

Dato:

Oslo, 06. november 2020

Til: Anette Hauge v/Statens vegvesen
Fra: Vibeke Mohn Herberg, Morten Pettersen og
Tarald Fidjeland v/BOLDT AS

Notat

Tiltak mot elsparkesykler og elsykler med ulovlig høy fart

Dette notatet beskriver tiltak mot elsparkesykler og elsykler med ulovlig høy fart. Notatet er bestilt av Statens vegvesen, for å besvare oppdraget fra Samferdselsdepartementet:

*Vi viser til vårt oppdragsbrev 31. august vedrørende regelendringer for små elektriske kjøretøy og senere dialog og møter om oppdraget, samt enighet om fremdriftsplan. Utover de spørsmål som fremgår av den ikke uttømmende listen i brevet over forhold som skal vurderes, har vi hatt dialog om å vurdere **tiltak mot elsparkesykler med ulovlig høy fart**. Vi gir herved SVV oppdrag om dette, og ber om at det særlig vurderes både evt tiltak knyttet til **omsetning og markedsføring** og **sanksjonering av ulovlig bruk**. Dersom det vurderes hensiktsmessig med regelendringer, ber vi om utkast til konkrete regelverksforslag. Vi ber om at teksten utarbeides med sikte på innarbeidelse i det utkast til høringsbrev om øvrige forhold som iht. fremdriftsplanen skal oversendes innen 1. november 2020.*

*Vi ber om SVV innspill til ovennevnte innen **9. november 2020**. Vi tar gjerne møte med SVV for nærmere dialog om oppdraget.*

Notatet er utarbeidet av BOLDT AS.

Innholdsfortegnelse

1 INNLEDNING	2
2 METODE, AVGRENSNINGER OG DEFINISJONER	2
3 KARTLEGGING AV KJØP, SALG OG MARKEDSFØRING AV ELSYKLER OG ELSPARKESYKLER	4
4 HOVEDUTFORDRINGER.....	14
5 MULIGE TILTAK.....	16

1 Innledning

I arbeidet med denne rapporten har vi undersøkt hvordan norske forhandlere av elsykler og elsparkesykler markedsfører og kommuniserer produkter på nett. I arbeidet med analysen av forhandlerne og deres markedsføring har vi først kartlagt hvor mange virksomheter som omsetter elsparkesykler og elsykler, og hva som kjennetegner disse ut fra nøkkeltall som omsetning og virksomhetens kategori. Deretter har vi analysert markedsføringen til et utvalg av disse. På bakgrunn av denne analysen har vi foreslått mulige tiltak som kan tenkes å ha en effekt.

Oppsummering av hovedfunn

- ▶ Relativt mange forhandlere selger ulovlige modeller av elsparkesykler, i flere ulike bransjer. Selv om alle de undersøkte opplyser om hvilke modeller som er lovlige, er det svært ulikt på hvilken måte og i hvilken grad de gir slike opplysninger.
- ▶ Ingen forhandlere i utvalget solgte ulovlige elsykkelmodeller, men det finnes produkter på markedet som modifierer fart også på slike sykler. Det er lett tilgjengelig informasjon om hvordan en kan få både elsykler og elsparkesykler til å gå raskere.
- ▶ Forbrukerne har utilstrekkelig kunnskap om reglene knyttet til maks tillatt hastighet. Det er likevel relativt stor oppslutning om slike regler.
- ▶ Informasjonen fra offentlige myndigheter til forbrukere og forhandlere er begrenset, og ved ett eksempel er det ulikt hvordan myndighetene kommuniserer: I spørsmålet om bruk på privat vei.
- ▶ Det finnes flere reguleringstiltak som kan tenkes å møte hovedutfordringene. Det må vurderes om det er juridisk adgang til å innføre tiltakene beskrevet.
- ▶ Styrket kommunikasjonsinnsats fra offentlige myndigheter antas å kunne ha relativt stor effekt, ettersom mangel på kunnskap er en hovedutfordring.

2 Metode, avgrensninger og definisjoner

2.1 Avgrensninger og definisjoner

I rapporten er begrepet «sykler» brukt når vi omtaler både elektriske sykler (elsykler) og elektriske sparkesykler (elsparkesykler). Lovlige elsykler er elsykler som har en innebygget fartssperre som gjør at motoren slutter å fungere ved 25 km/t, og som ellers er i tråd med kravene i lovverket. Lovlige elsparkesykler er elsparkesykler med en innebygget fartssperre på 20 km/t, og som ellers er i tråd med kravene i lovverket.

Det er i hovedsak fire måter forbrukerne kan skaffe seg sykler som kan gå i ulovlig høy fart:

1. Kjøpe sykler fra norske forhandlere med ulovlig høy maks tillatt hastighet, som ikke har fartssperre
2. Kjøpe sykler fra norske forhandlere med ulovlig høy maks tillatt hastighet, som har innebygd fartssperre – og deretter fjerne sperren

3. Importere sykler med ulovlig høy maks tillatt hastighet fra produsentene eller fra internasjonale nettbutikker
4. Kjøpe brukte sykler med ulovlig høy maks tillatt hastighet

Vi har i denne analysen lagt til grunn at det er de to første kategoriene som står for de fleste tilfellene av ulovlige sykler, og har ikke undersøkt kategori 3 og 4. Det skyldes at det på det norske markedet er et relativt bredt tilbud av elsparkesykler med ulovlig høy maks tillatt hastighet, samt at informasjon om, og hjelp til, å fjerne fartssperre for elsparkesykler og elsykler er relativt tilgjengelig¹. Det er mulig at omfanget av import og brukthandel er større for elsykler enn elsparkesykler, ettersom det ikke er noen forhandlere som selger ulovlige modeller elsykler og markedet er modnere og flere dermed kan antas å handle brukt. Avgrensningen er også gjort av kapasitetshensyn.

Det er dermed to forhold dette notatet vil behandle:

- Tiltak mot kjøp, salg og bruk av sykler med ulovlig høy maks tillatt hastighet
- Tiltak mot fjerning av innebygd fartssperre

Rammene for analysen er tiltak innenfor markedsføringsloven, tilsyn etter disse bestemmelsene og informasjon/kunnskap om reglene.

2.2 Metode

Analysen av forhandlerens markedsføring er gjort på bakgrunn av et utvalg på 16 forhandlere - åtte forhandlere av elsykler og åtte forhandlere elsparkesykler. For å sikre bredde i analysen, representerer utvalget forhandlere innen flere omsetningsintervaller, geografisk lokasjon og bransjer (jfr. figur 1,2, 4 og 5). For elsparkesykler utgjorde utvalget to forhandlere av hvitevare- og elektronikk, to forhandlere av små elektriske kjøretøy, to nettbutikker og to forhandlere av IT-, elektronikk- og telekomutstyr. For elsykler utgjorde utvalget to sykkelforhandlere, to elsykkel-forhandlere, to forhandlere av sportsutstyr og to forhandlere av eget sykkelmerke. Disse redegjøres for i kapittel 3. Kartleggingen gir ikke en fullstendig oversikt over forhandlere av elsparkesykler og elsykler.

Vi har også kartlagt tre offentlige myndigheters kommunikasjon om regelverket for elsykler og elsparkesykler: Forbrukertilsynet, Forbrukerrådet og Statens vegvesen. Vi har analysert innholdet i artiklene vi har funnet, etter hvilke informasjonselementer de inneholder og hvor brukerrettet informasjonen er. Analysen er basert på søk på myndighetenes nettsider, med søkeordene «elektrisk sparkesykkel», «elsparkesykkel», «sparkesykkel», «elsykkel», «elektrisk sykkel» og mindre variasjoner av disse ordene. Vi har også gjort et enkelt mediesøk det vi har kombinert virksomhetenes navn med nøkkelordene for å få en indikasjon på omfanget av kommunikasjonen over de siste par årene.

For å få et bilde av hvor tilgjengelig informasjon om fjerning av fartssperre er for forbrukerne, har vi gjort Google-søk etter søkeord knyttet til å fjerne fartssperre. Det er ikke gjort en fullstendig analyse av tilgangen på informasjon med denne metoden, og vi har ikke analysert omfanget eller innholdet. Vi har søkt å besvare spørsmålet: Er det lett å finne

¹ Jfr. kapittel 2.1

denne informasjonen? Gjennom disse søkene har vi enkelt kommet over innlegg og diskusjoner på tilfeldige nettforum, som vi har vurdert det som nyttig å trekke inn i analysen.

Det er også gjennomført en omnibus rettet mot befolkningen, for å kartlegge kunnskap om og meninger knyttet til ulovlige sykler. Omnibussen er gjennomført av Norstat og besvart av 1020 respondenter, fra et tilfeldig utvalg av befolkningen.

Basert på disse datapunktene har vi skissert tiltak som kan antas å ha en effekt på å begrense bruken av ulovlige sykler.

