

## **Insentivordning for effektiv implementering av aktive førerstøttesystem**

### **1. Kort oppsummering av vårt standpunkt**

Delta IFO ønsker en mer proaktiv implementering av aktive førerstøttesystem innen veitrafikken i Norge for raskere og signifikant reduksjon i antall trafikkulykker, samt tonn CO2-utslipp.

### **2. Hvorfor er saken viktig**

Staten Norge har årlig 40 milliarder kroner (ref.1) i utgifter knyttet til trafikkulykker, samt over 3 millioner kjøretøy på norske veier som samlet slipper ut mer enn 10 millioner tonn CO2-ekvivalenter per år (tredje største utslippsskilde i Norge etter Olje & Gass og Industri, ref.2).

Følgende moment har blant annet innflytelse på ovennevnte tall

- Økende antall eldre sjåførere (forventet økning på 72% i perioden 2005 - 2020, ref.3)
- Økende antall syklister og fotgjengere som følge av økt satsning på redusert bilbruk i sentrumsområder
- Økt antall utenlandske yrkessjåførere med annen kjørekultur

En indikasjon på at risikobildet kan være i ferd med å endres, er foreløpige tall fra Statens Vegvesen som viser at antall dødsulykker har steget med 35% først halvår 2016 sammenlignet med første halvår i 2015 (ref.4).

I perioden 2005 – 2014 har Statens Vegvesen analysert 1853 dødsulykker på veg med i alt 2222 omkomne personer. Ulykkesbildet domineres av møteulykker og utforkjøringsulykker, med mer enn 70 % av ulykkene og antall omkomne. Fotgjengerulykker utgjør den tredje største ulykkestypen. De tre ulykkestypene utgjør til sammen om lag 85 % av alle dødsulykker og omkomne i vegtrafikken (ref.5).

Aktive førerstøttesystemer (systemer som bidrar til å forhindre ulykker, i motsetning til passive systemer som skal minimere skade når uhellet har oppstått) er tilgjengelig som ekstra- eller standardutstyr i et økende antall bilmodeller, samt som ettermonteringsløsning for eksisterende bilpark.

Da de fleste globale studier viser at 90% av alle ulykker skyldes menneskelig feil, kan aktive førerstøttesystemer bidra til en signifikant reduksjon i antall trafikkulykker.

Mobileye er verdensledende på utvikling av optisk baserte førerstøttesystem (benyttes i over 10 millioner kjøretøy verden over og av verdens ledende bilprodusenter, ref.6) og tilbyr også et ettermonterbart system som kan;

- Se veimerking, andre kjøretøy, sykler og fotgjengere
- Varsle om kjøretøyet er i ferd med å forlate veibanen
- Varsle om avstand til foranliggende kjøretøy er liten
- Varsle om fotgjengere eller syklist er på kollisjonskurs med kjøretøyet
- Varsle om eget kjøretøy er i ferd med å kolliderer med kjøretøyet foran
- Lese trafikkskilt, visualisere disse på en liten LED-skjerm og varsle dersom eksempelvis gjeldende fartsgrenser overskrides
- Identifisere og klassifiserer fotgjengere og syklist i blindsonen, og varsle fører om potensielt farlige situasjoner

Uavhengige studier på bruk av ettermontert førerstøttesystem fra Mobileye viser reduksjon i frontkollisjoner på opp mot 90%, samt opp mot 60% reduksjon i ulykker uavhengig av type.

Eksempelvis viser tall fra det Israelske finansdepartementet at kravfrekvens med kjøretøy som benytter Mobileye er 45% lavere enn kjøretøy uten. Grunnet offentlige insentivordninger har nå over 40.000 kjøretøy installert Mobileye i Israel og statens estimerer besparelsene til over 39 millioner Euro (ref.7).

Videre forbedres kjørevaner til sjåfør i så stor grad at drivstoff-forbruket reduseres med opp mot 15%.

