

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

Einrides remissvar gällande Promemoria Automatiserad körning - LI2023/02996

Einride är ett svenskt techbolag grundat år 2016. Einride utvecklar teknik och tjänster för automatiserade och hållbara transporter. Sedan starten har Einride rönt internationell uppmärksamhet för vårt uppkopplade, elektriska och automatiserade fordon. Einride använder sig av hyttlösa fordon med möjligheten med fysisk assistering på distans. Vidare är Einride unik i sin lösning med att satsa på utveckling av fordon för att själva operera fordon hos kunder. Förutom Einride självkörande och elektriska fordon utvecklar Einride en plattform för planering, optimering och uppföljning av eldrivna tunga transporter. Einride har idag en av de största flottorna av tunga elektrifierade lastbilar i Europa och i USA.

Generella synpunkter

Einride tackar för möjligheten att lämna ett remissvar. Förordning om trafik på väg med typgodkännande helautomatiserade fordon syftar till att möjliggöra att typgodkända fordon enligt EU-förordning 2019/2144 avseende automatiska körsystem i helautomatiserade fordon. Av promemoria framgår att förordningen bör ange vilka platser dessa fordon får köras på och att det annars finns en risk att fordonen börjar föras med hjälp av ett automatiserat körsystem var som helst eller att oklarheter kring regleringen gör att automatiserade fordon inte alls utvecklas och sätts på marknaden i landet.

Einride, som ett ledande företag inom både utveckling och operation av högautomatiserade fordon, har ett stort intresse av att Sverige ligger långt fram vad gäller utveckling av de allmänna ramvillkoren inom området och särskilt avseende regelverk. Konkurrensen är hård och många länder, inte minst inom EU, satsar på att attrahera företag att utveckla och testa självkörande fordon i just deras land. Sverige var tidigt ute med att introducera möjligheten att testa självkörande fordon men sedan dess har utvecklingen stannat av något. Att Sverige fortsätter att tillåta kommersialisering av självkörande fordon är av yttersta vikt för att behålla industrin som finns här och attrahera nya företag. Den föreslagna Förordningen om trafik på väg med typgodkännande helautomatiserade fordon tar vissa steg på vägen mot att tillåta typgodkända fordon i kommersiell trafik men är dock, i Einride syn, alldeles för snäv. Att enbart reglera frågan om var fordonen kan få framföras och inte hur riskerar att Sverige missar målet om att en ansvarsfull utrullning av självkörande fordon. Ett syfte med EU-förordningen, enligt hållbar vägtrafik. Einride anser att frågan om ansvarsförhållande behöver regleras och stödjer, enligt vårt tidigare remissvar för DS 2021:28, förslagen om just ansvarsfrågor vid automatiserad körning.

Sammanfattningsvis är vi försiktigt positiva men saknar ett helhetsgrepp i frågan om utrullning av självkörande fordon och ställer oss frågande till om denna förordning uppnår sitt syfte att det

ska bli tydligt för tillverkare och operatörer var fordonen ska kunna framföras, vilket enligt

utredningen ska möjliggöra en ordnad introduktion av dessa fordon i trafik i Sverige.

Detaljerade synpunkter:

Einride vill lämna följande detaljerade synpunkter.

Var får helautomatiserade fordon föras

Förordningens huvudsakliga syfte är att möjliggöra för typgodkända fordon att användas på svenska vägar. Einride välkomnar detta men det går idag inte att avgöra hur stor effekt detta kommer att få i praktiken då förordningen enbart anger att:

4 § *“på vägar som inte är enskilda får helautomatiserade fordon, som har ett eller flera typgodkännande automatiska körsystem, föras med hjälp av ett automatiskt körsystem bara inom utpekade områden, på förutbestämda rutter med fasta start- och slutpunkter, och inom särskilt angivna parkeringsutrymmen.”*

Det är sedan upp till Trafikverket och kommunerna att föreskriva hur detta får ske. Det går alltså med denna skrivning inte att se om det kommer finnas något sammanhållet område som kommer medge trafik med självkörande fordon och därmed kan inte konsekvenserna av dess införande bedömas. Ett annat sätt att ta sig an denna fråga hade varit att ge vägghållare möjlighet att tala om var de inte anser det säkert att föra fram självkörande fordon.

