



Näringsdepartementet  
Enheten för Transport och samhälle  
103 33 Stockholm

Diarienummer: N2018/01630/MRT

## Remissvar från Volvo Cars till SOU 2018:16 *Vägen till självkörande fordon - introduktion*

### 1. Sammanfattning

Volvo Cars välkomnar utredningens förslag och uppskattar den uttalade ambitionen att identifiera ett antal regelförändringar som behövs för att börja använda och utveckla automatiserade fordon på väg i Sverige. Volvo Cars anser att de förslag som läggs fram utgör flera steg på vägen mot detta och tillstyrker utredningens slutsatser i stort. Om förslagen om ägaransvar vid en olycka och ansvar och krav på förare av autonoma fordon tillförs regelverket, öppnar det upp för en tydlighet för både industri och förare över ansvarsfördelningen.

Vad gäller detaljerna önskar vi lyfta fram några förslag till förändringar som vi anser vore i linje med utredningens intentioner – såväl på kort som på längre sikt. Vi vill även betona vikten av att Sverige tar en position för att få tillstånd ett regelverk för fordonsbestämmelser på internationell nivå, främst inom UN ECE.

### 2. Allmänna synpunkter

Transportsektorn står idag inför ett antal stora utmaningar, både nationella och globala. Dessa kan kopplas till den tilltagande urbaniseringen, trängsel, trafikolyckor, luftkvalitet som inte möter gällande gränsvärden, övergång till förnyelsebara bränslen, behov av mer mobilitet samt nya sätt att förhålla sig till mobilitet i framtiden.

Alla dessa utmaningar kommer att ställa stora krav på både industri, myndigheter och forskning inför den utveckling som anses nödvändig för att skapa en hållbar framtid. Ett av bilindustrins huvudspår för att svara upp mot dessa, är inriktningen på elektrifiering, uppkoppling och automatisering. I synnerhet automatisering av fordon skapar möjligheter att adressera flera av de problem och konflikter som identifierats som de största utmaningarna inför framtiden för transportsektorn.

Automatiserade fordon förväntas minska antalet konflikter och kan skapa en trafiksituation med antalet döda och skadade mycket nära målet i den så kallade Nollvisionen, d.v.s. inga förolyckade eller allvarligt skadade. Automatiserade fordon förväntas dessutom framföras på ett mer optimalt sätt vad gäller såväl bränsleekonomi som trängsel. Vidare erbjuder automatiseringen mobilitet till personer som idag saknar möjlighet till individuell mobilitet, liksom möjlighet till



självparkering av bilar borta ifrån stadskärnor. För medborgarna öppnas nya möjligheter för okomplicerad och bekväm mobilitet och nya sätt att skapa en bättre livssituation.

För att utvecklingen av autonoma fordon skall kunna fortskrida i en takt som gör det möjligt att möta utmaningarna i tid – med industrins tekniska utveckling och med myndigheters behov av framförhållning, beredskap och anpassning – så krävs att det lagliga ramverket tar höjd för detta. Detta underlättar de stora satsningar och investeringar som är nödvändiga för den stora omvandling av transportsektorn som är absolut nödvändigt för att skapa en hållbar framtid.

Allt sedan Volvo Cars började sin utveckling av olika teknologier för att möjliggöra automatisering av fordon för framtiden, har ramverket för fordonsbestämmelser i Europa identifierats som ett stort orosmoln och en blockering för att de nivåer av automation som krävs för att de stora fördelar, som allmänt identifieras som möjliga med denna teknik, inom rimlig tid skall komma samhället och dess medborgare till godo. Tyvärr har inte stora framsteg gjorts för att lösa upp de knutar som hindrar denna utveckling under de år som företagets stora satsningar pågått.

För närvarande pågår ett intensivt utvecklingsarbete inom både traditionell fordonsindustri och hos dess leverantörer och inom nya typer av mobilitetsföretag såsom Uber och Lyft samt även techföretag som Apple och Google. Stora resurser satsas just nu på denna utveckling med målet att kunna introducera tekniken på marknaden och kunna leverera de fördelar och möjligheter som tekniken förväntas kunna erbjuda samhället och dess medborgare samt att företagen skall kunna täcka sina satsningar och fortsätta teknikutvecklingen. Enligt de prognoser som finns idag satsar flera företag mot att kunna erbjuda avancerade självkörande bilar redan de första åren på 2020-talet. Volvo Cars har tidigare meddelat sina planer på att erbjuda helt självkörande fordon (SAE Level 4) på ett begränsat antal platser redan 2021.

Med tanke på den oro som företaget ser vad gäller utvecklingen av det lagliga utrymmet för automatisering i Sverige och Europa, så ser Volvo Cars mycket positivt på initiativet om att utreda vilka åtgärder som är möjliga för Sverige att genomföra inom sin jurisdiktion och sitt nationella juridiska ramverk.

