

**Handläggare**  
Karin Kolk  
Telefon: 0850829231

**Till**  
Kommunstyrelsen

## **Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket (Ds 28:2021)**

Remiss från Infrastrukturdepartementet

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar följande.

Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande

### **Sammanfattning**

Promemorian har haft uppdraget att överväga en ansvarsfördelning vid automatiserad körning samt att överväga regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket för vägfordon. Avseende automatiserad körning lyfts ett antal förslag avseende ansvarsfördelningen mellan olika aktörer under automatiserad körning samt förarens roll, uppgifter och ansvar. Avseende geostakettillämpningar föreslås nya bemyndigandebestämmelser för kommuner för särbehandling av fordon som använder geostakettillämpningar samt definitioner för geostaket och geostakettillämpningar.

Stadsledningskontoret ställer sig i huvudsak positiv till de nya regler som föreslås i syfte att främja en ökad användning av geostaket men anser att det finns anledning att se över om fordon som använder geostakettillämpningar även ska kunna särbehandlas på annat sätt än genom undantag till förbud. Stadsledningskontoret anser därutöver att kommuner därutöver bör ges bemyndigande att särbehandla fordon som drivs på hållbara drivlinor.

### **Bakgrund**

Infrastrukturdepartementet har remitterat promemorian Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket (Ds 28:2021) till bland annat Stockholms stad för besvarande.

## Ärendets beredning

Ärendet har beretts av stadsledningskontorets avdelning för stadsutveckling och lokalförsörjning.

## Ärendet

Promemorian Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket har haft uppdraget att överväga en ansvarsfördelning vid automatiserad körning samt att överväga regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket för vägfordon.

## Ansvar vid automatiserad körning

I uppdragets första del har ingått att utveckla och anpassa förslagen som lämnats i betänkandet Vägen till självkörande fordon – introduktion (SOU 2018:16, Dnr KS 2018/613) mot bakgrund av de synpunkter som lämnats i remissvaren samt den utveckling som skett på området. Uppdraget har innefattat att analysera ansvarsfördelningen mellan olika aktörer under automatiserad körning samt förarens roll, uppgifter och ansvar då ett fordon kan föras både manuellt och automatiserat samt behov av straffrättsliga eller andra sanktioner för trafikförseelser och trafikbrott vid automatiserad körning.

I promemorian föreslås följande:

- En ny förarroll – förare i beredskap
  - Automatiserade fordon ska som huvudregel ha en behörig förare även vid automatiserad körning.
  - Förarrollen under automatiserad körning benämns förare i beredskap. Förare i beredskap är den som aktiverar den automatiserade körningen eller tar över den uppgiften för ett fordon där sådan drift är aktiverad. Uppgiften kvarstår till dess att automatiserad körning inaktiveras eller uppgiften övertas av annan.
  
- Skyldigheter för en förare i beredskap
  - En förare i beredskap ska vara beredd att utan dröjsmål ta över körningen om det automatiserade körsystemet begär det. En sådan förare ska också vara beredd att även i övrigt vidta de åtgärder av betydelse för trafiksäkerheten som det automatiserade körsystemet begär. Ett straffansvar införs för underlåtenhet att ta över körningen på körsystemets begäran.
  - Som utgångspunkt är en förare i beredskap inte ansvarig för hur det automatiserade körsystemet utför sina

- uppgifter. Det gäller dock under förutsättning att hen inte har påverkat körsystemet.
- Någon generell skyldighet att ingripa i en nödsituation vid automatiserad körning föreslås inte införas.
  - En förare i beredskap får ägna sig åt annat än att övervaka den automatiserade körningen (sekundära aktiviteter), om aktiviteten inte hindrar hen från att svara på körsystemets begäran om att ta över körningen. Vid automatiserad körning som är villkorad av att en förare är beredd att ta över körningen på körsystemets begäran ska det inte vara tillåtet att använda en mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning genom att hålla den i handen.
  - En förare i beredskap bör liksom andra förare ansvara för sådana uppgifter som ett automatiserat körsystem inte kan utföra (ännu), bland annat att barn har rätt skyddsutrustning, att fordonet är rätt lastat och att vissa åtgärder vidtas efter en olycka.
- Ansvar enligt trafikbrottslagen och brottsbalken
    - Trafikbrottslagens regler ska i tillämpliga delar gälla även för den som fullgör uppgift som förare i beredskap.
    - Det finns flera situationer då bestämmelserna i brottsbalken kan bli tillämpliga med avseende på automatiserade fordon eller i samband med automatiserad körning. De brottsbalksbrott som förekommer i trafik med en manuell förare kan även aktualiseras vid automatiserad körning. Skillnaden ligger i att förare i beredskap som utgångspunkt inte är ansvariga för den körning som utförs under automatiserad körning. Detta innebär att en sådan förare i vissa fall inte kan göras ansvarig.
  - Ansvar för fordonets ägare
    - Ansvar för att trafikregler följs under automatiserad körning. I likhet med vad som föreslås i SOU 2018:16 ska fordonsägaren i första hand vara ansvarig för att trafikregler följs under automatiserad körning.
    - Vid överträdelse av de aktuella reglerna ska som utgångspunkt en sanktionsavgift tas ut av ägaren. Avgift ska inte tas ut om överträdelsen beror på ett fel i det automatiserade körsystemet utanför ägarens kontroll.

