

## Chalmers remissvar: SOU 2018:16 Vägen till självkörande fordon. N2018/01630/MRT

Granskaren, professor Mats Svensson, har speciellt tittat på förslagen i relation till pågående forskning och forskningsdebatt inom den teknikvetenskapliga sfären inom trafik och fordonssäkerhetsforskningen.

Granskaren har följande synpunkter:

1)

Det finns ett motsatsförhållande mellan texten i 5§ på sidan 95 och texten i 10e§ på sidan 132. De kritiska formuleringarna är gulmarkerade.

Sida 95:

5 § Om fordonet är konstruerat för både manuell och automatiserad körning ska föraren, under automatiserad körning, vara beredd att ta över körningen och köra fordonet manuellt. Detta gäller under förutsättning att fordonet begär det och att fordonet inte är konstruerat på ett sådant sätt att det automatiska körsystemet kan lösa den aktuella uppgiften på annat sätt. Om föraren uppsåtligen eller av oaktsamhet inte tar över körningen manuellt på fordonets begäran enligt första stycket döms till böter.

Sida 132:

4 kap. Bestämmelser för trafik med motordrivna fordon  
10e §

Vid färd på väg med ett motordrivet fordon får föraren ägna sig åt aktiviteter som användning av mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning endast om det inte inverkar menligt på förandet av fordonet. Föraren får inte använda denna utrustning på ett sådant sätt att han eller hon håller den i handen. Detta gäller inte under automatiserad körning.

De här två paragraferna är problematiska när man ser på automatiserade fordon som har automatiserade körsystem motsvarande SAE-nivå 3.

Automatiserade körsystem motsvarande SAE-nivå 3 som kräver att föraren omedelbart, eller med begränsad tidsfördröjning, tar över körningen, är inte anpassade till människans begränsningar. Ett säkert omedelbart övertagande av körningen kräver att föraren är helt insatt i den omgivande trafiksituationen. Detta kräver i sin tur att föraren övervakar körningen och trafiksituationen på samma sätt som när föraren kör bilen manuellt. Detta är i sin tur omöjligt om föraren samtidigt tillåts att ägna sig åt aktiviteter såsom användning av mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning (10e§ på sidan 132).

Följden blir att fordon med körsystem motsvarande SAE-nivå 3 i stället behöver betraktas som ett fordon med avancerad förarstödande teknik. Automatiserad körning kan med andra ord endast

accepteras med körssystem motsvarande SAE-nivå 4 eller 5. Detta innebär i sin tur att kravet, att föraren under automatiserad körning ska vara beredd att ta över körningen och köra fordonet manuellt, kan utgå (5§ på sidan 95).

## 2)

Paragraf 3§ på Sidan 95 är problematisk:

3 § En förare kan befinna sig i eller utanför ett automatiserat fordon. Han eller hon kan vara förare åt flera automatiserade fordon samtidigt. **Ett automatiserat fordon kan ha fler än en förare samtidigt.** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om förare av automatiserad fordon.

Formuleringen "Ett automatiserat fordon kan ha fler än en förare samtidigt" öppnar för en oklar ansvarsfördelning och oklart mandat mellan olika förare som samtidigt handhar samma fordon.

## 3)

Granskaren har även noterat paragraf 4§ på Sidan 95 rörande ägarens ansvar:

4 § Under automatiserad körning är **fordonets ägare ansvarig** för de uppgifter som utförs av fordonets automatiska körssystem. Fordonets ägare är bland annat ansvarig för att fordonets förande under automatiserad körning sker enligt gällande bestämmelser för trafiken. Bestämmelser om ägaransvar under automatiserad körning finns i 5 kap. Om det finns en **förare är** han eller hon **inte ansvarig** för den automatiserade körningen. Detta gäller under förutsättning att föraren inte har påverkat det automatiska körssystemet på annat sätt än att aktivera eller inaktivera detta eller bestämt fordonets destination.

Det är mycket svårt för en ägare att uppnå tillräcklig kännedom och kompetens för att kunna ha kontroll på det automatiserade körssystemets beslutsprocess. Denna paragraf ska förmodligen ses i relation till konsumentlagstiftning och producentansvarslagen så slutänden kommer fordonstillverkarens ansvar in i bilden.