Ett antal frågor är oklara för oss:

- Vad gäller på enskilda vägar?
- Kommer regeringen ge Trafikverket i uppdrag att skyndsamt utse utpekade områden?
- Kommer regeringen ge kommuner förutsättningar att utse utpekade områden? Finns kompetensen att göra det i Sveriges kommuner idag? Kommer något arbete runt att ta fram riktlinjer för hur detta kan ske tas fram av någon av regeringens myndigheter?
- Hur kommer man på nationell nivå veta vilka vägar som är utsedda som utpekade områden? Kommer någon sammanställning av detta att publiceras digitalt (ex. NVDB) för transparensen?
- Industrins kunskap om var självkörande fordon är mest lämpliga att rulla ut kommer att vara avgörande för en lyckad implementering - hur kan industrin bidra i arbetet med att utse dessa vägdelar?

I promemoria anges att det utan denna förordning skulle finnas en risk att fordonen börjar föras med hjälp av ett automatiserat körsystem var som helst eller att oklarheter kring regleringen gör att automatiserade fordon inte alls utvecklas och sätts på marknaden i landet. Den första risken ser inte Einride vara ett problem. Fordonen kommer att vara typgodkända för angivna ODD (operational design domain) som tydligt anger hur fordonet kan användas säkert inom ramen för sitt ODD i vilket den rent fysiska miljön ingår. Einride delar uppfattningen att en större risk är att fordon inte sätts på marknaden om det inte möjliggörs att så kan ske. Vi ställer oss dock undrande om det kommer ske enbart via förordningen utan ytterligare insatser mot vägghållare från regeringens sida sker i form av direktiv, riktlinjer, råd och utbildning.

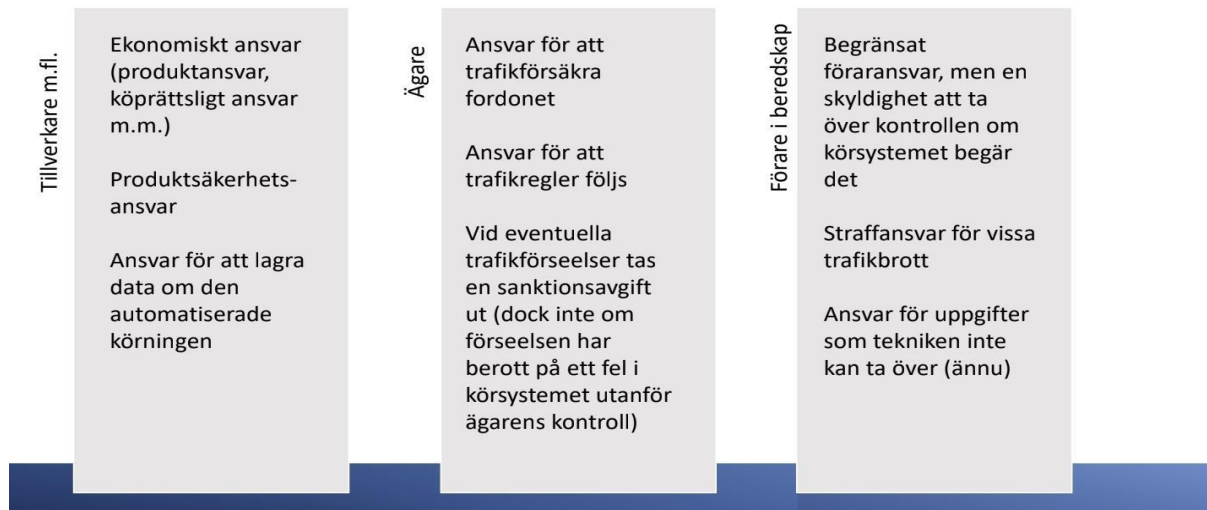
Vi anser att Promemorian om automatiserade fordon inte ger den helhetsbild som behövs för att kunna ge industrin förutsättningarna att kommersiellt trafikera vägar i Sverige med självkörande fordon, åtminstone inte på kort- och medellång sikt. Det finns en risk att varje företag nu enskilt behöver uppvakta de olika kommunerna om möjligheten att få rulla ut sina tekniska lösningar i just deras kommun. Den som då söker får eventuellt ta på sig mycket av resurserna för att visa varför självkörande passar just där medan andra i industrin kan nyttja det utpekade området utan någon större insats. En insats med kunskap till kommuner och riktlinjer för dessa skulle kunna underlätta denna dialog mellan industrin och kommuner. Transportstyrelsen skulle kunna ges ett sådant uppdrag att vara kunskapsnav i frågorna mot väghållare.

