

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund

Leif Tronstads plass 6, 1337 Sandvika | 22 62 60 80 | post@atl.no

Statens vegvesen

Trafikant og kjøretøy

Referanse 20/ 79608-1

09.07.2020

Svar på høring om implementering av forordning (EU) 2019/2144- sikkerhetsforordningen.

Statens vegvesen har sendt ut forslag til endring av bilforskriften. Forskriftsendringen implementerer Europaparlamentets- og rådsforordning (EU) 2019/2144 - Sikkerhetsforordningen. Forordningen gir dels oppdaterte, og dels nye sikkerhetskrav som produsenter av biler, busser og lastebiler er pålagt å følge for å få typegodkjent nye kjøretøy.

ATL er i hovedsak fornøyd med tiltakene som presenteres i høringsdokumentene. Kravene bidrar til at kjøretøyene konstrueres til å unngå og redusere omfanget av ulykker og støtter opp under nullvisjonen. Vi anser derfor standardene som fornuftige og effektive tiltak som vil bidra til økt trafikksikkerhet. ATL ser også stor verdi i at trafikksikkerhet ses på som et felles samfunnsansvar og at det arbeides aktivt med å redusere trafikkulykker på europeisk nivå.

ATL vil kommentere de ulike artiklene som i større grad kan påvirke trafikksikkerheten og gjøre arbeidet til trafikklærerne bedre og eller lettere. Vi vil også lett drøfte tiltak som vi synes forteller det motsatte.

Artikkel 5 beskriver at krav til dekkovervåkningssystem, både på bil og tilhenger vil bli påbudt. Dette ser ATL positivt på, da tilhengere, og særlig de til utlån, ofte er lite vedlikeholdt.

Artikkel 6 inneholder krav som gjelder alle biler (alle M og alle N).

-ISA, et system som gjør gasspedalen tyngre ved overskridelse av gjeldende hastighet. ATL ser dette som et positivt tiltak, men setter allikevel et spørsmålstegn ved løsningen, da det viser seg at fartstilpasning i skarpe situasjoner av og til løses med akselerasjon utover gjeldende hastighet. Eksempel på dette kan være forbikjøring av tyngre kjøretøy, hvor det tunge kjøretøyet i et gitt øyeblikk velger å skifte felt uten tilstrekkelig oppmerksomhet. Alternativet med varsellampe via skiltgjenkjenningssystemet er muligens et bedre alternativ, da dette ikke griper like kraftig inn i sjåførens valgmuligheter i en gitt situasjon.

-Alkolås, med klargjøring for montering ved hjelp av standard tilkoblingspunkt. Ulempen med alkolås er dennes mulighet til å oppdage andre stimuli enn alkohol. Statistikken viser i dag at det er flere som kjører i rus grunnet medisin- og narkotiske stoffer enn rus fra alkohol. ATL er for alle former for begrensninger i sjåførens mulighet til å benytte kjøretøyet når han er påvirket, men alkolåsens muligheter for å oppdage andre rusmidler er per i dag for begrenset. For trafikklærere vil det være til stor hjelp hvis en slik innretning også kan detektere andre berusende og bedøvende midler, da trafikklæreren ikke alltid har muligheten til å oppdage denne formen for rus før kjøretimen starter.

-Førerovervåkning, avansert deteksjon ved uoppmerksomhet og nødbremselys (flash) er tiltak som allerede er godt forankret i mange moderne kjøretøy, og som sannsynligvis vil utvikles ytterligere til fordel for trafikksikkerheten. Når det gjelder «Ryggevarsler» er vi litt usikre på om det som menes er et varsel for de rundt bilen eller de som er inne i kjøretøyet? Et fullkomment system med lyd og bilde som informerer både de rundt kjøretøyet og den som fører kjøretøyet kunne nok vært bra, men vi er litt skeptiske til lyd på personbiler ved rygging. Dette kan muligens føre til blant annet forvirring på store parkeringsplasser, noe som i ytterste konsekvens ikke nødvendigvis er til hjelp.

EDR, den «svarte boksen», finnes i dag, men det må være strenge regler for hvem som kan hente ut denne formen for informasjon. ATL mener at politiet burde være den eneste instans med tilgang til slik data. Det burde også kanskje tas hensyn i forhold til hva lovverket sier om 6- timers regelen, (jfr. Veitrafikklovens § 22, 2. ledd) altså at innsamlet data slettes etter endt kjøretur, et visst antall timer etter ulykken. Dette som et tilskudd til sikring mot misbruk og manipulasjon.

Artikkel 7 inneholder krav som bare gjelder personbil og varebiler. (M1 og N1)

ATL bifaller samtlige sikkerhetssystemer som nevnes i artikkel 7. Disse vil uten tvil ivareta trafikksikkerheten for de involverte.

Artikkel 8 inneholder krav om at systemer for frontalbeskyttelse som er på markedet skal inneholde en liste over hvilke kjøretøytyper-, varianter- og versjoner som de er typegodkjent for. ATL støtter dette, da feildimensjonering, plassering og utforming kan ha en avgjørende rolle ved sammenstøt.

Artikkel 9 inneholder krav som bare gjelder for buss og lastebiler (M2, M3, N2 og N3). ATL bifaller samtlige systemer, utforming- og konstruksjoner som er nevnt i artikkel 9.

Artikkel 10 inneholder krav til hydrogenkjøretøy. Grunnen til at man ser på hydrogen som en miljøvennlig energibærer, er at både selve produksjonen og brukeren av hydrogen kan være miljøvennlig. Dette ser ATL positivt på.

Artikkel 11 inneholder krav til helautomatiserte systemer. ATL stiller seg positive til tiltakene i artikkel 11, men vil allikevel bemerke at sjåføren bør kunne overstyre de systemene som er satt til å overta kjøreoppgaven, og at harmoniseringen mellom de ulike kjøretøyprodusentene vedrørende «platooning» kunne vært bedre.

Overgangen fra manuelle kjøretøyer til full autonomi må sikres gjennom systemer som tar vare på egen og andres sikkerhet, all den tid sjåføren ikke er i stand til dette. Enten dette gjelder forhold utenfor sjåførens rekkevidde, de fysiske utfordringene som bor i et kjøretøy, eller rett og slett sjåførens valg (jf. alkolås)

ATL er enig i at sterkere krav til slike systemer bør innføres for å ivareta sikkerheten til samtlige deltagere i trafikken. Dette samsvarer med ansvaret vi har i forhold til 0-visjonen. Vi vil samtidig få takke for muligheten til å komme med innspill.

Vennlig hilsen

Øyvind Årbogen

Fagkonsulent

