



RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE
FRIDHEMSGATAN 30
BOX 49163, 100 29 STOCKHOLM

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se
dnr: I2020/02858

Stockholm 2021-12-20

Remissvar – Ds 2021:28 – Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket

Riksförbundet M Sverige är en oberoende konsumentorganisation som arbetar på medlemmarnas uppdrag för hållbar, säker och tillgänglig mobilitet i hela landet. Vi är främst verksamma inom trafik- och fordonssäkerhet samt konsumentfrågor kopplade till bilinnehav. Vi har ungefär 75 000 medlemmar och ett trettiotal ideellt arbetande lokalklubbar. Detta ger oss nära kontakt med ett stort antal bilägare, trafikanter och andra medlemmar. Den täta dialogen med medlemmarna tillsammans med specialistkunskap och oberoende är grunden för vårt arbete.

M Sverige är även en del av ett stort internationellt nätverk av motorklubbar genom samarbetet inom FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) med över 80 miljoner medlemmar i hela världen.

M Sverige lämnar följande synpunkter på Ds 2021:28:

1. Ansvarsfrågan vid automatiserad körning

M Sverige vill inledningsvis poängtera att den skyldighet som åligger bilförare att anpassa hastigheten efter vad trafiksäkerheten kräver, även bör gälla i lagstiftningsprocesser. Att införa de nu föreslagna reglerna redan den 1 juli 2022 skulle innebära att den skyldigheten åsidosätts.

Utvecklingen av automatiserad körning är ännu i ett tidigt skede. Det innebär att såväl den teknik som ska användas som kraven på den alltså är under utveckling. Att det förhåller sig på det sättet förefaller även utredaren vara medveten om, det är uppenbart redan i utredningens inledning. Delar av de förslag som utredningen utmynnar i förstärker bilden av hypotetisk reglering av en ännu omogen teknik.

Även de formella förutsättningarna för lagstiftning är ännu bristfälliga. Här kan särskilt nämnas avsaknaden av säkerhetskrav på fordon, system och komponenter, såväl som krav på datalagring för automatiserade fordon. Båda dessa frågor styrs av internationell rätt vars färdigställande måste vara en förutsättning för att en nationell ansvarsreglering inte ska ske utifrån förutsättningar som i bästa fall är osäkra.

Utredningen behandlar intressanta och viktiga frågeställningar om framtidens mobilitet, vissa förslag förefaller välavvägda och motiverade. Sett till utredningen som helhet och den något

avstannande tekniska utvecklingen på området är dock M Sveriges åsikt att förslaget bör återremitteras tillsvidare och återupptas först när det finns tydliga förutsättningar att förhålla sig till.

Dagens trafikregler förutsätter att det finns en mänsklig förare som framför fordonet och som också svarar för konsekvenserna vid bristande efterlevnad av trafikreglerna. Vidare beredning i syfte att justera det antagandet bör komma ifråga först när tekniken uppnått en sådan mognad som gör det möjligt och meningsfullt att utfärda generella regler. Tills dess är den lagstiftning som tillåter försök med självkörande fordon på allmänna vägar tillräcklig.

För det vidare arbetet med ansvarsfrågan vid automatiserad körning önskar M Sverige lämna följande synpunkter på utredningens innehåll:

- *Begreppet "förare i beredskap"*

M Sverige företräder i första hand Sveriges privatbilister. I utredningen diskuteras de eventuella sidoaktiviteter som förare i beredskap ska tillåtas utföra under automatiserad körning. Vid automatiserad körning på SAE-nivå 3 är körningen villkorad av att en förare i beredskap kan ta över när systemet når sin gräns för vad det är konstruerat för att klara. Ett sådant övertagande kan ske planerat eller oplanerat. Om föraren är förhindrad eller oförmögen att ta över körningen på begäran från fordonet kan fara uppstå för såväl föraren i beredskap som medtrafikanter och eventuella passagerare.

Utredningen föreslår att kravet på övertagande ska uttryckas så att det ska ske *utan dröjsmål*, vilket i förlängningen innebär att sidoaktiviteter som onödigtvis fördröjer övertagandet ska anses otillåtna. I de fall övertagandet sker planerat framstår utredningens förslag som rimligt förutsatt att systemet fungerar på avsett vis. För de fall där övertagandet sker mer eller mindre oplanerat framstår dock förberedelsetiden om tio sekunder som otillräcklig för att orientera sig i trafiksituationen, ta hänsyn till väderlek och underlag, m.m. M Sverige vill därför se en reglering som innebär att förare i beredskap till en början aktualiseras först vid SAE-nivå 5, och efter utvärdering eventuellt vid SAE-4. Dessförinnan måste föraren vara beredd att omedelbart ta över körningen, likt vad som gäller idag för SAE-nivå 1 och 2.

Även på de högre SAE-nivåerna vill M Sverige ifrågasätta om lagstiftningen ska tillåta att föraren i beredskap ägnar sig åt andra aktiviteter än att övervaka körningen. I det sammanhanget bör särskilt beaktas risken att fordonet drabbas av systemfel och inte fungerar som avsett eller helt upphör att fungera. I ett sådant sammanhang måste en fysisk person överta ansvaret för körningen omedelbart. M Sverige menar att automatiserade inslag i körningen först och främst ska användas för att minimera risken för olyckor i trafiken, men även för att öka tillgängligheten till transportmedel, exempelvis för personer med funktionsvariationer. Diskussioner och förslag om att den fysiska person som indirekt ansvarar för körningen som utgångspunkt även ska tillåtas göra annat bör aktualiseras som tidigast när Nollvisionen har förverkligats.

