

n.registrator@regeringskansliet.se

2018-08-31
Södertälje

Our reference
Åsa Pettersson

Handled by
CA Åsa Pettersson

Your reference
Marija Grekovska

Remissvar från Scania CV AB

SOU 2018: 16, Vägen till självkörande fordon – introduktion. DNR N2018/01630/MRT

1. Sammanfattning

Scania tillstyrker utredningens förslag och inriktning i stort. Utredningen är en solid grund för det fortsatta arbetet i Sverige och internationellt med självkörande fordon. För Scania är uppkopplade och självkörande fordon en del av vårt arbete för leda omställningen mot ett hållbart transportsystem.

Scania vill särskilt lyfta fram vikten av att regeringen och svenska myndigheter är aktiva i EU och andra internationella forum där arbete med regelverk för självkörande fordon pågår. Ett exempel är det pågåendet arbetet i EU med revidering av kör- och vilotider för yrkestrafiken som innebär möjligheter att bana väg för semi-autonoma fordon redan i närtid. Säkerhet och integritet för fordonsdata är viktigt och bör främst regleras i business to business avtal. Trådlösa tekniker såsom ITS-G5 (korthållskommunikation) och 5G (cellulärt) måste kunna samexistera med hög prestanda.

Redan i kommande infrastrukturproposition som väntas 2020 behöver regeringen ta höjd för en ökad förekomst av automatiserade vägfordon på det svenska vägnätet. Scania och självkörande fordon. Dagens transportutbildningar behöver anpassas för självkörande fordon. Även en anpassning av lastsäkringsreglerna krävs. Scania ser även stora möjligheter till samverkan och innovationsupphandling när det gäller självkörande fordon.

2. Scantias arbete med uppkopplade och självkörande fordon

Scantias mål är att leda omställningen mot ett hållbart transportsystem som är affärsmässigt lönsamt och samtidigt bättre för miljön och för samhället i stort. Våra lösningar för hållbara transporter bygger på tre pelare. Energieffektivitet, alternativa bränslen och elektrifiering samt smarta och säkra transporter.

Redan i dag har Scania över 300 000 uppkopplade fordon runt om i världen. En siffra som ökar varje dag. Tillsammans med elektrifiering är automation och uppkoppling de tre stora trenderna i den globala transportbranschen. Sedan flera år finns förarassistanssystem till våra tunga fordon som både ökar säkerheten, förbättrar produktiviteten och utvecklar förarens arbetsmiljö. Nu under hösten 2018 presenterar Scania en geostaketlösning för att främja renare luft och öka trafiksäkerheten.

Självkörande och uppkopplade fordon kan bidra aktivt för att lösa flera av transportsektorns stora globala utmaningar som utsläpp av koldioxid och luftföroreningar och även förbättra trafiksäkerheten. Det handlar om att klara de omfattande mål som satts upp såväl i nationellt i Sverige, i städer runt om i världen, i EU och globalt av FN.

På klimatområdet ska transportsektorn i Sverige minska sina utsläpp med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 års nivå. Globalt handlar det om att klara de åtaganden som Parisavtalet innebär.

För trafiksäkerhet arbetar vi i tillsammans i Sverige sedan 1996 med Nollvisionen - att ingen ska dö eller skadas för livet i trafiken. Såväl EU och FN har nu satt upp liknande målsättningar för trafiksäkerhetsarbetet.



Scania ser det som mycket angeläget att Sverige fortsätter att utveckla sin roll som ett högteknologiskt fordonsland där Sverige är världsledande såväl när det gäller forskning och utveckling, provning och produktion av fordon. En förutsättning är att Sverige tar en aktiv roll som föregångsland i arbetet med självkörande fordon.

I dag råder stor brist på förare för tunga fordon i hela Europa. Det innebär risker för hela ekonomin och grundläggande samhällsfunktioner. Semi-självkörande fordon kan göra föraryrket mer attraktivt och även öka förarnas produktivitet. De mest monotona förarjobben arbetena i exempelvis gruvor, grustäkter, rangeringsplatser och stora godsterminaler kan ersättas med autonoma fordon och på att frigöra förarresurser till andra typer av tunga gods- och persontransporter.

Scania förbereder försök i Finland på allmänna vägar tillsammans med det finska åkeriet Ahola för kolonnkörning tillsammans med finska myndigheter. Även i Spanien och Singapore pågår förberedelser för kolonnkörning.

3. Generella synpunkter från Scania

Tekniska system för uppkopplade och autonoma fordon

För Scania är det viktigt att säkerheten och integriteten för tekniska system hos fordonen skyddas. Okontrollerad tillgång till tekniska system från tredje part innebär en risk. Rätten till att använda data bör främst baseras på business-to-business överenskommelser. Det är en modell Scania använder redan i dag. Dock kan icke-kritisk data som trafiksäkerhetsrelaterad information och annan allmän information vara öppen.

Scania ser det som angeläget att skydda korthållskommunikationstekniken ITS-G5 som möjliggör kolonnkörning då detta är den första applikationen för uppkopplade och autonoma fordon. Existerande cellulär teknik såsom 3G/4G och framtida 5G spelar en stor roll för autonoma fordon på publik väg men ett självkörande fordon designas för att klara sig utan både momentan och kontinuerlig cellulär täckning.