3 Kartlegging av kjøp, salg og markedsføring av elsykler og elsparkesykler

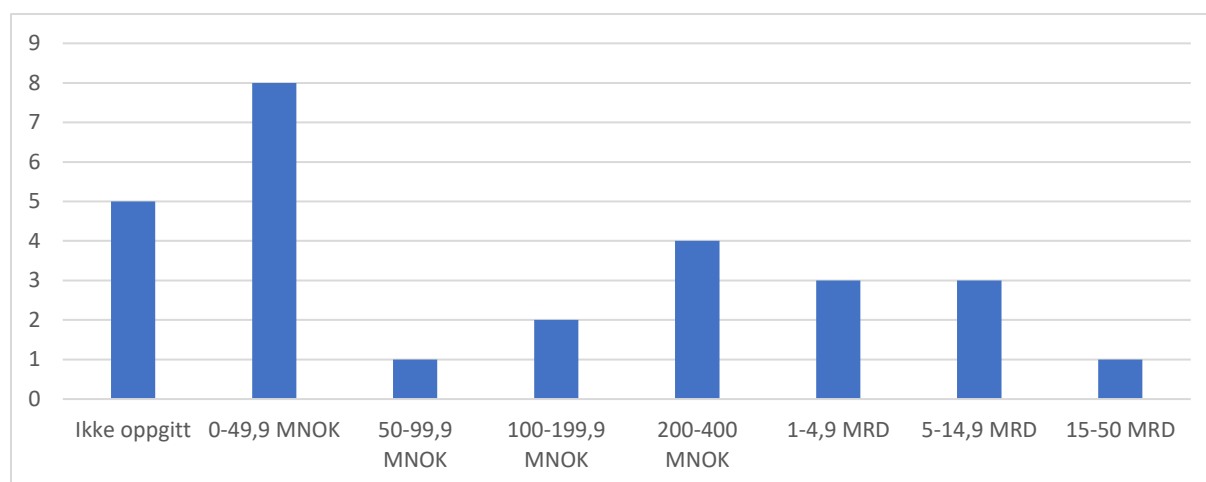
3.1 Kartlegging av forhandlere og deres markedsføring

Gjennom Google-søk og en liste over aktører fra Forbrukertilsynet² har vi identifisert totalt 83 forhandlere - 27 forhandlere av elsparkesykler og 56 forhandlere av elsykler. 11 av forhandlerne selger både elsykler og elsparkesykler.

3.1.1 Oversikt over virksomheter som selger elsparkesykler

Forhandlere av elsparkesykler er relativt få (27 stk.) og varierer fra store hvitevarekonsern til små nettbutikker. Den største enkeltgruppen selskaper har omsetning under 50 MNOK.

Figur. 1: Forhandlere av elsparkesykler fordelt på omsetningsintervaller

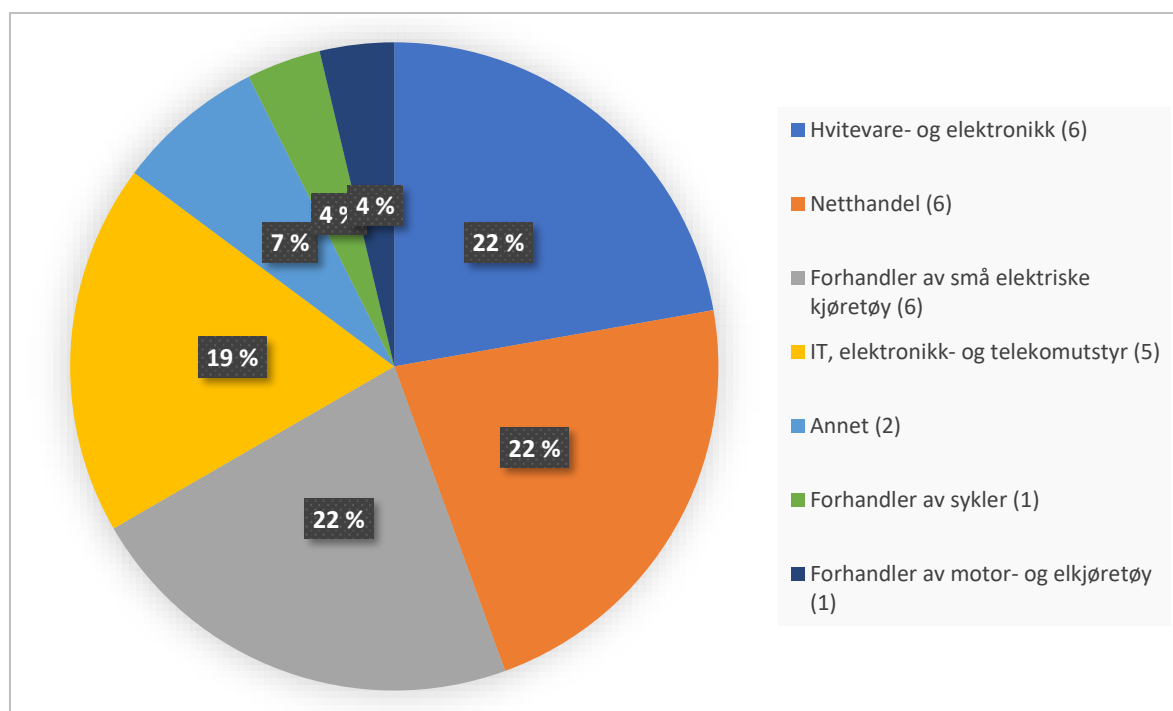


De fleste forhandlere av elsparkesykler er innen hvitevare og elektronikk, netthandel, forhandlere av små elektriske kjøretøy og IT-elektronikk og telekomutstyr³.

Figur. 2: Forhandlere av elsparkesykler fordelt på bransjekategorier

² Mail fra Forbrukertilsynet med liste over forhandlere av elsparkesykler som har mottatt brev fra tilsynet oktober 2019.

³ Hvitevare og elektronikk er større kjeder, mens forhandlere av IT-, elektronikk- og telekomutstyr er mindre nisjebutikker og -kjeder. Netthandel betraktes som rene nettbutikker, mens forhandlere av små elektriske kjøretøy spesialiserer seg på elsparkesykler og andre små elektriske kjøretøy.



3.1.2 Analyse av virksomhetenes markedsføring

Analysen er gjort på bakgrunn av et utvalg på åtte forhandlere⁴, jfr. kapittel 2. Omsetningene til utvalgets forhandlere i 2019 varierer fra 7,5 millioner til 5,4 milliarder kroner.

Forhandlerne som er analysert selger elsparkesykler både på nett og i butikk. Antall elsparkesykkel-modeller som markedsføres på nettsidene, varierer fra 1 modell til 50 modeller.

Seks av åtte forhandlere selger både elsparkesykler og elsykler. Forhandlerne markedsfører hovedsakelig elsparkesykkelmodeller som oppfyller kjøretøyforskriftens krav om lengde, bredde og vekt⁵, mens det er makshastigheten som gjør enkelte modeller ulovlige for bruk i Norge. Syv av åtte forhandlere selger slike ulovlige modeller.

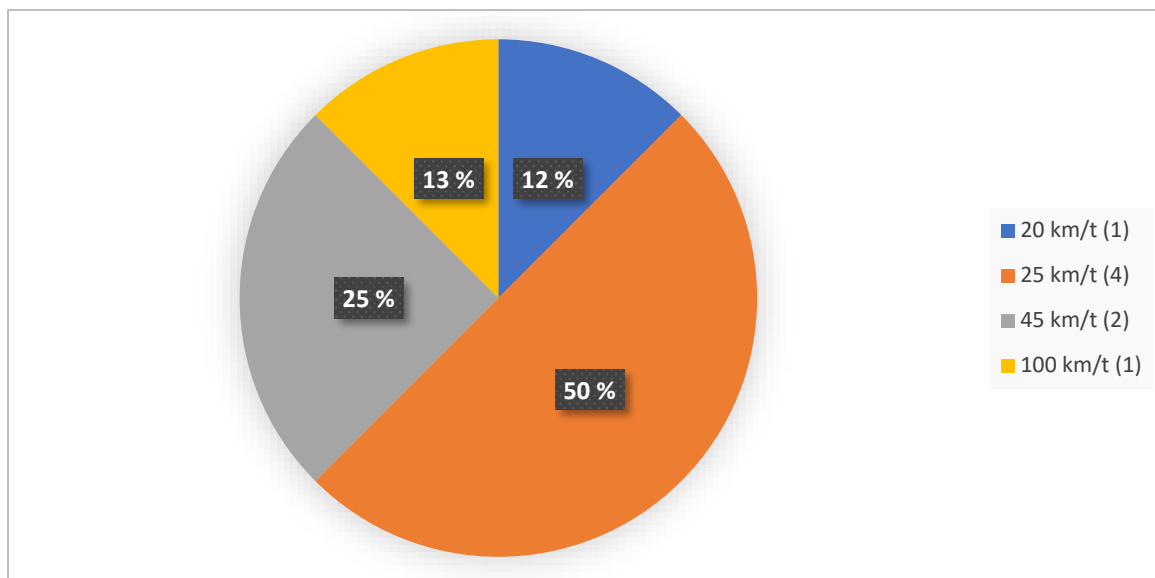
Makshastigheten til modellene som selges varierer. Diagrammet nedenfor illustrerer antall forhandlere fordelt på hva som er høyest markedsført makshastighet for en eller flere modeller. Én av forhandlerne selger en lovlig modell (20 km/t), mens den høyeste markedsførte makshastigheten er 100 km/t.

