



HJÄMLAGEN – HAR DU KOLL?

Den 1 december 2017 infördes en ny hjälmlag, TSFS 2017:94, vilken innebar en hel del förändringar. Uppmärksamheten kring den nya lagen har dock inte varit så stor och det finns feluppfattningar både bland knuttar och branschfolk. MC-Folket försöker här reda ut begreppen.

■ TEXT MAGNUS "KOTTE" GRANQVIST ■ BILD JOACHIM SJÖSTRÖM

Två stora förändringar i lagen ska denna artikel fokusera på. Dels att den svenska SIS-märkningen inte är godkänd längre samt att det har införts ett hjälmkrav på traktor B utan karosseri och terrängskoter utan karosseri. Traktor B och terrängskoter är bland annat fyrhjulingar och snöskotrar.

ÄNTLIGEN HJÄLMKRAV PÅ FYRHJULINGAR OCH SNÖSKOTRAR

Om vi börjar med hjälmkravet på fyrhjulingar och snöskotrar. Den frågan har stötts och blötts i tiotals år och förespråkarna har hittills överröstats av de som ansett att hjälmkravet på dessa fordon är en stor inskränkning i rörelsefriheten. Men att det till slut skulle införas ett hjälmkrav är egentligen inget som förvånar någon. Speciellt med tanke på att antalet allvarliga olyckor med bland annat fyrhjulingar har ökat de senaste åren. Regelen går att läsa i fjärde paragrafen TSFS 2017:94 och där står, att en hjälm med E-märkning och typgodkänd enligt UN ECE-reglemente nummer 22 ändringsserie 05 eller nyare, alternativt en CE-märkt hjälm avsedd till det aktuella fordonet skall bäras. Observera att det finns hjälmar som har DOT-märkning samt CE-märkning med tillägget snöskoter, speciellt från den amerikanska marknaden.

Om dessa hjälmar saknar E-märkning är de inte godkända för moped eller motorcykel.

ENKLARE OCH SVÅRARE PÅ SAMMA GÅNG

För motorcyklister och mopedister finns den stora förändringen i tredje paragrafen TSFS 2017:94. Vid färd med motorcykel eller moped ska en skyddshjälm användas som är E-märkt och typgodkänd enligt UN ECE-reglemente nummer 22 ändringsserie 05 eller senare ändringsserie. Alltså superenkelt med nya lagen. Hjälmen måste vara E-märkt med minst ECE22-05 eller nyare (ECE22-06 och så vidare. SIS, DOT, SNELL, CE eller andra märkningar gör sig icke besvär.

Det är när E-märkningen tolkas ordagrant som det blir svårt. En integralhjälm med visir till exempel. Den ska testas med visiret monterat och stängt. Visiret ska också vara E-märkt och skall det användas under alla ljusförhållanden måste visiret släppa igenom minst 80 procent av ljuset för att vara godkänt. Byter man till ett mörkt visir som saknar E-märkning är inte hjälmen längre godkänd enligt den märkning som den har. Det är till och med så att monteras ett klart Pinlock-visir på insidan leder det till att ljusinsläppet blir mindre än 80 procent, vilket

i sin tur gör hjälmen icke godkänd enligt E-märkningen. Det samma om visiret helt monteras av. Ett annat exempel är många av de öppningsbara hjälmarna som finns på marknaden. De är testade enligt normen P, det vill säga integralhjälm med skydd av käkparti. Fälls käkpartiet upp räknas inte hjälmen längre som P utan som J, jethjälm. Med andra ord så är hjälmen i uppfällt läge inte godkänd enligt E-märkningen.

HUR TOLKAR POLISEN DETTA?

Frågorna hopar sig snabbt för den som vill följa lagen. Får jag böter om jag åker med mörkt visir? Får jag böter om jag åker med min Shoei Neotec i öppet läge? För att räta ut frågetecknen tog MC-Folket kontakt med en av region Västs mest kunniga inom trafikbrott, polisinspektör Anders Schääf, gruppchef för den yttre trafikverksamheten i polisområde Storgöteborg.