Einride föreslår, i likhet med vårt remissvar för DS 2021:28, att regeringen skyndsamt tar fram en strategi eller handlingsplan som tar ett större helhetsgrepp av frågeställningar för utrullning av kommersiellt självkörande fordon på vägnätet som inkluderar alla frågeställningar som krävs för detta ansvarsfrågor, infrastrukturfrågor m.m. Flertalet EU-länder (Nederländerna, Tyskland, Frankrike, Spanien) jobbar mer holistiskt med frågan och ger därmed industrin en möjlighet att bidra till och få en helhetsuppfattning om möjligheterna inom alla de områden som behöver finnas på plats inom en automatiserad vägtrafik. Vi noterar att flera regeringsuppdrag har lämnats in till regeringskansliet de senaste året på området och dessa skulle kunna utgöra en grund för ett sådant arbete och därmed ge mer av en helhetsbild vilket också belyses i SOU 2018:16 - Vägen till självkörande. I detta borde också ingå att ge stöd till enskilda väghållare och kommuner i hur utrullningen av självkörande kan se ut lokalt.

Einride bidrar gärna i arbetet med att ta fram en nationell handlingsplan som innehåller alla områden som krävs för att säkerställa en konkurrenskraftig, säker och hållbar utrullning av självkörande fordon.

Ansvarsfördelning

Einride saknar någon vidare motivering av varför man valt att inte reglera ansvaret vidare i promemorian. Det anges i promemorian att den som aktiverar det självkörande fordonet ska anses som förare, något Einride tidigare välkomnat i testförordningen. Genom att inte gå vidare med ansvarsfrågan för kommersiell trafik ger man nu föraren hela ansvaret för allt som händer med fordonet under färd till skillnad från i utredningen SOU 2018:16 och sedan något justerat i DS 2021:28 där ansvaret var tydligt fördelat mellan tillverkare, ägare och förare. Frågan om självkörande fordon är betydligt mer komplext än att lägga ansvaret i ett helautomatiserat system på enbart operatören och också om operationen under en arbetsdag där flera operatörer kan komma ifråga. Förslaget enligt DS 2021:28 visar på komplexiteten i frågan, se bild nedan. Einride välkomnade förslaget i den utredningen med de detaljerade kommentarer som angavs i vårt remissvar i den delen.



Att avskryva det utan vidare resonemang väcker vissa frågor. Avser regeringen att återkomma i frågan eller avser man att lämna frågor utan åtgärd?

Avslutningsvis

Einride välkomnar regeringens ambition att tillåta en kommersiell utrullning av typgodkända självkörande fordon i Sverige men ställer oss frågande till om denna förordning uppnår sitt syfte att det ska bli tydligt för tillverkare och operatörer var fordonen ska kunna framföras, vilket enligt utredningen ska möjliggöra en ordnad introduktion av dessa fordon i trafik i Sverige. Det kommer på detta sätt bli upp till enskilda väghållare, kommunen och Trafikverket om så kommer att ske. Regeringen bör överväga att stärka incitamenten för dessa väghållare att så ska ske. För att det ska kunna ske samordnat, likvärdigt m.m. krävs betydligt mer insatser än denna regelförändring för att det ska ge den tydlighet mot industrin som anges som syftes med regleringen.

Vi uppmanar regeringen att därutöver skyndsamt ta ett helhetsgrepp över frågan om utrullning av självkörande fordon inom alla områden infrastruktur, digital information, uppkoppling, ansvarsfrågor, kunskap- och råd inom området för väghållare - allt i syfte att uppnå en säker, effektiv och hållbar vägtrafiksektor. Einride står redo att med sina experter även fortsatt bistå i detta arbete om så önskas.

Pia Berglund
Director Regulatory Affairs