



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Forslag til endring i trafikkreglene § 15 nr. 5 om bruk av lys for å øke synligheten for motorsyklister

Høring om forslag til endring i:

- *forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (trafikkregler)*

Statens vegvesen
7. desember 2021
Vår ref.: 21/204670

Innholdsfortegnelse

1	Innledning og bakgrunn	3
2	Gjeldende rett	4
3	Motorsykelulykker og behov for økt synlighet	5
3.1	Nullvisjonen.....	5
3.2	Ulykkesrisiko for motorsyklister	5
3.3	Ulykkestyper og årsaker	7
4	Nærmere om forslaget	8
5	Økonomiske og administrative konsekvenser	9
6	Forslag til forskriftsendring.....	9
7	Høringsfrist.....	10

Høringsnotat – Forslag til endring i trafikkreglene § 15 nr. 5 om bruk av lys for å øke synligheten for motorsyklister

1 Innledning og bakgrunn

Bruk av tåkelys sammen med nærlys kan øke synligheten for motorsyklister, og dermed bidra til å redusere ulykkesrisikoen for disse trafikantene. Samferdselsdepartementet har derfor i oppdrag 10. november 2021 bedt Statens vegvesen om å utrede og sende på høring forslag til endring av trafikkreglene § 15 nr. 5 slik at det for motorsykler blir tillatt å bruke tåkelys sammen med nærlys på dagtid.

De aller fleste motorsykler har EU-typegodkjent kobling av lys hvor tåkelys kan skrues manuelt av og på sammen med nærlyset, men ikke tennes alene uten nærlys. Løsningen som EU legger opp til øker synlighet ved kjøring i dagslys, og er derfor et viktig risikoreduserende tiltak for motorsyklister. Dette er imidlertid ikke tillatt i Norge i dag, jf. trafikkreglene § 15 nr. 5.

I perioden fra 1974 til 1995 hadde vi en teknisk bestemmelse som kun tillot at tåkelys lyste sammen med parkeringslyset – altså at det ikke var tillatt sammen med nærlyset. Med EØS-avtalen ble en slik særnorsk bestemmelse ansett som en ulovlig handelshindring, og den måtte dermed fjernes. Det var en oppfatning av at trafikkreglene § 15 nr. 3 «*Nærlys skal nyttes når fjernlys ikke er påkrevd eller ikke er tillatt brukt*» og nr. 5 «*Tillatt hjelpelys må ikke nyttes til annet formål enn det er bestemt for*», sammen medførte at bruk av tåkelys sammen med nærlys fortsatt ikke var tillatt.

Et klart forbudet mot slik lysbruk kom inn i trafikkreglene i 2002. Bruk av kurve-/tåkelys sammen med nærlys ble oppfattet som spesielt blendende i forbindelse med møtesituasjoner i mørket. Statens väg och trafikforskningsinstitut (VTI) i Linköping gjorde i 1994 en studie av dette (VTI notat 72-1994) som viser at om den ene bilen bare har nærlyset tent vil den i en møtesituasjon i mørket med en bil som har både nærlys og kurve-/tåkelys tent samtidig, få redusert siktstrekningen med ca. 16 %. Dette ble ansett som alvorlig ettersom man i mørket alltid har vanskelige siktforhold i forbindelse med en møtesituasjon. Hensikten med endringen var derfor å redusere misbruk og ulovlig bruk av dette lyset for å sikre bedre trafikksikkerhet.

Høringen i 2001/2002 var ment å hindre blanding i møtesituasjoner mellom to biler ved at fører kunne få redusert sikt fremover med bare nærlys når tåkelys ble slått av. Den tok ikke høyde for motorsykkel, ettersom motorsykkel kun var tillatt med ett lys nærlys/kjørellys. Resultatet av høringen ble at tåkelys skulle kobles på parklys, noe som ikke var mulig å få til på motorsykkel.

Ettersom høringen i 2001/2002 ikke omfattet bruk av lys på motorsykkel ble det heller ikke vurdert et unntak for slik bruk. Etter utviklingen i bruk av lys på motorsykkel, særlig i EU-regelverket, vurderer vi det nå som at det er behov for et unntak fra denne regelen for

motorsyklister for å sikre god synlighet og redusere risikoen for ulykker.

