

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om 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

(COM(2018) 286 final – 2018/0145 COD)

(2018/C 440/14)

Föredragande: **Raymond HENCKS**

Remiss	Europaparlamentet, 28.5.2018 Rådet, 4.6.2018
Rättslig grund	Artikel 114.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt
Ansvarig facksektion	Facksektionen för inre marknaden, produktion och konsumtion
Antagande av facksektionen	4.9.2018
Antagande vid plenarsessionen	19.9.2018
Plenarsession nr	537
Resultat av omröstningen (för/emot/nedlagda röster)	193/1/2

1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 Under de senaste årtiondena har trafiksäkerheten i EU förbättrats avsevärt tack vare skärpta trafikföreskrifter och regler om hur förarna ska bete sig, en förbättring av yrkesförarnas arbetsvillkor och utbildning, förbättrade väginfrastrukturer och ingripanden från räddningstjänstens sida samt hårdare EU-krav på fordonssäkerhet, vilka fordonsindustrin alltid har kunnat uppfylla genom innovativa tekniska lösningar.

1.2 Antalet personer som dödas på EU:s vägar är emellertid fortfarande betydligt högre än det mål som EU fastställde i vitboken om transporter från 2011 om att närma sig "nollvisionen" fram till 2050 och minska antalet dödsolyckor i trafiken med hälften fram till 2020.

1.3 Majoriteten av alla trafikolyckor har utslutande sin grund i mänskliga fel, som oftast hör ihop med fortkörning, ouppmärksamhet eller rattfylleri. Man måste alltså i högre grad uppmuntra, eller rent av tvinga, EU-medborgarna att ta huvudansvaret för sin egen säkerhet och andra vägtrafikanter säkerhet i EU genom ett lämpligt beteende.

1.4 För detta ändamål bör man anta en integrerad strategi för trafiksäkerheten, som omfattar förarnas beteende, yrkesförarnas arbetsvillkor och kompetens samt infrastrukturen. Fordonens säkerhetssystem, som kan förebygga eller korrigera mänskliga fel, är en annan avgörande säkerhetsaspekt.

1.5 EESK uppskattar att kommissionen vill göra det obligatoriskt att ha ett nytt spektrum av avancerade säkerhetsåtgärder som standardutrustning i samtliga vägfordon, bland annat system för övervakning av däcktryck, intelligent farthållning, övervakning av förartrötthet och ouppmärksamhet från förarens sida, distraktionsvarning, backövervakning, nödstoppssignal och nödbromssystem.

1.6 EESK ställer sig också bakom att tunga fordon och bussar måste utrustas med ett detekterings- och varningssystem avseende oskyddade trafikanter i närheten av fordonets front och sida närmast vägkanten och att de ska utformas och konstrueras så att oskyddade vägtrafikanter blir mer synliga från förarsätet och vara försedda med ett varningssystem vid avvikelser ur körfält. EESK välkomnar dessutom den ytterligare skyldigheten att utforma och konstruera bussar så att de också är tillgängliga för personer med nedsatt rörlighet, inklusive rullstolsburna personer.

1.7 Kommittén ställer sig däremot frågande till varför kommissionen inte kräver alkolås och bara föreskriver installationshjälp för sådana lås. EESK anser att montering av alkolås bör vara en skyldighet och inte ett val.

1.8 Dessutom rekommenderar EESK att det ställs krav på registreringsapparater för kollisionsdata också för lastbilar, tunga fordon och bussar eftersom färdskrivarna, trots att de redan tillhandahåller vissa uppgifter om körningen, inte lagrar de avgörande uppgifterna i samband med och efter en olycka.

1.9 Slutligen beklagar EESK att de säkerhetssystem som är striktare än vad som krävs i EU-lagstiftningen, och som tillverkarna installerar frivilligt, ofta är begränsade till de mest avancerade modellerna och utesluter de billigare modellerna, som då saknar icke-obligatoriska avancerade säkerhetsåtgärder. Därför har inte alla EU-medborgare tillgång till fordon med likvärdig säkerhetsnivå. För att lösa detta problem rekommenderar EESK att kommissionen, i fråga om den aktuella förordningen och i allmänhet, ska kräva att EU-standarderna anpassas efter den tekniska utvecklingen så snart som möjligt.