### **Det er dog ingen direkte insentivordninger i Norge som stimulerer til kjøp av slike systemer.**

I følge rapport 119 fra Vegvesenet (mai 2012) vil "Gode kampanjer ... skape etterspørsel etter førerstøttesystemer...", men i følge det tyske DVR er det bare om lag 15% av nybilkjøpere som ønsker å bruke penger på førerstøttesystemer (undersøkelse august 2015, ref.8 & 9).

Dette til tross for omfattende kampanjer som blant annet "Din beste passasjer" (Beste Beifahrer) som siden 2006 har promotert førerstøttesystemer (ref.10).

Med bakgrunn i ovennevnte har Tyskland i likhet med en lang rekke andre land, nå innført insentivordninger for økt implementering av førerstøttesystemer i bilparken. Her følger en kort oversikt over ulike tiltak i ulike land (ref.7):

- USA, Boston, Minimumskrav for trafiksikkerhetsteknologi på offentlige kontrakter
- Japan, skattereduksjon for antikollisjonssystem i lastebiler
- Singapore, 70% refusjon som bedrifter som implementerer antikollisjonssystemer i flåten
- Taiwan, 49% refusjon for antikollisjonsvarsel for busser som kjører utenfor sentrum
- Kina, busser lengre enn 11 meter må minimum ha filskiftevarsel og frontkollisjonsvarsel
- Israel, redusert importavgift ved installasjon av aktive førerstøttesystem, poengbasert.

- Israel, krav til minimum 14% rabatt på forsikringspremie for kjøretøy utstyrt med filskiftevarsel og frontkollisjonsvarsel
- Spania, FESCO2 – Fondo Español de Carbono kjøper klimakvoter av kjøretøyflåter som installer Mobileye førerstøttesystemer for redusert drivstoff-forbruk
- Storbyer som London, Paris, Düsseldorf, Berlin m.fl. krever i økende grad aktive førerstøttesystemer med intelligent blindsonewarner for offentlige anbud.

### 3. Konkrete forslag/standpunkter med begrunnelse

Planforslag for kommende transportplan uttaler

*“Transportetatene ønsker å gjennomføre tiltak som fremmer og tilrettelegger for økt utbredelse av førerstøttesystemer og ITS-løsninger som gir klare sikkerhetseffekter.”*

Delta IFO vurderer følgende insentiv som kritiske for en effektiv implementering av aktive førerstøttesystem

1. Myndighetskrav om aktive førerstøttesystem ved offentlige kontrakter
2. Redusert forsikringspremie
3. Redusert importavgift ved aktive førerstøttesystem i nye kjøretøy
4. Refusjon ved installasjon av aktive førerstøttesystem i brukte kjøretøy

#### Begrunnelse

1. Vår erfaring innen området er at offentlige foretak viser liten eller ingen interesse for fremme slike tiltak ved utlysning av transportkontrakter av forskjellig art (ref.11 & 12). IRIS har på vegne av Statens Vegvesen utarbeidet en forskningsrapport for implementering av ISO 39001 (Styringssystem for trafiksikkerhet). Denne rapporten konkluderer blant annet med at *“Det finnes «nøkkelvirkosomheter», eksempelvis Statens vegvesen, Politiet og Arbeidstilsynet. Disse må og bør fremstå som gode rollemodeller.”* Vi mener således at myndighetene må gå foran som et godt eksempel gjennom krav om ulykkesforebyggende tiltak ved offentlige kontrakter.
2. Enkelte transportbransjer betaler opp mot NOK 100.000,- per år i forsikringspremie per kjøretøy. Reduksjon i forsikringspremie ved installering av førerstøttesystem vil bidra til at tileggsutgiften raskere blir dekket inn
3. Aktive førerstøttesystem har bevist reduksjon i antall trafikkulykker og vil ved økt utbredelse således bidra til reduksjon i Staten Norges årlige kostnader. Redusert importavgift kan bidra til utjevning av økt kostnad knyttet til installasjon av førerstøttesystemet.