2 Gjeldende rett

Trafikkreglenes § 15 nr. 5 sier:

*«Tillatt hjelpelys må ikke nyttes til annet formål enn det er bestemt for.
Kurve-/tåkelys kan ikke nyttes sammen med nærlys.»*

Etter § 15 nr. 5 må tillatte hjelpelys ikke nyttes til annet formål enn det de er bestemt for, videre går det fram at kurve-/tåkelys ikke kan nyttes sammen med nærlys.

Gjeldende tekniske bestemmelser for motorsykler, fra 1. september 2016, finnes i forskrift om godkjenning av moped og motorsykel (motorsykkelforskriften). Forskriften fastsetter at forordning (EU) nr. 168/2013 med supplerende og implementerende forordninger gjelder som norsk forskrift. EU-typegodkjente kjøretøy er som følge av denne forskriften automatisk godkjent i Norge. Ved enkeltgodkjenning viser motorsykkelforskriften til de tekniske kravene i forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften), men angir forordningen som alternative krav.

Kravene til lys finnes dermed i forordning (EU) nr. 3/2014 vedlegg IX eller i kjøretøyforskriften § 28-2. Kjøretøyforskriften § 28-2 viser igjen til direktiv 93/92/EØF med senere endringer som trådte i kraft i Norge fra 17. juni 2003, og erstattet samtidig de tidligere norske kravene i kjøretøyforskriften §§ 28-3, samt 28-6 til og med 28-9.

De norske tekniske bestemmelsene benyttet betegnelsen *kurve-/tåkelys* fra 1974 til 2003, dermed ble også den samme betegnelsen benyttet i trafikkreglene § 15. Da EU-reglene for lys ble tatt inn i kjøretøyforskriften i 2003, ble den forenklede betegnelsen *tåkelys* innført i norsk forskrift. *Kurve-/tåkelys* og *tåkelys* er altså to betegnelser på samme type valgfrie lykt.

Gjeldende europeiske bestemmelser for typegodkjenning av lysutstyr på motorsykler regulerer også lykter og funksjoner som ikke er omtalt i de norske bestemmelsene før 2016. Dette omfatter blant annet flere automatiske funksjoner som gir føreren et større synsfelt ved kjøring i mørket. Automatisk horisontal innstilling av lyktene (HIAS) og automatisk tilleggslys i sving (bend lightning) godkjennes som en del av motorsykkelenes hovedlys (nær- og fjernlys), og ikke som separate lykter. Bestemmelsene skiller klart mellom tåkelys og disse automatiske funksjonene.

Som beskrevet ovenfor stiller trafikkreglene krav om at tåkelys kun skal lyse sammen med parkeringslys. Ifølge norske bestemmelser fra før 2003 var parkeringslys valgfritt på motorsykler med bredde mindre enn 130 cm. Bestemmelsene som gjelder i Norge fra 2003 stiller ikke et spesifikt krav om at det skal være mulig å slå av nærlyset når motoren er i gang. Dette medfører at på de fleste motorsykler kan parklys, dersom det er montert, kun benyttes når sykkelen er parkert. På nyere motorsykler med avansert elektronisk styring av lysfunksjonene, er det stor fare for å ødelegge motorsykkelen dersom en

forsøker å etterkomme trafikkreglenes krav til bruk av tåkelys.

Kjøring i strid med § 15. nr. 5 kan medføre forenklet forelegg (bot) på 2 750,-, jf. forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker § 1 nr. 7 bokstav c).

3 Motorsykkelulykker og behov for økt synlighet

3.1 Nullvisjonen

Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er basert på nullvisjonen – en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i trafikken. I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det satt som etappemål at det innen 2030 skal være maksimalt 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Analyse av dødsulykker og kunnskapsgrunnlaget dette gir er et viktig bidrag i arbeidet mot etappemålet. Statens vegvesen analyserer alle dødsulykker og formålet er økt kunnskap om hvordan og hvorfor ulykker skjer, og hva vi kan gjøre for å hindre fremtidige ulykker.

