

Stockholm 31 aug 2018

Remissvar: Vägen till självkörande fordon – en introduktion

Näringsdepartementet har via Saco gett Akademikerförbundet SSR möjlighet att yttra sig över rubricerat betänkande.

Betänkandets förslag i korthet:

Utredningen ska överväga och lämna författningsförslag i syfte att skapa bättre rättsliga förutsättningar för en introduktion av automatiserad körning av fordon i allmän trafik.

Utgångspunkten är att Sverige i så stor utsträckning som möjligt ska bejaka en snabb introduktion av fordon med automatiserade funktioner, som en del i ett större sammanhang där hela transportsektorn står inför stora förändringar.

Sammantaget:

- Förbundet besvarar remissen utifrån principer som bör vägleda automatisering och algoritmisering av samhällsfunktioner i allmänhet. Självkörande fordon antas vara ett av de första stegen i denna utveckling.
- Den första principen rör demokratisk insyn. Utredningen ger här ett ofullständigt svar på hur de algoritmiserade avvägningar och prioriteringar som sker i de självkörande fordonen kan granskas. Här behövs en
- Den andra handlar om säkerhet och rättssäkerhet. Här **avstyrker** förbundet utredningens förslag om att tillåta försöksverksamhet på gång- och cykelbanor.
- Den tredje principen tar upp hur effektivitetsvinsterna ska fördelas i samhället. Här är utredningen otillräcklig vad gäller frågan om de ökade trafikmängder som kan förväntas till följd av automatiserade fordon och behöver **kompletteras**.

Akademikerförbundet SSR
Box 128 00, 112 96 Stockholm
08-617 44 00
kansli@akademssr.se
www.akademssr.se

SSR Direkt
Frågor om anställning och arbetsliv
08-617 44 71
ssrdirekt@akademssr.se

Medlemsservice
Frågor om medlemskap och avgifter
08-617 44 70
medlem@akademssr.se

Våra kommentarer:

Förbundets utgångspunkt

Akademikerförbundet SSR besvarar denna remiss utifrån att självkörande och automatiserade fordon är ett av de första stegen mot bredare spridning av automatiserade och algoritmstyrda samhällsfunktioner i samhället. Förbundet har redan sett hur automatisering och algoritmer har introducerat i många medlemmars vardag, bland annat inom socialtjänsten.

Förbundet ser vidare hur denna utveckling har god potential att minska rutinartade arbetsuppgifter och frigöra tid för mer kvalificerat arbete i samhället och för medlemmarna. Samtidigt är det tydligt att utvecklingen många gånger tas som intäkt för att genomföra andra förändringar. Det kan handla om nedskärningar eller organisationsförändringar som egentligen inte har med teknikutvecklingen att göra – eller likaväl som konsekvenser som hade gått att påverka.

Vi anser därför att bejakandet av den tekniska utvecklingen – inklusive de förutsättningar som ska gälla för självkörande fordon – bör ske utifrån vissa principer. Då har den tekniska utvecklingen och det välstånd den skapar, bättre möjligheter att komma medarbetare och medborgare till dels i så hög utsträckning som möjligt.

Principerna bör handla om demokratisk insyn, rättssäkerhet och säkerhet, samt en idé om hur effektivitetsvinsterna ska fördelas. Förbundet anser utredningen resonerar utifrån vissa av dessa principer, men att ett flertal frågetecken kvarstår.

Demokratisk insyn

Den första frågan handlar om de avvägningar som varje algoritm innebär. En algoritm är aldrig neutral utan skapas utifrån ett antal premisser och utgångspunkter.

Dessa avvägningar har inom trafiken direkta konsekvenser för liv och död. Frågan om man ska rädda föraren och offra en familj eller köra in i en bergvägg är inte bara ett tankeexperiment – det behöver koda i programvaran. För att citera en produktutvecklare hos tyska Mercedes

"If you know you can save at least one person, at least [save] the one in the car. If all you know for sure is that one death can be prevented, then that's your first priority. You could sacrifice the car. You could, but then the people you've saved initially, you don't know what happens to them after that in situations that are often very complex, so you save the ones you know you can save."

Det är möjligt att detta är en rimlig avvägning, men den bör vara transparent och öppen för granskning och diskussion givet att den kommer att avgöra spelreglerna för 30–50 procent av de offentliga ytorna i våra städer givet automatisering. Särskilt relevant blir frågan givet utredningens förslag att utöka ägaransvaret för att hantera självkörande fordon. Föraren kan inte inverka vid helt automatisk körning och förbundet delar därför bedömningen att "ägaren är den som har största möjligheten att ta ansvar för användningen av ett automatiserat fordon" (s. 853). Men vi ställer också frågan hur en ägare ska

¹ https://feber.se/bil/art/356002/mercedes_sjlvkrande_bilar_komm/, hämtat 2018-08-31

kunna ta ansvar för användningen, om det inte finns en insyn i hur algoritmen fungerar?

Utredningen nämner mjukvarufel och tillverkarens ansvar men detta är en mer långtgående frågeställning som inte handlar om fel och brister, utan snarare om intressekonflikter.

På samma sätt kommer algoritmer fatta beslut inom yrken i den offentliga sektorn. Hur dessa beslut fattas bör vara föremål för offentlig insyn för att kunna inkludera professionens medarbetare och demokratins medborgare. Det behövs en infrastruktur som säkrar att denna information är tillgänglig för medborgare och myndigheter. Alternativet, att privata företag, kodar etiska dilemman och professionella val i en svart låda, lockar inte.

