



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring av forslag til endring i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften).

Innledning

Vegdirektoratet sender med dette på høring forslag til endring av regelverk omkring fjernlys for motorsykkel og moped (kjøretøy i gruppe L). Det foreslås å innta nytt strekpunkt 7 i kjøretøyforskriften § 28-2 nr. 5.

Da forslaget innebærer et unntak fra gjeldende tekniske EU-regler, må det også sendes på EØS-høring, jf. Lov om europeisk meldeplikt for tekniske regler m.m. (EØS-høringsloven) § 2. Dette vil bli gjort parallelt med nasjonal høring.

Bakgrunnen for forslaget

Den 1. oktober 2018 trådte nye regler for ekstra fjernlys på bil i kraft. Endringen gikk i hovedsak ut på at et fritt antall ekstra fjernlys kan påmonteres bil, uten krav til maksimal tillatt lysstyrke, jf. kjøretøyforskriften § 28-1 nr. 4.9.

Den 21. juni 2018 mottok Vegdirektoratet brev fra Samferdselsdepartementet sammen med en henvendelse fra Norsk Motorcykel Union (NMCU). NMCU ønsker en oppmykning og oppdatering av lysregelverket for motorsykkel for å bedre deres sikt og synlighet i trafikken. På bakgrunn av NMCU sin e-post ønsker Vegdirektoratet i denne omgang å sende på høring endring av regler for fjernlys for kjøretøy i gruppe L.

Fjernlys

Nedenfor følger først en gjennomgang av dagens regelverk, etterfulgt av forslaget til endring.

Dagens regelverk

Lysreglene for moped og motorsykkel registrert etter 1. september 2016 reguleres av forskrift av 1. juni 2016 nr. 560 om godkjenning av moped og motorsykkel (motorsykkelforskriften). Av § 17 1. ledd i motorsykkelforskriften følger det at:

«I tillegg til lysutstyr som fremgår av forordning (EU) nr. 168/2013 vedlegg II, kan ekstra lysutstyr som omtalt i kjøretøyforskriften §28-2 nr. 5 påmonteres kjøretøy i gruppe L og benyttes i samsvar med formålet under bruken.»

For kjøretøy i gruppe L registrert før 1. september 2016 gjelder forskrift av 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften). Kjøretøyforskriften §28-2 nr. 5 gjelder derfor både for kjøretøy registrert før og etter 1. september 2016.

Forordning (EU) nr. 168/2013 med senere endringsrettsakter er tatt inn i norsk rett gjennom motorsykkelforskriften. Det implementerte regelverket er stort og det er vanskelig å få oversikt over hvilke spesifikke krav som må være oppfylt for de enkelte kjøretøygruppene.

Hjemmelskjeden er som følger: Forordning (EU) nr. 168/2013 er supplert ved forordning (EU) nr. 3/2014 som gir en rekke FN/ECE-regulativer anvendelse ved typegodkjenning. Artikkel 13 i sistnevnte forordning viser blant annet til at bilag IX i samme forordning angir hvordan lysutstyr skal monteres. Av bilag IX følger det at kjøretøy i gruppe L1e (moped med to hjul) skal følge de krav som følger av ECE-regulativ 74, samt enkelte punkter i bilaget. For kjøretøy i gruppe L3e (Motorsykel med to hjul) kommer ECE-regulativ 53 til anvendelse. Øvrige grupper, gruppe L2e og L4e-L7e (Moped med tre hjul, motorsykel med to hjul og sidevogn, motorsykel med tre hjul, moped med fire hjul og motorsykel med fire hjul), følger krav listet opp videre i bilag IX.

Det sentrale i denne sammenhengen er at EU-regelverket kun åpner for at én eller to fjernlysykter kan påmonteres moped og motorsykel, avhengig av hvilken kjøretøygruppe det gjelder. Videre er den maksimale lysstyrken som er tillatt ved tenning av alle fjernlysykter 480 lux.