3.2 Ulykkesrisiko for motorsyklister

Ulykkesstatistikken og data fra reisevaneundersøkelsen (RVU) for 2017/2018 viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per km er ca. ni ganger høyere for moped, ca. 18 ganger høyere for tung/mellomtung MC og hele 50 ganger høyere for lett MC sammenliknet med bilførere.

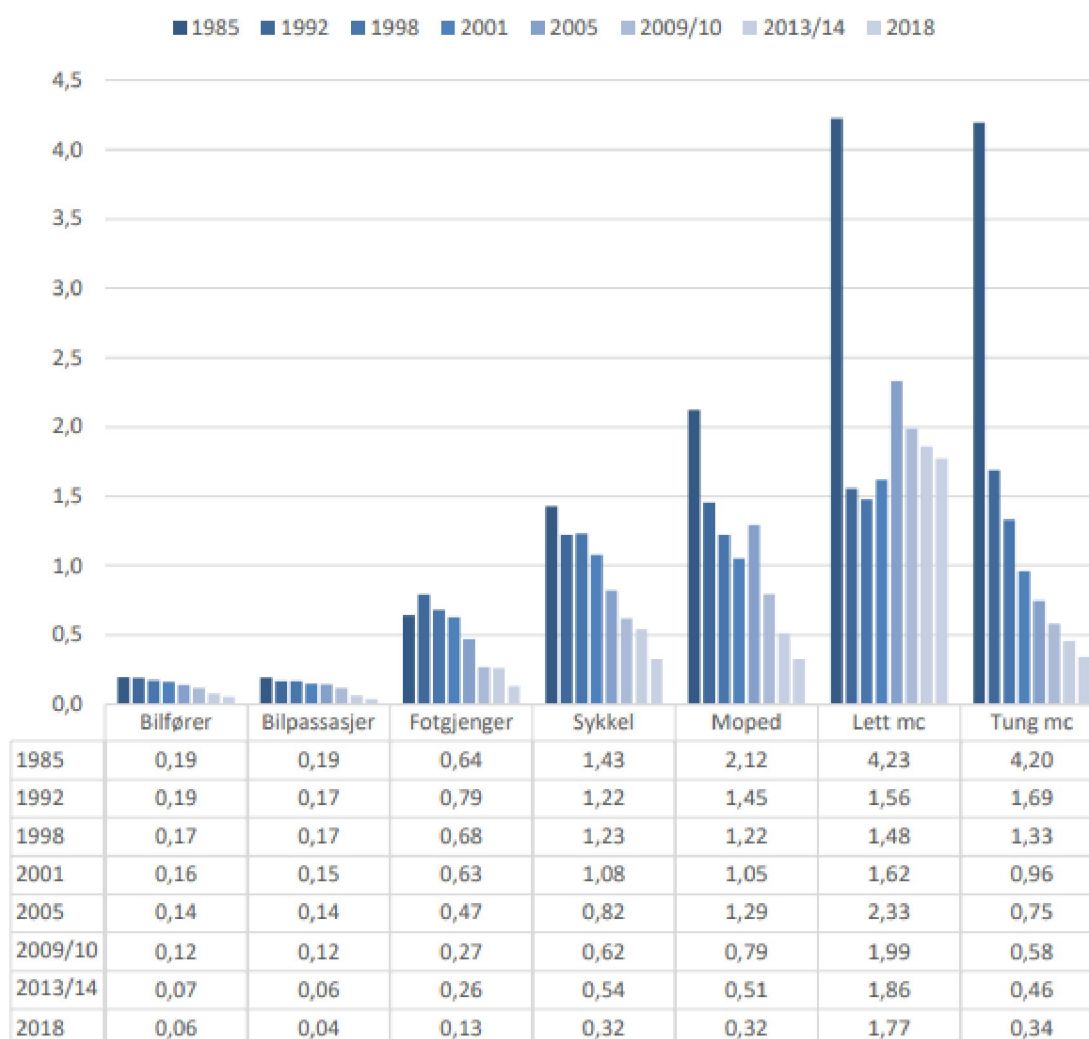
Andelen av de drepte og hardt skadde som er førere eller passasjerer på motorsykkel eller moped er økende, og gjaldt i 2020 26 % av totalt antall drepte og hardt skadde. Utviklingen er noe bedre når det gjelder moped enn for MC, men mopedulykker er like fullt en betydelig utfordring i aldersgruppen 16–17 år. I Meld. St 20 (2020–2021) NTP 2022–2033¹ står det at det «i lys av utviklingen for motorsykkel- og mopedulykker kreves en revitalisering av arbeidet med økt motorsykkelsikkerhet». Dette er også omtalt i TØI rapport 1782/2020 Risiko i veitrafikken 2017/18 (Torkel Bjørnskau)².