Figur. 3: Forhandlere av elsparkesykler fordelt på markedsført makshastighet

⁴ Hvitvare og elektronikk: Power, Clas Ohlson. Netthandel: Stayclassy.no, Multicom.no. Forhandlere av små elektriske kjøretøy: Bydue.no, E-Wheels.no. IT-, elektronikk- og telekomutstyr: Teknikkmagasinet og Roboteksperten (Bakeren og Kokken NUF i Proff)

⁵Forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr: https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1994-10-04-918/KAPITTEL_2#%C2%A72-

Innretningen må ha egenvekt ikke over 70 kg (inklusive batteri), bredde ikke over 85 cm, lengde ikke over 120 cm og konstruktiv hastighet ikke over 20 km/t.



Ulik markedsføring og informasjon om makshastighet og lovverk er hoveddifferensiatoren for forhandlerne. Basert på gjennomgangen av utvalgets markedsføring, er det mulig å identifisere tre typer forhandlere:

Seriøse forhandlere som kun selger lovlige modeller: I utvalget er det kun én forhandler som selger én modell med 18 km/t som makshastighet. Produksiden til modellen opplyser også om at forskjellige land har forskjellige regler og forskrifter for elsparkesykler. Det lenkes ikke til Statens vegvesen, men forbrukerne oppfordres til å sjekke hva som er lovlig.

Semi-seriøse forhandlere med ulovlige modeller: Dette er fem forhandlere som i hovedsak selger lovlige modeller, men som også selger ulovlige modeller. De ulovlige modellene varierer fra å ha en maksfart på 25 km/t til 45 km/t. Vi har kalt dem semi-seriøse fordi de opplyser om lovligheten ved modellen, henviser og/eller lenker til Statens vegvesens sider og bruker i hovedsak et mer nøkternt språk i omtalen av ulovlige modeller. Forhandlerne opplyser ulikt om modellene: De skriver at modellene er ulovlige eller at maksfarten ikke er i henhold til lovverket. Enkelte skriver imidlertid feilaktig at ulovlige modeller kun kan brukes på lukket/privat område.

Useriøse forhandlere med ulovlige modeller: Det er to selskaper som skiller seg ut, kategoriserer modellene de selger som enten «Lovlige» eller «Ekstreme». Én av forhandlerne har kun lovlige modeller i førstnevnte kategori og ulovlige i sistnevnte. Den andre forhandleren har både lovlige og ulovlige modeller i begge kategoriene. De ulovlige modellene markedsføres med en topphastighet opp til 100 km/t. Forhandlerne gir to valg ved kjøp av en elsparkesykkel: Forbrukeren kan velge mellom en modell med makshastighet på 20 km/t der det står «lovlig» eller «reduisert fart» i parentes, og en ulovlig modell med makshastigheter på 25-100 km/t der det står «ulovlig», «usperret» eller «maksimal fart». Forbrukerne kan også i noen tilfeller velge en modell i flere varianter: Med lovlig sperre, med begrenset maksimal fart utover det som er tillat og uten begrensning på fart.

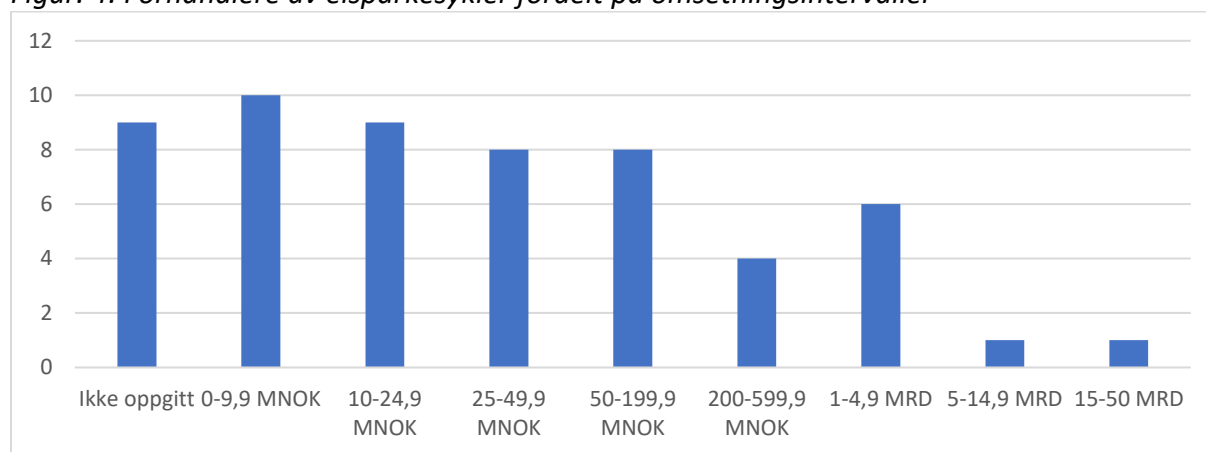
Begge forhandlerne opplyser om at modeller som går over 20 km/t er ulovlige, men informasjonen er plassert nederst på produktsiden. Forbrukeren må derfor scrolle ned for å lese dette, og informasjonen er lite synlig. Én av forhandlerne lenker til Statens vegvesen.

En gjennomgang av en av disse aktørenes Facebook-side viser at det finnes eksempler på at de legger ut tilbud om ulovlige sykler til sine brukere på sin side. I selve Facebook-posten opplyses det ikke om modellens ulovlighet i de eksemplene vi har sett⁶.

3.1.3 Oversikt over virksomheter som selger elsykler

Forhandlerne av elsykler skiller seg fra forhandlere av elsparkesykler på flere måter. De er flere (48 stk.), spennet i omsetning og bransjetilhørighet er mindre og selskapene fremstår mer seriøse. Majoriteten av forhandlerne er forhandlere av sykler, elsykler, sportsutstyr og produsenter som forhandler eget sykkelmerke⁷. Grafene nedenfor viser antall forhandlere av elsparkesykler fordelt på omsetning.

Figur. 4: Forhandlere av elsparkesykler fordelt på omsetningsintervaller

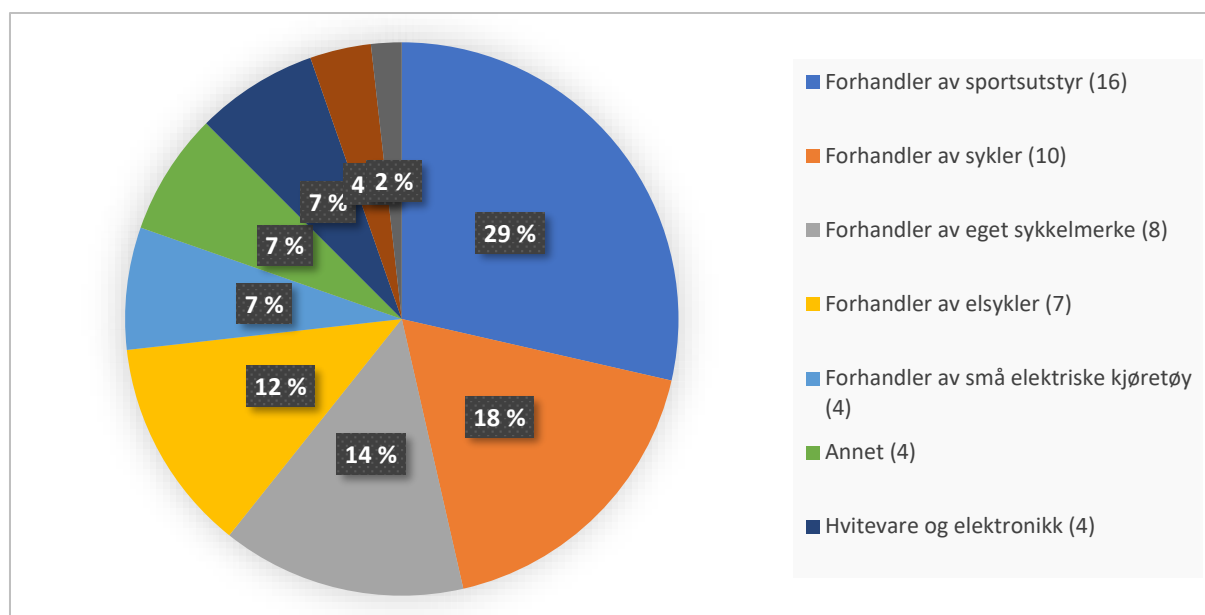


Diagrammet nedenfor viser totalt antall forhandlere av elsykler fordelt på bransje.

