



MOTORMÄNNENS RIKSFÖRBUND
FRIDHEMSGATAN 32, BOX 49163
100 29 STOCKHOLM

Motormännen

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

n.registrator@regeringskansliet.se
marija.grekovska@regeringskansliet.se

Stockholm 2018-08-31

Remissvar gällande SOU 2018:16 Vägen till självkörande fordon – introduktion, N2018/01630/MRT

Motormännens Riksförbund är, med cirka 100 000 familjer som medlemmar, Sveriges största konsumentorganisation för bilister. Motormännen arbetar på medlemmarnas uppdrag för en hållbar, säker och tillgänglig mobilitet i hela landet.

Allmänna synpunkter

Utvecklingen mot mer automatiserad körning är i grunden positiv och har potential att bidra till en mer hållbar, säkrare och mer tillgänglig mobilitet för stora delar av befolkningen.

Vi delar utredningens insikt om att Sverige bör verka internationellt för att fler grupper, till exempel människor med olika funktionshinder, inte ska hindras av internationella körkortsdirektiv eller andra regelverk från att ta del av den mobilitetsförbättring som nya tekniker inom området ger.

Det är av största vikt att beslutsfattare förstår och accepterar att mer eller mindre automatiserade fordon inom överskådlig framtid kommer att behöva samsas i trafiken med fordon framförda av fysiska förare. Stora delar av befolkningen kommer varken att vilja eller kunna använda fordon med automatiserad körning under lång tid framöver. En personbils livslängd i Sverige är i genomsnitt 17 år och i delar av landet betydligt längre. Sverige har också en internationellt sett mycket stor fordonssamlarkultur med ett unikt rullande kulturarv av historiska fordon liksom en omfattande verksamhet med ombyggda och amatörbyggda fordon. Dessa måste för all framtid självklart garanteras samma fria rörlighet på väginfrastrukturen som idag.

En förutsättning för att automatiserad körning ska tillåtas i hastigheter över 15–20 km/h, är att den tekniska utvecklingen tar rejäla kliv framåt. En rad försök och tragiska olyckor har visat att tekniken idag är långt ifrån den utvecklingsgrad som samhället kan förvänta sig. Relativt stora föremål såsom motorcyklar, mopeder och cyklar upptäcks inte av automatiserade fordon. Fordon med automatiserade körfunktioner reagerar för sent eller inte alls på oskyddade trafikanter, stillastående objekt eller vanligt förekommande hinder i vägmiljön vilket leder till kollision. Mycket höga krav måste även fortsättningsvis ställas på de fordon som sätts i trafik i försök med automatiserad körning och vi är tveksamma till om det är realistiskt att förvänta sig säker automatiserad körning i högre hastigheter och i mer komplexa trafikmiljöer inom en överskådlig framtid. Särskilt problematiskt ter sig den tänkbara fas i utvecklingen där fordonen förväntas sköta köruppgiften men där en förare i fordonet förväntas kunna ta över ansvaret med kort varsel i händelse av att en situation uppstår som det automatiska körsystemet inte kan hantera (ungefär i nivå 3 till 4 enligt den SAE-skala utredningen hänvisar till). Att allt mer passiviserade förare upptagna med annat på ett säkert och tillfredsställande sätt ska kunna överta körningen i komplexa trafikmiljöer och kanske i höga hastigheter framstår i dagsläget som utslutet. Liknande slutsatser dras också i rapporten *Safer Roads with Automated Vehicles?* (ITS, 2018). Vi bedömer att utvecklad, utökad och eventuell repeterad utbildning för körkort för bil med långt automatiserade funktioner kan komma att krävas.

I en utredning från Trafikanalys redovisas en rad möjliga negativa konsekvenser av introduktionen av självkörande fordon som måste tas i beaktande och utredas vidare. En effekt av introduktionen av automatiserade fordon får inte bli att kollektivtrafiken försämras och tillgängligheten minskas i samhället till exempel på grund av att trafikstockningar och köer ökar. Här kan också negativa miljöeffekter skönjas med risk för ökade utsläpp. Inte heller är det rimligt att manuella fordon förbjuds på vissa sträckor eller i vissa områden så att mobiliteten för dem som inte kan eller vill nyttja automatiserade fordon begränsas. Man ser också risker för att en introduktion kan leda till en sämre servicegrad för fotgängare och cyklister på grund av att mindre investeringar allokeras till dessa trafikslags infrastruktur.