Nedenfor ser vi, delt inn i ulike årstall, risiko for drepte eller skadde på ulike trafikantgrupper. Grafen viser at på moped og tung MC har risikoen gått gradvis ned, mens på lett MC har risikoen vært forholdsvis stabilt høy fra 2001. En av de største utfordringene på motorsykkel og moped er at de ikke blir sett av andre trafikanter. Dette gjelder spesielt i vegkryss hvor biler skal svinge til venstre foran moped og MC, eller bil kommer fra en sidevei og skal inn på en vei. I slike tilfeller vil ekstra lys på moped og MC øke synligheten betraktelig.

¹ [Meld. St. 20 \(2020–2021\) – regjeringen.no](#)

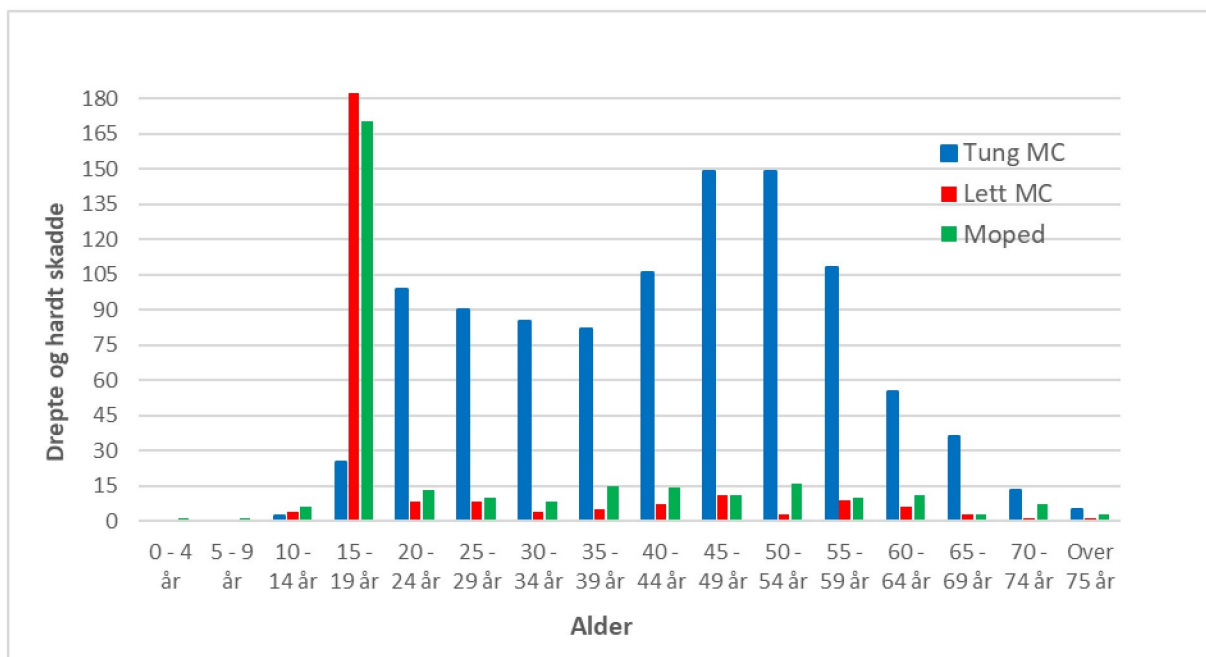
² [Risiko i veitrafikken 2017/18 – Transportøkonomisk institutt \(toi.no\)](#)

Drepte eller skadde per million personkm 1985–2018



Figur S.3: Drepte eller skadde per million personkm i 1985, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009/10, 2013/14 og 2018 fordelt på trafikantergrupper.