Figur. 5: Forhandlere av elsparkesykler fordelt på bransjekategorier

⁶ <https://www.facebook.com/stayclassy.no>

⁷ Forhandlere av sykler selger både sykler og elsykler, mens forhandlere av elsykler er rene elsykkel-forhandlere. Forhandlere av sportsutstyr er sportsbutikker- og kjeder, mens forhandlere av eget sykkelmerke selger utelukkende egne elsykler.



3.1.4 Analyse av virksomhetenes markedsføring

Analysen av åtte forhandlere identifiserte ingen eksempler på markedsføring av ulovlige elsykler⁸. Majoriteten av forhandlerne opplyser at makshastigheten er 25 km/t. Disse forhandlerne varierer i å opplyse om motoren kobles ut når kjøretøyet når 25 km/t, slik motoren skal i henhold til loven. De tre resterende forhandlerne opplyser ikke om makshastighet.

Analysen viser at produksidene ofte har informative beskrivelser av elsyklens tekniske spesifikasjoner. Eksempler på dette er høyde, bredde, dekk, bremses, batteri, motor, lykter og lignende. Seks av åtte forhandlerne selger elsykler som er innenfor kjøretøysforskriftens krav, mens de to resterende har produktbeskrivelser som ikke er spesifikke nok. Ingen av forhandlerne lenker til Statens vegvesen eller andre kilder om lovverket. Forhandlerne selger både på nett og i butikk, og antall modeller varierer fra tre til 47. Ingen av de åtte selskapene selger elsparkesykler i tillegg.

3.2 Kartlegging av forbrukernes kunnskaper og meninger

Kartleggingen av forbrukernes kunnskap og meninger er gjort gjennom en spørreundersøkelse rettet mot den generelle befolkningen, gjennom Norstats ukentlige omnibus. I dette notatet er bare de viktigste funnene omtalt. Den fullstendige undersøkelsen ligger vedlagt. Andre aktører har tidligere gjennomført spørreundersøkelse som kan supplere disse funnene⁹.

14 prosent av utvalget på 1020 personer har kjøpt enten elsykkel, elsparkesykkel eller begge deler. Netthandel er et betydelig innslag: 60 prosent handler syklene på nett, mens 7 prosent har kjøpt flere sykler – noen i butikk og noen på nett.

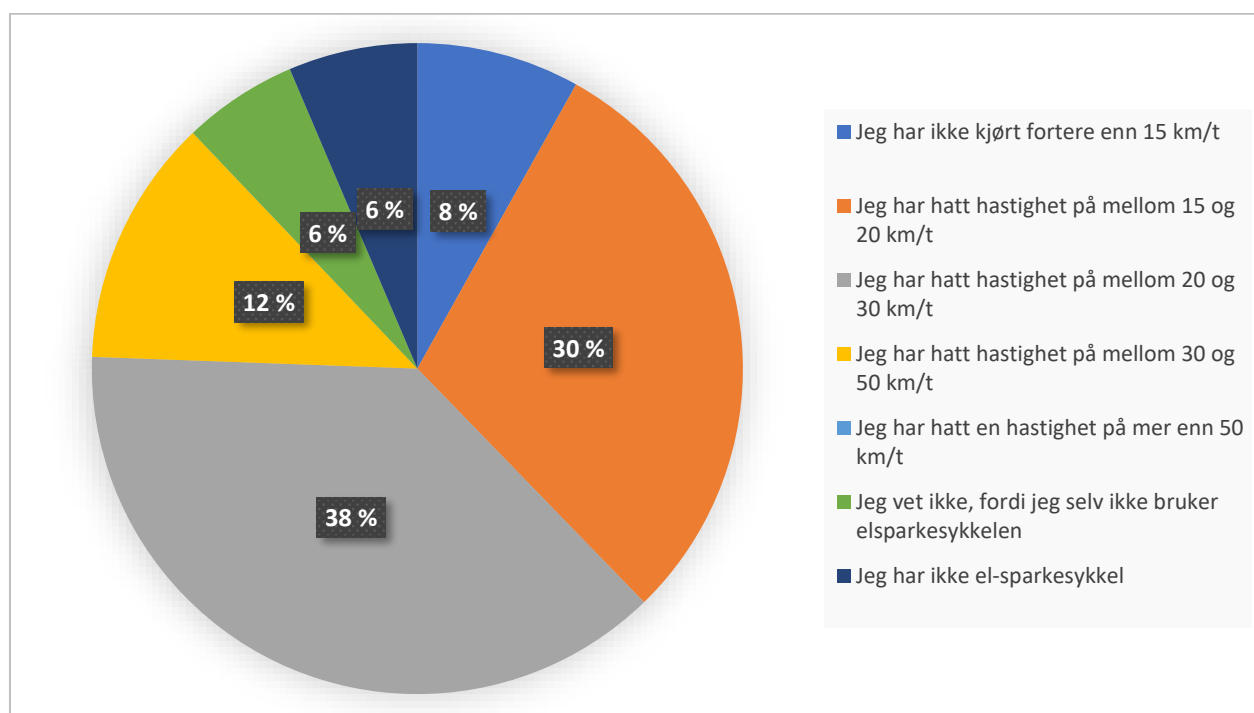
⁸ Forhandlere av sykler: BikeShop, Oslo Sykkelverksted, Forhandlere av elsykler: Trondheim Elsykkel, Elsykkelbutikken, Forhandlere av sportsutstyr: Milsluker'n, Foss Sport. Forhandlere av eget sykkelmerke: Buddy Bike (Buddy Electric AS), DBS (Cycleurope Norge AS)

⁹ Trygg trafikk, NetOnNet

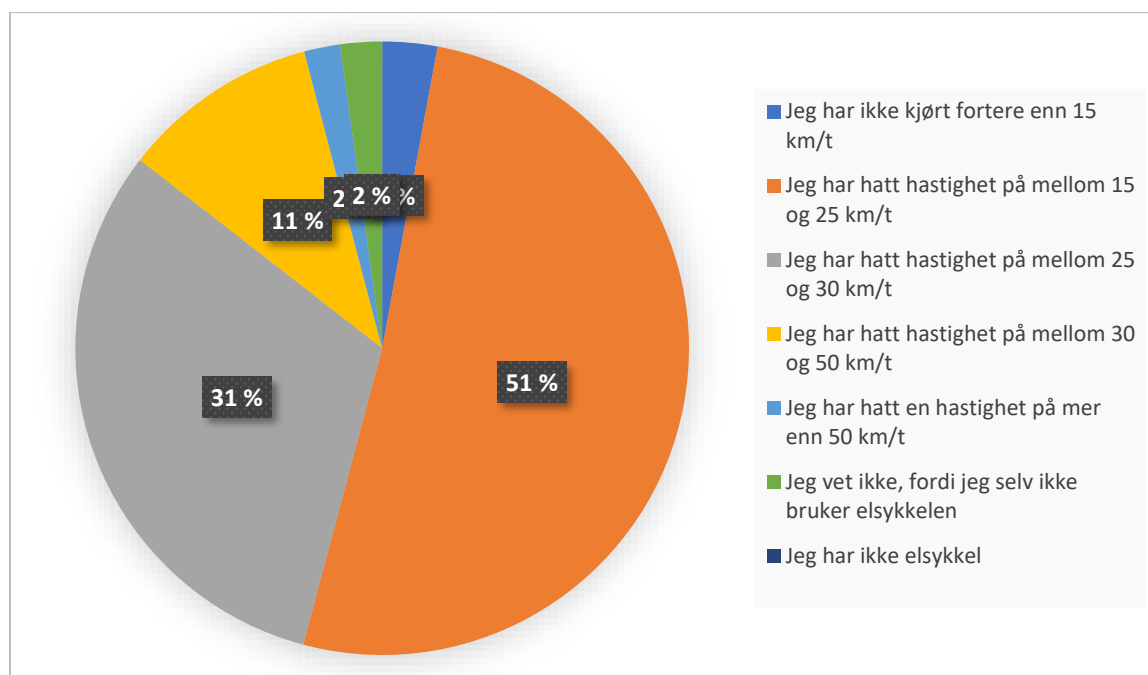
3.2.1 Ulovlig bruk og kunnskap om lovverket

Det er relativt mange som oppgir at de har kjørt i ulovlige hastigheter, både med elsparkesykkel og elsykkel. Det er ingen krav til speedometer på syklene, så svarene vil være basert på respondentenes egne oppfatninger av hastighet. Lovlige sykler har en fartssperre som hindrer for høy hastighet. 12 prosent av respondentene oppgir at de har kjørt i hastighet mellom 30 og 50 km/t eller raskere med elsparkesykler. 38 prosent oppgir at de har kjørt i hastighet mellom 20 og 30 km/t. 20 km/t er høyeste tillatte hastighet med motor for elsparkesykkel.