Hjälmar är ju inte testade och godkända med mörkt visir. Hur ser polisen på att motorcyklister använder mörka visir? Får man böter då?

-Jag vet inte ett enda fall där man bötfällt någon för att ha använt mörkt visir. Det mest vanliga är att man har mörkt visir för att

HUR SER MAN DÅ ATT EN HJÄLM ÄR E-MÄRKT?



0501245/P - 123456

För det första. Märkningen ska **alltid** sitta fastsydd på hakremmen. Aldrig klistermärken eller liknande som sitter på skalet. Saknar den E-märkning fastsydd på hakremmen är hjälmen inte godkänd. Märkningarna kan skilja mellan tillverkarna, men följer ändå ett mönster.

E3

E skall **alltid** vara i en cirkel, efterföljt av ett nummer, i det här exemplet 3.

E3: Indikerar att det är en europeisk homologisering.

E3: Vilket land som har testat hjälmen och godkänt homologiseringen. I detta fall Italien.

SIFFERKOMBINATIONEN 0501245/P

Ibland finns kombinationen 22 eller 22R före. Exempelvis 22R-0501245/P.

0501245/P: Vilken version av homologisering det är. Kan vara 03 – 04 – 05. Måste vara **minst 05**, annars är inte hjälmen godkänd.

0501245/P: Är numret på själva homologiseringen. Kan vara färre siffror. Spelar ingen roll vilka siffror det står.

0501245/**P:** Talar om vilken typ av hjälm det är.

P = Skyddande av käkparti, integral-hjälm, öppningsbar hjälm och cross-hjälm med helgjutet käk-skydd.

J = Jet-hjälm (öppna hjälmar) som ändå har ett visst skydd av kinderna.

NP = Jet-hjälm (öppna hjälmar) som saknar skydd av kinderna.

SIFFERKOMBINATIONEN 123456

Detta är tillverkarens serienummer.

VÄRT ATT VETA

Vad är skillnaden mellan moped- och MC-hjälm? Enkelt. Det finns ingen skillnad. Av gammal hävd har det blivit så att de billigare hjälmarna brukar kallas för "moppehjälm" eftersom det är mest moppeungdomar som köper dessa billigare hjälmar. Men de hjälmarna har samma hårda krav på typgodkännande som de dyrare "MC-hjälmarna".

EU har beslutat att införa en ny hjälmstandard, ECE 22.06 som du läser mer om på nästa sida. Detta kommer dock inte att påverka hjälmlagen eftersom den föreskriver lägst ECE 22.05 som lagkrav.

” Jag vet inte ett enda fall där man bötfällt någon för att ha använt mörkt visir. Det mest vanliga är att man har mörkt visir för att skydda sig mot starkt solljus dagtid

skydda sig mot starkt solljus dagtid. Kanske finns någon som har mörkt visir nattetid som har ont uppsåt och vill dölja något, men jag har däremot inte hört några kollegor som sett det som en provokation med mörkt visir. Det man som motorcyklist ska tänka på, är att bilister har svårare att uppfatta ögonkontakt när man åker med mörkt visir.

När det kommer till att åka med öppningsbara hjälmar i uppfällt läge är det en liknande situation som med mörkt visir, det vill säga att hjälmen inte uppfyller de krav den godkänts för. Hur ställer sig polisen till det?

-Jag skulle inte tolka det som att det är ett direkt brott.


Och till sist, en fråga som säkert ställts många gånger förut. Vad händer om jag lackerar om hjälmen eller sätter på ett klistermärke?

-Där får man göra en bedömning från fall till fall. Är hjälmen målad för att dölja en skada eller är den motivlackad?

Anders Schääf berättar att polisen försöker jobba mycket med preventiv trafiksäkerhet och att beroende på vilka resurser trafikpolisen tilldelas får de göra vissa prioriteringar. Och just dessa frågor prioriteras inte så högt.