Brukare av manuella fordon måste garanteras fortsatt tillgänglighet

Utredningen föreslår ett antal nya regler och vägmärken som ska göra det möjligt för väghållare att avlysa körfält, vägar och gator eller områden för automatiserade fordon. Vi kan förvisso se tillfällen när sådana begränsningar kan vara befogade, till exempel om ett parkeringshus delvis anpassas för att endast ta emot självparkerande fordon av en viss maximal storlek. Det är dock av yttersta vikt för acceptansen av den kommande tekniken bland allmänheten att väghållare, byggherrar och andra som kan tänkas införa sådana begränsningar också har en plikt att ombesörja manuellt körda fordons tillgänglighet till hela vägsystemet.

Tillverkare bör ha huvudsakligt ansvar för fordonets uppträdande i automatiskt läge

Utredningen föreslår att ett ägaransvar införs under automatiserad körning. Det skulle innebära att ägaren blir ansvarig för att fordonet framförs enligt gällande trafikbestämmelser vid automatiserad körning och att ägaren får betala en sanktionsavgift om fordonet förs i strid med bestämmelserna. Sanktionsavgiften föreslås motsvara dagens böter för motsvarande förseelse. Ett ägaransvar för trafikbrott skulle innebära ett stort och mycket problematiskt avsteg från svensk rättstradition. Motormännen anser att ett alltför stort ansvar läggs på privatpersoner och att tillverkaren istället bör ta ansvar för den produkt, och dess programmering, som de introducerar på marknaden. Det bör åligga tillverkaren att visa att föraren har brustit i sin övervakning av den automatiserade körningen, att ägaren har manipulerat fordonet eller i övrigt brustit i sitt rimliga ansvar vad gäller till exempel att genomföra obligatoriska uppdateringar.

I utredningen framgår att "Straffrätten syftar till att komma tillrätta med felaktiga beteenden hos en enskild individ. Med automatiska körsystem kommer det istället att handla mer om att komma till rätta med produktfel hos ett stort antal automatiserade fordon av samma modell." Motormännen anser att citatet styrker att ansvaret för detta bör läggas på tillverkaren. Det är orimligt att ägaren av ett fordon ska behöva ta ansvar för hur programvaran under automatiserad körning har utformats.

Utredningen anför vidare att införandet av ett ägaransvar och sanktionsavgift för den enskilda ägaren till ett automatiserat fordon ger ägaren ett incitament att se till att fordonet följer gällande trafikregler samt att det är naturligt att ägaren tar ansvar för sin egendom när det inte finns någon person som framför fordonet. Ägaren ska sedan begära ersättning för den ekonomiska skadan av fordonstillverkaren eller produktansvarig genom skadestånd eller genom att utnyttja sina garantier. Motormännen anser att utredningen i detta skede inte tar hänsyn till konsumenternas utsatta position i förhållande till fordonsindustrin. Grunden för fordonets uppträdande under automatiserad körning läggs i utveckling och produktionen av fordonet. Ett tillverkaransvar skulle istället ge tillverkaren ett incitament att fortsatt utveckla produkten och därmed ökar trafiksäkerheten. Det är sedan upp till tillverkaren att visa att exempelvis föraren underlåtit att ta över körningen trots fordonets uppmaning. Motormännen anser därmed att tillverkaren ska ställas ansvarig för skador som sker i automatiserat läge.

Utredningen *Ägaransvar vid trafikbrott* (SOU 2005:86) konstaterade att ansvar för trafikbrott inte kunde överföras från föraren av fordonet till dess registrerade ägare. Grunderna för detta ställningstagande kvarstår och utredningen *Vägen till självkörande fordon* har inte kunnat visa rimliga skäl för en ändring i detta ställningstagande.