1.10 Detta gäller även för tunga fordon och bussar, i synnerhet detekterings- och varningssystemet avseende trafikanter i närheten av fordonets front och sida närmast vägkanten. Det granskade förslaget till förordning omfattar visserligen installation av sådana, men de borde även göras obligatoriska snarast möjligt.

2. Inledning

2.1 Under de senaste årtiondena har trafiksäkerheten förbättrats väsentligt, framför allt tack vare avancerade ombordsystem för säkerhet i fordonen, förbättrad väginfrastruktur, skärpta vägtrafikregler, kampanjer för att öka förarnas medvetenhet samt räddningstjänstens kompetens och snabba ingripanden.

2.2 Det finns emellertid fortfarande stora skillnader mellan medlemsstaterna, detta trots ansträngningar från kommissionen, som genom sina olika program och riktlinjer strävar efter att harmonisera säkerhetsbestämmelserna i hela unionen.

2.3 Det rör sig exempelvis om följande:

- Vägmärkena och den lägsta körkortsåldern är inte alltid lika.
- Mobiltelefoner får i vissa länder användas vid körning med handsfree-utrustning.
- Den tillåtna blodalkoholhalten varierar mellan medlemsstaterna, från nolltolerans till ett något mer tillåtande förhållningssätt.
- Hastighetsbegränsningarna skiljer sig åt.
- Den skyddsutrustning som krävs av cyklister (hjälm) och bilförare (reflexväst, varningstriangel, första hjälpen-utrustning, brandsläckare) är inte densamma överallt.

2.4 Under 2017 miste 25 300 personer livet i trafiken i EU, vilket motsvarar en minskning med 2 % på ett år ⁽¹⁾ men inte alls är tillräckligt för att betydligt minska antalet dödsolyckor på vägarna ⁽²⁾ i syfte att närma sig "nollvisionen" för vägtrafiken fram till 2050.

2.5 Omkring 135 000 personer skadades allvarligt under fjolåret ⁽³⁾, däribland en stor andel fotgängare, cyklister och motorcyklister, som kommissionen ser som särskilt "oskyddade".

2.6 Enligt kommissionen beräknas de socioekonomiska kostnaderna för trafikolyckor till 120 miljarder euro om året (medicinsk vård, arbetsförmåga osv.).

⁽¹⁾ Pressmeddelande från kommissionen av den 10 april 2018 IP/18/2761.

⁽²⁾ Pressmeddelande från kommissionen av den 10 april 2018 IP/18/2761.

⁽³⁾ Pressmeddelande från kommissionen av den 10 april 2018 IP/18/2761.

3. Kommissionens förslag

3.1 Det aktuella initiativet ingår i det tredje rörlighetspaketet inom "Europa på väg", som syftar till att göra den europeiska rörligheten säkrare och mer tillgänglig, den europeiska industrin mer konkurrenskraftig och de europeiska jobben säkrare och till en bättre anpassning till nödvändigheten att bekämpa klimatförändringarna, i synnerhet genom skärpta krav på vägfordonens säkerhetsfunktioner.

3.2 Med tanke på att de nuvarande bestämmelserna om förfarandet för typgodkännande av fordon i EU med avseende på skydd av fotgängare och säkerheten kring väte i stort sett har blivit föråldrade på grund av den tekniska utvecklingen har förordningarna (EG) nr 78/2009 (skydd av fotgängare), (EG) nr 79/2009 (vätgasdrivna motorfordon) och (EG) nr 661/2009 (krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon) upphävts och ersatts med likvärdiga bestämmelser från FN:s föreskrifter och ändringar av dessa, som unionen har röstat för eller som unionen tillämpar i enlighet med beslut 97/836/EG.

3.3 I stort sett behålls tillämpningsområdet för förordningen om allmän säkerhet hos motorfordon. När det gäller de säkerhetsfunktioner som i nuläget är tillämpliga för fordon och relaterade undantag utvidgas emellertid tillämpningsområdet till att omfatta alla fordonskategorier, och de nuvarande undantagen för stadsjeepar och skåpbilar stryks.

