

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
Att: Lars Österberg
103 33 STOCKHOLM

Stockholm 2018-08-27

Ref N2018/01630/MRT

Remissyttrande beträffande Vägen till självkörande fordon, SOU 2018:16

Transportföretagen, som representerar drygt 10 300 företag inom transportsektorn och organiserar nio förbund med medlemsföretag inom samtliga trafikslag har tagit del av Näringsdepartementets remiss av rubricerade förslag och har följande synpunkter.

Allmänt

Transportsektorn har en central roll i den svenska ekonomin och för den svenska välfärden. Transporter minskar avståndet mellan människor och de knyter ihop underleverantörer, producenter, grossister, handlare, kunder och konsumenter. Transporter låter också människor ta sig till och från arbetet, butiker, skolan, vården, vänner och familj och de är en förutsättning för besöksnäringen och för den omfattande svenska varuexporten. Mobilitet och rörlighet är en av de mest livsnödvändiga delarna i ett fungerande samhälle. Kort sagt: utan transporter stannar Sverige, bildligt såväl som bokstavligt talat.

Transporternas betydelse kan givetvis också kläs i siffror. Transportnäringen består av drygt 50 000 företag som tillsammans omsätter närmare 800 miljarder kronor, med ett sammanlagt förädlingsvärde som utgör cirka 5,2 procent av BNP.

Transportsektorn är precis som många andra branscher på väg in i en kraftig förändring genom digitalisering i kombination med annan teknikutveckling. För transportsektorn handlar det om en samtidig acceleration inom tre teknikområden som förstärker varandra – autonoma fordon, eldrift och uppkopplade fordon. De kan inte betraktas som enskilda entiteter, utan de förstärker varandra. Tillsammans lägger de grunden för en effektivisering av både person- och godstransporter framgent.

För lite drygt ett decennium sedan var självkörande fordon experimentfordon. De senaste åren har det skett otroligt mycket och snabbt. Alla de stora biltillverkarna, på såväl buss-lastbils- som bussidan arbetar idag med självkörande bilar. Google, Intel och Uber investerar också betydande summor.

På lastbilssidan pågår det försöksverksamhet med så kallad platooning, en grupp lastbilar som kör på rad med mycket korta avstånd mellan dem. Företaget Einride, med sin fjärrstyrda T-pod,



har rönt stor internationell uppmärksamhet och har inlett samarbete med både Lidl och Schenker.

På bussidan pågår det i Sverige verksamhet med självkörande bussar, till exempel i Kista, i nordvästra Stockholm. De flesta bussarna i försöksverksamheterna är korta men ex.vis ska Volvo i samarbete med Nanyang Technological University utveckla en eldriven 12-meters buss med sikte på testkörning i Singapore i början av 2019.

I gruvdrift har självkörande och fjärrstyrda fordon kommit långt och Volvo CE samarbetar med bland annat Boliden, Ericsson och Telia i ett uppmärksammat pilotprojekt. Inom jordbrukssektorn finns det alltifrån självkörande traktorer till olika former av multifordon som tack vare ett modulsystem kan anpassas för flera olika uppgifter.

Listan kan naturligtvis göras betydligt längre. Det finns nog inte någon som med 100 procentig precision kan förutse dess effekter på lång sikt och ej heller när det kommer att lämna försöks- och pilotstadiet för att drivas på mer kommersiell basis. Talesättet att förändringen kommer som en snigel, men försvinner som en blixtnär sannolikt äga sin riktighet även inom det här teknikområdet. Det är frågan om en process vars hastighet vi inte kan överblicka och förutsäga fullt ut idag.

Är utvecklingen ett hot mot lastbils- och bussföraryrket eller en möjlighet? Det brukar ofta framhållas att digitaliseringen leder till nya yrkeskategorier och därför inrymmer utvecklingen fler möjligheter än hot. Under överskådlig framtid gör vi bedömningen att det kommer att behövas förare i bussar och lastbilar som rör sig i trafiken. Men andra förarjobb, t ex i gruvor, mellan terminaler och skytteltrafik på korta avstånd inom busstrafiken kan tänkas försvinna. Som alltid när det gäller automation är det de enklaste och mest repetitiva uppgifterna som försvinner först.

Det har genomförts studier på hur utvecklingen kan tänkas påverka föraryrket men det är stora spannen i bedömningarna. Den undersökningen som utredningen refererar, Hantera övergången till förarfria godstransporter på väg, OECD/ITF2017, redovisar bl a ett scenario som visar på att 1,2 miljoner förare skulle förlora sina jobb. Översatt till svenska förhållanden skulle det betyda ett överskott på 21 000 förare år 2030. Transportföretagens bedömning är att det är ett realistiskt scenario och det finns också andra studier som gör helt andra bedömningar av utvecklingen.

De flesta branschexperter är av uppfattningen att när det gäller lastbilstransporter är det framförallt utanför urbana miljöer och på fasta sträckor som självkörande fordon slår igenom. Då ska man ha i åtanke att de lastbilstransporterna är endast en liten del av de totala transporterna som sker med lastbil. Ungefär hälften av alla lastbilstransporter som sker har start och stopp i en och samma kommun.

