

Remissyttrande

Datum 2021-12-20

Diarienummer: I2020/02858

Regeringskansliet, Infrastrukturdepartementet

AB Volvos remissvar på DS 2021:28: Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket

AB Volvo tackar för möjligheten att ge synpunkter på förslagen i Promemorian om Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket.

Vi välkomnar regeringens ambition att påbörja en anpassning av regelverken rörande självkörande fordon samt för en ökad användning av geostaket och tydliggöra vägen framåt. Genom att undanröja hinder för framsteg i dessa viktiga områden skapas också det utrymme som behövs för att stora steg skall kunna tas för att göra transportsystemet mer hållbart, effektivt och säkert, och för att stärka Sveriges innovationskraft.

Dock önskas att klargörande görs av vissa delar enligt nedanstående frågor och kommentarer.

AB Volvos yttrande rörande Ansvarsfrågan vid automatiserad körning

Som tillverkare av bussar, lastbilar och arbetsmaskiner vill vi lyfta fram att det förmodligen är för denna typ av tunga fordon som självkörande funktionalitet kommer att implementeras först, och då speciellt på arbetsplatser. Den främsta anledningen är att här finns stora möjligheter att påverka infrastruktur och utbilda operatörer för att uppnå en god säkerhet. Det finns även en generell förarbrist för tunga fordon, både i Sverige och Europa, vilket driver behovet. Denna typ av tillämpningar för tunga fordon inom avgränsade områden är även väsentligt för att stimulera teknikutvecklingen mot säkra automatiserade fordon på väg. Sverige har med sitt positiva samarbetsklimat mellan industri, akademi och samhälle möjlighet att ta en position i täten, vilket är väldigt viktigt för svensk konkurrenskraft.

Vi vill även framhålla vikten av att Sverige fortsätter arbeta aktivt i vidareutvecklingen av de internationella regelverken.

Allmänna kommentarer

AB Volvo anser att en harmonisering av internationella regelverk (EU och UNECE) och relaterade tolkningar i länders nationella regelverk är viktigt för en framgångsrik kommersialisering av automatiserade fordon. Vidare bör lagstiftning inom området ta särskild hänsyn till:

- Att inte göra antaganden kring den tekniska implementeringen (teknikneutralitet).
- Att de flesta fordonskategorier (inklusive terrängvagnar och arbetsmaskiner) kan komma att automatiseras.
- Att lagstiftningen för automatiserade vägfordon bör ta hänsyn till körning på både allmän väg och avgränsade områden såsom arbetsplats. AB Volvo förstår från dialog med myndigheter och genomgång av rättspraxis, att det är höga krav för att avgränsade områden (även kallat inhägnade områden) skall vara tillräckligt avgränsade för att lagar nämnda i denna promemoria inte ska vara gällande.
- Att för körning av automatiserade vägfordon på arbetsplats bör det även göras tydligt hur arbetsmiljölagstiftning relaterar till automatiserade vägfordon före tidpunkten då typgodkännandelagstiftning finns på plats som tillåter högre grad av automatisering.
- Att både låg och hög grad av automatisering utvecklas parallellt och kan komma att samexistera på marknaden.
- Att resonemang kring automatiserad körning alltid bör ske relativt det användningsområde (eng: operational design domain) som den är utformad för.
- Att OTA (som nämns i dokumenten) inte är något som har specifik innebörd för automatiserade fordon.
- Att det behöver utredas vidare hur lagstiftning avseende kör- och vilotider samt färdskrivaren behöver justeras med avseende på "förare i beredskap" under automatiserad körning.

Lag (2019:000) om automatiserad fordonstrafik (sid 31 i dokumentet)

- AB Volvo stöttar att en ny lag definieras som tar ett helhetsgrepp på automatiserad fordonstrafik.
- AB Volvo stöttar generellt förslaget att föra in begreppet "förare i beredskap". Samtidigt finns det ett behov att tillåta att denna roll delas mellan flera olika individer. Inom en transportlösning som övervakas från annan ort så kan det parallellt vara flera roller som tillsammans är förare av de automatiserade fordonen. Det kan t ex vara en roll som övervakar fordonen och andra roller som lastar samt säkrar last. Denna kommentar kopplar även till övriga förslag med förare i beredskap såsom Lagen om utandningsprov och Trafikförordningen.
- (§2) AB Volvo är införstådd med att behörighetskraven i stor utsträckning regleras i EU rätt. Det finns dock behov av att utreda hur behörighetskraven kan anpassas till de fall där föraren i beredskap sitter i ett kontrollrum för att övervaka fordonen. Ett exempel för att illustrera komplexiteten är en transportlösning av tunga fordon som övervakas av en förare i beredskap från annan ort. Med nuvarande förslag skulle ett C/CE körkort krävas av föraren i beredskap. Samtidigt kan inte en sådan förare i beredskap påverka fordonets dynamik, vilket idag bland annat är det som säkerställs av C/CE kort. Nödvändig kompetens för förare i kontrollrum är kunskap om trafikregler, och inte fordonsspecifik behörighet. En transportlösning med kontrollrum har stödfunktioner, såsom förare med C/CE behörighet, för t ex bärgning. Det är även väsentligt att se över gällande lagstiftning för kör- och vilotider samt färdskrivare för denna typ av transportlösningar. Arbetstidlagen torde vara tillräckligt för att reglera arbetstid för förare i beredskap för denna typ av transportlösningar.
- (§4) AB Volvo stöttar föreslagen text där förare i beredskap inte är ansvarig för körning under automatiserad körning. För automatiserade transportlösningar är det även lämpligt att andra aktiviteter utöver körning även undantas från förare i beredskaps ansvar. Det kan vara aktiviteter som utförs av system, såsom kontroll av att fordonet är i dugligt skick och lastsäkring.