3.4 Förslaget till förordning innehåller allmänna tekniska krav för typgodkännande av fordon samt system, komponenter och separata tekniska enheter och innehåller en förteckning över säkerhetsområden för vilka detaljerade regler utvecklas vidare (eller behöver utvecklas) i sekundärlagstiftningen. Samtliga FN-föreskrifter om trafiksäkerhet som ska vara obligatoriska i EU tas upp i en bilaga till det förslag till förordning som omfattas av yttrandet.

3.5 I förslaget till förordning föreskrivs det även att man ske ge kommissionen befogenheter att fastställa regler och detaljerade tekniska krav i delegerade akter.

3.6 Det aktuella tillämpningsområdet för skyldigheten att utrusta personbilar med ett system för övervakning av däcktryck utvidgas till samtliga fordonskategorier.

3.7 En uppsättning avancerade säkerhetsfunktioner, såsom intelligent farthållning, system som varnar vid förartrötthet och övervakar ouppmärksamhet, distraktionsvarning, backövervakning, nödstoppssignal, installationshjälp för alkohol och avancerade nödstoppssystem, blir obligatoriska för samtliga fordon.

3.8 Personbilar och lätta nyttofordon ska dessutom vara utrustade med

- en registreringsapparat för kollisionsdata,
- ett system för kvarstannande i körfält, och
- ett frontskydd utformat och konstruerat med en utvidgad skyddszon för islag med huvudet i händelse av kollision med oskyddade trafikanter.

Lastbilar och tunga fordon (kategorierna N2 och N3) och bussar (kategorierna M2 och M3) ska vara utrustade med

- ett detekterings- och varningssystem avseende oskyddade trafikanter i närheten av fordonets front och sida närmast väggkanten och vara utformade och konstruerade så att oskyddade vägtrafikanter blir mer synliga från förarsätet, och
- ett varningssystem vid avvikelse ur körfält.

Bussar ska dessutom vara utformade och konstruerade så att de är tillgängliga för personer med nedsatt rörlighet, inklusive rullstolsburna personer.

Vätgasdrivna fordon ska uppfylla kraven i bilaga V till förordningen.

När det gäller automatiserade fordon bör detaljerade regler och tekniska bestämmelser vidareutvecklas som grund för användningen av automatiserade fordon.

4. Allmänna kommentarer

4.1 EESK uppskattar att kommissionen vill göra det obligatoriskt att ha ett nytt spektrum av avancerade säkerhetsåtgärder som standardutrustning i vägfordon. Man måste dock komma ihåg att utöver översynerna av de minimistandarder som är obligatoriska för nya fordon som säljs på EU:s marknad måste man i högre grad uppmuntra eller rent av tvinga EU-medborgarna att genom ett lämpligt beteende ta huvudansvaret för sin egen säkerhet och andra vägtrafikanters säkerhet i EU.

4.2 De nya fordonssäkerhetsfunktionerna, hur användbara och oumbärliga de än är, riskerar att bara få en begränsad effekt på den planerade minskningen av antalet allvarliga trafikolyckor om de inte kompletteras med andra åtgärder avseende trafikanternas beteende, yrkesförarnas arbetsvillkor och kompetens samt väginfrastrukturen. Det fortsatta stora antalet trafikolyckor som innebär många dödsfall och allvarligt skadade personer kräver en ytterligare dynamisk anpassning av trafiksäkerhetspolitiken som, vid sidan av de skärpta kraven på säkerhetsfunktioner i vägfordon och förebyggande åtgärder, också innehåller avskräckande åtgärder gentemot de personer som inte följer reglerna och som riskerar sitt och andras liv.

4.3 EESK anser att även om man måste främja tekniker för interaktion mellan förare, liksom intelligenta transportsystem, får man inte vänta sig att framtidens rörlighet, i synnerhet intelligenta transportsystem och helt automatiserade körsystem, på kort och medellång sikt kommer att lösa de aktuella utmaningarna.