Figur. 6: «Hva er den høyeste hastigheten elsparkesykkelen din har kjørt?»



Figur. 7: «Hva er den høyeste hastigheten elsykkelen din har kjørt med hjelp fra motoren?»



Angående kunnskap om reglene, svarer 46 prosent korrekt at 20 km/t er maks tillat hastighet for elsparkesykler. 23 prosent tror den er 25 km/t, og er således nære. Men 17 prosent svarer at de ikke vet hva maks tillat hastighet er, og 3% at det ikke finnes noen slik begrensning.

Bare én av fem (22 prosent) oppgir riktig at maks tillat hastighet for elsykler er 25 km/t. 18 prosent tror grensen er 20 km/t. 20 prosent svarer enten at de ikke vet hva maks tillat hastighet er, og 13% at det ikke finnes noen slik begrensning.

Bare 18 prosent er helt eller delvis enig i at de har god kjennskap til regelverket for elsykler og elsparkesykler. 45 prosent er helt eller delvis uenig i at den påstanden stemmer for dem.

Det fremstår også gjennom de øvrige kartleggingene vi har gjort å være relativt stor forvirring hos forbrukerne knyttet til hva som er lovlig bruk. Enkle søk på forum der ulovlige elsykler og elsparkesykler blir diskutert¹⁰ indikerer at forbrukerne er uenige om blant annet:

- Hvilket ansvar fører av en ulovlig sykkel har ved en ulykke
- Hvorvidt sykler uten fartssperre kan brukes på privat område
- Hvorvidt det er ulovlig å kjøre med sykler uten fartssperre dersom en ikke overskrider maks tillat hastighet

3.2.2 Meninger om fartsgrense

Det er stor oppslutning om at det skal være lovregulert en grense for maksimal tillat hastighet for både elsykler og elsparkesykler. Hele 79 prosent er enige i påstanden (hvorav 65 prosent er helt enige). 7 prosent er helt eller delvis uenige i dette. 23 prosent er helt eller

¹⁰ Se eksempler på tråder i [Norsk elbilforum](#), [Terrengsykkelforumet](#) og [Freak.no](#)

delvis enige i at maks tillat hastighet for elsykler og elsparkesykler bør gjelde på offentlig vei, men ikke på privat vei.

Flertallet (58 prosent) er også uenig i at det bør være likegyldig hvor fort elsparkesykkelen eller elsykkelen kan gå, så lenge man ikke faktisk kjører fortere enn maks tillat hastighet. Enda flere mener at det ikke bør være lov å selge og kjøpe sykler som kan gå med ulovlig høy hastighet – 69 prosent er helt eller delvis enige i dette. 8 prosent er helt enige i at det bør være lov å selge og kjøpe slike sykler.

Flertallet støtter altså grenser for maksimal tillat hastighet. Et mindretall mener imidlertid at det ikke bør være slike grenser og en omtrent like stor andel mener at det bør være lov å både kjøpe og selge slike sykler.

Et omfattende tilbud av elsparkesykkelmodeller uten fartssperre er en tydelig indikasjon på at det er en etterspørsel etter disse produktene. Det eksisterer et marked for omsetning av ulovlige elsparkesykler. Dette markedet er ikke like tydelig for elsykler, men relativt tilgjengelige tilbud om fartsmodifisering indikerer at det er et marked også for dette.

3.3 Kartlegging av tilgjengelig informasjon for forbrukerne

3.3.1 Informasjon fra statlige aktører

Vi har analysert kommunikasjonen fra tre statlige aktører om regelverk for salg, markedsføring og bruk av elsykler og elsparkesykler: Forbrukerrådet, Forbrukertilsynet og Statens vegvesen. Salg og markedsføring dekkes av Forbrukertilsynet. Gjennomgangen av informasjonen på nettsidene viser at informasjonen om ulovlige sykler og ulovlig bruk finnes på offentlige myndigheters nettsider, men i relativt lite omfang.

Det er primært Statens vegvesen som gjennom nyhetsartikler adresserer utfordringer knyttet til sykler med ulovlig høy hastighet. Det er ikke på noen av disse sidene eksplisitt informasjon om hvilke konsekvenser det kan få å kjøre ulovlige sykler. Kartleggingen indikerer at det er betydelig rom for mer proaktiv og koordinert informasjonsarbeid fra statlige myndigheters side, for å gjøre forhandlerleddet kjent med regelverket for salg av sykler – og ikke minst hvordan markedsføringslovens bestemmelser kommer til anvendelse ved salg av ulovlige sykler.

I det videre følger en gjennomgang av de aktuelle sidene.

Forbrukertilsynets nettsider

Forbrukertilsynet har ett treff på sine sider knyttet til elsykler og elsparkesykler. Tilsynet laget en artikkel om at de har sendt brev til forhandlere av elsparkesykler om at de må merke modeller som ikke oppfyller kravene i lovverket. I saken presiserer tilsynet at mangel på slike opplysninger er regnet som villedende markedsføring etter markedsføringsloven, og de tydeliggjør at ulovlige elsparkesykler heller ikke kan brukes på privat vei.

Forbrukerrådets nettsider

Forbrukerrådet har en sak knyttet til elsparkesykler og en knyttet til elsykler. Rådet omtaler ikke ulovlige sykler i noen av sakene. Saken om elsparkesykler lister opp fem råd ved bruk av

delte elsparkesykler. Saken berører ikke ulovlige private sykler. Saken om elsykler er en guide til kjøp som beskriver hvilke forhold forbruker bør vurdere ved kjøp av elsykler og beskriver dem ut fra EN 15194-standarden. Guiden omtaler ikke ulovlige sykler, eller at sykler som ikke oppfyller standard er ulovlige på norske veier.

Statens vegvesens nettsider

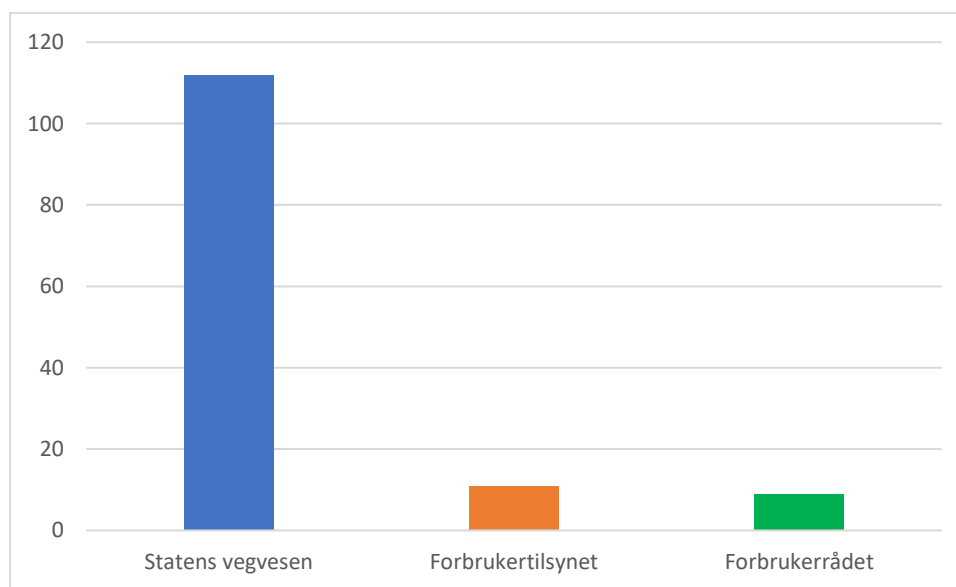
Statens vegvesen har ni treff på elsykler (2) og elsparkesykler (7) på sine nettsider. Seks av disse sakene er nyhetsartikler, to er faste sider og en er en høring. På de to faste sidene opplyser Statens vegvesen om krav til hhv. elsykler og elektriske sparkesykler.

Informasjon i mediene

Vi har ikke gjort en fullstendig medieanalyse, men et enkelt mediesøk indikerer imidlertid at saken periodevis har vært høyt på dagsordenen. I noen av disse sakene har Statens vegvesen tydeliggjort deler av regelverket, eksempelvis at det ikke er lov å kjøre ulovlige elsparkesykler på privat område. I en av sakene¹¹ har også en av de useriøse aktørene anerkjent at det foreløpig er et fullstendig forbud mot bruk. Det har altså også vært informasjon til forhandlere og brukere i mediene knyttet til sykler med ulovlig høy fart, men uten en fullstendig medieanalyse, som går over et lengre tidsrom og vurderer innholdet i sakene, er det vanskelig å anslå effekt av denne informasjonen.