-Det finns idag ingen statistik på att olyckor skulle bero på att MC-förare har mörkt visir eller har kört med en öppningsbar hjälm i öppet läge. Därför prioriteras inte detta i vårt arbete.

Men Anders vill ändå poängtera en sak. Han säger:

-När det gäller vissa trafikbrott är det inte så enkelt att det finns en ordningsbot eller inte. Man kan bli rapporterad och sedan är det upp till tingsrätt och hovrätt att avgöra skuldfrågan. Och, många saker går bra tills man orsakar en olycka, då kan det ligga till last. 



NY HJÄLMSTANDARD

■ TEXT MARIA NORDQVIST ■ BILD JOACHIM SJÖSTRÖM

Efter 20 år kommer äntligen en ny standard för MC-hjälmarna då ECE 22.05 blir istället 22.06. SMC välkomnar den nya standarden av flera skäl. Även om hjälmar testats enligt standarden visade Testfaktas tester 2017 stora variationer på en hjälms kvalitet. De första testerna visade att två av åtta hjälmar inte klarade kraven. I det andra testet ändrades islagsvinkeln för hjälmarna, då godkändes de underkända hjälmarna.


Andra nyheter är krav på ett test som mäter rotationsrörelser vid sneda islag mot huvudet när hjälmen vrids vid en kollision. Denna rotationsrörelse påverkar hjärnan och ökar risken för hjärnskador. Hjälmar med extra solvisir måste testas i flera upp- och nerfällt läge och visir ska testas för att minska risken för att de spricker då något föremål studsar mot visiret i hög hastighet. Öppningsbara hjälmar ska testas med eller utan hakskydd.

En nyhet som ifrågasätts av SMC är de nya kraven på att alla tillbehör som ska användas på eller i en MC-hjälm måste testas tillsammans med hjälmen, till exempel kommunikationsutrustning och actionkameror. Testerna ska genomföras med och utan utrustning på hjälmen för att mäta energiupptagningsförmåga, skarpa kanter och synfält. De nya reglerna säger att man inte får modifiera sin hjälm. Man måste följa tillverkarens anvisningar om hur och vad man får göra med hjälmen för att typgodkännandet ska vara giltigt. Detta är ett problem eftersom det mesta av kommunikationsutrustningen för MC som finns på marknaden är eftermarknadsprodukter. Med de

nya reglerna kan det bli omöjligt att välja eftermarknadsprodukt om den inte är godkänd tillsammans med hjälmen. Att alla som säljer kommunikationsutrustning skulle kunna få alla hjälmstillverkare att godkänna alla produkter på alla hjälmar är en utopi.

SMC har påtalat detta för Transportstyrelsen och FIM som ingått i arbetsgruppen för ny hjälmstandard och hoppas att man kommer fram till ett rimligt beslut som motorcyklister kommer att följa. Allt fler väljer ju att köra MC med kommunikationsutrustning av säkerhetsskäl. Beslut förväntas fattas i juni 2020. Hjälmar som uppfyller tidigare standard får fortsätta säljas tre år efter den nya standarden trädde i kraft.

TILLSYNSMYNDIGHET FÖR HJÄLMAR SAKNAS

För sex år sedan fick tre ministrar på Näringsdepartementet i dåvarande regering ett brev från Swedac:s generaldirektör Peter Strömbeck. Han beskrev att det saknas en tillsynsmyndighet i Sverige med ansvar för att kontrollera de MC- och mopedhjälmarna som släpps ut på marknaden. Han menade också att laglig grund för typgodkännande myndighet är otydlig samt att regelverket inte är transparent. Sedan dess har vi haft ytterligare två regeringar men ingen har lyckats lösa frågan. SMC har ställt en fråga årligen till ansvarigt departement. 2019 fick vi svar att frågan bereds men inget annat. För SMC är det sorgligt att frågan om lagstadgade hjälmar för oskyddade trafikanter har så låg prioritet. 

” En nyhet som ifrågasätts av SMC är de nya kraven på att alla tillbehör som ska användas på eller i en MC-hjälm måste testas tillsammans med hjälmen