### **3. Kommentarer till specifika delar i utredningen och dess förslag.**

#### ***Internationellt arbete***

Utredningen pekar på att det nationella handlingsutrymmet för att stimulera och avlägsna lagliga hinder för lansering och marknadsintroduktion av helt självkörande fordon är begränsat då bestämmelserna för fordons-, körkorts- och dataskyddkrav regleras av internationella bestämmelser av United Nations Economic Commission for Europe (UN ECE) och den Europeiska Unionen (EU).



Denna omständighet, parallellt med den vidare hanteringen av utredningens förslag, gör att ansvariga svenska myndigheter måste driva på starkare för att skapa öppna och tydliga bestämmelser för att möjliggöra utveckling av automatiserade fordon.

Hittills har det internationella arbetet mot att skapa det nödvändiga lagliga utrymmet inte varit framgångsrikt i den utsträckning som krävs för att industrin skall känna trygghet i att introducera den nya tekniken utan begränsande lagliga hinder. Volvo Cars anser att Sverige med tydligt och utökat engagemang bör agera för att få till stånd ett regelverk för fordonsbestämmelser inom UN ECE som skapar dessa möjligheter. Just nu finns också ett initiativ i arbetet som kan användas som plattform för att framgångsrikt möjliggöra utveckling av detta regelverk. Volvo Cars uppmanar Sverige att vara med i ledningen för detta arbete.

Svenska myndigheter bör dock först skapa en tydlig svensk position för vilken utveckling av automation som är önskvärd och nödvändig för skapa de förväntade fördelar som bäst gynnar utvecklingen i Sverige. Trots påtryckningar från industrin finns ingen sådan position som skapar denna tydlighet, och vi ser inte att utredningens slutsatser ger tillräcklig grund för detta.

### ***Ansvarsregler vid automatiserad körning***

Volvo Cars stöder de förslag till ansvarsregler som läggs fram av utredningen. Dessa tydliggör ett rimligt ansvar som åligger föraren i samband med framförandet av ett automatiserat fordon.

### ***Förslaget om ägaransvar***

Ett av de stora konfliktområden som tidigare identifierats för att skapa tillförlitlighet och tillförsikt till tekniken är förarens ansvar, vilket är identifierat i Trafikförordningen. Där anges att föraren alltid är ansvarig i det fall det skett en olycka där orsaken kan vara relaterad till någon form av försummelse. I så fall skall föraren lagföras och ärendet föras till domstol. När utvecklingen av självkörande fordon nått en nivå där föraren helt lämnar kontrollen till fordonet finns ingen möjlighet för föraren att bidra till att förhindra eller mildra utfallet av en trafikkonflikt.

Ett av huvudargumenten för att motivera kunder att investera i denna teknik kommer vara att man helt kan överlämna kontrollen till fordonet och, inom vissa gränser, använda tiden till att utföra andra uppgifter.

Att lagföra förare som är utan ansvar för en olycka kan tolkas som brist på förtroende och bidra till att minska viljan hos kunder att betala för tekniken, då risk ändå föreligger att åtalas och att bli lagförd för en allvarlig trafikförseelse.



Volvo Cars stöder därför utredningens förslag om att ersätta lagföring av föraren, för det fall det kan visas att fordonet framförts kontrollerat utan föraransvar för olyckan, med en ägaravgift. Denna avgift skulle då inte kopplas till någon form av brottslig förseelse och ägaren skulle i sin tur kunna göra anspråk på att få ersättning för denna avgift av fordonstillverkaren. Om lagstiftningen modifieras i enlighet med detta förslag bör de farhågor om föraransvar som tidigare identifierats kunna strykas som ett hinder för den vidare utvecklingen av tekniken.

### ***Kamerabevakningslagen och datalagring***

Den svenska Kamerabevakningslagen (1 augusti 2018) bör tydliggöras för automatiserad körning. Samma gäller för Dataskyddsförordningen (GDPR) där denna insamling kommer göras under så kallad intresseavvägning vilket ger betydande osäkerhet för aktörer om avvägningen är korrekt. Det finns även en risk att aktörer gör olika bedömningar vilket leder till ett inhomogent skydd för integriteten.

Det finns behov av bättre legal grund för insamling och hantering av personuppgifter än intresseavvägning då denna riskerar att skilja mellan olika aktörer. En förändring ska säkerställa den personliga integriteten och behovet av kunskap för utveckling av teknik.

### ***Förordningen om försöksverksamhet med självkörande fordon***

Vad gäller tillståndsprövningen och tidsbegränsningen för försöksverksamhet med självkörande fordon, förordar Volvo Cars en annan lösning. Istället för ett tillståndsförfarande, kan tydliga krav ställas på utföraren/tillverkaren att ansvara för att försöksverksamhet sker på ett säkert sätt. Ett liknande förfarande råder vid annan provning idag.

Göteborg 31 augusti 2018

Anders Kärrberg

Vice President Government Affairs, Volvo Cars



---

Document title: Add document title.

Date: Pick a date.

5 (5)

Document type: Add document type.

Securityclass: Add securityclass.

Issuer (dept, name, CDSID): Add dept, name and CDSID.