

Näringsdepartementet  
Avdelningen för bostäder och transporter,  
Enheten för marknad och regelverk på transportområdet  
103 33 STOCKHOLM

## Yttrande om EU-kommissionens förslag till uppdatering av "General Safety Regulation" (N2018/03192/MRT)

BIL Sweden har getts möjlighet att till Näringsdepartementet inkomma med synpunkter på EU-kommissionens förslag.

Näringsdepartementet har skickat ut EU-kommissionens förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om krav för typgodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med avseende på deras allmänna säkerhet och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter, om ändring av förordning (EU) 2018/... och om upphävande av förordningarna (EG) nr 78/2009, (EG) nr 79/2009 och (EG) nr 661/2009.

Förslaget går i korthet ut på att införa aktiva säkerhetssystem och åtgärder i såväl lätta som tunga fordon som standardutrustning för att minska antalet döda och allvarligt skadade i trafiken

### BIL Swedens synpunkter

BIL Sweden och våra medlemsföretag är positiva till att EU-kommissionen föreslår införande av en rad aktiva system samt andra åtgärder som standardutrustning för att minska antalet döda och allvarligt skadade i trafiken. Det är dock viktigt att peka på de skillnader som föreligger mellan lätta och tunga fordon dels när det gäller olycksrisker och dels när det gäller förutsättningar och effekt av att införa vissa system och andra åtgärder.

Med tanke på att många av dessa system redan erbjuds i många fordonskategorier och ökar i takt med att automatiseringsgraden av våra fordon ökar öppnar det stora möjligheter för att minska olycksrisken om de införs som standardutrustning.

Som underlag för har europeisk fordonsindustri bl.a. låtit TRL och CEESAR genomföra en detaljerad olycksanalys för att visa effekterna av de olika systemen.

Detta är kortfattat svensk fordonsindustris kommentarer för de olika systemen för de olika fordonskategorierna:

- **Utvidgad islagszon för fotgängare och cyklister (personbilar och lätta lastbilar, M1 och N1)**  
Istället för att införa denna åtgärd bör man koncentrera sig på att införa nödbromsningssystem som har mycket större effekt på säkerheten enligt olycksanalysen
- **Avancerade nödbromsningssystem för fotgängare och cyklister (personbilar och lätta lastbilar, M1 och N1)**  
Förslaget tillstyrks då dessa system är effektiva har stor inverkan på säkerheten enligt olycksanalysen
- **System för kvarhållande i körfält (personbilar och lätta lastbilar, M1 och N1)**  
Förslaget tillstyrks under förutsättning att system för körfältsbyte läggs till som ett alternativ.
- **Direkt sikt för tunga fordon (Bussar och tyngre Lastbilar M2, M3, N2 och N3)**  
Förslaget tillstyrkes men bör gälla för nya hyttyper. Därmed utgår kravet på att det ska gälla för alla registreringar fr.o.m. 2029. Motivet är att modellcyklerna är långa (ca 20 år) och ligger olika i tid för olika tillverkare. Övergångsbestämmelser bör med tanke på detta istället behållas till 2035.  
Dessutom måste detta förslag ske inom ramen för en standard för direkt sikt som inkluderar både direkt sikt, speglar, kameror och detektionssystem.
- **Intelligent farthållning (ISA) (Personbilar, bussar och lastbilar M1-M3 och N1-N3)**  
Förslaget avvisas. Istället föreslås system för information av hastighetsgränser som ett effektivt alternativ. De ISA system som finns idag har ej den komfort och prestanda som efterfrågas. Samtidigt är infrastruktur och kartdata under uppbyggnad. Dessutom kommer denna funktion att vara en viktig del i högre automatisering. Att introducera denna funktion redan nu kan skapa osäkerhet huruvida fordonet är självkörande eller inte. Dessutom finns det en uppenbar risk att man som förslaget idag är utformat låser sig vid en specifik teknisk lösning som på sikt kan begränsa effekten av ett sådant system.
- **Övervakning av förarens uppmärksamhet (Personbilar, bussar och lastbilar M1-M3 och N1-N3)**  
Förslaget tillstyrkes
- **Avancerad distraktionsvarning (Personbilar, bussar och lastbilar M1-M3 och N1-N3)**  
Förslaget avvisas då det inte finns några effektiva och tillräckligt tillförlitliga system. Textning under körning bör hanteras genom lagstiftning. Istället bidrar system för avancerad nödbromsning, system för kvarhållande i körfält och utbildning till att minska olycksriskerna.
- **Installationshjälp för alkolås (Personbilar, bussar och lastbilar M1-M3 och N1-N3)**  
Tillstyrkes. Möjliggör eftermontering av alkolås med hjälp av standardiserat gränssnitt.

- **Däcktrycksövervakning (TPMS) (Personbilar, bussar och lastbilar M1-M3 och N1-N3)**  
Tillstyrkes endast för M1 och N1. Kravet bör vara teknikneutralt och tillåta både direkta och indirekta system. För M2, M3, N2 och N3 är nyttan av dessa system ej fastställd och därför avvisar vi förslaget för dessa fordonskategorier.
- **Backövervakning (Personbilar, bussar och lastbilar M1-M3 och N1-N3)**  
Tillstyrkes förutom för N3 där kombinationen lastbil och trailer gör systemet komplext och samhällsnyttan bör först utredas. Kraven bör dessutom vara teknikneutralt utformade.
- **Frontalkollision delvis (Personbilar och lätta lastbilar M1 och N1)**  
Avvisas då tyngre fordon redan har en hög säkerhet för tyngre fordon enligt olycksanalysen. Kan tänkas påverka säkerheten för mindre fordon negativt.
- **Frontalkollision fullbredd (Personbilar och lätta lastbilar M1 och N1)**  
Tillstyrkes samtidigt som introduktionen av Thor-dummy kan dröja beroende på tillgång.
- **Islag bakifrån (Personbilar och lätta lastbilar M1 och N1)**  
Tillstyrkes
- **Nödstoppsignal (Personbilar, bussar och lastbilar M1-M3 och N1-N3)**  
Tillstyrkes

Mer detaljerad info gällande förslag till förändringar i den föreslagna förordningen återfinns i separat bilaga från ACEA som alla tillverkare som tillhör ACEA stöttar.

Säkerhetssystem är viktiga funktioner för fordon som därför kräver tillräckligt med ledtid för utveckling och validering. Dessutom är det först då kraven har publicerats officiellt som tillverkare kan utveckla systemen. Därför måste övergångstiden anpassas till produktutvecklingstiden, vilket kräver minst tre år för nya fordonstyper från det datum då förordningen trätt i kraft och de slutliga kraven finns tillgängliga. Dessutom ska delegerade akter publiceras minst 24 månader innan de träder ikraft.

Svensk fordonsindustri ligger i framkant när det gäller att utveckla och införa många av dessa system och hoppas att detta arbete kommer att resultera i minskat antal döda och skadade i trafiken. BIL Sweden och representanter för svensk fordonsindustri står givetvis till förfogande för eventuella klargöranden.

Stockholm den 3 september 2018

BIL Sweden



Anders Norén  
Teknisk chef