När det gäller busstrafik har vi svårt att tro att kunder som åker till fjällen med buss skulle uppskatta att det saknas förare i bussen, medan vi kanske kan tänka oss att åka i en förarlös buss på kortare avstånd i stadsnära miljöer. I villa/radhusområden och liknande kan självkörande bussar, såsom Kistabussen, vara ett mycket bra komplement att erbjuda kollektivtrafik i områden som annars skulle vara dyra att försörja med busstrafik.

Även om utvecklingen inrymmer stora möjligheter finns det fortfarande också utmaningar med digitaliseringen, både tekniska, juridiska och sociala. Samhället är inte redo för helt självkörande bilar eller drönartransporter. Vi behöver en ny typ av trafikledning på marken, flygledning och korridorer för drönare, och vi behöver ta säkerheten med uppkopplade föremål på allvar. En

annan viktig fråga är huruvida det kan bli ett arbetsmiljöproblem att autonoma fordon riskerar att göra arbetet som chaufför väldigt tråkigt.

Samtliga prognoser, nationella såväl som europeiska, pekar på en kraftig ökning av transportarbetet. Rätt använd kan tekniken användas för att lindra kompetensförsörjningsbristen. Utvecklingen kan bidra till att fylla buss- och lastbilsföraryrkena m fl med nytt innehåll och attrahera arbetskraft som kanske tidigare inte lockats av föraryrkena. Nya arbetsuppgifter växer fram – fjärrstyrning, driftkontroll, kundkontakt, logistikplanering m m.

Och självklart ställer den krav på transportbranschen och dess aktörer. Behovet av kompetens kommer att påverkas med en ökad efterfrågan inom nya teknikområden. Det är inte minst viktigt att skolväsendet följer med i utvecklingen och ger eleverna en utbildning som förbereder dem på utvecklingen inom transportbranschen.

Vi vet inte hur utvecklingen kommer te sig eller var utvecklingen av en produkt eller tjänst börjar och slutar. Det är inte heller säkert att förändringarna innebär att behovet av personal minskar, utan kanske tvärtom att vi blir fler. Bland annat kommer digitaliseringen innebära effektivare transporter så att allt fler platser trafikeras. Det blir då möjligt att skapa fler arbetstillfällen på glesbygder eller på annat sätt för oss idag oåtkomliga sträckor.

Särskilt om slutbetänkandet

Inledningsvis vill Transportföretagen framhålla att vi anser att utredningen har genomfört ett gediget arbete och förmått belysa frågan från många olika perspektiv. Vi förstår problematiken med att ge förslag till lagstiftning som ska reglera ett område, en utveckling, som ännu inte inträffat eller bara är i sin linda.

Transportföretagen har inget att erinra mot förslaget till ny lag och ny förordning om automatiserad fordonstrafik. Det är rimligt att införa ett nytt förarbegrepp och införande av ett ägaransvar. Vid en introduktion av ny teknik måste lagstiftningen följa med, framför allt i syfte att inte förhindra utvecklingen i onödan. Utvecklingen mot en ökad grad av självkörande och automatiserade fordon kommer att kräva en del ändringar av befintlig lagstiftning, framförallt när det gäller ansvars- och försäkringsförhållanden. Såvitt Transportföretagen kan bedöma täcker utredningen in detta så långt man rimligen kan begära i förslagen.

Utredningen konstaterar att regelverket kring kör- och vilotider hämmar utvecklingen av självstyrande lastbilar och bussar men lämnar inga förslag i denna del utan nöjer sig med att konstatera att det är en fråga för Europeiska Unionen. Vi beklagar att utredningen inte lämnar konkreta förslag i denna del, även om det är en fråga som måste förhandlas inom Europeiska unionen. Anpassas inte kör- och vilotidslagstiftningen kan det försena utvecklingen, kanske i vissa avseenden förhindra den.

Det är positivt att utredningen föreslår lagstiftning som syftar till att underlätta försöks- och testverksamhet med högre nivåer av automatiserad körning. Vi vill understryka att det är angeläget att tillämpningen av regelverket också underlättar försöksverksamhet. Om inte lagstiftningen och författningskommentarerna är tydliga på att syftet är att underlätta blir tillämpningen lätt för restriktiv. Det är t. ex skillnad i hur formuleringen ”XX ska få tillstånd om XX uppfyller följande krav” upplevs jämfört med ”för att få tillstånd måste XX uppfylla följande krav”.

Avslutningsvis vill Transportföretagen framhålla att vi välkomnar regeringens ambition att göra Sverige till en permanent världsutställning för innovation. Förutsättningarna är goda: vi har två

av världens ledande lastbils- och busstillverkare och ett framgångsrikt Volvo Cars, vi har ett stort teknik- och ingenjörskunnande och en hög innovationsnivå rent allmänt. Om vi ska fortsatt behålla tätpositionen är det självklart av yttersta vikt att regelverket och lagstiftningen understödjer försöksverksamhet och demonstratorer av den nya tekniken.

Med vänlig hälsning



Ulf Perbo

Näringspolitisk chef

Transportföretagen