Jaktförordningen (1987:905)

- (§40) AB Volvo stöttar föreslagen text i Lag 2019:000 §4 där förare i beredskap inte är ansvarig för körning under automatiserad körning. Samtidigt lägger kraven i §40 ett ansvar på förare i beredskap i samband med sammanstötning av specificerade djurarter. Vid körning där förare i beredskap befinner sig i ett kontrollrum så kommer föraren i beredskap inte ha möjlighet att ta detta ansvar. Utmaningarna ligger i att skilja sammanstötning med djur och andra mindre objekt på körbanan. Att detektera påstötning av mindre objekt är enklare för lätta fordon, men har större utmaningar för tunga fordon. Även om teknikutvecklingen skulle vara sådan att det är möjligt att identifiera sammanstötning med djur så kommer det i närtid inte vara möjligt att skilja vissa djurarter från varandra, t.ex. en utter från en mink. Detta kommer att leda till en överrapportering. Förslagsvis undantas förare i beredskap från detta ansvar i Jaktförordningen vid automatiserad körning.

Trafikförordningen (1998:1276)

- (§10e) AB Volvo stöttar föreslagen text i Lag 2019:000 §6 som gör det möjligt att förare i beredskap kan ägna sig åt andra uppgifter annan än att övervaka körningen. Samtidigt finns det en viss skillnad mot föreslagen text i Trafikförordningen 10 e §. I förslaget till denna senare paragraf begränsas föraren i beredskap till att inte tillåta använda handhållna kommunikationsutrustning. Det kan vara lämpligt att dessa två texter harmoniseras och lämpligen till en nivå beskriven i 2019:000.

AB Volvos yttrande rörande Regler för att främja användning av geostaket

Geostaket är ett verktyg med god potential att bland annat effektivisera transportsystemet, minska luftföroreningar & buller, öka trafiksäkerheten, förbättra regelefterlevnaden i zoner med särskilda regler. AB Volvo välkomnar därför ambitionen att undanröja hinder för framsteg samt att stimulera efterfrågan inom detta område.

Allmänna kommentarer

- AB Volvo anser att en harmonisering av internationella regelverk (EU och UNECE) och relaterade tolkningar i länders nationella regelverk är av stor vikt.
- Det är också av stor vikt att de policys och regelverk som sätts upp är enkla att förstå och följa. Det krävs ett harmoniserat sätt att kommunicera informationen vad som gäller för att accepteras i olika digitala zoner.

11.4.2 – Nya regler som gör det möjligt att främja användning av geostaket vid lokal trafikreglering

I kapitlet nämns att det är möjligt att göra skillnad på fordon utifrån ett visst fordonsslag, dock inte utifrån teknik på ett fordon (t ex geostaket). Geostaket är att kräva en viss teknik för att uppnå ett mål. Om målet med geostaket exempelvis är att kunna tillåta tysta fordon på natten, är det viktigt att den som reglerar geostakettillämpningen för en zon uttrycker att fordon som uppfyller målet kan tillåtas. Ett rent elfordon kan uppnå samma mål med annan teknik. Det kan finnas en risk att det finns elhybridfordon med geostaket blir godkända men inte ett rent elfordon utan geostaket. Rena elfordon bör alltid ha accessmöjligheter till tysta och noll-emissionszoner oavsett utrustning av geostaket eller ej.

Vi föreslår därför ett tillägg om att avvikelser ska kunna göras även för fordon som uppfyller funktionskravet med annan teknik.

11.4 3 Utmärkning (skyltning)

Vissa tillämpningar som gäller under en längre period (tex undantag nattetid för förbud mot tunga fordon) kan behöva märkas ut på något sätt för att inte skapa ifrågasättande hos allmänheten.

11.4.4 Nya definitioner för geostaket och geostakettillämpningar

Det blir viktigt att upphandlande och reglerande myndigheter och städer i sina kravställanden tydliggör vad man vill uppnå i en utpekad zon, då det i vissa fall kan vara så att man uppnår funktionskrav utan just själva geostaketet.

Det blir viktigt att definitionen om geostakettillämpningar inkluderar denna tolkning. I annat fall kan det vara en möjlighet att stryka "som använder geostaket-tillämpningar" i definitionen av geostaket.

11.4.5 Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Sid 339, står det *"Det ställs inte några specifika krav som endast träffar en viss teknisk lösning, utan olika varianter av lösningar är möjliga"*.

Geostaket i sig är dock en teknisk lösning. Se kommentar ovan under 11.4.2.

11.6.1 Ansvarförhållanden då ett fordots funktionalitet tillfälligt och automatiskt ändras

Det behöver utredas från fall till fall i vilka lägen som föraren ska kunna ta över kontrollen över geostaketstillämpningen (hastighet, bromsning etc), t ex måste förare kunna ta kontrollen helt över fordonet där teknik eller information anses vara felaktig. Ansvarsfrågan får inte bli otydlig pga geostaketet. Det behöver också ställas krav på geostaketets noggrannhet (geografiskt och information om tillämpning).

Göteborg 2021-12-20

För AB Volvo

Sofie Vennersten

Director Public Policy & Regulatory Affairs