- *Ägarens ansvar*

M Sverige motsatte sig redan i remissvaret rörande SOU 2018:16 att ägaren till ett fordon ska åläggas ansvar för att fordonet följer gällande trafikregler. Förslaget återkommer, om än justerat, i utredningen. M Sveriges ståndpunkt förblir dock oförändrad; ansvaret under automatiserad körning måste bäras av tillverkaren. När den automatiska körningen är urkopplad ska ansvaret

likt idag bäras av föraren om det inte är oskäligt med hänsyn till omständigheterna i samband med övertagandet från systemet, i det senare fallet ska ansvaret kvarbli på tillverkaren. Givet M Sveriges redovisade ståndpunkter i tidigare stycke bör tillverkaransvar inte aktualiseras förrän som tidigast vid SAE-nivå 4.

Förslaget om ägaransvar har förändrats jämfört med det som fanns i SOU 2018:16. Nuvarande utredning föreslår att sanktionsavgift inte ska tas ut om överträdelsen beror på ett fel i det automatiserade körsystemet som varit utanför ägarens kontroll. Utredaren motiverar behovet av det sista tillägget med att det behövs för att utesluta fall som beror på att ägaren till exempel underlåtit att uppdatera körsystemets mjukvara eller manipulerat detta.

M Sverige anser att en tillverkare av ett så pass viktigt system inte bör släppa ut det på marknaden om det är möjligt att manipulera eller underlåta att uppdatera. Att tillverkaren får ansvaret om det trots allt sker kan inte rimligen anses problematiskt i sammanhanget då det innebär ytterligare motivation att tillse att systemet är tillräckligt säkert.

Att kräva att enskilda konsumenter ska kunna bemöta eventuell bevisning om att en överträdelse inte har berott på fel i det automatiserade körsystemet är orimligt givet frågans tekniska komplexitet. M Sverige kan dock förstå att det kan uppstå scenarion som alltså är svåra för tillverkaren att kontrollera, exempelvis om systemet saboteras av ägaren eller någon annan. I det sammanhanget förefaller det rimligare att undersöka om manipulation av aktuella system är eller ska vara möjliga att beivra straffrättsligt.

- *Skyldighet att lagra data om den automatiserade körningen*

Utredaren konstaterar att den internationella utvecklingen på området är oklar och att det därmed framstår som nödvändigt att i ett senare skede på nytt se över frågan om databehandling och -lagring.

M Sverige vill framhålla att förslag om ansvarsreglering för automatiserade körsystem blir mycket svåra att förhålla sig till om inte frågan om hur de ska vara möjliga att övervaka genom datainsamling kan utredas ordentligt. Det kan i princip jämföras med att föreslå regler för automatisk trafikövervakning utan hänsyn till eventuella integritetskränkande aspekter av övervakningen. Bara den omständigheten bör ur M Sveriges perspektiv innebära att förslaget ska återremitteras.

I SOU 2018:16 föreslogs exempelvis att tillverkaren skulle kunna ta ut en avgift för att lämna ut uppgifter som lagrades, något som M Sverige kritiserade. Vidare framhöll M Sverige att insamlingen av data skulle hållas så begränsad som möjligt och att några generella undantag från redan gällande lagstiftning inte kunde accepteras.

M Sverige anser fortsatt att utgångspunkten måste vara att data som samlas in ska ägas av bilens ägare, åtminstone om denne är en privatperson. Det kan tillämpas genom att bestämmanderätten om vem som ska tillåtas administrera den insamlade datan tillfaller bilens ägare. Under sådana omständigheter måste regelverket för övervakningen och insamlandet av data utformas med största försiktighet och tydlighet gentemot den som direkt eller indirekt blir föremål för övervakning.

2. Nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket

M Sverige delar utredarens bedömning att ett brett genomförande av geostaket ligger långt fram i tiden, men är principiellt positiv till tekniska lösningar som bidrar till att öka trafiksäkerheten på ett i situationen omedelbart och säkert sätt. Möjligheten att använda geostaket för att på olika sätt begränsa den tunga trafikens miljöpåverkan genom buller och utsläpp är också den positiv. Det finns dock tänkbara användningsområden som är mer problematiska, inte minst ur tillgänglighetssynpunkt. Det gäller särskilt begränsningar av bilisters tillträde till vissa områden eller användning av bilar vid vissa tidpunkter.

Vad avser utformningen av de specifika förslag som nu förs fram i syfte att på ett övergripande sätt främja ökad användning av geostaket har M Sverige inga ytterligare synpunkter. Däremot måste det framtida införandet av faktiska tillämpningar av geostaket som möjliggörs genom förändringarna inledningsvis ske med försiktighet och i fortlöpande samråd med bilister, andra trafikanter och väghållare.

Riksförbundet M Sverige

Caroline Drabe
Vd

Heléne Lilja
Chef kommunikation och samhälle