

YTTRANDE

2018-06-14 Ärendenr:
NV-03045-18

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

Yttrande över remiss Vägen till självkörande fordon – introduktion från Näringsdepartementet (SOU 2018:16)
(N2018/01630/MRT)

Sammanfattning

Naturvårdsverket delar betänkandets bedömning om att förslagets kortsiktiga effekter på miljön och transportpolitiska mål är begränsade, och att tekniken på sikt både kan reducera alternativt förvärra olika problem i transportsystemet beroende på hur fysisk planering och andra styrmedel utformas.

Naturvårdsverket avstyrker förslaget om ändring i 40 § jaktförordningen (1987:905) då syftena med 40 § ej uppfylls med förslaget.

Naturvårdsverket avstyrker förslaget om ändring i trafikförordningen (1988:1276). Att blanda självkörande fordon med gång- och cykeltrafik riskerar att bidra till minskad attraktivitet för färdstätt med liten eller ingen klimatpåverkan, och motverkar därmed utvecklingen av ett hållbart transportsystem som bidrar till att miljömålen kan nås.

Naturvårdsverkets ställningstagande och skäl

Naturvårdsverket är positivt till en framtida utveckling av ett långsiktigt hållbart samhälle och transportsystem där de självkörande fordonen kommer att ingå som en självklar del. Naturvårdsverket har följande synpunkter på betänkandet:

Bedömning av förslagets påverkan på miljö, transportsystemet och transportpolitiska mål

Eftersom förslagen i betänkandet främst är inriktade på att skapa bättre rättsliga förutsättningar för en introduktion av självkörande fordon bedömer Naturvårdsverket, på samma sätt som betänkandet beskriver, att de kortsiktiga, konkreta effekterna av förslagen på miljöområdet är begränsade.

Naturvårdsverket delar betänkandets bedömning att tekniken för självkörande fordon i sig både kan bidra till att lösa och förvärra olika problem i transportsystemet när det gäller t.ex. klimat- och miljöpåverkan.

Naturvårdsverket delar vidare bedömningen att den offentliga styrningen, i form av t.ex. inriktning på transportinfrastruktur- och bebyggelseplanering liksom ekonomiska incitament och regleringar, är helt avgörande för vilka effekter som faktiskt uppstår.

Naturvårdsverket konstaterar att förslagen i betänkandet inte har konsekvensbedömts angående effekterna av för olika trafikantgrupper med avseende på tillgänglighet. I förlängningen betyder det att förslagets påverkan på möjligheten att nå de transportpolitiska målen inklusive de nationella miljö kvalitetsmålen ej bedömts.

Så som betänkandet konstaterar kan en introduktion av helt eller delvis självkörande fordon i viss mån förväntas bidra till ökat trafikarbete, buller och lägre utsläpp per kilometer, på längre sikt. I vilken utsträckning detta realiserar kommer också bero på andra faktorer såsom fordonens elektrifieringsgrad, implementering av bullermotverkande åtgärder, hantering av trängsel i tätorter samt övriga styrmedels utformning på detta område

Naturvårdsverket föreslår att det tillsätts en utredning för att ta fram förslag till hur den fysiska planeringen och regelverket kring denna samt kompletterande styrmedel lämpligen utformas så att introduktionen av självkörande fordon kan bidra positivt till ett hållbart transportsystem i och mellan städer och tätorter och som innebär att de nationella miljö kvalitetsmålen kan nås.

Förslag om ändring i 40 § jaktförordningen

Naturvårdsverket avstyrker förslaget om ändring i 40 § jaktförordningen. Förslaget innebär att om en förare av ett automatiserat fordon befinner sig utom synhåll från fordonet föreligger inte någon skyldighet att märka ut olycksplatsen eller anmäla till Polismyndigheten att sammanstötning med vilt på väg har ägt rum.

I betänkandet anges på s.644 att tekniken idag har kommit så lång att körsystemet kan känna av om det är ett litet eller stort djur som är inblandat vid en kollision. Det borde betyda att en signal går till föraren om att fordonet varit inblandat i en sammanstötning. Om det t.ex. skulle vara ett stort djur, kan bilen kanske inte ens köra vidare och i de fallen behöver förare ändå ordna med bärgning etc. Att underrätta Polismyndigheten att en sammanstötning skett borde vara tekniskt möjligt, även om föraren befinner sig utom synhåll för fordonet. Att märka ut platsen (fysiskt) kanske är mer problematiskt, och det skulle kunna undantas förare av autonoma fordon som befinner sig utom synhåll från fordonet. Eventuellt skulle ett digitalt system kunna ta emot information om var sammanstötningen skett (med GPS-koordinater).