Grafen nedenfor viser antall nyhetsartikler der elsparkesykler og en av de tre forvaltningsmyndighetene er nevnt i perioden oktober 2018 til oktober 2020.

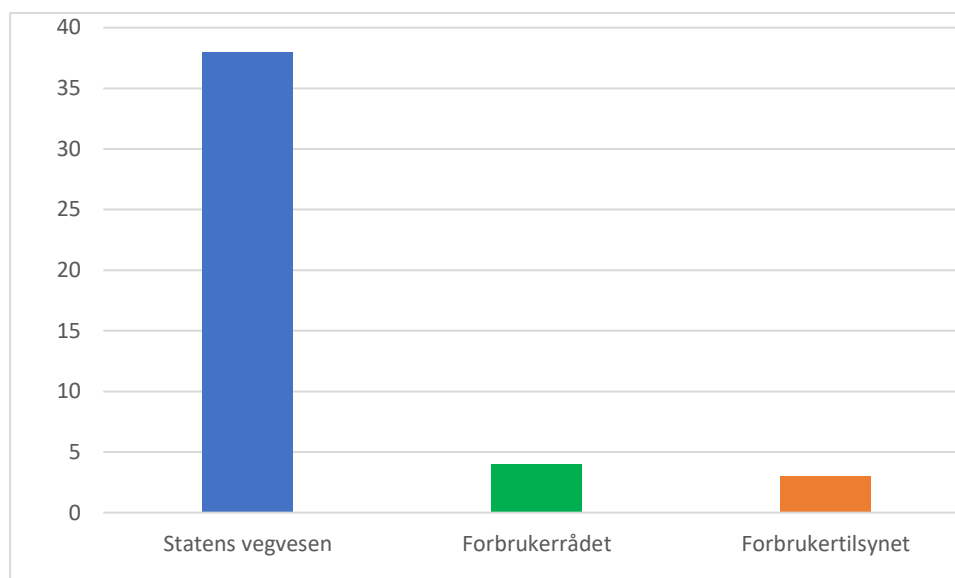
Figur. 8: Forvaltningsmyndighetens medieomtale - elsparkesykler



Grafen nedenfor viser antall nyhetsartikler der elsykler eller elektriske sykler og en av de tre forvaltningsmyndighetene er nevnt i perioden oktober 2018 til oktober 2020.

Figur. 9: Forvaltningsmyndighetens medieomtale - elsykler

¹¹ <https://www.dinside.no/fritid/selger-elsparkesykkel-som-gar-i-100-kmt/71507478>



3.3.2 Informasjon om muligheter til å fjerne fartssperre

For å få en overordnet oversikt over hvilken informasjon som er tilgjengelig for forbrukerne knyttet til fjerning av fartssperre, samt hvordan forhandlerne kommuniserer om dette temaet, har vi gjort to tilleggssøk:

- Vi har søkt gjennom Google på søkeord knyttet til fjerning av fartssperre
- Vi har søkt spesifikt i sosiale medier med søkeord knyttet til fjerning av fartssperre

Kartleggingen viser i all hovedsak at det er enkelt for brukere å finne informasjon om hvordan en kan modifisere syklene. Enkle søk gir raskt tilgang til relativt detaljerte beskrivelser av fremgangsmåte, og det er også mulig å kjøpe produkter som fjerner fartssperren. På internettforum er det imidlertid i alle tilfeller vi har sett, også brukere som opplyser om ulovligheten ved slike endringer. Se lenker under kapittel 2.2 for eksempler på forumtråder.

Vi har ikke analysert hvorvidt det er enklere eller vanskeligere å finne informasjon for de ulike modellene.

Fjerne fartssperre ved elsykkel

Det finnes relativt enkel tilgang til informasjon om hvordan en kan trimme en elsykkel. Det finnes i all hovedsak på forum som Norsk elbilforum, Terrenghjelpforumet og Freak.no, der brukere deler opplysninger om hvordan syklene kan modifiseres. Dette skjer ikke uten motforestillinger fra andre brukere av forumene, som ofte opplyser om ulovlighet og mulige negative konsekvenser.

Gjennom enkle søkeord på google får befolkningen tilgang på enkelte detaljerte artikler som beskriver hvordan en kan gå frem¹² og de kan kjøpe produkter som reklamerer med å fjerne fartssperren på elsykler¹³. Minst en av disse aktørene selger også elsykler og elsparkesykler.

Det er altså også kommersielle aktører som informerer om, og selger tjenester knyttet til, modifikasjon av motor på elsykkel.

Fjerne fartssperre ved elsparkesykkel

Det finnes også enkel tilgang til hvordan en kan trimme en elektrisk sparkesykkel. Det finnes også i hovedsak på Norsk elbilforum, Terrengsykkelforumet og Freak.no, og enkelte andre fora.

Én produsent har veiledninger i sosiale medier, her YouTube, i hvordan forbrukere kan fjerne fartssperren. I en av videoene tar det selskapet 1 minutt og 12 sekunder å forklare hvordan forbrukeren kan fjerne fartssperren.¹⁴ Det fremstår således at det eksisterer produkter på markedet som innehar fartssperre, men der fartssperren ikke er «tilnærmet umulig å fjerne», slik Statens vegvesen har slått fast at den skal være. Det vil antakelig være svært vanskelig for forbrukerne som handler i brukmarkedet å skille en lovlig fartssperret sykkel fra en ulovlig fartssperret sykkel – altså en sykkel der sperren er relativt enkel å fjerne. Det er ikke kartlagt hvor stort omfang et slikt brukmarked eventuelt har. Fordi markedet for elsparkesykkel er relativt nytt, kan man med rimelighet anta at brukmarkedet vil øke i omfanget over tid.

4 Hovedutfordringer

Kartleggingene beskrevet over indikerer at det drives villedende markedsføring av ulovlige elsparkesykler, at det er relativt enkelt for brukere å finne informasjon om hvordan de kan fjerne fartssperre. Det kan også tyde på at det er mangelfull kunnskap blant forbrukere om regelverket knyttet til hastighet til syklene. Det selges ikke ulovlige elsykler på det åpne markedet, så for denne typen sykler er det modifisering av sykkelen som er den relevante problemstillingen. Følgende fremstår som hovedutfordringene:

4.1 Hovedutfordring 1: Forbrukerne er usikre på hva regelverket sier og hva som er konsekvensene av å bruke ulovlige sykler

Befolkningsundersøkelsen tyder på at kunnskap knyttet til reglene for maks tillat hastighet for elsykler og elsparkesykler er mangelfull. De fleste oppgir ikke riktig maks tillat hastighet for de ulike typene sykler, og nesten halvparten oppgir at de ikke kjenner godt til reglene for bruk av elsykkel og elsparkesykkel.

Søk på internettforum tyder på at noen forbrukere er usikre på hvilket ansvar de får dersom de kjører en ulovlig sykkel. Det verserer teorier om at det kun er relevant at sykkelen er ulovlig dersom det kan bevises at fjerning av fartssperren var utløsende for ulykken. Det er lite konkret informasjon fra de offentlige myndighetene vi har kartlagt om konsekvenser ved bruk av ulovlige sykler.

¹² <https://makromann.no/hvordan-trimme-en-elsykkel-2-mater>.

¹³ Eksempelvis: <https://e-wheels.no/produkt/tilbehor/motoroptimering>, <https://ebiketech.business.site>. Disse bedriftene er det mulig å identifisere personer som står bak.

¹⁴ <https://www.youtube.com/watch?v=4bQLXmdGyFM>

Det fremstår heller ikke klart for forbrukerne at en ikke kan gjøre en ulovlig sykkel lovlig – verken ved å holde fartsgrensen når den brukes eller ved å selv legge inn fartssperrer. Det er eksempel på forbrukerrettet informasjon fra Statens vegvesen om at en elsykkel med ulovlig høy fart er å regne som en moped, men omfanget av slik informasjon er relativt lite. Det samme gjelder elsparkesykler, selv om det er mer informasjon fra Statens vegvesen om hvordan disse syklene må brukes for å brukes lovlig.

Det er også uklar informasjon om hvorvidt ulovlige sykler kan brukes på privat område. Uklarheten er skapt av flere forhold: Forbrukertilsynet brukte i sin kommunikasjon i oktober 2019 formuleringen «ulovlig på offentlig vei». Det er få artikler fra offentlige instanser som presiserer at ulovlige sykler også er forbudt på privat område. Forbrukere som kjøper ulovlige sykler får fra forhandlerne side i all hovedsak kun informasjon om hvilke modeller som er lovlige – ikke hva som er eksplisitt ulovlig eller at ulovlige modeller er forbudt over alt - og i enkelte tilfeller blir de feilaktig opplyst at ulovlige modeller er lov å bruke på private områder.

Noen forbrukere fremstår også å ha uønskede holdninger når det gjelder elsykler: De setter i internettforum ord på at det oppleves farligere å kjøre sakte med elsykkel i trafikken, enn å kjøre i 35-40 km/t.