Förbundet saknar nödvändiga resonemang om hur ett ramverk som säkrar demokratisk insyn i algoritmerna kan se ut, samt vilka beslut algoritmer faktiskt får fatta. Det krävs en utredning som adresserar detta, både för att hantera frågan om algoritmstyrda fordon specifikt, liksom algoritmer i arbetslivet och offentlig sektor i allmänhet.

Rättssäkerhet och säkerhet

En andra princip som alltid bör lyftas i frågor om teknikutvecklingen handlar om säkerhet och rättssäkerhet.

De inneboende riskerna med att introducera ny teknik är uppenbara på fordonsområdet och har aktualiserats i ovan nämnda exempel som rör företaget Ubers testverksamhet på öppen gata som var orsaken till det första dödsfallet för fotgängare som följd av automatiserad körning. Dylig försöksverksamhet är inte lagligt i Sverige idag och kommer inte heller att bli det i utredningens förslag. Det finns också ett antal svar vad gäller ansvaret över fordonet som föreslås läggas på ägaren istället för föraren, och där har förbundet inga särskilda invändningar förutom tidigare nämnda.

Förbundet ställer sig dock något frågande inför utredningens förslag om att däremot öppna gång- och cykelbanor för provkörningar av självkörande fordon. Visst är sannolikt riskerna något mindre givet att det handlar om lägre hastigheter, men det är en syn på utrymmen för fotgängare och cyklister som förbundet inte delar.

Oavsett teknikutvecklingen så måste vi minska den sträcka vi färdas i fordon för att få ned den totala energikonsumtionen i samhället. Detta är en absolut nödvändig del i miljöomställningen. Därmed bör prioriteten och attraktiviteten för gång- och cykel som färdmedel i våra städer öka markant. Det känns därmed bakvänt att den yta som vi bör prioritera och premiera ska användas som en testbana för en ny generation fordon.

Slutligen bör detta ansvar inte läggas på kommunerna att avstyrka utan snarare bör kommunerna ha möjlighet att tillåta detta givet vissa definierade premisser.

Förbundet avstyrker därför utredningens förslag att gång- och cykelbanor ska användas för testverksamhet av automatiserade fordon.

Effektivitetsvinster och andra avvägningar

Automatiseringen av allt fler uppgifter i samhället är en positiv utveckling som frigör arbetskraft för bättre ändamål. Därför krävs en analys och debatt om vilka ändamålen kan och bör vara. Här vill vi exemplifiera med förbundets medlemmars verksamhet men konkret diskutera utredningens arbete.

I frågan om effektiviseringen av välfärdstjänster som många av Akademikerförbundet SSR:s medlemmar stöter på, handlar det i första hand om att arbetsuppgifter kan läggas över på algoritmer. Det är därför centralt att alltid diskutera hur den frigjorda tiden kan användas på bästa sätt. Förbundets hållning är att den i första hand bör komma medarbetare till hands och därmed de medborgare som tar del av offentliga tjänster och nyttigheter.

Vad gäller självkörande fordon är vinsten något annorlunda. På kort sikt handlar det i första hand om att frigöra förarens tid för annat som kan göras istället för att köra – men där föraren fortfarande sitter kvar vid ratten och i förarsätet. Detta torde få relativt få konsekvenser för samhället, förutom att om möjligt minska kostnaden för att fastna i köer vilket skulle öka trafikmängden och antalet köer.

Föreställ er dock den situation där det är möjligt att fordonet kör runt själv och de effekter detta får på efterfrågan på parkeringsytor. Med eldrift går marginalkostnaden för körsträckan mot noll – och vi kan alltså förvänta oss en förarlös flotta som cirkulerar våra städer i väntan på att deras förare är klara med sina ärenden. Detta är, ur förarens perspektiv, alltid att föredra jämfört med att parkera, givet att det finns en kostnad för parkering vilket det i allmänhet gör i våra städer. Effektiviteten hos förarlösa bilar kommer därmed att drastiskt minska behovet av parkeringsplatser i stadskärnorna – men lika dramatiskt öka den totala trafikvolymen genom en minskning, i många fall halvering, av antalet passagerare per bil.

Att inte detta berörs djupare i en stor utredning om automatiserade fordon är anmärkningsvärt. Vi delar inställningen att tanken på automatiserade fordon som ett sätt att bryta utvecklingen från den bilcentrerade urbana designen och planeringen är tilltalande” (s. 308). Men om detta ska bli verklighet så måste utvecklingen måste kombineras med en idé om hur man prissätter de gemensamma ytor som trafiken rör sig på. För att utvecklingen ska vara positiv för samhället krävs en dramatisk förändring i hur vi ser på privatägande av fordon.

Hur prissätter vi exempelvis tomkörning av fordon som kommer att ha en stor kostnad för staden i form av dramatisk inverkan på stadsbilden med konstant trafik och medföljande buller, partikelutsläpp från asfalt och slitytor, ökade risker för oskyddade trafikanter, slitage på vägbanor, broar och annan infrastruktur? Utredningen innehåller inga sådana förslag vilket är anmärkningsvärt, även om utredaren verkar dela åsikten och att ”de stora volymerna av persontransporterna i städer huvudsakligen att behöva ske i stomnäten, med buss, tunnelbana och tåg” (s. 309).

Förbundet saknar resonemang som bemöter problemet att den ökade effektiviteten för privatfordon riskerar att mångdubbla trafikmängden.



Heike Erkers

Förbundsordförande



Simon Vinge

Chefsekonom