

# YTTRANDE

## 2018-06-29

Dnr N2018/03192/MRT

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

**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 (2018/0145 (COD)).**

### **Sammanfattning**

Vi instämmer i stort med de delar av förslaget som handlar om avancerade system för förarassistans.

Vi tycker dock att undantaget för stadsbussar (definierade som fordon av kategorierna M2 och M3 av klass A, klass I och klass II enligt definitionen i punkt 2.1 i Uneceföreskrifter nr 107) bör kompletteras med ett krav på ett system som varnar föraren för kollisionsrisk med framförvarande fordon (kollisionsvarnare).

Vi anser även att det saknas skäl att undanta stadsbussar (definierade enligt ovan) från kravet på varning vid avvikelse ur körfält (körfältsvarnare).

Slutligen finner vi lämpligt att i detta sammanhang efterlysa en diskussion om möjligheterna att stimulera privatpersoner och företag till att investera i eftermonterad förarassistans för äldre fordon som saknar tekniken i originalutförande.

### **Nya undersökningar som bör beaktas**

Först under de senaste åren har det gjorts vetenskapliga studier av förarassistansens olycksavvärjande effekter som bygger på konkreta olyckstal i stället för simulationer.

De konstaterade effekterna är mycket stora: avancerade nödbromssystem (kollisionsvarnare med autobroms) minskar upphinnandeolyckorna med 50 procent; kollisionsvarnare utan autobroms minskar upphinnandeolyckorna med 27 procent (Cicchino 2017); och varning vid avvikelse ur körfält (körfältsvarnare) minskar de vanligaste frontalkrockarna och singelolyckorna med cirka 50 procent (Sternlund et al. 2017).

Boston Consulting Group står för den kanske mest visionära studien av vilka effekter förarassistansen kan få för framtidens trafiksäkerhet. De uppskattar att det kommer att ta hela 20 år för förarassistansen att få ordentligt genomslag om den bara installeras i

nya fordon. Ett alternativ för att påskynda utvecklingen är att även stimulera till investeringar i eftermonterad förarassistans i äldre fordon (Boston Consulting Group 2015).

### **Artikel 9. Särskilda krav för bussar och lastbilar.**

I artikel 9 står att "fordon av kategorierna M2, M3, N2 och N3 [det vill säga alla lättare och tyngre bussar] ska utrustas med ett varningssystem vid avvikelse ur körfält och ett avancerat nödbromssystem".

Emellertid framgår det av bilagorna (sida 28) att "fordon av kategorierna M2 och M3 av klass A, klass I och klass II enligt definitionen i punkt 2.1 i Uneceföreskrifter nr 107" ska undantas från dessa krav. De angivna fordonskategorierna avser bussar med ståplatspassagerare, det vill säga bussar som trafikerar tätorterna.

Det är visserligen bra att stadsbussar är undantagna från kravet på avancerade nödbromssystem. En sådan funktion kan nämligen öka antalet häftiga inbromsningar med fallandeskador bland ståplatspassagerarna som följd. Men faktum kvarstår att även stadsbussar orsakar upphinnadeolyckor med svåra fordons- och personskador.

Vi anser att stadsbussarna i stället bör utrustas med kollisionsvarnare för framförvarande fordon. Sådana kollisionsvarnare kan bevisligen minska upphinnandeolyckorna med nästan en tredjedel, samtidigt som förarna behåller kontrollen över hur häftigt inbromsningarna sker.

I fråga om kravet på varningssystem för avvikelse ur körfält (körfältsvarnare) finns det starka skäl för att inte göra något undantag för stadsbussar. Ny trafikforskning visar att körfältsvarnare minskar antalet singelolyckor och frontalkrockar på grund av ouppmärksamhet, trötthet eller distraktion med hela 50 procent.

Dessa olyckor är visserligen vanligare på lands- och motorvägar, men de inträffar också i den urbana busstrafiken. Och med tanke på att de kan leda till mycket svåra personskador, inte minst för obältade och stående passagerare, bör de bekämpas med alla medel. Faktum är också att många barn reser till och från skolan med den reguljära kollektivtrafikens bussar, där de inte är garanterade säkerhetsbälte eller ens en sittplats.

### **Lyft frågan om eftermonterad förarassistans i Sverige och Europa**

För att tekniken ska ge ordentlig effekt på trafiksäkerheten inom rimlig tid bör förarassistansen inte bara installeras vid tillverkningen av nya motorfordon, utan även eftermonteras i äldre fordon som saknar förarassistans i sina originalutföranden.

I förarassistansens hemland Israel finns kraftfulla ekonomiska incitament för privatpersoner och företag att komplettera äldre fordon med eftermonterad förarassistans. I Sverige och Europa finns än så länge inte ens en diskussion om hur många år vi kan vinna i kampen mot trafikdöden genom att uppmuntra ett ökat användandet av eftermonterad förarassistans.

Vi föreslår därför att både Sveriges Riksdag och Europaparlamentet initierar en sådan diskussion inför beslutet om vilka krav som bör ställas på förarassistans i nyproducerade motorfordon.

Med vänlig hälsning,

Ulf Enhörning

Extra Eye AB/Mobileye

Strandvägen 5B

114 51 Stockholm

0709-11 19 69

[ulf@xeye.se](mailto:ulf@xeye.se)

[www.extraeye.se](http://www.extraeye.se)

## **LITTERATUR**

Boston Consulting Group 2015: A Roadmap to Safer Driving Through Advanced Driver Assistance Systems. Boston Consulting Group och Motor & Equipment Manufacturers Association.

Cicchino, Jessica B 2017: Effectiveness of forward collision warning and autonomous emergency braking systems in reducing front-to-rear crash rates. Accident Analysis & Prevention, Volume 99, Part A, February 2017.

Sternlund, Simon; Strandroth, Johan; Rizzi, Matteo; Lie, Anders; Tingwall, Claes 2017: The effectiveness of lane departure warning systems—A reduction in real-world passenger car injury crashes. Traffic Injury Prevention, Volume 18, 2017 – Issue 2.