Internationellt arbete

En stor del av regelverken för vägtrafik och fordonsteknik utformas i EU och UN ECE. Detta behandlas i utredningens avsnitt fyra.

Scania ser det som mycket angeläget att regeringen och svenska myndigheter agerar framåtsyftande och proaktivt i dessa beslutsform. Scania vill särskilt lyfta fram de möjligheter som finns i det avtal som slutits mellan de svenska och franska regeringarna. Även bilaterala samarbetsprojekt med andra föregångslander såväl inom EU som globalt är givande för utvecklingen i Sverige.

Infrastruktur anpassad för självkörande fordon

I utredningens avsnitt nio behandlas infrastrukturfrågor. Scania anser att anpassning till av infrastruktur uppkopplade och automatiserade fordon bli allt viktigare. Det skäl för regeringen att ta hänsyn till detta den ekonomiska ramen i nästa infrastrukturproposition för kommande nationell plan för åren 2022-2033. Scania anser regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att se över dessa behov redan i den kommande åtgärdsplaneringen för den nationella planen 2022-2033.



Scania anser att nya enskilda objekt som exempelvis den kommande tvärförbindelse Södertörn bör anpassas för självkörande fordon redan under projekteringsstadiet. Även uppställningsplatser och rangerområden kan behövas i ökad utsträckning för tunga självkörande fordon.

Även underhållsinsatserna för det befintliga vägsystemet behöver anpassas för självkörande fordon. Tydligare vägmarkeringar är ofta en förutsättning för att självkörande fordon ska fungera optimalt.

För Sveriges kommuner är det angeläget att samhällsplaneringen i stort och det kommunala vägnätet anpassas för självkörande fordon. Detta inte minst för att främja självkörande fordon i kollektivtrafik och distributionstrafik.

Utbildningsinsatser

Såväl körkortsutbildning som yrkeskompetensbevis, YKB, behöver i närtid anpassas till semi-autonoma lösningar. Även fordonstekniska yrkesutbildningar behöver anpassas till en ökad grad semi-självkörande och helt självkörande fordon. Såväl när det gäller att framföra dessa fordon som att utföra service och reparationer.

Aktuell översyn av regelverket för kör- och vilotider i EU

Nu pågår ett arbete med översyn av kör- och vilotider för yrkestrafiken inom EU. Scania ser det som angeläget att regelverken för kör- och vilotider anpassas i närtid för att främja marknadsintroduktionen av semi-autonoma fordon och automatiserad kolonnkörning.

Detta skulle på ett effektivt sätt bidra till att både utveckla transporteffektiviteten och minska koldioxidutsläppen från tunga fordon i EU redan i närtid. Har en förare kört en tid autonomt läge i exempelvis en kö eller i kolonnkörning får föraren viss körtid till godo. Det kan innebära att föraren inte behöver stanna för paus kort tid innan en färjeavgång, nära hemmet eller en godsterminal. Detta skulle även minska förarnas stress och göra föraryrket mer attraktivt. Tiden då fordonet kördes i autonomt läge kan räknas som "annat arbete."

Ekonomiska styrmedel

Ytterligare en väg att främja marknadsintroduktion av självkörande fordon är olika former av ekonomiska styrmedel. Scania ser det som intressant att tunga fordon med självkörande teknik som ökar trafiksäkerheten och minskar bränsleförbrukningen får en mer gynnsam fordonsbeskattning.

Samverkan och innovationsupphandling

Scania ser stora möjligheter till att innovationsinriktad offentlig upphandling av självkörande tunga fordon kan utveckla Sverige till ett ledande land på området. Det handlar såväl om hela kollektivtrafiksystem i de svenska regionerna som den stora mängd lastbilstransporter som svenska myndigheter och statliga bolag köper.

Samverkan mellan fordonstillverkare, universitet och högskolor, åkerier, transportköpare och infrastrukturförvaltare när det gäller prov och introduktion av autonoma fordon på det svenska vägnätet är en viktig komponent i arbetet.



Lastsäkring

Utredningen resonerar kring lastsäkring i 13.14.2 och 13.14.3 (sid 710–714). Utredningen har ansett att nuvarande regler inom området är tillräckliga, att inga ändringar behövs för närvarande. Scania anser att framtida utformning av dessa regler behöver anpassas till självkörande fordon.

Det är ogörligt för en förare som befinner sig utanför fordonet under autonom körning att ta ansvar för fordonets lastning och last. Ansvaret ska istället ligga hos den som lastar det autonoma fordonet. Regelverket behöver i denna del mer överstämma med det som finns för sjöfart.

Nytt förslag på text: Ansvaret för lastning av gods ska ligga hos den som lastar för de fordon där föraren befinner sig utanför fordonet under automatiserad körning.

Övrigt

Avslutningsvis vill Scania även framhålla Bil Swedens remissvar som arbetats fram gemensamt av Bil Swedens medlemsföretag.

Södertälje 180831

Åsa Pettersson

Head of Public and Sustainability Affairs
Scania CV AB

e-post: asa.pettersson@scania.com
telefon: 070-388 50 84