



Förordning om krav för typgodkännande av motorfordons allmänna säkerhet och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter

Näringsdepartementet

2018-06-19

Dokumentbeteckning

COM(2018) 286

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

Sammanfattning

Förslaget ställer krav på ett antal säkerhetsfunktioner för fordon, till exempel intelligent stöd för anpassning av hastighet, system som varnar för förartrötthet och övervakar ouppmärksamhet, backningsvarning, underlättande av montering av alkoholås och att bilar och lätta lastbilar ska vara utrustade med en anordning som används för utredning av olyckor (*event data recorder*), att lastbilar och bussar är utrustade med ett detekterings- och varningssystem avseende oskyddade trafikanter i närheten av fordonet samt att fordon med automatiserade funktioner ska uppfylla kraven i förordningen.

Förslaget avser upphäva nuvarande förordning om typgodkännande av motorfordon med avseende på skydd av fotgängare och andra oskyddade trafikanter, förordning om typgodkännande av vätgasdrivna motorfordon och förordning om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem, och ersätter dem delvis med motsvariga FN-förordningar som EU har anslutit till över tid.

Regeringen ställer sig övergripande positiv till kommissionens förslag och dess ambition att begränsa antalet olyckor och konsekvenserna av olyckor som sker genom att öka fordons säkerhet. Regeringen är också positiv till att förslaget främjar en utveckling mot automatiserad körning genom att säkerställa användningen av avancerade säkerhetsfunktioner.

1 Förslaget

1.1 Ärendets bakgrund

Förslaget följer av kommissionens åtagande i artikel 17 i förordningen (EG) 661/2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och artikel 12 i förordningen (EG) 78/2009 om typgodkännande av motorfordon med avseende på skydd av fotgängare och andra oskyddade trafikanter att övervaka den tekniska utvecklingen och identifiera områden som kan öka den generella säkerheten och förbättra skyddet för oskyddade trafikanter.

Kommissionen har identifierat en stagnation i sänkningen av antal förolyckade i trafiken. Enligt kommissionen har någon betydande minskning i antal förolyckade inte setts sedan 2013. Vissa medlemsstater gör framsteg medan det i andra medlemsstater sker en ökning av antalet olyckor. För att förbättra situationen menar kommissionen att det behövs nya obligatoriska krav på avancerade säkerhetssystem och förbättra skyddet för oskyddade trafikanter. Ambitionen är att minska antalet döda och svårt skadade genom att fordonen antingen undviker olyckor eller att fordonet är utformat så att det minskar konsekvenserna av olyckor.

Förslaget innebär också en ökad möjlighet att i högre takt utveckla uppkopplade och automatiserade fordon då vissa av de system som föreslås är delar i ett automatiserat fordon.

Förslaget ingår i kommissionens tredje mobilitetspaket som presenterades den 17 maj 2018.

1.2 Förslagets innehåll

Förslaget introducerar nya krav för motor- och släpfordon. Kraven kommer att införas stegvis, vissa i samband med förslagets tillämpningstidpunkt, andra efter 24, 48 eller 84 månader efter ikraftträdande. Införandetiden

baseras på hur långt befintlig teknik bedöms ha kommit och hur stor inverkan kravet får på befintliga produkters utformning. Förslaget rör följande områden:

2017/18:FPM110

1.2.1 Däck

Däcktrycksövervakning – krav finns sedan 2014 på personbilar och vissa lätta lastbilar. Förslaget innebär att även övriga kategorier av fordon ska vara utrustade med sådana system, med undantag för lätta släpfordon. Förslaget konsoliderar krav på däck som placeras på marknaden.

1.2.2 Avancerade system för alla fordonskategorier

o *Intelligent Speed Assistance* (ISA) – ett system som ska ge en ”markering” till föraren genom gasreglaget att denne är på väg att överskrida gällande hastighet.

o Alkolås – möjliggöra installation av ett alkolås genom standardiserat gränssnitt för installation

o Förarövervakning – kontroll av vakenhet och uppmärksamhet.

o Avancerad detektion av distraktion – uppföljning av förarens medvetenhet och möjlighet att ta över köruppgiften.

o Nödbromssignal – utökad bakre belysning vid hårda inbromsningar.

o Backvarnare – sensor- eller kamerasystem som upptäcker och varnar för objekt bakom fordonet vid backning.

