nr. 12 og forskrift 19. september 1990 nr. 119 om krav til sykkel (heretter omtalt som «sykkelforskriften») § 2.

Høringsnotatet omfatter forslag om etablering av regler som stiller opp krav for å anse en sykkel med elektrisk hjelpemotor for å være en sykkel. For å ha et enkelt og oversiktlig regelverk, foreslås det å innta kravene i definisjonen av «sykkel» i kjøretøyforskriften og sykkelforskriften. Forslaget omfatter én bestemmelse som gjelder sykler som er tildelt som hjelpemiddel fra Arbeids- og velferdsetaten, og én bestemmelse som gjelder øvrige sykler. Som følge av at vegtrafikkloven pr. i dag ikke gir adgang til å gjennomføre disse forskriftsendringene, inneholder forslaget også etablering av slik hjemmel i loven.

Andre elektriske kjøretøy, eksempelvis Segway, har ikke vært gjenstand for vurdering i denne prosessen og er følgelig ikke omhandlet i høringsnotatet.

2. Bakgrunnen for forslaget

Sykler med elektrisk hjelpemotor har blitt mer og mer vanlig de senere årene. Ny teknologi har redusert størrelsen og vekten på motor og batteri, samtidig som ytelsen er forbedret. Når prisen også har gått ned, har dette ført til at denne typen sykler har blitt et populært alternativ til ordinære sykler og for mange også et alternativ til bilen. For brukere av Arbeids- og velferdsetatens tjenester er sykkel med elektrisk hjelpemotor en fin måte å forflytte seg på. Sett i lys av de positive virkningene bruk av sykkel har for samfunnet, anser Vegdirektoratet det som viktig å etablere regler som legger til rette for bruk av sykkel med elektrisk hjelpemotor.

Den siste års økning i antall sykler med elektrisk hjelpemotor har ført til mange spørsmål om hvilke regler som gjelder for denne typen kjøretøy. Lov og forskrifter er ikke tilstrekkelig oppdatert og uklarheten har i stor grad dreid seg om hvilke kriterier som gjelder for at disse syklene skal anses for å være en sykkel og ikke en moped eller annen motorvogn. Vegdirektoratet har imidlertid ført en fast praksis på hva som er tillatt, se neste avsnitt og mer detaljert fremstilling under pkt. 3 nedenfor.

Vegdirektoratet stiller krav om at det er tråkkingen på pedalene som må være hovedkilden til fremdrift; motoren kan bare «hjelpet til». Dersom motoren er hovedfremdriftskilden eller dersom sykkelen er utstyrt med oppstartsassistanse, er sykkelen pr. i dag å anse som motorvogn etter definisjonen i vegtrafikkloven. Følgene av dette har vært at en sykkel som oppfyller kravene i NS-EN 15194 «Sykler – Elektrisk drevne sykler – EPAC-sykler», i mange tilfeller ikke har blitt ansett for å være sykkel etter norske bestemmelser, det vises her til at standarden tillater oppstartsassistanse og heller ikke stiller krav til forholdet mellom muskelkraft og motorkraft. Sistnevnte har også skapt uklarheter da det kan være vanskelig å vite hvor grensen går for når en motor er hjelpekraft, og når den er hovedfremdriftskilden. For å gjøre det enklere for både importører, selgere, forbrukere og kontrollmyndigheter, mener Vegdirektoratet at det er hensiktsmessig å stille opp krav som medfører at en sykkel som oppfyller standarden anses å oppfylle kravene for å være en sykkel i vårt regelverk.

Det faktum at oppstartsassistansen ikke aksepteres i dag, samt at det kan være vanskelig å vite om sykkelens motor er hjelpekraft eller hovedfremdriftskilde, førte tidlig i 2013 til at Arbeids- og velferdsetaten la ned bruksforbud for sykler med elektrisk hjelpemotor som var tildelt som hjelpemiddel. Bakgrunnen var at Arbeids- og velferdsetaten ikke var sikre på om kjøretøyene oppfylte kravene til å være en sykkel, og de ønsket derfor å unngå at brukerne risikerte sanksjoner ved å bruke disse. Dette ble etter kort tid midlertidig løst ved en politisk beslutning om at kontrollmyndighetene skulle legge til grunn en lempeligere tolkning av regelverket ved kontroll av disse syklene.