En snabb och bred introduktion av teknik för automatisk körning i personbilsflottan är detta helt fel väg att gå. En majoritet av nybilsförsäljningen i Sverige går till företag i form av tjänste- och förmånsbilar. Dessa kan sedan förväntas spridas bland hushållen på andra- och tredjehandsmarknaden. Det är vår bedömning att privatpersoner som ägare av fordon med teknik för automatiserad körning inte kommer att vara intresserade av att investera i eller använda tekniken, om det inte tydliggörs från myndigheterna att det är tillverkarna som ansvarar för fordonens eventuella fel och brister i automatiserat läge. Ett aktuellt och närliggande exempel är utvecklingen på miljöbilssidan, där förhållandevis klimatsmarta bilar, såsom biogasbilar och laddhybrider, försvinner ur landet vid försäljning på andrahandsmarknaden, för att svenska myndigheter inte har förstått att göra ägandet av sådana fordon är ekonomiskt attraktivt i förhållande till motsvarande fossilberoende fordon.

Utredningen visar också på en rad internationella exempel där man har valt en annan och utifrån konsumenternas perspektiv rimligare väg, till exempel:

Australien: Arbetar på ett förslag där tillverkaren eller importören, som kan bära ett juridiskt ansvar, även måste vara ansvarig för fordonet under automatiserad körning på nivå 4 och 5 och att den ansvarige utses i samband med att fordonet får tillstånd att användas på väg. Tanken är att sanktionen ska likna företagsböter kombinerat med en skyldighet för tillverkaren/importören att åtgärda felet. Ansvaret är tänkt att sträcka sig över sådant som ingår i designen av ett automatiskt körsystem. Ansvaret för dynamiskt körarbete och manövrering behöver tas av föraren, exempelvis tillhandahålla dokument, kontrollera last eller utrustning.

USA: På federal nivå anser NHTSA att ett automatiskt körsystem kan anses vara förare och således följa trafikregler. Förslaget har moderniserats med ett tillägg att "om en delstat önskar detta kan ett automatiskt körsystem vara förare och som då också ska ta ansvar för att trafikregler följs (nivå 3–5)". Eftersom införandet av strafflag ligger på delstatsnivå och inte federal nivå väljer delstaterna vilken väg de vill gå.

Kalifornien: Delstaten har delat upp ansvaret mellan föraren och ett automatiskt körsystem under automatiserad körning. Dock är tillverkaren ansvarig för att fordonet följer trafikregler.

Tennessee: Anser att ett automatiskt körsystem kan vara förare under automatiserad körning. På nivå 4–5 är tillverkaren ansvarig under automatiserad körning.

Med detta regelverk, att tillverkarna på ett betydligt tydligare sätt är ansvariga för fordonens uppträdande i automatiserat läge, stärks privatpersoners rätt gentemot resursstarka fordonstillverkare och fordonsindustrin ges ökade incitament till produktutveckling. Motormännen anser i och med detta att det inte bara finns en möjlighet att införa tillverkaransvar utan att Sverige bör gå samma väg och arbeta aktivt inom de internationella samarbetena på området för att påverka EU i denna riktning.

Produktansvar

I utredningen beskrivs ansvaret som tillverkaren har enligt produktsäkerhetslagen. Ansvaret sträcker sig till att tillverkaren är skyldig att löpande bedriva ett förebyggande produktsäkerhetsarbete. Det innebär att om tillverkaren upptäcker ett säkerhetsfel ska denne på eget initiativ lämna säkerhets- och varningsinformation samt återkalla farliga varor. Återkallelsen ska ske i en omfattning som är skälig med hänsyn till behovet av att förebygga skadefall. Detta kan ske genom att tillverkaren rättar felet, byter mot en felfri vara eller tar tillbaka varan och lämnar ersättning. Motormännen anser att utredningen lägger en för stor tilltro att dessa regler ska räcka för att skydda konsumenternas rättigheter och därmed läggs ett för stort ansvar på privata bilister, då de inte har någon möjlighet att påverka programvaran och därmed undvika skador och eventuella trafikbrott.