- Ansvar för att teckna trafikförsäkring
- Ansvar för tillverkare med flera
  - Ekonomiskt ansvar och ansvar för att fordon är säkra
  - Ansvar för att lagra data. I SOU 2018:16 föreslås att en skyldighet för tillverkaren eller någon annan aktör att samla in och spara vissa uppgifter avseende den automatiserade körningen. Mot bakgrund av remissinstansernas synpunkter finns anledning att se över förslagen men det bör ske när den internationella regelutvecklingen har kommit längre.

### Användning av geostaket

Begreppet geostaket (på engelska geofencing) har olika innebörd i olika sammanhang. Geostaket på vägtrafikområdet kan innebära att en digital, geografisk zon upprättas inom vilken anslutna fordon kan anpassas i enlighet med uppsatta villkor. Med geostakettillämpningar är det till exempel möjligt att styra vilka fordon som kan köra in i ett visst område, hur fort de får köra och vilken drivlina (systemet som får fordonet i rörelse) de får använda (bränsle eller el).

Uppdragets andra del har handlat om att överväga regelförändringar i syfte att ge kommuner och andra väghållare förutsättningar att prioritera eller på annat sätt särbehandla fordon som använder geostakettillämpningar. Uppdraget har även innefattat att analysera ansvarsfrågor då ett fordons funktionalitet tillfälligt och automatiskt ändras genom styrning, främst via geostaket, möjligheter att styra fordons hastighet i förhållande till gällande hastighetsbegränsningar samt behovet av straffrättsliga eller andra sanktioner för trafikförseelser och trafikbrott vid geostakettillämpningar.

I promemorian föreslås följande:

- Nya bemyndigandebestämmelser för särbehandling av fordon som använder geostakettillämpningar. Bemyndigandet innebär att kommuner får medge avvikelser från förbud mot trafik med fordon för fordon som använder automatiska geostakettillämpningar i sina lokala trafikföreskrifter.
- Nya definitioner för geostaket och geostakettillämpningar i 2 § förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. Med *geostaket* avses en digital avgränsning av ett geografiskt område med villkor för fordon som använder geostakettillämpningar. Med *geostakettillämpningar* avses

fordonssystem för anpassning av fordonet i förhållande till ett geostaket.

I promemorian behandlas även vissa ansvarsfrågor vid användning av geostaketillämpningar, dels i förhållande till de nya regler som föreslås i promemorian, dels mer övergripande utifrån att geostaket-tillämpningar i vissa fall påverkar hur ett fordon framförs på liknande sätt som ett förarstöd.

### **Stadsledningskontorets synpunkter och förslag**

Promemorian är omfattande och med hänsyn till den korta remisstiden har stadsledningskontoret enbart översiktligt kunnat ta ställning till de förslag och konsekvenser som lyfts. Stockholms stad berörs främst av utredningens andra del avseende geostaketillämpningar och stadsledningskontorets remissvar fokuserar därför på den delen av promemorian.

Vad gäller de delar av remissen som rör automatiserad körning har stadsledningskontoret inte gjort någon djupanalys i ansvarsreglernas juridiska konsekvenser. Stadsledningskontoret instämmer i trafiknämndens synpunkter att det är viktigt att lösningen optimeras ur ett trafiksäkerhetsperspektiv för samtliga trafikanter. Vidare anser stadsledningskontoret att det är viktigt att ansvarsfrågorna löses ut och att de tydliggörs i förhållande till kommuners ansvarsområden.

Stadsledningskontoret ställer sig i huvudsak positiv till de nya regler som föreslås i syfte att främja en ökad användning av geostaket. Geostaketillämpningar kan, som promemorian lyfter fram, bland annat användas till att styra fordons hastighet, drivlina (byte till eldrift) eller tillträde i tid och rum och kan därför användas för att främja klimat- och miljömål, framkomlighet och öka regelefterlevnaden. Geostaket kan även, som ett komplement till andra åtgärder, vara ett verktyg för att förhindra och försvåra möjligheten att använda tunga fordon i terroryfte. Utredningen lyfter ett flertal initiativ där Stockholms stad är en part och i kommunfullmäktiges budget för 2022 anges att trafiknämnden ska förstärka och utveckla arbetet med geofencing.

Stadsledningskontoret ställer sig positivt till att kommuner föreslås få medge avvikelser från förbud mot trafik med fordon för fordon som använder automatiska geostaketillämpningar i lokala trafikföreskrifter. Stadsledningskontoret bedömer att ändringen skapar möjligheter för tillämpning av geostaket på kortare sikt. På längre sikt, när merparten av fordonsflottan är uppkopplad, kan det

finnas anledning att se över om fordon som använder geostakettillämpningar kan särbehandlas på annat sätt än enbart genom undantag till förbud. Stadsledningskontoret ser även ett behov av att klargöra ansvar för upprättandet av det tekniska geostaketet.

Som utredningen skriver är ett bredare genomförande möjligt först på lång sikt. Stadsledningskontoret instämmer därför i trafiknämndens synpunkter att kommuner också bör ges bemyndigande att särbehandla fordon som drivs på hållbara drivlinor genom exempelvis ett tillägg i trafikförordningens 10 kap. 2 §. Stockholms arbete för ökad framkomlighet och minskade utsläpp och buller skulle främjas om kommuner skulle ges möjlighet att besluta om undantag från föreskrift om förbjuden tungtrafik genom att tillåta tysta, tunga fordon, oberoende om fordonet kan använda geostakettillämpningar.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser remissen besvarad i enlighet med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Magdalena Bosson  
Stadsdirektör

Ebba Agerman  
Avdelningschef