For å klargjøre situasjonen til Arbeids- og velferdsetatens brukere ytterligere, ble det etter politisk beslutning innført et nytt annet ledd i definisjonen av sykkel i kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 12 og sykkelforskriften § 2 den 26. juli 2013. Bestemmelsen innebærer at sykkel med elektrisk hjelpemotor skal anses for å være en sykkel når det kan dokumenteres at den er tildelt som hjelpemiddel fra Arbeids- og velferdsetaten. Dette er en overgangsbestemmelse som ble innført for å slå fast at sykler tildelt fra Arbeids- og velferdsetatens skal være lovlige, og ikke bare «gå klar» ved en lempeligere tolkning av regelverket. Bakgrunnen for at overgangsbestemmelsen er begrenset til denne brukergruppen, er at denne gruppen har et særlig behov for å bruke denne typen sykler, samt at det gjelder et begrenset antall sykler. Bestemmelsen gjelder frem til permanente regler er på plass. Forslag til nytt regelverk fremmes gjennom dette høringsnotatet.

3. Gjeldende rett

Det gis i det følgende først en oversikt over aktuelle lov-, forskrifts- og direktivbestemmelser. Deretter redegjøres det for hvordan regelverket er praktisert for sykler med elektrisk hjelpemotor.

Lov 18. juni 1965 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 2 annet og tredje ledd

Med kjøretøy forstås innretning som er bestemt til å kjøre på bakken uten skinner. Med motorvogn forstås kjøretøy som blir drevet fram med motor.

Departementet kan bestemme at også annen innretning skal regnes som kjøretøy etter denne lov. Tilsvarende kan departementet bestemme at innretning som etter foregående ledd er kjøretøy, ikke skal omfattes av loven.

Forskrift 19. september 1990 om krav til sykkel § 2, og forskrift 4. oktober 1994 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) § 2-5 nr. 12 annet ledd (bestemmelsene er likelydende)

Sykkel: Kjøretøy som drives frem ved trå- eller veivanordning, unntatt kjøretøy som bare er beregnet for lek.

Som sykkel regnes også kjøretøy som nevnt i første ledd som er utstyrt med elektrisk hjelpemotor når det kan dokumenteres at kjøretøyet er tildelt eller utlånt som hjelpemiddel fra Arbeids- og velferdsetaten. Hjelpemotorens effekt skal opphøre når kjøretøyet oppnår en hastighet på 25 km/t.

Kjøretøyforskriften § 4-1

1. Bestemmelsene i dette kapittel gjelder typegodkjenning av to- og trehjulede motorvogner og deres deler og tekniske enheter i samsvar med direktiv 92/61/EØF, fra 9. november 2003 erstattet av direktiv 2002/24/EF, som senest endret ved direktiv 2003/77/EF.

5. Bestemmelsene får ikke anvendelse for:

- a) Motorvogn med høyeste konstruksjonshastighet på 6 km/t eller mindre.

- c) Motorvogner beregnet på bruk av fysisk funksjonshemmede personer.
- g) 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.

Direktiv 2002/24/EF kapittel 1, artikkel 1

1. Dette direktiv får anvendelse på alle to- og trehjulede motordrevne kjøretøyer, også med tvillinghjul, som er bestemt til bruk på vei, samt komponenter og separate tekniske enheter hertil.

Dette direktiv får ikke anvendelse for:

- a) Motorvogner med konstruksjonshastighet ikke over 6 km/t.
- c) Motorvogner beregnet på bruk av fysisk funksjonshemmede personer.
- h) 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.

Kjøretøyforskriften § 2-3 nr. 2 bokstav 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 cm³ dersom den har forbrenningsmotor, eller maksimal kontinuerlig nominell effekt på høyst 4 kW hvis den har elektrisk motor.

Kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 4. tredje ledd

Som motorredskap regnes også to- og trehjulet motorvogn, jfr. § 2-3, med konstruktiv hastighet ikke over 6 km/t.