4. Samme begrunnelse som i punkt 3, men gjelder ved ettermontering.  
Reduksjon/refusjonsbeløp kan utregnes etter modell fra blant annet Israel, som med sine ca.8 millioner innbyggere og ca.3 millioner kjøretøy (ref.7):

Poeng	System
2	Filskiftevarsel (LDW)
2	Avstandsvarsel (HMW)
1	Daptiv cruisekontroll (ACC)
1	Fotgjenger- og syklistvarsel (PCW)
1	AEB
1	BLIS
1	7 airbags
0.5	Ryggekamera
0.5	IHC
0.5	Setebeltesensor (foran og bak)

#### 4. Konklusjon

Det finnes tilgjengelig teknologi som er bevist effektiv i reduksjon i trafikkulykker og som det bør utarbeides insentivordninger for for å øke utbredelsen av i påvente av lovverk som også omfavner de mer restriktive førerstøttesystemene.

Insentivordningene kan også ses på som en innstegstankegang til en fremtidig lovgivning knyttet til førerstøtteteknologi. En positiv bieffekt av aktive førerstøttesystem er miljøgevinsten samfunnet oppnår gjennom mer drivstofføkonomisk kjøring.

Delta IFO vil opprette en dedikert nettside for innspill til Nasjonal Transportplan 2018-2029 for ytterligere dokumentasjon.

Denne vil være tilgjengelig i løpet av juli på [www.deltaifo.no/ntp](http://www.deltaifo.no/ntp).

## 5. Kontaktinformasjon

Delta IFO arbeider for reduksjon av trafikkulykker i større kjøretøyflåter, samt teknologi og tiltak for reduksjon av drivstoff-forbruk. For utfyllende informasjon se [www.deltaifo.no](http://www.deltaifo.no) .

Delta IFO AS  
Forusbeen 80  
4033 Stavanger

[Facebook](#)                      [LinkedIn](#)

Daglig leder Ann Kristin Høyvik Rosnes  
Tlf: 90 85 90 71  
Epost: [annkristin@deltaifo.no](mailto:annkristin@deltaifo.no)

## 6. Referanser / linker

1. <http://tsh.toi.no/files/trafikksikkerhetshandboken.pdf>
2. <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/statistikker/klimagassn/aar-forelopige/2016-05-20>
3. <https://www.tryggtrafikk.no/tema/bil-og-forerkort/eldre-bilforere/trygg-trafikk-om-eldre-trafikanter/>
4. <http://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/nyheter/Nasjonalt/16-flere-drepte-i-trafikken>
5. [http://www.vegvesen.no/\\_attachment/935026/binary/1044077?fast\\_title=Dybdeanalyser+av+d%C3%B8dsulykker+i+vegtrafikken+2014.pdf](http://www.vegvesen.no/_attachment/935026/binary/1044077?fast_title=Dybdeanalyser+av+d%C3%B8dsulykker+i+vegtrafikken+2014.pdf)
6. <http://www.mobileye.com/> <http://www.mobileye.com/pro/>
7. [www.deltaifo.no/ntp](http://www.deltaifo.no/ntp)
8. [http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Publikasjoner/Statens+vegvesens+rappporter/\\_attachment/343021?\\_ts=1379830f798](http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Publikasjoner/Statens+vegvesens+rappporter/_attachment/343021?_ts=1379830f798)
9. [https://www.dvr.de/presse/informationen/welchen-wert-hat-ein-leben--fast-jeder-zweite-erkehrsunfall-waere-mit-notbremsassistenten-vermeidbar\\_id-4431.htm](https://www.dvr.de/presse/informationen/welchen-wert-hat-ein-leben--fast-jeder-zweite-erkehrsunfall-waere-mit-notbremsassistenten-vermeidbar_id-4431.htm)
10. <http://bester-beifahrer.de/>
11. <http://www.tu.no/artikler/varslingsystem-far-taxisjaforer-til-a-endre-kjorestil/276239>
12. <http://www.dagsavisen.no/stavanger/det-handler-om-a-vere-i-forerasetet-nar-det-kommer-til-sikkerhet-1.690729>