4.4 Enligt kommissionen kommer den reviderade ramen att vara bättre anpassad för att förbättra skyddet av oskyddade trafikanter. I artikel 3.1 i den granskade förordningen definieras en oskyddad trafikant som en "trafikant som använder sig av ett tvåhjuligt motorfordon eller icke-motoriserad trafikant, t.ex. cyklist eller fotgängare". EESK anser att denna definition inte nödvändigtvis omfattar alla "högriskkategorier", bland annat personer med åldersrelaterade svagheter (barn och äldre personer) eller funktionsnedsättning.

4.5 Man vet att de risker som trafikanterna utsätts för främst har att göra med förarnas beteende (fortkörning, intag av alkohol eller narkotika, användning av bärbar elektronisk utrustning i samband med körning, bristande uppmärksamhet, förarnas fysiska tillstånd, för långa körningar, bristande efterlevnad av kravet på vila) och olämpliga infrastrukturer (brist på trottoarer och lämplig belysning).

4.6 EESK ställer sig alltså bakom att kommissionen, för att förekomma en del av dessa faror, kräver systematisk installation av följande i nya fordon:

- Anpassningsbara och intelligenta farthållningssystem som, förutom säkerhetsaspekten, uppmuntrar bränslesnål körning och alltså minskade utsläpp.
- Ett system för kontroll av däcktryck.
- Avancerade system för övervakning av förartrötthet och distraktionsvarning.

4.7 Kommittén ställer sig däremot frågande till varför förslaget till förordning inte inför ett krav på alkoholås och bara föreskriver installationshjälp för sådana lås. Enligt en studie från Verband der TÜV e.V.⁽⁴⁾ berodde 11 % av olyckorna under 2016 på att förarna var berusade. Med tanke på att det beräknas att bara ett av 600 fall av rattfylleri upptäcks uppskattas över 25 % av antalet olyckor bero på alkoholintag. EESK anser att monteringen av alkoholås inte bör begränsas till återfallsförbrytare vars körkort dragits in av domstolen för rattfylleri eller drograttfylleri, utan bör vara ett allmänt krav.

4.8 EESK rekommenderar ett krav på registreringsapparater för kollisionsdata även för lastbilar och bussar eftersom färdskrivarna, trots att de redan tillhandahåller vissa uppgifter om körningen, inte lagrar de avgörande uppgifterna i samband med och efter en olycka.

4.9 Enligt kommissionens konsekvensbedömning, som bifogas det aktuella förslaget till förordning, bör införandet av de nya säkerhetsfunktioner som omfattas av yttrandet under en sextonårsperiod bidra till att minska antalet dödsfall med 24 794 personer och antalet allvarligt skadade med 140 740 personer. EESK undrar om sådana uppskattningar, som är angivna i exakt antal personer, inte riskerar att betraktas som föga trovärdiga och undergräva mervärdet av hela konsekvensbedömningen.

⁽⁴⁾ https://etsc.eu/wp-content/uploads/5_VdTÜV_DeVol_Brussels.PPT_17.06.18.pdf.

4.10 Slutligen uppmärksammar EESK att tillverkarna frivilligt utvecklar fordon med högre säkerhetsstandarder än vad som krävs enligt EU-lagstiftningen. Tyvärr är dessa förbättringar ofta begränsade till de mest avancerade modellerna på de största marknaderna i medlemsstaterna, och utesluter de billigare modellerna, som då saknar icke-obligatoriska avancerade säkerhetsåtgärder. Därför har inte alla EU-medborgare tillgång till fordon med likvärdig säkerhetsnivå. För att lösa detta problem rekommenderar EESK att kommissionen ska kräva att EU-standarderna anpassas efter den tekniska utvecklingen så snart som möjligt.

Det gäller även för tunga fordon och bussar, i synnerhet detekterings- och varningssystemet avseende trafikanter i närheten av fordonets front och sida närmast väggkanten (döda vinkeln), som bör bli obligatoriskt snarast möjligt.

Bryssel den 19 september 2018.

Luca JAHIER
*Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande*