Denne saken til NRK Rogaland illustrerer holdningene¹⁵. Her lar syklisten seg filme på en slik måte at det er mulig å dokumentere at han bryter loven, og han står frem med fullt navn. Det indikerer at det ikke oppleves som problematisk å bryte regelverket, verken moralsk eller fordi en frykter konsekvenser.

4.2 Hovedutfordring 2: Det er lett å kjøpe ulovlige elsparkesykler og relativt lett å gjøre lovlige sykler ulovlige

Ulovlige modeller av elsparkesykler er enkelt tilgjengelige både på nett og i butikk, og det er mulig å kjøpe relativt enkelt utstyr for å modifisere elsykler. Det er også mye tilgjengelig informasjon om hvordan en selv kan modifisere sykler. Forbrukere som ønsker å skaffe seg ulovlig raske sykler, kan med andre ord både kjøpe og skaffe seg informasjon fra stua med et par tastetrykk.

Når det samtidig er lite informasjon til forbruker om konsekvenser ved å bruke en ulovlig sykkel, og det er vanskelig å se forskjell på en lovlig og en ulovlig sykkel, må vi anta at barrieren for kjøp er relativt lav. En kan anta at de fleste forstår at kjøring i svært høye hastigheter, som 80 km/t, er både trafikkfarlig og ulovlig. Det er langt vanskeligere å anta at befolkningen har samme holdninger til å kjøre 30 km/t.

4.3 Hovedutfordring 3: Forhandlerne kommuniserer uklart om hva regelverket sier

Forhandlerne har ulik praksis for informasjon om reglene ved bruk av ulovlige modeller. Noe av uklarheten kan være gjort i god tro: Forhandlerne kan tro at ulovlige modeller er lov å bruke på privat område. Det kan ikke utelukkes at det også fra forhandlerne fortsatt eksisterer misforståelser knyttet til dette.

¹⁵ <https://www.nrk.no/rogaland/mange-trimmer-elsykler-1.11927581>

De semi-seriøse og useriøse forhandlerne har imidlertid også et betydelig forbedringspotensial når det gjelder å kommunisere tydelig hva som menes med både lovlig og ulovlig. Informasjonen om dette er i begrenset, både i omfang og i plassering på nettsidene, og i enkelte tilfeller synes det å være aktiv bruk av språk for å fremme ulovlige modeller.

5 Mulige tiltak

Basert på dagens situasjon, er det mulig å identifisere flere tiltak som kan antas å ha effekt på bruken av ulovlige sykler i Norge. Disse tiltakene er foreslått fordi de fremstår som mulige løsninger. Det er ikke gjort grundige realitetsvurderinger av hvert tiltak, og det er ikke gjort en juridisk vurdering av aktuelt lovverk. Eventuelle tiltak må utredes nærmere.

5.1 Regulatoriske tiltak

De regulatoriske tiltakene er særlig egnet til å møte hovedutfordring 2 og 3.

1) Forby salg eller markedsføring av ulovlige sykler

Det er allerede forbud mot markedsføring av varer det er lovlig å selge i Norge. Eksempelvis er det et forbud mot alkoholreklame. Omtalen av alkohol er detaljert og vidt regulert, og må være nøktern for å ikke rammes av forbudet¹⁶. Dette forbudet illustrerer hvordan det er mulig å detaljstyre forhandleres kommunikasjon rundt lovlige produkter, selv om det er hjemlet i en ikke-sammenliknbar lovgivning.

Et forbud mot markedsføring av ulovlige sykler kan, dersom det er utformet riktig, gjøre det mindre lønnsomt å omsette disse produktene. Et slikt forbud må regulere hvordan produktene beskrives og plasseres på nettsider og i butikk¹⁷.

2) Forskriftsfeste krav til selger om opplysninger til kjøper ved salg av sykler

Forbrukertilsynet har allerede slått fast at det er villedende markedsføring å ikke opplyse om at modeller er ulovlige å bruke i Norge. De fleste aktører opplyser om hvilke modeller som er lovlige, men det er svært ulikt hvordan de kommuniserer rundt ulovlige modeller. Det kan derfor ha effekt å detaljere hvordan forhandlere må opplyse om dette ved salg.

Prisreguleringsforskriften detaljerer både innhold og form på prisinformasjon fra aktører som selger varer og tjenester. For enkelte tjenester der forbrukerne antas å være særlig sårbare, som ved gravferd, er informasjonen svært detaljert. Forskriften er hjemlet i § 10 i markedsføringsloven. § 10 tredje ledd sier imidlertid også (vår utheving):

For å lette kundenes bedømmelse av priser og kvalitet på varer og tjenester kan departementet ved forskrift påby næringsdrivende å iverksette tiltak utover det som følger av påbudet i første ledd.

¹⁶ <https://www.helsedirektoratet.no/tema/alkohol/forbud-mot-alkoholreklame>

¹⁷ Det er ikke gjort noen analyse av betalt markedsføring av ulovlige modeller. En slik analyse bør gjennomføres før tiltaket implementeres.

Dersom § 10 åpner for at det er mulig å detaljregulere også annen informasjon, kan den brukes til å lage en forskrift som stiller krav til hva forhandlere av elsykler og elsparkesykler må opplyse om og på hvilken måte. Det finnes eksempler på varer og tjenester som også er regulert gjennom egne lover. Flere lover og forskrifter regulerer eksempelvis markedsføringen av kosmetiske inngrep, legemidler, næringsmidler, skjønnhetspleie og kosmetikk¹⁸, og opplysningsplikt ved salg av finansavtaler reguleres gjennom finansavtaleloven.¹⁹

Krav i en forskrift kan eksempelvis være knyttet til:

- Nøktern omtale av ulovlige modeller
- Utforming av emballasje
- Bildebruk
- Innhold i informasjon om lovverket
 - o Tekniske krav til lovlige modeller
 - o Fartssperre må være satt av produsent
 - o Ulovlige modeller kan ikke brukes i Norge, uten å registreres som moped/lett MC
- Informasjon om konsekvenser av bruk
- Sted og format på informasjonen
- Forbud mot informasjon om hvordan en kan fjerne fartssperre

En slik forskrift vil kunne gjøre det utvetydig klart hva som er lovlig markedsføring etter markedsføringsloven. En forskrift kan også ha en normativ effekt, ved at det signaliserer til forhandlere og samfunnet at myndighetene mener dette er et så alvorlig område at det krever tydeligere reguleringer. Kravene til opplysninger bør stilles ved salg av alle modeller, ettersom det er relativt enkelt å modifisere lovlige sykler.

3) Krav til merking av ulovlige modeller

Det antas at det vil være mer belastende å bruke særlig elsparkesykler uten fartssperre, dersom det er mulig for befolkningen for øvrig å se at sykkelen er ulovlig. Vi antar dette fordi gående i større grad vil bli sjenerte av raske elsparkesykler som ferdes på gangareal, enn elsykler som i all hovedsak er på sykkelareal og veier.

Det kan derfor ha en preventiv effekt å kreve synlig merking av ulovlige modeller fra produsent eller forhandlerledd. En slik ordning finnes allerede for omsetning av tobakksvarer, der emballasjen må merkes med advarsler mot negative helseeffekter. Det er også allerede krav til merking på elsparkesykler: *Sparkesykkelen skal være tydelig og varig merket med produsentens navn, typebetegnelse og fabrikasjonsnummer. Det skal være plassert og utført slik at det er godt synlig og slik at det ikke lett kan fjernes eller endres.*²⁰ Det samme gjelder elsykler²¹.

¹⁸ <https://medietilsynet.no/globalassets/dokumenter/etiske-retningslinjer-kroppspress/notat-om-regulering-og-tilsyn-med-markedsforing-av-kosmetiske-inngrep-l....pdf>

¹⁹ [Finansavtalelovens §15](#)

²⁰ <https://www.dinside.no/fritid/dette-ma-du-vite-for-du-kjoper-elektrisk-sparkesykkel/71035327>

²¹ <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1990-02-19-119>

Ordningen antas å ha for store administrative konsekvenser dersom den skal administreres og kontrolleres av offentlige myndigheter. En merkeordning må derfor administreres av produsent eller forhandler, under rammer satt av offentlige myndigheter.

4) Forby salg eller markedsføring av fartsmodifiserende produkter og tjenester

Fartsmodifiserende produkter og tjenester fjerner fartssperren på elsykler og elektriske sparkesykler. Et forbud mot salg av fartsmodifiserende produkter og tjenester gir offentlige myndigheter hjemmel til å fjerne dette fra norske forhandlere. Et juridisk arbeid for å fjerne produktene fra markedet må også vurdere omfanget av import av slike produkter. Det antas at det er et internasjonalt marked for dette.

