

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm 2021-12-20

Ref Diarienummer I2021/02570

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

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation inom Svenskt Näringsliv för stora delar av transportsektorn, inklusive motor- och petroleumbranscherna. I våra sju förbund ingår drygt 9 700 medlemsföretag som tillsammans har cirka 221 000 anställda.

Remissens innehåll

Utredningen utgörs av två delar. Den första delen innefattar att analysera ansvarsfördelningen mellan olika aktörer under automatiserad körning samt förarens roll, uppgifter och ansvar då ett fordon förs både manuellt och automatiserat samt att analysera behovet av straffrättsliga eller andra sanktioner för trafikförseelser och trafikbrott vid automatiserad körning.

Den andra delen handlar om att överväga regelförändringar i syfte att ge kommuner och andra väghållare möjlighet att särbehandla fordon som använder geostakettillämpningar liksom att belysa ansvarsfrågor när ett fordonets funktionalitet tillfälligt och automatiskt ändras genom styrning, i första hand via geostaket.

Diskussion

Transportföretagen har tagit del av det aktuella förslaget. Det bedöms vara positivt att i ett tidigt skede lägga grunden till en lagstiftning om automatiserad körning som skapar tydliga regler vilka definierar villkoren för automatiskt framförda fordon. Detta gagnar sannolikt utvecklingen av dessa. I utredningen understryks emellertid att regelverket på detta område kan ha anledning att revideras i ljuset av att utvecklingen inom området sker i snabb takt.

Transportföretagen vill sätta fokus på ett antal saker i utredningen. Det föreslås att fordonets ägare ska ha ett ansvar för att trafikregler följs under automatiserad körning. Detta innebär enligt utredningen att det är fordonsägaren i första hand som ska vara ansvarig för att trafikregler följs under automatiserad körning. Transportföretagen ställer sig kritiska till detta. Vi menar att det inte kan anses vara rimligt att fordonets ägare ska vara ansvarig för vad som sker under automatisk körning. Att det automatiska



körsystemet fungerar så som avsett måste enligt vår synsätt vara en fråga som åvilar den som utvecklat detta och tillverkat fordonet.

Vidare säger utredaren om överträdelser av aktuella trafikregler äger rum, är utgångspunkten att sanktionsavgiften tas ut av ägaren. Undantag från detta skulle dock ske om överträdelser beror på ett fel i det automatiserade körsystemet utanför ägarens kontroll. Vi menar att ett alltför stort ansvar läggs på fordonsägaren då denne vare sig konstruerat det automatiska körsystemet eller har kunnat påverka hur fordonet som berörs i ett specifikt fall är konstruerat.

I tillägg till detta konstaterar Transportföretagen att termen ”förare i beredskap” riskerar att generera begreppsförvirring. Begreppet beredskap är en väl inarbetad term mellan de kollektivavtalslutande parterna på svensk arbetsmarknad med innebörden att arbetstagaren är tillgänglig utanför ordinarie arbetstid beredd att arbeta vid behov. Med anledning av det ser Transportföretagen behov av att lagstiftaren ser över möjligheten att hitta ett alternativ till begreppet ”förare i beredskap”.

Vi vill i sammanhanget även understryka att det utöver formella krav på körkortsbekräftelser finns krav på yrkeskunskap som till exempel yrkeskompetensbevis (YKB) eller behörighet att transportera farligt gods (ADR-behörighet). Dessa utbildningar måste en yrkesförare inneha för att kunna vara verksam i transportbranschen. Således är dessa av central betydelse för att få framföra ett fordon i yrkesmässig trafik och måste beaktas i det kommande regelverket. Vi vill därför understryka att den framtida lagstiftningen inte får underordna vikten av yrkeskunskap i samband med automatisk körning.

Vad gäller geostaket och geostaketillämpningar konstaterar Transportföretagen i likhet med utredaren att geostaketillämpningar för vägfordon redan används för vissa applikationer inom vägtransportsektorn. Denna teknik kan bland annat bidra till en förbättrad miljö men även lägga grund för en förbättrad trafiksäkerhet. Utvecklingen att skapa förutsättningar och regler för detta är till gagn för transportsektorn

Avslutning

Transportföretagen ser i grunden positivt på att det kommer att finnas ett regelverk på plats som lägger de legala ramarna för den fortsatta utvecklingen inom detta område. Vi är emellertid kritiska till att ansvaret läggs på fordonsägaren vid automatisk körning. För att bättre anpassa och utveckla det föreslagna regelverket ser Transportföretagen bistår gärna för en fortsatt dialog i denna fråga.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen



Tina Thorsell
Samhällspolitisk chef