Fritt antall ekstra fjernlysykter og ingen maksimal lysstyrke

Endringen for bil ble gjort for å gi mulighet for bedre siktforhold. I Norge er det lange perioder med mørketid og enkelte vegstrekninger har lite eller ingen ekstern belysning. I tillegg er det mye vilt i skogene som utgjør en trafikkfare. Disse kjøreforholdene skiller seg fra situasjonen i store deler av Europa. Ved å tillate flere lykter for fjernlys og større lysstyrke ønsket man å øke sikten og dermed sikkerheten for dem som kjører under slike forhold.

Videre gjør ikke hensynene bak EU-kravet om maksimal lysstyrke på 480 lux seg gjeldende med samme styrke som før. Nyere lysteknologi har bidratt til at vekslingen mellom fjern- og nærlys ikke blir like utfordrende for øyets fysiologiske tilpasningsevne til varierende lysmengde som tidligere. Særlig xenon-, LED- og laserteknologi gir en bedre opplyst flate ved nærlys, slik at overgangen fra fjernlys blir mindre belastende for føreren. Lykter med slik lysteknologi er populære å ettermontere på bil.

Vegdirektoratet merker seg at en økning i lysstyrken på fjernlys også kan ha negative konsekvenser for trafiksikkerheten i andre henseende. Forskjellen på lysflaten og rekkevidden til lyset ved veksling mellom fjernlys og nærlys vil bli større med sterkere og flere fjernlys. Tidspunktet for nedblending fra fjernlys vil derfor komme tidligere, og dermed vil strekningen som kjøres med nærlys tent bli lenger. Sikten til sjåføren er derfor dårligere i en lengre periode.

Videre vil større variasjon av lysmengde fremdeles kunne utgjøre en fare med tanke på øyets fysiologiske tilpasning, særlig der kjøretøy har lykter med eldre lysteknologi. Også blendingsfaren blir større når mengden lys øker.

Likevel valgte man å gjennomføre endring for fjernlys på bil. Det ble foretatt en avveining mellom risikoen og nytten ved å endre reglene, og konkludert med at fordelene med regelendringen vil være større enn ulempene. I tillegg til fordelene nevnt over, ble det blant annet lagt vekt på at mange med kunnskap på området (blant annet Statens vegvesens

regioner og ulike interesseorganisasjoner) var positive til forslaget og at Sverige i flere år har praktisert tilsvarende regel med positiv erfaring.

Hensynene bak regelendringen for bil gjør seg tilsvarende gjeldende for moped- og motorsyklister, selv om mange kun bruker disse kjøretøyene i sommerhalvåret hvor siktproblematikken ikke er like fremtredende. Samtidig er kjøretøy i gruppe L gjerne utstyrt med færre og svakere lys enn bil, slik at sikten i mørket blir dårligere. Dette har ført til at enkelte bytter ut originalbelysning med sterkere pærer som ikke er typegodkjent. Som det følger av redegjørelsen under, er dette en lite ønskelig tendens. Vegdirektoratet finner det derfor hensiktsmessig å sende på høring forslag til endring i fjernlysreglene også for moped og motorsyssel.

Det bemerkes at et forslag om endring for moped og motorsyssel reiser enkelte særegne spørsmål for disse kjøretøygruppene. Kjøretøyene har blant annet lavere vekt og annen utforming enn bil. Dersom mange og store ekstralykter monteres på kjøretøyet kan dette teoretisk sett påvirke kjøretøyetts luftmotstand og føre til turbulens i høy fart, slik at føreren mister kontrollen. Denne effekten har man sett forekomme der utformingen på enkelte sidevesker påvirker luftmotstanden. Utforming av sidevesker er likevel ikke regulert i EU-regelverket, da man ikke har ansett det som et utbredt eller alvorlig problem. Vegdirektoratet vurderer risikoen som liten også for at problemet skal oppstå ved montering av ekstra belysning. Som nevnt over er det særlig nyere LED-lys som ønskes ettermontert, og disse lyktene er gjerne mindre enn tradisjonelle bøttelykter («tusenmeter»). Forholdet nevnes likevel her med en oppfordring til å montere ekstralykter fornuftig.

