

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

Yttrande över 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

Transportstyrelsen är positiv till att förslaget som helhet och ambitionen att begränsa antalet olyckor och konsekvenser av olyckor som sker genom att öka fordonens säkerhet.

Transportstyrelsen är positiv till Kommissionens ambition att förenkla regelverken kring de tekniska kraven för typgodkännandesystemet. Framför allt gällande förordningen 661/2009 som skapade en hel del merarbete då den var svårtolkad och ibland svår att tillämpa. Förslaget är väl strukturerat.

Transportstyrelsen är positiv till att förlägga regelutvecklingen till UNECE så långt som möjligt.

Transportstyrelsen stödjer ambitionen att på ett harmoniserat sätt hantera krav för automatiserade funktioner.

Transportstyrelsen har några övergripande synpunkter på förslaget

Transportstyrelsen är tveksam till att förslaget enbart ger Kommissionen mandat att komplettera lagstiftningen genom delegerade akter.

Kommissionen ska enligt förslaget konsultera medlemsstaternas experter i de förarbeten som dessa förslag ska baseras på. I dag passerar förslagen ett kommittéförfarande som för dessa frågor är den tekniska kommittén för motorfordon. Det är ett stort steg från att ha beslutsmandat till att bli tillfrågad om regelverkens utformning. Transportstyrelsen föredrar en mer balanserad fördelning mellan delegerat mandat och genomförandemandat för Kommissionen. Hur en sådan fördelning bör se ut är inte analyserad inom tidsramen för remissen. Den analysen måste göras utifrån förutsättningar för de enskilda kravområdena. En följd av ett delegerat mandat till Kommissionen kan påverka resursfördelningen i regelarbetet. För att vara delaktig i att påverka innehållet i kravställningen måste resurser sättas in i ett tidigt skede i framtagandet av krav. Eftersom KOM ser framför sig att medlemsstaterna har möjlighet att delta i de arbetsgrupper som ska ta fram krav måste medlemsstaterna aktivt vara med i dessa för att påverka innehållet. Med ett förfarande med genomförandeakter för kompletterande lagstiftning kan medlemsstaterna fortfarande påverka regelarbetet genom kommittéförfarandet och den röstning som sker däri.

Transportstyrelsen anser vidare att definitioner inte ska innehålla tekniska förutsättningar eller krav. En definition ska förtydliga ett begrepp, inte införa krav. De tekniska förutsättningarna ska hanteras i artiklarna eller ännu hellre i de mer detaljerade krav som ska hanteras i kompletterande rättsakter.

Avseende de föreslagna nya kravområdena som förslaget innebär anser Transportstyrelsen följande:

Transportstyrelsen är tveksam till införandet av däcktrycksövervakning för tunga bilar och tunga släpfordon, och även kombinationer av dessa. Transportstyrelsen håller med om att lågt däcktryck medför ökad bränsleförbrukning och alltför lågt däcktryck kan påverka säkerheten negativt. Transportstyrelsen saknar en tydlig problembild. Hur stort är problemet, hur stor del av de tunga fordonen rullar med alldeles för lågt däcktryck? Det handlar i det här fallet om övervägande professionella aktörer som livnär sig på att utföra transporter. För dessa aktörer borde det vara avgörande att utifrån bränslekostnadsperspektiv att inte köra med lågt däcktryck. Lika viktigt för dem borde det vara att samtidigt inte ha felaktigt däcktryck för att maximera livslängden på däcken. Är det verkligen behov av dessa system eller klarar aktörerna av detta själva?

Transportstyrelsen anser att förutsättningarna för förarstödssystemet Intelligent farthållning är för detaljerade. Att det ska vara ett system som informerar föraren om att denne har eller är på väg att överträda gällande hastighet kan anses rimligt, däremot anser Transportstyrelsen att förslaget

enbart möjliggör detta genom en haptisk återkoppling via gaspedalen är för restriktivt och begränsande för andra lösningar. I och med att kraven ska tillåta föraren att smidigt överrida systemet bör det finnas utrymme för andra tekniska lösningar.

Transportstyrelsen anser att kravet på avancerat nödbromssystem för personbilar och lätta lastbilar i steg 2 även bör kunna detektera stora djur. Baserat på en tioårsperiod sker det i Sverige cirka 6000 olyckor med älgar och 10-15 personer omkommer årligen i dessa olyckor. Till detta kommer kostnader för samhället i form av skadade, eftersök av djur mm.

Kraven för detektion av oskyddade trafikanter framför och vid sidan av tunga fordon behöver granskas närmare. I förslaget hanteras de som ett kravområde. Transportstyrelsen kan se en möjlighet att skilja på detektion vid sidan av fordonet och undvikande av påkörning framför fordonet. Nödbromssystem är idag redan reglerat för tunga fordon, det bör vara möjligt att utöka detta krav till oskyddade trafikanter i tätortstrafik.

Transportstyrelsen kommer fortsätta att analysera förslaget och bistå Näringsdepartementet i den fortsatta förhandlingen i rådsarbetsgruppen för teknisk harmonisering (motorfordon) och senare i förhandlingen med Europaparlamentet.

Beslut i detta ärende har fattats av överdirektör Anita Johansson. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningschef Ingrid Cherfils, Strategisk utveckling och förvaltning, enhetschef Pär Norling och utredarna Anders Gunneriusson och Bo Nilsson, Väg och järnväg, de senare föredragande.

Anita Johansson