1.2.3 Krav specifika för personbilar och lätta lastbilar

o Nödbromssystem steg 1 – system som identifierar rörliga fordon och stillastående objekt framför fordonet.

o Nödbromssystem steg 2 – system som identifierar oskyddade trafikanter framför fordonet.

o Körfältsassistans – ett system som aktivt vidtar en åtgärd om fordonet har lämnat eller är på väg att lämna sitt körfält.

o Anordning som används för utredning av olyckor (*Event/Accident Data Recorder* (EDR)) – system som registrerar och sparar uppgifter före, under och efter en eventuell kollision. Systemet ska åtminstone lagra: hastighet, vilka säkerhetssystem som har varit aktiva/aktiverats samt information från fordonets säkerhetssystem som är relevanta. Data som registreras och sparas ska vara skyddad mot manipulation och ska kunna göras tillgänglig för nationella myndigheter enligt nationell eller EU-harmoniserad lagstiftning baserad förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter (GDPR).

- o Utökad skyddszon för huvudets islagsområde för att minska följderna av att en oskyddad trafikant blir påkörd.
- o Frontskydd - komponenter avsedda att skydda fronten på personbilar och lätta lastbilar.

1.2.4 Krav specifika för bussar och lastbilar

- o AEBS och LDWS – automatiska nödbromssystem och varningssystem för körfältsavvikelse överfört från förordning (EG) 661/2009 med hänvisning till UNECE reglementen 130 och 131.
- o System som upptäcker oskyddade trafikanter nära framför och nära sidan av fordonet.
- o Utökad siktfält direkt sikt från förarplatsen.
- o Tillgänglighet stadsbussar – bussar klass I ska vara konstruerade för ökad tillgänglighet för funktionshindrade inklusive rullstolsburna.

1.2.5 Vätgasfordon

De tekniska kraven från EU-förordningen 79/2009 flyttas till denna förordning.

1.2.6 Automatiserade fordon

Fordon med automatiserade funktioner ska uppfylla kraven i förordningen och framför allt dess kompletterande lagstiftning. Med automatiserade funktioner avses:

- o System som övertar förarens kontroll av fordonet, inkluderat att styra, gasa och bromsa fordonet.
- o System som tillhandahåller data i realtid till fordonet om fordonets tillstånd och dess omgivning.
- o Övervakning av förarens beredskap (att ta över köruppgiften).
- o Anordning som används för utredning av olyckor (*event/accident data recorder*) för automatiserade fordon.
- o Harmoniserat format för utbyte av data för att exempelvis möjliggöra kolonnkörning (*platooning*) med fordon av olika fabrikat.

Förslaget innebär vidare ett mandat för kommissionen att anta kompletterande reglering genom delegerade akter.

1.3 Gällande svenska regler och förslaget effekt på dessa 2017/18:FPM110

Typgodkännande av motorfordon, är harmoniserat genom direktiv 2007/46/EG (som ska ersättas av ramförordning (EU) 2018/...som gäller från och med den 1 september 2020). Förslaget kompletterar nämnda ramförordning. Då detta förslag introducerar nya krav på funktioner avsedda för att typgodkännas enligt ramförordningen, och de facto ändrar en av dess bilagor, är effekten av förslaget begränsad på svensk reglering. På sikt kan Sverige behöva se över nationella myndighetsföreskrifter och om de nya kravområdena kräver genomförande i svensk reglering.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Kommissionens konsekvensanalys (SWD (2018) 190 final) bygger på tre policyalternativ. De handlar om system och tekniker som i olika grad tar hänsyn till införande av framtida ny teknik. Kommissionen har valt att basera sitt förslag på policyalternativet som tar högst hänsyn till kommande förväntad teknik. Det alternativet har en nyttokostnadsrelation (BCR) 1.27 där 1.0 motsvarar att nyttan är lika med kostnaden.

Kommissionen bedömer att inga betydande kostnader kommer att uppstå för medlemsstaternas budgetar och förvaltning, eftersom de nya fordonssäkerhetskraven kommer att vara en del av existerande ramverk för typgodkännande. Kommissionen bedömer att förslaget inte har några budgetära konsekvenser för EU:s budget. Regeringen delar bedömningen att inga betydande kostnader kommer att uppstå för Sveriges statsbudget eller för EU:s budget.

Förslaget bedöms dock medföra ökade kostnader för tillverkare för uppgradering av fordonssäkerheten. Kostnadsökningen för fordonstillverkarna uppskattas till 516 euro per personbil, 521 euro per skåpbil och lätt nyttofordon, 970 euro per buss och 1 013 euro per lastbil. Kostnadsökningen väntas dock avta över tiden. Kommissionen lyfter i sin konsekvensanalys fram att erfarenheter visar att det inte är troligt att hela kostnaden kommer att läggas över på slutkonsument men att fordonsägare kan drabbas av högre kostnader för reparationer.