Vegdirektoratet foreslår å unnta sidevognen på motorsyssel i gruppe L4 fra reglene om ekstra fjernlys. Etter EU-regelverket er det ikke tillatt med fjernlys på sidevognen. Fronten på noen sidevogner er lenger bak enn fronten på motorsykkelen, og dette kan skape en større risiko for egenblending. Vi anser behovet for sterkere belysning tilstrekkelig ivarett gjennom mulighet for montering av ekstra lykter på motorsykkelen, slik at det ikke er nødvendig å tillate montering også på sidevognen. Dersom høringsinstansene har synspunkter på dette, bes det spilles inn.

Plassering av ekstra lykter

Det er liten plass på mange mopeder og motorsyklar for montering av ekstra lykter. Ved ettermontering vil det derfor være aktuelt for en del å plassere dette på sidene av kjøretøyetts gaffel, veltebøyle eller frontkåpe. Dagens regelverk angir imidlertid at avstanden mellom kanten av lysflatene til to fjernlyslykter, og mellom kanten av lysflatene til en fjernlyslykt og en nærlyslykt, skal være høyest 200 mm. Dette avstandskravet vil i mange tilfelle stenge for montering på gaffel, veltebøyle eller frontkåpe. Vegdirektoratet finner det hensiktsmessig at ekstra fjernlyslykter kan monteres slike steder, og foreslår derfor å presisere i nasjonal forskrift at det ikke er krav til innbyrdes avstand mellom ekstra fjernlyslykter, eller avstand mellom ekstra fjernlyslykter og original hovedlykt.

Lyktene må plasseres foran på kjøretøyet. Dette anses oppfylt hvis lyset ikke er til sjenanse for føreren hverken direkte eller indirekte gjennom speil eller andre reflekterende flater på kjøretøyet.

Vegdirektoratet foreslår ikke å stille flere krav til plassering enn dette. Fjernlys skal kun benyttes når annen trafikk ikke blir blendet. Trafikksikkerhetsaspekter knyttet til gjenkjenning av kjøretøyets profil eller lignende gjør seg derfor ikke gjeldende på samme måte som for andre typer lykter.

Typegodkjenning og øvrige krav

Vegdirektoratet understreker at ut over endringene som eksplisitt gjøres i forskriftsteksten, gjelder øvrige krav til originale fjernlysykter også for ekstra fjernlys. Dette innebærer blant annet at lyktene må være typegodkjente. Videre skal de være koblet slik at når nærlys tennes, skal alle fjernlys slukkes. Også andre krav til montering og kobling som følger av regelverket vil gjelde for disse lyktene.

Vegdirektoratet påpeker spesielt at det må monteres korrekt, blå varsellampe for fjernlys på moped som ikke har fjernlys originalt (fjernlys er frivillig lys på moped).

Den foreslåtte forskriftsendringen innebærer at ekstra lykter med LED- eller xenonlys som er typegodkjent, kan ettermonteres lovlig. Derimot stiller saken seg annerledes for utskifting av originalbelysning til andre typer pærer som ikke er typegodkjent. En typegodkjent lykt har en utforming tilpasset den tilhørende pæren og lyset denne avgir. Byttes pæren til en annen kan dette få en rekke uheldige konsekvenser. Blant annet kan glasset i lykten sprekke på grunn av temperaturendring, eller avgi feil brennpunkt slik at lysbildet blir galt. Det vil derfor ikke bli åpnet opp for å endre regelverket på dette punktet. Vegdirektoratet tror at en endring av regelverket med hensyn til antall lykter og lysstyrke vil bidra til å forhindre utskifting av originalbelysning til ulovlig lys uten typegodkjenning.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Da forslaget går ut på en frivillig ettermontering av lykter, anses det ikke å medføre nevneverdige økonomiske eller administrative konsekvenser.