Det har vid upprepade tillfällen visat sig att konsumentlagstiftningen inte fungerar för att skydda fordonsägare gentemot tillverkarens misslyckanden avseende fordons förbruknings- och utsläppprestanda, nu senast i och med de så kallade dieselskandalerna. Där har brister i fordons tekniska prestanda hanterats genom att svenska myndigheter istället för att ta sitt ansvar och påverka fordonstillverkarna att förbättra och åtgärda sina produkter, infört förbud mot konsumenternas användning av en mycket stor mängd fordon inom så kallade miljözoner. Hushåll löper således mycket stor risk att på grund av myndighetsbeslut få sina fordon förbjudna, på grund av brister i en stor fordonsgrupps utsläppprestanda. Svenska myndigheter har i detta avseende inte på något sätt agerat för att fordonstillverkare ska kompensera sina kunder för den skada de då kommer att lida, eller

åtgärda och uppdatera redan sålda fordon så att de möter de krav som ställs för att få framföras inom miljözonen. Konsumenterna är helt utlämnade till att försöka sälja de fordon som myndigheterna förbjuder användning av och köpa nya, tillåtna fordon, av de tillverkare som tidigare sålt de fordon som nu förbjudits. Den sorgliga utvecklingen av de så kallade miljözonerna visar på mycket stora brister i svenska myndigheters vilja och förmåga att skydda konsumenternas intressen. Motormännen ser i dagsläget tyvärr inga tecken på att dessa allvarliga brister i svenskt konsumentskydd på fordonsområdet skulle förändras till det bättre och ge konsumenterna ett stärkt skydd gentemot fordonstillverkarna i avseende ansvarsfrågor under automatiserad körning.

Förarens ansvar under automatiserad körning

I utredningen föreslås ett antal nya brott såsom *grov vårdslöshet i trafik under automatiserad körning, olovlig körning och otillåtet förande av fordon under automatiserad körning samt rattfylleri under automatiserad körning*. Med reservation för vad som av trafiksäkerhetsskäl sagts ovan om det tveksamma i att över huvud taget introducera automatiserade fordon i allmän trafik där förare förväntas överta ansvaret för köruppgifter, har Motormännen i dagsläget inget att invända mot detta.

Lagring av uppgifter

Enligt utredningens förslag krävs det tillstånd för att samla in och lagra uppgifter. Lagringen föreslås ske av tillverkarna och eftersom tillverkarna sannolikt själva vill lagra uppgifterna kommer detta inte att medföra någon extra kostnad för dem. Det föreslås dock att tillverkarna ska kunna ta ut en avgift, enligt taxa, för att lämna ut dessa uppgifter. Motormännen förutsätter att denna kostnad inte drabbar privatpersoner som önskar ta del av de uppgifter som har lagrats om dem eller om deras fordon eller nyttja rätten (enligt GDPR) att bli "bortglömda". Utredningen redogör inte närmare för hur kostnaderna för lagring hos tillverkarna kan komma att belasta konsumenterna. Det är ett perspektiv som Motormännen efterlyser.

Vidare anger utredningen att tillståndet för lagring av uppgifter kan återkallas och därmed inträder användningsförbud för fordonet som då inte längre får användas i automatiserat läge utan endast manuellt. Användningsförbudet gäller tills lagringen av uppgifterna kan ordnas. Utredningen anger även att en fordonsägare som uppsåtligt eller av oaktsamhet använder fordonet eller låter det användas i strid med användningsförbudet i slutändan kan dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Detta är något som skulle drabba privatpersoner hårt, då de inte har något med lagringen att göra. *"Det är därför angeläget att tillverkaren/den lagringsskyldige säkerställer att lagringen kan ske på föreskrivet sätt och att köparen/användaren av fordonet får information om detta, samt vad som kan inträffa på längre sikt om lagringen inte kan ske som avsett. Utredningens bedömning är att risken för problem med lagringen, samt att automatiken i dessa fordon generellt är sårbar, kombinerat med kostnaden för ett sådant fordon i vart fall inledningsvis kommer att vara hög, kan leda till att människor hellre väljer att hyra, leasa eller på annat sätt snarare använda än äga fordonet."* Utredningen förutsätter att privatpersoner inte kommer att äga självkörande bilar och gör det därmed allt för enkelt för sig att inte utreda frågan. Det är trots allt individer som i någon egenskap – privatperson, näringsidkare, arbetstagare – kommer att nyttja fordonen och därmed omedvetet eller medvetet kan tänkas begå de handlingar utredning vill straffbelägga. Motormännen efterlyser en utredning av förslagets konsekvenser för privatpersoner.

Vilka data bör samlas in och lagras?