I TØI rapport 1782/2020 Risiko i veitrafikken 2017/18 (Torkel Bjørnskau) ser vi at alle aldersgrupper er representert i ulykker med moped, lett og tung MC. Mopedulykker skjer ofte i kryss i byområder, hvor mopedene blir oversett. Lette og tunge motorsykler derimot blir ofte oversett i kryss på landevei.



Drepte og hardt skadde på MC og moped fordelt på alder. Samlet antall for tiårsperioden 2011–2020. Kilde: Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2022–2025 (kommer).

3.3 Ulykkestyper og årsaker

Motorsykelulykker skjer vanligvis under gode vær- og føreforhold i dagslys. Det er to ulykkestyper som dominerer, utforkjøring og møteulykker. Utforkjøring er ofte eneulykker som skjer i kurve. Møteulykkene skjer ofte i kryss. I slike tilfeller vil blant annet synlighet kunne være avgjørende for om bil og motorsyklist oppdager hverandre i tide. Undersøkelser viser at farge på sykkel har liten innvirkning på synlighet, men lys (helst fra flere lykter), kraftige farger og refleks øker synligheten. Statens vegvesen har i sine dybdeanalyser av dødsulykker på motorsykel flere ganger påpekt at manglende synlighet kan være en av flere medvirkende årsaker til at ulykken oppstod.

Statens vegvesen gjennomførte for noen år siden et forskningsprogram om høyrisikogrupper og utsatte trafikantgrupper, hvor motorsykkelførere var en av seks høyrisikogrupper. Temaanalyse av dødsulykker på motorsykel 2005–2014, TØI rapport 1510/2016³ trekker også frem en rekke tiltak, bl.a. økt synlighet for å redusere risikoen for motorsykkelførere. De skriver «Det har vist seg at ca. 17 % av ulykkene skjedde fordi motparten overså MC-en forfra. Dette er ulykker hvor motparten svingte til venstre foran en møtende MC, eller hvor motparten ikke overholdt vikeplikten for en kryssende MC.»

Transportøkonomisk institutt (TØI) fikk i oppdrag av Statens vegvesen å kartlegge og analysere atferden og ulykkesrisikoen, samt å foreslå tiltak som kan rettes mot risikoutsatte grupper blant MC-førere (TØI rapport 1711/2016 Motorsykkelsikkerhet⁴). I rapporten skriver de «For å redusere slike møteulykker i kryss anbefaler

³ [getfile.php \(toi.no\)](https://getfile.php(toi.no))

⁴ [Motersykkelsikkerhet \(toi.no\)](https://Motersykkelsikkerhet(toi.no))

forskningsmiljøene og UAG analysene å øke synligheten for moped og motorsykle». Et av innspillene gikk blant annet på økt antall lykter for å øke synlighet, som igjen vil redusere ulykker.

Utfordringen rundt mangelfull synlighet er også nevnt flere ganger tidligere, blant annet i rapport fra TØI (Trafikksikkerhet blant MC-førere 1075/2010⁵). Der ble det uttalt:

«Problemstillingene rundt synbarhet er stadig meget aktuelt. I Norge får vi stadig flere eldre bilførere på veiene, noe som kan innebære at nettopp slike ulykker der bilisten ikke ser motorsyklisten kan øke.»

De samme resultatene ser vi også i internasjonal forskning. Castro et al., 2005; Gould et al., 2012 viser til at *«Alternative frontlykter kan tenktes å redusere antall ulykker ved at de gjør det enklere å vurdere motorsyklens avstand og fart. Det er funnet flere studier som viser at større avstand mellom to frontlykter gjør det enklere å vurdere avstand og fart»*. Studier som er gjort i ekte trafikk, på bane eller i simulator viser for det meste at supplerende frontlykter øker tidslukene som møtende biler benytter når de skal svinge til venstre, eller at andelen som svinger av med kritisk korte tidsluker er redusert. I Binder et al., 2005; Cavallo et al., 2015; Jenness et al., Brooks et al. (2005) viser rekonstruksjoner av motorsykelulykker i simulator at ulykkesrisikoen kan være redusert med alternative frontlykter.