Kommissionen har inte presenterat någon jämförelseanalys av förslaget.

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen ställer sig övergripande positiv till kommissionens förslag och dess ambition att begränsa antalet olyckor och konsekvenserna av olyckor som sker genom att öka fordons säkerhet.

Vidare är regeringen positiv till att förslaget främjar en utveckling mot automatiserad körning genom att säkerställa användningen av avancerade säkerhetsfunktioner och visar en ambition om att omhänderta testmetoder för automatiserade fordon.

Regeringen avser verka för att kommissionens föreslagna mandat att anta delegerade akter blir väl avgränsat. Det kan finnas anledning att viss reglering bör ske i genomförandeakter via kommittéförfarandet.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaternas ståndpunkter är inte ännu kända. Det får anses sannolikt att medlemsstater som är aktivt pådrivande i utvecklingen av uppkopplad och automatiserad körning är positivt inställda till att förslaget visar en ambition i linje med utvecklingen mot automatiserade fordon.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Europaparlamentets ståndpunkt är ännu inte känd.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Remissinstansernas ståndpunkter är ännu inte kända.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Den rättsliga grunden för förslaget är artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Rådet och Europaparlamentet beslutar med ordinarie lagstiftningsförfarande efter att ha hört Ekonomiska och sociala kommittén och regionkommittén. I rådet fattas beslut med kvalificerad majoritet.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

2017/18:FPM110

En av riksdagen begärd särskild subsidiaritetsprövning har lämnats av regeringen den 11 juni 2018.

Regeringen noterar att själva sakområdet, typgodkännande av motorfordon, är harmoniserat genom direktiv 2007/46/EG (som ska ersättas av förordning (EU) 2018/...som gäller från och med den 1 september 2020).

Kommissionen menar att förslaget är förenligt med subsidiaritetsprincipen eftersom målet för förordningen, att säkerställa att den inre marknaden fungerar väl genom att införa harmoniserade tekniska krav för säkerhets- och miljöprestanda för motorfordon och släpfordon, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan, på grund av dess omfattning och konsekvenser, kan uppnås bättre på unionsnivå.

De regler nya och befintliga EU-regler som föreslås revideras bygger på principen om ömsesidigt erkännande, att alla nya fordon som överensstämmer med en typ som har godkänts i en medlemsstat har fri rörlighet inom EU. Det är därför nödvändigt att en revidering av dessa regler sker på EU-nivå. Regeringen delar kommissionens bedömning att förslaget är förenligt med subsidiaritetsprincipen.

Kommissionen anser att förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen eftersom det inte är mer långtgående än vad som är nödvändigt för att uppnå målen för att minska antalet dödsfall på vägarna inom EU, samtidigt som det säkerställer en fungerande inre marknad och skapar en hög allmän säkerhet och ett bra miljöskydd.

Kommissionens förslag återspeglar de högsta säkerhetsstandarderna för alla fordon, inbegripet lätta nyttofordon, för vilka kostnaderna för det valda policyalternativet något överstiger fördelarna. Kommissionen lyfter fram att härvid beaktas dock ytterligare överväganden, såsom behovet av politisk sammanhållning, säkerställande av lika villkor för alla biltillverkare på den inre marknaden, undvikande av arbetstagares exponering för högre risker och möjligheten för tillverkare att sänka kostnaderna på grund av skalfördelar och det faktum att lätta nyttofordon ofta delar plattform och annan hårdvara med personbilar. Kommissionen lyfter fram att eftersom en ledtid ges för tillverkare för att anpassa sig till nya krav, anses det aktuella förslaget vara proportionerligt samt att den förenkling av lagstiftningen som förslaget innehåller kommer att minska de administrativa kostnaderna för nationella myndigheter och industrin.

Regeringens preliminära bedömning är att förslaget som helhet är förenligt med proportionalitetsprincipen.

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslaget har remitterats med slutdatum den 27 augusti 2018.

Behandling av förslaget har påbörjats i rådsarbetsgruppen för teknisk harmonisering (motorfordon). Tidsplanen för vidare behandling i rådet är inte känd. Tidplanen för Europaparlamentets behandling är ännu inte känd.

4.2 Fackuttryck/termer

-