Praktisering av gjeldende regelverk

Det er i definisjonen av «sykkel» i sykkelforskriften og kjøretøyforskriften ikke nevnt muligheten for bruk av hjelpemotor, bortsett fra den nylige overgangsbestemmelsen for sykler tildelt fra Arbeids- og velferdsetaten. Vegdirektoratet har likevel tolket definisjonen av sykkel opp mot definisjonen av kjøretøy og motorvogn i vegtrafikkloven § 2 slik at all den tid et kjøretøy må tråkkes for å få fremdrift, vil en montering av hjelpemotor ikke medføre at kjøretøyet anses som en motorvogn. Det er en forutsetning at hovedfremdriftskilden er tråkking på pedalene, at motoren ikke har en maksimal nominell effekt på mer enn 0,25 kW, og at hjelpemotoren kobler ut når kjøretøyet når en hastighet på 25 km/t eller tidligere hvis syklisten slutter å trå. Oppstartsassistanse er ikke tillatt.

Begrensningen i motoreffekt (0,25 kW) og hastighet ved motorhjelp (25 km/t) er utledet fra bestemmelsen i kjøretøyforskriften § 4-1 nr. 5. bokstav g som unntar denne typen kjøretøy fra typegodkjenningsreglene for to- og trehjulede motorvogner. Ordlyden i denne bestemmelsen er identisk med kapittel 1, artikkel 1, nr. 1, annet ledd, bokstav h) i direktiv 2002/24/EF. Som følge av at det ikke er adgang til å gjøre nasjonale unntak fra dette direktivet, kan Norge ikke ha lempeligere regler, f.eks. tillate større motor eller at motoren gir kraft når kjøretøyet har en hastighet på mer enn 25 km/t, uten at kjøretøyet må typegodkjennes. Det bemerkes at det i direktivet (bokstav c) og kjøretøyforskriften (bokstav c) er slått fast at typegodkjenningsreglene ikke skal gjelde for motorvogner beregnet på bruk av fysisk funksjonshemmede personer. Det er dermed adgang til å ha egne, nasjonale bestemmelser om motorvogner for denne brukergruppen.

Slik vegtrafikkloven § 2 tredje ledd lyder, gir den departementet adgang til å bestemme at en innretning som er et *kjøretøy* etter definisjonen i annet ledd, ikke skal omfattes av loven. Det er imidlertid ingen regel som gir departementet adgang til å bestemme at en innretning som er en *motorvogn*, bare skal anses for å være et kjøretøy. I dagens regelverk foreligger det to tilfeller der departementet har gjort unntak fra kjøretøy-definisjonen. Unntakene er gitt i trafikkreglene § 1 nr. 1 bokstavene l og m og gjelder henholdsvis rullestol (både med og uten motor) og leketøy med motor. Når disse innretningene har motor, er de i utgangspunktet en motorvogn etter definisjonen i vegtrafikkloven. Ved at det i trafikkreglene er slått fast at disse innretningene ikke er å anse som *kjøretøy* etter vegtrafikkloven § 2, vil de dermed heller ikke omfattes av motorvogn-definisjonen, jf. at definisjonen av motorvogn inneholder et vilkår om at det er et *kjøretøy* med motor.

Bestemmelsen som ble etablert sommeren 2013 for sykler tildelt som hjelpemiddel fra Arbeids- og velferdsetaten fikk en rund formulering for å sikre at alle de syklene etaten hadde delt ut skulle bli ansett for å være lovlige. Det ble ikke satt noen grense for maksimal nominell effekt på motoren og det ble heller ikke stilt krav til forholdet mellom motorkraft og muskelkraft. Det er dog et krav at sykkelen skal ha trå- eller veivanordning, og at motoren skal koble ut når kjøretøyet oppnår en hastighet på 25 km/t.

4. Nærmere om forslaget

Forslaget innebærer at eksisterende definisjon av sykkel i kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 12 annet ledd og sykkelforskriften § 2 annet ledd vedrørende sykler tildelt fra Arbeids- og velferdsetaten, justeres noe og flyttes til et nytt tredje ledd. Bestemmelsen skal fortsatt gjelde den samme brukergruppen.

Kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 12 annet ledd og sykkelforskriften § 2 annet ledd får nytt innhold slik at det gjelder sykler med elektrisk hjelpemotor generelt, dog med unntak av sykler som er tildelt som hjelpemiddel av Arbeids- og velferdsetaten.

Det inntas et nytt fjerde ledd i kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 12 annet ledd og sykkelforskriften § 2 der det slås fast at sykler som tilfredsstiller kravene i NS-EN 15194 «Sykler – Elektrisk drevne sykler – EPAC-sykler», anses å oppfylle definisjonen i annet og tredje ledd.

Som følge av at en sykkel med oppstartsassistanse vil anses for å være en motorvogn etter vegtrafikkloven § 2 og det i loven ikke finnes noen hjemmel til å gjøre unntak fra dette, inneholder høringsnotatet forslag om å etablere en hjemmel i vegtrafikkloven § 2 tredje ledd som gir departementet slik myndighet.

Sykler med elektrisk hjelpemotor generelt (sykler som ikke er tildelt av Arbeids- og velferdsetaten)

Formålet med forslaget er å skape regler som ivaretar hensynet til både de som ønsker å bruke denne typen sykler og de som ferdes sammen med disse i trafikken. I Norge har det i lang tid vært slik at syklistene og gående deler de samme områdene. Det må derfor være begrensninger i hvilke motoriserte innretninger som kan benyttes blant gående. Samtidig setter direktiv 2002/24/EF begrensninger i forhold til hvilke kjøretøy som kan holdes utenfor typegodkjenningsreglene. Vegdirektoratet mener det ikke medfører økt trafikksikkerhetsrisiko at man tillater oppstartsassistanse, da denne kun fungerer i svært lav hastighet (opptil 6 km/t).

Videre vil det heller ikke utgjøre noen risiko at motoren hjelper syklisten til å oppnå en hastighet på 25 km/t all den tid de fleste klarer å oppnå denne hastigheten på en vanlig sykkel.

Vegdirektoratet viser til at man i direktivet ikke kan tillate høyere motorkraft enn 0,25 kW nominell effekt eller at motoren bidrar til større hastighet enn 25 km/t. Det er også et krav at motoren skal koble ut når syklisten slutter å trå. Vegdirektoratet finner at kjøretøyforskriften § 4-1 nr. 5 bokstav a og direktiv 2002/24/EF kapittel 1, artikkel, 1 bokstav a gir anledning til å akseptere såkalt oppstartsassistanse, da den kun virker opp til 6 km/t. Dette innebærer dermed at vi, innenfor direktivets ramme, kan foreslå at sykkelen med elektrisk hjelpemotor anses for å være en sykkel på følgende vilkår:

- motoren kan ha maksimal nominell effekt på høyst 0,25 kW
- sykkelen kan ha fremdrift kun ved hjelp av motoren opp til 6 km/t
- motoren skal kun gi kraft når pedalene går rundt
- motorens effekt skal opphøre når kjøretøyet oppnår en hastighet på 25 km/t

Det bemerkes at vårt forslag innebærer at det ikke stilles krav til forholdet mellom kraften i tråkkingen og motorens bidrag. Det er følgelig ikke noe krav at tråkkingen på pedalene er hovedfremdriftskilden, men det er et krav at pedalene skal gå rundt for at motoren skal kunne gi fremdrift (over 6 km/t).

For øvrig må krav som stilles til en sykkel i sykkelforskriften naturligvis være oppfylt også for sykler med elektrisk hjelpemotor.

Sykler tildelt som hjelpemiddel fra Arbeids- og velferdsetaten

Gjeldende definisjonen av sykkel i kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 12 annet ledd og sykkelforskriften § 2 annet ledd innebærer at sykler med elektrisk hjelpemotor som er tildelt som hjelpemiddel fra Arbeids- og velferdsetaten, anses som sykler dersom de har trå- eller veivanordning og motoren kobler ut ved 25 km/t. Det bemerkes at det i dag verken stilles krav til motorens maksimale nominelle effekt eller at pedalene skal være i bevegelse for at motoren skal gi fremdrift. Sistnevnte kan fremstå litt utydelig i forskriften da det er vist til første ledd i definisjonen av sykkel der det stilles krav om at det er et kjøretøy som «drives frem ved trå- eller veivanordning». Vegdirektoratet ønsker å klargjøre dette og samtidig innta et krav om motorens effekt, se neste avsnitt.