Naturvårdsverket avstyrker förslaget då syftet med 40 § ej uppfylls med det nya förslaget. Vi anser att anmälningsplikten även ska omfatta förare som är utom synhåll av ett automatiserat fordon, även om skyldigheten att (fysiskt) märka ut platsen skulle kunna undantas dessa förare.

Det finns flera syften med anmälningsskyldigheten i samband med en olycka med vilt på väg varav det huvudsakliga syftet är att förkorta djurs lidande¹. Ett annat syfte är att det ges en möjlighet till insamling av material av de arter som har utpekats som särskilt värdefulla² och som därmed kan användas i t.ex. forskning och undervisning. Ett ytterligare syfte är att individer av vissa arter t.ex. björn och vildsvin som har skadats vid en olycka kan utgöra en fara för människor som slumpartat stöter på dem i naturen. Alla dessa tre syften är oberoende av om fordonet är automatiserat eller ej.

I betänkandet anges att skälet till en anmälningsplikt är att arterna tillhör ”kronan”³. Av Nationella viltolycksrådets statistik framgår att de arter som vanligen är inblandade i viltolyckor är rådjur, vildsvin, älg och dovhjort⁴. De allra flesta viltslag som dödas i trafiken utgör således inte statens vilt. Detta bekräftar ytterligare att det primära syftet med anmälningsskyldigheten handlar om att förkorta djurs lidande.

Förslag till förordning om ändring i trafikförordningens (1998:1276), och specifikt ändring av 3 kap om automatiserade motorredskap klass II

Naturvårdsverket avstyrker förslaget att automatiserade motorredskap med en maxhastighet om 20 kilometer i timmen ska kunna framföras på gång- och cykelbanor. Naturvårdsverket anser att självkörande fordon ska betraktas som motoriserade fordon, oavsett maxhastighet, och inte ta markutrymme i anspråk från gång- och cykeltrafik eller kollektivtrafik.

Forskning visar att faktorer som upplevd trygghet, säkerhet och framkomlighet för gång och cykeltrafikanter är av avgörande betydelse för gång- och cykeltrafikens attraktivitet. Att blanda självkörande fordon med gång- och cykeltrafik riskerar att bidra till minskad attraktivitet för färdssätt med liten eller ingen klimatpåverkan, och motverkar därmed utvecklingen av ett hållbart transportsystem som bidrar till att miljömålen kan nås. Naturvårdsverket anser att en hållbar transportplanering i städer borde innebära att självkörande fordon färdas på markutrymme som omfördelas från konventionell biltrafik. En sådan omfördelning av utrymme har potential att bidra positivt till de transportpolitiska målen inklusive de nationella miljö kvalitetsmålen genom att den relativa attraktiviteten för alternativa färdssätt till egen bil då skulle öka.

¹ Se prop. 2008/09:191 Eftersök av trafikskadat vilt, sid 9: *Markerings- och anmälningsskyldigheten i 40 § jaktförordningen syftar till att i största möjliga mån undvika att vilt utsätts för onödigt lidande i samband med viltolyckor. Om viltolycksplatsen tydligt markeras och olyckan anmäls till polisen i direkt anslutning till att den inträffat kan eftersök snabbt komma till stånd med minskat lidande för djuret som följt*

² Av de arter som anges i 40 § jaktförordningen är björn, varg, järv, lo, utter och örn samt med vissa undantag, älg och hjort, statens vilt.

³ Begreppet kronan i detta sammanhang ersattes med begreppet statens vilt den 1 januari 1988 då nu gällande jaktlag trädde i kraft.

⁴ Se www.viltolycka.se.

Beslut om detta yttrande har fattats av generaldirektören Kertin Cederlöf.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit avdelningschefen Martin Eriksson, föredragande, och handläggarna Ulrika Isberg, Malin Hollberg Malm, Joanna Dickinson, Anna Brunlöf och Hans Hjortsberg.

Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Kerstin Cederlöf

Martin Eriksson

Kopia till:
Miljö- och energidepartementet