Frågan om fordonstillverkarnas insamling av data och tillgången till de data som samlas in har varit aktuell under lång tid. Förhållandena ändras knappast i och med att ny teknik för automatiserad körning introduceras. Insamlandet och lagringen av data som kan anses som personuppgifter bör av integritetsskäl hållas så begränsad som möjligt. Några generella undantag från lagstiftningen på området kan inte accepteras. Motormännen anser det som självklart att de data som samlas in ska ägas av konsumenten. Undersökningar bland medborgare inom unionen visar att 90 % av de tillfrågade är av samma uppfattning (www.mycarmydata.se). Det är av största vikt för den fria konkurrensen och rätten att fritt välja tjänsteleverantör att data kritisk för fordonens underhåll och service tillgängliggörs för till exempel fristående verkstäder. För det fall att data ändå kommer att lagras hos tillverkaren måste privatpersoner alltid garanteras att kostnadsfritt få del av de data som finns lagrade om dem eller om deras fordon samt naturligtvis ha rätten att bli bortglömda. Uppgift om fordonets hastighet ska under inga omständigheter sparas i manuellt läge.

Hur länge ska det sparas?

Utredningen föreslår en skyldighet att lagra vissa uppgifter om ett automatiserat fordon i sex månader. I den mån eventuell lagring av data behövs, anser Motormännen att den ska ske endast när fordonet förs i automatiserat läge, och då endast om olycka eller incident har skett samt i sådant fall under betydligt kortare tid än sex månader.

Användning av personuppgifter

GDPR reglerar hur personuppgifter får användas. Det ska från tillverkarens sida framgå för vilka ändamål som datainsamlingen sker. Ändamålen får sedan inte ändras utan att den registrerade meddelas och i vissa fall ger sitt medgivande. Vidare får viss information såsom exempelvis körbeteenden och information som är integritetskränkande inte delas med externa parter utan användarens godkännande. Motormännen anser att det är av stor vikt att sådana uppgifter inte heller i framtiden samlas in och delas, då det hotar de registrerades integritet och riskerar ökade kostnader för konsumenterna.

Motormännen anser dock att tillverkarna bör få samla in de tekniska uppgifter som behövs för att utveckla säkerheten i sina fordon och därmed öka trafiksäkerheten. Data ska i dessa fall anonymiseras. Motormännen ser dock en risk i att information utöver detta samlas in då det kan leda till integritetsintrång och ökade kostnader för konsumenterna. Skulle utredningen komma fram till att annan data ska samlas in anser Motormännen att den ska vara anonymiserad och bör vara öppen för andra företag än tillverkaren, för att inte skapa konkurrensfördelar och ett tvång för konsumenterna att köpa dyra tjänster. Motormännen ser en fara i att tillverkare och företag framöver kommer att önska att ett undantag tas fram från reglerna i GDPR rörande insamling av ostrukturerade data. Om en sådan regel införs kommer det att urholka GDPR med följd att konsumenters integritet kränks på bekostnad av ny teknik och nya tjänster. Därför anser Motormännen att inga undantag från GDPRs regelverk kan accepteras.

Sammanfattning

Motormännen anser att utvecklingen mot mer automatiserad körning i grunden är positiv och har potential att bidra till en mer hållbar, säkrare och mer tillgänglig mobilitet för stora delar av befolkningen. Vi ställer oss dock kritiska till att konsumentperspektivet i utredningen är knapphändigt och som förslaget är utformat så ser Motormännen en överhängande risk för att introduktionen av fordon med automatiska körfunktioner i personbilsflottan försvåras. Riskerna rörande bland annat ägaransvar och användningsförbud blir alltför stora. För att undvika bristande acceptans för den nya tekniken är det av stor vikt att förbud mot manuella fordon till förmån för automatiserade fordon används mycket restriktivt och att tillgängligheten till hela vägsystemet även framgent garanteras för den befintliga fordonsflottan. Motormännen ser även en överhängande risk i att insamling och lagring av data från autonoma fordon kommer att medföra en mängd gråzoner med svåra bedömningar i relation till den personliga integriteten och ett från tillverkarna önskat undantag från reglerna om insamling av ostrukturerad data i GDPR. Sådana undantag ska därför inte tillåtas.

Motormännens Riksförbund



Christer B. Andersson
Stf VD



Malin Johansson
Förbundsjurist



Carl Zeidlitz
Trafiksäkerhetsansvarig