Dersom det ikke er mulig å forby salg av fartsmodifiserende produkter og tjenester kan det også forbys å markedsføre disse. Et slikt markedsføringsforbud må regulere hvordan produktene og tjenestene omtales på nett og i butikk. Vi har ikke analysert betalt markedsføring av dette. Vi må likevel anta at vi hadde blitt eksponert for slike annonser, ettersom vi i arbeidet med denne rapporten over tid har brukt søkeord på nett som algoritmene i den digitale markedsføringen til selskapene antas å ville plukket opp.

5) Forby informasjon om hvordan forbrukere kan fjerne fartssperre

Vi har kun avdekket ett tilfelle av at en kommersiell aktør åpent informerer om hvordan forbrukere kan fjerne fartssperre. Denne informasjonen ble gitt i en YouTube video, der aktøren er tydelig avsender. Det er imidlertid mulig at forhandlere også kan stå bak informasjon om dette uten å være åpne om det, eksempelvis gjennom å lage nettsider eller blogger uten tydelig avsender eller delta i diskusjoner i forum.

Det er tre juridiske vurderinger som bør utformes for å bøte på denne utfordringen:

- I. Kan en modell oppfylle kravet til at det er «tilnærmet umulig» å fjerne fartssperre, dersom brukere kan gjøre det hjemme med enkel informasjon på nett?
- II. Er slik informasjon å regne som markedsføring?
- III. Hvilket øvrig lovverk kan regulere denne atferden?

Dersom ikke Statens vegvesens krav om at fartssperren skal være «tilnærmet umulig» å fjerne ikke har en klar definisjon i dagens lovverk, bør dette tydeliggjøres. Å tydelig definere hva som menes med «tilnærmet umulig» vil sikre at modeller som kan modifiseres på denne måten ikke kan selges som lovlige modeller.

Dersom informasjon om hvordan man kan fjerne fartssperren, ikke allerede er å regne som markedsføring, bør det vurderes å revidere relevant lov og forskrift for å sikre at det kan behandles som dette. Moderne markedsføring er ofte indirekte og flerleddet. Kommersiell aktører produserer filmer, artikler og annet nettbasert innhold som omhandler temaer deres målgrupper er interesserte i, uten å fremme salg av et produkt. Det kan eksempelvis være en artikkel om solvett rettet mot barneforeldre i strandsesongen. Cookies og andre verktøy gjør det imidlertid mulig for aktørene å senere vise salgsrettede annonser til personer som har

oppsøkt den opprinnelige artikkelen, der de eksempelvis kan reklamere med tilbud på barnevennlig solkrem. Slik kan annonsører målrette reklamen til et publikum som selv har indikert at de er interessert i produktets tema. Denne typen markedsføring er en sterkt voksende industri og selges av en lang rekke norske og utenlandske aktører. En video om elsparkesykler på et sosialt medium kan derfor inngå i forhandlerens markedsføring og rammes av markedsføringsloven.

Den juridiske vurderingen av hvilket lovverk som eventuelt kan regulere denne atferden bør ta sikte på å avklare hvorvidt veiledning om fartsmodifisering kan regnes som oppfordring til lovbrudd.

6) Vurdere hvorvidt det er villedende markedsføring å markedsføre (og tilby for salg) noe som er ulovlig å bruke

Dersom et produkt har flere ulike bruksområder, hvorav noen er lovlige og noen er ulovlige, er det lett å forstå at det kan selges og markedsføres – og at forbruker får ansvar for lovlig bruk. Elsparkesykler med ulovlig høy fart kan imidlertid vanskelig sies å ha noe annet bruksområde enn det som er ulovlig. Det bør derfor vurderes om det i seg selv er villedende markedsføring å markedsføre (og tilby for salg) disse produktene. Per definisjon har produktene null verdi for kjøperen, uten at de brukes på en ulovlig måte.

7) Tilsynskampanje mot forhandlerleddet

Når regelverket er revidert, og eventuelle nødvendige juridiske tolkninger er ferdigstilt, bør relevante tilsynsmyndigheter – særlig Forbrukertilsynet – gjennomføre en tilsynskampanje overfor forhandlerleddet. En slik kampanje kan bidra til at forhandlerne opplever at regelbrudd får konsekvenser, og at får mer kunnskap om lovverket.

5.2 Måltrettet informasjons- og opplæringsarbeid

Tiltakene er i all hovedsak innrettet for å møte hovedutfordring 1 og 3.

8) Analyse av forbrukernes holdninger til bruk av ulovlige sykler

Det bør gjennomføres grundigere analyse av holdninger til bruk av ulovlige sykler. Analysene i dette dokumentet er basert på en enkel spørreundersøkelse med få spørsmål som kartlegger kunnskap og meninger, og en ikke-strukturert gjennomgang av enkelte forum. Det er relevant å undersøke holdningene til ulovlige sykler nærmere, slik at det er lettere å segmentere målgrupper i informasjonsarbeidet. Da kan en strukturere informasjonsarbeidet rundt det som har størst effekt i hver målgruppe.

9) Holdningskampanje mot forbrukerne

En holdningskampanje rettet mot forbrukere vil kunne adressere hovedutfordringen knyttet til forbrukernes kjennskap til lovverk og konsekvenser. En slik kampanje bør ta sikte på å både bygge kjennskap til lovverket, en forståelse for faren ved å kjøre raskere enn grensen og en holdning til at en selv er ansvarlig for andres sikkerhet i trafikken. Kampanjen kan gjennomføres i samarbeid med eksempelvis Trygg trafikk, for å bidra til at spørsmålet om

ulovlige sykler blir løftet høyt på dagsorden hos strategiske samarbeidspartnere til Statens vegvesen.

10) Strukturert informasjonsarbeid om konsekvenser ved ulovlig bruk

Strukturert informasjon om konsekvenser ved bruk av ulovlige sykler, eksempelvis gjennom medieutspill og nettsaker, kan også bidra til at færre bruker dem. Et slikt arbeid kan rettes mot finansielle konsekvenser for fører ved ulykker, og gjennomføres i samarbeid med forsikringsselskapene som vil ha nytte av å være tydelige i spørsmålet overfor sine kunder. Statens vegvesen bør uavhengig av et slikt samarbeid, sikre at informasjonen på deres nettsider adresserer de viktigste usikkerhetsmomentene befolkningen opplever.

11) Koordinere informasjon mellom offentlige instanser

Offentlige instanser bør koordinere sin informasjon om bruk av ulovlige sykler. Blant de instansene vi undersøkte, var det primært Statens vegvesen som kommuniserte. Likevel kan mange i befolkningen, og forhandlere, ha fått med seg kommunikasjonen fra Forbrukertilsynet – fordi den var i mange medier. Ulike nyanser, som eksempelvis hvordan en omtaler ulovligheten ved bruk på privat område, kan bidra til forvirring.

12) Informasjonssamarbeid med kommunene mot de yngste målgruppene

Gjennom samarbeid med kommunene kan Statens vegvesen få viktige allierte i arbeidet med informasjon rettet særlig mot den yngre delen av befolkningen. Kommunen har sentrale informasjonskanaler, som skole/opplæringstilbud, ungdomsråd og fritidstilbud. Det bør vurderes å gå sammen med kommunene om lokale tiltak. Slike tiltak kan være opplæring, holdningsarbeid på foreldremøter mm.

13) Ha regler om elektriske sykler i sykkelopplæringen

Sykkelopplæringen som foregår på barneskolene bør også berøre bruk av små, elektriske kjøretøy og elsykler. Vi har ikke kartlagt i hvilken grad dette er tilfellet i dag. Trygg Trafikk produserer materiell og læringsopplegg, og vil være en naturlig samarbeidspartner for å få informasjon om små, elektriske kjøretøy inn i opplæringen.

14) Samarbeid med produsenter om tilbud om tilbakeføring av fartssperre

Det kan tenkes at det finnes forbrukere som ønsker å få gjort ulovlige sykler lovlige, dersom regelverket strammes inn eller holdningsskapende arbeid har effekt. Å senke terskelen for å gå fra ulovlig til lovlig bruk kan føre til at flere kjører lovlig. Ettersom fartssperren må settes fra produsenten, kan en vurdere et samarbeid med relevante produsenter for at de kan tilby tilbakeføring av fartssperre, dersom det er teknisk mulig.

15) Initiere bransjesamarbeid for bedre informasjon til forbrukere

Virksomheter som selger elektriske sykler og elektriske sparkesykler kan selv gjøre mye for å opplyse forbrukerne om regelverket. Det er særlig virksomhetene som faller i kategorien

«semi-seriøse» som antas å ha nytte av dette. Offentlige myndigheter kan initiere bedre informasjon fra bransjen gjennom å i brevs form tydeliggjøre hva som er reglene for ulovlige sykler – særlig klargjøring av regler knyttet til privat bruk. Virksomhetene kan inviteres til et orienteringsmøte om dette, samt hvilke tiltak offentlige myndigheter vurderer dersom bransjen ikke opererer i tråd med føringene.