Arbeids- og velferdsetaten har mange forskjellige varianter av sykler med elektrisk hjelpemotor. For å forhindre at allerede tildelte sykler blir ulovlige og at fremtidige tildelingsmuligheter blir innskrenket, anser Vegdirektoratet det som hensiktsmessig å videreføre gjeldende bestemmelse, dog med noen justeringer. For å unngå at for store kjøretøy blir definert som sykkel under denne bestemmelsen, anser vi det nødvendig å innta et punkt om maksimal nominell effekt på motoren på 0,25 kW. Videre foreslår vi å endre ordlyden litt slik at det tydeliggjøres at det er tilstrekkelig at sykkelen er utstyrt med trå- eller veivanordning. Det stilles altså ikke noe krav om at pedalene eller veivanordningen er i bevegelse for at motoren skal gi kraft, men sykkelen skal være innrettet slik at det er mulig å få fremdrift kun ved muskelkraft. Dette er viktig da man ikke ønsker at kjøretøy som i grunnkonstruksjon skiller seg fra en sykkel, likevel skal anses for å være det bare fordi den er tildelt fra Arbeids- og velferdsetaten.

Konsekvensen av de foreslåtte endringene er at det tillates at sykkelen har fremdrift kun ved motorkraft opp til 25 km/t. De kravene til sykkel som fremkommer i sykkelforskriften må naturligvis være oppfylt. Grunnen til at det etableres lempeligere regler for Arbeids- og

velferdsetatens brukere er de spesielle behovene denne brukergruppen har, samt at dette hjelpemiddelet gir en svært positiv effekt for disse brukerne. Dette gjelder dessuten et begrenset antall sykler.

Når det gjelder kravet om at det må kunne dokumenteres at sykkelen er «tildelt som hjelpemiddel fra Arbeids- og velferdsetaten», ser vi ingen grunn til å innta i forskriften hva som skal være gyldig dokumentasjon. Imidlertid må Arbeids- og velferdsetaten orientere sine brukere om at de må være forberedt på å kunne dokumentere, f.eks. i forbindelse med en kjøretøykontroll, at de har fått kjøretøyet tildelt fra etaten som et hjelpemiddel. Vegdirektoratet ser det ikke som hensiktsmessig å stille strenge krav til dokumentasjonen, og det kan derfor tenkes tilstrekkelig å bringe med seg vedtaksdokument eller et mindre plastkort der navn på bruker og informasjon om det tildelte kjøretøyet fremkommer.

Vi ber særlig om høringsinstansenes vurdering knyttet til dokumentasjonskravet og effektbegrensningen for sykler som er tildelt fra Arbeids- og velferdsetaten.

Sykler som oppfyller NS-EN 15194

De kravene som er foreslått ovenfor er ikke strengere enn de kravene som fremkommer i NS-EN 15194. Vegdirektoratets inntrykk er at en stor del av de syklene som selges i dag er produsert i henhold til standardens krav. Vi ser det derfor som hensiktsmessig å innta en bestemmelse som gjør det klart at sykler som oppfyller standarden, også anses å oppfylle de nye definisjonene av «sykkel». Det understrekes imidlertid at det ikke er noe krav at standarden er oppfylt. Se nærmere om standarden nedenfor.

NS-EN 15194

EN 15194 er en europeisk standard vedtatt av den europeiske standardiseringsorganisasjonen CEN. Standarden er fastsatt i Norge av Standard Norge og har derfor i Norge betegnelsen NS-EN 15194. Standard Norge er Norges medlem i CEN og den internasjonale standardiseringsorganisasjonen ISO, og skal sikre at norske interesser blir ivaretatt. NS-EN 15194 stiller en rekke krav til sykkelen, motoren og batteriet. Av innledningen til standarden fremgår følgende:

This European Standard has been developed in response to demand throughout Europe. Its aim is to provide a standard for the assessment of electrically powered cycles of at type which are excluded from type approval by Directive 2002/24/EC.

Følgende forhold i standarden trekkes frem:

- Standardens «scope»: Motoren kan ikke ha en høyere nominell effekt enn 0,25 kw. Hjelpemotorens effekt skal reduseres gradvis og opphøre når kjøretøyet oppnår en hastighet på 25 km/t, eller tidligere hvis syklisten slutter å trå. I forhold til hastigheten på 25 km/t bemerkes det at standarden pkt. 4.2.6.1 tillater et avvik på $\pm 10\%$.
- Pkt. 4.2.4.3.1: Det tillates at sykkelen har fremdrift kun ved hjelp av motoren opp til 6 km/t, såkalt «oppstartsassistanse».
- Pkt. 3.4: Ut over at motoren kun kan gi fremdrift når pedalene trås fremover (bortsett fra oppstartsassistanse), stilles det ikke noe krav til forholdet mellom muskelkraft/motorkraft.
- Pkt. 5: Sykkelen skal være merket med benevnelsen «EPAC», hvilken hastighet hjelpemotoren kutter ved og motorens maksimale nominelle effekt.
- Pkt. 4.1: Tohjulssykler med elektrisk hjelpemotor må også oppfylle kapittel 4, 5 og 6 i EN 14764. Det understrekes at dette kun gjelder tohjulssykler, jf. at standarden pkt.

4.1 bruker ordene «electrically power-assisted bicycles». «Bicycle» er i pkt. 3.2 definert som «two-wheeled cycle».

- Standarden stiller ikke noe krav om godkjenning av sykkelen ved en uavhengig testinstans. Det er følgelig tilstrekkelig at produsent selv garanterer at sykkelen oppfyller kravene.

Standarden finnes kun i engelsk utgave og kan kjøpes på Standard Norge sine nettsider. Vegdirektoratet har av opphavsrettslige grunner ikke adgang til å legge standarden ved dette høringsnotat.

Vurdering av krav om typegodkjenning av sykler

Som følge av at standarden ikke stiller krav om godkjenning av sykkelen, har Vegdirektoratet vurdert om det bør etableres en typegodkjenningsordning for denne type sykler. Vi har imidlertid ikke funnet det hensiktsmessig å etablere en slik ordning da det vil innebære både administrative og økonomiske utfordringer som ikke står i forhold til det man oppnår ved en slik ordning. Det vises i denne forbindelse til at det ikke er krav til godkjenning av «vanlige» sykler før de slippes ut på markedet.

Ansvar for at sykkelen oppfyller kravene

Som følge av at det ikke er krav om noen forutgående godkjenning av sykkelen før den settes på markedet, vil det være brukeren sitt juridiske ansvar å sørge for at sykkelen oppfyller kravene i forskriften. Dette er regelen for «vanlige» sykler, og det legges følgelig ikke opp til noen annen regel for sykkel med elektrisk hjelpemotor. Vi legger til grunn at både produsenter, importører og selgere er bevisste i forhold til å informere en kjøper om hvorvidt sykkelen oppfyller kravene som følger av vegtrafikklovgivningen, og om nødvendig kan dokumentere dette dersom kunden etterspør. Det bemerkes også at både produsent og importør har et ansvar etter lov 23. desember 1988 om produktansvar (produktansvarsloven) for produktets sikkerhet. Etter § 2-1 vil produsenten kunne bli erstatningsansvarlig for «skade som hans produkt volder og som skyldes at det ikke byr den sikkerhet som en bruker eller allmennheten med rimelighet kunne vente». I § 1-3 er det angitt at blant andre importør også anses som «produsent» i forhold til hvem som kan ilegges ansvar etter loven.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser

Det legges ikke opp til noen godkjenningsordning for sykler med elektrisk hjelpemotor. Forslaget vil heller ikke innebære økt behov for kjøretøykontroll. Forslaget vil følgelig ikke ha noen økonomiske eller administrative konsekvenser.