4 Nærmere om forslaget

EU-godkjente motorsykler kommer til Norge med lysutrustning som skal bidra til å redusere risikoen for ulykker. Trafikkreglene § 15 nr. 5 medfører imidlertid at den tekniske løsningen EU-legger opp til, ikke tillattes brukt i Norge. Dagens praksis blant MC-førere er at de likevel benytter tåkelys sammen med nærlys eller kjørellys ved kjøring i dagslys fordi de er redd for å bli oversett.

Interesseorganisasjonen NMCU mener at bruk av lys er det middelet som best kan bedre synlighet for MC. Dette støttes også av Statens vegvesens ulykkesanalysearbeid, samt annen nasjonal og internasjonal forskning, se punkt 4.3. NMCU mener at bruk av tåkelys på MC i dagslys ikke vil forstyrre andre trafikanter. Lyktene er ment å gi øke synligheten på motorsykel i større grad enn å øke sikten fremover. Dette er også intensjonen fra EU som tillater slik lysbruk. Som en konsekvens av dette vil det ikke bli merkbart lysere fremover, men motorsyklisten vil bli mer synlig for andre trafikanter.

NMCU mener videre at det vil være et effektivt tiltak som ikke vil koste noe, fordi syklene leveres med slike lys. Det er også et tiltak som ikke vil være til ulempe for motorsyklistene, men heller et tiltak som motorsyklistene ønsker.

For at trafikkregelens § 15 nr. 5 skal støtte opp om et viktig trafikksikkerhetstiltak og harmonere med den tekniske løsningen EU-typegodkjente kjøretøy leveres med, ser også

⁵ [sammendrag \(toi.no\)](#)

Statens vegvesen gode grunner til å endre trafikkreglene slik at motorsykkel likevel kan ha tåkelys tent sammen med nærlys under kjøring i dagslys. Endringen som er foreslått innebærer ikke endring i tekniske krav til kjøretøy. Forslaget gjelder for moped, lett, mellomtung og tung MC.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Endringen innebærer ikke krav til tekniske endringer i kjøretøyet. Motorsyklene kan derfor brukes som de er. Det vil heller ikke være nødvendig å få syklene godkjent på nytt, ettersom de allerede er typegodkjent etter forordning (EU) nr. 168/2013.

Å fjerne forbudet på motorsykkel vil gi behov for informasjon til brukere. Dette mener vi bør gjøres via motorsykkelorganisasjonene uten at dette medfører store økonomiske eller administrative konsekvenser.

Det vil også være behov for å gi informasjon til politiet. Dette vil medføre noe administrative konsekvenser. Samtidig vil det å fjerne et forbud samtidig føre til at behovet for å kontrollere forbudet blir borte. Dette kan gi politiet noe mindre arbeid. Samtidig er det svært usikkert om bestemmelsen har blitt kontrollert og i så fall hvor mye kontroll som har blitt gjort. Det er derfor grunn til å tro at en endring vil være svært minimal.

6 Forslag til forskriftsendring

Forslag til forskrift om endring i forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (trafikkregler)

Hjemmel: Fastsatt ved kgl.res. av dd.mm.åååå med hjemmel i lov av 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikklov) § 2, § 4 og § 6. Fremmet av Samferdselsdepartementet

I

I forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) gjøres følgende endringer:

§ 15 nr. 5 skal lyde:

Tillatt hjelpelys må ikke nyttes til annet formål enn det er bestemt for.

Kurve-/tåkelys kan ikke nyttes sammen med nærlys. Motorsykkel kan likevel ha tåkelys tent sammen med nærlys under kjøring i dagslys.

II

Endringene trer i kraft dd.mm.åååå.

7 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen 7. mars 2022. Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til.

Høringsvar kan enten:

- lastes opp elektronisk under selve høringen på våre nettsider,
- sendes som e-post til firmapost@vegvesen.no eller
- sendes pr. post til:

Statens vegvesen
Veg- og trafikkjuridisk
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Vennligst oppgi vårt referansenummer 21/204670 dersom høringsvar sendes inn via e-post eller pr. post.

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Tlf: (+47) 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no

www.vegvesen.no

Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag